



# MEMO

Aan: De raads- en burgerleden  
Van: College van Burgemeester en Wethouders

**Documentnummer**  
665852

Datum: 27 maart 2025

**Zaaknummer**  
654898

## **Onderwerp: Varianten Waterval binnen de oost-westverbinding**

Beste raads- en burgerleden,

Deze raadsmemo is opgesteld naar aanleiding van de gecombineerde commissie Bestuur & Samenleving en Wonen & Werken van 19 maart 2025. In deze memo verhelderen we enkele punten die tijdens de commissie ter sprake zijn gekomen.

### **Afwaarderen Rutger van Herpenstraat is opgenomen in de berekening**

Bureau Kragten heeft Goudappel gevraagd om de nieuwe verbindingsweg oostelijk van de sportvelden te modelleren in de Boekelse situatie, om zo een beeld te krijgen van de verkeersstromen in de toekomst (jaar 2030) met deze nieuwe verbindingsweg. Er wordt zo een beeld gemodelleerd van de situatie in 2030, waar alle uitgangspunten uit Boekel in Beweging; de Mobiliteitsvisie (2022) en het Gemeentelijk Verkeer – en Vervoerplan (2023) in zijn meegenomen.

Eén van de uitgangspunten uit het GVVP is de afwaardering van de wegen in het centrum, zoals de Rutger van Herpenstraat. In de visie is vastgesteld dat deze weg wordt afgewaardeerd naar 30 km/u. Dit is dus wel meegenomen in het model, en in het rapport 'Varianten Waterval'.

Het model van Goudappel heeft dus berekend dat er 700 motorvoertuigen minder gebruik gaan maken van de verbindingsweg oostelijk van de sportvelden (hierna: variant 2) ten opzichte van een tracé over de Waterval (hierna variant 1). Ook nadat de Rutger van Herpenstraat is afgewaardeerd. Dat zal betekenen dat deze 700 voertuigen, ondanks de 30 km/u maatregelen op de Rutger van Herpenstraat, alsnog de centrumroute zullen gebruiken als er wordt gekozen voor variant 2. Dit is het tegenovergestelde van de ambitie 'Aantrekkelijk en Bereikbaar', met speerpunt 'afwaarderen en herinrichten centrum'.

Willen we bij de keuze voor variant 2 hetzelfde effect in het centrum bereiken dan zullen Rutger van Herpenstraat en Kerkstraat nog verder afgewaardeerd moeten worden, te denken aan een woonerfachtige inrichting.

### **Gevolgen toename centrumverkeer**

Zoals hierboven gezegd zorgt variant 2 voor meer verkeer door het centrum ten opzichte van variant 1. In het rapport 'Varianten Waterval' is benoemd dat bij deze variant het verkeer vanuit De Dooleggen, De Donk en De Burgt alsnog kiezen voor de centrumroute. In het GVVP (blz. 19) is aangegeven dat 4.500 motorvoertuigen (mvt) acceptabel is op een 30 km route (Dit is uw besluit). Met tracé A1, inclusief Waterval, komen we op 4800 mvt per etmaal op de Rutger van Herpenstraat. Daarmee zijn we bijna op onze beleidsdoelen. Bij variant 2 komen we op circa 5500 mvt per etmaal. Daarmee verdwijnt onze doelstelling uit beeld.

Verder is er tot heden geen aandacht voor het gegeven dat een toename van 700 mvt per etmaal op de centrumrouting leidt tot extra verkeersonveiligheid in het centrum. Dit effect gaan we merken op de Rutger van Herpenstraat en de Kerkstraat. Dat betekent dat variant 2 een sterkere verbetering geeft op verkeersveiligheid bij de Waterval dan variant 1, maar bij andere locaties variant 2 juist negatief scoort op veiligheid.

#### **Procedurele risico's bij keuze voor variant**

De extra procedurele risico's van variant 2 zijn in het raadsvoorstel benoemd. Hiervoor vragen we nogmaals aandacht. Naar verwachting zal een route rondom het sportpark tot een langere procedure leiden. Er moet een compleet omgevingsplan voor de bestemmingswijziging worden opgesteld. Daarbij is het van belang om bij een dergelijke stevige ingreep een goede onderbouwing te kunnen geven aan nut en noodzaak. Zoals in het raadsvoorstel benoemd is dat lastig. Hier lopen we kans op niet medewerking van de provincie en/of het stranden van de plannen bij de Raad van State.

#### **Kosten onderzoek**

Tijdens de commissieavond is de vraag gesteld wat de kosten zijn geweest voor het onderzoek naar de varianten rondom de Waterval. De kosten voor het onderzoek 'varianten Waterval' bedragen circa €20.200.

-//-