



VERKENNING VERKEER OOST-WEST

VARIANTENSTUDIE GEMEENTE BOEKEL

Opdrachtgever:

Gemeente Boekel

Projectnr:

BOE015-0001

Datum:

11 december 2020

VERKENNING VERKEER OOST-WEST

VARIANTENSTUDIE GEMEENTE BOEKEL

Opdrachtgever: Gemeente Boekel
Projectnr: BOE015-0001
Rapportnr: 20201211-BOE015-RAP-Verkenning oost-west 2.0
Status: Definitief
Datum: 11 december 2020

T 088 - 33 66 333
F 088 - 33 66 099
E info@kragten.nl



© 2019 Kragten
Niets uit dit rapport mag worden veelelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Kragten. Het is tevens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.

Opsteller:
MKE

Verificatie:
RST

Validatie:
MKE



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING.....	9
1.1	Aanleiding.....	9
1.2	Ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot verkeersstromen.....	10
1.3	Leeswijzer.....	11
2	VARIANTEN.....	13
2.1	Uitgangspunten.....	13
2.2	Varianten noordzijde.....	13
2.3	Varianten noord- en/of zuidzijde.....	14
3	VERKEERSEFFECTEN.....	15
3.1	Verkeersmodel.....	15
3.2	Effecten op verkeersstromen.....	15
3.2.1	Cijfers in perspectief.....	17
3.3	Beoordeling haalbaarheid.....	17
3.3.1	Variant 2 en 3.....	17
3.3.2	Variant 1A, 1B en 1C.....	18
3.4	Aandachtspunten nadere planvorming.....	18
3.4.1	Aandachtspunten variant 1B.....	19
3.4.2	Aandachtspunten variant 1C.....	19
4	TERUGKOPPELING BELANGHEBBENDEN.....	21
4.1	Bijeenkomst 1: 28 september 2020.....	21
4.2	Bijeenkomst 2: 17 november 2020.....	22
5	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN.....	23
5.1	Conclusies.....	23
5.2	Aanbevelingen.....	23

BIJLAGEN

B1	NOTITIE VERKEERSMODEL GOUDAPPEL COFFENG
B2	INFORMATIEBIJENKOMST 1
B2.1	Presentatie bijeenkomst 1
B2.2	Samenvatting reacties n.a.v. bijeenkomst 1
B3	INFORMATIEBIJENKOMST 2
B3.1	Presentatie bijeenkomst 2
B3.2	Samenvatting reacties n.a.v. bijeenkomst 2

TABELLEN

Tabel 1	Verkeersintensiteiten op etmaalbasis (afgerond op 100-tallen).....	16
---------	--	----

AFBEELDINGEN

Afbeelding 1	Ruimtelijke ontwikkelingen: Randweg (l) (bron: Kragten); Gebiedsvisie Centrum (m) (bron: Croonenburo5); Ontwikkelvisie De Burgt, vlekkenplan (r) (bron: gemeente Boekel).....	10
Afbeelding 2	Plangebied (rood: Centrumgebied; geel: plangebied De Burgt).....	11
Afbeelding 3	Varianten 1A, 1B en 1C.....	13
Afbeelding 4	Varianten 2 en 3.....	14
Afbeelding 5	Verschilplots variant 1A, 1B en 1C vs. huidige situatie.....	15
Afbeelding 6	Verschilplots variant 2 en 3 vs. huidige situatie.....	16
Afbeelding 7	Doorsnijding NatuurNetwerkBrabant bij variant 2 en 3.....	18
Afbeelding 8	Aandachtspunt plan De Driedaagse.....	19
Afbeelding 9	Aandachtspunten woningen Gewandhuis (l) en Bovenstehuis (r).....	20

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

Een aantal recente ontwikkelingen in de gemeente Boekel heeft de komende jaren wezenlijke invloed op de verkeersstromen, met name in de directe omgeving van de kern Boekel. Als gevolg van deze ontwikkelingen is onderzoek gedaan naar de impact op de verkeersstromen en is beoordeeld in welke mate aanpassingen aan de weginfrastructuur wenselijk en/of noodzakelijk zijn om het verkeer ook in de toekomst in goede banen te leiden. In onderstaande afbeelding zijn de drie meest relevante ontwikkelingen opgenomen.

Randweg Boekel

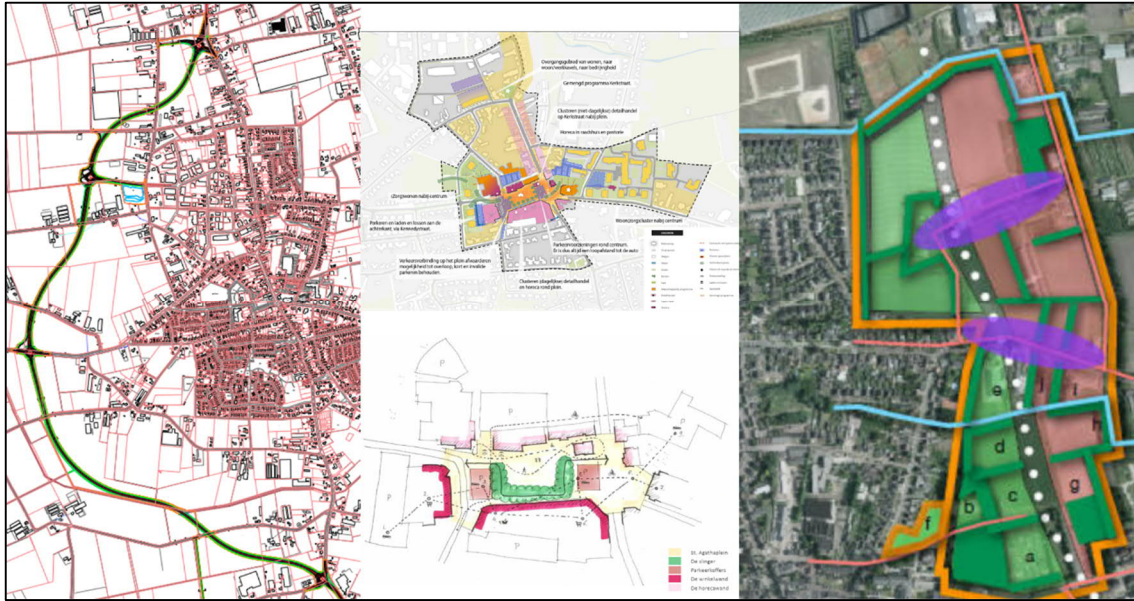
In 2018 is het bestemmingsplan randweg Boekel onherroepelijk vastgesteld. In 2020 is de aannemer gestart met de realisatie van de randweg en deze wordt naar verwachting in het tweede kwartaal van 2021 opengesteld voor het verkeer. Mede als gevolg van de randweg neemt het doorgaande verkeer in het centrum van Boekel aanzienlijk af en vormt de randweg Boekel een belangrijke alternatief voor zowel doorgaand verkeer (hoofdzakelijk noord-zuid) als een deel van het herkomst- en bestemmingsverkeer. Als gevolg van de randweg zullen routes aanzienlijk wijzigen.

Gebiedsvisie centrum Boekel

In het voorjaar is de Gebiedsvisie Centrum Boekel vastgesteld. In de Gebiedsvisie is enerzijds een visie op hoofdlijnen vastgelegd voor het volledige centrumgebied, waarin is ingegaan op zowel wonen, de voorzieningen en verblijfskwaliteit in het centrum. Anderzijds is in de Gebiedsvisie meer in detail ingezoomd op de mogelijkheden voor de herinrichting van het kernwinkelgebied aan het St. Agathaplein. Het verbeteren van de verblijfskwaliteit en het versterken van het lokale ondernemersklimaat staat hierbij centraal, waarvoor afwaardering van de verkeersfunctie een voorwaarde is.

Ontwikkeling woningbouw De Burgt

De gemeente Boekel heeft de komende jaren een forse woningbouwopgave, met een totale behoefte van circa 600 woningen. Ten behoeve van deze opgave heeft de gemeente Boekel een ontwikkelvisie opgesteld voor woningbouwlocatie De Burgt, een gebied gelegen ten noordoosten van de kern Boekel. Hier wordt de woningbouwopgave de komende jaren nader vormgegeven in een aantal fasen (1A, 1B en 2). Voor fase 1A is het bestemmingsplan inmiddels vastgesteld.



Afbeelding 1 Ruimtelijke ontwikkelingen: Randweg (l) (bron: Kragten); Gebiedsvisie Centrum (m) (bron: Croonenburo5); Ontwikkelvisie De Burgt, vlekkenplan (r) (bron: gemeente Boekel)

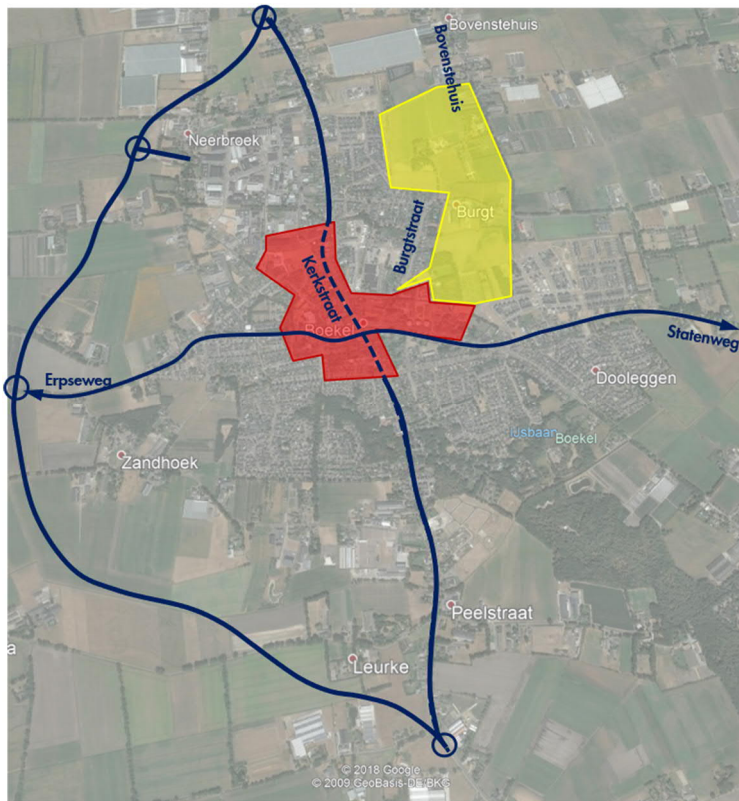
1.2 Ruimtelijke ontwikkelingen in relatie tot verkeersstromen

De ruimtelijke ontwikkelingen zoals deze in voorgaande paragraaf zijn beschreven hebben invloed op de verkeersstromen in Boekel. Als gevolg van de randweg Boekel wordt een groot deel van het doorgaande verkeer, met name op de noord-zuid relatie en de zuid-west relatie, uit de kern verdreven. Ten tijde van de onderzoeken in het kader van de bestemmingsplanprocedure is onder andere geconstateerd dat de beoogde wijzigingen als gevolg van de randweg, bijvoorbeeld het instellen van een 30km/h zone op de Kerkstraat, tot gevolg hebben dat de hoeveelheid verkeer op de route Waterval/Zijp/Bovenstehuis/Peelsehuis zou toenemen. Daarvan is toen reeds aangegeven dat hiervoor mogelijk aanvullende maatregelen nodig zijn.

Als gevolg van de beoogde wijzigingen ter hoogte van het St. Agathaplein wordt de aantrekkelijkheid van de oost-west verbinding via deze route verminderd. Daardoor wordt een deel van het verkeer verdrongen naar enkele omliggende wegen, bijvoorbeeld de Wilhelminastraat en de Helfrichstraat.

De bouw van in totaal 600 woningen heeft daarnaast tot gevolg dat de totale verkeersproductie in Boekel de komende jaren zal toenemen, enerzijds vanwege woon-werk verplaatsingen van de nieuwe inwoners, maar anderzijds ook als gevolg van het bezoek aan het centrum voor bijvoorbeeld boodschappen of het bezoek aan maatschappelijke voorzieningen. Om doorgaand verkeer door de bestaande smalle straten in Boekel, bijvoorbeeld Beatrixlaan en Burgtstraat, te voorkomen is in het kader van de gebiedsontwikkeling De Burgt als uitgangspunt opgenomen om de doorgaande verbinding via De Burgt door middel van een 'knip' te voorkomen. Bovendien is de gebiedsontwikkeling van De Burgt opgedeeld in een aantal deelgebieden, waardoor ontsluiting van de deelgebieden via meerdere routes is voorzien, zodat hinder voor omwonenden wordt beperkt. Vanwege de geografische ligging is een groot deel van de woningbouwontwikkeling echter aangewezen op de route via Zijp/Waterval en/of via Bovenstehuis/Peelsehuis.

De onderlinge verwevenheid van deze projecten is opgenomen in navolgende afbeelding.



Afbeelding 2 Plangebied (rood: Centrumgebied; geel: plangebied De Burgt)

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk twee geeft een beknopte beschrijving van de varianten die in het kader van deze studie zijn beschouwd. In hoofdstuk drie zijn de effecten per variant beschreven voor wat betreft de gewijzigde verkeersstromen die optreden. Daarnaast is een trechtering gemaakt van de varianten op basis van haalbaarheid en zijn aanvullende aandachtspunten beschreven. In hoofdstuk vier is een beknopt overzicht opgenomen van de reacties van belanghebbenden die naar aanleiding van twee informatiebijeenkomsten zijn ingediend. Tenslotte zijn in hoofdstuk vijf de belangrijkste conclusies geformuleerd.

2 VARIANTEN

2.1 Uitgangspunten

In het kader van deze variantenstudie is een vijftal varianten beschouwd, waarvan een aantal een ontsluiting aan de noordzijde van Boekel beoogd en een aantal eveneens aan de zuidzijde van Boekel een ontsluiting krijgt. Voor alle varianten zijn dezelfde basisuitgangspunten gehanteerd:

- Randweg is gereed en in gebruik genomen.
- Afwaardering route via St. Agathaplein, overeenkomstig Gebiedsvisie Centrum.
- Woningbouwplan De Burgt volledig ontwikkeld, circa 600 woningen (met een knip in De Burgt/Beatrixlaan).

2.2 Varianten noordzijde

Variant 1A

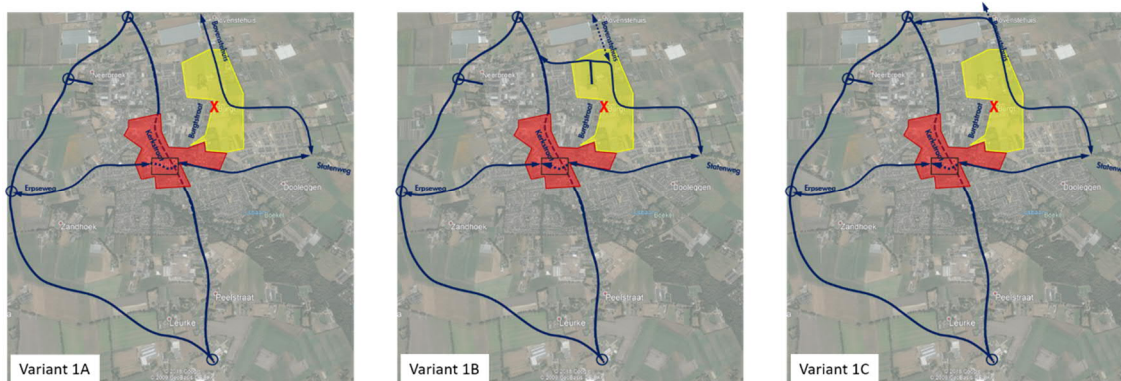
In Variant 1A is de verkeersstructuur in basis overeenkomstig de huidige situatie, en uitgaande van voorgaand benoemde generieke uitgangspunten. Dit betekent dat de afwikkeling van verkeer als gevolg van woningbouwontwikkeling De Burgt in zuidoostelijke richting wordt afgewikkeld via Zijp/Waterval en in noordelijke richting via Bovenstehuis/Peelsehuis. Het bestaande snelheidsregime van 60km/h op deze wegen vormt hiervoor het uitgangspunt.

Variant 1B

In tegenstelling tot variant 1A gaat variant 1B uit van de realisatie van een stuk nieuwe infrastructuur. In deze variant is beoogd een nieuwe verbinding te realiseren tussen de Bovenstehuis en de Molenstraat/Volkelseweg. Deze verbindingsweg zal aan de noordzijde van fase 2 van De Burgt het plan begrenzen en ter hoogte van de groenzone nabij het plan De Driedaagse aansluiten op de Molenstraat. Omdat deze verbindingsweg nagenoeg volledig ter plaatse van (bestaand en nieuw te bouwen) woningen komt te liggen is deze verbindingsweg beschouwd als weg met een snelheidsregime van 50km/h. Vanaf Bovenstehuis wordt verkeer in deze variant richting de nieuwe verbindingsweg geleid, Bovenstehuis wordt als ondergeschikte aansluiting vormgegeven.

Variant 1C

Variant 1C is ingebracht door enkele belanghebbenden tijdens de 1^e informatiebijeenkomst die in het kader van deze variantenstudie is uitgevoerd. In deze variant wordt de route via de Gewandhuis volwaardig ingericht als ontsluitingsweg, en vormt hiermee de alternatieve route voor de route via Bovenstehuis/Peelsehuis. Vanaf Bovenstehuis wordt verkeer in deze variant richting de Gewandhuis geleid, Bovenstehuis/Peelsehuis wordt als ondergeschikte aansluiting vormgegeven. Het bestaande snelheidsregime van 60km/h op deze wegen vormt hiervoor het uitgangspunt.



Afbeelding 3 Varianten 1A, 1B en 1C

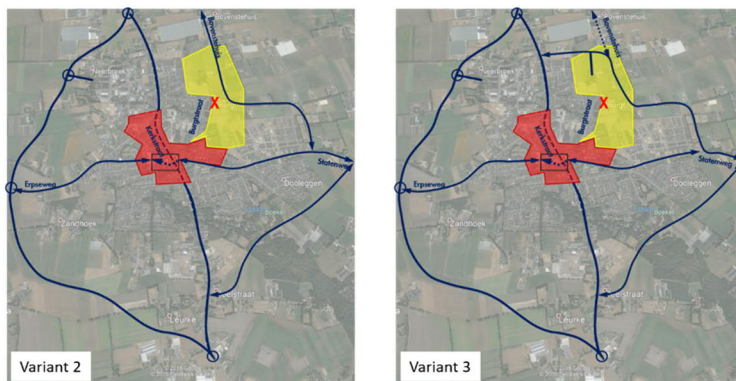
2.3 Varianten noord- en/of zuidzijde

Variant 2

In variant 2 is een nieuwe verbinding voorzien aan de zuidzijde van Boekel. Deze sluit aan de oostzijde aan op de Statenweg en buigt af in zuidelijke richting. De verbindingsweg kruist vervolgens de Arendstraat en sluit via de Peelstraat weer aan op de Gemertseweg. De nieuwe verbindingsweg is, in het verlengde van de Statenweg, beschouwd als een 60km/h weg. Aan de noordzijde zijn geen aanpassingen voorzien en is de route via Bovenstehuis/Peelsehuis overeenkomstig variant 1A.

Variant 3

Variant 3 vormt een combinatievariant tussen 1B en 2. Dit houdt in dat aan de noordzijde van plangebied De Burgt een verbindingsweg is voorzien tussen Bovenstehuis en Molenstraat (50km/h) en aan de zuidzijde een verbinding is voorzien tussen de Statenweg en De Peelstraat/Gemertseweg (60km/h).



Afbeelding 4 Varianten 2 en 3

3 VERKEERSEFFECTEN

3.1 Verkeersmodel

Ten behoeve van deze variantenstudie is gebruik gemaakt van het verkeersmodel van de regio Noordoost-Brabant. Dit model is, in lijn met verkeersmodellen in de volledige provincie Noord-Brabant, opgesteld in overleg met betrokken overheden (provincie en gemeenten). Ten behoeve van deze studie zijn de relevante ontwikkelingen in Boekel, zoals omschreven in hoofdstuk 1, aan dit model toegevoegd. Daarmee is ook de invloed van extra verkeersbewegingen als gevolg van de nieuwbouwwoningen in De Burgt overeenkomstig de provinciale uitgangspunten gemodelleerd. De vijf varianten zoals in hoofdstuk twee beschreven zijn vervolgens met behulp van dit verkeersmodel doorgerekend om de invloed op de verkeersstromen inzichtelijk te maken.

Goudappel Coffeng heeft deze berekeningen uitgevoerd en bevindingen verwoord in een notitie, die als bijlage 1 aan deze rapportage is toegevoegd. In betreffende notitie zijn de effecten van de varianten vooral onderling met elkaar vergeleken. In navolgende paragrafen geven we inzicht in de effecten ten opzichte van de huidige situatie.

3.2 Effecten op verkeersstromen

In navolgende afbeeldingen zijn de resultaten weergegeven van de berekeningen per variant die met behulp van het verkeersmodel zijn uitgevoerd. Per variant zijn nummers aan wegvakken toegekend, deze corresponderen met de nummers van de wegvakken zoals deze zijn opgenomen in tabel 1 en geven de gemiddelde etmaalintensiteit weer van betreffend wegvak in bijbehorende variant.

Op basis van onderstaande figuren is eveneens een beeld te vormen van de effecten van de afzonderlijke varianten. De kleurstelling en lijndiktes geven namelijk de effecten van de varianten weer:

- Groene lijn: Verkeersafname ten opzichte van de huidige situatie.
- Rode lijn: Verkeersaanname ten opzichte van de huidige situatie.
- Lijndikte: Hoe dikker de lijn des te groter is de toename of afname van verkeer.



Afbeelding 5 Verschilplots variant 1A, 1B en 1C vs. huidige situatie



Afbeelding 6 Verschilplots variant 2 en 3 vs. huidige situatie

In tabel 1 zijn de gemiddelde etmaalwaarden opgenomen per situatie. De kolom 'intensiteit 2020' betreft de gemeten waarden van de metingen van februari 2020, dus exclusief de invloed van een randweg of woningbouw in De Burgt. De overige kolommen (variant 1A t/m variant 3) betreffen de gemiddelde waarden uit de berekeningen met het verkeersmodel voor het beoogde planjaar 2030 (incl. impact randweg, centrummaatregelen en woningbouw De Burgt).

Tabel 1 Verkeersintensiteiten op etmaalbasis (afgerond op 100-tallen)

Straat		Intensiteit 2020	Variant 1A	Variant 1B	Variant 1C	Variant 2	Variant 3
1	Molenstraat/Volkseweg	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

Op basis van de verkeersmodelberekeningen en de etmaalwaarden op bovenstaande wegvakken kan een aantal conclusies worden getrokken voor wat betreft de wijziging van verkeersstromen.

- De aanleg van de randweg heeft een sterk invloed op het doorgaand verkeer in Boekel. Met name noord-zuid en zuid-west neemt de hoeveelheid verkeer sterk af. Dit effect wordt versterkt door het afwaarderen van bijvoorbeeld de Kerkstraat naar 30km/h
- Het inrichten van St. Agathaplein naar een verblijfsgebied zorgt voor een kleine verschuiving van verkeer naar bijvoorbeeld de Helfrichstraat en de Wilhelminastraat. In de beschouwde varianten leidt dit echter nauwelijks tot een toename van verkeer ten opzichte van de huidige situatie.
- De woningbouw ontwikkeling van De Burgt zorgt weer voor meer (bestemmings)verkeer naar het centrum van Boekel, bijvoorbeeld voor boodschappen.

- In de varianten 1A, 1B en 1C neemt de hoeveelheid verkeer op Zijp en Waterval toe. In variant 1A rijdt alle verkeer in noordelijke richting via Bovenstehuis/Peelsehuis, in variant 1B en 1C rijdt dat verkeer respectievelijk via de nieuwe verbindingsweg of via Gewandhuis. Variant 1C maakt de meest directe verbinding naar de randweg, die daardoor nog iets meer gebruikt wordt dan in bijvoorbeeld variant 1A en 1B.
- Zowel variant 1B als 1C vormen een directere verbinding naar het centrum Boekel, waardoor de toename op Zijp en Waterval minder groot is dan in 1A. Een toename van verkeer op deze route ten opzichte van de huidige situatie is gezien de omvang en locatie van de woningbouwontwikkeling niet te voorkomen.
- De zuidelijke verbindingsweg wordt in zowel variant 2 als variant 3 relatief goed gebruikt, per etmaal door bijna 3.000 motorvoertuigen.
- Een zuidelijke verbindingsweg zorgt echter niet voor minder verkeer via Zijp/Waterval/Bovenstehuis (/Peelsehuis). In zowel variant 2 als 3 rijdt hier nagenoeg verkeer als in de varianten 1A, 1B en 1C.
- De zuidelijke verbindingsweg heeft hoofdzakelijk een positief effect op de hoeveelheid verkeer via de Rutger van Herpenstraat/Bergstraat, in zuidelijke richting naar Gemert.

3.2.1 Cijfers in perspectief

In het kader van deze variantenstudie is het van belang om de optredende effecten in het juiste perspectief te plaatsen. Als gevolg van de aanleg van de randweg Boekel wordt een groot deel van het doorgaande verkeer om het dorp heen geleid. Daardoor zien we op veel wegen in Boekel in eerste instantie een afname van verkeer ontstaan. Als gevolg van de maatregelen die in het kader van de Gebiedsvisie Centrum zijn beoogd, vindt, na de initiële afname van verkeer als gevolg van de randweg, een verschuiving van verkeersstromen plaats. Onder andere de Helfrichstraat en met name de Wilhelminastraat krijgen daardoor meer verkeer te verwerken dan zonder de ingrepen ter plaatse van het St. Agathaplein. Als gevolg van de woningbouwontwikkeling De Burgt neemt de totale hoeveelheid verkeer in Boekel echter aanzienlijk toe. Op basis van landelijke kencijfers worden door 600 woningen per etmaal circa 3.000 tot 4.000 voertuigbewegingen gegenereerd. Een deel van dat verkeer maakt ook gebruik van routes van en naar het centrum om bijvoorbeeld boodschappen te doen. De ontwikkeling van woningbouwlocatie De Burgt zorgt derhalve voor de grootste toename van verkeer zoals deze in voorgaande tabel 1 zijn gepresenteerd.

Het aanleggen of verbeteren van de oost-west verbinding is dan ook geen doel op zich, maar gezien de woningbouwontwikkeling is dit een gevolg van een toename van het inwoneraantal en bijbehorende mobiliteitsbehoefte. Deze studie heeft derhalve tot doel om een vlotte en veilige verkeersafwikkeling van deze woningbouwlocatie te realiseren, waarmee eveneens een breder doel voor de volledige kern Boekel wordt gediend.

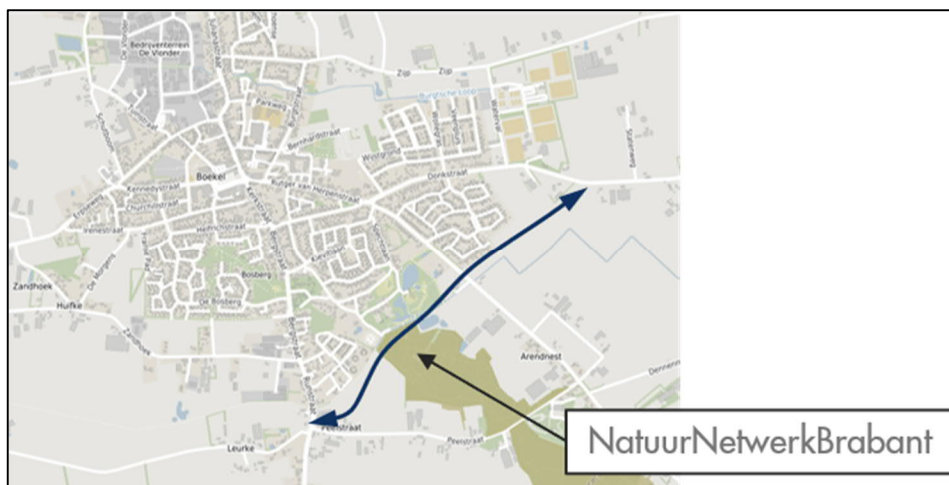
3.3 Beoordeling haalbaarheid

3.3.1 Variant 2 en 3

Op basis van de verkeerseffecten van de varianten leiden varianten 2 en 3 weliswaar tot een afname van verkeer op de Rutger van Herpenstraat/Bergstraat, maar is geen afname van verkeer zichtbaar via Zijp/Waterval/Bovenstehuis. De zuidelijke ontsluitingsweg vormt derhalve slechts in beperkte mate een alternatief voor verkeer van De Burgt, maar is met name een alternatief voor andere weggebruikers. Bovenstehuis / Peelsehuis worden alleen ontlast indien aan de noordzijde een alternatieve ontsluiting worden gerealiseerd, zoals opgenomen in variant 1A en 1B.

Voor variant 2 en 3 moet over een grote lengte nieuwe infrastructuur worden aangelegd, ruim 1,5km. Het beoogde tracé doorsnijdt daarbij een bosgebied dat enerzijds recreatief veel wordt gebruikt, maar anderzijds ook is aangemerkt als NatuurNetwerkBrabant. Daarmee heeft deze groenzone een belangrijke natuurwaarde toegekend gekregen.

Op basis van de verkeerseffecten, ruimtelijke impact op o.a. natuurwaarden en hoge realisatiekosten wegen de baten van de varianten 2 en 3 niet op tegen de investeringen die daarvoor gedaan moeten worden.



Afbeelding 7 Doorsnijding NatuurNetwerkBrabant bij variant 2 en 3

3.3.2 Variant 1A, 1B en 1C

Bij vergelijking van de verkeerseffecten van varianten 1A, 1B en 1C is beoordeeld dat variant 1A geen recht doet aan de toezegging die onder andere ten tijde van de studie naar de randweg is gedaan, namelijk om te onderzoeken of de toename op Bovenstehuis als gevolg van de randweg kan worden voorkomen of dat aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn. De toename op Bovenstehuis die in eerste instantie reeds door de aanleg van de randweg (en afwaardering snelheid op de Kerkstraat) wordt verwacht, wordt door ontwikkeling van De Burgt zelfs alleen maar versterkt. Bovendien wordt de omrijafstand naar het centrum in deze variant erg groot.

Variant 1B en 1C dragen in sterke mate bij aan een reductie van de hoeveelheid verkeer op het noordelijke deel van Bovenstehuis en op Peelsehuis. Beide varianten haken ook met een vrij directe routing aan op de randweg, waardoor deze nog optimalier wordt gebruikt dan in bijvoorbeeld variant 1A. Het effect van 1C is zelfs nog iets groter dan 1B. In beide varianten is eveneens een betere en kortere verbinding richting het centrum, waardoor de route via Zijp/Waterval iets minder intensief wordt gebruikt. Dit wordt positief beoordeeld, mede vanwege de oversteekbewegingen over Waterval richting de sportvelden.

Qua verkeersstructuur lijken 1B en 1C derhalve het meest kansrijk om invulling te geven aan de ambities inzake woningbouw- en centrumontwikkelingen in Boekel.

3.4 Aandachtspunten nadere planvorming

Vanuit verkeerskundig oogpunt zijn variant 1B en 1C het meest kansrijk. Desondanks zijn er voor beide varianten nog enkele ruimtelijke aandachtspunten waarmee rekening dient te worden gehouden in de nadere planvorming. Afhankelijk van de te kiezen variant zijn aanpassingen aan bijvoorbeeld het zuidelijke gedeelte van Bovenstehuis te overwegen, vanwege de toename van verkeer. Betere voorzieningen voor bijvoorbeeld fietsverkeer is één van de maatregelen waaraan kan worden gedacht, afhankelijk van de uiteindelijke categorisering en richtlijnen voor inrichting. De afwegingen zijn mede afhankelijk van de definitieve keuzes die gemaakt worden in de woningbouwontwikkeling van De Burgt en de inrichtingsprincipes die hier worden gehanteerd. Eventuele aanpassingen aan de infrastructuur hebben naar alle waarschijnlijkheid een dusdanige ruimtelijke impact dat aanpassingen aan bestemmingsplannen en bijvoorbeeld aankoop van (delen van) woonpercelen niet zijn uit te sluiten.

3.4.1 Aandachtspunten variant 1B

Zoals reeds eerder beschreven gaat de nieuwe verbindingsweg in variant 1B door de redelijk recent aangelegde groenzone van het plan Driedaagse, die mogelijk ook dienst doet als opvang en infiltratie van hemelwater, met name na hevige regenval. In het plan zelf wordt nog gebouwd aan het woon-werk landschap.

Ook voert de nieuwe verbindingsweg direct ten noorden van de woonwijk Lage Schoense, parallel aan de woningen gelegen aan de Dotterbloem. Voor de nieuwe verbindingsweg moeten aansluitingen worden gerealiseerd op Bovenstehuis en de Molenstraat, die op een veilige wijze moeten worden vormgegeven.

Voor aanwonenden van zowel Rosoliemolen als Dotterbloem kan een dergelijke verbindingsweg van invloed zijn op de leefbaarheid en hinderbeleving, als gevolg van bijvoorbeeld geluid of lichtinval van koplampen.

Momenteel kijkt men uit op de ruime groenzone. De toename van verkeer kan voor bewoners van het noordelijke deel Molenstraat en dele van de Volkelseweg eveneens hinderlijk zijn. Initieel neemt de hoeveelheid verkeer op dit wegvak significant af als gevolg van de randweg Boekel, maar zou weer toenemen als gevolg van de realisatie van een nieuwe verbindingsweg zoals beschreven in 1B.



Afbeelding 8 Aandachtspunt plan De Driedaagse

3.4.2 Aandachtspunten variant 1C

In tegenstelling tot variant 1B hoeft in variant 1C geen nieuwe weg te worden gerealiseerd, maar is het wel noodzakelijk om de bestaande Gewandhuis op te waarderen. Ook is een aanpassing noodzakelijk van de aansluiting van Bovenstehuis op Gewandhuis en van Gewandhuis op de Volkelseweg, om deze route beter te faciliteren. Zowel op Gewandhuis als op Bovenstehuis zijn enkele ruimtelijke belemmeringen. Op de aansluiting van Gewandhuis op de Volkelseweg staan aan weerszijden van de weg woningen, die ruimtelijk een belemmering vormen voor het realiseren van een volwaardige aansluiting. Dit zou betekenen dat minstens één van beide woningen moet worden geamoveerd. Op Bovenstehuis ligt tussen Gewandhuis en de Waterdelweg een cluster van woningen, waarvan enkele woningen erg dicht op de weg zijn gelegen. Eventuele aanpassingen aan bijvoorbeeld fietsvoorzieningen, zoals benoemd in 3.4 zijn hierdoor moeilijk ruimtelijk inpasbaar.



Afbeelding 9 Aandachtspunten woningen Gewandhuis (l) en Bovenstehuis (r)

Net als in variant 1B geldt voor aanwonenden van zowel het woningcluster Bovenstehuis als aanwonenden van Gewandhuis dat een dergelijke verbindingsweg van invloed kan zijn op de leefbaarheid en hinderbeleving.

4 TERUGKOPPELING BELANGHEBBENDEN

In het kader van deze variantenstudie is op een tweetal momenten een terugkoppeling verzorgd aan belanghebbenden uit Boekel die mogelijk hinder ondervinden van één van de varianten zoals deze zijn beschreven. Hiervoor zijn huis-aan-huis uitnodigingen verstuurd naar bewoners van:

- Bovenstehuis.
- Peelsehuis.
- Gewandhuis.
- Molenstraat/Volkelseweg (nabij Gewandhuis).
- Dotterbloem.
- Rosollemolen.
- Beatrixlaan.
- Burgt/Zijp.
- Burgtstraat.
- B. Schafratstraat.
- Wilhelminastraat.
- Helfrichstraat.
- Peelstraat.

4.1 Bijeenkomst 1: 28 september 2020

Bij aanvang van de studie is een eerste bijeenkomst georganiseerd op 28 september '20 in Nia Domo. Vanwege de contactbeperkingen inzake COVID-19 die destijds van kracht waren is deze bijeenkomst door circa 45 belanghebbenden fysiek bijgewoond, overige belanghebbenden hebben de mogelijkheid gekregen om de bijeenkomst te volgen via een livestream via YouTube. De opname van de bijeenkomst was daarna nog terug te kijken via dezelfde link, die ook op de website van gemeente Boekel is gepubliceerd. De presentatie van de 1^e bijeenkomst is opgenomen in bijlage 2.1.

Tijdens de bijeenkomst hebben belanghebbenden vragen kunnen stellen en heeft men nog circa twee weken tijd gekregen om eventuele vragen en/of opmerkingen schriftelijk in te dienen bij de gemeente Boekel. Naar aanleiding van suggesties van enkele aanwezigen tijdens de 1^e bijeenkomst is overigens variant 1C aan de variantenstudie toegevoegd.

Na de 1^e bijeenkomst zijn nog circa 25 reacties binnengekomen via e-mail of post. Belangrijkste reacties naar aanleiding van de 1^e bijeenkomst zijn onderstaand puntsgewijs opgenomen. Een uitgebreider overzicht van reacties is opgenomen in bijlage 2.2.

- Sommige belanghebbenden vragen zich af hoe het model het verkeer goed inzichtelijk kan maken als niet op alle wegen in 2020 is geteld. Ook vraagt men zich af of fietsaantallen in het model zijn opgenomen.
- Vanuit iedere buurt/gebied dient men duidelijk zijn/haar eigen belangen en ziet men de oplossing logischerwijs op een andere locatie dan nabij hun woonomgeving.
- In ieder (woon)gebied vreest men een toename van verkeer in één of meerdere van de varianten. Deze toename van verkeer zorgt bij aan- en omwonenden voor vrees van extra hinder (woon- en leefgenot en gezondheid) en verkeersonveiligheid. De verkeersonveiligheid is niet alleen een punt van aandacht voor gemotoriseerd verkeer, maar ook zeker voor fietsers.
- Veel reacties maken inzichtelijk dat men de bestaande wegen vaak te smal vindt om meer verkeer te verwerken. Zeker in het buitengebied vreest men hiervoor omdat hier ook al veel landbouwverkeer en vrachtverkeer rijdt. Meer verkeer zorgt ook weer voor meer schade aan wegen en bermen.
- Met de beoogde afsluiting in de Burgt wordt het probleem verplaatst naar andere wegen.

- Met name in de omgeving Dotterbloem/Rosoliemolen is de weerstand groot, met name met betrekking tot variant 1B. Dit vanwege het feit dat de woningen relatief nieuw zijn, de groenzone pas recentelijk is aangelegd en er ten tijde van betreffende procedures niet eerder is gesproken over een eventuele nieuwe verbindingsweg.
- Aanpassingen als gevolg van de gebiedsvisie centrum hebben invloed op Helfrichstraat en Wilhelminastraat, deze straten willen niet het 'probleem' van het verkeer over het St. Agathaplein oplossen.

4.2 Bijeenkomst 2: 17 november 2020

Vanwege de strengere contactbeperkingen inzake COVID-19 die in november '20 van kracht waren is de tweede bijeenkomst volledig digitaal ingevuld. Belanghebbenden hebben de mogelijkheid gekregen om de bijeenkomst te volgen via een livestream via YouTube. De opname van de bijeenkomst was daarna nog terug te kijken via dezelfde link, die ook op de website van gemeente Boekel is gepubliceerd. De presentatie van de 2^e bijeenkomst is opgenomen in bijlage 3.1.

Tijdens de bijeenkomst hebben belanghebbenden vragen kunnen stellen via sms en heeft men daarna eveneens nog circa twee weken tijd gekregen om eventuele vragen en/of opmerkingen schriftelijk in te dienen bij de gemeente Boekel.

Na de 2^e bijeenkomst zijn nog circa 15 reacties binnengekomen via e-mail of post, hoofdzakelijk van aanwonenden van Bovenstehuis en Gewandhuis. Belangrijkste reacties naar aanleiding van de 2^e bijeenkomst zijn onderstaand puntsgewijs opgenomen, Voor een uitgebreider overzicht van reacties wordt verwezen naar bijlage 3.2.

- Bij verdere planvorming willen belanghebbenden graag betrokken worden.
- Zowel op Bovenstehuis als Gewandhuis vreest men voor meer verkeer, in relatie tot woningen die vlakbij de weg staan acht men dit niet wenselijk.
- Er is begrip voor afwaardering van de centrumroute, maar dit mag niet ten koste gaan van het buitengebied.
- Door meerdere verbindingen naar het centrum te realiseren wordt het verkeer het beste verdeeld en wordt eventuele overlast meer gespreid en minder geconcentreerd.
- Men verwacht knelpunten in relatie tot de randweg indien de aansluiting van Gewandhuis, cf. variant 1C, zo vlak bij de rotonde Volkelseweg wordt uitgevoerd.
- Bij inrichtingsplannen ook kijken naar snelheidsregime op Zijp/Bovenstehuis, bomen behouden en zorgen voor vormgeving die zo min mogelijk overlast veroorzaakt.

5 CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

5.1 Conclusies

Naar aanleiding van de variantenstudie die is uitgevoerd en de resultaten die in voorliggende rapportage zijn beschreven kunnen enkele conclusies worden getrokken, waarvan de belangrijkste onderstaand zijn opgenomen:

- Ruimtelijke ontwikkelingen hebben de komende jaren aanzienlijke invloed op de verkeersstromen in Boekel:
 - o De aanleg van de randweg Boekel zorgt voor een sterke afname van doorgaand verkeer
 - o Afwaardering van het St. Agathaplein, met een sterkere verblijfsfunctie, zorgt voor een kleine verschuiving van verkeer naar omliggende straten, zoals Helfrichstraat en Wilhelminastraat.
 - o Als gevolg van woningbouwlocatie De Burgt neemt het verkeer van en naar Boekel toe. 600 woningen genereren op etmaalbasis circa 3.000 tot 4.000 voertuigbewegingen.
- Varianten met een nieuwe ontsluiting aan de zuidzijde van Boekel (variant 2 en 3) zorgen weliswaar voor een afname van verkeer over de Rutger van Herpenstraat en Bergstraat, maar dragen niet bij aan een alternatieve ontsluiting voor de route via Waterval/Zijp/Bovenstehuis. Bovendien loopt de zuidelijke ontsluiting door een natuurgebied. De benodigde investeringen wegen derhalve niet op tegen de baten.
- Variant 1B en 1C zorgen voor een meer evenwichtige verdeling van verkeer, zowel extern gericht (buiten Boekel) als qua routing naar bijvoorbeeld de randweg danwel het centrum. De omrijroute naar het centrum is in variant 1A bijvoorbeeld aanzienlijk groter. Derhalve lijken variant 1B en 1C het beste bij te dragen aan een optimale verkeersafwikkeling.
- Beide varianten kennen nog ruimtelijke aandachtspunten, zoals doorsnijding van de groene parkzone van de Driedaagse in variant 1B en de ruimtelijke beperkingen van woningen die dicht langs de weg liggen in variant 1C.
- 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 leefomgeving zijn voorzien.

5.2 Aanbevelingen

- Op basis van voorgaande conclusies is het aannemelijk om uiteindelijk een keuze te maken tussen variant 1B en 1C. Om effecten, op andere aspecten dan verkeer, en ruimtelijke impact inzichtelijk te maken is het aan te bevelen voor beide varianten een aantal vervolgstappen te doen:
 - o Uitwerken schetsontwerpen.
 - o Effectenonderzoek naar bijvoorbeeld ecologie en geluid.
 - o Inventarisatie planschade en nadeelcompensatie.
 - o Opstellen kostenramingen.

Overige onderzoeken, zoals bijvoorbeeld luchtkwaliteit en stikstofdepositie, zijn weinig onderscheidend tussen beide varianten. Op basis van de benoemde onderzoeken kan een definitieve afweging worden gemaakt voor een voorkeursvariant.

- In deze variantenstudie is er vanuit gegaan dat een knip wordt gerealiseerd in de Burgt/Beatrixlaan. Overwogen kan worden om deze niet direct bij aanleg van fase 1a en/of 1b toe te passen, maar de effecten eerst te monitoren. Fysieke afsluiting kan dan worden uitgevoerd zodra de effecten leiden tot ongewenste verkeerssituaties.

BIJLAGEN

B1 NOTITIE VERKEERSMODEL GOUDAPPEL COFFENG

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buerenplein 46
2595 DA Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Boekel

Notitie Varianten Oost-West Boekel

Datum 14 oktober 2020
Kenmerk 007685.20201013.N1.01
Eerste versie

1 Achtergrond en vraagstelling

Dit jaar wordt de randweg om Boekel aangelegd en ook is de gemeente bezig met een gebiedsvisie voor het centrum. Enkele projecten vallen samen die invloed hebben op de verkeersafwikkeling, waarvan de ontwikkeling afhankelijk is van te maken keuzes omtrent de verkeersstructuren. Zo is er sprake van een woningbouwopgave van 580 woningen ('De Burgt'). In een eerdere studie hebben wij het verkeerseffect hiervan inzichtelijk gemaakt, ook in combinatie met de herinrichting van het Sint Agathaplein.

In dit kader onderzoeken we in deze studie vier nieuwe ontsluitingsvarianten in de Oost-West verbinding in Boekel. De varianten gaan in op een nieuwe ontsluiting voor 'De Burgt' om het centrum en Bovenstehuis te ontlasten. Ook wordt een nieuwe zuidelijke verbinding tussen de Statenlaan en de Runstraat/Gemertseweg onderzocht.

2 Uitgangspunten voor de modelberekeningen

Verkeersmodel

Voor deze studie is gebruik gemaakt van het nieuwe geactualiseerde provinciale verkeersmodel (BBMA2018). Het nieuwe verkeersmodel voor de regio Noordoost-Brabant kent basisjaar 2015 en prognosejaren 2030 en 2040. Om het model te doen aansluiten bij huidige situatie in Boekel, hebben we voorafgaand aan de studie een nieuwe kalibratie uitgevoerd. Hierbij hebben we de routekeuzes in het model nog hebben aangescherpt op basis van inzichten uit eerdere studies. Het kalibratie-effect hebben we daarna vertaald naar de projectreferentie 2030. Deze referentie-variant is de basis voor verdere studies en is de spil in het nieuwe gemeentelijk basismodel (Boekel2020), waarin de woningbouw-ontwikkeling 'De Burgt' en de extra ritten voor 'KindPark' zijn opgenomen.

Toevoeging ritten KindPark Boekel

Het verkeersmodel schat en modelleert geen autoverkeer naar basisscholen, omdat dit vaak onderdeel is van een ketenverplaatsing. Omdat deze studie plaatsvindt rondom KindPark Boekel, hebben we extra ritten aan de matrix toegevoegd om het verkeer in de referentie op niveau te brengen. Hierbij zijn we uitgegaan van 375 ritten in de ochtendspits naar het KindPark toe en 375 ritten in de restdag van het KindPark af. Omdat we deze ritten als keten veronderstellen, nemen we de retour ritten niet op. De herkomst/bestemming van de ritten hebben we verdeeld naar inwonerszwaarte van de 67 woonzones in de gemeente Boekel die gedefinieerd zijn in het verkeersmodel.

Woningbouwopgave 'De Burgt'

In het noordoosten van het centrum van Boekel is de nieuwe woonwijk 'De Burgt' voorzien, welke in twee fasen wordt uitgevoerd. Om het centrum te ontlasten is het plangebied al in vier kwadranten opgedeeld, gescheiden door looppaden en/of water. Ook wordt bij de realisatie van het plan een knip op de Burgt doorgevoerd, ter voorkoming van sluipverkeer tussen 'De Burgt', de Beatrixlaan en de Burgtstraat.

Naast de vier kwadranten die in het plan kunnen worden onderscheiden, is er nog een noordelijke uitbreiding en een zuidelijke uitbreiding onderdeel van Fase 1.

Het totale plan 'De Burgt' behelst hiermee 580 woningen/appartementen, welke onderdak bieden aan circa 1500 inwoners. Op basis van het type woning dat is voorzien en de voorspelde gemiddelde woningbezetting in de gemeente Boekel (2,58 inwoners per woning in 2030), zijn we gekomen tot de volgende verdeling over de deelgebieden:

- Noordelijke uitbreiding en Fase 2: 969 inwoners
- Kwadrant Q3: 117 inwoners
- Kwadrant Q4: 252 inwoners
- Zuidelijke uitbreiding: 134 inwoners

Omdat in de kwadranten Q1 (15 inwoners) en Q2 (31 inwoners) nauwelijks woningen zijn voorzien, worden deze meegenomen in respectievelijk de kwadranten Q3 en Q4. Omdat Fase 2 dezelfde ontsluiting kent als de noordelijke uitbreiding van Fase 1, kunnen we deze modelmatig als één gebied beschouwen. In totaal zijn vier zones toegevoegd.

Herinrichting Sint Agathaplein

In alle ontsluitingsvarianten binnen deze studie wordt het Sint Agathaplein verkeersluw gemaakt en wordt de Kerkstraat bij de pleininrichting getrokken. Figuur 2.1 toont een impressie van het plein, waarop de modelberekeningen zijn gebaseerd.

De rotonde Kerkstraat-Sint Agathaplein is vervangen door een verkeersplein. Modelmatig is, vanwege het 'shared space' karakter van het plein, een weerstand toegevoegd op de Kerkstraat ter hoogte van het plein. Het plein zelf fungeert als leefplein en bedient de aangrenzende winkels. Het ligt voor de hand, gezien de inrichting van het plein, dat het plein niet tot nauwelijks als doorgaande route gebruikt zal worden. Modelmatig is dit vertaald naar een passende weerstand, leidend tot hoofdzakelijk bestemmingsverkeer.



Figuur 2.1: Impressie van het Sint Agathaplein

Variant 1a – Ontsluiting Bovenstehuis (eerder doorgerekend)

In de door te rekenen variant ‘ontsluiting Bovenstehuis’ wordt het Sint Agathaplein verkeersluw gemaakt en wordt de Kerkstraat bij de pleininrichting getrokken. Daarnaast is de op aansluiting Bovenstehuis/Peelsehuis op de Volkelsweg een rotonde voorzien.

Variant 1b – Ontsluiting Driedaagse

In de door te rekenen variant ‘ontsluiting Driedaagse’ wordt het Sint Agathaplein verkeersluw gemaakt en wordt de Kerkstraat bij de pleininrichting getrokken. Daarnaast wordt het effect in kaart gebracht van een nieuwe verbinding tussen Bovenstehuis en de Molenstraat, met een directe verbinding aan de noordzijde van het plan ‘De Burgt’. De Bovenstehuis ten noorden van de nieuwe aansluiting wordt afgewaardeerd.

Variant 1c – Ontsluiting Gewandhuis

In de door te rekenen variant ‘ontsluiting Gewandhuis’ wordt het Sint Agathaplein verkeersluw gemaakt en wordt de Kerkstraat bij de pleininrichting getrokken. Daarnaast wordt het effect in kaart gebracht van een nieuwe verbinding tussen Bovenstehuis (ter hoogte van de Gewandhuis) en de Molenstraat. De Bovenstehuis ten noorden van de nieuwe aansluiting wordt afgewaardeerd. Er is geen directe verbinding met ‘De Burgt’.

Variant 2 – Ontsluiting Zuid

In de door te rekenen variant ‘ontsluiting Zuid’ wordt het Sint Agathaplein verkeersluw gemaakt en wordt de Kerkstraat bij de pleininrichting getrokken. Daarnaast wordt het effect in kaart gebracht van een nieuwe zuidelijke verbinding tussen de Statenweg en de Runstraat/Gemertseweg (N605), ter hoogte van de Peelstraat.

Variant 3 – Ontsluiting Driedaagse + Zuid

In de door te rekenen variant ‘ontsluiting Driedaagse met Zuid’ worden de maatregelen uit variant 1b (ontsluiting Driedaagse) gecombineerd met de nieuwe zuidelijke verbinding uit variant 2. De gecombineerde effecten worden in deze variant getoond.

De varianten worden vergeleken met de projectreferentie 2030. Daarnaast vergelijken we de varianten ook met variant 1a, omdat alle varianten hierop zijn gebaseerd.

3 Resultaten modelberekeningen

In variant 1a wordt het Sint Agathaplein heringericht. Als gevolg hiervan laat het model zien dat een deel van het verkeer dat de centrumroute gebruikt, zal opschuiven naar de westelijke randweg. Lokaal verkeer zal de Wilhelminastraat als alternatief kiezen, maar ook is het aannemelijk dat de Helfrichstraat meer zal worden gebruikt. Beide routes voelen natuurlijker dan een zigzag over het Sint Agathaplein. In de praktijk zal de gekozen route ook sterk samenhangen met het gebruik van wegbewijzing. Ook leent de Burgemeester Schafratstraat zich als alternatief. Ondanks de aanwezigheid van kinderkopjes in de wegdekverharding, vormt het een rechte doorsteek zonder obstakels.

In figuur 3.1 zijn de modeleffecten van het plan rondom het plein inzichtelijk gemaakt. De meegeleverde plots tonen de (percentuele) effecten op een groter schaalniveau.



Figuur 3.1: Verschil intensiteiten motorvoertuigen etmaal, variant 1a t.o.v. de referentie

Verder geeft het verkeersmodel aan dat verkeer uit De Burgt de Bovenstehuis/Peelsehuis meer zal gaan gebruiken, doordat de route via het centrum minder aantrekkelijk wordt.

De door het verkeersmodel geschatte routes staat los van de wenselijkheid daarvan. Het geeft inzicht in de gevolgen die door de aanpassing kunnen worden verwacht, zodat hier aanvullende maatregelen voor kunnen worden bedacht. Daarnaast zou het in de praktijk mogelijk zijn dat het Sint Agathaplein ook door doorgaand verkeer wordt gebruikt. Over de wenselijkheid daarvan zal goed nagedacht moeten worden. Goede wegbewijzing is van belang om verkeer niet onbedoeld over het Sint Agathaplein te laten doen rijden.

De varianten die hierna worden besproken, zijn vergeleken met bovenstaande variant. Zo is meteen duidelijk wat het bijkomende effect is van de aanvullende maatregelen.

In variant 1b wordt de nieuwe verbindingsweg toegevoegd en de Bovenstehuis afgewaardeerd. Het model laat zien dat potentieel 75% van het verkeer uit De Burgt-

Noord gebruik zal maken van de direct aansluiting op de verbindingsweg. De intensiteit op de Bovenstehuis zal tot 80% afnemen ten opzichte van variant 1a. Door de afwaardering is de route namelijk ook minder aantrekkelijk voor doorgaand verkeer. De grootste toename (+50%) van het verkeer als gevolg van de infrastructurele maatregelen is op Molenstraat tussen de nieuwe verbinding (Driedaagse) en de westelijke randweg. Door de gunstige aansluiting op de Molenstraat zal de intensiteit richting het centrum ook licht toenemen (+7%). In figuur 3.2 zijn deze effecten gevisualiseerd.



Figuur 3.2: Verschil intensiteiten motorvoertuigen etmaal, variant 1b t.o.v. variant 1a

De nieuwe oriëntatie van het verkeer vanuit de Burgt leidt wel voor een afname van respectievelijk 23% tot 11% van de intensiteit op de Donkstraat en Rutger van Herpenstraat. Ook is er potentieel minder sluipverkeer in de wijk Vogelenzang. Lokaal is er een toename te zien op de Kerkstraat als gevolg van de rerouting (figuur 3.3).



Figuur 3.3: Verschil intensiteiten motorvoertuigen etmaal, variant 1b t.o.v. variant 1a

In variant 1c wordt de nieuwe verbindingweg toegevoegd en de Bovenstehuis afgewaardeerd. Deze variant heeft overeenkomsten met variant 1b, maar de effecten zijn beperkt tot de omgeving Bovenstehuis. Voor de Molenstraat pakt deze variant gunstiger uit. Doordat de nieuwe verbindingweg nagenoeg aansluit op de westelijke randweg belast de verbinding de Molenstraat verder niet. Daarnaast is de verbinding een goed alternatief voor de Bovenstehuis. Modelmatig is op de Bovenstehuis een afname te zien van meer dan 95% (ten opzichte van variant 1a). Of de nieuwe verbindingweg ook in de praktijk wordt gekozen hangt samen met de weginrichting, bewegwijzering en daadwerkelijke afwaardering van de Bovenstehuis. Figuur 3.4 toont de effecten.



Figuur 3.4: Verschil intensiteiten motorvoertuigen etmaal, variant 1c t.o.v. variant 1a

Daarnaast zorgen de maatregelen voor een afname van ongeveer 11% op de Donkstraat. Ook zijn er afnames op de Burgemeester Schafratstraat (-15%) en de Bergstraat (N605) richting de Gemertseweg (westelijke randweg), als gevolg van de (nagenoeg) directe aansluiting van de nieuwe verbindingweg op de westelijke randweg.

In variant 2 wordt een nieuwe zuidelijke doorsteek onderzocht. Deze nieuwe verbinding zal zowel leiden tot een afname op de Kerkstraat/Bergstraat (N605) als op de Oost-West verbinding (in combinatie met de westelijke randweg). De intensiteit op de Erpseweg neemt met ongeveer 10% af en de Wilhelminastraat neemt af met ongeveer 19%. De grootste afnames zijn terug te zien op de Bergstraat (-25%), de Kerkstraat (-33%), de wijk Vogelenzang (-60%) en de Donkstraat (-32%). Ook verkeer richting de Burgt maakt gebruik van de route, waardoor lokaal een toename van 25% zichtbaar is op de Statenweg. Ook verkeer vanuit de wijk Dooleggen oriënteert zich op de nieuwe verbinding. Daarnaast dient de nieuwe zuidelijke verbindingweg als alternatief voor de Arendstraat richting Handel (Gemert), de Peelstraat, Dennenmark en Bezuidenhout. Op de Gemertseweg tussen de Peelstraat en de westelijke randweg neemt de intensiteit met 18% toe. Figuur 3.5 toont de modelmatige effecten van de nieuwe verbindingweg.



Figuur 3.5: Verschil intensiteiten motorvoertuigen etmaal, variant 2 t.o.v. variant 1a

Variant 3 bevat de combinatie van maatregelen van de variant 1b en variant 2. De effecten vullen elkaar grotendeels aan en versterken elkaar in het centrumgebied. Op het noordelijke gedeelte van de Molenstraat (tussen de nieuwe verbindingsweg Driedaagse en de westelijke randweg) neemt de intensiteit met 50% toe. Op de Bovenstehuis is een afname te zien van 80% van het verkeer ten opzichte van variant 1a. In deze variant neemt ongeveer 50% van het verkeer uit de Burgt de directe aansluiting op de nieuwe verbindingsweg Driedaagse. Dit is minder dan in variant 1b, omdat vanwege de nieuwe zuidelijke verbindingsweg er een beter alternatief is voor verkeer met een zuidelijke bestemming. Als gevolg van de maatregelen neemt het verkeer op de Donkstraat af met 42% en is er op de Gemertseweg een afname van 25%. Verder zijn er afnames voorzien op de Rutger van Herpenstraat (-18%), op de Kerkstraat (-11%), de Wilhelminastraat (-15%), de Erpseweg (-10%) en de wijk Vogelenzang (-60%) ten opzichte van variant 1a. Op de Gemertseweg tussen de Peelstraat en de westelijke randweg neemt de intensiteit met 16% toe. Figuur 3.6 toont deze modelmatige effecten globaal op de kaart. Voor meer detail wordt verwezen naar de meegeleverde modelplots van alle varianten.



Figuur 3.6: Verschil intensiteiten motorvoertuigen etmaal, variant 3 t.o.v. variant 1a

B2 INFORMATIEBIJEENKOMST 1

B2.1 Presentatie bijeenkomst 1

B2.2 Samenvatting reacties n.a.v. bijeenkomst 1

BOEKEL: STUDIE VERBINDING OOST-WEST

VERKENNING INITIATIEVEN EN VARIANTEN



1

Agenda

- ▶ Opening wethouder Tielemans
- ▶ Doel van de bijeenkomst
- ▶ Aanleiding
- ▶ Varianten
- ▶ Aanpak studie
- ▶ Vragen / suggesties

2

Doel van de bijeenkomst

- ▶ Informeren over actuele ruimtelijke ontwikkelingen
- ▶ Invloed van deze ontwikkelingen op verkeersstromen
- ▶ Toelichten van de opdracht van de raad
- ▶ Informeren over beoogde varianten
- ▶ Informatie ophalen van belanghebbenden

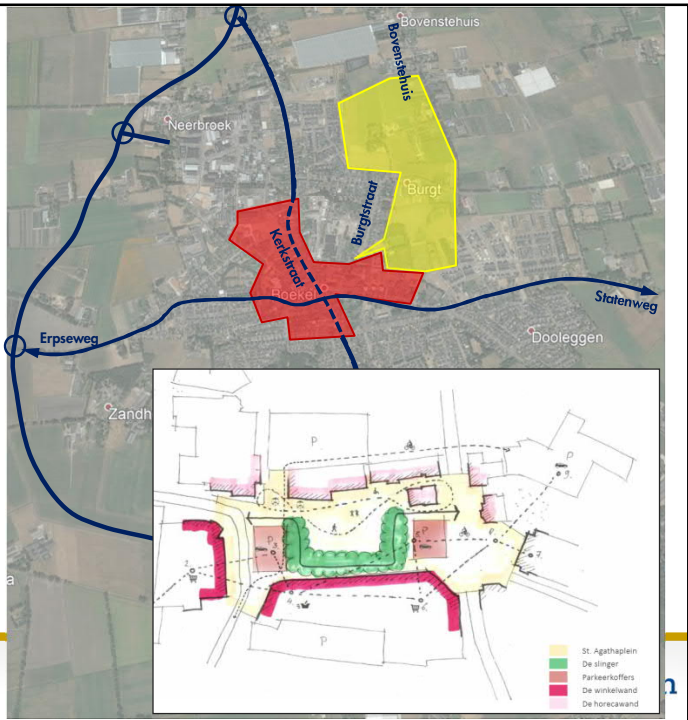
Aanleiding

Actuele initiatieven / ontwikkelingen:

- ▶ Bestaande problematiek in woonstraten
(Beatrixstraat-Bovenstehuis-Wilhelminastraat)
- ▶ Aanleg randweg
- ▶ Gebiedsvisie centrum Boekel
- ▶ Gebiedsontwikkeling De Burgt

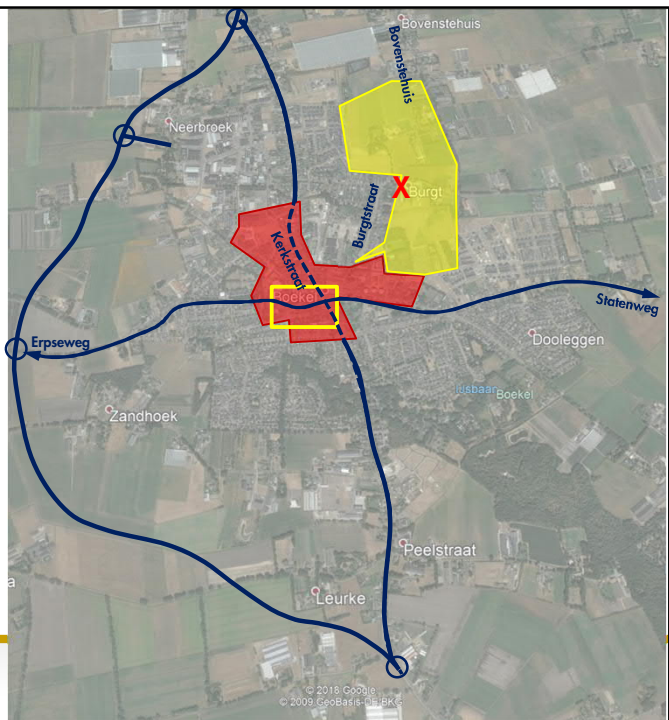
Aanleiding

- ▶ Aanleg randweg
 - Afwaardering Kerkstraat
 - Meer verkeer via 't Goor en Bovenstehuis
 - ▶ Gebiedsvisie centrum Boekel
 - Verkeersluw maken centrum -> toename o.a. Wilhelminastraat en/of Helfrichstraat
 - ▶ Gebiedsontwikkeling De Burgt
- Hoe gaan we om met de oost-west verbinding?



Aanleiding

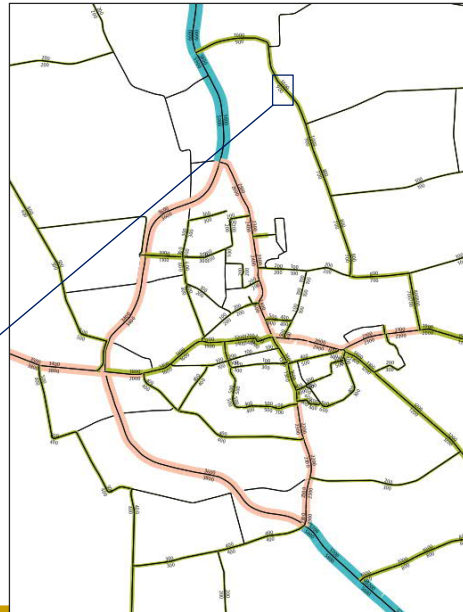
- ▶ Wat zijn de raakvlakken?
 - Randweg Boekel → welk verkeer resteert in de kern?
- Gebiedsvisie centrum
 - Wat is de invloed van de wijzigingen St. Agathaplein en Kerkstraat?
- Stedenbouwkundige opzet De Burgt
 - Hoeveel verkeer komt erbij?
 - wat zijn de wensen qua ontsluiting?



Aanleiding

- ▶ Wat zijn de raakvlakken?
 - Randweg Boekel → welk verkeer resteert in de kern?
 - Stedenbouwkundige opzet De Burgt → Hoeveel verkeer komt erbij?

Bovenstehuis: toename van 1.000 → 1.900 voertuigen, exclusief De Burgt



Variantenstudie

- ▶ Opdracht van de raad, beoogde varianten toegelicht tijdens themaraad september 2019
- ▶ Juni 2020 besluit gemeenteraad inzake gebiedsvisie centrum
- ▶ 4 varianten nader onderzoeken

Varianten

► Variant 1a: Ontsluiting Bovenstehuis

- Knip Burgt ter voorkoming sluipverkeer Beatrixlaan en Burgtstraat
- Kerkstraat 30km/h tussen Wilhelminastraat en Helfrichstraat
- St. Agathaplein verkeersluw
- Aansluiting Bovenstehuis/Peelsehuis op Volkelseweg d.m.v. rotonde

GEMEENTE BOEKEL

9

Varianten

► Variant 1b: Ontsluiting Driedaagse

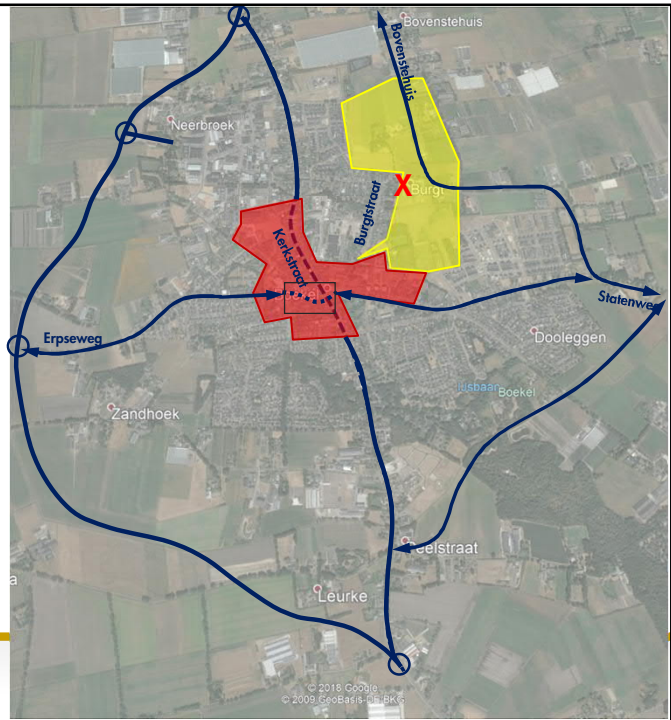
- Knip Burgt ter voorkoming sluipverkeer Beatrixlaan en Burgtstraat
- Kerkstraat 30km/h tussen Wilhelminastraat en Helfrichstraat
- St. Agathaplein verkeersluw
- Nieuwe verbinding Bovenstehuis-Molenstraat (50km/h) aan noordzijde plangebied De Burgt
- Bovenstehuis/Peelsehuis afwaarderen

GEMEENTE BOEKEL

10

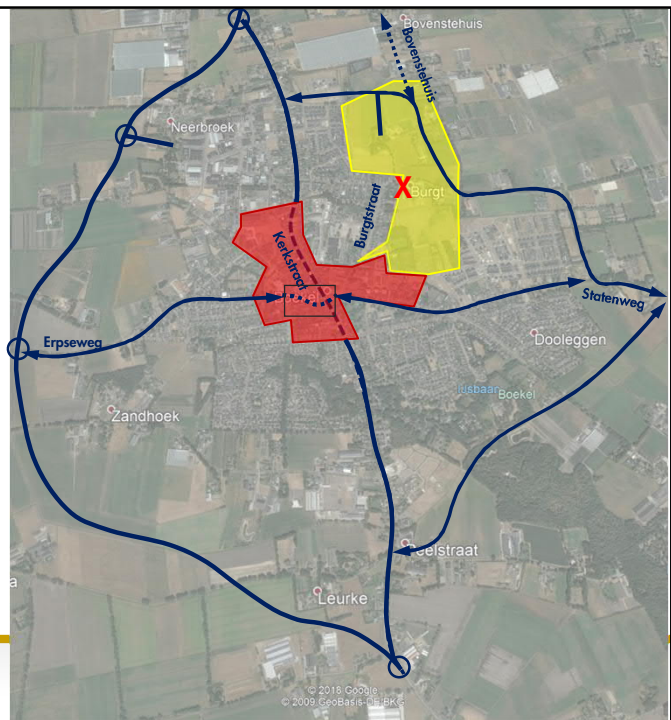
Varianten

- ▶ Variant 2: Ontsluiting Zuid
 - Knip Burgtstraat ter voorkoming sluipverkeer Beatrixlaan en Burgtstraat
 - Nieuwe verbinding ri. Peelstraat (60km/h)
 - Kerkstraat 30km/h tussen Wilhelminastraat en Helfrichstraat
 - St. Agathaplein verkeersluw
 - Bovenstehuis/Peelsehuis cf. referentiesituatie



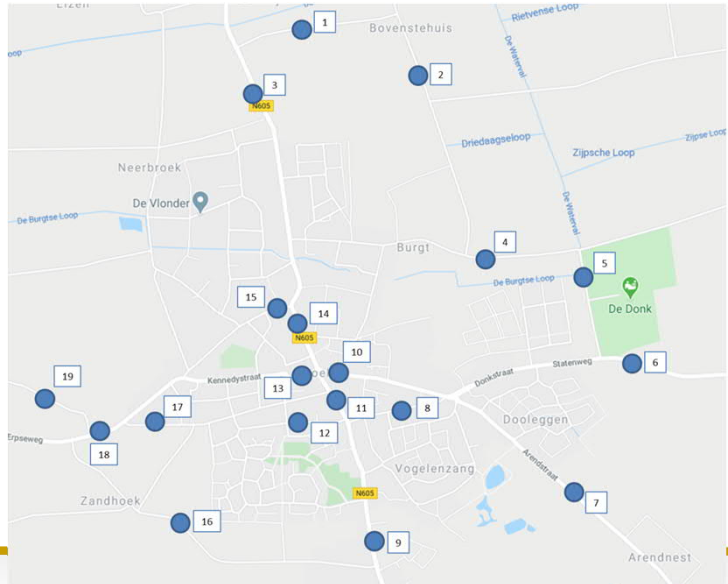
Varianten

- ▶ Variant 3: Ontsluiting Noord + Zuid
 - Knip Burgtstraat ter voorkoming sluipverkeer Beatrixlaan en Burgtstraat
 - Nieuwe verbinding ri. Peelstraat (60km/h)
 - Nieuwe verbinding Bovenstehuis-Molenstraat (50km/h)
 - Bovenstehuis/Peelsehuis afwaarderen
 - Kerkstraat 30km/h tussen Wilhelminastraat en Helfrichstraat
 - St. Agathaplein verkeersluw



Aanpak studie

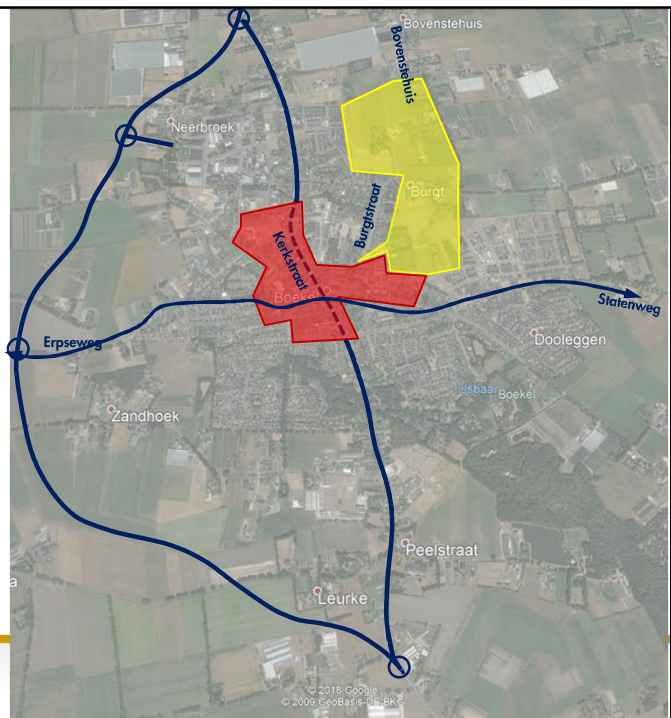
- ▶ Verkeerstellingen gehouden voor een goede basissituatie



13

Aanpak studie

- ▶ Doorrekenen varianten met verkeersmodel
- ▶ Resultaten beoordelen en afstemmen op projecten (o.a. De Burgt)
- ▶ Eventuele flankerende maatregelen bepalen
- ▶ Voorkeursvariant bepalen



14

Beoogde planning

Varianten uitwerken

- | | |
|---|-------------------|
| ▶ Doorrekenen varianten met verkeersmodel | september/oktober |
| ▶ Resultaten beoordelen en afstemmen op projecten (o.a. De Burgt) | oktober |
| ▶ Eventuele flankerende maatregelen bepalen | oktober |

Terugkoppeling resultaten

- | | |
|-------------------------|-------------|
| ▶ Informatiebijeenkomst | 27 oktober? |
| ▶ Themaraad | 24 november |

Besluitvorming

- | | |
|------------------------|------------------------------|
| ▶ Besluitvormende raad | 1 ^e kwartaal 2021 |
|------------------------|------------------------------|

Vragen / suggesties?

Reacties schriftelijk aanleveren **tot 8 oktober** via:

info@boekel.nl o.v.v. Informatieavond studie oost-west 28-09-2020

Reacties n.a.v. informatiebijeenkomst 1 Oost-West van 28-09-2020 op hoofdlijnen per straat/gebied

Algemeen

- Knip Beatrixlaan: hoe gaat het autoverkeer dan richting sportpark?
- Fietsstromen: is naar deze stromen ook in de modellering gekeken?
- Zwaar verkeer niet door bestaande woonwijken;
- Waarom zijn de tellingen van februari pa na de zomervakantie verder uitgewerkt?
- Logischerwijs kijkt iedereen naar de eigen omgeving en ziet de oplossing ergens anders;
- Geeft de telling van februari wel een goed beeld? Minder landbouwverkeer.
- Eén extra berekende variant uitleggen.

Peelstraat e.o.

Opmerkingen:

- Nieuwe verbinding geen goed idee met oog op natuur/recreatie "Groene Ladder";
- Peelstraat is nu al een sluiproute;
- Nieuwe verbinding betekent extra kosten voor de Boekelse gemeenschap;
- Peelstraat nu al druk, zal nog meer toenemen -> onveiligheid;
- Nut van de Randweg geldt niet voor de Peelstraat;
- Wegprofiel en kruisingen (Peelstraat – Runstraat – Leurke) niet geschikt voor groter en zwaarder verkeer. Dit is nu al een probleem;
- Zijn de gegevens wel betrouwbaar? Niet gemeten?

Suggesties:

- Route via Waterval – Statenweg – De Bunders – Dennenmark – Langstraat;
- Is gekeken naar ontsluiting via de Berghoek (verkeer Venhorst – Gemert eerder opvangen);
- Oost/West vanaf Statenweg naar rotonde Mutshoek (of directe omgeving);

Dotterbloem e.o.

Opmerkingen:

- Nieuwe doorsteek geen goed idee: gebruik bestaande wegstructuren;
- Groenstrook behouden: afname leefbaarheid (geluid, fijnstof, trillingen) en waardevermindering van de woningen;
- Groenzone ligt er net, deze moet blijven liggen. Dit is toegezegd.
- Variant 2 (Zuid-Oost) om het centrum te ontlasten is niets mis mee.
- Hoe weten we of het verkeer Venhorst – Gemert ook over het nieuwe tracé gaat?
- Was bij de presentatie van plan Driedaagse deze weg al bekend?
- Afsluiten Beatrixlaan is verplaatsen probleem;
- De Wilhelminastraat gaat ook meer overlast krijgen door de nieuwe doorsteek (De Burgt -> Erp)
- Verkeersstromen zijn één ding, maar wat is het effect op de gezondheid (luchtkwaliteit)?

Suggesties:

- Realiseer een snelle / korte verbinding naar de Randweg over bestaande wegen (= Gewandhuis);
- Gebruik bestaande infrastructuur;
- Bekijk de De Burgt deels als uitbreiding plan Lage Schoense. Dit deel van De Burgt dan ontsluiten via Sleutelbloem – Pinksterbloem naar Julianastraat/Molenstraat. Deze verbinding kan direct aansluiten op de Sleutelbloem. Met uitzondering van vrachtverkeer.

Burgemeester Schafratstraat

Opmerkingen:

- Toename verkeer (verdubbeling?);
- 80% is doorgaand verkeer, hoe kunnen we de Schafratstraat veilig houden?

Suggestie:

- Maatregelen treffen in de Schafratstraat voordat centrumplannen gereed zijn.

Bovenstehuis e.o.

Opmerkingen:

- Nu al veel verkeer, bij verdubbeling zal de leefbaarheid en veiligheid sterk afnemen (deels smal wegprofiel);
- Zal gevaarlijk worden. De weg is niet gemaakt voor zo'n toename. Wat wordt er gedaan aan de veiligheid voor met name fietsers? (verbreden?);
- Door nieuw fietspad De Donk duidelijk meer fietsverkeer op het Bovenstehuis;
- Staat van de wegverharding is nu al niet optimaal, meer zwaar verkeer zal dit verslechteren.

Suggestie:

- Is er geen route mogelijk via Grootven en dan verder?

Gewandhuis e.o.

Opmerkingen:

- Nu al teveel zwaar (vracht)verkeer;
- Sluipverkeer Gewandhuis niet gewenst;
- Gewandhuis is onderdeel van een fietsroute;
- Wegprofiel niet geschikt voor meer verkeer;
- Afwikkelen verkeer De Burgt door de kern van Boekel;
- Weren vrachtverkeer Gewandhuis;
- Verkeerstoename als gevolg komst De Donk en bermversteving Noordstraat = meer verkeer Gewandhuis;
- Gewandhuis is de drukste straat van Boekel!

Suggestie:

- Peelsehuis – Noordstraat is een betere verbinding;
- Navigatie stuurt nu via Gewandhuis, mogelijk om te veranderen?
- Verkeer via het Bovenstehuis, deze is voldoende breed;
- Driedaagse / Molenwijk doortrekken tot Bovenstehuis
- Door Randweg minder verkeer op de Molenstraat, kan het extra verkeer van de driedaagse goed opvangen.

Burgtstraat

Opmerkingen:

- Verkeer voor de scholen is goed geregeld;
- Hoe kan het verdere gebruik van de Burgtstraat ontmoedigd worden?

Suggestie:

-

Burgt / Zijp e.o.

Opmerkingen:

- Aandacht voor de fietsverbinding De Donk – Sportpark. Oversteek met de Waterval. Zeker als deze variant verder ontwikkelt wordt.

Wilhelminastraat

Opmerkingen:

- Veel verkeer uit de Vlonder, welke maatregelen mogelijk? (antwoord: Randweg wordt de ontsluiting voor de Vlonder);
- Verharding niet geschikt voor type verkeer (trillingen). Meer geluidsarme verharding gewenst;
- Wilhelminastraat duidelijk als 30 km/uur –gebied weergeven;
- Inzicht in verkeerstellingen / rapportages gewenst (ontvangen ervan);
- Wilhelminastraat niet betrokken bij opstellen gebiedsvisie centrum Boekel. Nu buitenspel. Verzoek de gebiedsvisie te herzien;
- Bij afwaarderen Kerkstraat / Centrum de Wilhelminastraat verboden gebied maken voor vrachtverkeer (oa bevoorrading) en buslijnen.

Suggestie:

-

Peelsehuis e.o.

Opmerkingen:

- 4 champignonskwekerijen Vosdeel: meer vrachtbewegingen per dag dan de Kerkstraat per week;
- Kruising Peelsehuis / Vosdeel is niet veilig en moet sowieso worden aangepakt;
- Verbreding van de weg niet mogelijk.

Suggestie:

-

Helfrichstraat

Opmerkingen:

- Verkeerstoename gevolg van verkeersluw maken centrum (wat het eerst oppakken?);
- Wordt er nagedacht over bouwrouting werkzaamheden centrum?

Suggestie:

- Gaan voor eenzelfde Randweg Oost-West als nu Noord-Zuid wordt gerealiseerd door de Provincie Noord-Brabant.

B3 INFORMATIEBIJEENKOMST 2

B3.1 Presentatie bijeenkomst 2

B3.2 Samenvatting reacties n.a.v. bijeenkomst 2

BOEKEL: STUDIE VERBINDING OOST-WEST

VERKENNING INITIATIEVEN EN VARIANTEN



1

Agenda

- ▶ Opening wethouder Tielemans
- ▶ Doel van de bijeenkomst
- ▶ Terugblik 1^e bijeenkomst, incl. reacties op hoofdlijnen
- ▶ Resultaten varianten
- ▶ Beoordeling en voorlopige conclusies
- ▶ Hoe nu verder?
- ▶ Vragen / suggesties (via sms [06-25413060](tel:06-25413060))

2

Doel van de bijeenkomst

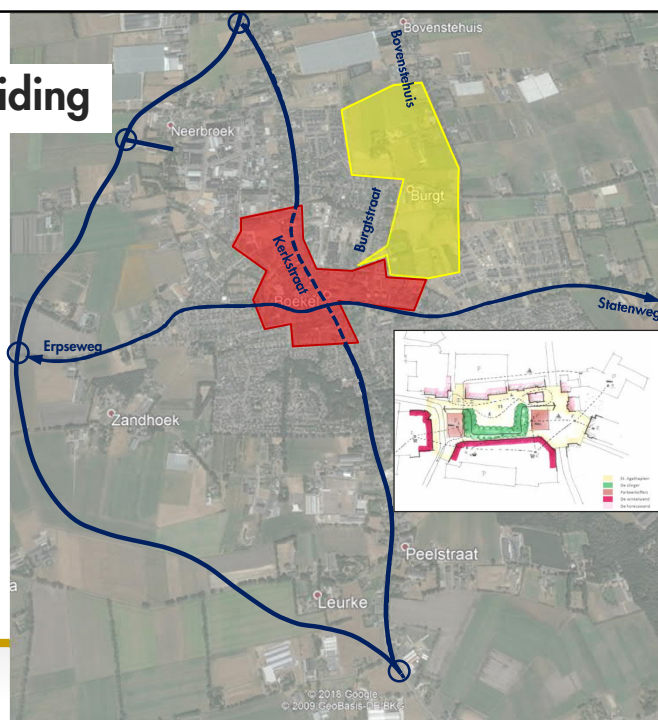
- ▶ Informeren over reacties 1^e bijeenkomst
- ▶ Informeren over de resultaten van eerste verkenning
- ▶ Beoordeling en voorlopige conclusies toelichten
- ▶ Inzicht geven in het vervolgproces

3

Terugblik bijeenkomst 1: Aanleiding

Actuele initiatieven / ontwikkelingen:

- ▶ Aanleg randweg
 - Toename verkeer Bovenstehuis
- ▶ Gebiedsvisie centrum Boekel
- ▶ Gebiedsontwikkeling De Burgt
- ▶ Bestaande problematiek in woonstraten (Beatrixstraat-Bovenstehuis-Wilhelminastraat)



4

Terugblik bijeenkomst 1: Ingekomen reacties

Specifieke reacties per gebied:

- ▶ Noordoost (Bovenstehuis/Gewandhuis e.o.)
 - Verdubbeling verkeer zorgt voor leefbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten
 - Meer verkeer zorgt voor meer schade aan wegen, nu al veel zwaar verkeer
 - Wegen zijn te smal voor meer verkeer, ook bochten niet goed berijdbaar voor zwaar verkeer
 - Navigatiesystemen verwijzen naar kortste routes, dit geeft ook overlast
 - Fietsers hebben geen vrijliggende voorzieningen, fietsverkeer is toegenomen
 - Verkeer via bestaande centrumwegen, die worden toch al minder druk door randweg

- ▶ Noordoost (Dotterbloem e.o.):
 - Groenzone ligt er net, bij aankoop (relatief recent) zijn deze ontwikkeling niet benoemd
 - Afsluiten Beatrixlaan is verplaatsen van het probleem naar andere wegen en woongebieden
 - Gezondheidseffecten van nieuwe weg nadelig voor om- en aanwonenden
 - Plan De Burgt via (meerdere) bestaande wegen ontsluiten, bijvoorbeeld door aanpassingen te doen

Terugblik bijeenkomst 1: Ingekomen reacties

Specifieke reacties per gebied:

- ▶ Oost (Zijp/Waterval e.o.)
 - Veiligheid overstekende fietsers Waterval naar sportvoorzieningen belangrijk

- ▶ Zuidoost (Peelstraat e.o.):
 - Nieuwe zuidelijke verbinding te veel impact op natuur en recreatie in dit gebied
 - Nieuwe verbinding ruimer om woongebieden heen, bijv. via Berghoek, Dennenmark of Langstraat.
 - Directe aansluiting op rotonde Mutshoek.
 - Bestaande wegprofielen ontoereikend en zorgt voor onveiligheid en overlast

Terugblik bijeenkomst 1: Ingekomen reacties

Specifieke reacties per gebied:

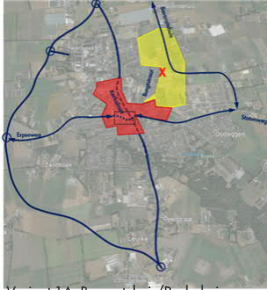
- ▶ Centrum (Schafratstraat / Helfrichstraate.o.)
 - Veiligheid bestaande wegen behouden, géén toename verkeer a.g.v. centrummaatregelen
 - Leg ook een oost-west randweg aan
- ▶ Centrum (Burgtstraat e.o.)
 - Voorkomen extra verkeer a.g.v. ontwikkeling De Burgt
- ▶ Centrum (Wilhelminastraat e.o.)
 - Weg is niet geschikt voor meer verkeer, o.a. door klinkers en smal wegprofiel
 - Geen vrachtverkeer wenselijk, ook niet uit De Vlonder
 - Veiligheid verbeteren door meer 30km uitstraling
 - Centrummaatregelen hebben invloed op omliggende wegen, dat is niet wenselijk

Terugblik bijeenkomst 1: Ingekomen reacties

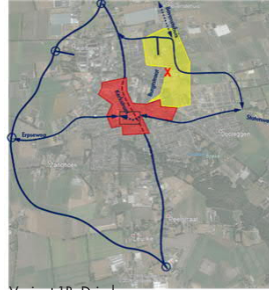
Algemene reacties:

- ▶ Verkeersmodellen
 - Waarom op sommige wegen niet geteld en hoe geeft dat dan een betrouwbaar beeld?
 - In februari rijdt er minder landbouwverkeer, zijn de tellingen dan wel representatief?
 - Zijn de fietsaantallen ook in de modellen opgenomen?
- ▶ Hoe moet autoverkeer naar het sportpark bij afsluiting Beatrixlaan?
- ▶ Iedere buurt / gebied heeft eigen belangen en ziet de oplossing logischerwijs elders

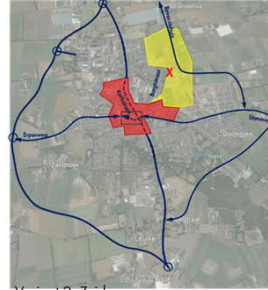
Resultaten 1^e verkenning: Varianten



Variant 1A: Bovenstehuis/Peelsehuis



Variant 1B: Driedoogse

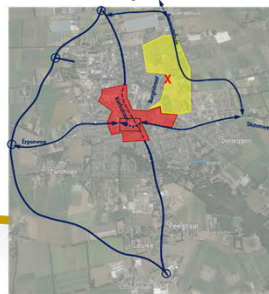


Variant 2: Zuid



Variant 3: Noord+Zuid

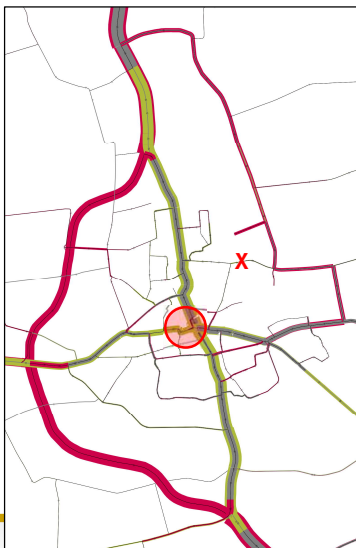
Toegevoegd n.a.v. 1^e bijeenkomst:



Variant 1C: Bovenstehuis/Gewandhuis

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

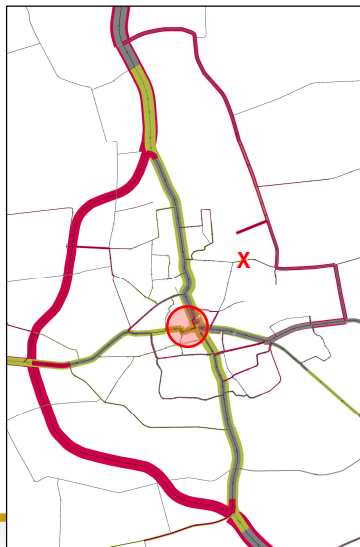
Resultaten 1^e verkenning: Verkeersstromen



Variant 1a: Bovenstehuis/Peelsehuis (bestaand)

- ▶ 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
 - Wilhelminastraaten Helfrichstraat-Schafraatstraat
- ▶ 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



GEMEENTE BOEKEL

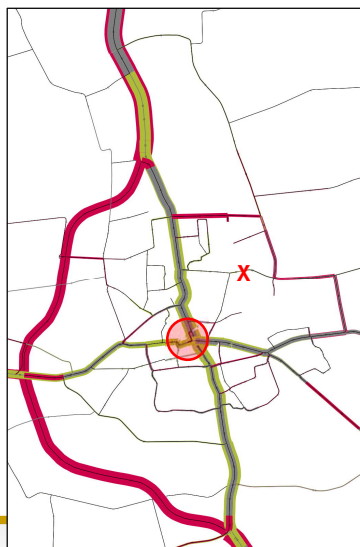
Variant 1a: Bovenstehuis/Peelsehuis



kragten

11

Resultaten 1^e verkenning: Verkeersstromen



GEMEENTE BOEKEL

Variant 1b: Driedaagse

► Ten opzichte van variant 1a:

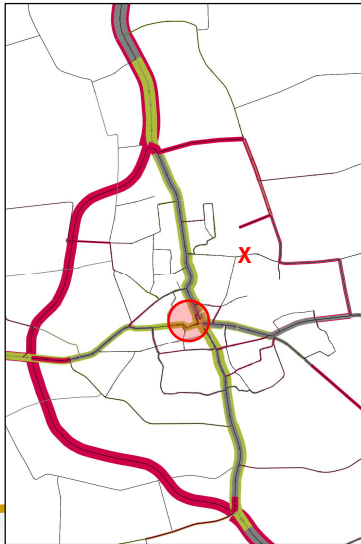
- Nieuwe verbindingsweg wordt veel gebruikt, kortste route naar randweg: 2.100 – 3.900 voertuigen
- Sterke afname Bovenstehuis-Peelsehuis: minder verkeer dan huidige situatie (< 1.000)
- Effecten Wilhelminastraat en Helfrichstraat-Schaftratstraat vergelijkbaar aan 1a
- Minder sterke toename op Zijp-Waterval
- Meer verkeer rijdt via nieuwe verbindingsweg naar Molenstraat, en van daar naar centrum of richting randweg. Noordelijk deel Molenstraat (tot aan randweg) ruim 1.500 voertuigen minder dan nu



kragten

12

Resultaten 1^e verkenning: Verkeersstromen



GEMEENTE BOEKEL

Variant 1c: Bovenstehuis/Gewandhuis

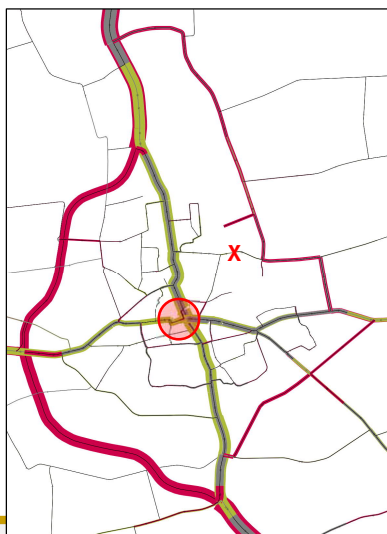
- ▶ Ten opzichte van variant 1a:
 - Gewandhuis wordt alternatief voor Peelsehuis, kortste route naar randweg: 500 → 3.700 voertuigen
 - Sterke afname Bovenstehuis-Peelsehuis: minder verkeer dan huidige situatie en sterkere afname dan in 1b (< 1.000)
 - Effecten Wilhelminastraat en Helfrichstraat-Schaftratstraat vergelijkbaar aan 1a
 - Minder sterke toename op Zijp-Waterval
 - Meer verkeer rijdt via nieuwe verbindingsweg naar Molenstraat, en van daar naar centrum of richting randweg. Noordelijk deel Molenstraat (tot aan randweg) ca. 1.500 voertuigen minder dan nu



gten

13

Resultaten 1^e verkenning: Verkeersstromen



GEMEENTE BOEKEL

Variant 2: Zuid

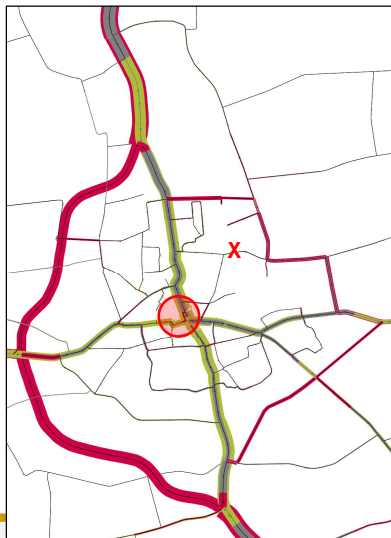
- ▶ Ten opzichte van variant 1a:
 - Nieuwe verbindingsweg aan zuidzijde Boekel wordt goed gebruikt, 2.000 à 3.000 voertuigen
 - Centrumroute via hoofdzakelijk R. van Herpenstraat/Bergstraat wordt minder gebruikt
 - Kleine afname van verkeer zichtbaar op Helfrichstraat/Schaftratstraat en op Wilhelminastraat
 - Route via Bovenstehuis/Peelsehuis wordt nagenoeg gelijk gebruikt als in 1a, dit geldt ook voor Zijp/Waterval



kragten

14

Resultaten 1^e verkenning: Verkeersstromen



Variant 3: Noord+Zuid

- ▶ Ten opzichte van variant 1a:
 - Hoofdzakelijk nog sterkere afname op centrumroutes, voornamelijk R. van Herpenstraat/Bergstraat (N605)
 - 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
 - Meeste verkeer noord-zuid, maar bijv. ook zuid-west
 - Toename op bijv. Bovenstehuis voorspeld o.b.v. verkeersmodellen, ook vanwege 30km zone Kerkstraat
- ▶ Afwaardering St. Agathaplein verdringt een deel van verkeer naar alternatieve routes
 - Bijv. Helfrichstraat/Schaftratstraat aan de zuidzijde en Wilhelminastraat aan noordzijde
 - Door aanleg randweg zien we eerst echter al een afname van verkeer op centrumroutes, voornamelijk op Wilhelminastraat
- ▶ 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 → daarom deze studie

Beoordeling en voorlopige conclusies

Varianten 1a, 1b en 1c:

- ▶ Alle drie de varianten vormen een goede ontsluiting in noordelijke richting → N264 Haps-Uden
- ▶ Variant 1b en 1c vormen een directere verbinding naar centrum Boekel dan variant 1a
- ▶ In variant 1b en 1c rijdt daardoor minder verkeer via Waterval/Zijp/R. van Herpenstraat
 - Minder conflicten met langzaam verkeer richting de sportvelden, oversteek Waterval
 - Waterval in 1a ca. 3.400 voertuigen, in 1b en 1c ca. 2.800. Momenteel zijn dat er ca. 800.
- ▶ Variant 1c maakt de meest directe verbinding naar de randweg, daardoor optimaal gebruikt
- ▶ Effecten in centrum zijn bij variant 1b en 1c gunstiger dan bij variant 1a
- ▶ In alle drie varianten zijn ingrepen nodig die impact hebben op woon- en leefgenot van om- en aanwonenden. Fysieke aanpassingen vergen investeringen en ruimte

Beoordeling en voorlopige conclusies

Varianten 2 en 3:

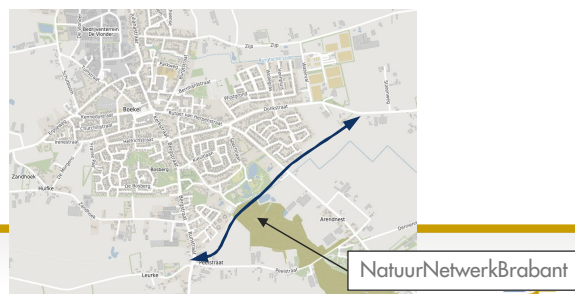
- ▶ Zuidelijke verbindingsweg wordt door 2.000 à 3.000 voertuigen per etmaal gebruikt in variant 2
- ▶ Geen duidelijke afname op Waterval/Zijp/Bovenstehuis
- ▶ Sterke afname op centrumroutes
 - Hoofdzakelijk R. van Herpenstraat-Bergstraat (N605) en in minder mate op Helfrichstraat-Schaftratstraat en Wilhelminastraat
- ▶ Zuidelijk deel randweg meer gebruikt
- ▶ Variant 3 kent een combi effect van 1b en 2
 - Hoofdzakelijk afname op centrumroutes, voornamelijk R. van Herpenstraat/Bergstraat (N605)
 - Sterk gebruik van randweg
 - In variant 3 wordt Bovenstehuis/Peelsehuis sterk ontlast, net als bij 1b en 1c

Beoordeling en voorlopige conclusies

Totaalbeoordeling:

- ▶ Variant 2 heeft nauwelijks effect op verkeer Waterval/Zijp/Bovenstehuis
 - Geen primaire functie voor De Burgt, maar zorgt wel voor extra afname op centrumroutes
- ▶ Variant 3 heeft eveneens nauwelijks effect op verkeer Waterval/Zijp/Bovenstehuis
 - Sterkste afname op centrumroutes en gebruik randweg optimaal
- ▶ Bovenstehuis wordt alleen ontlast als aan noordzijde ook iets wordt gedaan voor ontsluiting De Burgt
- ▶ Ruimtelijke impact en kostencomponent van zuidelijke verbinding zijn erg groot
 - O.a. doorsnijding NatuurNetwerkBrabant
 - Nut en noodzaak ruimtelijke ingreep moeilijk te onderbouwen

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



Beoordeling en voorlopige conclusies

Totaalbeoordeling:

- ▶ Variant 1a draagt niet bij aan een van de doelstellingen, minder verkeer Bovenstehuis/Peelsehuis
 - Centrumverkeer De Burgt via Zijp/Waterval/R. van Herpenstraat, meeste conflicten met langzaam verkeer sportvelden
- ▶ 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)
 - Effect van 1c is nog iets groter dan 1b

→ ***Qua verkeersstructuur lijken 1b en 1c het meest kansrijk om invulling te geven aan de ambities inzake woningbouw- en centrumontwikkelingen***

Beoordeling en voorlopige conclusies

Totaalbeoordeling:

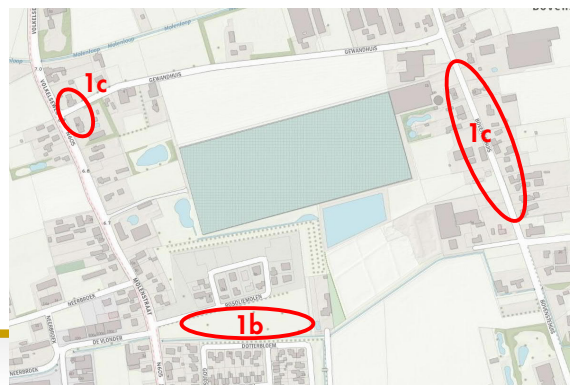
Ondanks kansrijke ontsluiting zijn voor beide varianten aandachtspunten:

Variant 1b:

- ▶ Ruimtelijke impact op groene zone Dotterbloem-Rosoliemolen
- ▶ Leefbaarheid (o.a. geluid en hinderbeleving)
- ▶ Aanleg nieuwe infra + kruispunten

Variant 1c:

- ▶ Ruimtelijke beperkingen Gewandhuis/Molenstraat
- ▶ Ruimtelijke beperkingen Bovenstehuis (cluster woningen)
- ▶ Leefbaarheid (o.a. geluid en hinderbeleving)
- ▶ Aanpassing bestaande infra + kruispunten
 - Positie fietsverkeer Bovenstehuis



Beoordeling en voorlopige conclusies

Totaalbeoordeling:

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

- ▶ Definitieve inrichting centrumplan
 - Inrichting is nog niet definitief
 - Aantrekkelijkheid route over plein afhankelijk van inrichting en bijv. bewegwijzering
 - Eventuele inrichtingsmaatregelen op bijv. Helfrichstraat/Schaftratstraat en/of Wilhelminastraat → monitoring
- ▶ Definitieve invulling plan De Burgt, met name fase 2
 - Stedenbouwkundige inrichting is nog niet vastgelegd
 - Inrichting mede afhankelijk van Peelrandbreuk en keuzes woongebieden
- ▶ Overweging: fysieke afsluiting Beatrixlaan als voornemen plan De Burgt vastleggen, daadwerkelijke afsluiting afhankelijk van ontwikkeling verkeerscijfers (monitoring)

Beoogde planning

Terugkoppeling resultaten:

- ▶ Informatiebijeenkomst
- ▶ Themaraad

17 november 2020
februari 2021

Besluitvorming:

- ▶ Besluitvormende raad

1^e of 2^e kwartaal 2021

Vragen / suggesties?

Vragen via sms [06-25413060](tel:06-25413060)

Reacties na vanavond schriftelijk aanleveren tot 1 december via:

info@boekel.nl o.v.v. Toelichting studie oost-west 17-11-2020

Reacties n.a.v. informatiebijeenkomst 2 Oost-West van 17-11-2020 op hoofdlijnen per straat/gebied

Algemeen

- Verdere betrekken van de bewoners moet de aandacht hebben;
- Benadrukken dat reacties van 1^e en 2^e bijeenkomst op hoofdlijnen verwerkt worden;

Bovenstehuis e.o. (aangevuld met Rietven 1A)

Opmerkingen:

- Verkeer door het centrum ontmoedigen akkoord, maar niet helemaal verkeersluw waardoor het wegen in het buitengebied drukker worden;
- Alleen oplossing nieuwe verbinding ter hoogte van Dotterbloem draagt bij aan ontlasten van Bovenstehuis en dan met name het smalle / kritische gedeelte;
- Ontsluiting door de vrije ruimte ten noorden van de Dotterbloem is de meest logische. Mensen aan de Dotterbloem houden hun eigen woonstraat en ontsluiten niet direct op de drukkere verbindingsweg;
- Het verkeer rijdt nu al hard op het Bovenstehuis, zeker na de verbreding van 2007/2008 en het verleggen van de 50 km/zone van Molenstraat naar Volkelseweg => sluiproute;
- Los van de plannen centrum, De Burgt al toename door uitbreiding bedrijf met intensieve veeteelt, uitbreiding groentekwekerij Tielemans en een groot aantal buitenlandse werknemers;
- Meer verkeer betekent meer luchtverontreiniging;
- De grens van de hoeveelheid (zwaar) verkeer voor het Bovenstehuis is nu wel bereikt.
- Kloppen de aantallen van 3600 voertuigen op het Bovenstehuis wel, kijkend naar de kengetallen van de CROW voor de bouw van 600 woningen waarschijnlijk ver boven de 4000;
- Woongenot zal danig afnemen en er zal waardevermindering optreden;
- Er is twijfel of al grond is aangekocht voor variant 1B, bepaalde activiteiten duiden op wat anders dan op 17-11 verwoord;
- Kunnen de berekeningen van variant 1B en 1C ook openbaar worden gemaakt;

Suggestie:

- Maak van Bovenstehuis tussen Zijp en de nieuwe tussenweg bebouwde kom, dan kan er een maximum snelheid van 50 km/uur gaan gelden met de nodige verkeersremmende maatregelen.
- Zoek de oplossing meer in het verdelen van het leed.
- Maak 2 doorgangen naar de Randweg zodat het verkeer voor het centrum niet aan de noordkant van de Burgt en hoeven de wegen niet te worden verbreedt wat het landelijke karakter ten goede komt.
- Laat de beeldbepalende bomen langs het Bovenstehuis staan
- Kies bij eventuele keuzes voor geluidsreducerend asfalt en kies voor trage lange bochten in plaats van een eventueel rotonde of kruispunt (rem- en optrekgeluiden);

Gewandhuis e.o.

Opmerkingen:

- Aansluiting Gewandhuis richting rotonde Randweg de kort, gaat files etc opleveren -> verkeersafwikkeling richting en van randweg niet optimaal;
- Gewandhuis niet geschikt voor veel verkeer, woongenot gaat achteruit;
- Panden erg dicht aan de weg, leefbaarheid zal danig worden aangetast;
- Voornemen om te gaan verbreden zorgt voor veel onzekerheid;
- Gewandhuis is een officiële fietsroute. De weg is niet geschikt;
- Gewandhuis eo vraagt met klem betrokken te willen blijven bij de verdere ontwikkelingen.
- Waarom gaat de Beatrixlaan dicht voor gemotoriseerd verkeer, deze kan ook verkeersluw gemaakt worden.

Suggestie:

- Verdeel het verkeer: Driedaagse, Gewandhuis, Peelsehuis.

Molenwijk

Opmerkingen:

- Variant Bovenstehuis/Gewandhuis: verzeenvoudiging van het aantal voertuigen 500 -> 3700;
- Welke effecten hebben de 3700 voertuigen op geluid voor de Molenwijk ?
- Gewandhuis niet geschikt voor zoveel verkeer – wat zijn de mitigerende maatregelen?
- De gemeente heeft gezorgd dat in het kader van de Randweg een olifantenpaadje gerealiseerd wordt zodat 3x moet worden overgestoken om Boekel te bereiken. Mooi, maar hoe gaat dat met 3700 voertuigen van en naar Gewandhuis? Wordt een voetgangersoversteekplaats overwogen?