

Verslag bewonersavond oost-west verbinding: nadere uitwerking tracé A1

16-09-2024

Op 16 september '24 heeft er een informatieavond plaatsgevonden over de voortgang van het onderzoek naar de oost-westverbinding. Hierbij is een presentatie gegeven door Kraten. Deze is terug te vinden op de informatiepagina over de oost-westverbinding op de website van de gemeente Boekel.

Hieronder zullen de vragen die gesteld zijn tijdens de informatieavond samengevat en beantwoord worden.

Hoe zal de aansluiting op de Molenstraat, Zijp, Statenweg et cetera er uit zien?

De uitwerking is onderdeel van de volgende stap, als de raad besluit om tot een ontwerp te komen. In de presentatie zijn mogelijkheden gepresenteerd, om het nieuwe tracé te faciliteren. Dat kan bijvoorbeeld door een afbuigende voorrangsweg. Dat is echter slechts een denkrichting.

Op dit moment heeft de groenstrook tussen de Driedaagse en Lage Schoense een waterbergende functie. In deze plannen wordt er nog meer asfalt toegevoegd. Hoe kan dan de afwatering geregeld worden?

Een terecht punt. We zien inderdaad dat door hevige regenval dit probleem in de toekomst meer zal gaan spelen. Het is een aandachtspunt waar naar gekeken moet worden in de volgende stap, bij het ontwerp. Als we gaan verder gaan met de uitwerking van tracé A1 en het proces tot een buitenplanse omgevingsactiviteit (voorheen bestemmingsplanwijziging) wordt uitgevoerd, moet hier worden aangetoond dat de waterberging in orde is. Het is dus een verplichting in de volgende uitwerking. Dit kan ook samen worden opgepakt met de ontwikkeling van de Burgt fase 2.

In de afbeeldingen uit de presentatie (waar de af- en toenames afgebeeld zijn) is te zien dat verkeer van en naar Venhorst toeneemt. Komt er dus meer verkeer naar Boekel door de oost-westverbinding?

Verkeer van en naar Boekel neemt sowieso toe, of er nou een tracé gerealiseerd wordt, of niet. Dat komt door de groei van Boekel, die ontstaat door de woningbouw en eventuele toevoeging van bedrijvigheid. Deze brengen verkeersbewegingen met zich mee. Uit de verkeersmodellen blijkt dat de realisatie van het tracé A1 maar een geringe toename van verkeersbewegingen naar Boekel trekt. Tracé A1 heeft dus nauwelijks aantrekkende werking op doorgaand verkeer van oost naar west.

De bewoners van de Rosoliemolen, Lage Schoense en Molenstraat hebben zich verenigd in een collectief om een petitie te starten. Deze willen we op 25 september overhandigen aan de gemeente(raad). Wij hebben meer tijd nodig om onze argumenten op een rij te kunnen zetten en denken dat sommige conclusies te snel zijn getrokken. Wij vragen de raad om het besluit niet te snel te nemen. Wij willen ook, samen met Kragten, kijken naar het rapport en alternatieven.

Kragten voert nu de opdracht uit zoals de raad deze in 2023 heeft gegeven. Daarvan is dit voorstel van de actiegroep geen onderdeel. De gemeente heeft het contact gelegd met de actiegroep en zal met hen verder het voorstel wat gedaan is door de actiegroep bespreken.

Hoe worden de verkeersmodellen opgesteld? De tellingen op de Molenstraat lijken niet te kloppen.

De verkeersmodellen zijn opgesteld door Goudappel, een gerenommeerd onderzoeksbureau.. Zij stellen ook het Brabant Brede Model Aanpak (BBMA) op, wat als basis is gebruikt voor de verkeersmodellen in dit onderzoek. Aan dat BBMA model worden alle sociaal economische gegevens toegevoegd, zoals inwoners en arbeidsplaatsen, verkeersmaatregelen (zoals instellen 30km/u) en beleid (zoals woningbouwontwikkeling). Op basis van deze gegevens, en de gemiddelde verkeersbewegingen wat dit met zich meebrengt, wordt dit in een model gezet. Dit wordt gecorrigeerd aan de hand van verkeerstellingen die de gemeente de laatste 3 jaar op meer dan 40 locaties uitvoert.

Er is al eerder aangegeven dat het alternatief voor de Waterval, ten oosten van de sportvelden, meegenomen moet worden. Velden 5 en 6 worden opgeheven dus daar is ruimte.

Met alleen het verwerven van de grond van velden 5 en 6 zijn we er nog niet, daaronder ligt nog een flink stuk agrarisch perceel waar de weg ook overheen zal moeten gaan. De verwerving en de realisatie van een nieuwe weg brengt veel extra kosten met zich mee, die nu niet zijn meegenomen in de raming.

Verder is het effect van een tracé dat oostelijker ligt, minder sterk. Het wordt dan voor verkeer uit Boekel aantrekkelijker om toch door het centrum te rijden. Dat is een effect dat we niet willen.

Het wordt nu niet meegenomen in dit voorstel. Dat betekent niet dat het nooit meer kan komen. Het zou in de toekomst, los van dit project, gerealiseerd kunnen worden.

Om het veilig te houden voor overstekende fietsers naar het sportpark, zou er een tunnel gemaakt moeten worden.

Een tunnel is nu niet meegenomen in de raming. De spits voor het kruisende verkeer (sporters naar het fietspark en woon-werkverkeer) zijn niet op dezelfde tijdstippen. Met de verwachte verkeerstromen die nu uit het verkeersmodel komen, is een gefaseerde oversteek met middengeleider een verkeersveilige oplossing.

Als de route door het centrum afgewaardeerd wordt, moet er een alternatief zijn van en naar het oosten. En hierbij zou landbouwverkeer gesplitst moeten worden met fietsers. Wordt hier ook rekening mee gehouden?

Ja, dat zien wij ook. Vandaar ook dit voorstel, hiermee wordt verkeer van en naar het oosten van Boekel gefaciliteerd over een veilige weg. In deze presentatie hebben wij ook per weggedeelte gekeken wat de veiligste inrichting is voor iedere weggebruiker. Zo hebben we bijvoorbeeld laten zien dat, met de aantallen die over het Bovenstehuis zullen rijden, een vrij liggend fietspad de beste oplossing is. Het scheiden van fiets en (landbouw)verkeer is dus iets waar we zeker rekening mee houden.

Hoe wordt het (nieuwe) Kindpark meegenomen in deze plannen? Moet de gemeente niet eerst daar een besluit over nemen alvorens keuzes te maken op de oost-west?

Dit onderzoek gaat verder dan één ontwikkeling in Boekel. Zoals we al hebben geconstateerd groeit het verkeer door toename van woningen en bedrijvigheid. We kijken met name naar ontwikkelingen die nieuwe verkeersbewegingen generen. Dat is niet het geval bij

schoollocatieontwikkeling. Deze zijn namelijk al meegenomen in de extra verkeersgeneratie van woningbouw.

Het onderzoeksbureau Kragten, wat nu dit onderzoek uitvoert, is ook betrokken geweest bij de ontwikkeling van het Kindpark

Verkeer neemt ook toe in de Vogelenzang. Wat is hier de oplossing voor?

Door nieuwbouwontwikkeling, maatregelen uit het GVVP en toenemend autogebruik, zal het sowieso drukker worden in Boekel. Dat is ook de aanleiding van dit onderzoek. Hier zoeken wij een oplossing voor.

In de Vogelenzang zal het vooral drukker worden door het afwaarderen van het centrum naar de 30 km/u. Deze maatregel komt het GVVP. Bij dit plan hoort nog een meerjarenuitvoeringsprogramma, wat naar verwachting volgend jaar opgesteld zal worden. In dit uitvoeringsprogramma kunnen oplossingen opgenomen worden.

Als bewoner van Bovenstehuis vind ik het belangrijk om te laten weten dat we al vele jaren op zoek zijn naar een oplossing voor de bijna onhoudbare verkeerssituatie op Bovenstehuis, een oplossing zoals deze.

De verkeerssituatie op Bovenstehuis is al langere tijd onderwerp van gesprek in Boekel. De uitwerking van dit tracé is een oplossing voor die situatie. Ook zien wij dat als Boekel verder wil groeien, bijvoorbeeld door de bouw van de Burgt fase 2, moet dit verkeer goed afgewikkeld worden. Dit kan door middel van dit tracé. Gebeurt dat niet, zullen er sterke maatregelen genomen moeten worden op Bovenstehuis.

Hoelang kunnen we in Boekel vooruit met deze weg?

Qua capaciteit kan deze weg tientallen jaren mee. We hebben in Boekel namelijk niet te maken met files, wachtrijvorming of moeite om je erf op en af te rijden. Met deze weg kunnen we goed vooruit. Qua gevoel kan dat anders liggen. Dat is echter niet te meten.

Komt er een knip in de Beatrixlaan?

In de ontwikkelvisie van de Burgt is het voornemen om het autoverkeer van de Burgt over de oostkant te ontsluiten, en langzaam verkeer zoals de fiets naar het centrum te stimuleren. Er ligt nog geen definitief besluit voor een knip op de Beatrixlaan. Om het tracé zo veel mogelijk te stimuleren, is een knip wenselijk maar niet noodzakelijk.

Hoe wordt er gezorgd dat er niet teveel verkeer over de Kleine Burgt rijdt?

De Valeriaan wordt ontsloten op de Burgt, dus het verkeer wordt niet gestuurd over de Kleine Burgt. In de ontwikkelvisie voor Burgt 2 is het beeld dat de Kleine Burgt een echte buurtstraat wordt zonder doorgaand verkeer. Bij het komende bestemmingsplan krijgt dat definitief zijn plek.