

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Verheeskade 197
2521 DD Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Halderberge

Ontsluiting brede school Hoeven

Datum
Kenmerk
Eerste versie

28 oktober 2013
HBE040/Kmb/0120

1 Inleiding

De gemeente Halderberge is bezig met de planvorming voor de inrichting van de omgeving van de brede school te Hoeven. De brede school wordt gerealiseerd op een van de huidige voetbalvelden van VV Hoeven.



Figuur 1: locatie ontwikkeling brede school te Hoeven

De locatie van de school en de parkeervoorzieningen zijn reeds bepaald¹ door de gemeente Halderberge. De ontsluitingsstructuur van de brede school is echter nog niet bepaald. Aan Goudappel Coffeng is opdracht gegeven mogelijke ontsluitingsmogelijkheden voor de brede school te analyseren. Doel van deze studie is dan ook door analyse van diverse ontsluitingsstructuren te komen tot een verkeerskundige voorkeursvariant.

¹ De locatie wordt in hoofdstuk 2 "uitgangspunten" nader beschreven.

Leeswijzer

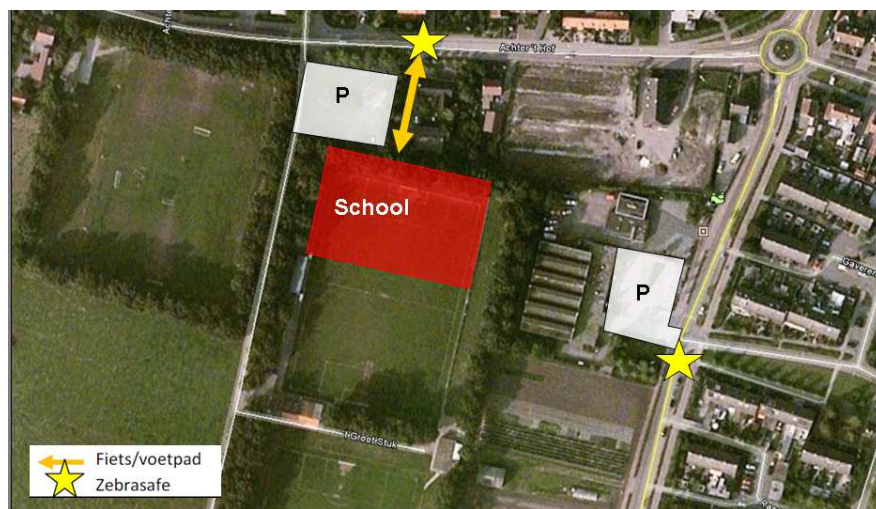
De uitgangspunten voor de studie worden beschreven in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 worden de verschillende ontsluitingsvarianten beschreven en volgt vervolgens een analyse van de verschillende ontsluitingsmogelijkheden. Tenslotte worden conclusies en aanbevelingen beschreven, waarbij aan de gemeente Halderberge een advies voor de optimale ontsluitingsstructuur wordt gegeven.

2 Uitgangspunten

In dit hoofdstuk worden de uitgangspunten beschreven voor de verschillende ontsluitingen.

2.1 Locatie

De locatie voor de ontwikkeling van de brede school is vastgesteld door de gemeente Halderberge (zie figuur 2). De brede school wordt gerealiseerd op het noordoostelijke deel van de voetbalvelden van VV Hoeven.



Figuur 2: Ligging brede school en faciliteiten

In de huidige situatie liggen er twee parkeerplaatsen nabij de locatie van de brede school. Uitgangspunt is dat zowel het parkeerterrein aan de Bovendonksestraat als het parkeerterrein Achter 't Hof gebruikt gaan worden als parkeervoorziening voor de brede school.

Voor fietsers en voetgangers uit Hoeven- Noord wordt voorzien in een verbindingspad met Achter 't Hof. Door de realisatie van dit (fiets)pad wordt het langzaam verkeer vanuit de noordkant gescheiden van het gemotoriseerd verkeer.

Op de oversteeklocaties voor voetgangers bij de Bovendonksestraat en Achter 't Hof worden 'Zebrasafes' gerealiseerd (zie locaties figuur 2). De 'Zebrasafe' is een systeem waarbij op het moment dat er een voetganger over wil steken er verlichting in het zebepad gaat branden. Zodoende wordt de automobilist enkel en alleen geattendeerd op het moment dat er een voetganger oversteekt, met daardoor een grotere kans op attentie.



2.2 Verkeersbewegingen

Om de ontsluitingsmogelijkheden voor de brede school goed te kunnen analyseren, is het van belang om te weten waar de verkeersbewegingen van de brede school te Hoeven vandaan komen en naartoe gaan. De voornaamste verkeersbewegingen zijn de verkeersbewegingen als gevolg van ouders die hun kind komen halen of brengen. De locatie van de brede school ligt centraal in Hoeven. De kern Hoeven heeft schematisch de vorm van een rechthoek, waarbij ongeveer een kwart (het zuidwestelijk gedeelte) niet bebouwd is. Uitgangspunt bij het realiseren van de brede school is dat deze leerlingen trekt uit heel Hoeven, en niet alleen uit een bepaalde wijk. Om naar de school toe te komen, zal een gedeelte van de verkeersbewegingen georiënteerd zijn op Achter 't Hof, en een gedeelte op de Bovendonksestraat. Aangenomen wordt dat de oriëntatie van het verkeer ten opzichte van de brede school in Hoeven verdeeld is zoals wordt aangegeven in figuur 3. Dit betekent dat het merendeel (de grootste cirkel) van het verkeer is georiënteerd op een ontsluiting via de Bovendonksestraat.



Figuur 3: Oriëntatie verkeer ten opzichte van de brede school

Vanwege de aanwezigheid van veel kinderen is de verkeersveiligheid uiteraard een belangrijk aspect. De gemeente Halderberge is voornemens de verkeersveiligheid te verbeteren door de (belangrijkste) oversteeklocaties naar de brede school te voorzien van een 'Zebrasafe'. Dit biedt een herkenbare en duidelijke oversteekvoorziening met de belangrijkste routes door de kern van Hoeven.

Naast de realisatie van een 'Zebrasafe' wordt de verkeersveiligheidssituatie verder verbeterd door een fiets/voetpad te realiseren zodat er een directe verbinding met Achter 't Hof is. Door deze verbinding gescheiden van het gemotoriseerde verkeer te realiseren verbetert de verkeersveiligheidssituatie.

3 Analyse varianten

Om te komen tot een advies voor een optimale ontsluitingsvariant zijn de verschillende ontsluitingsvarianten geanalyseerd. In de analyse van de varianten zijn diverse (verkeerskundige) aspecten aan bod gekomen:

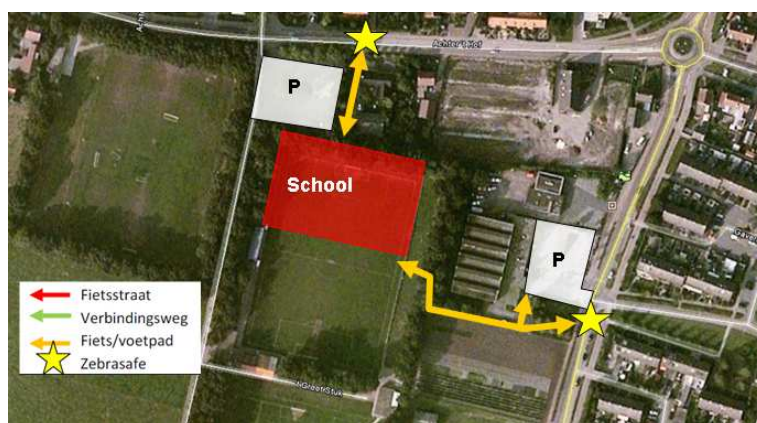
- Verkeerscirculatie
- Verkeersveiligheid
- (dubbel)gebruik parkeerterreinen
- Verkeerssituatie voor langzaam verkeer
- Kosten

Per variant worden de verschillende aspecten geanalyseerd en beoordeeld. Het gaat om de volgende vier denkbare en realistische varianten:

- Huidige verkeersstructuur
- Verbindingsweg van Achter 't Hof naar de Bovendonksestraat
- Verbindingsweg van de Bovendonksestraat naar Achter 't Hof
- Verbindingsweg van de Bovendonksestraat naar 't Groot Stuk

3.1 Huidige verkeersstructuur

De eerste variant die geanalyseerd is, is de huidige (blanco) situatie waarbij er geen verbindingsweg is. De beide parkeerterreinen worden in de huidige situatie reeds ontsloten op de bestaande parkeerstructuur. Vanuit het parkeerterrein aan de Bovendonksestraat is er nog geen verbinding met de brede school. Door het realiseren van een pad voor langzaam verkeer kan de brede school bereikbaar worden gemaakt vanaf beide parkeerterreinen. Gemotoriseerd verkeer maakt dan een keuze om te parkeren op een van de beide parkeerterreinen.



Figuur 4: Variant zonder verbindingsweg voor gemotoriseerd verkeer

In deze huidige verkeersstructuur zal er gekozen worden om te parkeren bij één van de twee parkeerterreinen. Naar verwachting wordt gezien de oriëntatie van het verkeer het parkeerterrein nabij de Bovendonksestraat het meest gebruikt. Doordat er geen sturing

plaatsvindt naar welk parkeerterrein de bezoekers rijden lopen de verkeersbewegingen door elkaar en is het aantal conflictmomenten groter.

Een belangrijk aspect voor de verkeersveiligheid is de complexiteit van de verkeerssituatie, vooral die van het gemotoriseerd verkeer. Hoe eenvoudiger een verkeerssituatie is, hoe herkenbaarder de situatie is voor de verkeersdeelnemers. Wanneer het gemakkelijker wordt om een verkeerssituatie in te schatten, zal ook het risico op ongevallen afnemen.

Met de huidige verkeersstructuur bevinden zich de verkeersonveilige locaties vooral nabij de aansluitingen van de parkeerterreinen met de Bovendonksestraat en Achter 't Hof. Hier zullen tijdens de haal- en brengmomenten zowel aankomsten als vertrekken plaatsvinden, in alle mogelijke richtingen. Dit maakt de verkeerssituatie rondom deze aansluitingen ingewikkeld en complex.

De parkeercapaciteit wordt verdeeld over twee parkeerterreinen. Omdat de beide parkeerterreinen niet direct bij elkaar liggen, zal een bezoeker van de brede school van tevoren een keuze maken voor een parkeerterrein. Wanneer er op dat parkeerterrein weinig plaats is (of zelfs helemaal geen), zal een bezoeker naar verwachting in de buurt gaan parkeren of fout gaan parkeren. Een dergelijke situatie met hoge parkeerdruk leidt ook tot verkeersveiligheidsrisico's. Op Achter 't Hof wordt in de huidige situatie al op straat geparkeerd door bezoekers van de Reuzelaar. Dit is een voorbeeld van een dergelijke situatie. Voor de beide parkeerterreinen samen geldt dat geen dubbelgebruik mogelijk is, waardoor het voor kan komen dat het ene parkeerterrein vol is, terwijl op het andere nog voldoende capaciteit is.

In deze situatie beperkt de nieuw te realiseren infrastructuur zich tot paden voor het langzaam verkeer naar de brede school toe. Dit betekent dan ook beperkte kosten. Door de situatie van gescheiden parkeerterreinen kan het voorkomen dat de parkeersituatie niet goed is (overdruk op een van de parkeerterreinen), waardoor er wellicht aanvullende maatregelen genomen moeten worden (zoals bewegwijzering alternatieve parkeerlocatie).

Het langzaam verkeer wordt door een apart voet/fietspad gescheiden van het gemotoriseerd verkeer. Dit zorgt voor een goede en veilige ontsluiting voor langzaam verkeer van de brede school.

Variant	Verkeerscirculatie	Verkeersveiligheid	(dubbel)gebruik parkeerterreinen	Verkeerssituatie langzaam verkeer	Kosten
Huidige verkeersstructuur	--	-	--	+	+/-

Tabel 5: Score huidige verkeersstructuur

3.2 Verbindingsweg

Zoals beschreven in paragraaf 3.1 biedt de huidige verkeersstructuur geen mogelijkheid tot dubbelgebruik van de parkeerterreinen, waardoor de parkeercapaciteit niet optimaal benut wordt.

Om parkeerproblemen en bijhorende verkeersveiligheidsrisico's te vermijden is een mogelijkheid een verbindingsweg te realiseren. Met een verbindingsweg kan het dubbelgebruik tussen de parkeerterreinen verbeterd worden, doordat een bezoeker rechtstreeks vanuit het ene parkeerterrein naar het andere parkeerterrein kan rijden. Ook kan een verbindingsweg een directere ontsluiting bieden voor de school, het kan bijvoorbeeld de mogelijkheid bieden een kiss& ride- zone te realiseren, waardoor kinderen dicht bij de school afgezet kunnen worden. Vanuit ouders bestaat de wens om hun kind zo dicht mogelijk bij de school af te kunnen zetten. Met een kiss& ride parkeerplaats² kan de mogelijkheid geboden worden direct aan het schoolplein het kind af te zetten. In een Kiss& ride zone is het gewenst dat auto's vlot parkeren, het kind afzetten, en vervolgens ook weer vlot kunnen wegrijden.

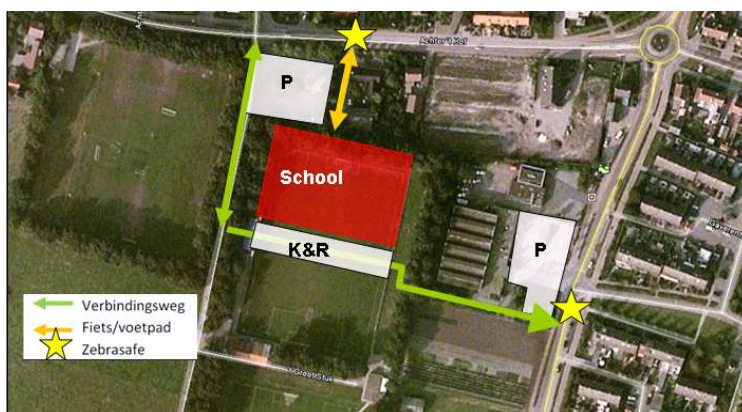
Daarnaast kan het mogelijk leiden tot een betere verkeerscirculatie met verbetering voor de verkeersveiligheid. Er zijn verschillende varianten voor het realiseren van een verbindingsweg. In de volgende subparagrafen worden de verschillende varianten met een verbindingsweg geanalyseerd.

3.2.1 Verbindingsweg van Achter 't Hof naar de Bovendonksestraat

Een verbindingsweg moet, om ook de functie van kiss& ride te kunnen bieden, het liefst zo dicht mogelijk langs het terrein van de brede school lopen. In de huidige situatie loopt er al een smalle weg tussen de voetbalvelden door: 't Groot Stuk. Vanuit Achter 't Hof biedt deze weg een kans om een verbindingsweg langs het voetbalveld en de brede school te realiseren. De verbindingsweg komt dan uit op de Bovendonksestraat (zie figuur 6) ten zuiden van de Zebrasafe. Het bestaande parkeerterrein moet, voor een eenvoudigere verkeerssituatie aangesloten worden op de verbindingsweg, hierbij kan ook extra parkeercapaciteit verkregen worden.

² Een kiss& ride parkeerplaats in een kiss& ride zone is idealiter een langsparkerplaats. Een auto kan zo parallel aan het trottoir parkeren, waardoor een kind bij het uitstappen vanuit de bijrijdersstoel meteen op het trottoir stapt. Dit is vanuit verkeersveiligheid een zeer goede situatie.

Bij de kiss&ride zone is het gewenst dat auto's goed kunnen langsparkeren, en daarbij ook een vlotte doorstroming³ mogelijk is. Om deze reden is voor een optimale kiss&ride zone eenrichtingsverkeer gewenst.

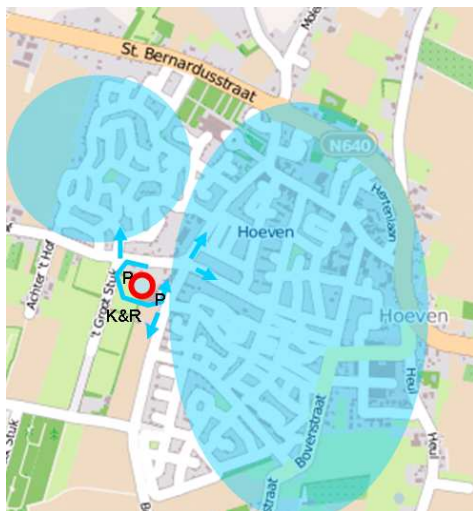


Figuur 6: Verbindingsweg van Achter 't Hof naar de Bovendonksestraat

Met een verbindingsweg is er meer dubbelgebruik tussen de beide parkeerterreinen mogelijk. Bezoekers krijgen eerst de mogelijkheid te kunnen parkeren op Achter 't Hof, wanneer hier niet voldoende plaats is kan gemakkelijk worden doorgereden naar de Bovendonksestraat. Nadeel is dat de meeste bezoekers uit Hoeven georiënteerd zullen zijn op de Bovendonksestraat, vanuit dit parkeerterrein wordt niet de mogelijkheid geboden om gemakkelijk het parkeerterrein bij Achter 't Hof te gebruiken. Het verkeer moet, voor goed dubbelgebruik, eerst naar Achter 't Hof rijden, waardoor de verkeerscirculatie toeneemt.

In de verkeerssituatie van deze variant moet een aanzienlijk deel van het verkeer uit Hoeven een rondje maken waarbij 'tegen de klok in' gereden wordt. Wanneer het verkeer 'tegen de klok in' moet rijden neemt het aantal linksafslaande bewegingen toe (zie figuur 7). Linksafslaande bewegingen zijn onwenselijk omdat dan met meer een verkeersstroom echt gekruist moet worden, in plaats van dat er alleen maar ingevoegd hoeft te worden, zoals bij rechtsafslaand verkeer.

³ Met een vlotte doorstroming wordt in dit geval een gemakkelijke doorstroming waarbij het eenvoudig is om weg te kunnen rijden bedoeld.



Figuur 7: Linksafslaande verkeerscirculatie

Vanuit verkeersveiligheid is de verkeerscirculatie met linksafslaand verkeer niet ideaal. Voor het parkeerterrein aan de Bovendonksestraat geldt dat het merendeel daar nog op georiënteerd is. Een gedeelte van de bezoekers zal geen gebruik maken van de verbindingsweg (omdat deze gevoelsmatig verder weg ligt), waardoor het risico bestaat dat er een hoge parkeerdruk op het parkeerterrein aan de Bovendonksestraat ontstaat.

Voor langzaam verkeer ontstaat met een verbindingsweg een extra aansluiting, die direct is, naar het schoolplein van de brede school. Hierdoor verbetert de ontsluiting voor langzaam verkeer.

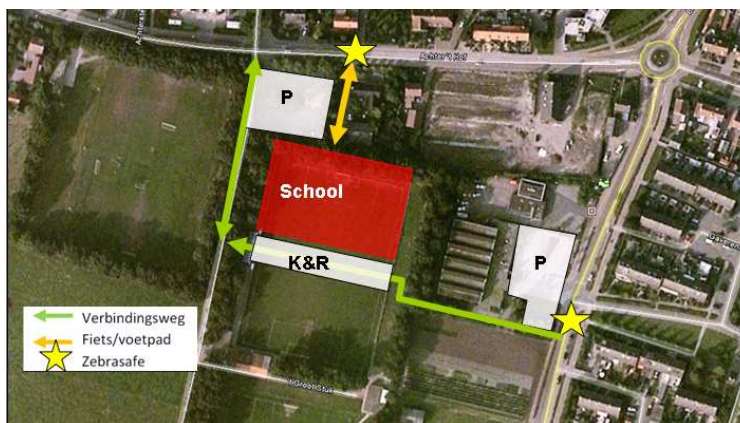
Uiteraard betekent het realiseren van een verbindingsweg dat er een financiële investering gedaan moet worden. Door het realiseren van de verbindingsweg kan ook extra parkeercapaciteit verkregen worden, en door dubbelgebruik kan ruimte efficiënter benut worden.

Variant	Verkeerscirculatie	Verkeersveiligheid	(dubbel)gebruik parkeerterreinen	Verkeerssituatie langzaam verkeer	Kosten
V.weg Achter 't Hof → Boven- donksestraat	-	-	+/-	++	+/-

Tabel 8: Score verbindingsweg van Achter 't Hof naar de Bovendonksestraat

3.2.2 Verbindingsweg van de Bovendonksestraat naar Achter 't Hof

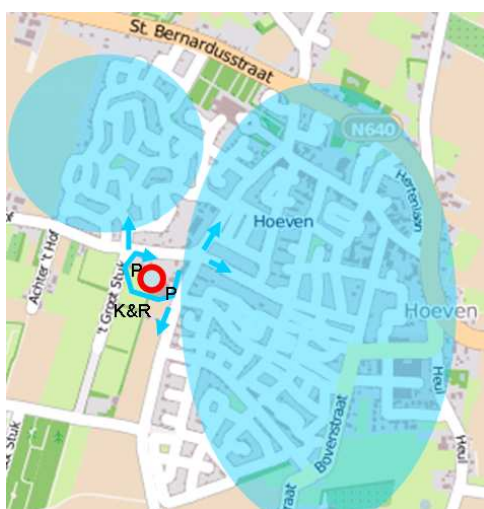
Zoals beschreven in de vorige subparagraaf, is de verkeerscirculatie met éénrichtingsverkeer tegen de klok in niet wenselijk. Voor een betere verkeerscirculatie is een éénrichtingsvariant met verkeer 'met de klok mee' het beste. In de tweede variant wordt de verbindingsweg aangesloten op Achter 't Hof vanuit de Bovendonksestraat.



Figuur 9: Variant met verbindingsweg van de Bovendonksestraat naar Achter 't Hof

Door het realiseren van een verkeerscirculatie 'met de klok mee' zal het merendeel van het verkeer rechts 'uitvoegen' en rechts 'invoegen' op de hoofdstructuur (zie figuur 10). De verkeersbewegingen van en naar de school worden dan rondom de aansluitingen met de bestaande verkeersstructuur beperkt tot rechtsaf slaan. Dit is vanuit verkeersveiligheid en doorstroming een betere circulatie omdat minder verkeersrichtingen elkaar kruisen dan bij linksafslaande bewegingen.

Wanneer er een kiss&ride- strook wordt gerealiseerd wil het merendeel van de ouders hun kind daar ook afzetten of ophalen, omdat dat de locatie het dichtst bij de school is. De verkeersbewegingen van aankomsten en vertrekkende bewegingen loopt in de variant met een verbindingsweg van de Bovendonksestraat naar Achter 't Hof grotendeels via de rotonde. De rotonde is de meest gewenste locatie waar het verkeer uitgewisseld wordt tussen de verschillende richtingen in Hoeven. Het enige verkeer dat na de verbindingsweg niet rechtsaf moet slaan is verkeer richting de noordwesthoek van Hoeven (zie figuur 10). Dit is een minderheid van het verkeer dat via de verbindingsweg rijdt. Een voordeel van deze variant is dat dus niet al het verkeer naar de brede school het verkeerscirculatierondje hoeft te maken.



Figuur 10: Verkeerscirculatie 'met de klok mee'

De verbindingsweg biedt vooral een functie voor optimaal dubbelgebruik. Om de parkeerruimte zo efficiënt mogelijk te benutten is dubbelgebruik van beide parkeerterreinen gewenst. Met deze verbindingsweg kan verkeer gemakkelijk doorrijden vanuit de Bovendonksestraat indien er daar geen vrije parkeerplaatsen zijn. Dit is ook het meest logische omdat het grootste gedeelte van verkeer uit Hoeven naar de brede school is georiënteerd op het parkeerterrein aan de Bovendonksestraat.

Met het daarbij realiseren van een kiss&ride- strook kan daarnaast de mogelijkheid geboden worden om kinderen direct bij het schoolplein te parkeren. Dit ontlast de overige parkeercapaciteit nog meer.

Rondom de brede school zal veel langzaam verkeer aanwezig zijn. Zeker op de haal- en brengmomenten zal het een komen en gaan zijn van zowel fietsers als voetgangers. Het zijn voor een belangrijk deel ook kinderen, en dit zijn kwetsbare verkeersdeelnemers. Door de verbindingsweg hebben fietsers vanuit Hoeven- zuid een directere route naar de brede school toe.

In de situatie met verbindingsweg wordt de complexiteit van de verkeersveiligheidssituatie beperkt, omdat een groot deel van het verkeer naar de brede school gebruik zal maken van de éénrichtingsstructuur. De verkeersveiligheidssituatie is eenvoudiger en kent daardoor minder risico's. De verkeersveiligheidssituatie wordt herkenbaarder gemaakt en is daardoor beter voor de verkeersveiligheid.

Ook in deze variant moeten er vergelijkbare kosten gemaakt worden als bij de voorgaande varianten. Door het realiseren van de verbindingsweg kan daarbij wel extra parkeercapaciteit verkregen worden, en door dubbelgebruik kan ruimte efficiënter benut worden.

Variant	Verkeerscirculatie	Verkeersveiligheid	(dubbel)gebruik parkeerterreinen	Verkeerssituatie langzaam verkeer	Kosten
V.weg Bovendonksestraat → Achter 't Hof	++	+	+	++	+/-

Tabel 11: Score verbindingsweg van de Bovendonksestraat naar Achter 't Hof

3.2.3 Verbindingsweg van de Bovendonksestraat naar 't Groot Stuk

Een andere ontsluitingsmogelijkheid is de verbindingsweg niet aan te takken op Achter 't Hof, maar deze aan te sluiten op 't Groot Stuk (naar het zuiden toe). Het verkeer rijdt dan in één richting vanaf de Bovendonksestraat tussen de sportvelden door (dit pad heet 't Groot Stuk) om uiteindelijk uit te komen op de Haspelstraat. Vanuit Achter 't Hof wordt de weg tussen de voetbalvelden door dan afgesloten.



Figuur 12: Variant met verbindingsweg via 't Groot Stuk

In de variant met een verbindingsweg naar 't Groot Stuk komt het verkeer uiteindelijk op de Haspelstraat uit. De Haspelstraat komt uit op de Bovendonksestraat. Vanaf deze aansluiting met de Bovendonksestraat moet het merendeel van het verkeer linksaf slaan terug naar Hoeven (uitzondering is de Korenbloemlaan). Zoals al eerder beschreven, is een linksafslaan beweging complexer en daarmee een groter risico voor de verkeersveiligheid, zeker op de relatief drukke verkeersstroom van de Bovendonksestraat. Daarbij is de afstand van het verkeerscirculatie rondje in deze variant twee keer zo lang (1.300 meter ten opzichte van ruim 600 meter in de andere variant). Het voordeel van de variant is dat het verkeer minder door de bebouwde kom geleid wordt. Daarbij moet wel de nuance worden geplaatst dat de omrijd afstand er ook toe kan leiden dat verkeer de omrijd afstand te ver vindt, waardoor de verbindingsweg niet gebruikt wordt verkeer via Achter 't Hof en de Bovendonksestraat gaat rijden.

In deze variant is er geen dubbelgebruik mogelijk tussen de beide parkeerterreinen. Weliswaar is er een kiss&ride zone, waardoor de bestaande parkeercapaciteit ontlast wordt, maar het risico op een hoge parkeerdruk op de Bovendonksestraat blijft bestaan. Daarbij blijven ook verkeersveiligheidsrisico's bestaan bij beide situaties.

't Groot Stuk is in de huidige situatie 3,20 meter breed. Om 't Groot Stuk geschikt te maken als ontsluitingsroute is het instellen van éénrichtingsverkeer noodzakelijk of moet het profiel verbreed worden. Ook voor éénrichtingsverkeer geldt echter dat de optimale breedte met minsten 3,50 meter meer is dan de huidige 3,20 meter. Dit betekent dat naast het realiseren van de verbindingsweg, extra kosten gemaakt moeten worden.

Variant	Verkeerscirculatie	Verkeersveiligheid	(dubbel)gebruik parkeerterreinen	Verkeerssituatie langzaam verkeer	Kosten
V.weg Bovendonksestraat → 't Groot Stuk	-	-	-	++	--

Tabel 11: Score verbindingsweg van de Bovendonksestraat naar 't Groot Stuk

4 Conclusies en aanbevelingen

De gemeente Halderberge is bezig met de planvorming voor de inrichting van de omgeving van de brede school te Hoeven. In dit onderzoek zijn de ontsluitingsmogelijkheden voor de brede school geanalyseerd. Voor het ontsluiten van de brede school zijn vier ontsluitingsvarianten onderzocht:

- Huidige verkeersstructuur
- Geen verbindingsweg, pad voor langzaam verkeer vanaf de Bovendonksestraat;
- Verbindingsweg van de Bovendonksestraat naar Achter 't Hof;
- Verbindingsweg van de Bovendonksestraat naar 't Groot Stuk;

Om te komen tot het advies voor de meest optimale ontsluitingsvariant zijn de verschillende ontsluitingsvarianten onderzocht op de aspecten verkeerscirculatie, gebruik van de parkeerterreinen, financiën, verkeerssituatie voor langzaam verkeer en verkeersveiligheid onderzocht.

Variant	Verkeerscirculatie	Verkeersveiligheid	(dubbel)gebruik parkeerterreinen	Verkeerssituatie langzaam verkeer	Financieel aspect
Huidige verkeersstructuur	--	-	--	+	+/-
V.weg Achter 't Hof → Bovendonksestraat	-	-	+/-	++	+/-
V.weg Bovendonksestraat → Achter 't Hof	++	+	+	++	+/-
V.weg Bovendonksestraat → 't Groot Stuk	-	-	-	++	--

Tabel 12: Beoordeling alle varianten

Geconcludeerd wordt dat de variant met een verbindingsweg van de Bovendonksestraat naar Achter 't Hof op de meeste aspecten het beste scoort, en daarmee ook in totaal de meest optimale ontsluitingsstructuur biedt. Daarnaast heeft het aspect verkeersveiligheid een extra groot belang omdat het hier een verkeerssituatie met kwetsbare verkeersdeelnemers betreft.

4.1 Aanbevelingen

Uit de analyse komt naar voren dat de variant met een verbindingsweg van de Bovendonksestraat naar Achter 't Hof de voorkeur heeft. De aanbeveling is dan ook deze variant te realiseren als ontsluiting van de brede school.

Om deze variant verder te optimaliseren doen we de volgende aanbevelingen:

- Realiseer zoveel mogelijk kiss&ride parkeerplaatsen; deze parkeerplaatsen maken het mogelijk op een zo veilig mogelijke manier de kinderen te halen en te brengen. De meest logische locatie voor een kiss&ride- strook is direct aan de verbindingsweg aan de zuidzijde van de school. Door de verbindingsweg in westelijke richting te realiseren, geldt voor de parkeerplaatsen aan het schoolplein dat de bijrijderskant van geparkeerde auto's aan het schoolplein ligt.
- De verbindingsweg is in de voorkeursvariant een éénrichtingsstraat met langsparen aan tenminste één zijde. De minimale breedte van een éénrichtingsstraat is 3,50 meter. Met een minimale breedte wordt de snelheid laag gehouden. Naast de profielbreedte van de rijbaan is 2 tot 2,5 meter breedte benodigd voor de kiss&ride parkeer vakken, en minimaal 1,80 meter voor het trottoir, omdat het ook aannemelijk is dat kinderwagens hiervan gebruik maken. De totale profielbreedte van de verbindingsweg is dan minimaal 7,30 meter. Van de verbindingsweg zullen ook relatief veel fietsers gebruik maken. Voor de verkeersveiligheidssituatie is het gewenst dat de fietsers een voorrangpositie krijgen ten opzichte van de automobilist, en dat er langzaam gereden wordt. Om dit te kunnen bereiken is het advies de verbindingsweg te realiseren als fietsstraat (in rood asfalt).

