

Vragen ten behoeve van de commissie wonen en werken dd 30 oktober 2024 agendapunt 5, Oost-West verbinding.

1. Kunt u beamen, Bureau Kragten heeft uitgesproken dat; “het huidige wegennetwerk van Boekel kan het geprognoseerde verkeer van 2030 prima aan”  
De huidige wegprofielen zijn grotendeels qua capaciteit geschikt voor het afwerken van de toenemende verkeersstromen. Qua geluidsbelasting en leefbaarheid zullen echter problemen optreden.
2. Kunt u beamen, Bureau Kragten heeft uitgesproken dat; "We hebben het maar over het dorp Boekel en niet de drukte van een grote stad  
Ja, zie 1.
3. Kunt u beamen, Bureau Kragten heeft uitgesproken dat; “we hebben geconstateerd dat het centrum verkeer voornamelijk bestemmingsverkeer is met een start- of eindpunt in Boekel”  
Nee, Kragten heeft geconstateerd dat dat er nauwelijks sluipverkeer is op de as Boxmeer en Veghel zit. De extra belasting komt voornamelijk voor uit “eigen” verkeer.
4. Kunt u beamen, Gemeente Boekel bij monde van wethouder Henri Willems heeft uitgesproken dat; “De knip in de Beatrixlaan komt er niet, we gaan eerst kijken wat het effect is.  
Ja

Vragen/extra toelichting betreffende de cijfers verkeerstellingen en verkeersintensiteiten:

5. Graag een toelichting gebaseerd op de verkeerscijfers met betrekking tot nut en noodzaak van tracé A1 en ten opzichte van niets doen tot 2030  
Tijdens de thema-avond van 14 mei en tijdens de openbare bijeenkomst van 16 mei heeft Kragten een toelichting op de verkeerscijfers gegeven. Zij hebben aangetoond hoe het verkeer gaat rijden als er niks verandert, en hoe het verkeer gaat rijden als tracé A1 of A2 gerealiseerd worden. Dit is ook terug te lezen in *Verkenning oost-westverbinding: verkeerskundige beoordeling tracévarianten*, gedeeld met de raad via een raadsmemo op 5 juni 2024.
6. Graag een toelichting gebaseerd op de verkeerscijfers van de Nut en Noodzaak van Tracé A1 én A2 ten opzichte van niks doen tot 2030  
Zie vraag 5
7. Toon aan en onderbouw op verkeerscijfers dat Tracé A1 en A2 werkelijk het aantal verkeersbewegingen uit het centrum haalt t.o.v. niks doen tot 2030  
Het verkeersmodel is opgesteld door Goudappel Coffeng, een gerenommeerd bureau op het gebied van verkeersmodellen. Het is een model met een verwachting, maar wij zijn van mening dat dit de beste manier is om een uitspraak te doen over de toekomst.
8. Onderzoek / Onderbouw dat het aantal verkeersbewegingen bij keuze A1 en A2 én niks doen tot 2030 over alle straten van Boekel (inclusief het centrum) GELIJKMATIG verdeeld wordt.  
Dit is gedaan. Dit is terug te vinden in de rapportages.
9. Graag een gedetailleerd onderzoeksresultaat over de verwachte verkeersstromen rondom de voorgestelde ontsluiting tracé A1 / Molenstraat.

De verwachte verkeersstromen per wegvlak bij ieder tracé zijn terug te vinden in de presentatie die gegeven zijn op 14 mei en in *Verkenning oost-westverbinding: verkeerskundige beoordeling tracévarianten*.

10. Zijn er gedetailleerde verkeersstellingen gedaan rond het aantal fietsbewegingen in Boekel? Zo ja, wat zijn dan de cijfers, zo nee waarom niet?  
Voor het opstellen van het Mobiliteitsplan zijn in 2021, 2022 en 2023 fietstellingen gedaan in Boekel. Deze cijfers hebben we dus.
11. Graag een verklaring waarom in alle voorstellen fiets- en gemotoriseerd verkeer over een gezamenlijk gebruikte weg wordt geleid. In geen van de voorstellen is er een gescheiden voorstel van fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer benoemd en naar verwachting dus ook niet overwogen of onderzocht  
Tijdens de informatieavonden is aangegeven dat het probleem met name zit op autobewegingen. In onze oplossingen kijken we zoveel mogelijk naar scheiden van fiets en autoverkeer. De precieze uitwerking van het tracé volgt in het schetsontwerp. Hierin wordt duidelijk of fietspaden gescheiden worden of niet.
12. In hoeverre is er een garantie op de veiligheid van (schoolgaande) fietsers en voetgangers op de Molenstraat? Daarbij een verwijzing naar de Verkeersongevallenkaart, met blauwe punt op Molenstraat, in het GVVP? Zou het risico op ongevallen niet juist groter worden met deze enorme toename aan verkeer op dit ontsluitingspunt?  
Bij de inrichting van het tracé gaan we altijd uit van een verkeersveilige inrichting, met speciale aandacht voor fietsers.
13. Uit welke raadstukken zou blijken dat 'de knip' in de Beatrixlaan wel een raadsbesluit zou zijn?  
Er is geen raadsbesluit genomen over de knip in de Beatrixlaan. Voor de inhoud: zie raadsvoorstel.
14. Graag een verklaring hoe een eventuele 'knip' in de Beatrixlaan tot een vermindering van het bestemmingsverkeer richting het centrum bijdraagt en het aantal verkeersbewegingen in de straten Burgtstraat - Rutger van Herpenstraat – Kerkstraat – Sint Agathaplein tot stand brengt.  
Modelmatig komen deze conclusies uit de berekening. De knip geldt overigens voor Beatrixlaan EN Burgtstraat. Het lijkt ons logisch dat deze knip leidt tot een afname van verkeer naar het centrum.
15. Graag een verklaring hoe een sterke verkeerstoename- en de daarmee samenhangende afname van de verkeersveiligheid bij de voorgestelde tracés door de Bernardstraat worden voorkomen?  
Nogmaals, de knip geldt voor Beatrixlaan EN Burgtstraat. In het rapport en de presentaties is op de kaartjes aangegeven waar de knip komt, als deze gerealiseerd zal worden. Met deze locatie wordt ook de Burgtstraat ontlast en is de Benhardstraat geen route voor autoverkeer naar het centrum. Vanaf de Kerkstraat zal er wellicht meer verkeer naar het Kindpark/sporthal rijden.
16. Wanneer we de mobiliteitsvisie en GVVP nader beschouwen dan wordt het Bovenstehuis ter plaatse van de cluster woningen/bedrijven als "hotspot 4" beschouwd. In hoeverre is er onderzocht / aangetoond dat deze hotspot ontstaat als gevolg van doorgaand verkeer en niet als gevolg van het bestemmingsverkeer van daar aanwezige bedrijvigheid?  
Zie rapportages. De toename komt volgens de modellen echt door ontwikkelingen aan de oostkant van Boekel. Voor ons een logisch gevolg.

17. Eerder is er een voorstel ingediend te onderzoeken wat de verkeerseffecten zijn van invoering van diverse eenrichtingswegen. Graag zouden we de resultaten van het verkeersstroom model berekeningen zien. Mocht dat nog niet zijn onderzocht dit alsnog te doen.

Vanuit verkeerskundig oogpunt is eenrichtingsverkeer een oplossing die kan overwogen als andere alternatieven niet haalbaar zijn of niet bijdragen aan de gewenste oplossing. Het instellen van eenrichtingsverkeer kent namelijk een aantal negatieve aspecten, zeker op drukke (centrum)routes. Verkeer dat niet op betreffend wegvak mag rijden wordt gedwongen om van andere wegen gebruik te maken, die daar niet altijd voor geschikt zijn. Eenrichtingsverkeer leidt vaak ook tot extra omrijdbewegingen. Belangrijk aandachtspunt bij het instellen van eenrichtingsverkeer is de bereikbaarheid voor hulpdiensten, openbaar vervoer en bevoorrading. Ook is het instellen van eenrichtingsverkeer een aandachtspunt voor fietsers op drukkere routes, zeker de wijze waarop deze een veilige plek moeten krijgen in het nieuwe wegprofiel (eenrichtingswegen zijn bij voorkeur smal om hard rijden te voorkomen). Mede om voornoemde redenen achten wij het instellen van eenrichtingsverkeer in het centrum niet haalbaar/wenselijk. Idealiter kies je voor een structurele netwerkoplossing waarbij het wegvak ingericht kan worden op de nieuwe verkeersintensiteiten.

18. In hoeverre is in de verkeersberekeningen meegenomen dat bestemmingsverkeer centrum Boekel, als gevolg van de voorgestelde ‘knip’ een tot wel drie keer langere weg (= onveiliger) door Boekel zal moeten afleggen om tot de bestemming te komen?  
Door de knip zullen automobilisten uit het noordoosten van Boekel een langere weg moeten afleggen, als ze kiezen voor de auto. Voor fiets en voetganger is dit niet aan de orde. Dit bevordert het gebruik van de fiets en is overeenkomstig de ontwikkelvisies Burgt 1 en 2.

Vragen betreffende het behoud van groen, wadi en de peelrandbreuk

19. In hoeverre zijn tot op heden naast de inhoud van het mobiliteitsplan en GVVP ook de visie en inhoud van andere plannen, onderzoeksbureaus en instanties meegenomen. Het huidige plan is voortgekomen uit vastgesteld beleid. Zie strategische visie, centrumvisie en GVVP. Op onderdelen zijn er aandachtspunten die bij de uitwerking hun plek gaan krijgen.
20. Klopt het dat er in de Ontwikkelvisie Fase 2 wij(s)t woningen in de Burgt de komst van deze 50 km/u ontsluitingsweg niet is meegenomen? Zo ja waarom niet. Zo nee, dan graag dit alsnog uitvoeren.  
Zo concreet is de ontwikkelvisie niet. Wel stelt de ontwikkelvisie dat de auto-ontsluiting van de nieuwe wijk naar het oosten en noorden is gericht. Dat past 1 op 1 met ons voornemen.
21. Klopt het dat de komst van deze 50 km/u weg tegen de hele visie van het plan de Burgt “het behoud en beschermen van de peelrandbreuk de rode draad van het plan de Burgt 2” (bron: Ontwikkelvisie Fase 2 Wij(s)twoningen in de Burgt Fase 2) ingaat? Zo ja, wat zijn daar dan de argumenten voor?  
Nee, de Peelrandbreuk is een belangrijke drager van Burgt 2. De weg kruist de breuk en wordt daarop qua techniek en inrichting aangepast.
22. Klopt het dat in het onderzoeksrapport van Landslide Milieu en Advies bureau en in het Convenant Geopark Peelhorst Maasvallei staat dat de gemeente(n) er alles aan zou

moeten gaan doen om de peelrandbreuk te beschermen? Zo ja, wat zijn daar dan de argumenten voor?

Wij doen heel veel om de Peelrandbreuk te beschermen. Brede zones worden vrijgehouden van bebouwing en het terrein wordt aangepast ingericht. Alles gaat te ver, er is altijd een afweging van belangen.

23. Wat zijn de inzichten en adviezen van Landslide Milieu- en Adviesbureau, aansluitend op hun breukenonderzoek in 2019? Is het wellicht verstandig dit bureau de opdracht te geven nader te onderzoeken in hoeverre de komst van de ontsluitingsweg, lopende dwars over de noordzijde van de Burgt fase 2, van invloed is op de peelrandbreuk en de waterhuishouding in ogeschouw nemend de Ontwikkelvisie Fase 2 wij(s)t woningen in de Burgt?

En zou dit onderzoeksbureau dan een conclusie en advies kunnen geven over de ligging van de ontsluitingsweg van de Burgt t.o.v. de peelrandbreuk? Is het niet sowieso verstandig te onderzoeken onderzoeksbureau of het verstandig is om nog meer onderzoek te doen naar de invloed van de weg op de breuk of de invloed van de breuk op de weg?

Landslide is al betrokken bij het opstellen van de nadere ontwikkeling Burgt 2.

24. Wat zijn de standpunten van alle ondertekenaars van het Convenant Geopark Peelhorst Maasvallei (2023-2025), te noemen: 9 gemeenten, waaronder Gemeente Boekel, 2 provincies waaronder Provincie Noord- Brabant en 2 waterschappen waaronder Waterschap Aa en Maas, m.b.t. de keuze voor deze ontsluitingsweg over de peelrandbreuk?

Zie antwoord op vraag 22. Alle partijen spannen zich in. Dat betekent echter niet dat er geen enkele ontwikkeling mogelijk is.

25. Wat is de visie daarop van het Geopark in ogeschouw nemend de lopende UNESCO aanvraag?

Zie antwoord op 24. Het Geopark zelf stelt: “De Unesco vraagt ons hiervoor niet het hele gebied te beschermen waar de breuk loopt. De Unesco stelt enkel dat de plekken waar de breuk zichtbaar aan de oppervlakte komt en die daarnaast wereldwijd uniek zijn beschermd moeten worden. Dit zijn veelal gebieden die al een beschermde status hebben zoals natuurgebieden, beekdalen etc.”.

26. Wat zijn de inzichten en adviezen van de wetenschappelijke raad van het Geopark Peelhorst Maasvallei n.a.v. hun eigen reeds afgeronde studies in hun eigen vakgebieden (Geologie, Cultuurhistorie, Geohydrologie, Klimaatrobuste landschappen en Ecologie, Aardwetenschappen, Landschapsecologie en Cultuurlandschap, Landen watermanagement, Bodemkunde)? Is deze raad al om advies gevraagd over de aanleg van deze ontsluitingsweg over de peelrandbreuk a.d.h.v. de onderzoeken die door de wetenschappelijke raad al gedaan zijn? Is deze raad al de vraag gesteld of het verstandig is om nog meer onderzoek te doen naar de invloed van de weg op de breuk of de invloed van de breuk op de weg? Zo nee, waarom niet.

De wetenschappelijke raad van het Geopark heeft nog geen uitspraken gedaan over dit project. Het Geopark is wel op de hoogte van dit project, zie antwoord 26.

27. Graag het Waterschap Aa en Maas betrokken bevragen mbt het risico op wateroverlast in de omliggende wijken ten gevolge van aantasting van bestaande wadi's en de aanleg van een weg op de wadi's en de toename van slagregen in de toekomst t.g.v.

klimaatverandering?

De aanwezige wadi is slechts voor een zeer beperkt deel nodig (zo'n 10% van het oppervlak) voor waterberging bij hevige regen. Bij de nadere uitwerking is hier aandacht voor. Bij deze nadere uitwerking wordt het Waterschap betrokken.

28. 3.10 Het collectief de Driedaagse heeft regelmatig geprobeerd contact te leggen met Dhr. Ernest de Groot bestuurslid van Waterschap Aa en Maas en Geopark Peelhorst Maasvallei. Er is op twee mails en twee telefoontjes naar 15 geen reactie geweest. Graag horen wij waarom dit niet is gebeurd.

Voor deze vraag moet u bij het Waterschap zijn.

29. Uitgangspunt bij voorstel tracé A1 is om de wadi`s uit Park De Driedaagse te verplaatsen. In hoeverre is het mogelijk om de wadi`s te verplaatsen zonder hun specifieke locatie gebonden functie voor het omliggende gebied te verliezen?

Zie antwoord op vraag 27.

30. Kan een wadi zijn locatie gebonden functie behouden als deze naar de 'andere kant' de kant van de peelrandbreuk verplaatst wordt? Terwijl dit een hoger gelegen gebied is?

Voor ons is dit niet van toepassing.

Vragen met betrekking tot de financiële impact (maatschappelijke gelden)

31. In hoeverre zijn de resterende investeringskosten van de Rosolliemolen in de kostenraming van voorstel A1 meegenomen?

Deze passen in de bandbreedte van de kostenraming.

32. In hoeverre zijn de resterende investeringskosten van de gemaakte wadi`s meegenomen in de kostenraming van voorstel A1?

Deze zijn opgenomen.

33. Zijn er reserveringen in de kostenraming van voorstel A1 opgenomen rond de speciale eisen rond de aanleg van wegen over peelrandbreuk, wadi`s en sloten netwerk?

Deze passen in de bandbreedte van de kostenraming.

34. Zijn de financiële risico's en impact benoemd of inzichtelijk rond de realisatie van tracé A1? In de rapportages zien we hier geen opmerkingen over.

Risico en onzekerheden zijn meegenomen in de kostenraming. Vandaar dat er een bandbreedte is aangegeven in plaats van een specifiek bedrag. Bij de kostenraming zijn geen planschaderisico's meegenomen.

35. Zijn de kosten rondom het verleggen van de wadi`s van De Driedaagse naar projectplan Burgt, verminderde inkomsten uit verkoop bouwgronden, meegenomen in de kostenraming van tracé A1?

Nee, dit wordt een afweging binnen exploitatie Burgt fase 2.

36. Is er in de projectplannen van de Burgt ruimte opgenomen (haalbaarheid verleggen wadi`s) om de wadi`s te verleggen?

Zie antwoord op vraag 27.

37. Zijn de kosten rondom het aanleggen van extra wateropvang mogelijkheden ten behoeve van de voorgestelde weg in A1, verminderde inkomsten uit verkoop bouwgronden, meegenomen in de kostenraming van tracé A1?

Zie antwoord op 27 en 35.

38. Is er in de projectplannen van de Burgt ruimte opgenomen (haalbaarheid) voor realisatie van extra waterberging t.b.v. tracé A1?

Zie antwoord op 27.

39. Zijn de kosten voor het herinrichten van de weg Julianastraat/Molenstraat (ter hoogte van Pinksterbloem) tot aan huidige kruising Molenstraat – Rosolliemolen meegenomen in de kostenraming van tracé A1 als noodzakelijk gevolg van de voorgestelde ‘voorrangsbocht’ Molenstraat-A1?

Uit onze plannen volgt geen noodzaak tot aanpassing. Mogelijk wel een wenselijkheid. Dit wordt onderdeel (na deze keuze) van het MUP.

40. Het rapport “verkenning oost-westverbinding” subtitel “nadere beoordeling tracé A1” projectnr. BOE030 datum 23 september 2024, laat diverse vergelijkingen zien van de voorgestelde tracés. In het rapport ontbreekt een financiële vergelijking rondom aanpassing van bestaande- en/of nieuw aan te leggen wegen.

Dit klopt. Doordat het ontwerp nog niet vast ligt, is er een banbreedte van de kosten aangegeven.

41. Wat is de impact (modelberekening) op de verkeersstroom door het centrum van Boekel bij inpassing van de aansluiting van tracé A2 op de noordelijke rotonde rondweg N605? In geen van de voorstellen is eerder een voorstel aangedragen en onderzocht op verkeersveiligheid en / of impact op het aantal verkeersbewegingen richting het centrum. Feitelijk zien we slechts één overzichtelijke kruising voor de fietsers in plaats van de huidige twee. Daarnaast zien we een natuurlijke vloeiende rijrichting om het Boekelse centrum wat actief bijdraagt aan het auto luw maken van dat centrum.

Deze variant wordt niet als haalbaar gezien, omdat hier verschillende huizen voor geamoveerd moeten worden. Verder hebben we voor een vijfde aansluiting op de rotonde goedkeuring nodig van de Provincie, omdat zij wegbeheerder zijn. De kans dat zij hiermee instemmen is erg laag.

42. In hoeverre is er onderzocht wat de toekomstige bijdrage van tracé A1 in vergelijking met tracé A2 is op de lange termijn gebiedsontwikkeling van het oostelijke gebied van het Bovenstehuis?

Dit is niet onderzocht.

43. Hoeveel verkeersbewegingen worden er door de nieuwe wijk de Burgt verwacht en hoe verhoudt dat zich tot de geluidsnormen?

Voor iedere nieuwe woning gaan we uit van gemiddeld 5 verkeersbewegingen per dag. Dit is dus afhankelijk van hoeveel woningen er in de Burgt fase 2 gebouwd zullen worden. Bij 250 woningen zou dit dus 1250 extra verkeersbewegingen betekenen. Er is niet gekeken wat dit betekent voor de geluidsnormen, is afhankelijk van het uiteindelijke ontwerp van de nieuwbouwwijk én de ontsluiting.

44. Is plan Burgt hierop ingericht, ook op het toenemende aantal verkeersbewegingen in de toekomst?

De Burgt fase 2 zal zo ingericht worden dat het plan de toenemende aantal verkeersbewegingen aankan.

45. Wat is de impact op de verkeersstromen in het centrum van Boekel / verkeersafwikkeling Molenstraat wanneer de zuidoostelijke aansluiting op de noordelijke rotonde van de rondweg wordt aangepast zodat het verkeer op een natuurlijke manier wordt afgebogen richting Gewandhuis? Graag zien we een doorrekening van de modellen met het aangepaste detail.

Zie antwoord 41.

46. Door het Gewandhuis direct aan te sluiten op de Volkelseweg via de bestaande Molenwijk (= doodlopende weg naast de Drie Kronen) ontstaat er een ruime en vloeiende ontsluiting op de doorgaande weg. Gebruik makend van het stuk groen kan de gemeente, op eigen zeggenschap, het gebied daar nagenoeg kosteloos herinrichten. Dit betekent dat betrokken ondernemers en aanwonenden een aanzienlijk voordeel hebben bij die aansluiting. Voor Enexis kan zelfs ruimte geboden worden aan een 10/20kV schakelstation voor

Het is niet duidelijk wat hier de vraag is. Het tracé met een verbindingsweg tussen het Gewandhuis en Molenwijk is niet meegenomen in deze studie. Verkeerskundig lijkt dit geen oplossing omdat de Molenwijk een zelfde soort profiel heeft als Gewandhuis, en de haalbaarheid hier ook laag wordt geacht (smalle weg, bebouwing dicht aan de weg).