



GEMEENTE BOEKEL

DISCUSSIONOTA VOOR DE RAAD

Datum	:	22 oktober 2019
Voorstel van	:	college van burgemeester en wethouders
Onderwerp	:	Onderzoek verkeersafwikkeling oost-west route
Portefeuillehouder	:	Marius Tielemans

Samenvatting:

Als gevolg van de aanleg van de randweg, de centrumvisie, de ontwikkeling van plangebied De Burgt en de al bestaande verkeersproblemen binnen enkele buurten wordt een onderzoek opgestart naar eventuele alternatieven voor het verkeer op de oost-west route. In deze discussienota leggen wij u de te onderzoeken varianten voor en informeren wij u over het proces. Op basis hiervan vernemen wij graag welke aanvullende varianten of aandachtspunten raadsbreed worden meegegeven.

Voorgesteld besluit:

Niet van toepassing.

Voorstel is dat u op basis van deze input met elkaar het gesprek aangaat en het college input geeft middels raadsbreed gedragen varianten of aandachtspunten.

Inleiding/probleemstelling:

Als gevolg van de aanleg van de randweg, de centrumvisie, de ontwikkeling van plangebied De Burgt en de al bestaande verkeersproblemen binnen enkele buurten is er behoefte aan een uitspraak over de gewenste routing van het verkeer op de oost-west route.

De centrale vraag daarin is "hoe krijgen we het verkeer vanuit het oosten (Venhorst-Huize Padua) zo snel mogelijk op de randweg".

In onze memo van 19 september hebben we, verwijzend naar onze presentatie van 10 september, uiteengezet hoe we dit aan willen pakken en welke alternatieven we willen onderzoeken.

U heeft aangegeven graag met elkaar in discussie te gaan over de mogelijke alternatieven. Daarvoor heeft u ons verzocht dit onderwerp te agenderen op 31 oktober. Met dit voorstel geven wij u input voor uw debat.

Relatie met eerdere besluitvorming:

Diverse besluiten inzake de randweg en ontwikkeling De Burgt.

Beoogd resultaat:

Doel is een vlotte verkeersafwikkeling op de oost-west route waarbij ook bestaande problemen in enkele woonstraten worden aangepakt.

Keuzemogelijkheden:

Er valt te kiezen.

Ten eerste of we dit onderzoek wel of niet opstarten. Gezien de problematieken in de bestaande situatie die worden versterkt met onze uitbreidingen adviseren wij om wel te onderzoeken.

Ten tweede, wat te doen met de resultaten. Welke keuze maken we straks. Dat wordt onderwerp van toekomstig advies en bestuurlijke behandeling.

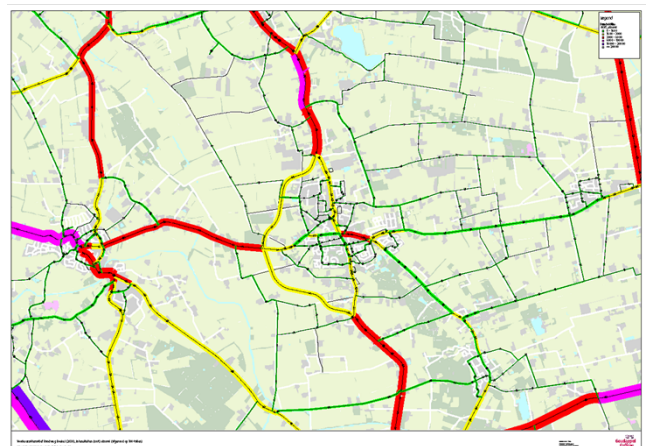
Argumenten:

Tijdens de thema avond van 10 september jongstleden hebben wij u daarover geïnformeerd. De presentatie is als [bijlage 1](#) bijgevoegd.

Probleemstelling

- Randweg: Door de aanleg van de randweg wordt het verkeer op de noord-zuid as goed gefaciliteerd. De aanleg heeft echter ook enkele minder gewenste effecten. Zo is de verwachting dat het verkeer op de routes Goor, de Bovenstehuis en Peelstraat toeneemt. Bij de besluitvorming inzake de randweg is afgesproken het probleem Goor zo groot was dat dit direct opgelost moest worden. Besloten is de huidige spitsafsluiting een permanent karakter te geven. De problemen op Bovenstehuis en Peelstraat waren beperkter. Daar zien we een toename van $\pm 10\%$. Afgesproken is daar een vervolgonderzoek naar te doen en op basis daarvan keuzes te maken. Dat gaan we nu doen.
- Bestaand gebruik van de Beatrixlaan, de Bovenstehuis en de Wilhelminastraat: Deze buurten zijn al enkele jaren met de gemeente in overleg over de huidige verkeersdruk. Deze straten liggen op de routing van het oost-west verkeer. Voor de Bovenstehuis wordt het ervaren probleem door de randweg nog eens versterkt. Met die buurten is afgesproken dat hun vraag onderwerp zou worden van een nadere studie conform toezegging bij de randweg. Dat is nu aan de orde.
- Gebiedsontwikkeling De Burgt: Door de bouw van 600 woningen rondom de Burgt zal de verkeersdruk toenemen. Sluiten we aan op de bestaande infra dan zal dit met name in de Beatrixlaan en de Bovenstehuis worden gevoeld. De verkeersafwikkeling was nadrukkelijk onderwerp bij de klankbordgroep in het kader van het vlekkenplan De Burgt. Daar is de wens uitgesproken het verkeer rondom het plangebied af te werken. Om daar de goede keuzes in te kunnen maken is behoefte aan onderzoek.
- Gebiedsvisie centrumontwikkeling: In de centrumvisie 2010 wordt de wens uitgesproken voor meer parkeren en minder doorgaand verkeer in het centrum. Ook bij de plannen zuidwand en bij de nu lopende centrumvisie wordt deze wens herhaald. Het centrum ligt op de oost-west as. Verkeerbeperkende maatregelen hebben hun effect op andere routes. Met name de woonstraten Wilhelminastraat en de Helfrichstraat-Irenestraat zijn dan in beeld als alternatief voor het verkeer. Om hierin de juiste keuzes te kunnen maken is behoefte aan onderzoek.
- Sluipverkeer in de noordoost kwadrant: Er bereiken ons klachten over sluipverkeer in de noordoost kwadrant (boven de Statenweg, oostelijk van de Volkelseweg). Bewoners ervaren sinds de ombouw van de Statenweg naar 60 km/uur een toename van (sluip) verkeer. Er is behoefte aan een analyse van deze ervaring en een eventuele aanpak van ongewenste verkeersbewegingen.

Om een indruk te geven van het huidige gebruik is als bijlage 1a het voorspelde gebruik van het wegennet rondom Boekel in 2030 weergegeven. Dat is in een situatie met de randweg en met een afsluiting van het Goor. Hiernaast is die afbeelding verkleind weergegeven. Helder is hoe de verkeersstromen verlopen indien we geen maatregelen nemen. Dit is nog



gebasseerd op het oude verkeersmodel (2013). Het recentste model laat iets hogere intensiteiten zien.

Oplossingsrichtingen:

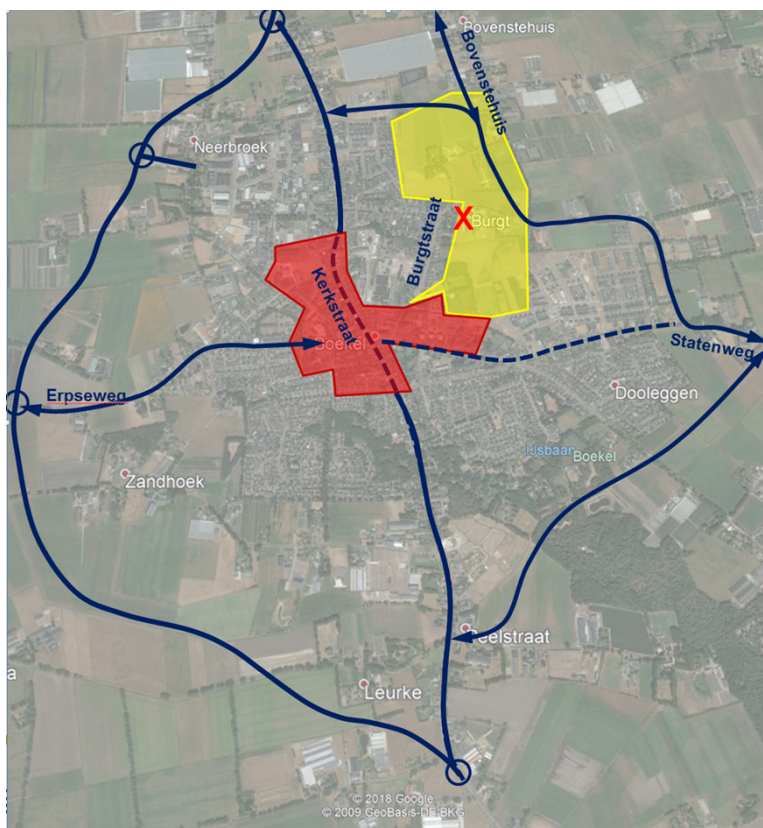
Zoals hierboven geschetst is de behoefte aan onderzoek nadrukkelijk aanwezig en vloeit die voort uit besluiten uit het verleden. Om op alle 5 de geschetste vraagpunten antwoord te kunnen geven is het nodig dit onderzoek breder op te zetten.

Het onderzoek zal starten met de basis. Wat verwachten we aan gebruik in 2030 met de nu bekende ontwikkelingen. Daarbij gebruiken we het zojuist gereed gekomen Brabantmodel 2030. We beschouwen wat er gebeurt indien we geen maatregelen nemen.

Vervolgens kijken we naar alternatieven. We berekenen wat die alternatieven voor gevolgen hebben op de verkeersstromen. Dit kan variëren van het afwaarderen of opwaarderen van bepaalde wegen, het toevoegen van remmende maatregelen, het anders laten lopen van wegen tot en met complete afsluiting of aanleg van nieuwe stukken weg.

Daarbij is het vooral van belang te weten welke alternatieve worden onderzocht. In de presentatie van 10 september hebben wij u de te onderzoeken alternatieven uitgelegd. Onderstaand zijn deze kort geschetst:

1. De 0 variant. We kijken hoe de situatie in 2030 als we geen maatregelen nemen. Hierin wordt later een knip in de Burgt opgenomen. Dat om de ongewenste effecten van plan De Burgt te voorkomen.
2. Ontsluiting Noordoost. Dit is het meest voor de hand liggende alternatief voor de 0 variant. Er wordt gebruik gemaakt van bestaande infra waardoor de kosten beperkt kunnen blijven. Verder geeft deze variant op voorhand het beste invulling aan de bestaande verkeersbewegingen die met name op de noordoost relatie zitten. Hierbij wordt het verkeer vanaf de Statenweg via De Waterval, Zijp en Bovenstehuis omgeleid. Deelvarianten (2a, b en c) hierin zijn afwikkeling via Peelsehuis, de Gewandhuis of een nieuwe structuur direct ten noorden van plan De Burgt.
3. Ontsluiting zuid. Hierin wordt een nieuwe structuur aangelegd tussen Statenweg en de kruising Peelstraat-Gemertseweg. Op voorhand niet een heel logische variant. Veel nieuwe infrastructuur (duur) door een gebied dat bij de randweg vanwege natuurwaarde juist is gespaard. Ook is de oost-zuid relatie qua verkeersstromen relatief beperkt.



In variant 1 gaan we uit van de huidige snelheidsregimes met een afwaardering van de N605 in het komgebied (Helfrichstraat-Vlonder) naar 30km/uur. Bij variant 2 en 3 wordt de bestaande infrastructuur afgewaardeerd om de gewenste effecten te realiseren. Daarbij zal ook de route door het centrum (Sint Agathaplein) autoluw worden gemaakt.

Er zijn natuurlijk heel veel meer varianten denkbaar. Gezien de aansluiting op bestaande infrastructuur en de (financiële) uitvoerbaarheid denken wij echter hiermee de meest voor de hand liggende varianten in beeld te hebben. Gaandeweg het proces wordt duidelijk of we eventueel nog een alternatief op een variant willen/moeten toevoegen.

Vervolgstappen:

Het vervolg van dit proces zien wij dan als volgt: (globale planning)

1. College besluit over de te onderzoeken alternatieven (Na input raad); november 2019.
2. Eerste onderzoek en doorrekening verkeerskundige effecten; november 2019.
3. Terugkoppeling naar betrokken buurten; december 2019
4. Uitwerken eerste resultaten en opnieuw verkeerskundig doorrekenen.
5. Concept rapportage opstellen met beoordeling effecten verkeer en een Quick scan op milieu, RO, economisch en financieel: voorjaar 2020.
6. Terugkoppeling naar buurten en bestuur medio 2020.

Afhankelijk van de gemaakte keuzes zal het vervolgproces worden vormgegeven.

Financiële gevolgen en dekking:

De totale kosten tot en met stap 6 worden geraamd op € 23.500,- Deze zijn als volgt opgebouwd.

- Overkoepelend rapport en projectleiding € 8.000
- Doorrekening varianten (5) basis € 12.500
- Finetunen voorkeursvariant € 3.000

Deze brengen we deels ten laste van de lopende centrumvisie (reeds opgenomen) en deels ten laste van het grondbedrijf.

Risico's:

De risico's bij het onderzoek zijn beperkt.

Communicatie:

Verkeer leeft. Iedereen praat en denkt mee als het over verkeer gaat. Dat maakt dit onderwerp lastig, er ontstaat gemakkelijk weerstand. Dat weerhoudt ons er niet van door te pakken. Door een goede communicatie en het duidelijk aangeven van de planning en proces met de keuzes kunnen we de afweging rationeel te houden. In dit project gaan we dat onder andere doen door een actieve benadering van de buurten. In elk geval worden de genoemde buurten uitgenodigd. Waar mogelijk maken we gebruik van buurtverenigingen. Op gezette tijden zal plenaire terugkoppeling plaatsvinden.

Uitvoering en evaluatie:

Zie vervolgstappen

Voorstel:

Voorstel is dat u op basis van deze input met elkaar het gesprek aangaat en het college input geeft middels raadsbreed gedragen varianten of aandachtspunten.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Boekel
De secretaris de burgemeester

J.G. Marcic

P.M.J.H. Bos

Bijlagen ter inzage:

Bijlagen die zijn bijgevoegd:

- 1 Presentatie 10 september 2019
- 1a Uitsnede verkeersmodel 2013