

Verlag openbare informatieavond oost-westverbinding

Presentatie gegeven door Martijn Kersten (Kragten). Deze presentatie is terug te vinden op www.boekel.nl/mobiliteit.

Deze presentatie is een verkennende studie, geen plan wat uitgevoerd gaat worden. De verkenning naar de tracés wordt gedaan door Kragten, waarvoor Goudappel verkeersmodellen heeft geleverd. Zij hebben de verkeersbewegingen voor nu in kaart gebracht en voor de situatie in 2030, inclusief alle woningbouwplannen en afwaardering van het centrum. Vervolgens heeft Goudappel in beeld gebracht wat een viertal tracés voor effect heeft op de verkeerssituatie in 2030.

Vragen:

- Er wordt in deze presentatie vooral naar verkeersbewegingen gekeken, en ruimtelijke aspecten worden ook minimaal meegenomen. Wordt er ook gekeken naar de verkeersveiligheid, van bijvoorbeeld de wandelaar en de fietser?
 - Bij het uitwerken van één (of twee) variant(en) wordt er gekeken hoe deze ingericht wordt. Hierbij wordt uiteraard verkeersveiligheid voor iedere weggebruiker meegenomen.
- Vrachtverkeer zit niet in deze presentatie. Hoe wordt dit gestuurd?
 - In het verkeersmodel kan het verkeer uitgesplitst worden naar vrachtverkeer. Met de komst van de Randweg is het vrachtverkeer al sterk afgenomen. De hoeveelheid vrachtverkeer is zeer beperkt.
- Waarom wordt er gekeken naar 2030, en niet bijvoorbeeld 2040? Zo zitten we hier over twee jaar weer.
 - Het klopt inderdaad dat er verder vooruit gekeken moet worden. Er is nu alleen gekeken naar vastgestelde plannen, zodat we een beeld hebben waarvan we zeker weten dat dat er komt. We weten inderdaad dat er meer komt. In de uitwerking komt een robuuste oplossing die veel verder gaat dan 2030. In de verdere uitwerking zal ook de Burgt fase 2 meegenomen worden.
- Hoe en op basis van welk jaar wordt het verkeersmodel gebaseerd?
 - Het verkeersmodel bevat enkele databronnen zoals de infrastructuur (het wegennetwerk), gedrag en sociaaleconomische gegevens (arbeidsplaatsen, woningen). Op basis van zulke kenmerken wordt er een verkeersmodel opgesteld. Dit gebeurt voor heel Brabant, en de gemeente Boekel is onderdeel van het verkeersmodel voor de regio noordoost Brabant. Aan de hand van tellingen die de gemeente in 2021, 2022 en 2023 heeft uitgevoerd (de zwarte slangetjes op de weg) wordt dit model bijgewerkt. Hierbij wordt dus ook rekening gehouden met het effect van wegafsluitingen.
- Waar moet het verkeer van Veghel en Erp heen? Wilhelminastraat is nu te druk en deze komt niet terug in de presentatie.
 - De Wilhelminastraat wordt drukker, zoals te zien is in de referentie van 2030 in de presentatie. Dat komt door maatregelen die in de centrumvisie/mobiliteitsvisie zijn genomen. De tracés hebben verder zodanig weinig effect op de Wilhelminastraat dat er geen lijntje met kleur te zien is in de tracéreferenties op deze straat. Maatregelen die genomen worden naar aanleiding van de mobiliteitsvisie en het Gemeentelijk Verkeer en Vervoer Plan (GVVP) komen in het uitvoeringsprogramma terug. Op de pagina <https://www.boekel.nl/projecten/mobiliteit/> is hier meer informatie over te vinden.
- Als er wordt gekozen voor een tracé, komt er dan een nieuwe rondweg of meer voertuigen over de huidige wegen?
 - De precieze uitvoering komt in de volgende stap. Er wordt wel verwacht dat dit geen uitstraling heeft zoals de westelijke randweg

- Besluitvorming van de raad kost tijd. Wat gebeurt er in de tussentijd aan wegen waar te hard wordt gereden?
 - Snelheidsmaatregelen op wegen waar te hard wordt gereden, die geen onderdeel zijn van de voorgestelde tracés, zijn niet afhankelijk van de besluitvorming van de oostwestverbinding.
- Waarom worden tracés als niet haalbaar gezien vanwege natuur en provincie? Is verkeersveiligheid niet belangrijker?
 - Wij vinden natuur niet belangrijker dan verkeersveiligheid. Deze verkenning kijkt naar de haalbaarheid, en daarbij hoort dus ook het meenemen van de belmmeringen van bepaalde natuurgebieden.
- Waarom wordt er niet gekeken naar een tracé ten oosten van de sportvelden, in plaats van over de Waterval?
 - Het tracé realiseren aan de oostkant van de sportvelden heeft minder effect, hoe verder naar het oosten hoe minder gebruik van de verbinding voor het verkeer van/naar Boekel. Verder is het realiseren van een geheel nieuwe verbinding parallel aan de Waterval duur
- Het verkeer in het centrum neemt af, omdat het centrum wordt afgewaardeerd. Wat betekent dat precies?
 - De maximumsnelheid door het centrum gaat van 50 km/u naar 30km/u, dit is conform landelijk beleid en ook vastgesteld in het GVVP (meer info: <https://www.boekel.nl/projecten/mobiliteit/>). Daardoor wordt het minder aantrekkelijk om gebruik te maken van deze weg.
- Wat is het effect van bouwplannen die nu nog niet mee zijn genomen?
 - Voor iedere woning wordt een gemiddelde aangehouden van vijf extra verkeersbewegingen. Voor de Burgt fase 2 betekent dat dat er nog eens 1000-1500 verkeersbewegingen bij komen.
- Wanneer wordt er een keuze in tracé gemaakt?
 - Het college besluit begin juni over één of twee tracé(s) die verder uitgewerkt worden. Collegebesluiten worden openbaar gemaakt via de website en gepubliceerd in Boekels Weekblad.

Overige opmerkingen

- Er wordt te hard gereden op de Wilhelminastraat, Helfrichstraat, Burgemeester Schafratstraat en Donkstraat.
- Aan de Waterval zit een kinderopvang en BSO.
- Er zit een fout in de sheet over de Molenstraat. Verkeer neemt daar toe, niet af.
- Er wordt gesproken over gebiedseigen verkeer. Kan dat verkeer niet beter verspreid worden door heel Boekel, en dus gewoon overal comfortabele wegen aan te leggen
- Bij de herinrichting graag rekeninghouden met vrachtverkeer. Drempels en wegversmallingen zijn slecht voor vrachtverkeer. Flitspalen op de weg beperken de snelheid ook.
- Ook voor hulpverleners zijn drempels en wegversmallingen nadelig
- Al het verkeer moet naar de Volkelseweg, terwijl het Goor een goede verbinding is naar het westen van Uden. Kijk ook naar de zijde Veghel en Erp.
- De Randweg werd grotendeels gefinancierd door de provincie. Dat gebeurt hier niet. Is dit project wel alle kosten waard?
- Een nieuwsbrief over dit project zou gewenst zijn

Ontvangen reacties

Werkgroep Bovenstehuis:

Beste lezer,

Hierbij wil de werkgroep Mobiliteit Bovenstehuis-Gewandhuis reageren op het verkennend onderzoek van Kragten t.a.v. de Oost-Westverbinding.

De gemeente is bekend met de huidige problematiek t.a.v. 'verkeer' op Bovenstehuis en Gewandhuis. Deze problematiek neemt flink toe bij een forse toename van verkeer. Dat hoeven we niet te herhalen.

We willen nu enkele aandachtspunten benoemen bij de tracés A1 en A2.

A2 Waterval-Zijp-Bovenstehuis-Gewandhuis

Deze variant neemt de huidige en toekomstige problematiek op Bovenstehuis en Gewandhuis niet weg.

Daarnaast heeft Kragten aangegeven dat aanvullende maatregelen nodig zijn om de weg aantrekkelijker te maken (o.a. verbreding van de weg). Hierdoor komt de weg nog dichterbij de woningen, waardoor er meer overlast te verwachten ten aanzien van onder andere geluid en trillingen. Om een bredere weg te kunnen realiseren zullen bepaalde huizen gesloopt moeten worden. Diverse andere huizen zullen beter geïsoleerd moeten worden i.v.m. geluidsoverlast. Dit wordt een enorme kostenpost voor de gemeente!

Daarnaast zullen ook andere maatregelen genomen moeten worden om de weg veilig te maken voor onder andere wandelaars en fietsers.

De te verwachten hoeveelheid verkeer vinden wij om diverse redenen onacceptabel en niet verantwoord voor deze buurtschappen.

A1 Waterval-Zijp-Bovenstehuis-nieuwe weg

Deze variant is een oplossing voor het middendeel en noordelijk deel van Bovenstehuis en daarnaast ook voor Gewandhuis. Mits maatregelen worden genomen om het gebruik van deze wegen te ontmoedigen en het gebruik van de 'nieuwe weg' (verbinding tussen Bovenstehuis-Molenstraat) te stimuleren.

Het zuidelijke deel van Bovenstehuis krijgt wel te maken met een forse toename van verkeer, maar dat is ook bij variant A2 het geval.

De 'nieuwe weg' is veiliger te maken dan Bovenstehuis-Gewandhuis, omdat de woningen aan Dotterbloem en Rosollemolen niet rechtstreeks op deze weg ontsluiten. Daarnaast hoeven er geen fietsers en wandelaars over de nieuwe weg. Verder zal de nieuwe weg een grotere afstand tot de woningen hebben, waardoor er minder overlast is ten aanzien van geluid en trillingen.

Bij variant A1 hebben we wel zorgen over met name fietsers (incl. schoolgaande kinderen) die vanuit Noord-Oost Boekel naar het centrum willen. Zij moeten immers de nieuwe weg oversteken. Bij de uitwerking van variant A1 zal hier aandacht aan besteed moeten worden.

Dit geldt ook voor het oversteken van de Waterval naar de sportvelden en het evenemententerrein.

Aandacht voor het veilig oversteken van de drukke weg speelt overigens ook bij variant A2 (zowel nabij hoek Bovenstehuis/Gewandhuis als bij Waterval).

Voor fase 2 zien we graag dat variant A1 verder wordt uitgewerkt. Dit lijkt ons immers de meest haalbare variant. Daarbij hebben wij het verzoek aan de gemeente/Kragten om de ontwikkeling van Burgt fase 2 mee te nemen in deze uitwerking. De plannen zijn dan nog niet helemaal definitief, maar dit gaat zeker door. De gevolgen van deze uitbreiding in woningen is (vooral ook verkeerstechnisch) erg groot. En kan naar onze mening niet buiten beschouwing worden gehouden bij de verdere uitwerking van de Oost-Westverbinding.

De nieuwe weg kan uitstekend dienen als ontsluitingsweg voor deze nieuwe woonwijk.

Met vriendelijke groet,

Werkgroep Mobiliteit Bovenstehuis-Gewandhuis