

# Verkeersonderzoek IKC Anna's Hoeve

Parkeren en verkeersgeneratie



## Verantwoording

**Titel:** Verkeersonderzoek IKC Anna's Hoeve  
**Onderwerp:** Parkeren en verkeersgeneratie  
**Projectnummer:** 51007593  
**Klant:** Gemeente Hilversum  
**Referentienummer:** NL23-648800269-59485  
**Versie:** 1

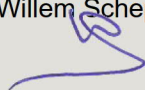
**Datum:** 18-09-2023

**Auteur:** Wouter van Haperen  
**E-mailadres:** wouter.vanhaperen@sweco.nl

**Gecontroleerd door:** Martin de Haan  
**Paraaf gecontroleerd:**



**Goedgekeurd door:** Willem Scheper  
**Paraaf goedgekeurd:**



**Document referentie:** NL23-648800269-59485

# Inhoudsopgave

|                                            |    |
|--------------------------------------------|----|
| Verantwoording.....                        | 2  |
| 1. Inleiding .....                         | 5  |
| 1.1 Aanleiding en onderzoeksvraag .....    | 5  |
| 1.2 Onderzoeksaanpak .....                 | 5  |
| 2. Parkeerbalans .....                     | 6  |
| 2.1 Autoparkeervraag .....                 | 6  |
| 2.2 Fietsparkeervraag.....                 | 6  |
| 2.3 Parkeerbalans .....                    | 7  |
| 3. Verkeersgeneratie .....                 | 9  |
| 3.1 Uitgangspunten .....                   | 9  |
| 3.2 Berekening verkeersgeneratie .....     | 9  |
| 3.2.1 Kinderdagverblijf.....               | 9  |
| 3.2.2 Basisschool .....                    | 10 |
| 3.2.3 Totale extra verkeersgeneratie.....  | 10 |
| 3.3 Routekeuze van het verkeer .....       | 11 |
| 4. Effecten op de verkeersafwikkeling..... | 12 |
| 4.1 Verkeerstellingen.....                 | 12 |
| 4.1.1 Gebiedsontsluitingswegen .....       | 12 |
| 4.1.2 Erftoegangswegen .....               | 13 |
| 4.2 Verkeersveiligheid .....               | 14 |
| 4.2.1 Geregistreerde ongevallendata.....   | 14 |
| 4.2.2 Wegkenmerken .....                   | 15 |
| 4.2.3 V85-snelheid.....                    | 15 |
| 5. Conclusie .....                         | 17 |



# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding en onderzoeksvraag

De gemeente Hilversum ontwikkelt momenteel het gebied Anna's Hoeve tot woonwijk. Een gedeelte van de wijk is inmiddels gerealiseerd. Onderdeel van de plannen is de uitbreiding van het huidige Integraal KindCentrum (IKC), waarbij de basisschool uitbreidt en een gymzaal krijgt en een uitbreiding van de kinderopvang. In Tabel 1 is de uitbreiding gekwantificeerd, op basis van de ruimtebehoefte vanuit de businesscase van de uitbreiding van het IKC Villa Vrolik.

**Tabel 1: De uitbreiding van het IKC**

|                                                           | Huidig                       | Toekomstig                              |
|-----------------------------------------------------------|------------------------------|-----------------------------------------|
| <i>Basisschool</i>                                        | 308 leerlingen<br>12 klassen | 420 leerlingen<br>17 klassen<br>Gymzaal |
| <i>Kinderopvang (kinderdagverblijf + peuterspeelzaal)</i> | 192 m <sup>2</sup> bvo       | 308 m <sup>2</sup>                      |

De gemeente Hilversum wenst inzicht in de effecten van de uitbreiding van het IKC op de verkeersgeneratie en de (fiets)parkeerbehoefte. Daarnaast is inzicht in de verkeersveiligheid rondom de schoolomgeving gewenst.

## 1.2 Onderzoeksaanpak

Het verkeersonderzoek doorloopt de volgende stappen:

- Parkeerbalans
- Berekening verkeersgeneratie gemotoriseerd verkeer
- Effecten verkeersgeneratie
- Kwalitatieve beschouwing verkeersveiligheid
- Conclusie.

## 2. Parkeerbalans

### 2.1 Autoparkeervraag

Bij de berekening van de autoparkeervraag zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De autoparkeervraag is berekend op basis van de Nota parkeernormen 2023 van de gemeente Hilversum:
  - o De locatie Anna's Hoeve is gelegen in de rest bebouwde kom.
  - o De parkeernorm voor een kinderdagverblijf bedraagt 1,2 per 100 m<sup>2</sup> bvo<sup>1</sup>,
  - o De parkeernorm voor een basisschool bedraagt 0,75 per leslokaal.
  - o De parkeervraag wordt naar boven afgerond.
- Er is enkel gekeken naar de extra parkeervraag ten gevolge van de uitbreiding van het IKC.
- Er is geen rekening gehouden met dubbelgebruik, aangezien de kinderdagopvang en de basisschool gelijke aanwezigheidspercentages hebben.
- Met betrekking tot de kiss-and-ride is ervan uitgegaan dat het extra verkeer van de bestaande faciliteiten gebruik maakt.

In tabel 2 is de berekening van de autoparkeervraag opgenomen. Hieruit is af te leiden dat in totaal 6 autoparkeerplaatsen voor de uitbreiding benodigd zijn.

**Tabel 2: De extra autoparkeervraag voor de uitbreiding van het IKC**

| Functie                  | Norm | eenheid               | aantal   |
|--------------------------|------|-----------------------|----------|
| <i>Kinderdagverblijf</i> | 1,2  | 1,16 (extra bvo /100) | 1,4      |
| <i>Basisschool</i>       | 0,75 | 5 (leslokalen)        | 3,8      |
| <b>Totaal</b>            |      |                       | <b>6</b> |

### 2.2 Fietsparkeervraag

Bij de berekening van de fietsparkeervraag zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De fietsparkeervraag is berekend op basis van de fietsparkeerkencijfers van het CROW (ASVV 2021):

<sup>1</sup> Bruto vloeroppervlak

- De fietsparkeernorm voor een basisschool met 250 tot 500 leerlingen bedraagt 3,5 – 5,8 fietsparkeerplaatsen per 10 leerlingen.
- Er zijn geen kencijfers beschikbaar voor fietsparkeerplaatsen bij een kinderdagverblijf.
- Er is in de berekening gekeken naar de totale parkeervraag en de extra parkeervraag ten gevolge van de uitbreiding van het IKC.

De kencijfers van het CROW kennen geen fietsparkeernormen voor kinderdagverblijven. Maatwerk is vereist. Enerzijds dienen er fietsparkeerplaatsen voor het personeel aanwezig te zijn, anderzijds dient ook een beperkt aantal plaatsen beschikbaar te zijn voor kinderen die, afhankelijk van het weer, door hun ouders met hun fietsje (met zijwieltjes) gebracht worden. Deze laatste hebben geen specifieke fietsparkeerplaatsen nodig, maar eerder ruimte om de fiets zodanig te kunnen plaatsen dat ze geen overlast veroorzaken. Daarnaast is moeilijk in te schatten om hoeveel fietsen dit precies gaat, maar mogelijk gaat dit om een beperkt aantal, aangezien het IKC aan de rand van de wijk ligt (hoe groter de afstand, hoe onwaarschijnlijker dat peuters op het fietsje komen) en het fietsen enkel van toepassing is voor de oudere peuters. Mogelijk komt dit dan uit op circa 10 tot 20% van alle kinderen die naar het kinderdagverblijf gebracht worden. Daarom focust de berekening van de fietsparkeervraag zich voor het kinderdagverblijf op de fietsparkeervraag van de personeelsleden.

Ten opzichte van de huidige situatie zal het aantal benodigde fietsparkeerplaatsen voor de personeelsleden beperkt toenemen. Ingeschat is dat dit circa 2 fietsparkeerplaatsen betreft.

In tabel 3 is de berekening van de fietsparkeervraag voor de basisschool opgenomen. Voor de gehele school geldt in de toekomstige situatie een fietsparkeervraag van 244 fietsparkeerplaatsen. De uitbreiding heeft in totaal 65 fietsparkeerplaatsen nodig. Dus in totaal zijn er 309 fietsparkeerplaatsen benodigd.

**Tabel 3: De (extra) fietsparkeervraag voor de uitbreiding van het IKC**

| Functie              | (maximale) norm | eenheid                       | aantal |
|----------------------|-----------------|-------------------------------|--------|
| Basisschool (totaal) | 5,8             | 42 (aantal leerlingen / 10)   | 244    |
| Basisschool (extra)  | 5,8             | 11,2 (aantal leerlingen / 10) | 65     |

## 2.3 Parkeerbalans

De gemeente heeft een overzicht van het aantal parkeerplaatsen voor de verschillende fasen van de ontwikkeling van Anna's Hoeve, nog niet uitgaande van de uitbreiding van het IKC. In het overzicht, d.d. 20-12-2021, is er in fase 3, de ontwikkeling rondom de Tony van Verrestraat en de Harry Banninkstraat, sprake van een overschot van 3 parkeerplaatsen. De uitbreiding van IKC leidt tot een extra parkeervraag van 6 parkeerplaatsen. Dit betekent dat er 3 parkeerplaatsen tekort komen.

Echter, het tekort aan parkeerplaatsen kan waarschijnlijk in de directe omgeving opgevangen worden, aangezien de parkeervraag voor de school gedurende de (werk)dag plaatsvindt, wanneer de bewoners van de omliggende woningen zelf met de auto naar het werk zijn en deze parkeerplaatsen dus vrij zijn. In dat geval is er sprake van dubbelgebruik van de beschikbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

## 3. Verkeersgeneratie

### 3.1 Uitgangspunten

Bij het berekenen van de verkeersgeneratie van de planontwikkeling zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De verkeersgeneratie voor het kinderdagverblijf is berekend op basis van de CROW-kencijfers verkeersgeneratie (CROW publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren – kencijfers parkeren en verkeersgeneratie').
- De kencijfers van het CROW geven een bandbreedte aan. De verkeersgeneratie hangt samen met het parkeren. De parkeernormen in de parkeernota van de gemeente Hilversum bedragen de gemiddelde waarde binnen de bandbreedte van de parkeernormen van het CROW. Daarom is ook voor de verkeersgeneratie uitgegaan van de gemiddelde waarde binnen de bandbreedte.
- De verkeersgeneratie van de basisschool is benaderd op basis van de CROW-rekentool 'Verkeersgeneratie en parkeren'.
- Er is enkel gekeken naar de extra verkeersgeneratie ten gevolge van de uitbreiding van het IKC.

### 3.2 Berekening verkeersgeneratie

#### 3.2.1 Kinderdagverblijf

Op basis van de CROW kentallen kent het kinderdagverblijf een verkeersgeneratie van circa 40 motorvoertuigverplaatsingen per werkdag. De helft hiervan vindt tijdens het brengen van de kinderen aan het begin van de dag plaats, de andere helft bij het ophalen van de kinderen aan het einde van de dag. Hierbij dient tevens uitgegaan te worden van een gelijke verdeling van en naar het kinderdagverblijf toe. Ofwel, het kinderdagverblijf kent de volgende verkeersgeneratie:

- Ochtendspits: circa 10 ritten richting en circa 10 ritten vanaf het kinderdagverblijf.
- Avondspits: circa 10 ritten richting en circa 10 ritten vanaf het kinderdagverblijf.

### 3.2.2 Basisschool

De extra verkeersgeneratie van de basisschool is bepaald aan de hand van de rekentool Verkeersgeneratie en Parkeren van het CROW. Hierin worden aannames gemaakt voor het aantal leerlingen dat met de auto naar school gebracht wordt. Hierbij is ook van belang om een inschatting te maken welk verkeer van buiten de wijk wordt aangetrokken, aangezien een deel van de verkeersgeneratie van het IKC een gecombineerde rit (afzetten van het kind tijdens de woon-werk verplaatsing) betreft. De factsheet 'Schoolmobiliteit en gedrag' (CROW, 2016) omschrijft het volgende:

- Slechts 10% van alle autoritten naar school is een combinatie rit waarbij de ouder met de auto doorrijdt naar het werk.
- Circa 30% van de leerlingen wordt per auto naar het school gebracht.

In de berekening van de verkeersgeneratie zijn verder de volgende uitgangspunten gehanteerd, op basis van expert opinion:

- Het aantal leerlingen per begeleider per auto bedraagt 1,2.
- 80% van de vijf extra docenten komt met de auto naar school.
- Het overig personeel per klas bedraagt 0,3 (bijvoorbeeld conciërges).

Op basis van de gestelde uitgangspunten is het volgende berekend:

- De school wordt met 112 leerlingen uitgebreid.
- Hiervan worden 34 leerlingen (30%) met de auto gebracht.
- Dit komt neer op 28 autoritten (1,2 leerlingen per auto).
- Dit betreft per spitsperiode 28 aankomende en 28 vertrekkende ritten, ofwel 56 autoritten in totaal.
- De uitbreiding brengt 6,5 nieuwe docenten met zich mee (1 docent + 0,3 overig personeel per klas) .
- 5 personeelsleden komen met de auto naar school. In de ochtendspits betreft dit 5 aankomende ritten, in de avondspits 5 vertrekkende ritten.

In tabel 4 zijn de resultaten van de berekening van de verkeersgeneratie van de basisschool opgenomen. In totaal genereert de uitbreiding circa 60 ritten per spitsperiode.

**Tabel 4: De extra verkeersgeneratie ten gevolge van de uitbreiding van het IKC**

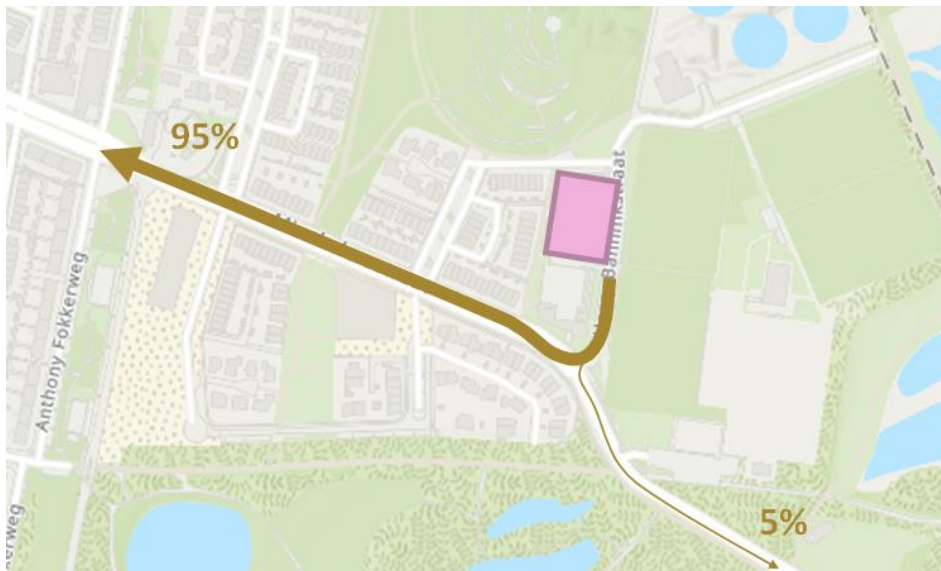
|                   | Ochtendspits                   | Avondspits                     |
|-------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| Aankomende rit    | 28 (leerlingen) + 5 (docenten) | 28 (leerlingen)                |
| Vertrekken de rit | 28 (leerlingen)                | 28 (leerlingen) + 5 (docenten) |
| <b>Totaal</b>     | <b>61</b>                      | <b>61</b>                      |

### 3.2.3 Totale extra verkeersgeneratie

De totale extra verkeersgeneratie van het IKC bedraagt circa 80 autoritten per spitsperiode, waarbij de verdeling naar richting (aankomende rit en vertrekkende rit) relatief gezien nagenoeg gelijk is.

### 3.3 Routekeuze van het verkeer

Gezien de locatie van de school is het aannemelijk dat het overgrote deel van het gemotoriseerde verkeer via de route Harry Banninkstraat – Mincklerstraat richting Hilversum centrum rijdt. Naar verwachting zal slechts een klein percentage (5%) via de Minckelerstraat en Weg over Anna's Hoeve richting Baarn rijden (figuur 1).

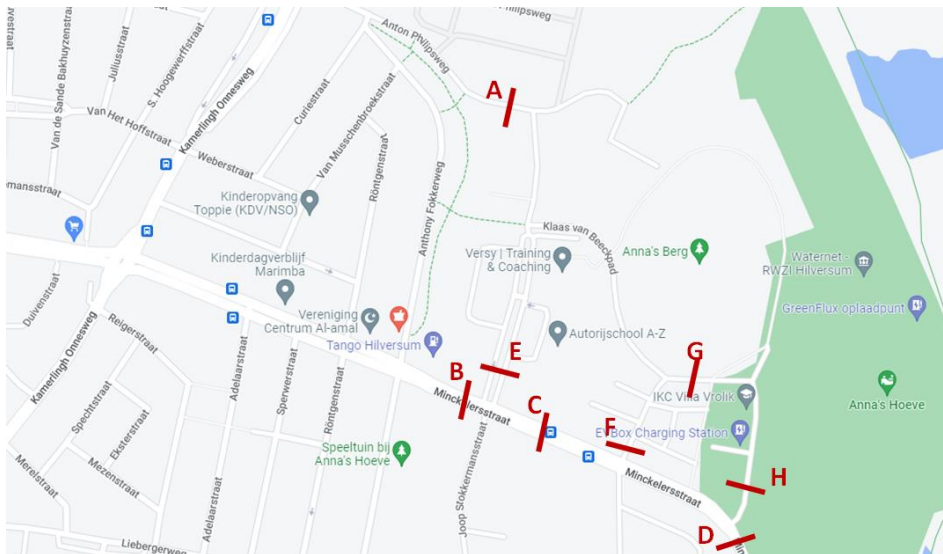


Figuur 1: De verwachte routekeuze van het verkeer.

## 4. Effecten op de verkeersafwikkeling

### 4.1 Verkeerstellingen

Om inzicht te krijgen in de huidige verkeersintensiteiten rondom Anna's Hoeve heeft de gemeente Hilversum verkeerstellingen uitgevoerd (zie Figuur 2 voor de locaties). Aangezien de woonwijk rondom de school al volledig ontwikkeld is, geven de verkeerscijfers een duidelijk beeld van de huidige verkeersintensiteiten ten gevolge van de ontwikkeling van de wijk.



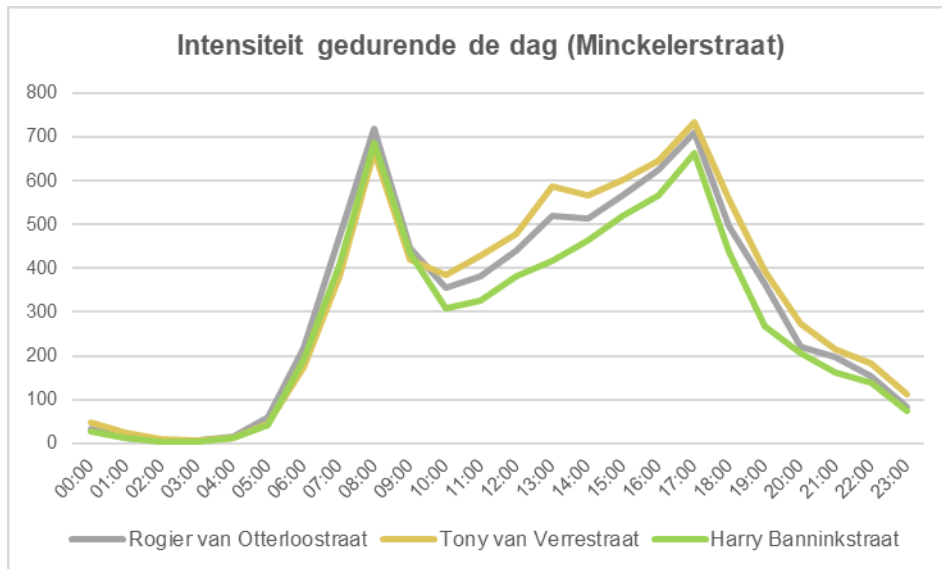
Figuur 2: De tellocaties

#### 4.1.1 Gebiedsontsluitingswegen

De Minckelerstraat kan geclassificeerd worden als een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom waarbij de capaciteit is ingeschat op circa 1.400 motorvoertuigen per uur<sup>2</sup> (beide richtingen samen). In Figuur 3 is een overzicht gegeven van de verkeerstellingen op de telpunten op de Minckelerstraat. Hierop zijn duidelijk de ochtend- en avondspitsperiode waarneembaar.

<sup>2</sup> Er zijn geen harde kentallen aanwezig voor de capaciteit van GOWs binnen de bebouwde kom. In het Handboek Wegontwerp van het CROW wordt gesproken over een maximale afwikkelingscapaciteit van circa 2.800 pae per uur (totaal beide richtingen) voor een GOW buiten de bebouwde kom (80 km/u), welke kan oplopen tot 3.200 pae afhankelijk van de verdeling over de rijrichtingen.

De uurintensiteit loopt op tot circa 700 motorvoertuigen per uur voor alle telpunten, waardoor de capaciteitswaarde van 1.400 motorvoertuigen per uur niet wordt overschreden. De extra verkeersgeneratie van de uitbreiding van het IKC is met circa 60 autoritten per spitsperiode beperkt, waardoor ook bij de uitbreiding van het IKC geen doorstromingsknelpunt verwacht wordt.



Figuur 3: Het intensiteitenverloop op een gemiddelde werkdag op de Minckelerstraat (beide richtingen samen) gedurende de dag nabij de kruispunten met de Rogier van Otterloostraat, Tony van Verrestraat en Harry Banninkstraat.

#### 4.1.2 Erftoegangswegen

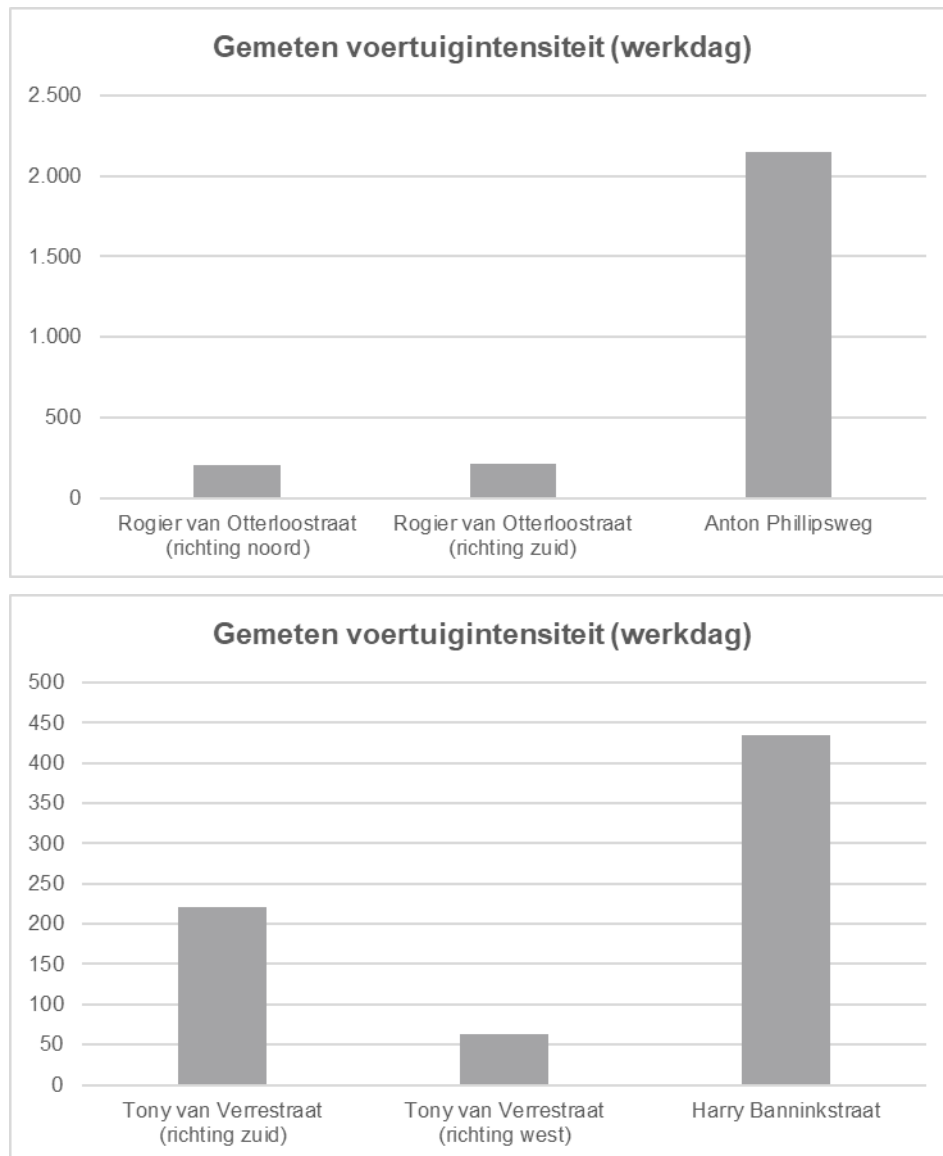
De Anton Philipsweg, de Rogier van Otterloostraat, de Tony van Verrestraat en de Harry Banninkstraat kunnen geclassificeerd worden als erftoegangsweg binnen de bebouwde kom en zijn gelegen in een 30 km/uur zone. De capaciteit van erftoegangswegen in 30 km/uur gebied wordt bepaald door de leefbaarheid en de oversteekbaarheid voor kwetsbare weggebruikers, aangezien de intensiteiten en het aantal oversteekbewegingen van voetgangers en fietsers hoger zijn dan bijvoorbeeld op erftoegangswegen buiten de bebouwde kom. Daarnaast zijn 30 km/uur gebieden eerder verblijfsgebieden met veel ruimte voor kwetsbare verkeersdeelnemers.

Er bestaan geen harde kencijfers voor de capaciteit van erftoegangswegen in 30 km/uur gebieden, aangezien veel factoren van invloed zijn (bijvoorbeeld intensiteiten kwetsbare weggebruikers, wegbreedtes en de aanwezigheid van parkeervoorzieningen). In de SWOV-factsheet 'Zone 30: verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom'<sup>3</sup> wordt omschreven dat het vanuit geluidsniveau, oversteekbaarheid en hoeveel uitlaatgassen af te raden is om meer dan 5.000 motorvoertuigen per etmaal door een 30 km/uur straat te leiden. Daarom wordt in deze rapportage uitgegaan van een maximale intensiteit van 5.000 motorvoertuigen per etmaal voor erftoegangswegen binnen 30 km/uur gebied.

In Figuur 4 is een overzicht gegeven van de gemeten etmaalintensiteiten. Uit de telling blijkt dat de Anton Philipsweg met gemiddeld circa 1.600 mvt/etmaal de drukste werkdag is. Voor het IKC is met name de intensiteit op de Harry

<sup>3</sup> SWOV, Leidschendam, december 2010.

Banninkstraat van belang. Ook hier is geen sprake van een overschrijding van de maximale intensiteit.



Figuur 4: De gemeten etmaalintensiteit op een gemiddelde werkdag voor de erftoegangswegen. Boven, de Rogier van Otterloostraat en de Anton Philipsweg. Onder, de Tony van Verrestraat en de Harry Banninkstraat

## 4.2 Verkeersveiligheid

### 4.2.1 Geregistreerde ongevallendata

Op basis van de geregistreerde ongevallendata in ViaStat blijkt dat in de afgelopen vijf jaar geen letselongevallen hebben plaatsgevonden in de directe nabijheid van het IKC<sup>4</sup>. Op basis van de geregistreerde ongevallendata kan dan ook niet over een verkeersonveilige situatie rondom het IKC gesproken worden.

#### 4.2.2 Wegkenmerken

Naast de geregistreerde ongevallendata is bij de beoordeling van de verkeersveiligheid gekeken naar de wegkenmerken. Door een toename van de verkeersintensiteit neemt de kans op ontmoetingen tussen tegemoetkomend verkeer toe. Een smalle weg waarbij motorvoertuigen elkaar niet zonder hinder kunnen passeren levert vertragingen en mogelijk onveilige situaties op. Daarom is gekeken naar de beschikbare wegbreedte op de straten rondom het IKC. De volgende breedtematen voor de verschillende typen weggebruikers zijn hierbij gehanteerd:

- Fietzers: 1 meter;
- Lichte motorvoertuigen: 2,25 meter;
- Lichte en zware vrachtauto's: 3 meter.

De Harry Banninkstraat is met 6 meter breed genoeg om de verschillende type weggebruikers te faciliteren. Er is ook voor tegemoetkomend vrachtverkeer voldoende ruimte om elkaar te passeren. De Harry Banninkstraat kent haakspaarkeervakken langs de oostzijde, welke een verkeersveiligheidsrisico met zich meebrengen. Het zicht van een achteruit uitparkerende auto op fietsers richting de school kan door naastgelegen geparkeerde auto's zeer slecht zijn. Dit is met name gevaarlijk voor onervaren verkeersdeelnemers (scholieren), die mogelijk niet bedacht zijn op uitparkerende voertuigen. Echter, fietsers worden via het onverplichte fietspad aan de westzijde van de school naar de ingang van het schoolterrein geleid, waardoor het aandeel fietsverkeer op de Harry Banninkstraat mogelijk beperkt is.

De Tony van Verrestraat en Rogier van Otterloostraat bestaan uit eenrichtingsstraten met een rijbaanbreedte van minimaal 3,5 meter. Dit biedt voldoende ruimte voor een automobilist om een fietser in te halen of te passeren. Echter, voor het fietsverkeer geldt dat zij zoveel mogelijk via onverplichte fietspaden door de wijk geleid worden, waardoor het aantal ontmoetingen met autobestuurders gereduceerd wordt.

De Anton Philipsweg is circa 5,5 meter breed en biedt hiermee voldoende ruimte voor lichte motorvoertuigen om elkaar te passeren. Net als in de Harry Banninkstraat is ook hier sprake van haakspaarkeervakken langs de weg, welke de kans op ongevallen vergroten. Ook valt op dat er weinig snelheidsremmende maatregelen zoals drempels zijn toegepast. Op sommige plekken komt ook langsparkeren op de rijbaan voor, waardoor de doorstroming gehinderd kan worden. Naar verwachting is het aantal scholieren dat per fiets hier langs komt echter gering, waardoor ook het ongevallenrisico beperkt is.

#### 4.2.3 V85-snelheid

De verkeerstellingen geven ook inzicht in de gereden snelheden van het gemotoriseerde verkeer, uitgedrukt in de V85-waarde. De V85-waarde is binnen de verkeerskunde een belangrijk waarde, aangezien deze minder beïnvloed wordt door excessieve hoge (of lage) gemeten snelheden tijdens de meetperiode. De V85-waarde omschrijft de snelheid die door 85% van het verkeer niet overschreden wordt.

In onderstaande tabel zijn de gemeten V85-waarden op de verschillende straten weergegeven. Hierop is te zien dat op de Harry Banninkstraat en Anton Philipsweg de overschrijding van de V85-waarde met 5 km/u het hoogste is.

Onderzoek wijst uit dat op wegen met een 30 km/uur limiet het meerendeel van de automobilisten te hard rijdt (SWOV, *factsheet 30km/uur-gebieden*, 2018). Er zijn echter geen landelijk representatieve gegevens over de werkelijke rijdsnelheden op 30 km/uur wegen, maar meerdere onderzoeken laten een gemiddelde snelheid van 36 à 37 km/uur zien. De V85-waarde op de Harry Banninkstraat en Anton Phillipsweg ligt hier iets onder.

**Tabel x: De V85-waarden tijdens werkdagen**

| Straat                                     | Snelheidsregime | V85-waarde |
|--------------------------------------------|-----------------|------------|
| Harry Banninkstraat                        | 30 km/u         | 35 km/u    |
| Tony van Verrestraat (richting west)       | 30 km/u         | - *        |
| Tony van Verrestraat (richting zuid)       | 30 km/u         | 28 km/u    |
| Rogier van Otterloostraat (richting noord) | 30 km/u         | 30 km/u    |
| Rogier van Otterloostraat (richting zuid)  | 30 km/u         | 30 km/u    |
| Anton Phillipsweg                          | 30 km/u         | 35 km/u    |
| Minckelersstraat                           | 50 km/u         | 50 km/u    |

\* Geen snelheidsmetingen bekend

## 5. Conclusie

Op basis van het onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- De uitbreiding van het IKC leidt tot circa 60 extra autoritten in zowel de ochtend- als de avondspits.
- De uitbreiding van het IKC leidt tot een extra fietsparkeervraag van circa 70 fietsparkeerplaatsen.
- Bij de uitbreiding komen er 3 autoparkeerplaatsen te kort. Echter, mogelijk kan dit tekort opgevangen worden door de openbare parkeerplaatsen bij de woningen. De parkeervraag van de school treedt overdag op werkdagen op, terwijl de hoogste parkeerdruk van woningen in de avonden plaatsvindt.
- De extra verkeersgeneratie ten gevolge van de uitbreiding van het IKC leidt niet tot knelpunten. De capaciteit van de verschillende wegen wordt niet overschreden.
- Op basis van de geregistreerde ongevallendata komt de schoolomgeving niet als verkeersonveilige locatie naar voren.
- De ingang van de school is georiënteerd op een onverplicht fietspad en wandelpad, waardoor fietsers gescheiden worden van het gemotoriseerd verkeer, zowel ter hoogte van de school als verder de wijk in. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede.
- De haakparkeervakken langs de Harry Banninkstraat en Anton Philipsweg verhogen het ongevalrisico, doordat het zicht van achteruitrijdende ingeparkeerde voertuigen op de overige weggebruikers door overige geparkeerde auto's slecht is.
- De V85-waarde ligt op de Harry Banninkstraat en Anton Philipsweg weliswaar boven de snelheidslimiet, er kan echter niet over een forse snelheidsoverschrijding gesproken worden.