



VOORSTEL AAN DE RAAD

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

Documentnummer
669352

Zaaknummer
654898

Datum voorstel: 3 juli 2025

Onderwerp: Schetsontwerp oost-westverbinding

Inleiding

In november 2024 heeft de gemeenteraad het voorkeustracé voor de oost-westverbinding vastgesteld. Binnen het voorkeustracé zijn de afgelopen maanden de schetsontwerpen opgesteld door bureau Kragten. Dit is gedaan door middel van de verkeerskundige – en technische kennis van het bureau, reeds opgedane kennis van de verkeersstromen en wensen in Boekel binnen dit langdurige proces, verkennend onderzoek naar ecologie en geluid en een uitgebreid participatieproces.

Met het akkoord op dit voorstel kan er een ruimtelijke procedure voor de oost-westverbinding opgestart worden, die daarna tot realisatie kan leiden. Met het realiseren van de oost-westverbinding wordt er een oplossing geboden voor de vastgestelde verkeersproblematiek in Boekel, met name in het centrum. Deze doelstelling uit het Gemeentelijk Verkeer-en Vervoerplan komt onder druk te staan door het aangenomen amendement van de gemeenteraad van 3 april jl., waarbij niet gekozen is voor een flinke afname van verkeer in het centrum. Het vervolg van dit amendement wordt toegelicht in de memo 'Oost-om Sportpark', die als bijlage van dit voorstel is opgenomen. In dit voorstel presenteren wij u de schetsen voor de oost-westverbinding, een eerste stap om de verkeersproblematiek in Boekel aan te pakken.

Geadviseerd besluit

1. De voorgestelde schetsontwerpen vast te stellen voor de oost-westverbinding, inhoudende dat;
A Voor de aansluiting Driedaagse – Molenstraat wordt gekozen voor het middelste tracé;
B Voor de aansluiting Driedaagse – Bovenstehuis wordt gekozen voor het noordelijke tracé;
C Voor de Waterval als tijdelijke maatregel wordt gekozen voor het complete ontwerp zoals deze eerder zijn gepresenteerd als verkeersveilige oplossing;
2. Deze oplossingen te gebruiken als basis voor de op te starten planologische procedure en hiervoor €30.000 beschikbaar te stellen.

Toelichting

1.1 De schetsontwerpen zijn opgesteld met inachtnaam van het amendement van 14 november jl.

Afgelopen najaar heeft de Raad het voorkeustracé vastgesteld, met een aanvullend amendement. De punten uit het amendement zijn meegenomen in het opstellen van de schetsontwerpen. Zo is het behoud van groen een belangrijk uitgangspunt geweest. Het compenseren en herplanting is een onderdeel van de volgende stap. Wij wijken gemotiveerd af van de wens om zoveel mogelijk gebruik te maken van de bestaande verharding Rosollemolen. De letterlijke invulling van deze wens geeft te veel problemen op het kruisingsvlak bij de Molenstraat.

Verder is er bij het opstellen van de ontwerpen gekeken naar de noodzaak en mogelijkheid voor een vrijliggend fietspad. Bij de tracés waarbij de aantallen fietsers en motorvoertuigen voldoende zijn voor

deze optie, is dit meegenomen in het ontwerp. Dat is bijvoorbeeld het geval bij het zuidelijke gedeelte van Bovenstehuis.

Voor het participatieproces is een klankbordgroep opgesteld. Doel daarvan is geweest om informatie vanuit de directe omgeving in het project te krijgen. Tevens werden de deelnemers meegenomen in de afwegingen die gemaakt moesten worden om tot een ideaal ontwerp te komen. Hiervoor zijn drie bijeenkomsten geweest, waar een groep van 25 aanwonenden/ betrokkenen meegenomen zijn in het opstellen van de schetsen. Hun reacties, opmerkingen en wensen zijn afgewogen en zo mogelijk meegenomen. De verslagen van deze bijeenkomsten zijn in de bijlage opgenomen.

Ten slotte is de afsluiting naar de Vlonder vanaf de Molenstraat onderzocht en meegenomen in de ontwerpen. Bij het opstellen van de ontwerpen bleek deze aansluiting niet in iedere optie nog mogelijk te zijn. Uit de klankbordgroep werd hier overwegend positief op gereageerd, omdat de veiligheid van fietsers hiermee verbeterd wordt. Verderop in dit voorstel komen we hier nog op terug.

De schetsen kunnen gevonden worden in het rapport en de bijbehorende bijlagen.

1.1a Voor de verbindingsweg driedaagse geldt dat het middelste tracé het minste geluidsoverlast veroorzaakt voor omwonenden en het tracé zowel ten noorden als ten zuiden ruimte overlaat tussen de weg en de woningen.

Binnen het zoekgebied over de Driedaagse zijn drie varianten uitgewerkt. De effecten op de geluidsbelasting van de woningen op de begane grond zijn in kaart gebracht. Daaruit blijkt dat de grenswaarde, dus de geluidswaarde die niet overschreden mag worden (70 dB), in geen van de tracés overschreden wordt. Dat geldt niet voor standaardwaarde (53 dB), de waarde die in ieder geval aanvaardbaar is en waarbij de kans op gezondheidsschade klein is. In ieder van de drie tracés wordt deze standaardwaarde, zonder maatregelen, (minimaal) overschreden. Hier kunnen dus nog geluidswerende maatregelen genomen worden. Het bevoegd gezag mag meer geluid dan de standaardwaarde als aanvaardbaar beoordelen.

Uit deze eerste geluidsanalyse blijkt dat bij de meest noordelijke variant 5 woningen te maken krijgen met een overschrijding van de standaardwaarde (maximaal 59 dB), bij het middelste tracé geldt dit voor één woning (max 55 dB) en voor het zuidelijke tracé zijn dit 4 woningen (max 56 dB).

De meest noordelijke variant sluit aan op de bestaande weg de Rosollemolen, zoals in het amendement meegegeven is. Deze variant zorgt voor een ongewenste bocht in het tracé, waarmee de ontwerpsnelheid 30/ 35 km per uur wordt. Dat zorgt ervoor dat automobilisten moet afremmen, wat niet bevorderlijk is voor de doorstroming en veiligheid. Verder is er voor deze weg meer asfalt nodig en gaat er meer groen verloren. De weg snijdt het groengebied over de hele lengte. Verder is de aansluiting op de Molenstraat niet optimaal inpasbaar bij de noordelijke variant, de weg snijdt namelijk het perceel 'Molenstraat 8'. De aansluiting met de Vlonder blijft wel inpasbaar.

Het tweede tracé wat is onderzocht is, is het tracé precies door het midden van het gebied de Driedaagse. Daarmee gaat het tracé dwars door de groenzone, maar ligt wel van beide woningrijen vandaan. Daarmee is er ruimte om aan weerszijde ruimte beschikbaar om groene inrichting robuuster te maken. De ontwerpsnelheid voor deze variant is 40/ 45 km per uur, wat het tracé bevordert. De aansluiting met de Vlonder is inpasbaar, maar niet ideaal.

Het derde, meest zuidelijke tracé loopt rechtdoor vanaf plan de Burgt naar de Molenstraat. Het is mogelijk om hier een lage geluidswal (één meter) te plaatsen, die een deel van het zicht kan wegnemen. De weg Dotterbloem ligt namelijk hoger dan de wadi waar de weg komt te liggen, en zorgt daarmee voor een natuurlijke afscheiding. De rest van het gebied blijft beschikbaar om groener te

maken. De aansluiting op de Molenstraat van de nieuwe verbindingsweg zorgt ervoor dat de aansluiting met de Vlonder niet meer mogelijk is. De ontwerpsnelheid in de aansluiting met de Molenstraat is 45/ 50 km per uur, waarmee het tracé zo optimaal mogelijk gebruikt wordt om automobilisten over de verbindingsweg te sturen, in plaats van rechtdoor door het centrum.

Het College kijkt in de keuze voor het voorkeurstracé gemotiveerd af van het voorkeurstracé uit het rapport van Kragten en kiest voor het alternatief wat gepresenteerd is. Op basis van de reacties vanuit de klankbordgroep – waarbij het middentracé door een meerderheid werd bestempeld als de ‘gouden middenweg’—en de geluidbelasting voor een aantal woningen heeft het College gekozen voor het middelste tracé.

1.1b De meest noordelijke aansluiting op Bovenstehuis zorgt voor een zuiniger grondgebruik en maakt meer woningbouw mogelijk.

Verderop het tracé van de oost-westverbinding sluit de nieuwe verbindingsweg aan op Bovenstehuis. Hier zijn twee varianten van de weg uitgewerkt. De ene variant loopt langs de watergang, de andere variant loopt door plangebied Burgt fase 2 en komt uit ten zuiden van Bovenstehuis 3.

Verkeerskundig gezien is de meest zuidelijke optie net wat beter. Deze variant maakt geen afbuiging naar het noorden, waardoor gebruikers minder geneigd zijn alsnog te kiezen voor Bovenstehuis. Die effecten zijn echter minimaal.

Echter zorgt de zuidelijke optie wel voor een doorsnijding van plan De Burgt fase 2a. Dit heeft tot gevolg dat er ongeveer 30 huizen minder gebouwd kunnen worden in dit plan. Het gebied waar de noordelijke variant in zou komen te liggen, is een spuitzone. Dat betekent dat daar sowieso geen woningen gebouwd mogen worden. Uitgaande van optimaal ruimtegebruik betekent dat dat de spuitzone geschikt is voor het aanleggen van een weg. Optimaal ruimtegebruik is ook beleid van de provincie. Met de noordelijke weg ontstaat er een natuurlijke rand om de Burgt fase 2a.

Uit de klankbordgroep kwamen zorgen naar voren over sluipverkeer over de Waterdelweg bij een noordelijke aansluiting. Op dit moment rijden er zo'n 600 voertuigen over de Waterdelweg. In het gehanteerde verkeersmodel is al gerekend met een meer noordelijke aansluiting. Daarin wordt de toename van verkeer via de Waterdelweg als zeer gering aangegeven.

1.1c Om de Waterval veilig in te richten, zijn er stevige maatregelen nodig.

De veiligheid op de Waterval voor met name langzaam verkeer is al langer onderwerp van discussie. In de vorige raadsvergadering is er een veilig ontwerp gepresenteerd voor een veilige fietsoversteek voor bewoners vanuit de Zijp, de Donk en vanaf de Statenweg/Donkstraat. In het geamendeerde voorstel is verzocht te kijken naar een tijdelijke inrichting van de Waterval. Dit is ook in de klankbordbijeenkomst besproken. Daarin was een grote meerderheid, ook in een tijdelijke situatie, voor het omklappen van het fietspad. Ook verkeerskundig gezien zorgt deze maatregel voor een flinke verbetering van de veiligheid. Alles afwegende adviseren wij nu de aanpassing aan de Waterval die eerder is uitgewerkt. Bovendien kan de tijdelijke situatie, gezien de verwachte procedures bij de oostelijke omlegging, een fikse aantal jaren duren. Daarmee wijken wij in dit voorstel niet af van het ontwerp wat eerder is gepresenteerd, dit blijft namelijk de oplossing voor een veilige overstek op de Waterval. Andere, minder kostbare maatregelen zorgen niet voor een werkelijke verbetering.

2.1 De schetsontwerpen vormen een basis die nodig is voor de ruimtelijke procedure.

De volgende stap richting de realisatie van de oost-westverbinding is de ruimtelijke procedure. Met de vaststelling van de schetsen uit dit voorstel kan de ruimtelijke procedure gestart worden. De verbindingsweg Driedaagse zal als onderdeel bij de ruimtelijke procedure van plan de Burgt fase 2a meegenomen worden. Deze koppeling wordt gemaakt omdat de verbindingsweg onderdeel is van de ontsluiting van de nieuwe woonwijk. Verder moet de bestemming voor het beoogde vrij liggende

fietspad langs Bovenstehuis en de bocht bij Bovenstehuis – Zijp gewijzigd worden. Dit wordt bij het plangebied van de Burgt fase 2a getrokken.

Kanttekeningen

1.1a De variant in het midden van de Driedaagse ligt in het midden en is dus even vervelend voor de wijk ten noorden en ten zuiden van de weg.

Echter wordt hiermee de groenzone doormidden gesneden, in plaats van dat er één vlak robuuster kan worden gemaakt. De aansluiting en doorstroming is optimaler bij de meest zuidelijke variant.

1.1b Bouwen van woningen weegt niet op tegen de minpunten van de noordelijke aansluiting op Bovenstehuis.

Landelijk hebben we te maken met een grote woningnood. Dit geldt ook voor Boekel; er is grote vraag naar woningen in ons dorp. Veel inwoners kijken uit naar de bouw van de Burgt fase 2 en hopen hier hun nieuwe woning te vinden. We verwachten ongeveer 30 woningen minder te kunnen bouwen met een zuidelijke aansluiting op Bovenstehuis. De keuze voor 30 woningen minder bouwen dan mogelijk is strookt niet met ons beleid.

Verder ligt er ook een financiële opgave rondom de Burgt fase 2. Er liggen verschillende bouwclaims bouwclaims en zones waar geen woningen mogen komen zoals de Peelrandbreuk en spuit- en geurzones. Om de diverse doelgroepen te kunnen huisvesten is iedere woning (uitgeefbare grond) relevant. Daarbij wil je in het kader van zorgvuldig ruimtegebruik deze hinderzones gebruiken om niet-gevoelige functies zoals wegen in te laten landen.

Ook zorgt de weg met een stevige verkeersfunctie door het plangebied voor nadelige effecten op de leefbaarheid in het nieuwbouwplan. Geluid, fijnstof en uitlaatgassen worden dichterbij de nieuw te bouwen woningen gebracht.

1.1c De kosten voor de maatregelen op de Waterval zijn ongeveer 7 ton.

Er kan gekozen worden voor maatregelen die minder duur zijn. Hiermee wordt er niet gekozen voor de oplossing voor de verkeersveiligheid op de Waterval. Verkeersborden of extra verlichting hebben maar beperkt effect en zorgen niet voor de gewenste verbetering van de verkeersveiligheid.

Financiën

Met dit voorstel wordt voorgesteld om €30.000 euro beschikbaar te stellen voor de ruimtelijke procedure van de oost-westverbinding. Voor enkele delen van het tracé moet de bestemming gewijzigd worden. Dit wordt meegenomen in de TAM-Omgevingsplan voor de Burgt fase 2a. Vanuit de grondexploitatie van de Burgt is hier geen geld voor gereserveerd. Deze kosten worden meegenomen in de bestuursrapportage van 2025.

Wanneer de ruimtelijke procedure succesvol doorlopen is, is de volgende stap realisatie van de oost-westverbinding. Zoals al eerder is gecommuniceerd (raadsvoorstel Oost-westverbinding, 27-08-2024), heeft Kragten een kostenindicatie opgesteld. Naar verwachting liggen de realisatiekosten van tracé A1 tussen de €2.100.000 en €3.200.000. Dit is exclusief planschade. In het grondcomplex de Burgt fase 1 en de Burgt fase 2 is €750.000 geraamd (begroot). Het resterende deel zal in de algemene dienst dienen te worden verwerkt. Deze wordt meegenomen in het Meerjarenuitvoeringsprogramma (MUP) van het Mobiliteitsplan. Naar verwachting wordt het MUP eind dit jaar vastgesteld en worden de kosten meegenomen in de voorjaarsnota van 2026.

Participatie

Om tot een weloverwogen voorstel met schetsontwerpen te komen, is er een klankbordgroep opgesteld. Verder heeft er een informatieavond plaatsgevonden waar iedereen welkom was.

Communicatie/publicatie

De uitkomsten en gevolgen worden gedeeld via de projectenpagina.

Uitvoering/Vervolg

Met de vaststelling van de schetsen kan de volgende stap in dit proces gezet worden. De volgende stap in dit proces is de ruimtelijke procedure voor enkele delen van het tracé. Voor enkele delen van het tracé moet de bestemming gewijzigd worden. Dat geldt voor de verbindingsweg tussen de Molenstraat en Bovenstehuis, en voor het fietspad langs Bovenstehuis. Deze gronden worden meegenomen in het plangebied voor de Burgt fase 2a, zodat hier één TAM-Omgevingsplan voor opgesteld kan worden.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Boekel

De secretaris

De burgemeester

J.G. Marcic

C.J.M. van den Elsen

Bijlage(n)

1. Oost-westverbinding Ontwerptoelichting, Kragten
2. Bijlagen bij Ontwerptoelichting
3. Verslagen klankbordgroep
4. Memo oost-om Sportpark
5. Raadsbesluit