Memo

Aan Marcel van den Broek

Van Michiel Huurdeman BSL084

Betreft Integraal onderzoek omgeving IKC Beesel

Datum 23-09-2025

Gemeente Beesel heeft ons gevraagd een integraal onderzoek verkeerskundige vraagstukken openbare ruimte omgeving IKC Beesel uit te voeren. Verkeerskundig heeft u een aantal vraagstukken en verzoeken om te komen tot een verkeerskundig onderbouwd plan. Dit is nodig om de juiste ruimtelijke keuzes te kunnen maken voor met name een veilige thuisschoolroute en tevens vragen van omwonenden te kunnen beantwoorden. Tevens hebben we in opdracht van u met deze ruimtelijke keuzes een ontwerp gemaakt voor de herinrichting Sint Antoniusstraat en directe omgeving. Ook hebben we samen met u en de sportverenigingen gekeken naar de invulling van het sportpark na invulling IKC. Voor de helderheid benoemen we hier wel nog de begrenzing van onze opdracht. De helft van het derde veld (Rijkelseveld genoemd) inclusief parkeerterrein behoren tot het IKC en niet tot onze opdracht.

Werkzaamheden

Kragten heeft een aantal werkzaamheden geoffreerd en uitgevoerd om te komen tot een goede onderbouwing en advies over de ruimtelijke keuzes en vragen buiten de IKC-gronden. In deze memo nemen we u stap voor stap mee in de werkzaamheden en resultaten.

Schouw op locatie:

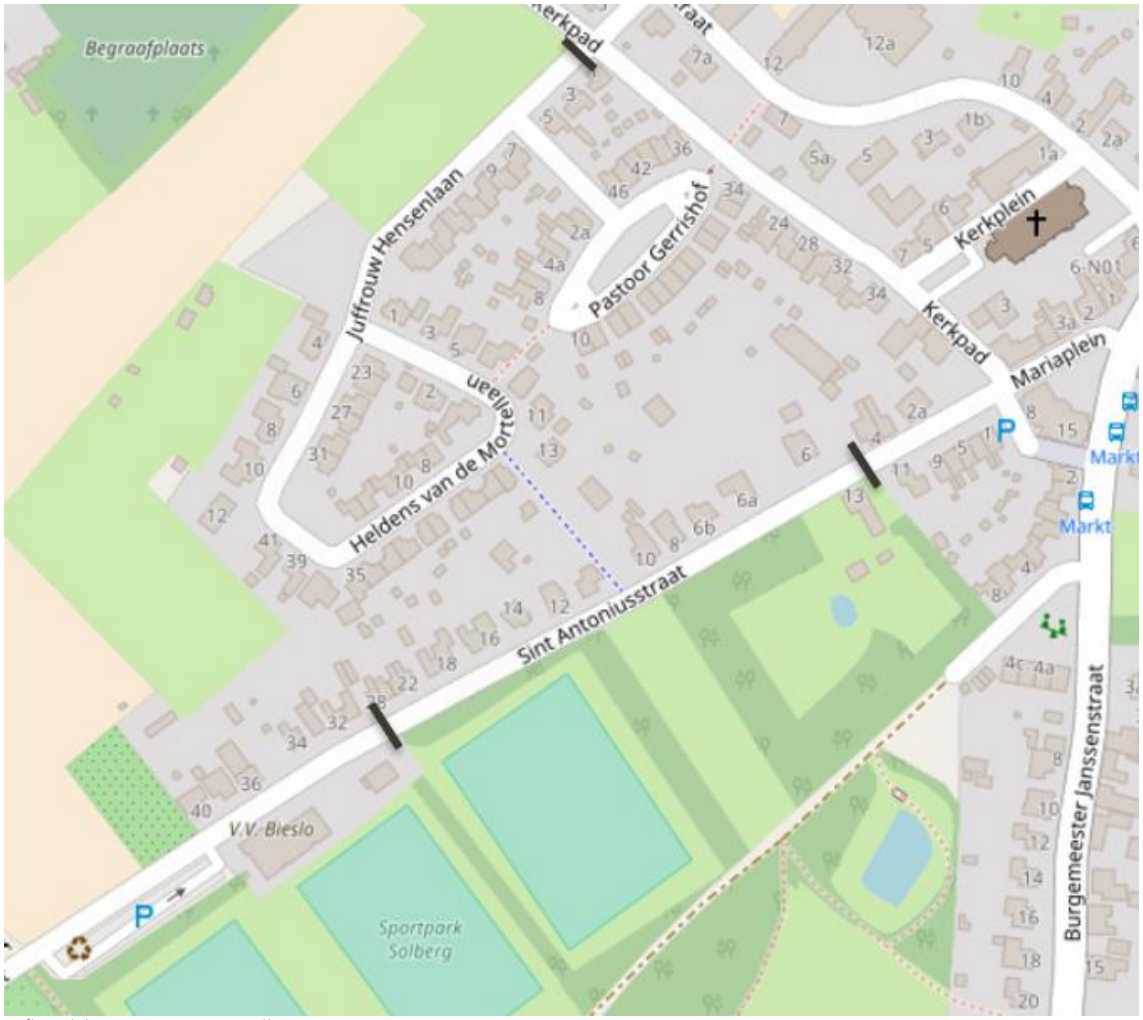
Na opdracht hebben we ter voorbereiding een startoverleg gehad, ingelezen en bureauonderzoek gedaan, deelgenomen aan een bijeenkomst IKC met de sportverenigingen en zijn we op locatie gaan schouwen. Tevens hebben we verkeertellingen laten uitvoeren, parkeertellingen verricht op parkeerterrein Solberg, parkeerbehoefte bewoners Sint Antoniusstraat berekend, verkeersgeneratie IKC berekend, nog een overleg met de sportverenigingen gehad en diverse ambtelijke overleggen. Dit alles resulteert in deze memo.

Verkeersafwikkeling

Voor het verkeer hebben we een aantal zaken onderzocht en beoordeeld.

Huidige situatie

We hebben op diverse punten verkeerstellingen laten uitvoeren (op onderstaande afbeelding zijn de tellocaties weergegeven) en we hadden ook nog een recente telling voor een eerder onderzoek liggen. Op drie locaties hebben we een zogenoemde 0-meting verricht. Voor de locatie t.h.v. de onderhoudspoort sportpark hebben we ook al in 2023 een telling verricht.



Afbeelding 1 Locaties tellinten

Verkeerstellingen IKC Beesel 2023 en 2024					
		24-10 t/m 12-11 2024	26-04 tm 30-05 2023	24-10 t/m 12-11 2024	24-10 t/m 12-11 2024
	Locatie:	Sint Antoniusstr. T.h.v. eerste nr. 28	Sint Antoniusstr. T.h.v. eerste nr. 28	Sint Antoniusstr. T.h.v. nr. 4	Juffr. Hensenlaan t.h.v. nr. 1
Brom/fiets	Werkdag	131	120	172	27
	Weekdag	135	142	178	34
Motorvoertuigen	Werkdag	435	460	495	382
	Weekdag	434	469	490	375
	V85	49	47	48	34
	Licht	412	441	472	362
	Middenzwaar	12	11	13	18
	Zwaar	12	8	11	2

Tabel 1 Telresultaten

De Sint Antoniusstraat is een Erftoegangsweg 30 km/uur, maar niet als zodanig ingericht. Nu in asfalt, met een lange rechtstand zonder zijstraten en minimale remmende maatregelen. Het aantal motorvoertuigen per etmaal is laag met een max onder de 500 voertuigen per etmaal. Door de huidige inrichting en het lage aantal voertuigen is de snelheid te hoog met een V85 van 48 km/uur in een 30 km/uur zone. V85 betekent dat niet meer dan 85% van de motorvoertuigen harder rijdt dan in dit geval 48 km/uur.

Verkeersafwikkeling met IKC
Om inzicht te krijgen in welke hoeveelheden verkeer gebruik gaat maken van de Sint Antoniusstraat na het in gebruik nemen van het IKC hebben we een verkeergeneratie berekend. Deze berekening doen we aan de hand van het CROW-publicatie 744 (2024). Uit deze verkeersgeneratieberekening komt naar voren dat het IKC inclusief gymzaal tussen minimaal 213 en maximaal 415 voertuigbewegingen per etmaal heeft.

Het huidige gebruik van de Sint Antoniusstraat (0-meting) is afgerond 500 voertuigen per etmaal. Het maximaal aantal voertuigbewegingen van het IKC is 415 per etmaal. Samen is dit maximaal 915 motorvoertuigen per etmaal. Rekening houdend met de nieuwe ontsluiting Juffrouw Hensenlaan zal het aantal motorvoertuigen per etmaal nooit hoger dan 1.200 (naar boven afgerond) per etmaal worden. Een gemiddelde goed ingerichte Erftoegangsweg/fietsstraat 30 km/uur mag tot ongeveer 3.000 motorvoertuigen per etmaal verwerken. De Sint Antoniusstraat blijft hier ruim onder.

Over de inrichting en de daarin gemaakte keuzes komen we verder in deze memo over terug.

Verkeersafwikkeling uitbreiding Juffrouw Hensenlaan
Op de Juffrouw Hensenlaan hebben we ook een telling verricht. De reden hiervoor is de uitbreiding van deze woonwijk met zoals nu bekend 27 woningen. Door deze uitbreiding komt een aansluiting op de Sint Antoniusstraat. Deze aansluiting zal tegenover het parkeerterrein sportaccommodatie en IKC komen.
Uit deze 0-meting blijkt dat in de huidige situatie 382 motorvoertuigen per etmaal rijden over de Juffrouw Hensenlaan. Dit is een zeer laag aantal voor een goed ingerichte Erftoegangsweg 30 km/uur. Door de uitbreiding van de wijk met 27 woningen (conform bestemmingsplan vastgesteld in 2024) is er een toename van maximaal 199 (afgerond van 198,6) motorvoertuigen per etmaal. Een deel zal gebruik gaan maken van de tweede ontsluiting op de Sint Antoniusstraat i.p.v. de Kerkstraat. Op beide ontsluitingen en op de Sint Antoniusstraat zullen het aantal motorvoertuigen per etmaal ver onder de acceptabele norm blijven.

Ontsluiting langzaam verkeer Bovenste Solbergweg
Is langzaam verkeerontsluiting over de Bovenste Solbergweg mogelijk? Er zijn een aantal aspecten waarom we deze ontsluiting over de Bovenste Solbergweg ontraden:
- De sociale veiligheid vanaf de oude jongensschool (vanaf de Burgemeester Janssenstraat). Het is een donker onverhard pad zonder verlichting en sociale controle.
- De verstoring van natuur. Willen we bovenstaande sociale veiligheid verbeteren zal er verlichting aangebracht moeten worden en het zandpad semi verhard aangebracht worden.
- Is niet noodzakelijk omdat de Sint Antoniusstraat voor de meeste kinderen op de fiets de meest aannemelijke en kortste thuis-schoolroute is.

Parkeren
Het huidige parkeerterrein van de sportaccommodatie de Solberg maakt deel uit van het IKC en het programma van eisen daarvoor. Hier doen we verder geen mededeling over behalve dan dat we ook voor het parkeren op dit terrein tellingen hebben verricht. De resultaten hiervan zijn te zien in onderstaande tabel. Hierin is te zien dat het huidige parkeerterrein goed gebruikt wordt.

Parkeertellingen sportpark Beesel									
						totaal pp			Bezetings
Datum	Dag	Tijdstip	bezetting	containers	bermpp	Overig	Minderval	Beschikbaa	graad
3-okt	Donderdag	19:00	30			40	1	11	73%
5-okt	Zaterdag	09:00	6			40	1	35	15%
6-okt	Zondag	14:10	5			40	1	36	12%
7-okt	Maandag	19:00	24			40	1	17	59%
12-okt	Zaterdag	14:20	27	6	2	40	1	14	85%
30-okt	woensdag	19:15	38			40	1	3	93%
30-okt	woensdag	19:25	40			40	1	1	98%

Tabel 2 Resultaten parkeertellingen sportaccommodatie de Solberg

Parkeren IKC en de Solberg zit niet in onze opdracht, parkeren op staatniveau voor de bewoners wel. In de huidige situatie zijn t.h.v. Sint Antoniusstraat 18-32 acht langsparkeervakken waarvan één gehandicaptenplaats op kenteken. Gezien de beperkte ruimte en de behoefte voor een goed volwaardig trottoir is onderzocht of en hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn in de openbare ruimte. Op de Sint Antoniusstraat zijn vijf woningen (nr. 1-9 en 18-32) zonder eigen parkeervoorzieningen. Een heel aantal woningen heeft zelfs voor twee, drie of meer voertuigen ruimte op eigen terrein. De overige parkeerplaatsen t.h.v. nr. 10a, 10, 6a en 6b zijn minder goed aangeduid en soms ook deels inrit. T.h.v. nr. 1 t/m 9 zijn nog vijf langsparkeervakken goed aangeduid.

Ter onderbouwing is een parkeerbehoefte berekening gemaakt. Als we kijken naar het theoretisch aantal parkeerplaatsen op eigen terrein tot maximaal de parkeernorm per woning zijn er 48 p.p. op eigen terrein. Tot maximaal de parkeernorm houd in dat: waar de norm twee is maar op eigen terrein ruimte is voor drie voertuigen houden we twee aan. Als we de parkeernorm voor alle woningen berekenen op de Sint Antoniusstraat is dit 61,4 p.p.. Per saldo is er een tekort van 13,4 afgerond 14 p.p.. In ons ontwerp komen acht en vijf p.p. terug samen 13 waardoor we uiteindelijk een 1 p.p. tekort hebben.

Verder in de memo bij herinrichting komen we hierop terug.

Thuis-schoolroute

In opdracht van de gemeente hebben we gekeken hoe we de verkeerveiligheid op de thuis-schoolroute kunnen verbeteren. Dit houdt in het binnen de bebouwde kom gedeelte Sint Antoniusstraat voor langzaam verkeer kunnen verbeteren. Tevens hebben we daarmee ook de openbare ruimte direct aan de Sint Antoniusstraat t.h.v. de Solberg meegenomen. We hebben met de punten die allemaal opgehaald zijn tijdens de bewonersavond, ambtelijke overleggen, overleggen met de verenigingen en het IKC een VO ontwerp gemaakt voor een herinrichting van de Sint Antoniusstraat.

Hierbij zijn een aantal randvoorwaarden waaraan je wilt voldoen bij een thuis-schoolroute. Deze randvoorwaarden zijn de maximaal 30 km/uur ook bewerkstelligen door inrichting, geen haaksparkeervakken aan de rijbaan, goede veilige doorgang fietsers (geen obstakels), een volwaardig trottoir van 1.80 meter breed aan minimaal een zijde van de straat. Bij deze invulling zijn twee opties, een fietsstraat en een erftoegangsweg, beide 30 km/uur. De gemeente heeft voor de herinrichting gekozen voor een fietsstraat.

We nemen jullie stapsgewijs mee in de nieuwe inrichtingsplannen. Beginnen komende vanaf Mariaplein tot en met de Zandkuilweg.

- Kruispunt Kerkpad, Mariaplein en Sint Antoniusstraat herkenbaarheid en remmende maatregel een verhoogd plateau.
- Diverse locaties terugsnoeien hagen tot erfgrens t.b.v.1.80 meter trottoir.
- Parkeerhavens t.h.v. huisnummers 6a-6b en 10-12 vervallen t.b.v. van 1.80 meter trottoir.
- Op de bovengenoemde locaties de verhoogde band en inritbanden bij erftoegangen.
- Fietssluis op fietspad komende vanaf de Heldens van de Mortellaan, verhoogd plateau en beplanting terugbrengen voor betere zichtlijn. Fietssluis zodat fietsers niet zomaar met snelheid de weg op kunnen fietsen en een plateau voor extra attentie en remmende maatregel.
- T.h.v. nr. 16-26 acht langsparkeerplaatsen verplaatsen naar de overzijde.
- Hekwerk andere zijde groenstrook aanbrengen. Hierdoor kan groenstrook heringericht worden en beter onderhouden worden.
- T.h.v. nr. 26 een verhoogd plateau als remmende maatregel.
- Onderhoudspoort en toegang bevoorrading kantine verderop de Solberg zetten waardoor voertuigen minder vaak op de rijbaan staan.
- Markering schoolzone met gekleurde bebording/palen t.h.v. nr. 38, op de Juffrouw Hensenlaan en bij de aansluiting Zandkuil.
- Entree langzaam verkeer IKC en Solberg t.h.v. nr. 40 verhoogd plateau met zebra.
- Zandkuil aansluitingen terugbrengen naar een aansluiting aan de noordzijde in klinkers (eerste stuk).
- Zandkuil zuidelijk ontsluiting opheffen zodat daar een verhoogd plateau komt als kommaatregel en komborden.
- Aanleg grindverharding wandelpaadje langs hekwerk Solberg tussen Bovenste Solbergweg en Sint Antoniusstraat.

Door deze maatregelen hebben we vanaf de Zandkuil tot en met het Mariaplein vijf remmende maatregelen met daarbinnen een schoolzone. Deze maatregelen zijn nodig wegens de lange rechtstand en de huidig gemeten snelheden. Geen parkeren op de rijbaan, maar in parkeervakken langsparkeren. Tevens is aan een zijde een volwaardig trottoir van 1.80 meter breed vanaf het Mariaplein tot aan de nieuwe aansluiting Juffrouw Hensenlaan.

Bewonersavond

24 februari 2025 heeft een bewonersavond plaatsgevonden waarbij ook leden van de stuurgroep IKC en vertegenwoordigers van sportverenigingen Solberg aanwezig waren. Tijdens deze avond heeft Kragten bovenstaande gepresenteerd met het ontwerp. Ons advies is overwegend positief ontvangen. Na de presentatie was nog ruimte voor vragen en tafelgespreken. Ook deze waren positief waarna we dit deel van de opdracht kunnen afronden.

Sportpark de Solberg

Het IKC zal gerealiseerd worden op het derde veld van de Solberg. Dit derde veld, ook wel het Rijkelse veld genoemd, is het meest zuidelijke voetbalveld van v.v. Bieslo. De afspraak tussen de gemeente en de sportverenigingen is dat het IKC een half veld nodig heeft en de andere helft een half kunstgrasveld zal worden.
Voor de invulling van de openbare ruimte en het sportpark buiten het IKC-deel zijn diverse overleggen geweest met de sportverenigingen. Tijdens deze gesprekken zijn diverse ideeën gedeeld met mogelijkheden voor de invulling van de Solberg na realisering van het IKC en de openbare ruimte op de Sint Antoniusstraat en de ruimte aanpalend.

Hieruit zijn een aantal zaken gekomen:

- Een verbetering van het groen tussen de Solberg en de Sint Antoniusstraat.
- Een parkeerterrein (in het project IKC) voorkomt zoekverkeer.
- Jeu de boules-baan, voetbal kort en de berging sproei-installatie blijven op de huidige locatie bestaan.
- De verenigingen gaan de ruimte waar voorheen een beachvolleybalveld was beter benutten.
- Bieslo ziet af van het schuiven met velden omdat daardoor de structuur vervalt en wegens te hoge kosten.
- Verzoek is om bij de aanleg van het halve kunstgrasveld de huidige lichtarmaturen te verplaatsen zodat ze op de juiste plek staan.
- De overige lichtarmaturen t.h.v. het IKC verplaatsen naar de ruimte van het huidige Beach-volleybalveld.

Ter afronding hebben we op locatie 25 maart 2025 bovenstaande punten besproken en bevestigd. Bij dit gesprek waren aanwezig: M. van den Broek projectleider IKC van de gemeente Beesel, M. Cruysberg voorzitter Bieslo namens het sportpark de Solberg en Michiel Huurdeman projectleider Kragten. Daarmee kunnen we ook dit deel van de opdracht afronden.

Hiermee hebben we de buitenruimte om het IKC conform opdracht afgerond.

Vervolgens heeft u ons n.a.v. vragen uit de omgeving en de projectgroep een vervolg vraag gesteld. Deze vraag is om een advies te geven over de school thuis route Mariaplein - Markt – Kerkstraat en de aansluitingen daarvan. Hiervoor hebben we een audit uitgevoerd met advies welke we de vervolgpagina's laten zien.

1 INLEIDING

Er zijn voornemens om een nieuw IKC te realiseren aan de Sint Antoniusstraat in Beesel, op een van de voetbalvelden van voetbalvereniging v.v. Bieslo. Het nieuwe IKC resulteert in een wijziging van de verkeersstromen, waaronder voor de schoolgaande kinderen. Nu is basisschool Het Spick aan de Kerkstraat gevestigd en deze wordt na realisatie van het IKC gesloten.

Vanuit de omgeving zijn er zorgen geuit over de verkeersveiligheid op de nieuwe schoolthuisroutes, vooral ten aanzien van de Markt, Mariaplein en Kerkstraat in Beesel (zie Afbeelding 2). Daarom is ter plaatse een schouw uitgevoerd om de bestaande inrichting en gebruik van de wegen rondom de Markt te toetsen. In deze notitie staan de constateringen tijdens deze observatie verwoord met een aantal verbetervoorstellen.



Afbeelding 2 Luchtfoto Markt, Mariaplein, Kerkstraat

2 VERKEERSKUNDIGE ANALYSE

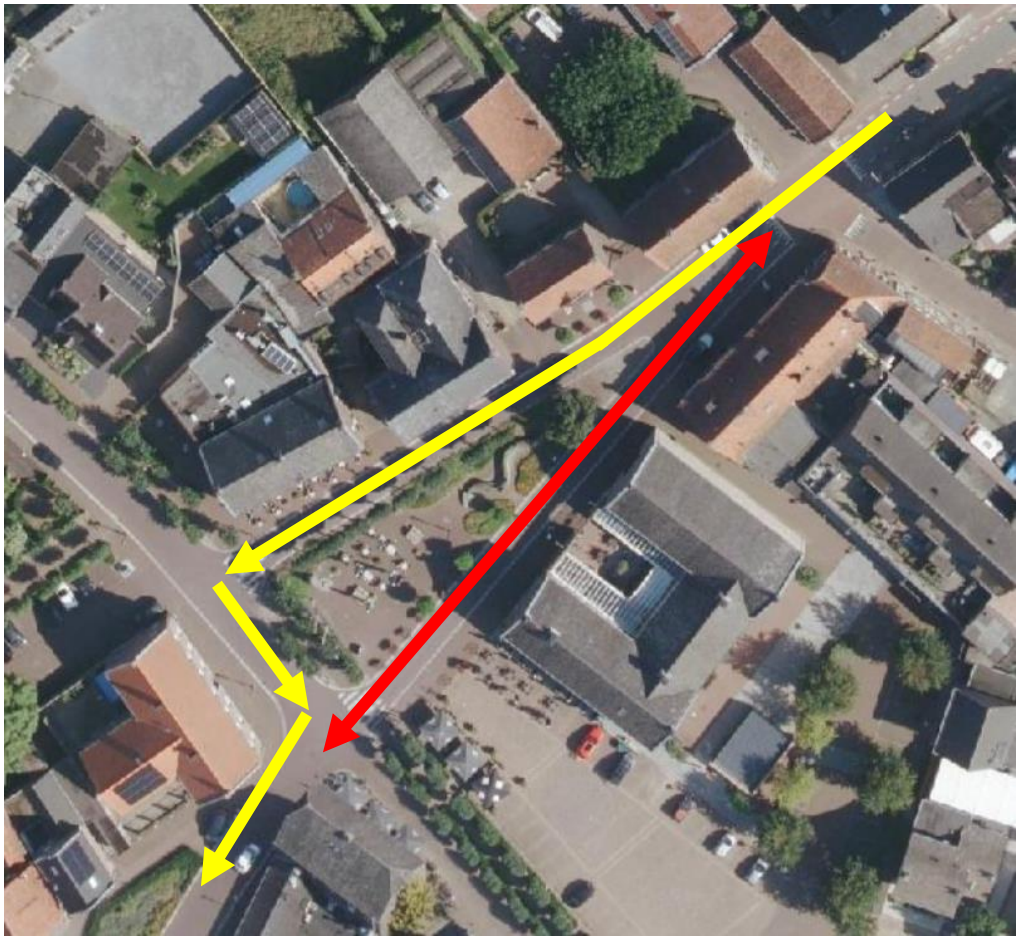
2.1 MARKT

Beperkt uitzicht

De bebouwing rondom de Markt staat dicht op de rijbaan. Dit zorgt voor een beperkt zicht op het kruisend verkeer. Dit geldt met name voor het verkeer dat vanaf het Mariaplein de Markt nadert. Hier ontneemt het terras met omheining voor het eetcafé De Troubadour uit het uitzicht voor het verkeer dat rechts vanaf de Markt afkomstig is. Tijdens de observatie is wel geconstateerd dat het verkeer vanaf het Mariaplein hierop bedacht is en daarom met beperkte snelheid dit gelijkwaardig kruispunt nadert.

Onlogische route voor fietsers richting Mariaplein / Burgemeester Janssenstraat

Het éénrichtingscircuit (geel) rondom de Markt dwingt doorgaand verkeer vanaf de Monseigneur Theelenstraat naar het Mariaplein en de Burgemeester Janssenstraat tot tweemaal afslaan (zie *Afbeelding 3*) . Hoewel deze route logisch is voor gemotoriseerd verkeer, kan het voor fietsers aantrekkelijker lijken om rechtdoor over te steken (rode route), met als risico dat zij tegen de rijrichting in over de Markt fietsen. Tijdens de observatie is echter gebleken dat fietsers wel de gele route volgen, mede gelet op de rijbaanbreedte en bestaand gebruik van het zuidelijk deel van de Markt.



Afbeelding 3. (Mogelijke) rijrichtingen Markt

Beperkte ruimte en conflict met overige verkeersdeelnemers

Op de verbinding via de Kerkstraat (zie gele route in *Afbeelding 3*), waar ook buslijnen rijden, is de beschikbare ruimte voor het nemen van de bocht beperkt. In deze binnenbocht is dan ook sprake van beschadiging van de berm. De daaropvolgende bocht, vanaf de Kerkstraat richting Mariaplein en Burgemeester Janssenstraat, is weliswaar ruimer gedimensioneerd, maar een lijnbus en andere grote voertuigen moeten hier uitwijken naar de tegengestelde rijrichting om deze bocht te maken. Hier heeft het oprijdend verkeer vanaf de Kerkstraat echter beperkt zicht op het verkeer vanaf het Mariaplein en Burgemeester Janssenstraat en vice versa. Tijdens de observatie is dan ook geconstateerd dat daardoor een groot voertuig moest wachten om de weg richting het Mariaplein en Burgemeester Janssenstraat te vervolgen, omdat een voertuig deze bocht blokkeerde.



Afbeelding 4. Bus vanaf de Markt via de Kerkstraat naar het Mariaplein

Toename verkeersdrukte door komst nieuwe schoollocatie

De Markt is een plek waar veel verkeersstromen samenkomen door de aanwezige horecapanden, winkels en doorgaand verkeer. Met de komst van het nieuwe IKC neemt het gebruik van de Markt, met name door fietsverkeer, toe.

Geen snelheidsremming op kruispunten Markt.

Op de kruispunten op de Markt, waar ook voetgangersoversteekplaatsen aanwezig zijn, is geen fysieke snelheidsremming aanwezig om de snelheid op het conflictpunt te verlagen.

Plateau Markt – Mariaplein niet effectief
Het plateau op het kruispunt Markt–Mariaplein is niet als volwaardig 30 km/h-plateau vormgegeven, waardoor de snelheidsremming beperkt is.

Parkeren op trottoirs
Rondom de Markt wordt regelmatig geparkeerd op trottoirs, vermoedelijk door bewoners of bezoekers. Dit belemmert de looproutes en vergroot de kans op conflicten tussen voetgangers en voertuigen.

Ongelijkwaardige verharding bij entree Markt
De open verharding van de Markt loopt niet door tot aan de Burgemeester Meuterlaan, waardoor de entreesnelheid van het verkeer uit noordelijke richting hoger ligt.

Inrichting Monseigneur Theelenstraat
De inrichting van de Monseigneur Theelenstraat voldoet niet aan de basiskenmerken voor een erftoegangsweg 30 km/h. Zo is de rijbaanbreedte met circa 6,00 - 6,50 meter te breed en zijn rode suggestiestroken aangebracht. Ook gaat de voorkeur uit naar de toepassing van open verharding in plaats van asfalt.
Verder zorgen de twee schijnplateaus op de Monseigneur Theelenstraat voor onvoldoende snelheidsreductie, waardoor de V85 vermoedelijk boven de 30 km/h ligt.

2.2 KERKSTRAAT

Onveilige haal- en brengsituatie school
Hoewel basisschool Het Spick aan de Kerkstraat ligt, vindt het halen en brengen van kinderen grotendeels plaats buiten de formele schoolzone. Ouders parkeren vooral nabij de Markt en het Kerkplein, vaak foutief op de trottoirs. Hierdoor worden looproutes geblokkeerd en ontstaan er onveilige situaties.

2.3 MARIAPLEIN

Gebrek aan snelheidsremming kruispunt
Het kruispunt Mariaplein – Kerkpad – Sint Antoniusstraat is niet voorzien van een 30 km/h-plateau, waardoor de snelheid van het verkeer onvoldoende wordt geremd.

Gebruik Kerkpad
De zichtbaarheid bij het uitrijden van het Kerkpad is beperkt door aanwezige hagen, bebouwing en geparkeerde voertuigen. Tijdens haal- en brengmomenten wordt het Kerkpad intensief gebruikt als ontsluitingsroute door ouders. Door de beperkte breedte en zichtcondities ontstaan risico's op voorrangs- of flankongevallen (al onderdeel voorstel inrichting schoolroute Sint Antoniusstraat).

Inrichting Burgemeester Janssenstraat
De inrichting van de Burgemeester Janssenstraat voldoet niet aan de basiskenmerken voor een erftoegangsweg 30 km/h. Zo is de rijbaanbreedte met circa 7 meter te breed en zijn rode suggestiestroken aangebracht. Ook gaat de voorkeur uit naar de toepassing van open verharding in plaats van asfalt.

3 VERBETERVOORSTELLEN

In navolging op de observatie luidt het advies om de navolgende verbetervoorstellen in overweging te nemen:

- Het inpassen van een fietsverbinding vanaf de Markt via het Kerkplein (zuidzijde kerk) naar het Kerkpad – St. Antoniusstraat.
- Het toepassen van 30 km/h taluds op het kruispunt Markt – Mariaplein en Monseigneur Theelenstraat – Monseigneur Meuterlaan om de entreesnelheid bij de Markt te reduceren. Dit moet wel worden afgestemd met de busmaatschappij.
- Aanpassen inrichting van de Monseigneur Theelenstraat en Burgemeester Janssenstraat als erftoegangsweg 30 km/h.
- Handhaven op geparkeerde voertuigen op de loopstroken, eventueel ondersteund met een parkeerverbodszone.
- Het instellen van een fietsstraat Mariaplein tussen Kerkpad en Burg. Janssenstraat.