



VOORSTEL AAN DE RAAD

Voorstel van: College van burgemeester en wethouders
Portefeuillehouder: Wethouder H.A.J. Willems
Commissie: Wonen en Werken

Documentnummer
649715

Zaaknummer
4043

Datum voorstel: 14 november 2024

Onderwerp: Oost-westverbinding Boekel

Inleiding:

In 2021 is gestart met een mobiliteitsvisie voor Boekel. Na afronding van de visie is middels een interactief proces met onze inwoners in het GVVP inzicht gegeven in het verloop van de diverse mobiliteitsstromen. Daarbij is geconcludeerd dat een oplossing op de Oost-westverbinding noodzaak is om te komen tot het wensbeeld voor het centrum. Eind 2023 heeft Kragten, in samenwerking met Goudappel, de opdracht gekregen om een verkeersstudie naar de oost-westverbinding op te stellen. Deze opdracht bestond uit twee delen. De eerste stap was het opstellen van verkeersmodellen en een eerste verkenning van een viertal tracés. Het GVVP volgend is gekeken naar de effecten van een nieuwe ontsluiting van de oostkant van Boekel, mede door de woningbouwontwikkeling op de Burgt. Uit de eerste stap volgde één verkeerskundig voorkeurstracé, over de Zijp, Waterval, Bovenstehuis en een nieuwe verbindingsweg tussen Bovenstehuis en Molenstraat. Dit tracé is verder uitgewerkt in stap 2. Diverse aandachtspunten zijn in kaart gebracht en hiervoor worden in het rapport van Kragten mogelijke oplossingen gepresenteerd. In dit voorstel wordt geadviseerd om dit tracé verder uit te werken tot een definitief schetsontwerp op basis waarvan de benodigde ruimtelijke procedure kan worden opgestart zodat het wegennetwerk van Boekel toekomstbestendig kan worden ingericht.

Geadviseerd besluit

1. Kennisnemen van de rapportages van Kragten, reacties van direct aanwonenden en het collectief
2. Concluderen dat de problematiek op de oost-west routing aanleiding geeft tot aanleg van de nieuwe ontsluiting en dat daarbij gekozen wordt voor variant A1.
3. Opdracht geven om tracé A1 nader uit te werken tot een definitief schetsontwerp met bijbehorende kostenraming en dit te doen in samenspraak met de directe omgeving.
4. Hiervoor krediet beschikbaar te stellen van €25.000.

Toelichting

1.

Afgelopen jaar heeft Kragten het onderzoek naar de oost-westverbinding uitgevoerd. Dit als onderdeel van de mobiliteitsvisie, volgend op het GVVP en vooruitlopend op het MUP (meerjarenuitvoeringsprogramma). In de eerste stap van het onderzoek wordt er aangetoond dat het drukker wordt met verkeer in Boekel. Het rapport van deze eerste stap van het onderzoek is onderdeel van de memo 'Uitwerking oost-west verbinding' (532), verstuurd naar de raad op 4 juni jl. Dit verkeer betreft voornamelijk intern bestemmingsverkeer. In het centrum zelf wordt het door de snelheidsverlaging van 50km/u naar 30 km/u wel rustiger. Het verkeer gaat op zoek naar nieuwe routes.

Het wordt bijvoorbeeld drukker op wegen als de Kievitlaan, Beatrixlaan, Burgtstraat en Helfrichstraat. Dit zijn straten in woonwijken, in enkele gevallen ook onderdeel van de school-thuis routes.

Verder wordt er aangegeven dat er veel herkomst- en bestemmingsverkeer in Boekel rijdt. Dat betekent dat het vooral om verkeer gaat uit de wijken zoals de Donk of Vogelenzang dat ervoor zorgt dat het verkeer toeneemt. Dat is af te leiden uit het feit dat er geen grote verkeersafnames op de hoofdassen worden bereikt. Een verbeterde oost-west verbinding leidt bijvoorbeeld niet tot meer verkeer van en naar Venhorst, en Boekel wordt in beperkte mate gebruikt als doorgaande route.

Boekel is volop in ontwikkeling en groeit. Met de ontwikkeling van Burgt fase 2 zal het verkeer alleen maar verder toenemen. De effecten van Burgt 2 zijn, na de informatieavonden van mei jl., toegevoegd aan het onderzoek en terug te vinden in bijlage 2. Om de verwachte verkeersstromen na ontwikkeling van de nieuwe wijk te kunnen faciliteren moeten er maatregelen genomen worden. Dit gegeven is al eerder gesignaleerd bij de MER onderzoeken randweg en de 'Gebiedsvisie Bovenstehuis'.

2.

In stap 2 van dit onderzoek wordt het voorkeurstracé, tracé A1, verder uitgewerkt. Kragten heeft verschillende onderzoeken gedaan, en samen met de input vanuit de bewoners, hebben zij in beeld gebracht hoe er een veilig tracé aangelegd kan worden.

Met de direct aanwonenden is het gesprek aangegaan om input en aandachtspunten op te halen, deze zijn terug te vinden in de gespreksverslagen in bijlage 3. Daarmee heeft Kragten deze aandachtspunten in beeld gebracht en mogelijke oplossingsrichtingen gegeven. Deze oplossingen kunnen als basis dienen voor het uiteindelijke ontwerp. In het eindrapport van Kragten, bijlage 2, is dit uitgebreid terug te vinden.

Tijdens deze gesprekken zijn er twee tracé-aanpassingen voorgesteld die we in stap 1 al gemotiveerd af hebben laten vallen. De eerste is een meer oostelijk beloop van de Waterval route, om het sportveld heen. Met name door nieuwe ontwikkelingen op het sportpark zou hier ruimte voor ontstaan. Groot nadeel van deze variant is echter dat de ligging van het tracé erg gevoelig is voor de grotere afstand die ontstaat tot de kom. Het gebruik van de oost – west door bewoners van de Dooleggen, de Donk en de Burgt wordt minder door een meer oostelijk beloop.

Verder kwam uit de gesprekken ook naar voren dat een deel van de bewoners graag het tracé over Gewandhuis ziet lopen, in plaats van over een nieuwe verbindingsweg. Voordeel hiervan is dat de wadi tussen de Lage Schoense en de Driedaagse gespaard blijft. Groot nadeel is echter dat de routing nog steeds voor het intensief bewoonde deel Bovenstehuis gaat. Verder is de aansluiting nabij de Molenstraat dusdanig krap dat er waarschijnlijk moet worden onteigend en gesloopt.

Na behandeling in het college op 27 augustus jl. is er een extra persbericht en informatieavond georganiseerd om de hele gemeenschap te informeren over de uitkomsten van dit onderzoek. Het verslag hiervan is terug te lezen in bijlage 6. Op deze avond kwam vooral naar voren dat inwoners vragen hebben over de verdere invulling van het tracé, bijvoorbeeld over aansluitingen op de bepaalde wegen. Die avond is aangegeven dat dit vragen zijn die bij de volgende stap horen. Ook werd gewezen op de ontwikkelingen rondom het Kindpark en de tijdelijke woningen aan de Waterval. Deze ontwikkelingen zijn in dit proces nog niet meegenomen, en aanwezigen hadden dat graag wel gezien. Dit onderzoek naar de oost-west problematiek gaat verder dan separate ontwikkelingen in het dorp. Er wordt gekeken naar de veranderende verkeerstromen in het hele dorp. Hierbij zijn ontwikkelingen meegenomen die extra verkeersbewegingen genereren. Voor een uitbreiding van het Kindpark worden nauwelijks nieuwe verkeersbewegingen gegenereerd, het betreft interne verschuiving van reeds bestaande verkeersbewegingen door nieuwe woningbouw.

Op deze avond hebben verschillende bewoners van de Lage Schoense, Rosolienmolen en de Molenstraat aangegeven dat zij zich hebben verenigd in een collectief en een petitie zijn begonnen. Naar aanleiding van het verenigen van de bewoners die hierbij aangaven dat ze graag in gesprek gaan met gemeente over de plannen, heeft er 20 september een gesprek plaatsgevonden. Het verslag hiervan is in bijlage 7 weergegeven. Gezien het uitgebreide proces dat we hebben doorlopen in de mobiliteitsvisie zijn wij van mening dat de ingebrachte argumenten geen reden zijn nu anders te besluiten. Wel hebben we aangegeven in de toekomst nauw samen te willen werken bij de verdere planuitwerking.

Er worden op het drukste punt op de huidige wegen van het tracé ongeveer 3.100 motorvoertuigen per etmaal verwacht (zuidelijke deel Bovenstehuis). Deze aantallen zijn vergelijkbaar met de aantallen die in 2022 over de Kennedystraat reden. Het is zeker niet vergelijkbaar met de randweg, waar ongeveer twee keer zo veel motorvoertuigen per etmaal rijden. Ook qua maximumsnelheden zou het nieuwe tracé niet te vergelijken zijn met de randweg, op het nieuwe tracé zal een maximumsnelheid van 50km/u of 60km/u gelden.

Onderstaand zijn de aandachtspunten per wegvak van tracé A1 opgenomen, deze zijn:

Waterval:

De Waterval is qua profiel goed aanpasbaar. Er is ruimte voor een vrij liggend fietspad. Bij de verdere uitwerking kan gedacht worden aan het compleet naar de binnenzijde (westelijk) brengen van de ligging van het fietspad. Dat beperkt oversteekbewegingen. Primair aandachtspunt is de oversteekbeweging tussen dorp en sportpark. Ook vanuit de omgeving en gebruikers is hier nadrukkelijk op gewezen. In de nieuwe situatie zullen er over de Waterval 2.800 motorvoertuigen per etmaal gaan rijden, waarbij het vooral in de spits drukker zal zijn. De tijden waarop fietsers oversteken naar de sportvelden vallen buiten de spijttijden van het autoverkeer. Ook wordt nagedacht over tijdelijke huisvesting aan de Waterval. Denkrichting bij uitwerking kan zijn dit deel van het tracé uit te voeren als 50 km/uur weg binnen de kom. Een passende oplossing kan zijn om fietsers in fases te laten oversteken door middel van fysieke middeneilanden op een plateau. Kern is dat bij de nadere uitwerking een verkeersveilige oversteek wordt gerealiseerd, in onze optiek is dat goed realiseerbaar.

Zijp:

De huidige inrichting van de Zijp komt redelijk overeen met de gewenste inrichting voor dit tracé. Er geldt nu een maximumsnelheid van 60 km/u, dat is nu ook het geval. De aansluiting op Bovenstehuis en Waterval op de Zijp zullen mogelijk een afbuigende voorrangsweg worden, zodat de oost-west route gefaciliteerd wordt. Naar verwachting zullen er ongeveer 3.000 motorvoertuigen per etmaal over de Zijp rijden.

Bovenstehuis:

Het profiel van de Bovenstehuis is qua breedte geschikt voor aanpassing. Voor zover de Bovenstehuis onderdeel vormt van de Oost-west routing zijn de westelijk gelegen gronden onderdeel van de visie Burgt fase 2 en daarmee in ontwikkeling. Dat geeft mogelijkheden voor aanpassing. De aansluiting van de nieuwe verbindingsweg op Bovenstehuis kan op verschillende locaties gerealiseerd worden, namelijk noordelijk nabij de kruising Waterdelweg, of meer zuidelijk ter hoogte van de Burgtse Loop. In beide gevallen is het belangrijk dat de fietsers veilig doorgang krijgen. Verder zal de route vanaf Bovenstehuis via de nieuwe verbindingsweg gefaciliteerd worden, waarmee de doorgaande verbinding Bovenstehuis (noord-zuid) ontmoedigd wordt. Op het zuidelijke deel van Bovenstehuis (onderdeel van de Oost-west routing) zullen naar verwachting 3.100 motorvoertuigen per etmaal rijden. Bij deze aantallen past een vrijliggend fietspad, dat is dan ook uitgangspunt bij de verdere uitwerking.

Nieuwe verbindingsweg:

De nieuwe verbindingsweg ligt voor het meer oostelijk deel (nabij Bovenstehuis) in het plangebied

Burgt fase 2. Daarmee zal dit deel onderdeel uitmaken van deze gebiedsontwikkeling. Naar verwachting wordt de vastgestelde gebiedsvisie Burgt fase 2 op korte termijn omgezet naar een eerste concept omgevingsplan. Voorstelbaar is de nieuwe verbindingsweg als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom te ontwerpen, met een snelheidsregime van 50 km/u.

Het meer westelijk deel (nabij de Molenstraat) ligt ten noorden van de gerealiseerde woningbouw Lage Schoense en ten zuiden van de woon-werk kavels van plan de Driedaagse. Hier ligt nu een groene wadi met ruimte voor recreatie en ontspanning. Door de aanwonenden is hier niet positief op gereageerd. Nut en noodzaak van de nieuwe verbinding zijn ter discussie gesteld. In het proces van Mobiliteitsvisie naar GVVP en naar MUP denken wij dat nut en noodzaak zijn aangetoond. Bij de uitwerking zal nadrukkelijk worden gekeken naar een inpassing op dit deel die zoveel als mogelijk de huidige recreatieve waarden intact houdt.

Zoals hierboven al vermeld werd, wordt de route over de nieuwe verbindingsweg geprioriteerd ten opzichte van aansluitende wegen. Dat betekent dat niet alleen de aansluiting met Bovenstehuis mogelijk een afbuigende voorrangsweg zal zijn, maar ook de aansluiting op de Molenstraat.

In de afbeelding hieronder is opgenomen binnen welk zoekgebied de nieuwe verbindingsweg zal komen te liggen.



Afbeelding 1: Zoekgebied nieuwe verbindingsweg

3.

Kragten heeft verschillende onderzoeken uitgevoerd om de mogelijkheden en aandachtspunten in kaart te brengen. Zo is er onderzoek gedaan naar geluid en ecologie. De uitgebreide toelichting op deze onderzoeken is terug te vinden in de rapportage uit de bijlage. Op basis van dit verkennend geluidsonderzoek naar effecten/ verschillen in diverse vormen van hinderbeleving blijkt dat, ondanks een absolute toename van verkeer in Boekel (ten gevolge van ruimtelijke ontwikkelingen), er sprake is van een afname van het aantal gehinderden in Boekel, ten opzichte van de huidige situatie. Dit is enerzijds te verklaren door lagere snelheden (meer 30 km/h zones) en anderzijds vanwege het feit dat een deel van het verkeer door minder dichtbebouwd gebied gaat rijden. Dit betekent dat diverse wijken/straten te maken krijgen met lagere geluidbelastingen, maar straten aan met name de randen van de kern (Waterval, Zijp, Bovenstehuis en omgeving Driedaagse) met hogere belastingen worden geconfronteerd.

Uit het verkennend natuuronderzoek blijkt dat het realiseren van het tracé kan leiden tot een negatief effect op beschermde diersoorten en beschermde bomen. In de rapportage (zie bijlage) kan voor iedere soort de conclusie gelezen worden. Voor vogels geldt dat er nader onderzoek moet plaatsvinden om te controleren op beschermde vogels. Dit veldonderzoek moet in de periode januari – maart worden uitgevoerd. Voor algemene broedvogels zal er rekening gehouden moeten worden met het broedseizoen tijdens werkzaamheden. Tot nu toe zijn er dus nog geen belemmerende feiten gevonden in het onderzoek rondom vogels.

Uit het onderzoek blijkt dat binnen het onderzoeksgebied geen essentiële foerageergebieden en/of vliegroutes te verwachten zijn. Vleermuizen en andere dieren maken echter naar verwachting wel gebruik van de groenstructuren binnen de deelgebieden en het onderzoeksgebied. Hier zal ook ten tijde van werkzaamheden rekening mee gehouden moeten worden.

Kanttekeningen

De realisatie van het tracé betekent een stevige ruimtelijke ingreep, waarbij op onderdelen groene ruimte wordt aangetast. Ook op de direct aanwonenden heeft dit besluit een flinke impact. Zij zullen waar dit aan de orde is gecompenseerd moeten worden voor planschade. Dit alles wordt onderdeel van een nadere ruimtelijke procedure die op basis van het in de volgende fase op te stellen ontwerp.

Verder is het eventueel aanbrengen van een “knip” voor autoverkeer nabij Beatrixlaan-Burgtstraat een belangrijk aandachtspunt. Bij een “knip” kan het autoverkeer vanuit de nieuwbouwwijk en de Zijk niet zijn weg vervolgen via Beatrixlaan of Burgtstraat. Fiets en voetgangers kunnen wel ongehinderd door. Dit kwam als ontwerpuitsgangspunt uit de consultatie van de omgeving en klankbordgroep bij de planvorming rondom Burgt fase 1 en fase 2. Zonder knip neemt het verkeer op Beatrixlaan en Burgtstraat fors toe. Los van de extra overlast is dit ongewenst vanwege de schoolroutes door Beatrixlaan en Burgtstraat, De knip draagt ook bij aan onze beleidskeuzes uit de mobiliteitsvisie en de duurzaamheidsvisie. Als meest belangrijke het ontmoedigen van autoverkeer ten faveure van langzaam verkeer.

De keuze voor de knip en de daadwerkelijke invulling en realisatie daarvan is van latere orde. Modelmatig is nu gekozen voor 100% afsluiting van autoverkeer. Mocht na realisatie van variant A1 blijken dat de ongewenste effecten op Beatrixlaan en Burgtstraat meevallen of uitblijven dan kunnen te zijner tijd andere keuzes gemaakt worden.

Financiën

De volgende stap is het maken van een definitief schetsontwerp in samenspraak met de omgeving. De kosten hiervoor zijn geraamd op €25.000. Deze worden meegenomen in de bestuursrapportage 2024/voorjaarsnota 2025.

Op basis van de benodigde profielen en huidige inzichten 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 twee keer €750.000 geraamd (begroot). Het resterende deel zal in de algemene dienst dienen te worden verwerkt. Dit zal worden geactiveerd en afgeschreven over 40 jaar. Met de voorjaarsnota 2025 zal er een stelpost worden opgenomen in de algemene dienst om het resterende deel in de toekomst te kunnen dekken.

Alle genoemde bedragen zijn exclusief btw. Btw is declarabel bij het btw-declaratiefonds. Derhalve niet kostprijsverhogend.

Participatie

Deze oost-west oplossing is een belangrijk onderdeel van de mobiliteitsvisie. Een proces waarin we sinds 2021 intensief met de omgeving in gesprek zijn. Ook over deze stap is uitgebreid

gecommuniceerd. Afgelopen mei is er een openbare bewonersavond gehouden waarbij men geïnformeerd is over de verkeersmodellen en waar zij de mogelijkheid hadden om te reageren op de verschillende tracés. Dit verslag is terug te vinden bij de raadsmemo van 4 juni jl.

In stap 2 zijn er bewonersavonden met direct aanwonenden van tracé A1 gehouden. Dit gaat om de bewoners van Lage Schoense/Rosolliemolen, Bovenstehuis en Waterval/Zijp. Hiervan zijn de verslagen terug te vinden in de bijlage. Ook is er aan de aanwonenden de mogelijkheid geboden om -na de bewonersavond- hun reactie op deze plannen te geven. Deze zijn ook bijgevoegd in de bijlage. Zij hebben zo de mogelijkheid gehad om hun input en aandachtspunten mee te geven. In het vervolgtraject gaan we daar mee aan de slag en gaan we zeker weer op gesprek.

Zoals al hierboven is vermeld, is er naar aanleiding van het collegevoorstel van 27 augustus jl. een uitgebreid persbericht geplaatst en een informatieavond georganiseerd om de hele gemeenschap te informeren over de uitkomsten van stap 2 dit onderzoek. Om inwoners goed te informeren over het komende raadsvoorstel, is hier een presentatie gegeven door Kragten en konden aanwezigen hun vragen stellen. Alle presentaties, verslagen en rapportages van deze avonden zijn terug te vinden op de projectenpagina van de website van de gemeente.

Alternatieven

U kunt ervoor kiezen om niets te doen, en het verkeer over de huidige wegenstructuur te laten rijden. Echter betekent dat dus een flinke toename op wegen waar het doorgaande autoverkeer niet gewenst is. Denk hierbij aan woonstraten, zoals de Kievitlaan, Burgtstraat, Beatrixlaan maar ook aan Bovenstehuis, waar verkeer al jaren voor veel overlast zorgt.

Niets doen heeft ook flinke gevolgen voor de woningbouwontwikkeling op de Burgt. We weten dat, als we het verkeer uit de Burgt 2, geen alternatief bieden er problemen ontstaan. In de ruimtelijke procedure Burgt 2 zal dat tot procedures leiden die -met de huidige inzichten- opgelost moeten worden.

Ook onze centrumvisie komt met het verdelen van het verkeer op het huidige netwerk onder druk te staan. Geen oplossingen bieden aan te toenemende verkeersproblematiek betekent dat er meer verkeer door het centrum zal rijden. Dit gaat in tegen de centrumvisie en de mobiliteitsvisie.

De Burgt fase 1 is al in ontwikkeling, en de intentie tot ontwikkeling van de Burgt fase 2 is ook bekend. Om de Burgt fase 2 te kunnen gaan ontwikkelen, moet er duidelijk zijn hoe deze wijk ontsloten gaat worden. Zolang de wegenstructuur voor ontsluiting nog niet duidelijk is, kunnen er nog geen volgende stappen gezet worden tot omgevingsplan voor de Burgt fase 2. Om duidelijkheid te krijgen over de ontsluiting van de Burgt fase 2 en dit proces niet te vertragen, wordt er nu gevraagd om een besluit op dit voorstel.

Communicatie /publicatie

Via de projectenpagina van dit project op de algemene website van de gemeente zullen updates geplaatst worden. Zo ook de ontwikkelingen die ontstaan vanuit dit besluit. Hier zijn ook de presentaties en verslagen van de informatieavonden te vinden, en ook de rapporten zodra deze definitief zijn.

Uitvoering/Vervolg

Met het instemmen van dit voorstel volgt de procedure tot een definitief schetsontwerp. In dit proces zullen omwonenden betrokken worden. Zo kan er na deze stap een definitief schetsontwerp aangeboden worden aan de raad waar bewoners aan hebben meegedacht.

Daarna zal het definitieve schetsontwerp gebruikt worden als basis voor de bestuurlijke procedure om te komen tot een omgevingsplan. In dit geval een buitenplanse omgevingsactiviteit. In die fase is er ook ruimte voor bezwaar en beroep door de omgeving.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Boekel

De secretaris

De burgemeester

J.G. Marcic

C.J.M. van den Elsen

Bijlagen

1. Verkenning oost-west verbinding: nadere beoordeling tracé A1
2. Principe dwarsprofielen A1
3. Verkennend Natuuronderzoek
4. nvt
5. Weergave gesprekken direct aanwonenden
6. Verslag bewonersavond 16-09
7. Verslag gesprek Collectief Driedaagse
8. Raadsbesluit