

Collectief De Driedaagse Boekel

Boekel, 17 oktober 2024

Betreft: Input voor Commissie vergadering Wonen en Werken 30 oktober 2024

Geachte fracties GVB, DOP, VVD, CDA,

Naar aanleiding van onze gesprekken hebben wij hieronder de input die, mede namens het Collectief de Driedaagse, ingebracht kan worden in de Commissie vergadering van 30 oktober. In deze brief proberen wij de inhoud van ons gesprekken te verwerken en aan te vullen. Wij hopen dat u onze standpunten en vragen kan meenemen in de commissievergadering.

Graag verwijzen wij u naar de twee brieven van het Collectief van 23 en 29 september en we vragen u deze twee brieven ook goed door te lezen voor de commissievergadering.

Deze brief is opgezet in twee delen:

- A) Standpunten en Ideeën en Uitleg
- B) Technische vragen

De punten A en B zullen wij ook bespreken met andere fracties en wij zullen ook luisteren naar hun vragen, standpunten en ideeën. Zij krijgen dezelfde brief.

Aan de hand van documenten, beleidsplannen, onderzoeken en cijfers beargumenteren wij de punten A en B en geven deze een feitelijke zo objectief mogelijke fundering. Wij hopen zo dat de raad op een weloverwogen manier een besluit maakt. Daarmee bedoelen we dat we graag zien dat er vanuit verschillende invalshoeken, d.m.v. bestuderen van documenten, adviezen van verschillende instanties en onderzoeken, een besluit genomen kan worden.

Graag zouden wij willen dat u allen uw beweegredenen voor het besluit kenbaar maakt aan ons. Waarschijnlijk heeft u al besloten, omdat het raadsvoorstel er al ligt?



A) **Standpunten van Collectief de Driedaagse** (bestaande uit de wijk de Lage Schoense, Rosollemolen, Molenstraat)

- ✓ Als eerste vertegenwoordigen wij 252 belanghebbenden van de petitie “Leg geen nieuwe weg door het Park de Driedaagse, de Wadi in Boekel”. Wij zouden graag willen dat naar dit grote **maatschappelijk bezwaar** geluisterd wordt. En wij zien graag dat daar wat mee gedaan wordt.
- ✓ Wij willen geen weg over het park in het kader van **groenbehoud**:

Wij willen het Park en het Groen behouden, het Plan de Driedaagse verder ontwikkelen met behoud van alle bomen en de twee wadi's.

In Boekel is heel weinig groen: 90 % van de respondenten van de vragenlijst in het Groen Beleids- en Beheerplan vinden dat groen in de openbare ruimte (heel) erg belangrijk is. Wij sluiten ons daarbij aan en vinden dat groen het leefklimaat voor de mensen in heel Boekel bevordert.

- ✓ Wij vinden het, in het kader van **veiligheid en klimaatadaptatie**, belangrijk dat de twee wadi's behouden blijven.

Wij willen wateroverlast en waterschade aan wijk en huizen voorkómen in de wijken Lage Schoense , Rosollemolen en aangrenzende woningen van de Molenstraat, omdat deze twee wadi's afgelopen najaar continue vol met hemelwater stonden. Ook is het zeer aannemelijk dat het water van nieuwbouwwijk de Burgt de natuurlijke richting zal volgen. Namelijk naar beneden via het bestaande slotennetwerk in de richting van deze twee wadi's.





- ✓ Het is van belang om de **Peelrandbreuk** te herstellen en te beschermen. De aanvraag van het Geopark Peelhorst Maasvallei van een Unesco status steunen wij.

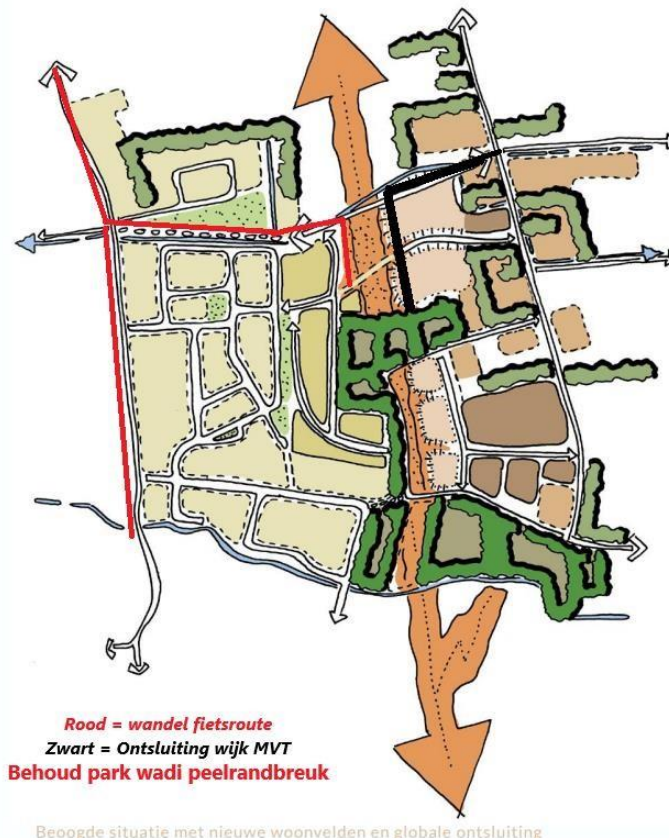
Idee: geen ontsluitingsweg dwars over de breuk, maar ten oosten van en evenredig aan de breuk een ontsluitingsweg maken richting Bovenstehuis. Ten westen van en evenredig aan de breuk kan een fietspad gemaakt worden over het park richting de Molenstraat. Dat is in overeenstemming met het advies van Landslide Milieu- en Advies Bureau (zie idee Collectief m.b.t. ontsluiting de Burgt volgende pagina).

*“1. Het is zeer aan te bevelen om: aan weerszijde van de gekarteerde breuklijn een voldoende brede “vrije ruimte” in het plan mee te nemen. **Ter indicatie wordt hiervoor voorsnog een breedte van circa 20 meter aan weerszijde van de breuk aangegeven.** Dat geeft ruimte om te kunnen anticiperen op natuurlijke variaties van de breuk(zone) in de ondergrond en op deeltrajecten waar geen onderzoek verricht is. Bovendien bestaat “de breuk” in de regel uit een “smalle(re) breuk-kern” met daaromheen een brede(re) breukzone. De aanbevolen breedte is niet gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek, maar is de praktische optelsom van een combinatie van factoren zoals onzekerheid in het uitgevoerde veldonderzoek en een geschatte veiligheidsmarge. Op basis van nader veldonderzoek (bijvoorbeeld door een combinatie van geofysisch onderzoek en het graven van sleuven) kan mogelijk een smallere*

“vrije ruimte” aanhouden worden of blijkt dat het mogelijk is om met de breedte van deze ruimte te variëren.

2. De Peelrandbreuk niet te doorgraven, maximaal in de planvorming in te passen en te herstellen waar mogelijk. De provincie Noord-Brabant is hiervoor eerste aanspreekpunt en bevoegd gezag.

3. Bij het uitwerken van het waterhuishoudkundig plan maximaal rekening te houden met zowel de kansen als belemmeringen die de ligging van de gekarteerde breukzone binnen het zoekgebied voor de beoogde nieuwbouw met zich meebrengt en rekening te houden met het actuele en toekomstige peilbeheer van Waterschap Aa en Maas.”



- ✓ Wij willen onze gezondheid beschermen tegen de **NOx - uitstoot** door uitlaatgassen (stikstofoxiden) van MVT's. Wij zijn tegen nog meer NOx in onze lucht en in de grond van ons park.

“Stikstof kan de biodiversiteit, de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater en de gezondheid van mensen verslechteren. Daarom is in wetgeving vastgelegd

*dat de uitstoot van stikstof moet verminderen.” Voor wet- en regelgeving omtrent stikstofoxiden zie Bron: <https://www.rivm.nl/stikstof>*

Idee: Wij zien geen aandacht hiervoor in het plan “Verkenning Oost-West verbinding: Nadere beoordeling Tracé A1” noch in het Raadsvoorstel. Wij zien graag een onderzoek met tabellen naar de hoeveelheid NOx uitstoot, op de wijk Lage Schoense, Rosollemolen, de Molenstraat en Julianastraat die deze verbindingsweg gaat veroorzaken. Wij willen een advies van bijvoorbeeld het RIVM/ GGD Hart voor Brabant hierover d.m.v. een belangeloze onafhankelijke studie.

Daarbij zien we graag in deze uitwerking een vergelijking van de NOx uitstoot in de omgeving van de Burgt, Lage Schoense, Rosollemolen, Molenstraat en Julianastraat met het Bovenstehuis en Gewandhuis.

- ✓ Wij willen geen **geluidsoverlast** in en om onze woningen die de komst van deze verbinding zal gaan veroorzaken.

Idee: In het plan “Verkenning Oost-West verbinding: Nadere beoordeling Tracé A1” staan tabellen die het aantal decibel aangeven over het gehele tracé. Wij zien daarin niet de toename van het aantal dB op de omgeving van deze hele verbindingsweg vermeld op de huidige woningen Lage Schoense, Rosollemolen, de toekomstige woningen van de Burgt en de woningen van de Molenstraat en Julianastraat. Graag zien wij een uitwerking van de toename van het aantal dB op deze wijken en straten. Daarbij zien we graag in deze uitwerking een vergelijking van de betrokkenen van deze wijk en straten met de geluidsbelasting op Bovenstehuis en Gewandhuis.

- ✓ Graag zien we een vergelijking van het aantal woningen die overlast gaan ervaren met betrekking tot de Geluidsoverlast en NOx uitstoot ten gevolge van de aanleg van deze ontsluitingsweg.
- ✓ Investeren in veilige fietsroutes: (snel)fietsroutes door Park de Driedaagse om verbinding naar centrum en Uden te bewerkstelligen. Zie volgende pagina.



## Fietsnetwerk

In de mobiliteitsenquête hebben inwoners van Boekel en Verhorst aangegeven welke fietsroutes zij gebruiken van en naar verschillende voorzieningen binnen de kern en in de omgeving. Deze informatie hebben we gekoppeld aan de ligging van de verschillende bestemmingen, zoals grotere kernen en middelbare scholen. Met deze informatie hebben we onderstaand utilitaire fietsnetwerk opgesteld. Afbeelding 7 geeft de netwerkkaart (wens) voor fietsers weer. B2 bevat de finale netwerkkaart (wens) voor fietsers.



Afbeelding 7 Netwerk fiets (wens)

In onderstaande tabel zijn de inrichtingsprincipes opgenomen die voortvloeien uit de analyse van het type fietsvoorziening is afhankelijk van de functie binnen het fietsnetwerk, de functie van de bestemming, de wegcategory en de hoeveelheid (intensiteit) fietsers of auto's. Op dit moment worden met alle wegen hieraan. Bij toekomstige (her)inrichtingen gaan we – mits ruimtelijke mogelijkheden – toepassen. Daarnaast kiezen we ervoor om het fietsnetwerk op een hoger niveau te onderhouden dan de overige wegen en gebruiken we dit netwerk om de prioritering te bepalen bij de gladheidsbestrijding.

### Fietsroute over Park de Driedaagse Naar Centrum en Uden

- ✓ Wij zijn voor het verkeersluw maken van het centrum van Boekel. Wij zijn daarnaast van mening dat het erg belangrijk is om het aantal verkeersbewegingen (MVT) gelijk te verdelen over heel Boekel.  
Door:
  - Een objectieve conclusie te trekken uit de metingen van Bureau Kragten. Onze objectieve conclusie is dat er geen nut en noodzaak van Tracé A1 en Tracé A2 te zien is in de cijfers. Dit is ook zo in de rapportage van Bureau Kragten uitgeschreven (rapport BOE030, 23 september 2024, pagina 9, 2<sup>e</sup> bullit). Bij niks doen tot aan 2030 zakken de verkeersbewegingen vanzelf. Zelfs in het centrum.
  - Mocht er dan toch ruim 3 miljoen uitgegeven willen worden aan een Tracé A1 dan zien we dat er alleen op de straten Bovenstehuis en Gewandhuis een klein voordeel ontstaat. Bovenstehuis blijft gelijk 1100 en Gewandhuis neemt 200 af (van 600 naar 400). Ontsluiten van de wijk de Burgt is ons inziens essentieel via het Bovenstehuis, om de Molenstraat en Julianastraat te ontlasten en het aantal verkeersbewegingen te verdelen over heel Boekel (zie C plattegrond de Burgt). Als we de cijfers van deze twee straten op Tracé A1 vergelijken met de cijfers van Tracé A2 dan is er echter een toename te zien naar 2700 en 2500. Dat aantal verkeersbewegingen is weinig ten opzichte van de hoeveelheid verkeersbewegingen die de Molenstraat en Julianastraat dan te behappen hebben.

- De reden om Tracé A2 te kiezen boven Tracé A1, omdat Tracé A1 meer bijdraagt aan een verkeersluw centrum is onterecht, want de cijfers op de Kerkstraat blijven bij zowel Tracé A1 en A2 nagenoeg gelijk: 5800 en 5900.
- De keuze voor Tracé A1 is alleen te begrijpen als er een hyperfocus zit op de verkeersbelasting van het Bovenstehuis en Gewandhuis. Deze is aanzienlijk laag als je deze vergelijkt met een paar andere straten:

**Molenstraat** van 5600 (7000 ! bij verkeerstelling Boekel 2022) naar 5600 + 4100 vanuit ontsluitingsweg= 9700 (!)

**Runstraat** van 5800 naar 7200 (!)

**Zijp** van 1100 naar 2800

Straat	Intensiteit huidige	Intensiteit 2030	Tracé A1	Tracé A2	Tracé A+B	Tracé C
1 Volkelseweg	9.800	9.700	10.100	10.300	10.000	9.700
2 Molenstraat	5.600	4.600	5.000	4.700	5.000	4.600
3 Kerkstraat	7.600	5.900	5.800	5.900	5.700	5.900
4 Runstraat	5.800	7.200	7.200	7.200	6.700	7.100
5 Gemertseweg	10.600	12.700	12.600	12.600	12.300	12.500
6 Randweg Zuid	6.100	8.000	8.000	8.000	7.800	8.100
7 Randweg Noord	5.200	6.600	6.800	6.800	6.500	6.600
8 Erpseweg	6.400	7.900	7.900	7.900	7.900	7.900
9 Kennedystraat	3.300	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
10 Rutger van Herpenstraat	6.500	5.000	4.800	5.200	4.800	5.000
11 Statenweg	2.800	2.600	2.800	2.700	2.700	2.600
12 Arendnest	2.000	2.000	2.000	2.100	2.900	2.000
13 Berkhoek	1.800	1.900	1.800	1.800	1.800	2.500
14 Kievillaan	200	1.200	1.600	1.600	1.100	1.200
15 Beatrixlaan	600	1.100	300	300	300	300
16 Zijp	1.100	2.000	2.800	2.500	3.100	2.000
17 Bovenstehuis	1.100	1.800	1.100	2.700	1.300	1.800
18 Gewandhuis	600	800	400	2.500	400	800
19 Nieuwe verbinding 'Driedaagse'	n.v.t.	n.v.t.	2.300	n.v.t.	2.300	n.v.t.
20 Nieuwe verbinding 'Dooleggen'	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	1.600	n.v.t.

Tabel 1

## VERKEERSTELLING BOEKEL

Meting

Boekel

Meetperiode: oktober 2022 en november 2022

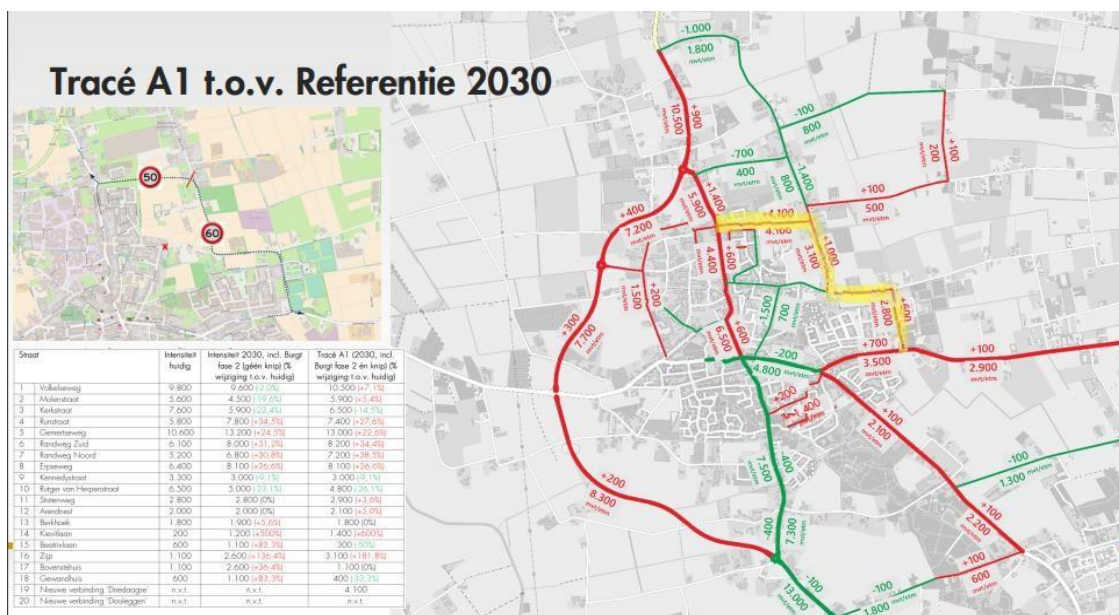
Methodiek: Telslangen

In opdracht van: Gemeente Boekel

Uitgevoerd door: Meeteel

Locaties	Periode	Intensiteiten Mvt		Intensiteiten Fiets		Categorieverdeling			Snelheid			
		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag	%Licht	&Middel	%Zwaar	Vgem.	V/85	Vmax	
01. Gewandhuis	14 oktober t/m 2 november 2022	613	565	109	105	89%	6%	5%	57	70	60	+10
02. Bovenstehuis	14 oktober t/m 2 november 2022	1185	1109	308	297	92%	4%	4%	58	69	60	+9
03. Molenaarstraat (N605)	14 oktober t/m 2 november 2022	7038	6549	1120	1081	95%	3%	2%	56	65	50	+15
04. Zijl	14 oktober t/m 2 november 2022	986	956	111	121	92%	5%	4%	62	74	60	+14
05. Waterval	14 oktober t/m 2 november 2022	842	845	145	160	93%	4%	3%	46	58	60	-2
06. Statenweg	14 oktober t/m 2 november 2022	2786	2620			93%	4%	3%	56	66	60	+6
07. Arendnest	14 oktober t/m 2 november 2022	2321	2194	608	629	95%	3%	2%	62	72	60	+12
08. Burg-Schaffraatstraat	14 oktober t/m 2 november 2022	475	461	137	135	97%	3%	1%	35	45	30	+15
09. Bergstraat (N605)	14 oktober t/m 2 november 2022	5528	5241	968	932	96%	3%	1%	47	56	50	+6
10. Rutgers van Herpenstraat	14 oktober t/m 2 november 2022	7033	6644	777	767	96%	2%	2%	43	50	50	-0
11. Kerckstraat (N605)	14 oktober t/m 2 november 2022	6098	5760	1129	1097	96%	2%	2%	40	49	50	-1
12. Helfrichstraat	17 oktober t/m 2 november 2022	844	804	241	234	97%	3%	3%	35	45	30	+15
13. Sint Agathaplein	17 oktober t/m 2 november 2022	5104	4857	892	886	96%	3%	1%	30	39	30	+9
14. Kerckstraat (N605)	15 oktober t/m 1 november 2022	8214	7751	1395	1396	97%	2%	1%	34	45	50	-5
15. Wilhelmijnstraat	15 oktober t/m 2 november 2022	1441	1343	355	339	95%	4%	1%	35	42	30	+12
16. Zandhoek	15 oktober t/m 2 november 2022	505	462	102	97	90%	6%	4%	53	66	60	+6
17. Irenestraat	15 oktober t/m 2 november 2022	432	409	96	97	98%	2%	0%	32	39	30	+9
18. Erpseweg	15 oktober t/m 2 november 2022	4124	3836	527	521	95%	4%	2%	50	58	50	+8
19. Het Goor	24 oktober t/m 1 november 2022	906	818	94	95	93%	4%	3%	58	69	60	+9
20. Randweg (N605)	24 oktober t/m 8 november 2022	4579	4083			89%	6%	5%	70	81	60	+1
21. Randweg (N605)	24 oktober t/m 8 november 2022	5213	4668			91%	4%	5%	78	88	60	+8
22. Mutshoek	20 oktober t/m 8 november 2022	363	341	49	55	93%	3%	4%	63	78	60	+18
23. Peelstraat	20 oktober t/m 8 november 2022	530	510	79	75	91%	6%	3%	57	70	60	+10
24. Berkhoek	20 oktober t/m 8 november 2022	876	813	91	89	92%	6%	3%	59	71	60	+11
25. Kluisstraat	20 oktober t/m 8 november 2022	1109	1035	226	217	95%	2%	2%	54	67	30	+37
26. Daniel de Brouwerstraat	20 oktober t/m 8 november 2022	2549	2467	538	554	96%	2%	1%	47	57	30	+27
27. Statenweg	20 oktober t/m 8 november 2022	2605	2453	285	285	93%	3%	4%	65	76	60	+16
28. Waterdelweg	24 oktober t/m 8 november 2022	529	505	96	93	92%	4%	5%	63	78	60	+18
29. Rietven	24 oktober t/m 8 november 2022	490	452	53	50	90%	4%	6%	69	83	60	+23
30. Scheidingsweg	24 oktober t/m 8 november 2022	181	183	33	37	94%	3%	4%	60	77	60	+17
31. Voskuilenweg	17 oktober t/m 2 november 2022	606	581	137	142	93%	5%	3%	58	72	60	+12
32. Peelkensweg	17 oktober t/m 2 november 2022	404	375	38	39	88%	7%	5%	59	72	60	+12
33. Statenweg	17 oktober t/m 2 november 2022	3129	2859	195	204	93%	4%	4%	61	70	50	+20
34. Randweg (N605)	24 oktober t/m 8 november 2022	4534	4038			90%	6%	5%	73	85	60	+5
35. Peelsehuis	24 oktober t/m 8 november 2022	1297	1246	237	216	89%	4%	7%	63	75	60	+15
36. Daandelendennen	17 oktober t/m 2 november 2022	338	312	70	74	90%	6%	4%	61	75	30	+45
37. Beatrixlaan (oud: 41)	15 oktober t/m 2 november 2022	1241	1206	338	332	95%	4%	1%	28	33	30	+3
38. Beatrixlaan (oud: 42)	15 oktober t/m 2 november 2022	1004	963	247	248	94%	5%	2%	40	49	30	+19
39. Gemertseweg (oud: 43)	20 oktober t/m 2 november 2022	5261	4968	826	786	93%	5%	2%	58	68	50	+18

Tabel 2

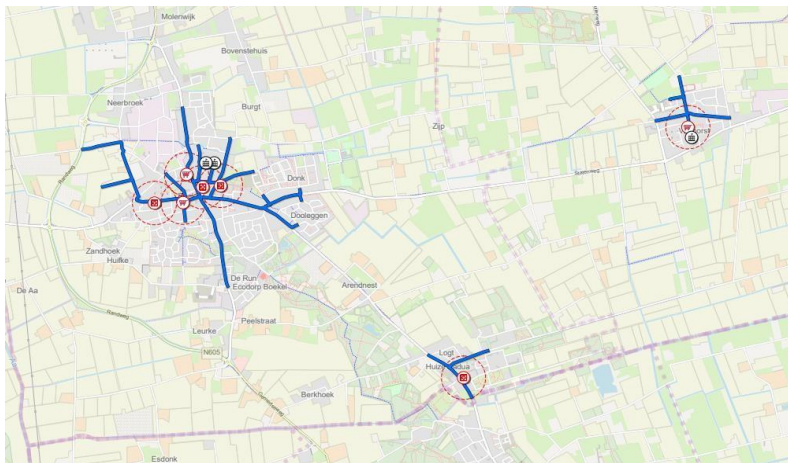


Tabel 3



✓ Wij zijn voorstander in het beperken van autoverkeer naar het centrum:

- Geen verbinding van de ontsluitingsweg op de Molenstraat: deze autoverbinding zal alleen maar meer auto's naar het centrum leiden omdat iedereen die naar het centrum wil daar toch linksaf gaat de Julianastraat in.
- (snel) fietsroutes maken bv. over park naar centrum
- Ontwikkellocaties in het Centrum te verplaatsen naar buiten, alles zit op 1 hoop, zodat de verkeersbewegingen ook naar buiten het centrum gaan: twee supermarkten in centrum draagt niet bij aan verkeerssluw centrum, Kindcentrum in centrum achter Nia Domo draagt niet bij aan verkeerssluw centrum ook niet aan behoud van groen in Boekel.
- Huize Padua: waar komt deze GGZ instelling?



✓ Veiligheid in het verkeer voor fietsers en voetgangers is erg belangrijk: daarom is het belangrijk om veilige oversteekplaatsen te creëren.

Wij zien dat het risico op een ongeval aanzienlijk toeneemt op een druk punt op de Molenstraat ter hoogte van de ontsluiting Rosollemolen waar het in het eerste voorstel ook de ontsluiting van de nieuwe weg zal komen (zie afbeelding hieronder ongevalkaart punt Molenstraat is blauw). De cijfers op de Molenstraat 5600 (7000 verkeerstelling MVT 2022) zullen aanzienlijk stijgen als deze ontsluitingsweg met 4100 voertuigen ook nog eens op dit punt links of rechtsaf gaat. Zie volgende pagina.



© 2022 VIA

Op deze kaart zijn de ongevallen die dicht bij elkaar liggen (<25 meter) samengenomen tot een concentratie. Hoe groter de bol op de kaart, hoe meer ongevallen er hebben plaatsgevonden.

Opmerking: locaties die op de gemeentegrens liggen tonen ook de ongevallen die aan de buurgemeente zijn toegerekend.

Opmerking: de locatie van 16% van de verkeersongevallen is niet exact bekend en niet in deze kaart opgenomen.

**Legenda**

- Ongevallen met doden
- Ongevallen met gewonden
- Ongevallen met enkel schade

Ongevallen in de periode 2017 t/m 2021

B) Technische vragen

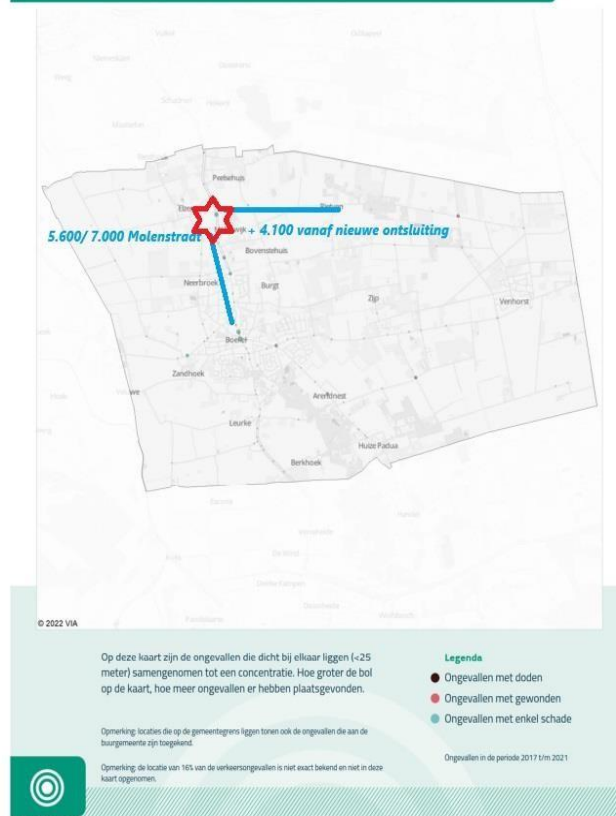
**1. Vragen betreffende uitspraken gedaan 16 september 2024 informatieavond te Nia Domo. Kunt u schriftelijk ontkennen dat:**

- 1.1. Bureau Kragten heeft uitgesproken dat; *“het huidige wegennetwerk van Boekel kan het geprognostiseerde verkeer van 2030 prima aan”*
- 1.2. Bureau Kragten heeft uitgesproken dat; *“We hebben het maar over het dorp Boekel en niet de drukte van een grote stad”*

- 1.3. Bureau Kragten heeft uitgesproken dat; *“we hebben geconstateerd dat het centrum verkeer voornamelijk bestemmingsverkeer is met een start- of eindpunt in Boekel”*
- 1.4. 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..”*

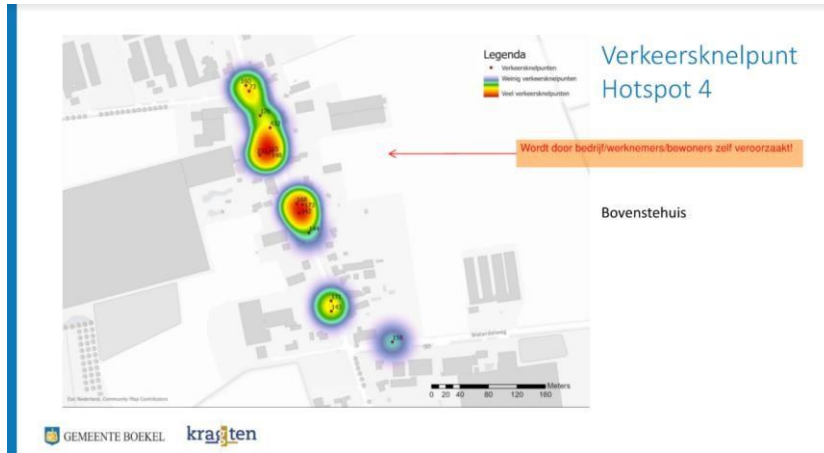
## **2. Vragen betreffende de cijfers verkeerstellingen en verkeersintensiteiten**

- 2.1. Geef een toelichting gebaseerd op de verkeerscijfers met betrekking tot nut en noodzaak van tracé A1 en ten opzichte van niets doen tot 2030?
- 2.2. Geef een toelichting gebaseerd op de verkeerscijfers van de Nut en Noodzaak van Tracé A1 én A2 ten opzichte van niks doen tot 2030?
- 2.3. 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?
- 2.4. 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 worden?
- 2.5. Geef een gedetailleerd onderzoeksresultaat over de verwachte verkeersstromen rondom de voorgestelde ontsluiting tracé A1 / Molenstraat.
- 2.6. Zijn er gedetailleerde verkeerstellingen gedaan rond het aantal fietsbewegingen in Boekel?
- 2.7. Verklaar 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.
- 2.8 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? Zie ook volgende pagina. Zou het risico op ongevallen niet juist groter worden met deze enorme toename aan verkeer op dit ontsluitingspunt?



- 2.9 Uit welke raadstukken zou blijken dat 'de knip' in de Beatrixlaan wel een raadsbesluit zou zijn?
- 2.10 Verklaar 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.
- 2.11 Verklaar hoe een sterke verkeerstoename- en de daarmee samenhangende afname van de verkeersveiligheid bij de voorgestelde tracés door de Bernardstraat worden voorkomen?
- 2.12 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?

2.13 Eerder is er een voorstel ingediend, dhr. Van der Wijst bij de fractie leden Drs. A.J.P.M. (Jeanne) van Eert – van de Ven, L.A. (Bart) van den Hoogen en S.A.H.M. (Sharon) de Bruin , om te onderzoeken wat de verkeerseffecten zijn van invoering van diverse eenrichtingswegen. Graag zouden we in de resultaten van het verkeersstroom model berekeningen zien.



2.14 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?

### 3. Vragen betreffende het behoud van groen, wadi en de peelrandbreuk

- 3.1. Licht toe in hoeverre de Commissie Wonen en Werken naast de inhoud van het mobiliteitsplan en GVVP ook de visie en inhoud van andere plannen, onderzoeksbureaus en instanties meeneemt?
- 3.2. 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?
- 3.3. 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?
- 3.4. 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?

- 3.5 Wat zijn de inzichten en adviezen van Landslide Milieu- en Adviesbureau, aansluitend op hun breukenonderzoek in 2019? Is het een idee om 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 ogenschouw 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 dit onderzoeksbureau 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?
- 3.6 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?
- 3.7 Wat is de visie daarop van het Geopark in ogenschouw nemend de lopende UNESCO aanvraag?
- 3.8 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, Klimaatrobuuste landschappen en Ecologie, Aardwetenschappen, Landschapsecologie en Cultuurlandschap, Land- en 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?
- 3.9 Zou het Waterschap Aa en Maas betrokken kunnen worden ter advisering over 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?
- 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. Helaas hebben wij op twee mails en twee telefoontjes naar

de secretaresse van dhr. geen reactie gehad. Wat is jullie advies hiermee om te gaan zodat wij geïnformeerd kunnen worden?

- 3.11 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?
- 3.12 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?



#### 4. Vragen met betrekking tot de financiële impact (maatschappelijke gelden)

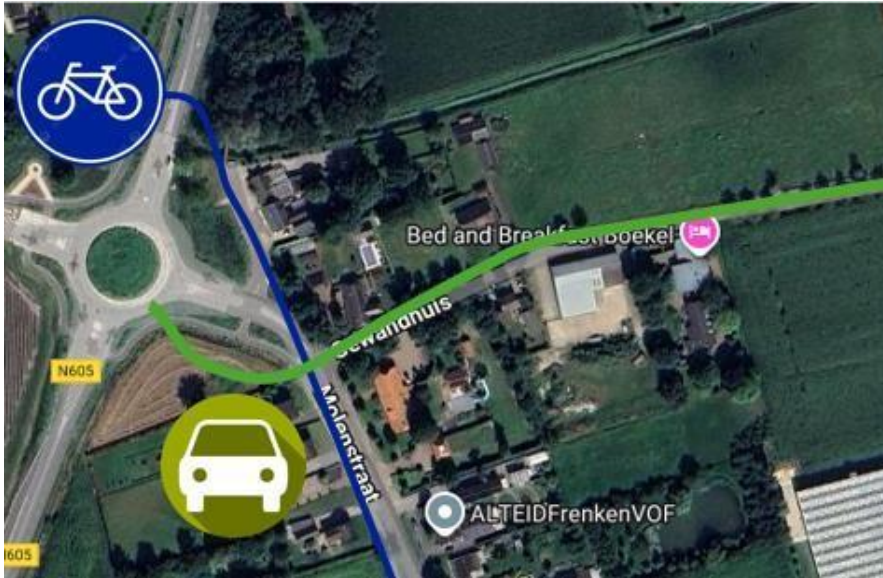
- 4.1 In hoeverre zijn de resterende investeringskosten van de Rosolliemolen in de kostenraming van voorstel A1 meegenomen?
- 4.2 In hoeverre zijn de resterende investeringskosten van de gemaakte wadi's meegenomen in de kostenraming van voorstel A1?
- 4.3 Zijn er reserveringen in de kostenraming van voorstel A1 opgenomen rond de speciale eisen rond de aanleg van wegen over peelrandbreuk, wadi's en sloten netwerk?
- 4.4 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.
- 4.5 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?

- 4.5.1 Is er in de projectplannen van de Burgt ruimte opgenomen (haalbaarheid verleggen wadi's) om de wadi's te verleggen?
- 4.6 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?
- 4.6.1 Is er in de projectplannen van de Burgt ruimte opgenomen (haalbaarheid) voor realisatie van extra waterberging t.b.v. tracé A1?
- 4.7 Zijn de kosten voor het herinrichten van de weg Julianastraat/Molenstraat (ter hoogte van Pinksterbloem) tot aan huidige kruising Molenstraat – Rosoliemolen meegenomen in de kostenraming van tracé A1 als noodzakelijk gevolg van de voorgestelde 'voorrangsbocht' Molenstraat-A1?
- 4.8 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.

## 5. Aangedragen en besproken alternatieven

- 5.1 Wat is de impact (modelberekening) op de verkeersstroom door het centrum van Boekel bij inpassing van onderstaande aansluiting van tracé A2 op de noordelijke rotonde rondweg N605 (zie afbeelding)?
- 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 in onderstaand voorstel 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.





5.2 (!) 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?

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

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

#### Alternatief A;

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.

De stippellijn geeft het gescheiden fietsverkeer weer met minder oversteken dan in de huidige situatie.

#### Alternatief B;

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

vermogensuitbreiding in het gebied in de toekomst. In dat geval kan zelfs overwogen worden om het Gewandhuis aan de rotonde kant af te sluiten.

#### Alternatief C;

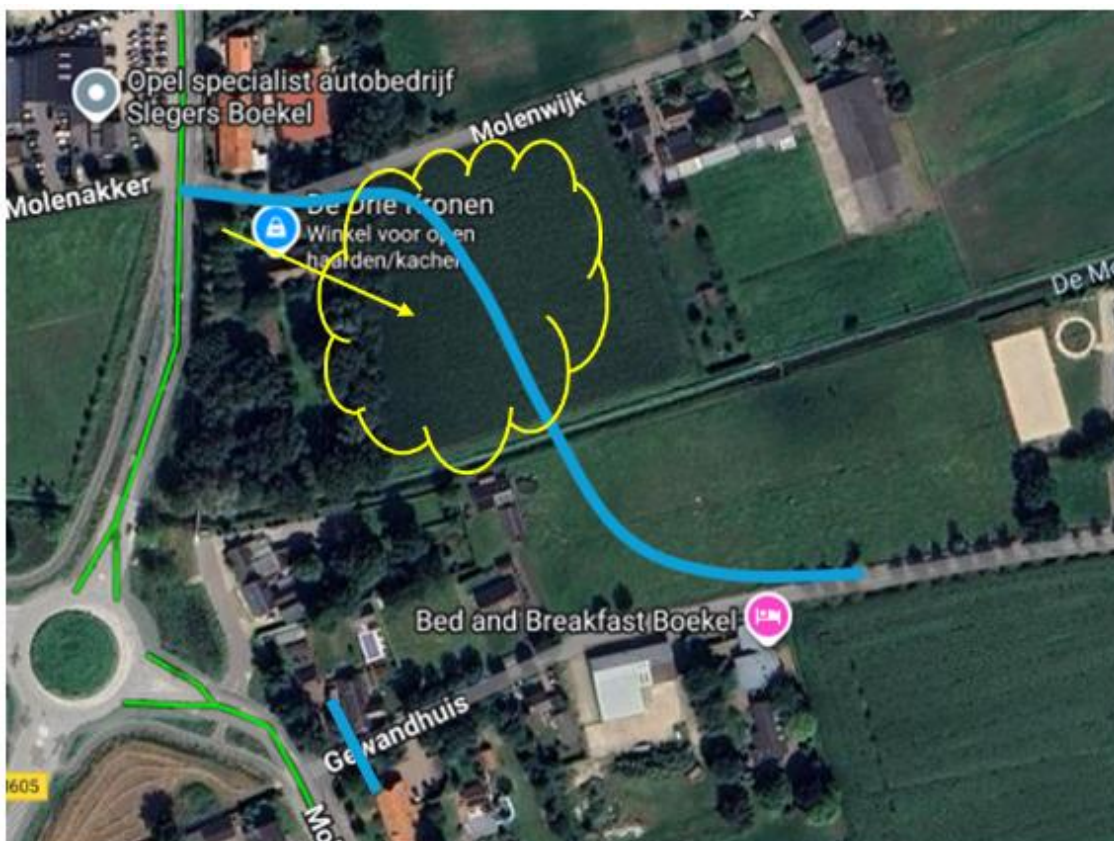
Een andere uitwerking van Alternatief B kan volgens alternatief C worden onderzocht. Hierbij wordt er meer gebruik gemaakt van bestaande infra en is het mogelijk om de investering verder te beperken.

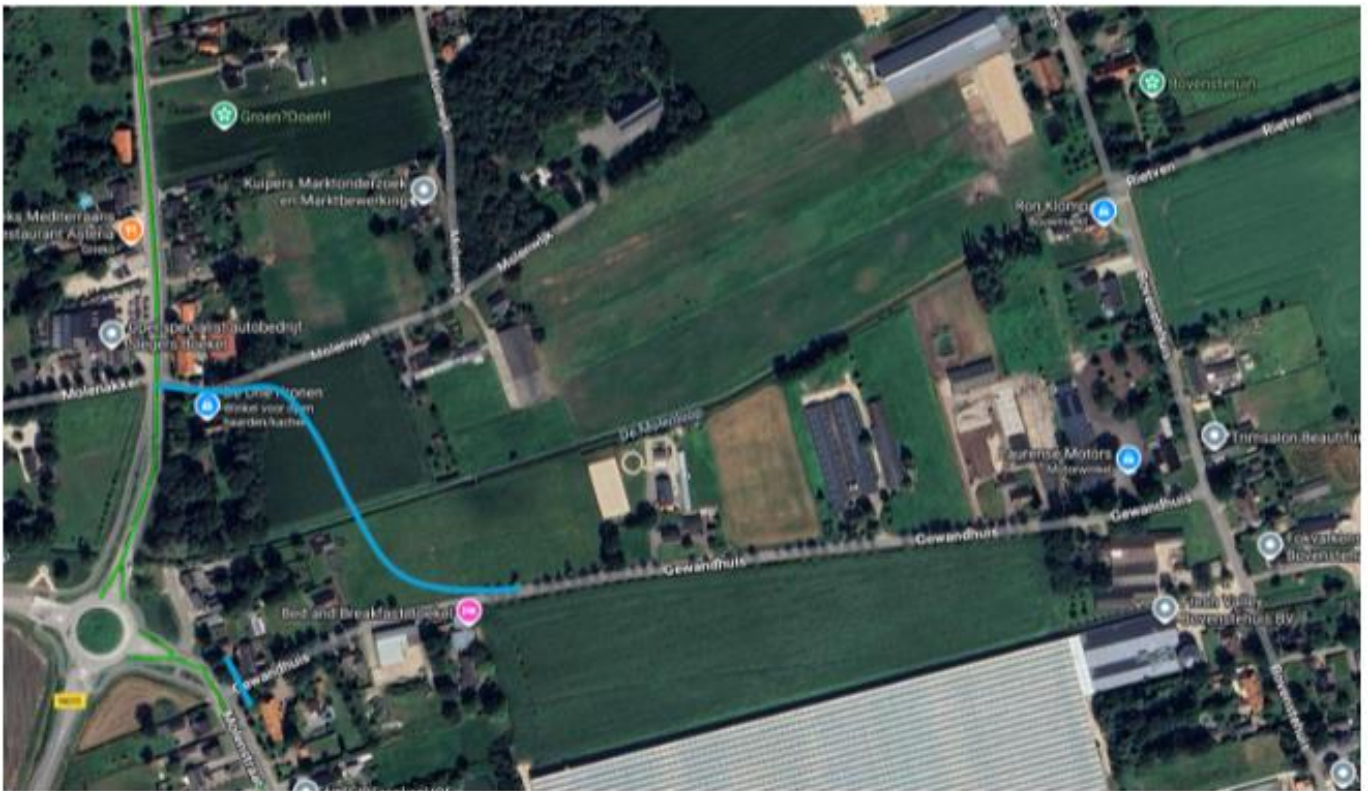
#### Alternatief D;

Eerder is de vraag gesteld of het mogelijk is / om te onderzoeken om het Bovenstehuis te ontsluiten via een nieuwe ontsluiting welke langs De Molenloop loopt. Middels een stukje ruilverkaveling kan er een nieuwe ontsluiting worden gerealiseerd zonder dat er hinder ontstaat voor omwonende. Graag zouden wij een onderzoek willen voorstellen naar de verkeersimpact / verkeersstromen en haalbaarheid van dit voorstel.

#### Alle hierboven alternatieven

Voor alle genoemde alternatieven is het voor de gemeente mogelijk om, door het gebied anders in te richten, gebruik te maken van de landbouwgrond achter De Drie Kronen. Ruilverkaveling met direct betrokkenen zou zeker onderzocht moeten worden.





6. In hoeverre is naar aanleiding van deze vragen het maken van een verbindingsweg over het park de Driedaagse nog haalbaar, verstandig, rechtsgeldig en financieel aantrekkelijk?
7. Wij hopen dat er kritisch gekeken wordt naar het Raadsvoorstel. Is het mogelijk om de aanbevelingen, conclusies en alternatieven p.6 in het Raadsvoorstel uitgebreider te beargumenteren aan de hand van bestaande of nog nader te onderzoeken gegevens?

Graag verwijzen wij u nog naar onze twee brieven van 23 en 29 september met daarbij alle verwijzingen.

Hopende u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben.

Mocht u vragen hebben kunt u ons bereiken op [collectiefdedriedaagse@gmail.com](mailto:collectiefdedriedaagse@gmail.com).

Met vriendelijke groet,

Nicole Lafleur- van Kampen

Lars Kuijper

Namens Collectief de Driedaagse Boekel

