



# VOORSTEL AAN DE RAAD

Voorstel van: College van burgemeester en wethouders  
Portefeuillehouder: Wethouder A.J.P.M. van Eert  
Commissie: Wonen en Werken

**Documentnummer**  
661642

**Zaaknummer**  
654898

Datum voorstel: 3 april 2025

## Onderwerp: varianten Waterval in de oost-westverbinding

### Inleiding

Afgelopen najaar heeft de raad ingestemd, aangevuld met een amendement, met het uitwerken van het voorkeurstracé van het College voor de oost-westverbinding. Dat voorkeurstracé wordt nu uitgewerkt tot een definitief schetsontwerp, waarbij advies wordt ingewonnen bij de klankbordgroep. In het amendement van de raad van 14 november 2024 heeft de raad opdracht gegeven om verschillende varianten voor de inrichting van de Waterval. Tijdens deze raadsvergadering is toegezegd dat de Raad hierover geïnformeerd wordt door middel van een memo. Met dit raadsvoorstel presenteren wij de uitkomsten uit dit onderzoek. Hiermee kan er een definitief tracé worden vastgesteld rondom de Waterval, zodat er een definitief schetsontwerp kan worden gepresenteerd in juli. Met dit advies leggen wij u de variantenbeoordeling voor en adviseren wij u over de vervolgstappen.

### Geadviseerd besluit

1. Kennis te nemen van het rapport 'Variantenstudie Waterval';
2. Concluderen dat een nieuwe oostelijk verbindingsweg niet bijdraagt aan de voornaamste opgave van de verkeersdoelen, en ook op basis van ruimtelijke impact en procedure haalbaarheid moet afvallen;
3. Concluderen dat de oplossing op De Waterval gevonden moet worden;
4. Kennis te nemen van de aandachtspunten bij de varianten fietsbrug en fietstunnel maar deze eerst met de omgeving te bespreken voor hier definitieve conclusies aan te verbinden.

### Toelichting

#### 1. Aanleiding

Op 14 november 2024 heeft de raad, aangevuld met een amendement, besloten om het tracé A1 voor de oost-westbinding, uit te werken tot schetsontwerp. De schetsen worden op dit moment opgesteld. Om de juiste input vanuit de omgeving te krijgen wordt er samengewerkt met een klankbordgroep. De schetsen komen in juli ter beoordeling naar de raad.

Uit het amendement volgt het onderzoek naar de haalbaarheid, effecten, kosten en tijdlijnen voor de volgende opties:

- Tracé om de sportvelden heen voor autoverkeer;
- Fietsbrug over de Waterval;
- Fietstunnel onder de Waterval door;
- Waterval als fietsstraat.

Het onderzoek is opgesteld door Kragten. In dit onderzoek zijn vijf opties onderzocht; de basisinrichting met fietsoversteken, oostelijk tracé om de sportvelden, de fietsbrug, de fietstunnel en de fietsstraat.

## 2. Conclusie rapport

In de onderstaande matrix is de conclusie uit het rapport weergegeven. De uitgebreide onderbouwing hiervan is terug te lezen in het rapport zelf (zie bijlage 1). De conclusie hiervan is weergegeven op basis van een zevenpuntsschaal:

- Variant scoort aanzienlijk slechter dan de huidige situatie
- Variant scoort duidelijk slechter dan de huidige situatie
- 0/- Variant scoort iets slechter dan de huidige situatie, maar de impact is relatief beperkt
- 0 Variant scoort (nagenoeg) neutraal
- 0/+ Variant scoort iets beter dan de huidige situatie, maar de impact is relatief beperkt
- + Variant scoort duidelijk beter dan de huidige situatie
- ++ Variant scoort aanzienlijk beter dan de huidige situatie

De optie 'fietsstraat' is niet in de tabel opgenomen. In het rapport wordt aangegeven waarom deze variant al voor deze analyse afvalt. Dit komt omdat de Waterval en het gebruik van deze weg niet past bij een fietsstraat. De richtlijnen waaraan een fietsstraat moet voldoen, zoals bijvoorbeeld meer gebruik door fietsers dan door motorvoertuigen, wordt hier niet gehaald. Op basis van de inrichtingsprincipes van een fietsstraat en de werkelijke situatie op de Waterval is er voor gekozen om deze variant niet tot in detail uit te werken.

Tabel 1

	Basisvariant, herinrichten Waterval	Nieuwe oostelijke verbindingsweg	Fietsbrug	Fietstunnel
Bijdrage aan beoogde verkeersdoelen (afname verkeer centrumroute)	+	-	+	+
Verkeersveiligheid	+	++	+	+
Ruimtelijke impact (grondeigendom)	0	--	-	0/-
Ruimtelijk/visuele impact (landschappelijke inpassing)	0	-	--	0/-
Kosten	0/-	-	-	--

Uit de tabel blijkt dat de verkeersveiligheid bij iedere variant ten minste beter scoort ten opzichte van de huidige situatie.

Verder blijkt uit de tabel 1 dat de basisvariant negatief scoort op kosten, omdat er aanpassingen aan de weginrichting gedaan moeten worden. De nieuwe oostelijke verbindingsweg scoort negatief op de bijdrage aan de beoogde verkeersdoelen, omdat er meer verkeer weer voor het centrum zal kiezen in plaats van de oost-westverbinding. Verder is de ruimtelijke impact van deze variant zeer negatief, er moeten immers flinke stukken grond worden aangekocht. Groen verdwijnt voor de weg, wat een negatieve score voor de ruimtelijke/visuele impact geeft. Belangrijk negatief punt is dat nut en noodzaak van een zo stevige ingreep lastig te onderbouwen zijn, wat zorgt voor procesrisico's. Voor de fietsbrug geldt er een groot ruimtebeslag en er moeten ook gronden worden aangekocht. Verder is het bouwwerk erg groot en zal leiden tot een stevige landschappelijke inpassing. Ook hier leveren de kosten een negatieve score op. De fietstunnel variant scoort iets slechter dan de huidige situatie voor grondeigendom, omdat er (tuin)grond moet worden aangekocht, en voor de landschappelijke inpassing, omdat het bouwwerk zichtbaar zal zijn in de ruimte. De kosten hebben een zeer sterke invloed op de score van deze variant, omdat deze erg hoog zijn.

### 3. Samenhang met beleid

De conclusies laten zien dat het verkeerskundige effect, namelijk de bijdrage aan de beoogde verkeersdoelen, enkel bij de variant oostelijk om de sportvelden verslechtert. Deze variant zorgt er namelijk maar zeer beperkt voor dat er minder verkeer door het centrum rijdt. Dat is niet het uitgangspunt van de oost-west oplossing. Het gaat in tegen de actie die in het Gemeentelijk Verkeer – en Vervoersplan is vastgesteld, om het centrum af te waarderen en her in te richten. Ook strookt dit niet met de centrumvisie, waarin is opgenomen dat het centrum niet voor doorgaand verkeer bedoeld is en het centrum een verblijfsruimte zou moeten zijn. Deze variant draagt dus niet bij aan de ambitie en visie die raad heeft vastgesteld. Bij het realiseren van een verbinding van de oostkant naar de westkant van Boekel, waarbij doorgaand verkeer gebruik maakt van deze nieuwe randstructuur, past verkeerskundig gezien geen tracé oostelijk om de sportvelden. Het realiseren van een tracé oostelijk om, is geen oplossing voor het oorspronkelijke opdracht voor de Mobiliteitsplan, namelijk een herziening op de verkeersstromen door de gemeente Boekel. Dat betekent dat er geadviseerd wordt om de variant oostelijk om de sportvelden niet mee te nemen in de verdere keuze voor uitwerking van het tracé voor de oost-westverbinding.

De overige opties, de fietstunnel, fietsbrug en de basisinrichting, zijn voorstelbaar met elk zijn eigen voor-en nadelen. Puur cijfermatig lijkt de basisvariant het best te scoren, en uit de conclusie van het rapport blijkt de veiligheid bij de drie overgebleven varianten hetzelfde te scoren. Vanuit de samenleving is de roep om veiligheid boven alles te stellen groot. Om daar gevoel bij te krijgen en om dit op een juiste manier procesmatig in te vullen stellen we voor om -voordat er definitief gekozen wordt- met de omgeving nog eens het gesprek te voeren over de drie resterende varianten. Daarbij moeten deze nogmaals tegen elkaar worden afgewogen op veiligheid, ruimtelijke impact en kosten. Met het raadsvoorstel voor 4 juli 2025 zal hier, inclusief advies van de klankbordgroep, een definitieve keuze worden voorgelegd aan de Raad door het College.

#### **Financiën**

Dit voorstel heeft geen directe financiële gevolgen. Uiteraard is de keuze maatgevend voor het benodigde krediet. In de afweging tussen de varianten zijn de kosten van belang maar niet doorslaggevend. Bij het volgende besluit wordt, zoals al aangegeven, een keuze gemaakt over de veiligheidsmaatregelen op de Waterval. Hier worden de financiële gevolgen meegenomen.

#### **Effecten BTW-BCF-VPB**

niet van toepassing.

#### **Participatie**

Voor het opstellen van de schetsen van de oost-westverbinding is een klankbordgroep opgesteld. Tijdens de bijeenkomst van 10 maart 2025 zijn ook de uitkomsten van dit rapport besproken. Het verslag van dit gesprek is te vinden in de bijlage.

#### **Alternatieven**

Het rapport en dit advies zijn helder. Op basis van het rapport zijn -met uitzondering van de oostelijke verbindingsweg- alle varianten denkbaar. Daarom gaan ook nogmaals met de omgeving in overleg alvorens definitieve keuzes te maken.

#### **Communicatie/publicatie**

De uitkomst van dit besluit wordt gedeeld met de klankbordgroep en worden gedeeld op de gebruikelijke (social) mediakanalen.

#### **Uitvoering/Vervolg**

Met dit besluit wordt er verder gewerkt aan de schetsontwerpen voor de oost-westverbinding.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Boekel

De secretaris

De burgemeester

J.G. Marcic

C.J.M. van den Elsen

**Bijlage(n)**

1. Rapport Variantenstudie Waterval
2. Verslag klankbordgroep 10 maart 2025
3. Raadsbesluit