

Onderzoek oost-westverbinding

Weergave gesprekken met direct aanwonenden

1. Inleiding

In juni 2024 heeft het college besloten om tracé A1 verder uit te werken. De vervolgstap hiervan was het in gesprek gaan met de direct aanwonenden van het tracé. Hier werden de bewoners geïnformeerd, maar ook aandachtspunten en input opgehaald. Al deze input wordt gebruikt bij de vervolgstappen.

Hieronder zijn eerst de veel gestelde vragen die tijdens de avonden beantwoord. Vervolgens zijn alle individuele opmerkingen terug te vinden die zijn gemaakt tijdens de avonden. Na deze avond hebben de aanwezige de antwoorden op de veel gestelde vragen ontvangen via de mail. Alle direct betrokken bewoners hebben ook de mogelijkheid gehad om hun opmerkingen en aandachtspunten via de mail door te geven, zodat deze meegenomen konden worden in het raadsvoorstel. Deze zijn onderaan dit document terug te vinden.

2. Q&A informatieavonden direct aanwonenden

2.1 *Waar zijn we in het proces van de uitwerking?*

Het college heeft in juni de rapportage met de haalbaarheidsverkenning en de input van de openbare inwonersavond bekeken. Daarna is besloten om tracé A1 verder uit te werken. Dat besluit is met onderbouwing gedeeld met de Raad. Het onderzoeksbureau Kragten gaat nu verder met de volgende stap: verkenning van tracé A1. Dit houdt in dat zij bijvoorbeeld een schetsontwerp bedenken voor het tracé, geluidsonderzoek en natuuronderzoek uitvoeren en een kostenraming opstellen.

2.2 *Wat zijn de vervolgstappen?*

Aan de hand van de verdere verkenning van tracé A1 legt het College een advies aan de raad voor waarin de afweging wel/niet doorgaan met tracé A1 wordt onderbouwd. Als de raad daarover positief besluit, houdt dat in dat er in oktober het voornemen ligt om een oost-westverbinding te realiseren. Pas als er zo'n besluit wordt genomen wordt het ontwerp in detail uitgewerkt. Daarna start er een officiële procedure om tot een gewijzigd omgevingsplan te komen. Dat is ook het moment waarop formele zienswijzen kunnen worden ingediend.

Het raadsbesluit in oktober is openbaar. De stukken, zoals het rapport van Kragten, zijn openbaar. Deze worden in de voorbereiding van het raadsbesluit openbaar gemaakt via de gebruikelijke kanalen. Bij een raadsbesluit hoort ook een voorbereidende commissievergadering. Indien gewenst kan men zich -na lezing van het eindadvies- aanmelden om hier in te spreken.

2.3 *Waarom moet er een nieuwe weg komen, waarom kan het niet over Gewandhuis?*

Er is door het college besloten dat optie A2, over het Gewandhuis, niet verder wordt onderzocht. Dit is besloten nadat er kennis is genomen van de rapportage van Kragten en de inwonersavond in mei. Kern van de onderbouwing: Optie A2 is verkeerteknisch duidelijk minder effectief en ruimtelijk veel lastiger inpasbaar. De rapportage is terug te vinden op de projectenpagina van de gemeentelijke website.

2.4 Waarom zijn tracé B en C afgefallen vanwege natuur, en wordt tracé A1 wel onderzocht terwijl deze door een groenvoorziening gaat?

Stap 1 van de verkenning was het onderzoeken van de haalbaarheid van de verschillende tracés. Tracé B en C gaan door NatuurNetwerkBrabant en de wijstgronden. Hier heb je te maken met echte natuurwaarden. Dit maakt de haalbaarheid zeer twijfelachtig. De groenzone bij de Driedaagse is zeker mooi en functioneel maar kent geen echte natuurwaarde.

2.5 Waarom moet er een nieuwe Randweg komen?

Er komt geen nieuwe randweg. We hebben het over een nieuwe verbindingsweg met een maximumsnelheid van maximaal 60 km/u. De intensiteiten worden nu geschat op ongeveer 4000 motorvoertuigen per etmaal. Ter vergelijking: op de Randweg gaat men uit van minimaal het dubbele aantal voertuigen. Met deze intensiteiten en maximumsnelheid blijft het gewoon mogelijk om percelen op en af te kunnen draaien.

Een nieuwe verbinding kan een oplossing bieden voor het toenemende verkeer in Boekel. Uit de verkennende fase blijkt dat er vooral lokaal verkeer over de weg zal rijden. Daarmee bedoelen we verkeer dat een herkomst of bestemming heeft in Boekel. Dit toenemende verkeer wil Boekel in of uit. Bij de presentatie in mei is al aangegeven waarom we een toename verwachten. Dat zit met name in nieuwbouwplannen en het mijden van verkeer door maatregelen in het centrum. Een verbindingsweg kan een oplossing zijn voor de wegen waarop het verkeer toeneemt.

2.6 Waarom staat er een knip op de Beatrixlaan ingetekend? Is dat definitief?

In de ontwikkelvisie van de Burgt is het voornemen om het autoverkeer van de Burgt over de oostkant te ontsluiten, en langzaam verkeer zoals de fiets naar het centrum te stimuleren. Er ligt nog geen definitief besluit voor een knip op de Beatrixlaan. Bij de ontwikkeling van de Burgt is dit wel als mitigerende maatregel genoemd bij buurtoverleg met Beatrixlaan en Burgtstraat. Als er niet gekozen wordt voor een nieuwe verbindingsweg is het ook denkbaar dat er geen knip op de Beatrixlaan komt, zodat het verkeer verdeeld wordt door het dorp. Dit zal echter wel leiden tot forse toename op genoemde straten en de Bovenstehuis.

2.7 In hoeverre heeft de gemeente het alternatief voor de Waterval meegenomen direct aan het oosten van het sportpark? Door het vervallen van veld 5 en 6 is hier ruimte voor.

Doordat de meest oostelijke velden niet meer gebruikt worden, komt er 1/3^e van een alternatief voor de Waterval vrij. Ten zuiden van deze velden is de grond niet beschikbaar. Daarmee is het vervallen van de twee velden geen volledig alternatief voor de Waterval.

Bovendien is het verkeerskundige effect van het tracé een stuk minder wanneer deze naar het oosten verplaatst. We gaven hierboven aan dat het vooral om lokaal verkeer gaat. Hoe verder het tracé naar het oosten verplaatst, hoe meer lokaal verkeer in Boekel zal kiezen voor een route door het dorp/centrum. Dat is het tegenovergestelde van wat we willen bereiken, namelijk een autoluw centrum.

2.8 Waarom kan het verkeer niet over het huidige wegennet, bijvoorbeeld Beatrixlaan of Peelsehuis?

Dit is een beslissing die de raad in oktober maakt. We zien dat het verkeer toeneemt in Boekel. Daarvoor onderzoeken wij nu een oplossing. De raad kan kiezen om niet verder te gaan met de oost-westverbinding. Dat betekent dat al het verkeer op het huidige wegennetwerk, waaronder Peelsehuis en Beatrixlaan, zijn weg moet vinden.

2.9 Hoe houden jullie het veilig voor de fietsers op dit tracé?

Onderdeel van de verkenning van tracé A1 is een schetsontwerp. Deze moet verkeersveilig zijn,

ook voor de fietsers.

Uit de gesprekken met aanwonenden zijn verschillende locaties naar voren gekomen waar deze veiligheid voor fietsers extra belangrijk is. Deze locaties worden meegenomen in het schetsontwerp.

2.10 Wordt de woningbouwambitie aan de Waterval meegenomen in dit proces?

Ja

3. Individuele Aandachtspunten en input

Op de tracéschetsen die we eerder zagen, buigt het tracé eerder af van Bovenstehuis richting het westen, op de schets van nu buigt het tracé pas af voor huisnummer 7 op Bovenstehuis. Dat scheelt enorm in overlast voor het cluster woningen nabij de kruising Waterdelweg. Verder is het een verkeer vertragend element om deze bocht te maken. Bovendien sluit de nieuwe verbindingsweg nu aan op de Waterdelweg, waardoor de Waterdelweg meer gebruikt zal worden.

Er mist één huis aan Bovenstehuis op de schets, ter hoogte van de kruising Waterdelweg Dit huis is recent gerealiseerd.

De knip op de Beatrixlaan zorgt ervoor dat autoverkeer vanaf de Burgt naar het centrum om moet rijden en langs veel meer huizen moet (Bovenstehuis, Julianastraat), wat meer overlast geeft.

De schets van de nieuwe verbindingsweg loopt nu heel dicht langs de huizen aan Lage Schoense. Het zou logischer zijn als deze zo ver mogelijk van de huizen af ligt.

Het is belangrijk dat wij onze percelen, die grenzen aan het nieuwe tracé, gewoon op en af kunnen.

Verkeer wat afslaat naar de verbindingsweg zowel bij de Molenstraat als Bovenstehuis wordt een gevaarlijk punt. De oversteek moet veilig worden. Hierbij moet de veiligheid van fietsers gegarandeerd worden.

De verbindingsweg kan een goede oplossing zijn voor het verkeer wat nu allemaal over de gehele Bovenstehuis gaat, voor de veiligheid en voor het geluid. Verkeer rechtdoor over Bovenstehuis moet gedemotiveerd worden, verkeer over de verbindingsweg moet gestimuleerd worden. Nu rijden er veel automobilisten rechtdoor naar Peelsehuis.

Fietsverkeer zou zo min mogelijk kruisingen moeten hebben met autoverkeer. Dat kan door fietsverkeer ten westen van Bovenstehuis te houden, ten zuiden van de verbindingsweg en ten westen van de Molenstraat. Dit fietspad zou vrij liggend moeten zijn voor de veiligheid van de fietsers.

De raad kan in oktober geen goede keuze maken als nu alleen tracé A1 wordt onderzocht, ze kunnen niet vergelijken met de andere tracés.

Het alternatief voor de Waterval, direct ten oosten van het sportpark door veld 5 en 6, zou meegenomen moeten worden in het vervolgproces.

De opgave waaraan gewerkt wordt is verkeerd. Er wordt gekeken naar een meest effectieve verbindingsweg, maar er zou een zo veilig mogelijke oplossing moeten komen, vooral op de Waterval. En wanneer je de Waterval zo veilig mogelijk wil maken voor vooral fietsers, haal je de verkeersintensiteiten van het tracé niet.

Er hoeft geen oost-

west verbinding te komen. Nu wordt er een heel tracé aangelegd/opgewaardeerd terwijl het huidige wegennet dit ook prima aan kan.

Er moet een oplossing komen voor de waterberging. De driedaagse is een wadi en ook de sloot bij Bovenstehuis is voor de waterberging.

Fietsveiligheid is het belangrijkste rondom het sportpark. Die is nu al niet goed, en als er meer auto's bijkomen wordt deze alleen maar slechter.

Het probleem van het verkeer wordt alleen maar verplaatst met een nieuwe verbindingsweg. Van Bovenstehuis naar Molenstraat, van Gewandhuis naar Driedaagse, van Beatrixlaan naar Driedaagse.

Er moeten nog wat fietsen op de schetstekening bij. Niet alleen halverwege de Waterval is een aandachtspunt, ook de Molenstraat, onderaan de Waterval, Bovenstehuis etc.

Het gaat steeds over verkeer van en naar de woonwijken. Maar ik zie ook vrachtverkeer rijden. Aandacht voor het vrachtverkeer die misschien gebruik gaat maken van het tracé.

Op de Waterval komen ook veel auto's die naar het sportpark komen. Dit moet ook veilig gebeuren, zeker met alle fietsers die hier fietsers.

Er komt echt veel verkeer bij, voor Boekelse begrippen. Daar hebben de aanwonenden last van.

Het lijkt nu of deze weg alleen maar wordt aangelegd om het centrum en bepaalde straten te ontlasten. Er ligt al een goede weg over de Gewandhuis, dit moet bekeken worden.

Kruispunt Zijp/Burgt/Bovenstehuis is nu al gevaarlijk, vrachtverkeer kan hier amper de bocht nemen. Dat moet worden opgelost.

Verkeer zou over de Vlonder gestuurd moeten worden, en niet over de Molenstraat. Hier wonen geen mensen die er last van hebben, Molenstraat wel.

Verkeer van de Burgt kan deels ontsloten worden over de Beatrixlaan, en deels via het oosten. Zo wordt het verkeer verdeeld.

De knip op de Beatrixlaan moet er voor zorgen dat mensen uit de Burgt met de fiets naar het centrum gaan. Maar je kan mensen niet sturen en je mag ze dit niet opleggen. Ze pakken toch wel de auto, ze moeten alleen nu omrijden en zijn meer mensen tot last.

Als er minder verkeer door het centrum moet komen, dan moet je er ook geen tweede supermarkt realiseren. Zo trek je juist mensen naar het centrum.

Verkeer naar de scholen moet nu omrijden door de knip op de Beatrixlaan. Dat zijn extra verkeersbewegingen. Verplichten om te fietsen kan niet, sommige ouders gaan meteen door naar werk.

Er moet worden gezorgd dat de verbindingsweg een aantrekkende werking heeft op verkeer vanaf de Middenpeelweg. Deze rijden nu over de provinciale wegen en daar wil je ze houden.

Er zou gekeken moeten worden naar een variant over gehele Bovenstehuis. De weg is daarvoor al verbreed, dus dat moet kunnen.

Het realiseren van tracé A1 zou ook later nog kunnen, en eerst maar het verkeer op huidige wegen (en opwaardering Bovenstehuis/Peelsehuis) laten rijden.

Er komt nu extra

drukke op de kruising Molenstraat/nieuwe verbindingsweg, en het is al druk. Daar wil je het verkeer niet hebben.

Verkeer zou om de kom heen moeten, en niet door de kom. De opgave zou moeten zijn hoe je de automobilist zo snel mogelijk uit de kom krijgt. Nu stuur je ze met extra wegen juist door de kom, over de Molenstraat.

De groenstrook is belangrijk voor heel Boekel, als park en voor natuurijs. Dat moet worden meegenomen in het besluit.

Er komt een weg bijna door de voortuin van bewoners. Er ligt al een weg over het Gewandhuis. Dit heeft minder impact op bewoners.

De nieuwe verbindingsweg zal aansluiten op de Vlonder. Dit verkeer moet juist over de Randweg. Nu wordt het aantrekkelijk voor industrieverkeer om over de nieuwe verbindingsweg te rijden. Dit moet voorkomen worden.

In de uitwerking met kostenraming moeten ook de planschades meegenomen worden.

Er moet gekeken worden of verkeer niet verdeeld kan worden, bijvoorbeeld door eenrichtingverkeer of een rondje rondom de Burgt. Zo valt de overlast mee. Eenrichting verkeer op Gewandhuis en verbindingsweg bijvoorbeeld, de ene weg naar de Burgt toe en de andere weg er vanaf.

Ook de peelrandbreuk ligt hier, die wordt zo ook doorkruist. De wadi en de breuk worden zo doorkruist met een weg. Terwijl de natuur juist belangrijk is.

4. Ingezonden reacties direct aanwonenden

Reacties direct aanwonenden (geanonimiseerd)

4.1

Geachte Burgemeester en Wethouders van Boekel,

Ten eerste willen wij ([REDACTED]) onze teleurstelling uitspreken over het feit dat de huidige inspraakronde over de verkenning van Tracé A1 midden in de zomervakantie is georganiseerd. Wij (en ook een aantal andere buurtbewoners) kunnen daarom niet lijfelijk aanwezig zijn op deze bijeenkomst. Dat betreuren wij. Daarom zouden wij het erg waarderen als onze schriftelijke input en vragen serieus worden genomen en beantwoord.

Ten tweede willen wij ernstig bezwaar maken tegen het Tracé A1. Hieronder volgt een opsomming van punten die dit bezwaar ondersteunen:

1) In het mobiliteitsplan, dat eerder is opgesteld, staat het volgende: ontsluiting van de Burgt zo in te richten dat het autoverkeer zo veel mogelijk om het centrum heen geleid wordt "geen directe autoverbindingen tussen de woningen en het centrum."

Via het Tracé A1 zal er, ondanks dit voornemen, veel autoverkeer naar het centrum rijden als er een aansluiting komt op de Molenstraat. Een aansluiting op de bestaande rondweg (bv via Gewandhuis of Peelsehuis) zou veel minder autoverkeer geven richting het centrum.

Dus een directe aansluiting op de bestaande rondweg lijkt ons wenselijk om meer verkeer richting het centrum te voorkomen.

zie tekening uit jullie eigen visie:

Actie 2.2.2: Ontsluiting ontwikkellocaties

Woonwijk De Burgt wordt gebouwd met als uitgangspunt dat lopen en fietsen gestimuleerd wordt. Om dit te bereiken moet deze nieuwe wijk via rechtstreekse loop- en fietsroutes met het centrum van Boekel verbonden worden. Een autorit vanuit De Burgt naar het centrum van Boekel willen we juist ontmoedigen. Dat betekent dat we geen directe autoverbinding willen tussen de woningen en het centrum. Tegelijkertijd willen we wel dat de toekomstige woonwijk goed bereikbaar is, zowel met de fiets, het openbaar vervoer als met de auto. Het past in deze doelstelling om De Burgt buitenlangs de bestaande kern te ontsluiten. Dit principe van direct loop- en fietsverbindingen naar het centrum gecombineerd met een auto-ontsluiting buitenlangs passen we ook toe bij Schutboom en Lage Raam en is het standaardprincipe voor alle toekomstige uitbreidingslocaties.



Afbeelding 4: Ontsluiting ontwikkellocaties

2) In de

uitvoeringsagenda "Op weg naar een toekomstbestendig Boekel" staan voorstellen om wijken meer klimaatbestendig te maken. De huidige groenstrook voor de Dotterbloem fungeert als een wadi. De hele winter is de wadi gevuld geweest met veel hemelwater. Het asfalteren van deze wadi voor een ontsluitingsweg lijkt ons het tegenstrijdig met het klimaatbeleid. Wij vrezen dan voor meer wateroverlast. Met het aanleggen van de huizen in plan de Burgt wordt al veel grond omgezet naar steen waardoor de waterafvoer alleen nog maar problematischer wordt.

Dus ook voor de waterafvoer van het hemelwater lijkt het aanleggen van een ontsluitingsweg conform tracé A1 ons niet verstandig met risico voor meer wateroverlast.

3) De groenstrook is zeer in belang voor de biodiversiteit: veel insecten, vlinders en vogels krijgen door een nieuwe weg minder kans. Een uitbreiding van een reeds bestaande weg (Gewandhuis of Peelsehuis) lijkt ons meer wenselijk.

4) Daarnaast heeft de groenstrook een sociale en recreatieve functie. Er spelen kinderen, buurtbewoners laten hun honden uit en in de winter ontstaat er natuurijs waar gezellig op geschaatst wordt. Dus ook om die reden heeft de groenstrook een functie die we graag willen behouden. Er is recent gevraagd om input te geven voor "een groene leefomgeving en cultuur" voor het groenbeleid en beheerplan, deze groenstrook past daar voor onze buurt in.

5) Wij zien in het voorstel dat het gaat om een 50km/uur weg. Daar zijn we erg van geschrokken. Deze snelheid lijkt ons zeer ongepast midden in een woonwijk. Zeker gezien de geluidsoverlast en uitstoot van uitlaatgassen die we dan zullen ervaren.

6) Wat betekent dit voor de waarde van onze woning bij een evt verkoop? Op dit moment hebben wij een huis met uitzicht op een groenstrook (en zo hebben we dit ook een jaar geleden aangekocht) en dat zou bij aanleg Trace A1 gaan veranderen in: een woning aan een doorgaande weg. Dit zal zeker zijn effect hebben op de woningwaarde. Hoe wordt dit gecompenseerd?

7) In de Omgevingswet staan voorwaarden vermeld voor de aanleg van een Gemeentelijke weg waarbij duidelijk aangegeven wordt dat het voorkeur geeft om een bestaande weg te verbreden boven de aanleg van een nieuwe weg (Bron: Informatiepunt Leefomgeving IPLO). Wij vragen ons af in hoeverre aan deze wet gehoor wordt gegeven?

Conclusie: Ernstig

bezwaar tegen tracé A1. Om de redenen van verkeer en de bijkomende (geluids) overlast voor ons in de buurt, als ook voor de functie die de groenstrook nu heeft in de zin van wateropvang en biodiversiteit. En als belangrijk punt tevens de sociale functie. Laten we de groenstrook behouden voor de buurtbewoners om elkaar te ontmoeten en leuke activiteiten te organiseren conform jullie vraag voor het groenbeleid en beheerplan.

Alvast vriendelijk bedankt en we zien graag een reactie tegemoet.

Vriendelijke Groet,

4.2

Bezwaar Oost_West verbinding

Datum 19-07-2024

Betreft: Beargumentering Bezwaar Oost_West verbinding TRACE A1

(Voor ons huis [REDACTED] langs)

Geachte Burgemeester en Wethouder van Boekel,

Ten eerste willen wij (lees, Bewoners van [REDACTED]) ernstig bezwaar maken tegen het Trace A1. Hieronder volgt een opsomming van punten die dit bezwaar ondersteunen.

1

Midden in het mobiliteitsplan, dat eerder is opgesteld staat het volgende: ontsluiting van de burgt zo in te richten dat het autoverkeer zoveel mogelijk om het centrum heen geleid wordt “geen directe autoverbindingen tussen de woningen en het centrum. Via het tracé A1 zal er, ondanks dit voornemen, veel autoverkeer naar het centrum rijden als er een aansluiting komt op de Molenstraat. Een aansluiting op de bovenstaande rondweg ((BV VIA Gewandhuis of Peelsehuis) zou veel minder autoverkeer geven richting het centrum.

Dus een directe aansluiting op de bestaande rondweg lijkt ons wenselijk om meer verkeer richting het centrum te voorkomen.

Zie tekening uit jullie eigen visie: Actie 2.2.2:ontsluiting ontwikkellocaties, afbeelding 4

2

In de uitvoeringsagenda, “op weg naar een toekomstbestendig boekel” staan voorstellen om wijken meer klimaatbestendig te maken. De huidige groenstrook voor de dotterbloem, hoek goudsbloem fungeert als een wadi. De hele winter is de wadi gevuld geweest met hemelwater. Het asfalteren van de wadi voor een ontsluitingsweg lijkt ons tegenstrijdig met het klimaatbeleid. Wij vrezen dan voor meer wateroverlast. Met het aanleggen van de huizen op plan de burgt, wordt al veel grond omgezet naar steen waardoor de waterafvoer alleen nog maar problematischer wordt. Dus ook voor de water afvoer van het hemelwater lijkt het aanleggen van een ontsluitingsweg conform trace A1 ons niet verstandig met risico voor meer wateroverlast.

3

De groenstrook is zeer in belang voor de biodiversiteit: veel insecten, vlinders en vogels krijgen door een nieuwe weg minder kans. Een uitbreiding van een reeds bestaande weg(gewandhuis of peelsehuis) lijkt ons meer wenselijk.

Daarnaast heeft de groenstrook een sociale en recreatieve functie. Er spelen kinderen, buurtbewoners laten hun honden uit en in de winter onstaat er natuurijs waar gezellig op geschaatst wordt. Dus ook om die reden heeft de groenstrook een functie die we graag willen gehouden. Er is recent gevraagd om input te geven voor een groene leefomgeving en cultuur voor het groenbeleid en beheerplan, Deze groenstrook past daar voor onze buurt in.

5

Wij zien in het voorstel dat het gaat om een 50km/uur weg. Daar zijn we erg van geschrokken. Deze snelheid lijkt ons zeer ongepast midden in een woonwijk. Zeker gezien de geluidsoverlast en uitstoot van uitlaatgassen die we dan zullen ervaren. Vrachtverkeer vanuit venhorst ook over deze weg? (geluidsoverlast zeker met name woning [REDACTED], waar verkeer kort langs komt via tracé A1) Geluid in de achtertuin is erg goed hoorbaar van de molenstraat. Daar komt dan Trace A1 bij. Hoe word de oversteek voor mensen die naar uden gaan? Fietsers en veiligheid? Daar komt dan zometeen geluid van tracé A1 bij. Wat doet dat met de woning waarde van onze woning. Hoe word dit gecompenseerd?

6

Wat betekent dit voor de waarde van onze woning bij eventuele verkoop? Op dit moment hebben wij een woning met uitzicht op groenstrook, en dat zou bij tracé A1 gaan veranderen in een woning aan een doorgaande weg. Dit zal zeker effect hebben op de woningwaarde. Hoe wordt dit gecompenseerd?

7

In de omgevingswet staan voorwaarden vermeld voor de aanleg van een gemeentelijke weg waarbij duidelijk aangegeven word dat het voorkeur geeft om een bestaande weg te verbreden boven de aanleg van een nieuw weg. (bron: informatiepunt leefomgeving IPLO) Wij vragen ons af in hoeverre aan deze wet gehoor wordt gegeven?

8

Conclusie: Ernstig bezwaar tegen Trace . Om de redenen van verkeer en de bijkomende (geluids)overlast voor onze buurt, als ook voor de functie die de groenstrook nu heeft in der zin van een wateropvang en biodiversiteit. En ook de sociale functie. Laten we de groenstrook behouden om elkaar te ontmoeten en leuke activiteiten te organiseren conform jullie vraag voor het groenbeleid en beheerplan.

Alvast bedankt en we zien graag een reactie tegemoet.

Vriendelijke groet,

4.3

In het omgevingsplan "herziening bovenstehuis" is naar voren gekomen om een alternatieve oplossing te onderzoeken voor het afvloeien van het verkeer. De Gemeente is op zoek gegaan en hierop is een nieuwe verbindingsweg bedacht!

Het afvloeien van het verkeer via een nieuwe verbindingsweg (route A1) heeft voor een zeer beperkt gedeelte van het Bovenste Huis een positief effect (alleen voor het gedeelte tussen de nieuwe verbindingsweg en het Gewandhuis).

Het Bovenste Huis van de Waterdelweg tot aan het Gewandhuis is nu al zeer geschikt voor het te verwachten verkeer en hier zijn geen maatregelen benodigd. Ontsluiting Bovenste Huis-Gewandhuis is eenvoudig uit te voeren (voldoende ruimte om een goede ontsluiting te realiseren) en ook is het Gewandhuis eenvoudig op te waarderen (voldoende berm aanwezig om weg breder te maken). Enige knelpunt is de ontsluiting Gewandhuis – Molenstraat; aan één zijde is nog aanzienlijk wat berm

andere zijde is dit beperkt. In het slechtste geval zou één woning uitgekocht en gesloopt dienen te worden.

Voordelen/nadelen ontsluiting via route A2 (Bovenste Huis – Gewandhuis) tov route A1 (nieuwe verbindingsweg);

- Route A2 sluit direct aan op de rondweg wat zorgt voor een goede afvloeiing van het verkeer. Centrum wordt autoluw, dus weinig verkeer via de Molenstraat naar het centrum te verwachten (cq is de bedoeling); zoals verkondigd door de Gemeente werd is het de bedoeling dat de bewoners met de fiets naar het centrum komen en deze route zal daar aan bijdragen!

- Het park (groenvoorziening tussen Dotterbloem en de Driedaagse) heeft een sociale en recreatieve functie. Er wordt veel gewandeld, kinderen spelen er en in de winter wordt er geschaatst. Dit zou allemaal moeten wijken voor een nieuwe verbindingsweg terwijl optie A2 voorhanden is. Dit past ook niet in het opgestelde Groenbeleids- en beheersplan wat door de Gemeente is opgesteld. In het park zijn tevens wadi's aangelegd om overtollig regenwater op te vangen. Een nieuwe verbindingsweg door het park zou tevens ten nadele komen voor de biodiversiteit. Route A1 heeft een grote maatschappelijke impact tov route A2.

- Verkeersveiligheid komt in het geding bij route A1. Er komt veel fietsende schoolgaande jeugd over de Molenstraat welke deze weg dient over te steken. Tevens gaan kinderen dadelijk spelen in het resterende gedeelte van het park waar de verbindingsweg doorheen loopt wat leid tot gevaarlijke situaties. Een drukke weg ontsluiten in de bebouwde kom moet de Gemeente niet eens willen terwijl er een goede ontsluiting direct op de rondweg (route A2) mogelijk is. Opwaarderen van bestaande wegen die een rechtstreekse ontsluiting om de rondweg hebben, zou de voorkeur moeten hebben tov een nieuwe verbindingsweg.

- Grote vermindering van het woongenot door een nieuwe verbindingsweg. Het is alom bekend dat een groene leefomgeving positief werkt op de fysieke en mentale gezondheid, deze neemt af door een nieuwe rondweg. Tevens neemt de geluidsbelasting op de woningen grenzend aan de nieuwe verbindingsweg toe, gaat de luchtkwaliteit achteruit en zorgt extra verkeer voor hinder.

- Nieuwe verbindingsweg levert grote vermindering van het woongenot en waardevermindering van de woningen op welke gecompenseerd moet worden. Bewoners aan het Bovenste Huis hebben in het verleden reeds een compensatie ontvangen voor het opwaarderen van de weg.

- 7 jaar geleden hebben wij meegewerkt aan de ontwikkeling van de Driedaagse. Hierin werd ons een park geschetst tussen de Dotterbloem en de Driedaagse. Dan zijn we nog geen 5 jaar verder en dan wil de Gemeente er al een weg door aanleggen, wat is dit voor korte termijn politiek! Dat er in de toekomst ooit iets wijzigt in je omgeving is te begrijpen, maar niet dat er na 5 jaar al nieuwe plannen worden gemaakt op net ontwikkelde plannen.

- Nieuwe verbindingsweg dient een wijziging bestemmingsplan aangevraagd en doorlopen te worden (met behandeling in te dienen bezwaren).

- Nieuwe verbindingsweg duurder dan opwaarderen bestaande weg(-en).

-

Gemeente zal in de komende fase een planschade-analyse (cq nadeelcompensatie-analyse) maken. Ga er vanuit dat alle opties hierin mee genomen worden (zeker route A2 via het Gewandhuis) zodat de Gemeenteraad een goede beoordeling kan maken. Zoals aangegeven wordt de planschadeanalyse

uitgevoerd door een daarin gespecialiseerd bureau. Mondeling hebben wij tijdens de bespreking verzocht om de planschade-analyse met ons te delen, maar hier werd geen gehoor aangegeven. Attendeer de Gemeente erop om een goed en volledig dossier te overhandigen aan het gespecialiseerde planschade bureau, om hogere planschades bepaald door een ander gespecialiseerd bureau te voorkomen.



PS

Nog verder in de toekomst kijkende;

Tielemans wegekopen en uitbreiding van woonwijk/klein industrie mogelijk (grond met kassen relatief goedkoop om uit te kopen).

4.4

Dank voor het toesturen van de diverse stukken waaronder de samenvatting van de input van de aanwonenden. M.b.t. het eerste genoemde punt bij 'input' zou ik graag het daar geschrevene willen verduidelijken. Het betreft de volgende passage:

Op de tracéschetsen die we eerder zagen, buigt het tracé eerder af van Bovenstehuis richting het westen, op de schets van nu buigt het tracé pas af voor huisnummer 7 op Bovenstehuis. Dat scheelt enorm in overlast voor het cluster woningen nabij de kruising Waterval. Verder is het een verkeer vertragend element om deze bocht te maken. Bovendien sluit de nieuwe verbindingsweg nu aan op de Waterdelweg, waardoor de Waterdelweg meer gebruikt zal worden.

Volgens mij is de zinsnede met 'cluster woningen nabij de kruising Waterval' niet correct. Ik denk dat U bedoeld de kruising Bovenstehuis met de Waterdelweg.

Daarnaast misschien goed voor de helderheid:

- wanneer het tracé eerder vanaf de Bovenstehuis afbuigt naar het westen dan geeft het maar overlast voor 3 huizen van de Bovenstehuis
- wanneer het tracé zoals U aangeeft iets verder op de Bovenstehuis afbuigt naar het westen, dus i.d.d. voor huisnummer 7 van de Bovenstehuis dan geeft het overlast voor 10 huizen van de Bovenstehuis, dus 7 huizen meer t.o.v. de eerdere afbuiging.
- en i.d.d. wanneer het tracé voor huisnummer 7 afbuigt dan werkt dat enorm verkeersvertragend omdat je een bocht terug maakt en in feite weer een stuk terug richting het centrum van Boekel rijdt, alvorens weer af te buigen richting Molenstraat. Buigt het tracé eerder af op de Bovenstehuis richting het westen dan volgt het verkeer een veel vloeiender verloop wat de doorstroming ten goede komt maar ook de bereidheid van de doelgroep deze route te nemen.
- en i.d.d. vervolgens wanneer het tracé voor huisnummer 7 afbuigt dan sluit dit tracé meer aan op de Waterdelweg waardoor het verkeer gestimuleerd wordt vanaf de Middenpeelweg deze route te nemen, wat we niet wensen. Dit omdat het door landelijk gebied gaat en we het verkeer vanaf de Middenpeel weg via andere routes naar het westen willen laten rijden.

Het huis welke niet op uw tekening stond maar er wel staat, (is enkele jaren terug gebouwd) en dus een extra huis is, staat precies waar de bocht dan zou moeten komen naar het westen vanaf de Bovenstehuis, wanneer het tracé net voor huisnummer 7 richting het westen zou gaan. Daarmee wordt het op dit punt best wel krap om een weg met ruime bocht te realiseren.

Graag wil ik ook toevoegen dat wanneer het tracé gekozen wordt om die eerder vanaf de Bovenstehuis af te laten buigen naar het westen, er wel degelijk een mooi stukje grond is tussen het tracé en de noordelijke kant van het nieuwe uitbreidingsplan de Burgt, (de slootkant) om enkele huizen te bouwen en een mooi woonerfje te realiseren. Dit woonerfje of evt. enkele huizen zouden perfect ontsloten kunnen worden via een weg naar de Bovenstehuis, uitkomend op de plek waar nu de afbuiging van het tracé zou komen wanneer voor de afbuiging net voor huisnummer 7 gekozen zou worden.

Hopelijk kunt U deze opmerkingen en verduidelijkingen toevoegen aan het 'input' gedeelte.

4.5

Reactie op toelichting oost-westverbinding

Op 16 juli is er een gespreksbijeenkomst geweest met direct aanwonenden van tracé A1 in verband met de aanleg van een nieuwe verbindingsweg. Daarbij is een toelichting gegeven aan de hand van een presentatie. [Wij] hebben deze gespreksbijeenkomsten bijgewoond.

Tot de verbazing hebben [wij] moeten constateren dat dat de nieuw te realiseren verbindingsweg tegen [ons] bedrijf en woning aan komt te liggen. Met als enige motivering dat er dan meer woningen kunnen worden gebouwd ten behoeve van de woningbouwlocatie 'De Burgt'.

Het eerder gekozen tracé voor de verbindingsweg ligt aanzienlijk verder van het bedrijf en de woning van [ons], alsook die van 6 andere omwonenden. Daar hadden [wij] dan ook geen bezwaar tegen, maar het tracé dat nu verder wordt uitgewerkt levert [ons] mogelijk belemmeringen in [onze] bedrijfsvoering en [ons] woongenot op, onder andere door de toename van geluid. Dat is de reden voor [ons] om toch ook nu al te reageren op de stukken die [wij] hebben toegestuurd gekregen naar aanleiding van de gespreksbijeenkomst van 16 juli.

Belemmering bedrijfsvoering

[Wij] exploiteren een [redacted] bedrijf op de locatie [redacted]. Het gaat om [redacted] [redacted] op meer dan [redacted] hectare grond. De [redacted] oppervlakte ten behoeve van het bedrijf van [ons] ligt in een omtrek van [redacted]. De [redacted] worden daarom met factoren en kiepwagens aangevoerd op de locatie [redacted]. De bedrijfsgebouwen, woning en ongeveer [redacted] hectare grond van [ons] wordt nu ontsloten via een inrit, maar verder is er nog geen doorgaande verbindingsweg aanwezig.

[Wij] maken voor [onze] bedrijfsvoering gebruik van een composthoop, sleufsilos en allerlei materieel welke stank- en geluidsoverlast kunnen veroorzaken. Zoals aangegeven betreft [redacted] de bedrijfslocatie waar [redacted] aan en afgevoerd worden. Er is dus sprake van veel bedrijvigheid op deze locatie. Bovendien gelden voor het bedrijf van [ons] (milieu)afstandsnormen waarmee rekening dient te worden gehouden.

Het argument om meer woningen te kunnen bouwen door het verleggen van het tracé van de verbindingsweg richting hun bedrijf en woning kunnen [wij] dan ook niet volgen. De aanwezige milieucirkel maakt dat er niet op korte afstand van het bedrijf van [ons] de noodzaak voor het wijzigingen van het oorspronkelijke tracé ontbreekt dan wat betreft ook. Bovendien zal een verbindingsweg met het nu voorgestelde tracé veel overlast voor [ons] met zich meebrengen. [Wij] hebben dan ook niet het idee dat de feitelijke situatie, waaronder [ons] bedrijf, ter plaatse duidelijk in kaart is gebracht alvorens het nieuwe tracé voor te stellen.

Geluidsoverlast

Als het tracé van de verbindingsweg wordt verplaatst richting het bedrijf en woning van [ons] zal er sprake zijn van een forse toename van het geluid. Zoals al aangegeven ligt er nu geen weg. Daarnaast gaat de verbindingsweg ook dienen om het vrachtverkeer en dergelijke uit het centrum van Boekel te weren. Het gaat dus niet alleen om een ontsluiting van de nieuwe te bouwen woonwijk, maar ook om het centrum autoluw te maken. Het wordt dan een ook drukke weg. Het was al een enorme wijziging ten opzichte van de bestaande situatie als het eerdere tracé zou worden aangehouden, maar met het nu voorgestelde tracé is dat enorm.

Verkeersveiligheid fietsers

Tot slot merken [wij] op dat de verkeersveiligheid voor zeker fietsers er met dit nieuwe tracé ook niet op vooruit gaat. Fietsers hebben dan met minstens 7 uitritten te maken van de woningen en het bedrijf van cliënten welke aan die verbindingsweg komen te liggen en daar ook op moeten worden ontsloten.

Verzoek

Namens [ons] verzoek ik u op grond van het voorgaande af te zien van het nu voorgestelde tracé voor de verbindingsweg en het eerdere tracé nader te onderzoeken.

4.6

Bij deze wil ik te kennen geven de route die tracé A1 plots heeft aangenomen allesbehalve logisch vindt, en dan met name de plek waar tracé A1 afbuigt vanaf het Bovenstehuis richting de Molenstraat. In vorige schetsen boog de oost west verbinding af tussen Bovenstehuis 1 en 3 in de huidige schets buigt hij af tussen de zorgwoning die gerealiseerd is bij Bovenstehuis 3 (overigens zorg woning niet aanwezig op schets) en de oprit van huisnummer 5.

Hieronder een aantal punten die ik ter bezwaar wil overleggen

- de route die voorheen getekend werd voor trace A1 was logischer qua route waardoor er naar mijn verwachting sneller meer mensen gebruik van zullen maken en het Centrum dus meer vermeden zal worden
- Op deze plek bevindt zich nu al een t splitsing met een aanliggende uitrit waardoor dit een kruispunt is en met de oost west verbinding erbij een vijsprong zou worden.
- ook lijkt de plek heel beperkt om daar een fatsoenlijke weg neer te leggen met een goede voorziening voor de fietsers erbij
- de huizen van Bovenstehuis 3 (zorgwoning) Bovenstehuis 5 en Bovenstehuis 7 liggen heel dicht aan de te realiseren weg op de plek waar deze nu getekend staat.
- het vrachtverkeer wat van de Waterdelweg af komt zal snel geneigd zijn om over de oost west verbinding te gaan waardoor je het vrachtverkeer juist binnen de bebouwde kom in probeert te halen in plaats van te weren uit de bebouwde kom.
- [REDACTED] Bovenstehuis 7 zullen in het donker veel lampen naar binnen schijnen van het verkeer wat afdraait op de oost west verbinding wat [REDACTED] woongenot ernstig zou belemmeren.

Al deze punten bijeengenomen zou het veel wenselijker zijn voor iedere betrokkene om de weg eerder op het Bovenstehuis af te late draaien (Tussen Bovenstehuis 1 en 3). daardoor blijft er tussen Bovenstehuis 3 en de oprit van Bovenstehuis 5 een mooie groenstrook over om een keurig ruim fietspad aan te leggen.

Ik hoop dat u onze bezwaren mee kunt nemen in het verder onderzoek.

4.7

Hierbij mijn bezwaren tegen het plan om een doorgaande weg aan te leggen

Ik ben heel erg bang voor een heleboel geluidsoverlast. Vanwege een chronische aandoening kan ik niet goed de dag heel vroeg beginnen dus als ik elke ochtend vroeg door de ochtendspits gewekt ga worden zal dat zeker een heel nadelig effect hebben op mijn gezondheid. Ook zal de luchtvervuiling die een weg met zich meebrengt de gezondheid van de wijk niet ten goede komen. Ik denk ook dat er veel extra verkeer vanuit de richting Venhorst te verwachten valt en ook extra vrachtverkeer omdat deze optie meteen aansluit op de Vlonder dus nog meer geluidshinder, afval en luchtvervuiling.

Ook ben ik bang voor de veiligheid van alle fietsers bij de aansluiting op de Molenstraat. Als fietser ben je al zo kwetsbaar. Ik ben zelf fietser en het is me al veel te vaak gebeurd dat ik bijna aangereden ben door onoplettende automobilisten en geloof me, die zijn er veel!

In mijn ogen is het beter om het fietsen te stimuleren i.p.v. een extra autoweg.

Als er gekozen zou

worden voor de route Bovenste huis Gewandhuis is het veel veiliger voor alle fietsers want daar ligt het fietspad al aan de overkant van de weg. Bovendien sluit deze route meteen beter aan op de rotonde van de nieuwe randweg.

Ik heb ook nog steeds niet begrepen waarom deze route al verworpen is als mogelijkheid terwijl het juist de meest logische is. Iedere keer als dit ter sprake kwam op de informatieavond werd er meteen vakkundig om- of overheen gepraat. Ik denk ook dat een aanzienlijk deel van het autoverkeer richting Uden gaat, die gaan nu over de Bovenstehuis en zullen dat blijven doen en de rest kan prima over de Gewandhuis.

Ook wordt deze groenstrook heel veel gebruikt door mensen die hun hond uitlaten, die gaan dan straks eerst die weg oversteken dus dat schept weer een onveilige situatie.

De groenstrook heeft daarnaast ook een sociale functie, mensen ontmoeten elkaar daar bij het wandelen en s'winters is er als het genoeg vriest een schitterende ijsbaan waar het hele dorp van kan genieten.

Verder gaat het woongenot flink achteruit en zullen alle huizen die aan de nieuwe weg liggen flink in waarde verminderen, gaat dit gecompenseerd worden?

Want ik heb ook begrepen dat de aanwonenden van het Bovenstehuis destijds al gecompenseerd zijn voor de opwaardering van de weg.

Ik kan echt met geen mogelijkheid begrijpen dat de optie om een herriemakende stinkende milieuvervuilende autoweg door een prachtige groenstrook midden in een woonwijk waar veel gewandeld wordt serieus wordt overwogen.

4.8

In het omgevingsplan "herziening Bovenstehuis" is naar voren gekomen om een alternatieve oplossing te onderzoeken voor het afvloeien van het verkeer. De Gemeente is op zoek gegaan en hierop is een nieuwe verbindingsweg bedacht!

Het afvloeien van het verkeer via een nieuwe verbindingsweg (route A1) heeft voor een zeer beperkt gedeelte van het Bovenste Huis een positief effect (alleen voor het gedeelte tussen de nieuwe verbindingsweg en het Gewandhuis).

Het Bovenste Huis van de Waterdelweg tot aan het Gewandhuis is nu al zeer geschikt voor het te verwachten verkeer en hier zijn geen maatregelen benodigd. Ontsluiting Bovenste Huis-Gewandhuis is eenvoudig uit te voeren (voldoende ruimte om een goede ontsluiting te realiseren) en ook is het Gewandhuis eenvoudig op te waarderen (voldoende berm aanwezig om weg breder te maken). Enige knelpunt is de ontsluiting Gewandhuis – Molenstraat; aan één zijde is nog aanzienlijk wat berm aanwezig, maar aan de andere zijde is dit beperkt. In het slechtste geval zou één woning uitgekocht en gesloopt dienen te worden.

Voordelen/nadelen ontsluiting via route A2 (Bovenste Huis – Gewandhuis) t.o.v. route A1 (nieuwe verbindingsweg);

- Route A2 sluit direct aan op de rondweg wat zorgt voor een goede afvloeiing van het verkeer. Centrum wordt autoluw, dus weinig verkeer via de Molenstraat naar het centrum te verwachten (c.q. is de bedoeling); zoals verkondigd door de Gemeente werd is het de bedoeling dat de bewoners met de fiets naar het centrum komen en deze route zal daar aan bijdragen!

- Het park (groenvoorziening tussen Dotterbloem en de Driedaagse) heeft een sociale en recreatieve functie. Er wordt veel gewandeld, kinderen spelen er en in de winter wordt er geschaatst. Dit zou allemaal moeten wijken voor een nieuwe verbindingsweg terwijl optie A2 voorhanden is. Dit past ook niet in het opgestelde Groenbeleids- en beheersplan wat door de Gemeente is opgesteld. In het park zijn tevens wadi's aangelegd om overtollig regenwater op te vangen. Een nieuwe verbindingsweg door het park zou tevens ten nadele komen voor de

heeft een grote maatschappelijke impact t.o.v. route A2.

- Verkeersveiligheid komt in het geding bij route A1. Er komt veel fietsende schoolgaande jeugd over de Molenstraat welke deze weg dient over te steken. Tevens gaan kinderen dadelijk spelen in het resterende gedeelte van het park waar de verbindingsweg doorheen loopt wat leid tot gevaarlijke situaties. Een drukke weg ontsluiten in de bebouwde kom moet de Gemeente niet eens willen terwijl er een goede ontsluiting direct op de rondweg (route A2) mogelijk is. Opwaarderen van bestaande wegen die een rechtstreekse ontsluiting om de rondweg hebben, zou de voorkeur moeten hebben t.o.v. een nieuwe verbindingsweg.
- Grote vermindering van het woongenot door een nieuwe verbindingsweg. Het is alom bekend dat een groene leefomgeving positief werkt op de fysieke en mentale gezondheid, deze neemt af door een nieuwe rondweg. Tevens neemt de geluidsbelasting op de woningen grenzend aan de nieuwe verbindingsweg toe, gaat de luchtkwaliteit achteruit en zorgt extra verkeer voor hinder.
- Nieuwe verbindingsweg levert grote vermindering van het woongenot en waardevermindering van de woningen op welke gecompenseerd moet worden. Bewoners aan het Bovenste Huis hebben in het verleden reeds een compensatie ontvangen voor het opwaarderen van de weg.
- 7 jaar geleden hebben wij meegewerkt aan de ontwikkeling van de Driedaagse. Hierin werd ons een park geschetst tussen de Dotterbloem en de Driedaagse. Dan zijn we nog geen 5 jaar verder en dan wil de Gemeente er al een weg door aanleggen, wat is dit voor korte termijn politiek! Dat er in de toekomst ooit iets wijzigt in je omgeving is te begrijpen, maar niet dat er na 5 jaar al nieuwe plannen worden gemaakt op net ontwikkelde plannen.
- Nieuwe verbindingsweg dient een wijziging bestemmingsplan aangevraagd en doorlopen te worden (met behandeling in te dienen bezwaren).
- Nieuwe verbindingsweg duurdert dan opwaarderen bestaande weg(-en) hierbij dus onnodig, verspillen van gemeenschapsgeld.

Gemeente zal in de komende fase een planschade-analyse (c.q. nadeelcompensatie-analyse) maken. Ga er vanuit dat alle opties hierin mee genomen worden (zeker route A2 via het Gewandhuis) zodat de Gemeenteraad een goede beoordeling kan maken. Zoals aangegeven wordt de planschadeanalyse uitgevoerd door een daarin gespecialiseerd bureau. Mondeling hebben wij tijdens de bespreking verzocht om de planschade-analyse met ons te delen, maar hier werd geen gehoor aangegeven. Attendeer de Gemeente erop om een goed en volledig dossier te overhandigen aan het gespecialiseerde planschade bureau, om hogere planschades bepaald door een ander gespecialiseerd bureau te voorkomen.



PS

Nog verder in de toekomst kijkende;

Tielemans wegekopen en uitbreiding van woonwijk/klein industrie mogelijk (grond met kassen relatief goedkoop om uit te kopen).

4.9

Vanuit Dole willems 3 willen we onze zorgen uiten over de oost-westverbinding over de Waterval. Voor onze fietsende leden dat ze twee keer een drukke weg moeten oversteken om bij onze vereniging te komen. Ze moeten eerst de Waterval bij de Statenweg of aan de kant van de gemeenteopslag moeten oversteken en daarna moeten ze nog een keer de Waterval oversteken om bij ons clubgebouw te komen. Wij willen dat er gezorgd worden dat onze leden of bezoekers veilig naar onze vereniging moeten kunnen komen en dat is een taak van de gemeente om te zorgen dat ze veilig kunnen oversteken.

Verder hebben we ongeveer vijf keer per jaar een evenement waarbij onze parkeerplaats niet toereikend is voor alle auto's. Op die momenten wordt er een parkeerverbod aan de fietspadkant opgezet en worden de auto's langs de weg aan de kant van onze vereniging geparkeerd. Wij willen dit met die evenementen langs de weg blijven parkeren omdat het voor de schutters te ver is om vanuit de parkeerplaats bij de voetbalclub met al hun schietmateriaal naar onze vereniging te sjouwen.

Volgens ons is het een veiliger tracé om achter de voetbalclub door te gaan waardoor de Waterval een veilige weg wordt voor alle sporters van Boekel. De gemeente moet volgens ons niet kiezen voor de goedkopere oplossing als daar veiligheid in het gedrang komt.

4.10

Tijdens de informatieavond heb ik als voorzitter van vv Boekel Sport mijn zorgen uitgesproken over de oost-west verbinding Tracé A1.

Zorg met name over de verkeersveiligheid van de Waterval in verband met de vele kinderen die naar de sportverenigingen fietsen en deze weg moeten oversteken.

Met verbazing heb ik kennis genomen van de gebruikte argumenten om het oostelijk tracé van de sportvelden als niet haalbaar te beschouwen.

Tijdens de informatieavond heb ik het aanbod gedaan om samen met onze vereniging in overleg te gaan over de inzet van veld 5 en veld 6 voor dit tracé.

Ik zou graag dit aanbod terug zien in het verslag. Dit aanbod staat er nu niet in. Hiermee vervalt het argument dat er geen ruimte is naast de varkenshouderij.

Het ander gebruikte argument dat er nog 1/3 van dit tracé geen eigendom van de gemeente is kan door een verwerving opgelost worden.

Bij het tracé Bovenstehuis-Molenstraat/Vlonder is immers ook niet alle grond in eigendom van de gemeente en hier is dit argument niet gebruikt.

Kunt u mij aangeven wanneer de verenigingen het schetsontwerp, inclusief oplossingen oversteek Waterval, te zien krijgen?

Afhankelijk van dit schetsontwerp beraden wij met de sportverenigingen ons of wij gaan inspreken tijdens de themaraad of commissievergadering.

Ik zie u reactie tegemoet.

Boekel, 30 juli 2024

4.11

Na aanleiding van de bijeenkomst wil ik nog een ding vragen.

Liever zie ik geen weg komen maar als die dan toch komt kan er tussen de Dotterbloem en de nieuwe weg een geluidwerende begroeiing gepland worden.

4.12

Ten eerste willen wij (ondergetekende) onze teleurstelling uitspreken over het feit dat de huidige inspraakronde over de verkenning van Tracé A1 midden in de zomervakantie is georganiseerd. Mede daardoor waren enkele buurtbewoners niet lijfelijk aanwezig op deze bijeenkomst. Ook waren niet alle

uitgenodigd voor deze bijeenkomst. Dat betreuren wij enorm. Ook zijn er mede buurtbewoners van mening dat de voorbereidingen niet zorgvuldig zijn voorbereid.

Daarom zouden wij het erg waarderen als alle bezwaren, schriftelijke input en vragen serieus worden genomen en beantwoord.

Hieronder enkele punten van het bezwaar tegen Trace A1:

1) In het eerder opgestelde mobiliteitsplan staat dat de ontsluiting van de Burgt zodanig moet worden ingericht dat het autoverkeer zoveel mogelijk om het centrum heen wordt geleid, met als uitgangspunt "geen directe autoverbindingen tussen de woningen en het centrum." Echter, met de aanleg van tracé A1 zou er toch veel autoverkeer naar het centrum kunnen rijden als er een aansluiting komt op de Molenstraat. Een aansluiting op de bestaande rondweg, bijvoorbeeld via Gewandhuis of Peelsehuis, zou veel minder autoverkeer naar het centrum trekken. Daarom lijkt ons een directe aansluiting op de bestaande rondweg wenselijk om een toename van verkeer richting het centrum te voorkomen.

2) In de uitvoeringsagenda "Op weg naar een toekomstbestendig Boekel" worden voorstellen gedaan om wijken klimaatbestendiger te maken. De huidige groenstrook voor de Dotterbloem functioneert als een wadi, en deze wadi was de hele winter gevuld met veel hemelwater. Het idee om deze wadi te asfalteren voor een ontsluitingsweg lijkt ons in strijd met het klimaatbeleid. We vrezen dat dit tot meer wateroverlast zal leiden. Met de bouw van huizen in plan de Burgt wordt al veel grond omgezet in steen, waardoor de waterafvoer alleen maar problematischer wordt. Daarom lijkt het aanleggen van een ontsluitingsweg volgens tracé A1 ons ook voor de waterafvoer van het hemelwater niet verstandig, met een verhoogd risico op wateroverlast

3) De groenstrook is van groot belang voor de biodiversiteit; veel insecten, vlinders en vogels zullen minder kansen krijgen door de aanleg van een nieuwe weg. Wij denken dat een uitbreiding van een al bestaande weg, zoals Gewandhuis of Peelsehuis, een betere optie is.

4) Daarnaast heeft de groenstrook ook een sociale en recreatieve functie. Kinderen spelen er, buurtbewoners laten hun honden uit, en in de winter ontstaat er natuurijs waar gezellig op geschaatst wordt. Om deze redenen vinden wij dat de groenstrook behouden moet blijven. Onlangs werd gevraagd om input voor "een groene leefomgeving en cultuur" in het groenbeleid en beheerplan, en wij vinden dat deze groenstrook perfect bij de behoeften van onze buurt past

5) In het voorstel wordt gesproken over een weg met een maximumsnelheid van 50 km/u. Dit baart ons zorgen, aangezien deze snelheid midden in een woonwijk zeer ongepast lijkt. We zijn vooral bezorgd over de mogelijke geluidsoverlast en de uitstoot van uitlaatgassen die dit met zich mee zou brengen mede door optrekkende en afremmende voertuigen

6) Wat zijn de gevolgen voor de waarde van onze woning bij een eventuele verkoop? Momenteel hebben we een huis met uitzicht op een groenstrook (zoals we het een jaar geleden hebben gekocht), maar dat zou veranderen in een woning aan een doorgaande weg als tracé A1 wordt aangelegd. Dit zal ongetwijfeld invloed hebben op de woningwaarde. Hoe wordt deze waardevermindering gecompenseerd?

7) In de Omgevingswet worden voorwaarden gesteld voor de aanleg van een gemeentelijke weg, waarbij duidelijk de voorkeur wordt gegeven aan het verbreden van een bestaande weg boven het aanleggen van een nieuwe weg. We vragen ons af in hoeverre dit wordt nageleefd gezien de andere opties.

8) Ons lijkt het trace A1 zeker niet geschikt voor de toekomst. Deze weg is niet geschikt voor de groei aan de Noord-Oost zijde van Boekel de komende jaren.. Een paar kleine aanpassingen aan het Bovenstehuis en Gewandhuis is beter, goedkoper en voor de komende 25 jaar in een keer klaar.

(weg van 60 km/h voor goede ontsluiting) Ook makkelijk voor als het centrum van Boekel afgesloten is door evenementen. Makkelijk voor Openbaar vervoer, grote brede Landbouwvoertuigen en vrachtwagens welke Boekel in/uit moeten. Ik rijd nu al ca 10 jaar dagelijks over het Gewandhuis via Bovenstehuis naar Waterdelweg/Schepersdijk of Rietven/Noordstraat richting Venhorst en Haps en ik zit dagelijks op dat stuk achter (of kom ze tegen) vrachtwagens die een sluiproute (dus niet stoppen) nemen naar de Middenpeelweg N277. een adres te moeten zijn. (Trace A1 is hiervoor NIET GESCHIKT)

Tevens zijn er nu al mensen (collega's) uit Volkel - Uden zuid - Mariaheide die nog meer van Boekel gebruik gaan maken om naar Venhorst rijden als er het ze nog makkelijk wordt gemaakt. Is er een peiling gedaan als de 5 meest gebruikte navigatie systemen in Nederland aan gaan geven dat bepaalde routes via Boekel sneller is. Wil je deze allemaal door onze wijk en Molenstraat laten rijden!!

9) Hieronder een idee geschetst. (zie afbeelding) Wellicht breng ik hiermee mensen op een goed idee. Wanneer mijn schets onduidelijk is kunnen we hier best een keer over sparren.

Geel = beste optie voor Oost west verbinding

Rood = nieuw aan te leggen wegennet in de nieuwe wijken.

Blauw = wegen voor eenrichtingsverkeer.



Samengevat/Conclusie;

De aanleg van tracé A1 in de buurt van de Dotterbloem en de Burgt roept meerdere zorgen op bij de bewoners. Allereerst zou de huidige groenstrook, die nu dient als wadi en een belangrijke rol speelt in het opvangen van hemelwater, plaats moeten maken voor een ontsluitingsweg. Dit kan leiden tot meer wateroverlast, wat in strijd is met het streven naar klimaatbestendige wijken. Bovendien heeft de groenstrook een belangrijke functie voor de biodiversiteit en biedt het een sociale en recreatieve ruimte voor de buurtbewoners, inclusief speelplekken voor kinderen en natuuris in de winter. Het

groene zone zou deze voordelen wegnemen.

Daarnaast zou de aanleg van een weg met een snelheid van 50 km/u in een woonwijk kunnen leiden tot geluidsoverlast en meer uitstoot van uitlaatgassen, wat de leefbaarheid in de buurt negatief zou beïnvloeden. Ook de woningwaarde van de huizen aan de groenstrook zou dalen als het uitzicht verandert van een groene zone naar een drukke weg.

Verder blijkt uit de Omgevingswet dat bij voorkeur bestaande wegen worden verbreed in plaats van nieuwe wegen aan te leggen. Dit roept de vraag op in hoeverre deze wet wordt nageleefd bij het maken van de keuze voor tracé A1. Een alternatief dat minder verkeer naar het centrum zou trekken, zoals een aansluiting op de bestaande rondweg via Gewandhuis of zelfs Peelsehuis, lijkt een betere optie.

Gezien deze bezwaren en de nadelige gevolgen voor zowel het milieu, de leefbaarheid, de woningwaarde als de naleving van de Omgevingswet, lijkt het onverstandig om tracé A1 aan te leggen zoals voorgesteld. Een heroverweging van de plannen, met nadruk op het behoud van de groenstrook en het gebruik van bestaande infrastructuur, is daarom wenselijk.

4.13

Via deze brief maak ik bezwaar tegen de geplande Oost-West verbinding TRACE A1. Ons bezwaar is gebaseerd op de volgende argumenten:

1. **Bijeenkomsten tijdens de vakantieperiode:** Het houden van bijeenkomsten en inspraakmomenten tijdens de vakantieperiode is uiterst teleurstellend en onacceptabel. Veel bewoners zijn op vakantie en hebben hierdoor geen kans gehad om hun stem te laten horen of om goed geïnformeerd te worden over de plannen. Dit draagt bij aan een gevoel van uitsluiting en ondermijnt het democratisch proces.
2. **Belang van de groenstrook met wadi's:** De groenstrook met wadi's in onze buurt is van onschatbare waarde. Deze strook zorgt niet alleen voor een effectieve afwatering van de huizen aan de Rosoliemolen, maar speelt ook een cruciale rol in het bevorderen van de biodiversiteit in onze omgeving. Daarnaast dient deze groenstrook als een ontmoetingsplaats voor kinderen en buurtbewoners. Gedurende de afgelopen winter hebben we hier zelfs kunnen schaatsen, wat het belang van deze groene ruimte voor onze gemeenschap benadrukt.
3. **Invloed op de woningwaarde:** De aanleg van de TRACE A1 zal naar verwachting een negatieve invloed hebben op de waarde van onze woningen. Dit is een belangrijke zorg voor veel bewoners die hier hun investering en thuis hebben.
4. **Ongepaste plaatsing van een 50 km/u weg:** Het plaatsen van een weg met een snelheid van 50 km/u midden in een woonwijk is ongepast en onverantwoord. Onze wijk is een leefgebied waar veel kinderen dagelijks fietsen naar school en graag op straat spelen. Een dergelijke weg zou de verkeersveiligheid ernstig in gevaar brengen en het woongenot aanzienlijk verminderen. De mogelijke toename van verkeerslawaaï en luchtvervuiling zijn hierbij eveneens zorgwekkend.
5. **Inconsistentie met het groenbeleids- en beheerplan Boekel:** De gemeente heeft op haar website een groenbeleids- en beheerplan voor Boekel gepubliceerd, waarin de waarde van groen voor de leefomgeving wordt benadrukt. Het huidige plan om deze groenstrook te verwijderen, strookt niet met de eigen visie van de gemeente en ondermijnt het vertrouwen van de bewoners in het gemeentelijk beleid.
6. **Kosten en verspilling van gemeenschapsgeld:** Het aanleggen van een nieuwe weg zoals TRACE A1 kost vele malen meer dan het verbeteren en benutten van bestaande wegen. Dit is een onnodige verspilling van gemeenschapsgeld, zeker in een tijd waarin efficiënte besteding van publieke middelen cruciaal is. Wij vragen om een heroverweging van de plannen met een focus op kosteneffectieve en duurzame oplossingen.

betrokkenheid bij buurtontwikkeling: Zeven jaar geleden hebben wij als bewoners actief meegewerkt aan de ontwikkeling van de driedaagse loop, waarbij tussen de Rosoliemolen en de Dotterbloem een park werd geschetst. Het huidige plan negeert deze eerdere inspanningen en afspraken, en zorgt voor teleurstelling en frustratie onder de betrokken bewoners.

Gezien deze argumenten verzoeken wij u dringend om de plannen voor de TRACE A1 te heroverwegen en in overleg te gaan met de buurtbewoners (na de vakantie) om tot een oplossing te komen die recht doet aan de belangen van de gemeenschap.

4.14

Tijdens de openbare informatieavond van 16 mei 2024 over de Oost-West Verbinding ben ik als belangstellende aanwezig geweest om te kijken welke alternatieven er door de gemeente gepresenteerd zouden worden om het verkeer van Venhorst/Oost-Boekel naar West-Boekel richting randweg/Erp te begeleiden. Dit onderzoek was blijkbaar nodig omdat er door de komst van de zuidwand en het verkeersluw maken van het centrum van Boekel aandacht moest zijn, hoe het verkeer makkelijk in Boekel kon komen als ze er moesten zijn en makkelijk buiten Boekel konden blijven als er sprake was van regionaal verkeer.

De uitkomst van de openbare informatieavond was dat er 4 alternatieven waren waarbij al meteen aangegeven was, dat sommige alternatieven geen haalbare kaart waren vanwege te weinig vervoersbewegingen en vanwege natuur afweging.

Tijdens de bijeenkomst zijn er ook allerlei vragen gesteld waarvan slechts een gedeelte terecht is gekomen op de site van de gemeente bij het verslag van deze avond. Door de presentatoren van deze avond is aangegeven dat met de opmerkingen aan de gang gegaan zou worden en een terugkoppeling aan het college zou plaatsvinden waarna er een verdere discussie in raad of met de inwoners plaats zou gaan vinden. Er is toen ook de opmerking gekomen van de bezoekers dat het voor iedereen helder moet zijn en dat dit niet in een vakantietijd er even snel doorheen gejaagd moet worden.

Wat schetst onze verbazing dat er een bijeenkomst begin juli is gepland terwijl dan de vakantie al is begonnen en dat deze later verplaatst is voor een voetbalwedstrijd naar de datum van 16 juli.

In de brief is melding gemaakt van het feit dat het college al besloten heeft voor traceA1 en dit verder onderzocht wil hebben. Hiertoe zijn bijeenkomsten uitgeschreven voor direct aanwonenden. De bijeenkomst zou begin juli zijn echter vanwege een voetbalwedstrijd (!!??) is deze verplaatst naar 16 juli. Ik heb dit moeten vernemen van mijn achterburen en als direct aanwonende van het door het college beoogde traject, ben ik nooit op de hoogte gesteld door de gemeente van deze bijeenkomst. Ook mijn overbuurman heb ik begrepen is nooit uitgenodigd. Tijdens de bijeenkomst is gevraagd waarom de bewoners van de Molenstraat geen informatiebijeenkomst krijgen, is geantwoord dat de gemeente met deze straat geen rekening heeft gehouden en als we geïnformeerd willen worden, dit dan zelf moeten regelen.

Het tracé A1 heeft echter zoveel gevolgen voor de Molenstraat dat het zorgvuldig zou zijn van de gemeente als ze ook deze straat mee zouden nemen in de informatiebijeenkomsten.

Tijdens de informatiebijeenkomst is medegedeeld dat er al een 3e bijeenkomst is geweest met aanwonenden van Bovenstehuis en Waterval-Zijp. Het verbaast ons dan ook dat wij als aanwonenden (ook Dotterbloem en Rosoliemolen) niet eerder hiervan op de hoogte gesteld zijn en de uitkomsten en verslagen van deze bijeenkomst kunnen ontvangen.

Het aanschrijven en organiseren van dit soort bijeenkomsten in vakantietijd is naar mijn mening geen behoorlijk bestuur en zou je als gemeente niet moeten willen als je de burger op 1 hebt staan in jullie uitingen.

Naar mijn mening is het gekozen tracé A1 geen goede oplossing voor het verkeersprobleem als er dit überhaupt al zou zijn. Daarnaast zijn er diverse opmerkingen te maken bij het gehouden onderzoek en verkeerstellingen alsmede de gehouden bijeenkomsten en de daarin gegeven uitleg. Naar mijn mening wordt het door Bovenstehuis en Beatrixlaan aangekaarte “probleem” nu op het bordje gelegd van een aantal andere straten.

Onderzoek Oost-West verbinding

Naar mijn mening is er een opdracht verstrekt door de raad voor een onderzoek naar de verkeersstromen in de Oost-West verbinding en is er nog geen opdracht gegeven voor een onderzoek naar een tracé A1 en zijn de uitkomsten van het onderzoek ook niet met de raad en de inwoners gedeeld maar slechts een 1e informatiebijeenkomst hierover in mei 2024 geweest.

Verkeerstellingen

Na de aanleg van de rondweg is de verkeersintensiteit in de Molenstraat volgens het onderzoek gedaald van 5.600 motorvoertuigbewegingen (MVB) naar een intensiteit van 4.600 MVB's. Bij het gekozen tracé A1 zou dit stijgen naar 5.000 MVB's. Dit betwijfel ik ten zeerste omdat tijdens de informatiebijeenkomst door de gemeente aangegeven is dat er in de wijk de Burgt 250-500 woningen komen en er gerekend zal worden met 5 MVB's per woning. Dit blijkt ook uit de tabel 1 waarbij de Nieuwe Verbinding “Driedaagse” geteld wordt met 2.300 MVB's. Waar deze MVB's dan blijven, is een groot raadsel als je van 2.300 er nog maar 400 overhoudt in de Molenstraat. Dit zou betekenen dat er dus 1.900 vervoersbewegingen zich verplaatsen van de nieuwe randweg A1 Driedaagse naar de Julianastraat. Hiermee zal het verkeer op de Julianastraat aanzienlijk toenemen terwijl dit nooit in het onderzoek, informatiebijeenkomst of iets dergelijks is genoemd.

In de tabel 1 is ook aangegeven dat de Beatrixlaan de intensiteit af zal nemen van 1.100 naar 300 MVB's. Dit aantal past bij 60 woningen welke er nu in de Beatrixlaan zijn en deze straat zou dus volledig verkeersluw worden terwijl deze nu als ontsluiting van Boekel, Zijk-de Burgt-Burgtstraat prima functioneert. Tijdens de informatiebijeenkomst is aangegeven dat er een knip komt op de kruising Beatrixlaan-Burgtstraat-deBurgt en er dus geen verkeer meer van en naar de Burgtstraat kan vanuit de Beatrixlaan, plan de Lage Schoense, plan de Burgt en al deze verkeersstromen afgewenteld worden op andere straten. Bij de Bovenstehuis is er een huidige intensiteit van 1.100 MVB's en dit zou toenemen naar 1.800 en bij een gekozen tracé A1 naar 1.100 MVB's. De stijging van slechts 900 bewegingen rechtvaardigt naar mijn mening geen nieuw tracé waarbij dan 2.300 MVB's ontstaan.

Lokaal/Regionaal Verkeer

Tijdens de informatiebijeenkomst is er medegedeeld dat het gekozen tracé A1 er komt voor de afwikkeling van het lokale verkeer. Door de aanleg van nieuwe wijken ontstaan er meer vervoersbewegingen en de gemeente wil de inwoners motiveren om met de fiets naar het centrum of school te komen. Dit argument snap ik en ben het er helemaal mee eens maar gaat voorbij aan de dagelijkse praktijk waarbij mensen toch hun auto pakken om kinderen naar de school of kinderdagverblijf te brengen en daarna doorrijden naar het werk buiten Boekel. Als er sprake is van regionaal verkeer, bijvoorbeeld vanuit Venhorst, zou er juist niet voor tracé A1 gekozen moeten worden maar eerder voor een randweg verder van het centrum en de woonwijken af, bijvoorbeeld voor tracé A2. Tijdens de bijeenkomst is echter door de gemeente aangegeven dat de aantallen regionaal verkeer zodanig laag zijn, dat dit geen rondweg/randweg of specifieke verkeersaanpassingen noodzakelijk maakt en alleen daarvoor te duur zou zijn. Als het tracé A1 dan ook niet voor regionaal verkeer zou zijn, zou het alleen maar voor lokaal verkeer zijn wat uit de nieuwe woonwijken komt. Het verbaast mij dan ook dat het verkeer dan eerst naar wegen buiten het centrum wordt gestuurd middels een nieuwe randweg en dan terug via de Molenstraat/ Julianastraat naar de Kerkstraat. Verkeer zal vanaf daar via de fietsstraat Bernhardstraat naar school, sporthal en kinderdagverblijf moeten. Dit levert ongeveer 2.000.000 extra kilometers op in het centrum van Boekel en veel onveilige situaties voor de vele fietsers die via de Bernhardstraat naar school toe moeten. Naar mijn mening zijn meerdere straten waarin het autoverkeer afgewikkeld kan worden veel beter voor Boekel. Het is veiliger, minder mensen krijgen alle overlast en het scheelt ook nog eens vele autokilometers. Het terugdraaien van de afsluiting Beatrixlaan-de Burgt-Burgtstraat zou daarbij een eerste stap zijn. Naar mijn mening zou er ook een nader onderzoek moeten komen hoeveel extra extern verkeer er vanuit Venhorst zou komen als er een nieuwe randweg om Boekel zou komen. Dit verkeer kiest nu waarschijnlijk de Midden-Peelweg om naar Uden te komen maar kiezen dan misschien een andere oplossing.

De gemeente gaf op de

bijeenkomst aan dat het verkeer van Oost naar West (of omgekeerd) niet gewenst is. Hier gaat het dus over regionaal verkeer maar volgens de tellingen zou dit echter minimaal zijn en geen noodzakelijke aanpassingen aan het verkeersnet nodig zijn. Het is dan ook niet duidelijk waarom er gekozen moet worden voor een nieuwe randweg en een nieuw tracé A1.

Geluidsniveau

Na de aanleg van de rondweg (West-Om) is de verkeersintensiteit in de Molenstraat en Julianastraat aanzienlijk gedaald van ongeveer 9.000-10.000 vervoersbewegingen naar 5.600 vervoersbewegingen volgens tabel 1. Dit heeft veel verbeteringen met zich meegebracht voor de bewoners van deze straten. Het geluidsniveau is gedaald naar een niveau van ongeveer 50-60 dB en ook de luchtverontreiniging is vele malen lager dan voor de aanleg van de rondweg. Bij het aanleggen van de nieuwe randweg tracé A1 zal het verkeer op de Molenstraat weer toenemen met ongeveer 2.300 vervoersbewegingen (in tegenstelling tot de 400 welke u noemt). Het geluidsniveau zal dan niet alleen op de huidige voorgevel van mijn woning toenemen maar ook in de tuin en op de zijgevel omdat het tracé aan de zijkant van mijn woning gepland is. Ook de luchtkwaliteit zal afnemen wat verdere gezondheidsschade zal toebrengen. Ik vestig hierbij ook uw aandacht op het recente rapport van de GGD waarbij de richtlijn is dat er niet dichter dan 50 meter bij een woning een nieuwe weg gepland moet worden. Als de aansluiting op de Molenstraat bij onze woning komt, zal het geluidsniveau nog eens verder toenemen door remmende en optrekkende voertuigen.

Veiligheid

Er zijn elke dag veel fietsers die van Boekel naar Uden gaan voor school of werk. Deze fietsers fietsen over de Julianastraat aan de rechterzijde van de weg en steken nu voor mijn woning/aansluiting industrieterrein over naar de linkerzijde van de weg aangezien het fietspad daar begint. Als er een aansluiting komt van het nieuwe tracé A1 op de Molenstraat waarbij de automobilisten kiezen voor een vervolg richting Julianastraat of Molenstraat, zal er sprake zijn van veel onveilige verkeerssituaties en zullen de fietsers in een gevaarlijke situatie terecht komen. De aansluiting met het industrieterrein levert nu al regelmatig gevaarlijke situaties op en soms ongelukken waarbij de fietsers niet opgemerkt worden. Dit zal alleen maar toenemen en is dus niet gewenst.

De vele schoolkinderen kunnen naar mijn mening bij dit gekozen tracé niet veilig van en naar de lagere school in Boekel en of Uden. Hierbij moet ook nog aangetekend worden dat het verkeer op de randweg ook nog eens de Julianastraat zal gaan gebruiken om naar het centrum te komen of via de Wilhelminastraat naar Erp.

Natuur en Milieu

Zoals eerder al gememoreerd zal het milieu niet gebaat zijn bij meer autoverkeer. Door het gekozen tracé A1 zal er meer verkeer komen door de Molenstraat en dus effect hebben op de milieubelasting voor deze inwoners. Hierbij komt ook nog het feit dat deze randweg door een groenstrook en park gaat wat ligt tussen de Rosoliemolen en Dotterbloem. Hier ligt ook de Wadi die het overtollige water opvangt en terugbrengt in de bodem. Door de aanleg van deze randweg op dit tracé zal deze wadi opgeheven worden en er nieuwe rioolaansluitingen en opvang van water geregeld moeten worden voor de woningen aan de Rosoliemolen. Daarnaast is er sprake van de peelrandbreuk op de scheiding met de straat de Lage Schoense en het beoogde tracé A1. In de onderzochte tracékeuzes is juist Tracé B afgefallen omdat dit schadelijk is voor de natuur en milieu en gevolgen heeft voor de peelrandbreuk. Het is raar dat diezelfde peelrandbreuk dan niet genoemd wordt in tracé A1.

Hoewel ik hier geen direct belang bij heb, zou ik toch ook aandacht willen vragen voor de keuze ter hoogte van de Waterval. Als het verkeer vanuit de nieuwe wijken en vanuit Venhorst ook over de Waterval geleid zal worden, zal het voor fietsers niet veiliger worden om het sportpark te bereiken. Daarnaast heeft u recent besloten om daar ook nog eens 25 woningen te plaatsen zodat het verkeer (ook afbuigend naar de woningen) geen veilige situaties met zich meebrengt. Samenvattend kan ik stellen dat het onderzoek naar mijn mening niet alle elementen bevat waardoor er een goede afgewogen beslissing genomen had kunnen worden tenzij u natuurlijk ook van mening bent dat er eigenlijk helemaal geen oplossing hoeft te komen omdat het probleem niet zo groot is. Het grootste probleem is opgelost door de rondweg West en moet opgelost worden door de inwoners die alleen lokaal de auto gebruiken, te motiveren om de fiets te pakken. Hiervoor zullen dan wel goede voorzieningen moeten komen zoals voldoende fiets parkeerplaatsen.

Daarnaast ben ik van

mening dat sommige straten ook meegenomen hadden moeten worden in de informatiebijeenkomsten. Straten zoals Julianastraat en Molenstraat zullen aanzienlijk meer vervoersbewegingen in hun straat gaan krijgen wat het fietsverkeer niet veiliger maakt. De reactie van de gemeente dat we als straten de informatie op kunnen zoeken op de site van de gemeente en via via moeten horen dat er een bijeenkomst is voor anderen is niet de manier om met burgers te communiceren. De uitkomst van de bijeenkomst is gecommuniceerd met de mailadressen die de gemeente is haar bezit had, maar het zou beter zijn geweest om dit ook met de buurtbewoners te delen c.q. een brief te sturen naar alle buurtbewoners inclusief Molenstraat met de mededeling dat de uitkomst ergens op de site van de gemeente terug te lezen is.

Hopelijk neemt u een verstandig besluit en legt u aan de raad uw overwegingen en van alle (buurt-) bewoners voor aan de raad. Nu wordt het geheel door een aantal straten als negatief beoordeeld en hebben zij de indruk dat iedereen moet kijken voor 2 specifieke straten.

4.15

Bij deze ons bezwaar op het voornemen om een weg aan te leggen op de drie daagse. Ivm vakantie een kort beknopt overzicht;

- De weg is overbodig de bestaand infrastructuur voor de oost west verbinding ligt er al er kan hooguit een klein verbreding nodig zijn
 - De driedaagse is bedoeld voor recreatie en voor opvang water (wadi) dit staat in het bestemmingsplan een weg is in elk geval niet conform dit plan
 - Wij zijn op de Rosollemolen komen wonen onder meer vanwege het uitzicht en genot van een park als dit er niet zou zijn of de plannen bekend waren hadden we dit niet gedaan
 - Mocht de bestemming worden veranderd dan hebben wij financiële schade door aanzienlijke waardevermindering van onze woning en bedrijfspand door verminderd woongenot mochten de plannen doorgaan dan verwachten wij wel een financiële compensatie
 - Met de bouw van ons huis is geen rekening gehouden met het geluid van een doorgaande weg ook dit vraagt aanpassingen die gecompenseerd moeten worden
 - Boekel heeft al weinig groen door dit plan verdwijnt er nog meer
 - De nieuwe weg nodigt meer vrachtverkeer dus meer vervuiling en geluidsoverlast
 - Verkeersveiligheid neemt af (spelende kinderen mensen die wandelen (met de Hond))
 - Onnodige verspilling gemeenschapsgeld
-

4.16

Ten eerste willen wij (bewoners ██████████) onze teneurstelling uitspreken over het feit dat de huidige inspraakronde over de verkenning van Trace A1 midden in de zomervakantie is georganiseerd en het schriftelijk bezwaar ook op heel kort termijn en in onze vakantie moet plaatsvinden.

Wij willen ernstig bezwaar maken tegen Trace A1

Hieronder volgt een opsomming van punten die dit bezwaar ondersteunen:

Natuur

Plan De Driedaagse zou een woonwerklandschap met parkzone zijn.

Toen wij hier een paar jaar geleden bouwgrond hebben aangekocht zouden we uitkijken op groen/parkzone, die zou aangekleed worden met bv. fruitbomen, speelveld etc.

Deze zou dienst doen als recreatie en de 2 wadi's als wateropvang, deze zijn de gehele winter ook gevuld geweest.

In de winterdag (bij temperaturen onder 0) zijn dit prachtige natuurijsbanen, waar er door zowel kinderen als volwassen heerlijk geschaatst/gesleed kan worden.

Er kan veilig geschaatst en gespeeld worden omdat er nauwelijks verkeer is.

Ook de scholen maken hier gebruik van, ze komen met de kinderen schaatsen, dit is 10 minuutjes lopen vanaf school.

In deze parkzone wordt ook veel gewandeld en gespeeld met honden en heeft dus een ook sociale functie.

Ook is de parkzone zeer belangrijk voor de biodiversiteit, veel insecten, vlinders en vogels krijgen door een weg minder kans.

Gemeente Boekel wil meer groen, dan gaan we een parkzone toch niet vervangen door een weg...

Geluid

Na aanleg van een nieuwe weg wordt nu gerekend met een maximum snelheid van 60 km/u (wat erg snel is) en nu geschat op 4000 motorvoertuigen per etmaal, dit zal vele malen meer zal zijn omdat Trace A1 extra verkeer zal aantrekken en als er een ontsluiting komt op de Beatrixlaan bewoners van plan de Burgt via de nieuwe weg naar werk of centrum/school gaan met de auto.

Verwacht wordt dat de ouders van plan de Burgt de kinderen met de fiets of te voet naar de BSO of school zullen brengen, in de praktijk zal dit niet of nauwelijks gebeuren, ouders zullen de kinderen naar de BSO/school brengen en gelijk doorrijden naar het werk.

Nu wonen we aan een groene parkzone met alleen een weg met bestemmingsverkeer, met een nieuwe weg wordt dit geluidsniveau enorm hoog met optrekkend en remmend verkeer.

Het woongenot neemt enorm af.

Ook de luchtkwaliteit zal drastisch afnemen wat gezondheidsschade zal toebrengen.

GGD heeft een recent rapport uitgebracht waarbij de richtlijn is om niet dichterbij dan 50 meter bij een woning een nieuwe weg aan te leggen.

Veiligheid

Er zijn elke dag heel veel fietsers die van Boekel naar Uden gaan voor school of werk.

Als er een nieuwe weg aangesloten wordt op de Molenstraat wordt dit een zeer druk en gevaarlijk punt, je wilt hier de schoolgaande kinderen niet doorheen laten fietsen.

Fietsverkeer moet zo min mogelijk kruisingen/rotondes hebben.

Daarom is een aanleg van een nieuwe weg geen optie.

Conclusie:

Ernstig bezwaar tegen trace A1. Om redenen van verkeer en de bijkomende enorme geluidsoverlast, ook heeft de parkzone nu zin van wateropvang en biodiversiteit.

Ook heeft deze parkzone een sociale functie, buurtbewoners kunnen elkaar ontmoeten en leuke activiteiten organiseren.

Het woongenot gaat enorm achteruit door een nieuwe verbindingsweg.

4.17

Geachte,

Bij deze onze inbreng (bezwaar /klacht) op de plannen "Oost-West verbinding van de gemeente Boekel".

We hebben de woning [REDACTED] gekocht in maart 2024 en zijn er in juni 2024 gaan wonen. Als nieuwe inwoner van Boekel zijn we zeer verrast door de nieuwe plannen "Oost-West verbinding" van de Gemeente Boekel.

Wat onze verbazing schetste is dat er een bijeenkomst begin juli is gepland (vakantieperiode!!) en dat deze later verplaatst is voor een voetbalwedstrijd naar de datum van 16 juli.

Over de eerdere bijeenkomsten / bijeenkomstverslagen zijn wij als direct aanwonende van het door het college beoogde traject nooit op de hoogte gesteld door de gemeente.

In de brief is melding gemaakt van het feit dat het college al besloten heeft voor traceA1 en dit verder onderzocht wil hebben. Tijdens de informatiebijeenkomst is medegedeeld dat er al een 3e bijeenkomst

is geweest met

aanwonenden van Bovenstehuis en Waterval-Zijp. Het verbaast ons dan ook dat wij als aanwonenden niet eerder hiervan op de hoogte gesteld zijn en de uitkomsten en verslagen ook van deze bijeenkomst niet hebben ontvangen.

Naar mijn mening is het gekozen tracé A1 geen goede oplossing voor het verkeersprobleem als er dit überhaupt al zou zijn. Daarnaast zijn er diverse opmerkingen te maken bij het gehouden onderzoek en verkeerstellingen alsmede de gehouden bijeenkomsten en de daarin gegeven uitleg. Nu wordt het door 'Bovenstehuis' en 'Beatrixlaan' aangekaarte "probleem" op het bordje gelegd van een aantal andere straten.

Oost-Westverbinding

In het omgevingsplan "herziening bovenstehuis" is naar voren gekomen om een alternatieve oplossing te onderzoeken voor het afvloeien van het verkeer. De Gemeente is op zoek gegaan en hierop is een nieuwe verbindingsweg bedacht!

Het afvloeien van het verkeer via een nieuwe verbindingsweg (route A1) heeft voor een zeer beperkt gedeelte van het Bovenste Huis een positief effect (alleen voor het gedeelte tussen de nieuwe verbindingsweg en het Gewandhuis).

Het Bovenste Huis van de Waterdelweg tot aan het Gewandhuis is nu al zeer geschikt voor het te verwachten verkeer en hier zijn geen maatregelen benodigd. Ontsluiting Bovenste Huis-Gewandhuis is eenvoudig uit te voeren (voldoende ruimte om een goede ontsluiting te realiseren) en ook is het Gewandhuis eenvoudig op te waarderen (voldoende berm aanwezig om weg breder te maken). Enige knelpunt is de ontsluiting Gewandhuis – Molenstraat; aan één zijde is nog aanzienlijk wat berm aanwezig, maar aan de andere zijde is dit beperkt. In het slechtste geval zou één woning uitgekocht en gesloopt dienen te worden.

Voordelen/nadelen ontsluiting via route A2 (Bovenste Huis – Gewandhuis) t.o.v. route A1 (nieuwe verbindingsweg);

- Route A2 sluit direct aan op de rondweg wat zorgt voor een goede afvloeiing van het verkeer. Centrum wordt autoluw, dus weinig verkeer via de Molenstraat naar het centrum te verwachten (c.q. is de bedoeling); zoals verkondigd door de Gemeente werd is het de bedoeling dat de bewoners met de fiets naar het centrum komen en deze route zal daar aan bijdragen!
- Het park (groenvoorziening tussen Dotterbloem en de Driedaagse) heeft een sociale en recreatieve functie. Er wordt veel gewandeld, kinderen spelen er en in de winter wordt er geschaatst. Dit zou allemaal moeten wijken voor een nieuwe verbindingsweg terwijl optie A2 voorhanden is. Dit past ook niet in het opgestelde Groenbeleids- en beheersplan wat door de Gemeente is opgesteld. In het park zijn tevens wadi's aangelegd om overtollig regenwater op te vangen. Een nieuwe verbindingsweg door het park zou tevens ten nadele komen voor de biodiversiteit. Route A1 heeft een grote maatschappelijke impact t.o.v. route A2.
- Verkeersveiligheid komt in het geding bij route A1. Er komt veel fietsende schoolgaande jeugd over de Molenstraat welke deze weg dient over te steken. Tevens gaan kinderen dadelijk spelen in het resterende gedeelte van het park waar de verbindingsweg doorheen loopt wat leid tot gevaarlijke situaties. Een drukke weg ontsluiten in de bebouwde kom moet de Gemeente niet eens willen terwijl er een goede ontsluiting direct op de rondweg (route A2) mogelijk is. Opwaarderen van bestaande wegen die een rechtstreekse ontsluiting om de rondweg hebben, zou de voorkeur moeten hebben t.o.v. een nieuwe verbindingsweg.
- Grote vermindering van het woongenot door een nieuwe verbindingsweg. Het is alom bekend dat een groene leefomgeving positief werkt op de fysieke en mentale gezondheid, deze neemt af door een nieuwe rondweg. Tevens neemt de geluidsbelasting op de woningen grenzend aan de nieuwe verbindingsweg toe, gaat de luchtkwaliteit achteruit en zorgt extra verkeer voor hinder.

- Nieuwe

verbindingsweg levert grote vermindering van het woongenot en waardevermindering van de woningen op welke gecompenseerd moet worden. Bewoners aan het Bovenste Huis hebben in het verleden reeds een compensatie ontvangen voor het opwaarderen van de weg.

- 7 jaar geleden hebben wij meegewerkt aan de ontwikkeling van de Driedaagse. Hierin werd ons een park geschetst tussen de Dotterbloem en de Driedaagse. Dan zijn we nog geen 5 jaar verder en dan wil de Gemeente er al een weg door aanleggen, wat is dit voor korte termijn politiek! Dat er in de toekomst ooit iets wijzigt in je omgeving is te begrijpen, maar niet dat er na 5 jaar al nieuwe plannen worden gemaakt op net ontwikkelde plannen.
- Nieuwe verbindingsweg dient een wijziging bestemmingsplan aangevraagd en doorlopen te worden (met behandeling in te dienen bezwaren).
- Nieuwe verbindingsweg duurer dan opwaarderen bestaande weg(-en).

Gemeente zal in de komende fase een planschade-analyse (c.q. nadeelcompensatie-analyse) maken. Ga er vanuit dat alle opties hierin mee genomen worden (zeker route A2 via het Gewandhuis) zodat de Gemeenteraad een goede beoordeling kan maken.

Zoals aangegeven wordt de planschadeanalyse uitgevoerd door een daarin gespecialiseerd bureau. Mondeling hebben wij tijdens de bespreking verzocht om de planschade-analyse met ons te delen, maar hier werd geen gehoor aangegeven. Attendeer de Gemeente erop om een goed en volledig dossier te overhandigen aan het gespecialiseerde planschade bureau, om hogere planschades bepaald door een ander gespecialiseerd bureau te voorkomen.

[Redacted text block]