



KINDPARK BOEKEL

ANALYSE EN MAATREGELEN SCHOOL-THUIS ROUTES

Opdrachtgever:

Gemeente Boekel

Projectnr:

BOE011-0002

Datum:

6 maart 2019

KINDPARK BOEKEL

ANALYSE EN MAATREGELEN SCHOOL-THUIS ROUTES

Opdrachtgever: Gemeente Boekel
Projectnr: BOE011-0002
Rapportnr: 20190306-BOE011-RAP-VKR-Schoolthuisroutes 2.0
Status: Definitief
Datum: 6 maart 2019

T 088 - 33 66 333
F 088 - 33 66 099
E info@kragten.nl



© 2018 Kragten
Niets uit dit rapport mag worden veeleenvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Kragten. Het is levens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.

Opsteller:
M. Kersten

Verificatie:
F. Janssens


Validatie:
M. Kersten

Mke

kragten

INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING.....	7
1.1	Proces Kindpark en openbare ruimte	7
1.2	School-thuisroutes	7
1.3	Leeswijzer	8
2	ANALYSE SCHOOL-THUISROUTES.....	9
2.1	Postcode analyse 2016.....	9
2.2	Analyse school-thuis routes 2019	10
3	VERBETEROORSTELLEN	13
3.1	Blauwe route	13
3.1.1	Rutger van Herpenstraat	13
3.1.2	Burgstraat-Bernardstraat	14
3.1.3	Suggesties werkgroep Veilig schoolverkeer op blauwe route	14
3.2	Rode route.....	14
3.2.1	Omgeving Coop / St. Agathaplein.....	14
3.2.2	Sint Janplein	15
3.2.3	Kerkstraat-Witgele Kruispad.....	16
3.2.4	Suggesties werkgroep Veilig schoolverkeer op rode route	16
3.3	Groene route.....	17
3.3.1	Suggesties werkgroep Veilig schoolverkeer op groene route.....	17
3.4	Gele route	17
3.4.1	Suggesties werkgroep Veilig schoolverkeer op gele route	17

BIJLAGEN

TABELLEN

Tabel 1	School-thuisroutes en knelpunten.....	10
---------	---------------------------------------	----

AFBEELDINGEN

Afbeelding 1	Definitief ontwerp openbare ruimte omgeving Kindpark Boekel	7
Afbeelding 2	Analyse herkomsten leerlingen (2016)	9
Afbeelding 3	Belangrijkste school-thuisroutes en (potentiële) knelpunten	10
Afbeelding 4	Voorstel aanpassing fietspad Rutger van Herpenstraat	13
Afbeelding 5	Aanpassing kruispunt Burgstraat-Bernardstraat	14
Afbeelding 6	Fietsroute nabij Coop accentueren.....	15
Afbeelding 7	Fietsroute Sint Janplein accentueren.....	15
Afbeelding 8	Aanpassing fietsdoorsteek Kerkstraat-Witgele Kruispad.....	16
Afbeelding 9	Voorbeeld VOP.....	17

1 INLEIDING

1.1 Proces Kindpark en openbare ruimte

In 2018 is gestart met de nieuwbouw van het Kindpark aan de Parkweg in Boekel. Ten behoeve van deze nieuwbouw en integratie van diverse onderwijs- en opvang gerelateerde functies is eveneens in 2018 een proces doorlopen om de openbare ruimte in de directe omgeving van het Kindpark op een verkeersveilige wijze in te richten. Dit is onder andere in samenspraak met de werkgroep 'Veilig schoolverkeer' tot stand gekomen. Dit heeft geleid tot een herinrichtingsplan voor de omgeving van het Kindpark, dat in het voorjaar en zomer van 2019 wordt uitgevoerd, zodat de buitenruimte bij aanvang van het nieuwe schooljaar 2019/2020 gereed is.



Afbeelding 1 Definitief ontwerp openbare ruimte omgeving Kindpark Boekel

1.2 School-thuisroutes

Naar aanleiding van de besluitvorming over de openbare ruimte in de directe omgeving van het Kindpark is gevraagd om eveneens naar een ruimer gebied te kijken en de verkeersveiligheid op de belangrijkste school-thuisroutes te verbeteren. Om deze routes in kaart te brengen en uiteindelijk tot verbetervoorstellen te komen is een tweetal bijeenkomsten georganiseerd met de werkgroep 'Veilig schoolverkeer', bestaande uit onder andere verkeersouders, vertegenwoordiging vanuit de scholen, omwonenden en vertegenwoordiging vanuit de nabijgelegen sporthal:

- Bijeenkomst 1: Inventariseren routes en benoemen van knelpunten.
- Bijeenkomst 2: Toelichting analyse en bespreken verbetervoorstellen.

In deze rapportage zijn de resultaten van dit onderzoek opgenomen en verbetervoorstellen gedaan om de verkeersveiligheid op de school-thuis routes te verbeteren.

1.3 Leeswijzer

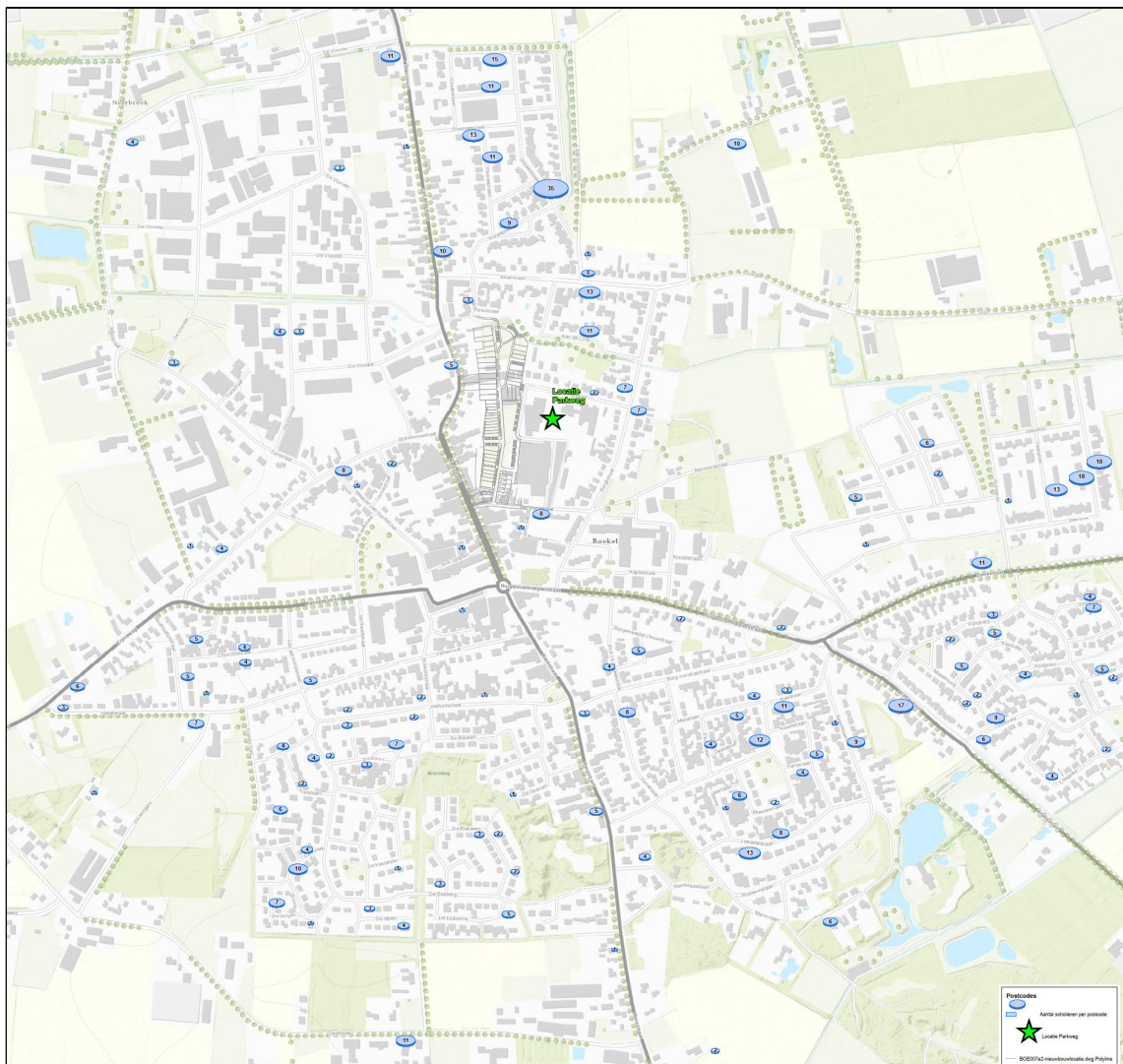
In hoofdstuk twee is een analyse opgenomen van de herkomsten van de schoolgaande kinderen en zijn de belangrijkste routes en knelpunten in beeld gebracht. In hoofdstuk drie zijn de verbetervoorstellen opgenomen, die naar aanleiding van de tweede bijeenkomst met de werkgroep definitief zijn gemaakt.

2 ANALYSE SCHOOL-THUISROUTES

Om een beeld te vormen van de omvang van de verkeersstromen van en naar het Kindpark Boekel is in 2016 (ten behoeve van de haalbaarheidsstudie) een postcode analyse uitgevoerd van de leerlingen die destijds op de basisscholen in Boekel zaten om daarmee een beeld te vormen van potentiële omvang van verkeersstromen en routes richting de nieuwe schoollocatie. Vervolgens is met de werkgroep 'Veilig schoolverkeer' in 2019 een actualisatie van de gewenste routes uitgevoerd, om daarmee de laatste inzichten in de analyse te betrekken.

2.1 Postcode analyse 2016

Zoals aangegeven zijn in 2016 postcode analyses uitgevoerd op basis van de leerlingenbestanden van alle basisscholen in Boekel destijds. Dit heeft geleid tot onderstaand overzicht, waarbij op postcode niveau is opgenomen hoeveel leerlingen uit welk postcode gebied komen. Dit geeft inzicht in het aantal leerlingen dat vanuit de diverse woonwijken in Boekel straks richting het Kindpark gaat. Uit deze analyse is herleidbaar dat voornamelijk in de noordwestzijde van Boekel weinig kinderen wonen die naar de basisschool gaan. Vanwege de bouw van De Donk is het aantal kinderen vanuit de oostzijde alleen maar groter geworden.



Afbeelding 2 Analyse herkomsten leerlingen (2016)

2.2 Analyse school-thuis routes 2019

Omdat het leerlingenbestand van de basisscholen uiteraard jaarlijks wijzigt heeft in 2019 in overleg met de werkgroep 'Veilig schoolverkeer' een herijking plaatsgevonden van de belangrijkste school-thuis routes, nu en in de toekomst. Tevens zijn op deze routes de belangrijkste knelpunten benoemd. In onderstaande afbeelding zijn deze opgenomen.



Afbeelding 3 Belangrijkste school-thuisroutes en (potentiële) knelpunten

Tabel 1 School-thuisroutes en knelpunten

Verklaring	Route	Knelpunt(en)
Donkerblauw	Vanuit de zuidoostzijde van Boekel is de route via de Professor van der Veldenstraat-Rutger van Herpenstraat-Kloosterlaan-Bernardstraat de primaire route die in het verleden in overeenstemming met de verkeersouders is bepaald	<ul style="list-style-type: none"> - Oversteek Rutger van Herpenstraat - thv Prof. Vd Veldenstraat - thv Kloosterlaan - Oversteek Burgtstraat
Lichtblauw	Vanuit de wijk De Donk loopt een solitair fietspad naar de Bernardstraat, waarvan schoolgaande kinderen gebruik maken	<ul style="list-style-type: none"> - Oversteek Burgtstraat
Rood	Vanuit zuidwestelijke hoek is de primaire route via de Coop, Agathaplein en Sint Janplein. Vandaar uit kan men kiezen voor de route via de Kerkstraat naar de Bernardstraat of via het Wit Gele Kruispad naar de Bernardstraat	<ul style="list-style-type: none"> - Parkeerterrein Coop - Oversteek St. Agathaplein - Oversteek Kerkstraat - Doorsteek Witgele Kruispad
Groen	Vanuit zuidwestelijke hoek is een tweede route mogelijk via de Raadstraat en dan door het park richting Nia Domo. Vandaar kan men via het Sint Janplein de route via de Kerkstraat naar de Bernardstraat of via het Witgele Kruispad naar de Bernardstraat kiezen	<ul style="list-style-type: none"> - Oversteek Kennedystraat - Oversteek Kerkstraat - Doorsteek Witgele Kruispad

Verklaring	Route	Knelpunt(en)
Geel	Vanuit de noordzijde zijn meerdere routes mogelijk, maar ten gevolge van Centrum-Oost ontstaat de mogelijkheid om via bruggetjes over de Burgtseloop naar de schoolomgeving te fietsen	Met de aanleg van de bruggetjes is het grootste knelpunt verholpen en kunnen kinderen binnendoor fietsen. - De oversteek van de Julianastraat vormt nog een aandachtspunt

Aan de hand van de postcode analyses en de belangrijkste school-thuisroutes en potentiële knelpunten zijn maatregelen bedacht om de verkeersveiligheid te verbeteren.

3 VERBETERVOORSTELLEN

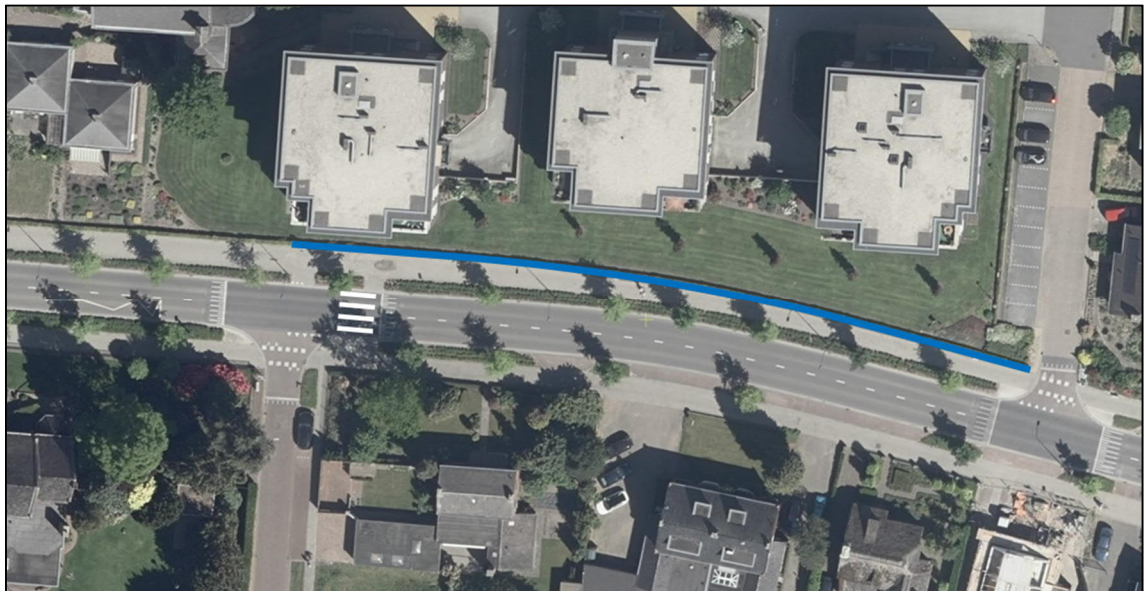
Aan de hand van de postcode analyses, de belangrijkste school-thuisroutes en potentiële knelpunten zijn maatregelen bedacht om de verkeersveiligheid te verbeteren. De maatregelen zijn besproken met de werkgroep 'Veilig schoolverkeer' en tijdens deze bijeenkomst zijn nog aanvullende suggesties geopperd. Van de verbetervoorstellen zijn enkele schetsontwerpen opgesteld en van enkele voorstellen zijn uitsluitend de principes zichtbaar gemaakt. Na besluitvorming over het al dan niet uitvoeren van de maatregelen moeten deze nog verder worden uitgewerkt tot een ontwerp.

3.1 Blauwe route

3.1.1 Rutger van Herpenstraat

Uit de knelpuntenanalyse is gebleken dat men het oversteken van de Rutger van Herpenstraat als een knelpunt beschouwd. Langs de Rutger van Herpenstraat liggen momenteel tweezijdig in één richting te berijden fietspaden, met oversteken ter hoogte van de Professor van der Veldenstraat en ter hoogte van de Kloosterlaan. Uit het locatiebezoek is gebleken dat de oversteek ter hoogte van de Kloosterlaan minder goed zichtbaar is, in verband met nabijgelegen parkeervakken en de uitrit van de nieuwbouwwoning.

Om de oversteek van de Rutger van Herpenstraat te verbeteren is voorgesteld één gebundelde oversteekvoorziening (zebrapad) te realiseren ter hoogte van de Professor van der Veldenstraat. Op deze wijze worden schoolgaande kinderen op één gecentreerde oversteeklocatie geleid en kan men het noordelijke fietspad vervolgens in twee richtingen berijden tot aan de Kloosterlaan. Hiervoor dient het fietspad verbreed te worden naar minimaal 3,0 meter (voorkeur 3,5 meter), waarvoor gronden verworven dienen te worden. Het principe van deze oplossingsrichting is in navolgende afbeelding gevisualiseerd. Het overleg met de betreffende grondeigenaren dient hiervoor nog opgestart te worden. Indien dit leidt tot een positief resultaat kan een nader ontwerp worden uitgewerkt.

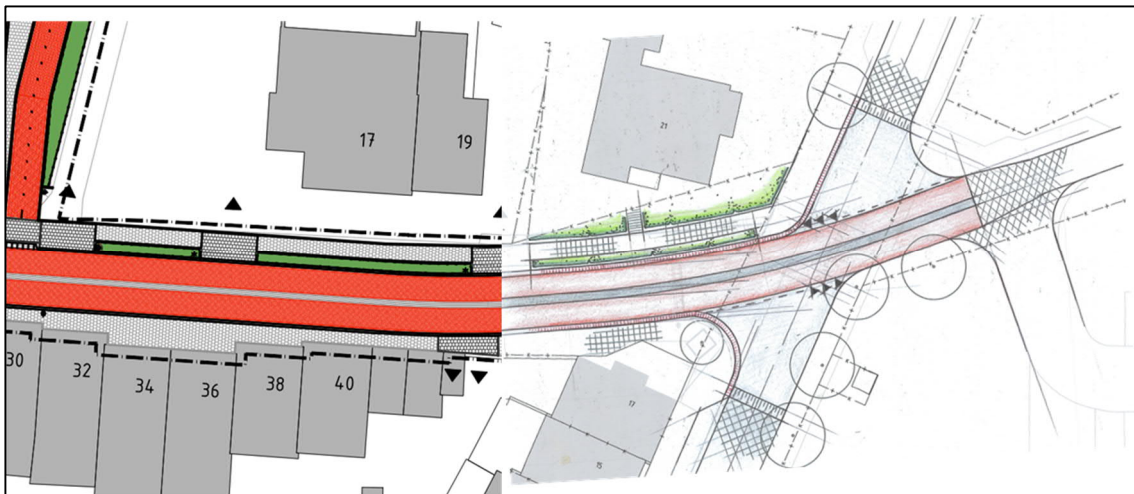


Afbeelding 4 Voorstel aanpassing fietspad Rutger van Herpenstraat

3.1.2 Burgstraat-Bernardstraat

Ter hoogte van de Burgstraat komen de lichtblauwe en donkerblauwe route samen. Vanuit beide routes is de oversteeklocatie van de Burgstraat richting de Bernardstraat als een knelpunt benoemd. In het kader van de herinrichting buitenruimte van het Kindpark Boekel wordt de Bernardstraat heringericht tot fietsstraat. Om de uniformiteit in de routing richting de Donk en de Kloosterstraat te verduidelijken is voorgesteld het profiel van de fietsstraat door te trekken over het kruispunt Burgstraat-Bernardstraat. Daarmee krijgt het oost-west gerichte fietsverkeer voorrang op het gemotoriseerd verkeer op het kruispunt. Hiervoor wordt het kruispunt heringericht en wordt bebording en markering aangebracht om de voorrangssituatie van de fietsstraat te accentueren. Navolgende afbeelding visualiseert dit principe.

Vanwege de aangepaste inrichting van het kruispunt en de verduidelijking en versterking van de positie van de fietser kan worden overwogen om de brigadiers, die nu op dit kruispunt helpen met oversteken, in te zetten op een alternatieve locatie. Hierbij valt te denken aan de Rutger van Herpenstraat en/of de Kerkstraat.



Afbeelding 5 Aanpassing kruispunt Burgstraat-Bernardstraat

3.1.3 Suggesties werkgroep Veilig schoolverkeer op blauwe route

Vanuit de werkgroep is voor wat betreft de verbreding van het fietspad langs de Rutger van Herpenstraat als suggestie geopperd om het fietspad over het terrein van Brabantwonen te sturen en vervolgens bij de kapel rechtsaf via de Kapelstraat. Ook voor deze oplossing is grond nodig van derden. Afhankelijk van de uitkomsten van het overleg hieromtrent kan nader worden bekeken welke oplossing het meest haalbaar en wenselijk is vanuit alle partijen.

3.2 Rode route

3.2.1 Omgeving Coop / St. Agathaplein

De route via de Coop, Nia Domo, Sint Janplein en het Witgele Kruispad is als de meest gewenste route benoemd door de verkeersouders. Op de rode route, vanuit zuidwestelijke zijde van Boekel is de omgeving van de Coop een aandachtspunt. Om deze locatie te verbeteren is voorgesteld om fietsverkeer door middel van markering naar de oversteek in de bocht van het St. Agathaplein te leiden. Om deze route zo veilig mogelijk te maken is aanvullende voorgesteld om paaltjes/hekjes te plaatsen aan de voorzijde van de Zeeman om te voorkomen dat gemotoriseerd verkeer dat op zoek is naar een parkeerplaats deze route moet kruisen. Vervolgens steken kinderen ter hoogte van het zebrapad over en maken dan gebruik van het pad richting Nia Domo. Ook hier kan worden overwogen fietsmarkering aan te brengen.

Met deze maatregelen kan op redelijk eenvoudige wijze de route worden verduidelijkt zonder op dit moment grote investeringen te doen. Momenteel zijn immers plannen in uitwerking om de 'Zuidwand' te herontwikkelen. Gelijktijdig hiermee wordt ook de volledige openbare ruimte rondom het St. Agathaplein heringericht.

In deze definitieve herinrichtingsplannen dient een veilige schoolroute als randvoorwaarde integraal te worden opgenomen.



Afbeelding 6 Fietsroute nabij Coop accentueren

3.2.2

Sint Janplein

Na het passeren van Nia Domo loopt de fietsroute via het Sint Janplein. Deze route is in de huidige vorm reeds geschikt voor dit gebruik, aangezien er slechts in beperkte mate gemotoriseerd verkeer gebruik van maakt. Omdat het gebruik van deze route door fietsverkeer zal intensiveren kan overwogen worden enkele aanvullende maatregelen te nemen:

- Aanbrengen van symbolen om de route nog prominenter te maken voor fietsverkeer (zie afbeelding 7). Gelet op het reeds smalle profiel en beperkt gebruik door gemotoriseerd verkeer lijkt dit vooralsnog niet noodzakelijk.



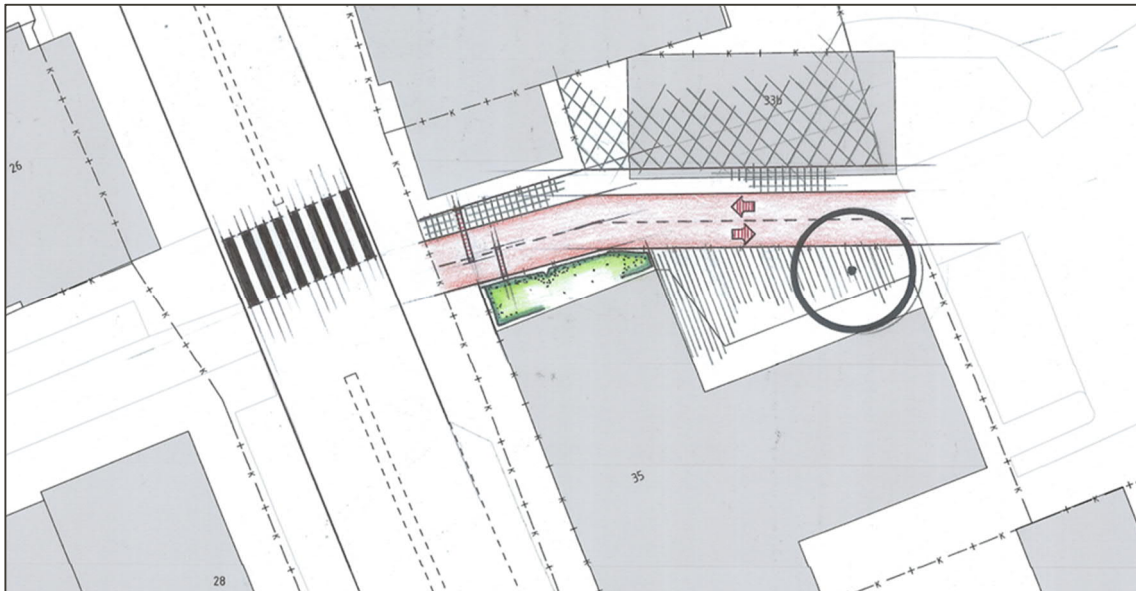
Afbeelding 7 Fietsroute Sint Janplein accentueren

- Aan deze route liggen momenteel ook de 'parkeerkoffers' van het parkeerterrein. Automobilisten kunnen hiervoor gebruik maken van de fietsroute om deze te bereiken / verlaten. Indien blijkt dat er op termijn verkeersonveilige situaties ontstaan kan worden overwogen om paaltjes te plaatsen tussen de 'parkeerkoffers' en het straatje. Ook deze maatregel lijkt vooralsnog niet direct noodzakelijk.

- Het Sint Janplein is momenteel een éénrichtingsstraat, vanaf de Kerkstraat kun je richting het parkeerterrein rijden. Aan het straatje liggen eveneens enkele garageboxen van aanwonenden/eigenaren. Mocht de route in de toekomst tot te veel conflicten leiden dan kan overwogen worden om deze af te sluiten aan de zijde van het parkeerterrein, zodat geen verbinding mogelijk is voor gemotoriseerd verkeer. De garageboxen moeten echter bereikbaar blijven. Gelet op het beperkte gebruik van het straatje lijkt ook deze maatregelen op voorhand niet strikt noodzakelijk en kan hier op een later moment alsnog voor worden gekozen.

3.2.3 Kerkstraat-Witgele Kruispad

Momenteel wordt het pad tussen de Kerkstraat en het Witgele Kruispad veelvuldig door zowel voetgangers als fietsers gebruikt, terwijl dit onvoldoende breed is voor een veilige doorsteek. Het pand van de Hobbyclub staat op de nominatie om op korte termijn te worden gesloopt, waardoor ruimte ontstaat om een volwaardige verbinding te realiseren. Navolgende schets geeft weer hoe een fietspad van 3,0 meter breed en een trottoir van 1,50 meter breed ingepast kunnen worden, ná sloop van het gebouw van de Hobbyclub. Om te voorkomen dat men zo maar de Kerkstraat op fietst stellen wij voor hekjes te plaatsen ter hoogte van de overgang van fietspad naar trottoir. Mocht de sloop nog te lang op zich laten wachten dan kan worden overwogen om dit profiel in te passen, maar dan gaat dit ten koste van de groenstrook langs de apotheek.



Afbeelding 8 Aanpassing fietsdoorsteek Kerkstraat-Witgele Kruispad

Aangezien de randweg waarschijnlijk pas in 2020 gereed zal zijn en er vervolgens nog enige gewenningstijd in de nieuwe routes zal zijn, blijft de Kerkstraat voorlopig nog een belangrijke doorgaande route. Vooralsnog stellen wij voor om geen infrastructurele aanpassingen aan de oversteek van de Kerkstraat te realiseren. Nadat de randweg volledig in gebruik is en er wordt gestart met de herinrichting van onder andere de Kerkstraat kan op basis van het daadwerkelijke gebruik van de Kerkstraat worden beoordeeld welke definitieve maatregel hier wenselijk is.

3.2.4 Suggesties werkgroep Veilig schoolverkeer op rode route

Door de leden van de werkgroep 'Veilig schoolverkeer' is gevraagd om extra attentie verhogende maatregelen te nemen om de oversteeklocatie beter zichtbaar te maken en daarmee de verkeersveiligheid te verbeteren. Momenteel is de zichtbaarheid namelijk ontoereikend. Het verbeteren van de oversteek is niet alleen een wens vanuit de nieuwe school-thuisroutes, maar draagt ook bij aan het verbeteren van een belangrijke oversteekplaats voor bezoekers van het centrum, de huisartsenpraktijk en bijvoorbeeld het gemeentehuis.



Afbeelding 9 Voorbeeld VOP

Voorgaande afbeelding geeft weer hoe een dergelijke attentieverhogende maatregel (VOP) eruit ziet. Het bord met zebrapad licht op zodra iemand de drukknop voor oversteken indrukt¹.

3.3 Groene route

De groene route vormt een alternatief op de rode route voor kinderen uit zuidwestelijke zijde van Boekel. Vanuit deze zijde van Boekel kan men zowel de rode route gebruiken als de groene route via de Raadstraat. Vooralsnog wordt voorgesteld om géén aanvullende maatregelen te nemen, aangezien de route via het St. Agathaplein wordt gefaciliteerd met aanvullende maatregelen. Uiteraard kan de groene route gewoon worden gebruikt en kan men door het parkje richting Nia Domo fietsen.

3.3.1 Suggesties werkgroep Veilig schoolverkeer op groene route

Vanuit de werkgroep is aandacht gevraagd voor de invulling van het bestaande schoolterrein van de Regenboog. Indien op deze locatie een herontwikkeling plaatsvindt kan mogelijk ook hier de fietsroute worden verbeterd, eventueel als verlengstuk van de aanpassingen in de omgeving van de Zuidwand.

3.4 Gele route

De gele route is tijdens de eerste bijeenkomst benoemd als veel gebruikte route door de woonwijken. Met de afronding van Centrum Oost worden de bruggetjes over de Burgtseloop gerealiseerd. Tijdens de 1^e bijeenkomst zijn op de route vanuit het noorden geen knelpunten benoemd en zodoende geen aanvullende maatregelen opgenomen.

3.4.1 Suggesties werkgroep Veilig schoolverkeer op gele route

Tijdens de 2^e bijeenkomst met de werkgroep is aanvullend aandacht gevraagd voor de oversteek over de Julianastraat. Voor de fietsers vanaf de Molenstraat en vanuit De Vlonder is ook een veilige oversteek nodig. Momenteel gaat men veelal via de zebra bij Texaco de verkeersluwe wijk Lage Schoense in. Als de eerder genoemde bruggetjes klaar zijn verplaatst dit verkeer waarschijnlijk gedeeltelijk naar de oversteek bij benzinstation Tinq. Bij de herinrichting van de N605, na aanleg en ingebruikname van de randweg, kan dit punt mogelijk ook meegenomen worden.

¹ Navraag bij een potentiële leverancier (AGMI) leert dat de investeringskosten voor het plaatsen van deze maatregel circa € 15.000,- bedragen.

BIJLAGEN

B1 EERSTE BIJLAGE

