

Ruimtelijke visie Dorpsmantel

te Boekel

Colofon

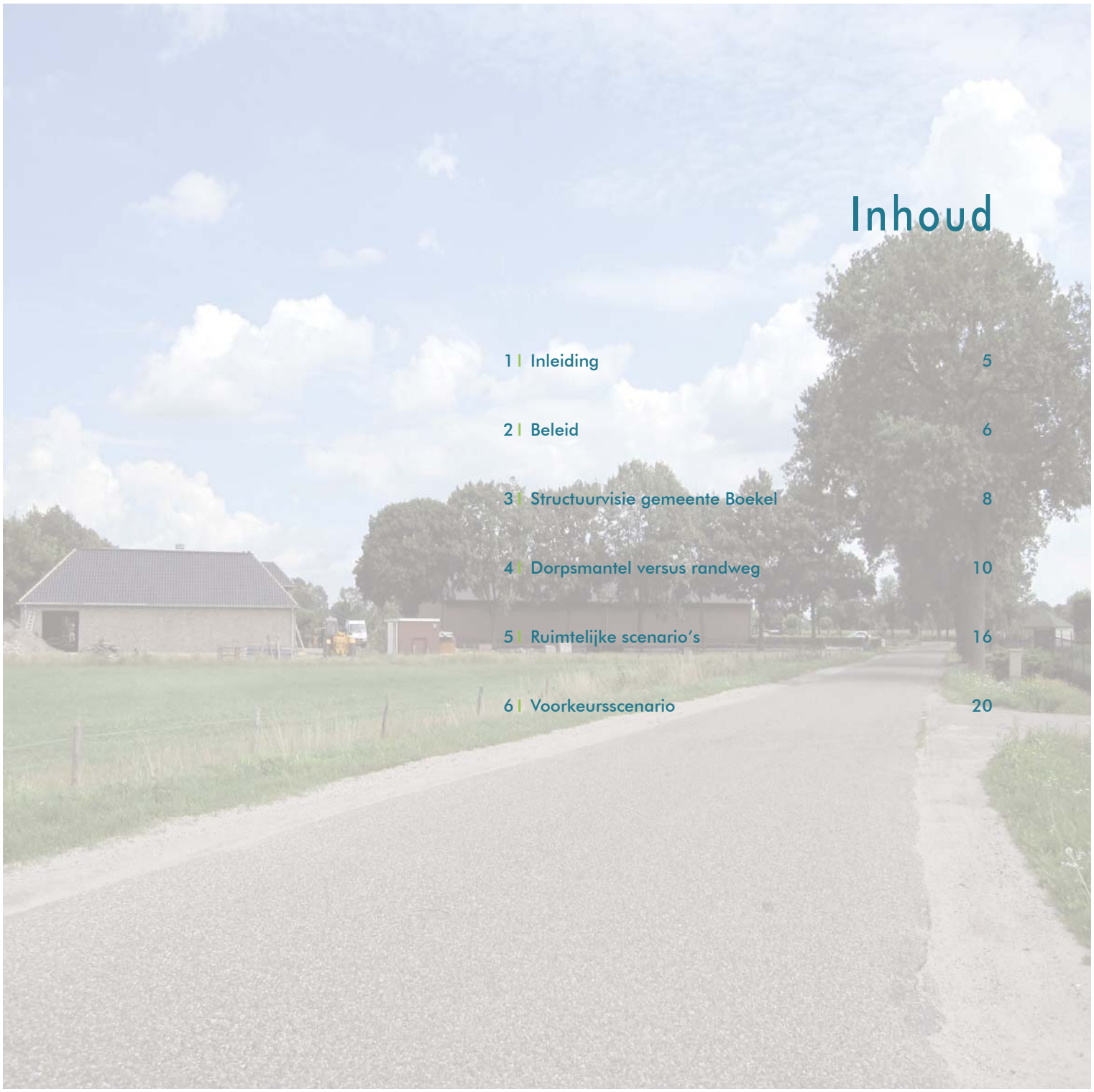
Opdrachtgever
Gemeente Boekel

Datum
23 februari 2011

Projectgegevens
IND01-MGB00006-01a

CROONEN ADVISEURS
ruimtelijke vormgeving & ordening
Hoff van Hollantlaan 7 - 5243 SR Rosmalen
Postbus 435 - 5240 AK Rosmalen
T (073) 523 39 00 - F (073) 523 39 99
E info@croonen.nl - I www.croonenadviseurs.nl





Inhoud

1 | Inleiding 5

2 | Beleid 6

3 | Structuurvisie gemeente Boekel 8

4 | Dorpsmantel versus randweg 10

5 | Ruimtelijke scenario's 16

6 | Voorkeursscenario 20





1 | Inleiding

1.1 Inleiding

Naar aanleiding van de MER rapportage voor de toekomstige randweg aan de westzijde van Boekel heeft Croonen adviseurs de opdracht gekregen van de gemeente Boekel om inzichtelijk te maken wat de ruimtelijke kwaliteiten zijn per buurtschap in relatie tot de inpasbaarheid van de randweg. Parallel aan dit proces dient een ruimtelijke visie opgesteld te worden voor de zone die gelegen is tussen de dorpskern en de randweg, “de dorpsmantel”.

Het voorliggende document is het eindresultaat van een intensief proces met bewoners, gemeente Boekel en de provincie Noord Brabant. In het proces zijn we van een globale visie en tracéstudies gekomen tot een afgewogen en gedragen voorkeursscenario waarbij de wensen en eisen van zowel de gemeente als bewoners maatgevend zijn geweest.

De ruimtelijke visie voor de dorpsmantel is opgebouwd vanuit analyse van de relevante beleidsdocumenten en een ruimtelijke analyse van de huidige situatie. Vanuit de ruimtelijke analyse zijn kwaliteitskaarten opgesteld ten aanzien van de dorpsrand, buurtschappen en voor de visie randweg. De kwaliteitskaarten zijn samen met de verkeerskundige eisen verder uitgewerkt in een viertal ruimtelijke scenario’s.

De ruimtelijke scenario’s zijn ten opzichte van elkaar beoordeeld op aspecten als doel randweg, ruimtelijke kwaliteiten, leefbaarheid en maatschappelijke relevantie, om te komen tot een voorkeursscenario.

In het voorkeursscenario is de toekomst visie vastgelegd voor zowel de landschappelijke inpassing van de randweg, als ontwikkelingsmogelijkheden binnen de dorpsmantel en de buurtschappen.





2 | Beleid

2.1 Verordening ruimte, provincie Noord Brabant

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is vastgesteld hoe de bevoegdheiden voor ruimtelijke ordening zijn verdeeld tussen de gemeenten en de provincie. Zo heeft de provincie regels opgesteld waarmee gemeenten rekening moeten houden bij het ontwikkelen van plannen, de verordening ruimte. De provincie wil de ruimtelijke kwaliteit van Brabant bevorderen. Dit betekent dat nieuwe ontwikkelingen (aanleg randweg) een bijdrage leveren aan de kernkwaliteiten van Brabant. Een samenvatting van deze kernkwaliteiten is hieronder beschreven.

"ruimtelijke kwaliteit van Brabant staat onder druk", dynamiek en karakteristiek op elkaar afstemmen

- het mozaïek van Brabant op een duurzame wijze ontwikkelen
- vergroten van de biodiversiteit, vergroten natuurwaarden & koppelen
- creëren van robuuste en veerkrachtige natuur (water en natuur)
- geledingszone tussen dorp – landschap
- beleefbaarheid stad en land vanaf infrastructuur
- duurzaam en vitaal platteland, multifunctioneel landelijk gebied
- meerwaarde voor landschap, recreatie en woon- en werkklimaat

2.2 Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord Brabant: gebiedspaspoort Peelrand

In het dossier Structuurvisie ruimtelijke ordening Noord Brabant beschrijft de provincie in de gebiedspaspoorten welke landschapskenmerken zij op regionaal niveau van belang vindt en hoe deze versterkt kunnen worden. Gebiedskenmerken zijn de spil van ruimtelijke kwaliteit. Het gaat om aandacht voor de kwaliteit van een nieuwe ingreep en aandacht voor de ontwikkeling van de locatie. Vanuit de beschrijving van het gebiedspaspoort Peelrand, waarbinnen de gemeente Boekel ligt, zijn hieronder de hoofdaspecten opgesomd.

- versterken van het kleinschalige en afwisselende karakter van het landschap
- versterken van de natuur- en landschapswaarden in samenhang met economische dragers – recreatieve toegankelijkheid en verbindingen natuurgebieden
- ruimte geven aan verbreding landbouw, recreatie en landgoedontwikkeling en andere vormen van wonen binnen de agrarische bebouwingslinten en buurtschappen in combinatie met investeren in de kleinschalige karakter van het landschap
- versterken recreatieve verbindingen
- oost-west patronen waterlopen tegenover noord-zuid lopende wegen en linten als basis nemen voor ontwikkelingen met zorg voor groene overgang tussen stad en land, in kernrandzones en agrarische bebouwingslinten
- aandacht voor en behoud van verschijnsel wijst
- versterken van de ecologische waarden en biodiversiteit

3.1 Thema structuurvisie gemeente Boekel: Toekomstige randweg

Binnen het concept ontwerp structuurvisie van de gemeente Boekel is de toekomstige randweg op de plankaart opgenomen ten westen van de kern Boekel. De ruimtelijke weerslag en consequenties van de randweg zijn binnen de ruimtelijke visie van de dorpsmantel synchroon ontwikkeld om een goede synergie te bewerkstelligen tussen randweg en dorpsmantel.

De kwaliteit van het woon- en leefmilieu van de kern Boekel staat sterk onder druk vanwege het toenemende doorgaande verkeer dat via de N605 zijn weg zoekt door Boekel naar Gemert of Uden. Om het doorgaande verkeer (en met name vrachtverkeer) uit het centrum van Boekel te weren, zal aan de westzijde van de kern Boekel een randweg worden gerealiseerd. Op de randweg zullen zo min mogelijk aansluitingen worden gerealiseerd, om de doorstroming zo optimaal mogelijk te houden. De randweg is een functioneel element. Het landschap waarin dit element een plek krijgt dient haar oorspronkelijke karakter zoveel mogelijk te behouden. De landschappelijke kwaliteiten dienen zo min mogelijk te worden aangetast. De visuele barrièrewerking dient zoveel mogelijk beperkt te worden. Ook de fysieke barrièrewerking dient zoveel mogelijk beperkt te worden. Bij de uitwerking moet dan ook aandacht besteed worden aan de huidige verkeersroutes die door het nieuwe tracé doorsneden worden.

3 | Structuurvisie gemeente Boekel

3.2 Thema structuurvisie gemeente Boekel: Dorpsmantel

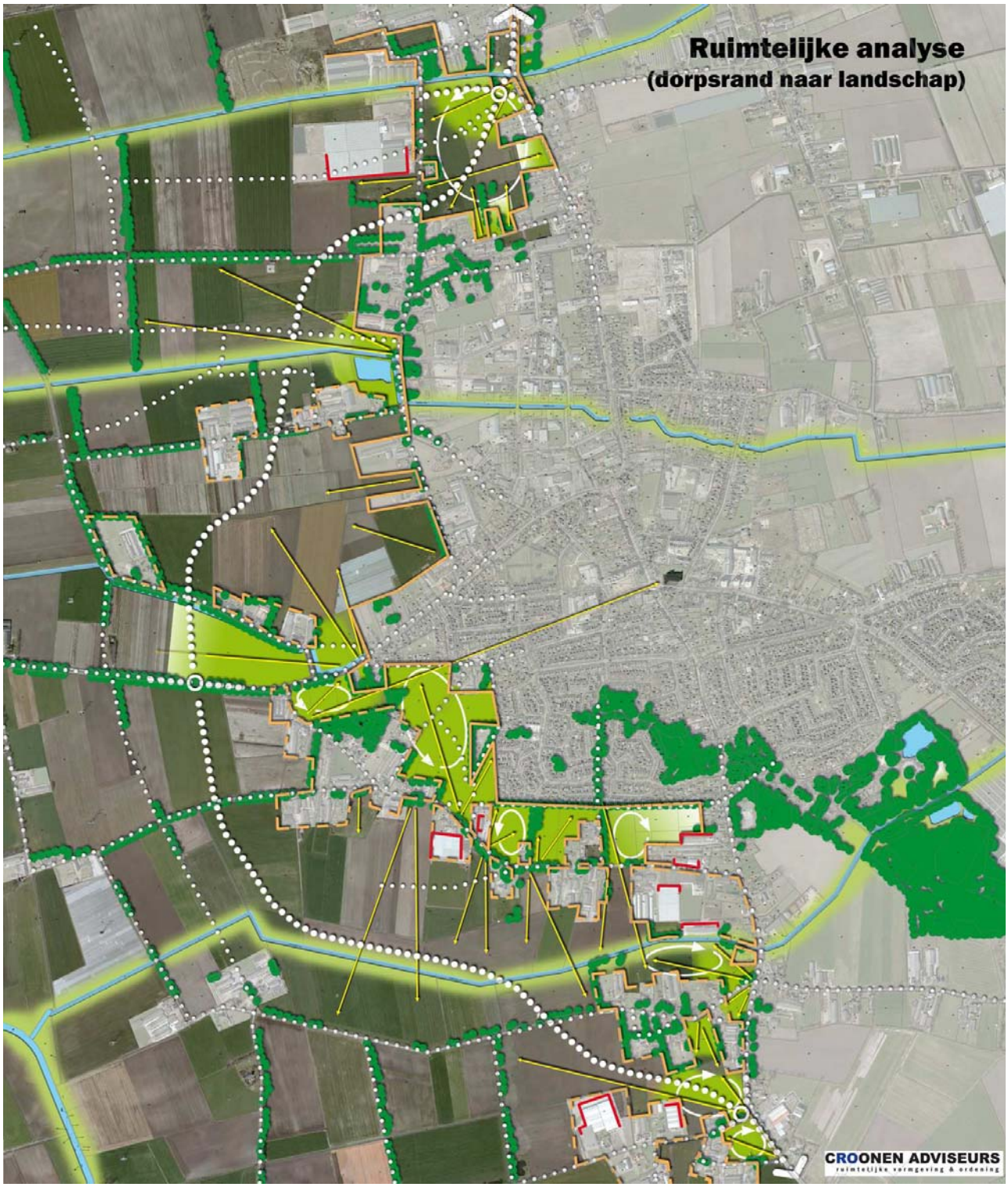
Binnen de structuurvisie van de gemeente Boekel is ook al de dorpsmantel aangeduid als een gebied dat cruciaal wordt bij de aanleg van een randweg ten westen van Boekel.

De zone tussen de dorpskern van Boekel en de toekomstige randweg is in de concept ontwerp structuurvisie aangeduid als zogenaamde 'dorpsmantel'. Dit gebied vormt het overgangsgebied tussen het buitengebied en de kern Boekel. Het wordt het aanzicht van Boekel, gezien vanaf de randweg. De gemeente Boekel wil zich laten zien en niet wegstoppen achter een geluidswal of -scherm. Vanaf de randweg dient sprake te zijn van een afwisselend beeld. Dit kan bereikt worden door enerzijds een ruimtelijke afwisseling en anderzijds een functionele afwisseling. Ruimtelijk gezien is het gewenst om te variëren in open en gesloten ruimtes, groene en bebouwde ruimtes. Er dient een geleidelijke overgang plaats te vinden van landschap naar dorp met een panoramische beleving en zichtrelaties naar het dorp. Doorzichten naar bestaande waardevolle elementen, zoals buurtschappen, dienen behouden te blijven en ingepast te worden in het ontwerp. Het landschap en de stedelijke functies in deze zone dienen met elkaar verweven te worden. Functioneel gezien is het gewenst om te variëren in functies. In de dorpsmantel kunnen verschillende functies een plek krijgen, bijvoorbeeld wonen, kleinschalige bedrijvigheid en recreatie, mits aandacht wordt besteed aan een groene inpassing en een kwalitatieve uitstraling.

Uitbreiding van bedrijventerrein De Vlonder in de dorps mantel is denkbaar, mits voldaan wordt aan de beschreven karakteristiek en de uitbreiding aansluitend is aan het bestaande bedrijventerrein. Binnen het provinciaal beleid is het gebied ten westen van het huidige bedrijventerrein, gelegen binnen de dorpsmantel, niet aangeduid als transformatiezone. Vanuit zowel ruimtelijk als functioneel oogpunt is de locatie tussen het bestaande bedrijventerrein De Vlonder en de randweg een goedde ontwikkelingslocatie. De begrenzing van het dorp en de begrenzing van het transformatiegebied dienen in samenspraak met de provincie Noord Brabant besproken te worden.

Het aantal aansluitingen dat door de dorpsmantel heen loopt dient beperkt te worden vanuit verkeerskundig oogpunt. Vanuit functioneel-ruimtelijk oogpunt is het wenselijk om het bedrijventerrein direct te koppelen aan de randweg, enerzijds om de bereikbaarheid te verbeteren en anderzijds de leefbaarheid in de directe omgeving te verbeteren.




Ruimtelijke analyse
(dorpsrand naar landschap)
CROONEN ADVISEURS
ruimtelijke vormgeving & ordening

4 | Dorpsmantel versus randweg

4.1 Algemeen

De “dorpsmantel” is een eenvoudige benaming voor het gebied dat gelegen is tussen de toekomstige randweg en de huidige dorpsrand. Een eenvoudige benaming voor een zeer complex en kwalitatief hoogwaardig gebied. De ruimtelijke opgave is het in beeld brengen van de kwaliteiten van de huidige dorpsrand en aanwezige buurtschappen in relatie tot de randweg ontwikkeling / inpassing. De dorpsmantel wordt gekarakteriseerd door haar verscheidenheid in opbouw, maar ook door haar verscheidenheid in gebruik. Een complexe plek die vanuit diverse invalshoeken bestudeerd moet worden. De visie voor de dorpsmantel is opgebouwd uit een drietal deelonderzoeken:

- visie dorpsrand - landschap
- visie op de buurtschappen
- visie vanaf randweg richting dorp en landschap

4.2 Visie dorpsrand - landschap

In de visie voor de toekomstige dorpsrand is het van belang om de aanwezige kwaliteiten vast te leggen en de uitgangspunten voor het toekomstige gebruik en de verschijningsvorm van de dorpsrand en dorpsmantel te formuleren. Hierbij moet gedacht worden aan het behouden van waardevolle doorzichten en uitzichten vanuit de dorpsrand naar het landschap alsmede waardevolle doorzichten vanuit het landschap richting dorp (b.v. zicht op kerktoren of buurtschap). Naast ruimtelijke aspecten wordt er in de dorpsmantel ook aandacht besteed aan plekken waar transformatie en kwaliteitsverbeteringen in de toekomst gewenst zijn, zowel in verschijningsvorm als gebruik.

< Visie dorpsrand - landschap

Binnen de dorpsmantel is een aantal karakteristieke buurtschappen gelegen, mede hierdoor is het vanuit ruimtelijk oogpunt wenselijk om een toekomstvisie op te stellen voor deze zone (dorpsmantel). Het westen van de kern Boekel is een gebied met vele gezichten. Een gebied dat te typeren is als een relatief open agrarisch landschap met een voornamelijk oost-west oriëntatie van bomenstructuren. Anderzijds heeft het gebied besloten “kamers” tussen dorpsrand en buurtschappen die zeer waardevol zijn. De grote verscheidenheid en diversiteit zijn ook binnen de buurtschappen te ervaren. De buurtschappen Mutshoek, Het Leurke, Zandhoek en Het Goor liggen van oudsher nog steeds solitair in het landschap met ieder hun eigen kwaliteiten en ontstaansgeschiedenis. De buurtschappen het Lage Raam maar vooral Neerbroek zijn in de loop van de tijd opgenomen binnen de kern maar zijn qua opbouw en structuur nog wel te herkennen als buurtschap.

Naast de individuele kwaliteiten van de buurtschappen is de ligging per buurtschap ten opzichte van de kern bepalend. Door de solitaire ligging van de buurtschappen, ontstaat de situatie dat de onbebouwde gebieden tussen dorp en buurtschap de overgang realiseren tussen dorp en landschap (zie zone dorp – Zandhoek en Leurke). Deze gebieden dienen hun “openheid” te behouden zodat de solitaire ligging van de buurtschappen behouden blijft. Er zijn situatie het aanwezig waarbij de negatieve verschijningsvorm en aanwezige gebruik aanleiding zijn om een gebied te transformeren. Daarnaast dient het gebruik afgestemd te worden op de omliggende situatie met als voorwaarde dat bijvoorbeeld de zichtrelatie vanuit het dorp naar het landschap behouden blijft en specifieke randvoorwaarden per locatie worden opgesteld.


Ruimtelijke analyse
(buurtschappen)
Neerbroek
Lage
Raam
Het
Goor
Zandhoek
Zandhoek
Het
Leurke
Mutshoek
CROONEN ADVISEURS
ruimtelijke vormgeving & ordening

4 | Dorpsmantel versus randweg

4.3 Visie buurtschappen

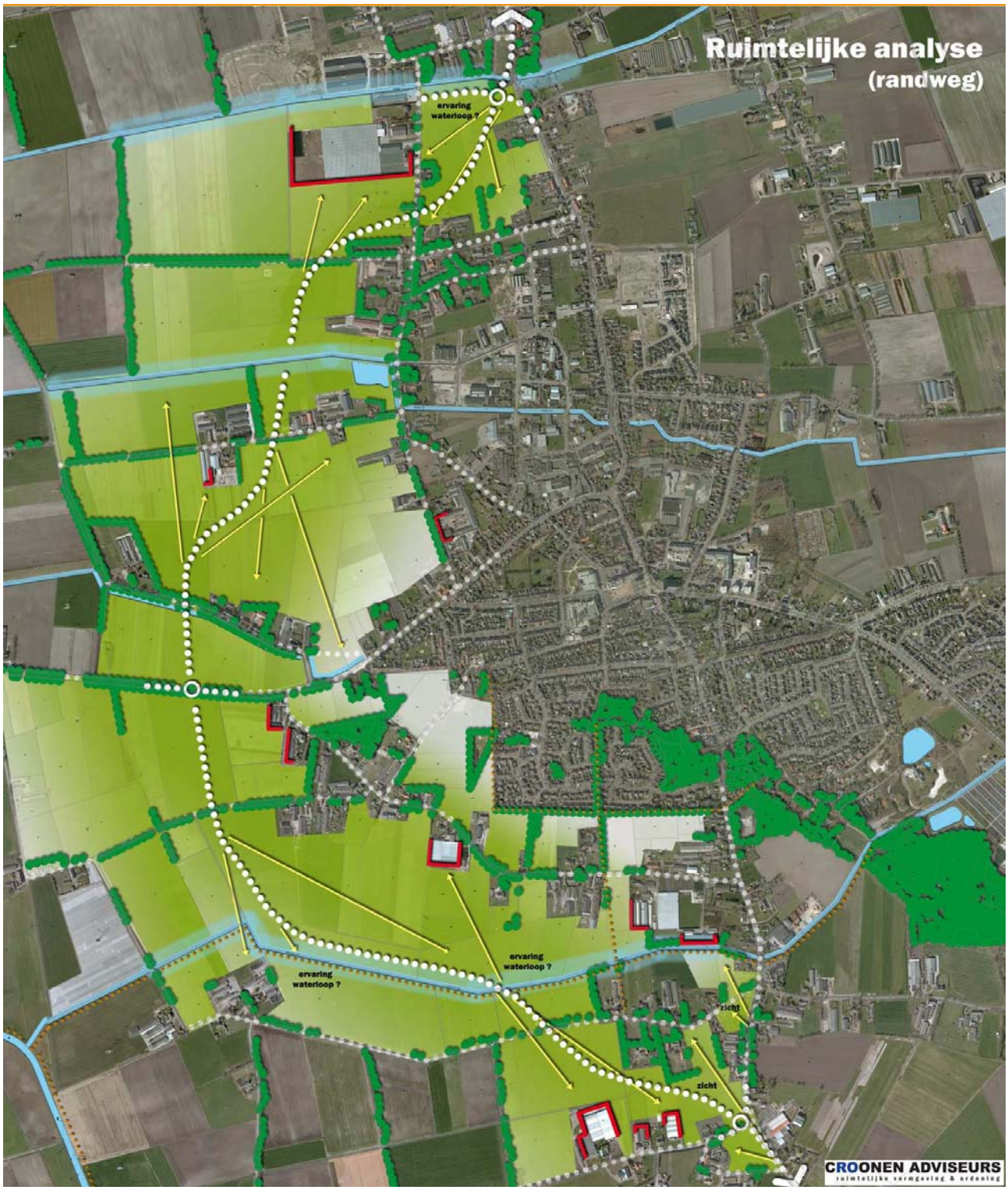
Binnen de visie van de buurtschappen staat de eigenheid en karakteristieke opbouw per buurtschap centraal. Daarnaast dienen de buurtschappen hun solitaire ligging binnen het landschap te behouden, dit geeft tevens aan dat de ontwikkelingsmogelijkheden per buurtschap marginaal zijn en alleen gebaseerd op kwaliteitsverbetering binnen het buurtschap. Binnen de structuurvisie zijn de buurtschappen aangeduid als de "parels" van de ruimtelijke ordening. Ontwikkelingen dienen de ruimtelijke- en landschappelijke kwaliteiten te versterken met respect voor de gebiedseigen kwaliteiten per buurtschap.

Aanwezige negatieve aspecten worden binnen de visie vertaald naar mogelijke ontwikkelingen of transformaties met als doel het versterken van de aanwezige kwaliteiten met aandacht voor schaal en sfeer van het buurtschap als de relatie buurtschap - landschap. Naast de ruimtelijke analyse van de buurtschappen wordt ook de relatie met de toekomstige randweg opgenomen. Hierbij wordt gekeken naar de landschappelijke "inpassing" van de randweg in relatie tot bijvoorbeeld de woon- en leefkwaliteit binnen het buurtschap. Eventuele ruimtelijke- of landschappelijke consequenties worden vertaald in voorstellen binnen de ruimtelijke visie van de dorpsmantel.

De buurtschappen hebben ieder een bijzondere kwaliteit in het landschap. In de toekomst dienen de buurtschappen zowel vanuit het landschap als vanaf de toekomstige randweg ervaarbaar en zichtbaar blijven.

De buurtschappen dienen niet verstopt te worden achter geluidsschermen of aarden wallen. Maar vanuit het buurtschap dient de relatie met het dorp en omliggende landschap ook gezien te worden als een bijzondere kwaliteit die behouden moet blijven.

< Visie buurtschappen


Ruimtelijke analyse
(randweg)
ervaring waterloop ?
ervaring waterloop ?
ervaring waterloop ?
zicht
CROONEN ADVISEURS
ruimtelijke vormgeving & ordening

4 | Dorpsmantel versus randweg

4.4 Visie randweg - dorpsrand

De ruimtelijke opgave is het realiseren van een goede inpassing van de randweg in het relatief open landschap aan de westzijde van de kern Boekel met haar karakteristieke buurtschappen. Een goede ruimtelijke inpassing zowel landschappelijk als stedenbouwkundig waarbij de ruimtelijke invloed op de directe omgeving wordt geminimaliseerd.

De ruimtelijke inpassing van de randweg dient gezien te worden als een nieuwe lijn door het landschap. Een nieuwe lijn die alleen tot doel heeft het verbeteren van de woonkwaliteit in de kern door een goede verkeersafwikkeling om de kern Boekel en goede bereikbaarheid van het bedrijventerrein De Vlonder. Een nieuwe lijn die vloeiend laveert door het landschap en langs de buurtschappen waardoor er een panoramische beleving en bijzondere doorzichten ontstaan naar zowel het landschap als de dorpsrand. De randweg heeft geen verwantschap met het onderliggende landschap en dient vanuit het aspect ruimtelijke inpassing niet benadrukt of extra begeleid te worden door een bomenstructuur, waar de nieuwe lijn niet benadrukt dient te worden is dit anders bij de buurtschappen. De buurtschappen dienen juist waar mogelijk versterkt te worden, zowel in ruimtelijke- als landschappelijke zin.

Vanaf de randweg gezien dient er een geleidelijke overgang te zijn tussen het landschap naar het dorp met een panoramische beleving en zichtrelaties naar het dorp. Vanaf de dorpsrand dienen karakteristieke doorzichten naar het open landschap behouden te blijven, ongehinderd door de ligging van de randweg.

Deze aspecten zijn bepalend voor de inrichting van de “dorpsmantel” en de directe inrichting van de randweg. De “dorpsmantel” vormt de schakel tussen buitengebied en dorpsrand. Dit zegt ook dat binnen de “dorpsmantel” wel initiatieven kunnen plaats vinden, mits deze de openheid en relatie dorpsrand - landschap niet verstoren. De ruimtelijke inpasbaarheid van de randweg word gerealiseerd door het minimaliseren van het wegprofiel en het minimaliseren van elementen als wallen, geluidsschermen of boomstructuren langs de randweg.

< Visie randweg - dorpsrand





5 | Ruimtelijke scenario's

5.1 Algemeen

Om te komen tot een optimale en kwalitatieve verkeerskundige en ruimtelijke positionering van de randweg ten westen van de kern Boekel is een intensief proces van ruimtelijke en verkeerskundige analyses, workshops met bewoners en intensief overleg met beleidsmedewerkers en de provincie Noord Brabant doorlopen.

Om te komen tot de ruimtelijke scenario's die hieronder nader worden besproken zijn vanuit het intensieve proces randvoorwaarden en uitgangspunten geformuleerd die maatgevend zijn voor de verschillende deellocaties. In het ontwerp proces is eerst bepaald wat de globale belijning van de randweg is, hierbij zijn voornamelijk de kwaliteiten van de diverse buurtschappen bepalend geweest. Na bepaling en vaststelling van het tracé van de randweg is er per deellocatie ingezoomd om op detailniveau (buurtschap) diverse varianten te onderzoeken om deze weer te bespreken met de gebruikers en bewoners.

Uit deze onderzoeken en workshops zijn zowel ruimtelijke als verkeerskundige voorkeursoplossingen naar voren gekomen die aansluiten op de kwaliteiten vanuit de ruimtelijke analyses en de verkeerskundige eisen. Hierbij moet gedacht worden aan oplossingen die bepalend zijn voor de basis van het tracé van de toekomstige randweg. Het basis tracé dat vastgesteld is door de Raad heeft een drietal vaste locaties voor plaatsing van een rotonde met de bestaande infrastructuur (Molenstraat-Erpseweg-Gemertseweg).

Tussen deze rotondes heeft het tracé van de randweg haar definitieve positionering gekregen rekening houdend met de kwaliteiten van de buurtschappen en het huidige gebruik van de gronden (huiskavels). Vanaf de rotonde aan de Molenstraat loopt het tracé richting de Neerbroek en wordt de openingen in Lage Raam en Het Goor benut om de verbinding tussen de Molenstraat en de Erpseweg te realiseren. Vanaf de Erpseweg wordt het tracé richting de Zandhoeksche loop afgebogen en in het open gebied tussen de buurtschappen het Leurke en de Mutshoek wordt het tracé aangesloten op de rotonde aan op de Gemertseweg.

Tijdens het proces is duidelijk naar voren gekomen dat we met vaste waarden te maken hebben en een aantal variabelen. Met name de ontsluitingsmogelijkheden van het bedrijventerrein De Vlonder zijn binnen het beschreven tracé en proces onderbelicht. Maar juist het bedrijventerrein De Vlonder genereert veel verkeersbewegingen in de kern en op omliggende wegen van het bedrijventerrein (Molenstraat- Erpseweg). Om de leefbaarheid zowel in de kern als op de omliggende wegen van het bedrijventerrein te realiseren is het noodzakelijk dit aspect verder uit te werken. Om de ontwikkelingsmogelijkheden in beeld te brengen zijn er 4 scenario's ontwikkeld.

Scenario 1: parallel voorzieningen
Scenario 2: 4e rotonde (De Vlonder)
Scenario 3: zuidelijke aansluiting (De Vlonder)
Scenario 4: huidige infrastructuur

Scenario 1: parallel voorzieningen

In scenario 1 wordt inzichtelijk gemaakt wat zowel de verkeerskundige als ruimtelijke consequenties zijn van de aanleg van een parallelstructuur. Het bedrijventerrein De Vlonder krijgt in dit scenario een noordelijke entree via de bestaande Molenstraat en een zuidelijke entree via de parallelstructuur vanaf de Erpseweg.

Doel van de randweg is het verbeteren van de leefbaarheid van de kern en het minimaliseren van het doorgaande verkeer in de kern, alsmede het goed afwikkelen van het vrachtverkeer richting het bedrijventerrein De Vlonder. Door het behouden van de noordelijke entree van De Vlonder zal op de Molenstraat de leefbaarheid minimaal verbeteren. Het vrachtverkeer vanuit het zuiden (omgeving Gemert) en het westen (omgeving Erp) zal logischer wijs de parallelstructuur nemen richting De Vlonder.

De leefbaarheid in de buurtschappen, Lage Raam en Het Goor, komt door de aanleg van de parallelstructuur onder druk te staan en is vanuit maatschappelijk oogpunt onacceptabel. De aanleg van de parallelstructuur heeft zowel ruimtelijke als financiële consequenties op de directe omgeving van de randweg. De aanleg van de parallelstructuur zal enerzijds tot extra grondverwerving leiden en anderzijds tot vermindering van de economische waarde van de agarische gronden.

Maatschappelijk gezien ontstaat er een onacceptabele situatie dat de randweg + parallelvoorziening extra overlast genereert en geen adequate oplossing bied voor de aanwezige problematiek.

Scenario 2: 4e rotonde

In scenario 2 wordt inzichtelijk gemaakt wat zowel de verkeerskundige als ruimtelijke consequenties zijn van de aanleg van een extra rotonde op de randweg ter plaatse van de hoofdstructuur van De Vlonder. Het bedrijventerrein De Vlonder krijgt in dit scenario één centrale entree direct op de randweg, waarbij de Molenstraat en de Erpseweg worden afgewaardeerd voor vrachtverkeer.

Doel van de randweg is het verbeteren van de leefbaarheid van de kern en het minimaliseren van het doorgaande verkeer in de kern, alsmede het goed afwikkelen van het vrachtverkeer richting het bedrijventerrein De Vlonder. Door de aanleg van een extra rotonde ter hoogte van de hoofdentree van De Vlonder wordt de verkeersaantrekkende werking van de randweg optimaal benut en de leefbaarheid omgeving De Vlonder verbeterd.

De leefbaarheid van de buurtschappen, Lage Raam en Het Goor wordt door de minimale profielbreedte aanmerkelijk verbeterd t.o.v. parallelweg. De leefbaarheid en verkeersveiligheid van de Molenstraat-Wilhelminastraat zal door de afwaardering van deze wegen aanmerkelijk verbeteren.

De aanleg van de 4e rotonde heeft zowel ruimtelijke-, verkeerskundige als financiële consequenties en een positieve uitwerking op de directe omgeving van de randweg ten opzichte van de parallelstructuur. Ruimtelijk gezien is de rotonde goed inpasbaar en de aanwezige landschappelijke kwaliteiten kunnen versterkt worden.

6 | Ruimtelijke scenario's

Scenario 3: zuidelijke aansluiting

In scenario 3 wordt inzichtelijk gemaakt wat zowel de verkeerskundige als ruimtelijke consequenties zijn van de aanleg van een zuidelijke aansluiting op De Vlonder. Het bedrijventerrein De Vlonder krijgt in dit scenario een noordelijke entree via de bestaande Molenstraat en een zuidelijke entree via de directe aansluiting vanaf de Erpseweg richting de Schutboom-Tuinstraat.

Doel van de randweg is het verbeteren van de leefbaarheid van de kern en het minimaliseren van het doorgaande verkeer in de kern, alsmede het goed afwikkelen van het vrachtverkeer richting het bedrijventerrein De Vlonder. Door het behouden van de noordelijke entree van De Vlonder zal er nog veel vrachtverkeer via de Molenstraat naar De Vlonder gaan waardoor er een minimaal effect te verwachten is van de randweg. Vanuit het zuiden en westen zal het verkeer logischer wijs de zuidelijke aansluiting nemen richting De Vlonder met alle gevolgen van dien voor de woonwijken.

De leefbaarheid van de buurtschappen en omliggende wegen neemt door de aanleg van de zuidelijke aansluiting af. De ruimtelijke en maatschappelijke consequenties zijn ervaarbaar en onacceptabel, het tracé koppelt het buurtschap los van zowel de kern als buitengebied.

De aanleg van de zuidelijke ontsluitingsweg zal tot extra grondverwerving leiden en doorsnijdt het agrarische gebied. Door de doorsnijding ontstaan nu restgebieden die voor agrarische bedrijven ook economisch en agrarisch gezien niet meer rendabel zijn.

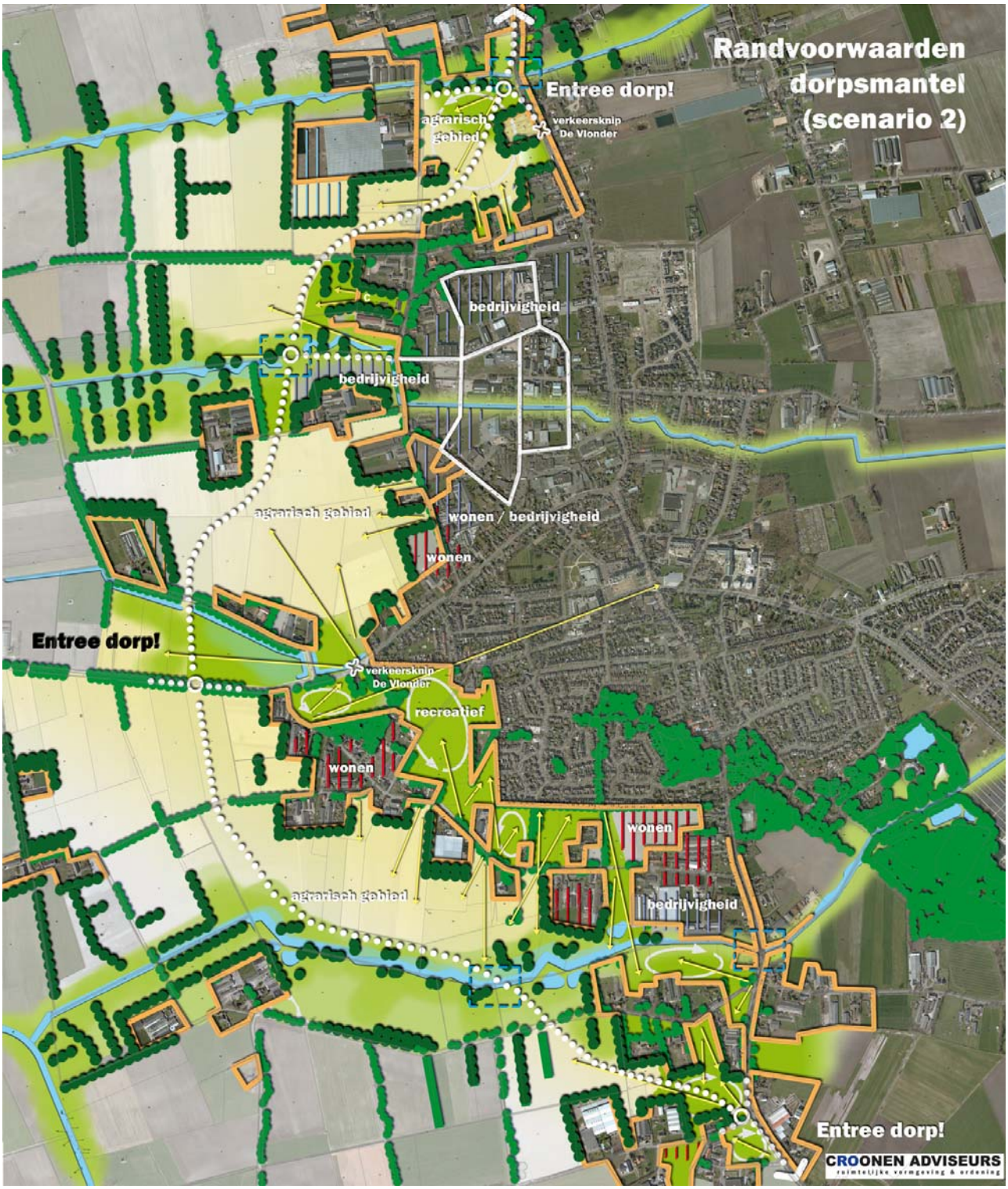
Scenario 4: huidige infrastructuur

In scenario 4 wordt inzichtelijk gemaakt wat zowel de verkeerskundige als ruimtelijke consequenties zijn als de ontsluiting van De Vlonder blijft op de bestaande infrastructuur en de randweg alleen het doorgaande verkeer afwikkelt. Het bedrijventerrein De Vlonder krijgt in dit scenario een noordelijke entree via de bestaande Molenstraat en een zuidelijke entree via de Wilhelminastraat en Schutboom.

Doel van de randweg is het verbeteren van de leefbaarheid van de kern en het minimaliseren van het doorgaande verkeer in de kern, alsmede het goed afwikkelen van het vrachtverkeer richting het bedrijventerrein De Vlonder. Door behouden van de huidige infrastructuur en entree's zijn de effecten van de randweg minimaal en de aanwezige problemen t.a.v. leefbaarheid blijven waardoor de huidige problematiek binnen de woonwijken niet verandert.

In dit scenario is het van belang om aanvullende maatregelen te treffen om het doorgaande vrachtverkeer te weren. Door het handhaven van de huidige verkeersstructuur zal de leefbaarheid van de woningen aan de Molenstraat, Erpseweg, Wilhelminastraat en Kennedystraat minimaal verbeteren door aanleg van de nieuwe randweg.

In dit scenario wordt de randweg aangelegd, en het overige verkeer moet gebruik blijven maken van de bestaande infrastructuur. Maar de bestaande wegen zijn qua profilering daar niet voor uitgerust dus dienen deze aangepast te worden voor het vrachtverkeer in de woonstraten. Aanpassingen aan bestaande wegen en grondverwerving zijn financieel te vergelijken met nieuwe aanleg.


Randvoorwaarden
dorpsmantel
(scenario 2)
Entree dorp!
agrarisch
gebied
verkeersknip
De Vlonder
bedrijvigheid
bedrijvigheid
agrarisch gebied
wonen / bedrijvigheid
wonen
Entree dorp!
verkeersknip
De Vlonder
recreatief
wonen
wonen
agrarisch gebied
bedrijvigheid
Entree dorp!
CROONEN ADVISEURS
ruimtelijke vormgeving & ordening

7 | Voorkeursscenario

Vanuit de scenario's en workshops is zowel vanuit ruimtelijk als verkeerskundig oogpunt de 4e rotonde (scenario 2) naar voren gekomen als voorkeursscenario. Door de aanleg van een extra rotonde op de randweg ter plaatse van de hoofdstructuur van De Vlonder, wordt enerzijds het bedrijventerrein goed ontsloten, anderzijds wordt de verkeersproblematiek opgelost en de leefbaarheid in de directe omgeving van de entree's en woonwijken verbeterd.

Hierdoor beantwoort de randweg aan de hoofddoelstelling t.a.v. het verbeteren van de leefbaarheid van zowel de kern als omgeving De Vlonder, als het minimaliseren van het doorgaande verkeer door de kern. Daarnaast dienen de problemen omtrent de afwikkeling van het vrachtverkeer naar De Vlonder geoptimaliseerd te worden. Door de aanleg van een extra rotonde ter hoogte van de hoofd entree van De Vlonder wordt de verkeersaantrekkende werking van de randweg optimaal benut. Hierdoor ontstaat de situatie dat al het bestemmingsverkeer naar De Vlonder wordt afgewikkeld via de weg die je ervoor aanlegt, de randweg.

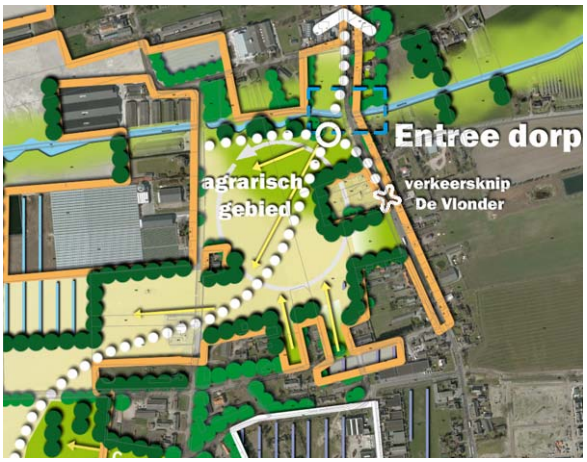
De bestaande toegangswegen, Molenstraat en de Erpseweg worden afgewaardeerd en door middel van aanvullende maatregelen worden de verkeersintensiteiten en verkeersveiligheid verbeterd. Door de centrale aansluiting op het bedrijventerrein ontstaat er een zelfstandige ontsluitingsstructuur voor het bedrijventerrein.
Door het afwaarderen van de Molenstraat en de Erpseweg zal de leefbaarheid van deze gebieden aanmerkelijk verbeteren, zeker in de Molenstraat zal voor de overige verkeersdeelnemers zoals automobilisten en natuurlijk zeker voor de fietsers de verkeersveiligheid aanmerkelijk verbeteren. Door het minimaliseren van verkeersbewegingen (geen parallelstructuur) en minimale profielbreedte van de randweg heeft dit ook positieve uitwerking naar de buurtschappen van Het Goor en Lage Raam.

De aanleg van de 4 rotonde heeft zowel ruimtelijk- als financieel een positieve uitwerking op de directe omgeving van de randweg. Door het minimaliseren van de profielbreedte en het minimaliseren van doorsnijdingen worden er minder kosten gemaakt t.a.v. de aanleg en ontstaat minimale schade aan de economische waarde van de gronden.
Ruimtelijk heeft de rotonde het voordeel dat er minder historische beplanting gekapt moet worden ten opzichte van de parallelstructuur en dat historische structuren grotendeels gehandhaafd worden.

Maatschappelijk gezien is met dit plan duidelijk te maken aan omwonenden en gebruikers van het gebied, dat de aanleg van de randweg met directe aansluiting op De Vlonder een verbetering bewerkstelligt voor de leefbaarheid van omliggende wegen (Molenstraat-Erpseweg). Vanuit de aanwezige ondernemers heeft een directe aansluiting ook de voorkeur omdat de bereikbaarheid en toegankelijkheid verbeteren.

Vanuit het interactieve proces en het VO voor de randweg / ruimtelijek visie dorpsmantel zijn we gekomen tot het voorkeursmodel zoals hiernaast opgenomen. Vanuit de ruimtelijke totaal visie voor de Dorpsmantel zoals beschreven, zoomen we nu in op een aantal cruciale plekken binnen de ruimtelijke visie om de verschillende afwegingskaders te bespreken.

< Voorkeursscenario



Noordelijke entree Boekel, Molenstraat

De nieuwe rotonde ter hoogte van de Volkelseweg en de Molenloop wordt zo vorm gegeven dat enerzijds logische belijning van wegen ontstaat en anderzijds een hoogwaardige entree richting het centrum. Door de positionering van de rotonde is het mogelijk de ecologische waarde en verschijningsvorm van de Molenloop te versterken en ervaarbaar te maken. De leefbaarheid en maatschappelijke waarde van het gebied (agrarische gronden) is bepalend geweest voor de positionering van de randweg, laverend tussen de woningen en aanwezige bedrijvigheid.

In het voorkeursscenario wordt de Molenstraat afgewaardeerd voor vrachtverkeer waardoor de leefbaarheid en verkeersveiligheid verbeterd. Ter plaatse van de nieuwe rotonde wordt op een verkeersveilige manier het langzaam verkeer afgewikkeld (op maaiveld).

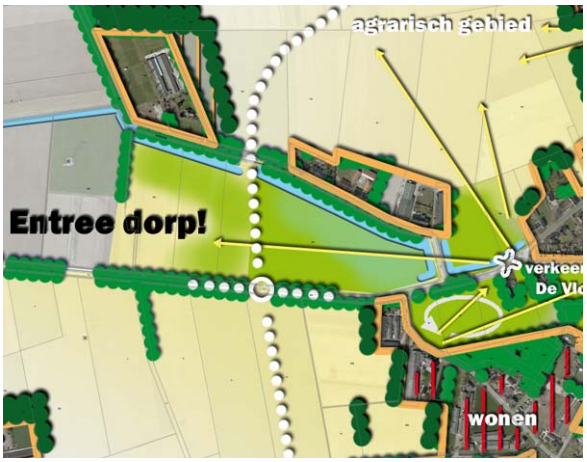


Entree De Vlonder

Het bedrijventerrein De Vlonder wordt direct aangesloten op de randweg waardoor er een duidelijke interne en externe structuur ontstaat. De nieuwe entree wordt enerzijds vorm gegeven als een venster naar het landschap met een ecologische versterking van de Burgtseloop. Anderzijds is het voorstel om het bedrijventerrein een gezicht te geven richting de randweg als een bijzondere afronding van De Vlonder.

Binnen het provinciale beleid is het transformatiegebied vast gesteld op de historishe lijn van de Schutboom-Neerbroek. Maar vanuit ruimtelijk en verkeerskundig oogpunt is goed te beargumenteren dat deze oplossing zowel ruimtelijk als planologisch ervaarbaar is.

7 | Voorkeursscenario

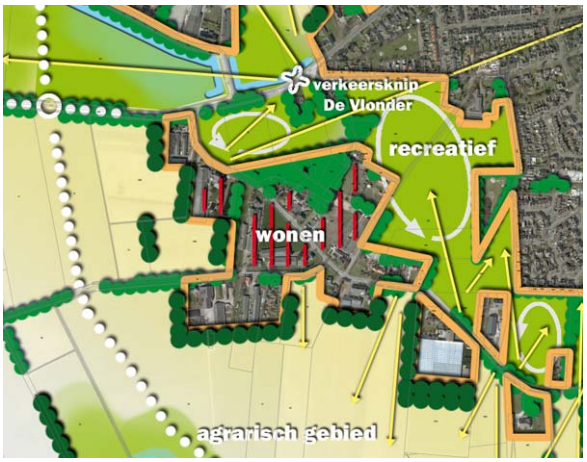


Westelijke entree Boekel, Erpseweg

De nieuwe rotonde ter hoogte van de Erpseweg vormt de nieuwe entree aan de westzijde van de kern Boekel. In de belijning van de Erpseweg zal er weinig veranderen.

Ter plaatse van het buurtschap Het Goor ontstaat de situatie dat de randweg het buurtschap opgedeeld met als gevolg dat de sociale cohesie van het buurtschap afneemt. Door de relatief grote afstand tussen de bebouwingseenheden ontstaan de situatie dat er geen geluidswerende voorzieningen gerealiseerd dienen te worden om de leefbaarheid veilig te stellen.

Ter plaatse van de nieuwe rotonde wordt op een verkeersveilige manier het langzaam verkeer afgewikkeld (op maaiveld).



Buurtschap Zandhoek

Door de huidige positionering van de randweg wordt het buurtschap Zandhoek behouden en ontstaat de mogelijkheid om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Hierbij is het van belang dat de solitaire ligging binnen het open landschap wordt versterkt. Dit heeft direct gevolgen voor agrarische gebied ten noorden van het buurtschap (uitloopgebied), bebouwingsvrij.

Door de afbuiging van de randweg ligt de randweg op relatief grote afstand van het buurtschap waardoor de leefbaarheid gegarandeerd is. De belijning van de randweg gaat in zuidelijke richting de Zandhoeksche loop gaan volgen.



7 | Voorkeursscenario



Zandhoeksche loop

In de ruimtelijke visie van de Dorpsmantel wordt ervoor gekozen om de karakteristieke waterstructuren extra te benadrukken ter plaatse van de randweg. Hierbij ontstaat de mogelijkheid dat gebieden getransformeerd worden tot ecologische en landschappelijk aantrekkelijke gebieden al s onderdeel van een robuuste landschappelijke structuur.

Bij de inrichting is het van belang om de historische structuren zoals de meanderende beloop van de Zandhoeksche loop te herstellen en het gebruik van gebiedseigen beplantingen.



Zuidelijke entree Boekel, Gemertseweg

De nieuwe rotonde ter hoogte van Het Leurke en de Mutshoek wordt zo vorm gegeven dat enerzijds logische belijning van wegen ontstaat en anderzijds een hoogwaardige entree richting het centrum. De karakteristieke open plek langs in het dorpslint wordt benut om de randweg te positioneren tussen de twee buurtschappen.

De karakteristiek van de buurtschappen zoals doorzichten richting het open landschap dienen behouden te worden. De randweg wordt landschappelijk ingepast door het versterken van de buurtschappen. Hierbij moet gedacht worden aan nieuwe beplantingssingels en een ecologische inricting van het tussengebeid.
Ter plaatse van de nieuwe rotonde wordt op een verkeersveilige manier het langzaam verkeer afgewikkeld (op maaiveld).