

Brede school 't Veld

Onderzoek naar verkeerskundige gevolgen

Definitief

Gemeente Niedorp

Grontmij Nederland B.V.
Alkmaar, 25 mei 2011

Verantwoording

Titel : Brede school 't Veld
Subtitel : Onderzoek naar verkeerskundige gevolgen
Projectnummer : 308269
Referentienummer : GM-0016542
Revisie : 3
Datum : 25 mei 2011

Auteur(s) : H. Brouwer
E-mail adres : hisse.brouwer@grontmij.nl
Gecontroleerd door : R.F. Kamerbeek
Paraaf gecontroleerd : 
Goedgekeurd door : R. Althuisius
Paraaf goedgekeurd : 
Contact : Grontmij Nederland B.V.
Robijnstraat 11
1812 RB Alkmaar
Postbus 214
1800 AE Alkmaar
T +31 72 547 57 57
F +31 72 547 57 50
www.grontmij.nl

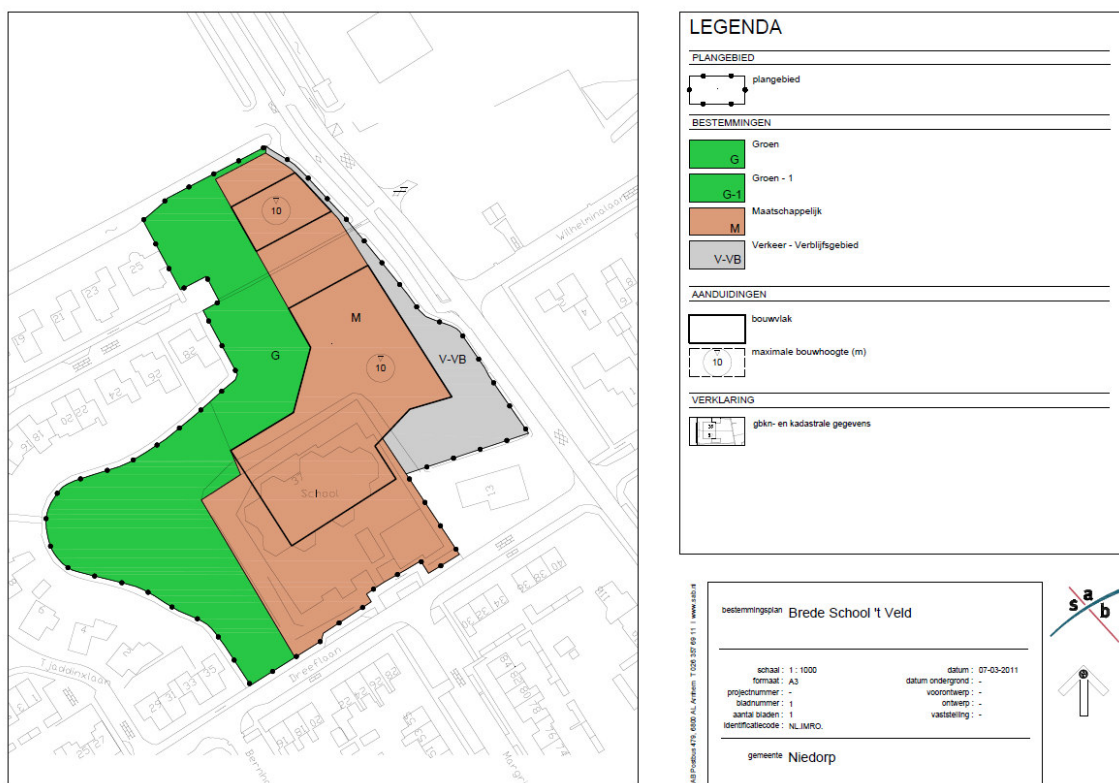
Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Aanpak	4
1.3	Uitgangspunten	5
1.4	Leeswijzer	5
2	Inventarisatie.....	6
2.1	Observatie.....	6
2.2	Interviews	8
2.2.1	Scholen	8
2.2.2	Dorpshuis	8
2.2.3	Kinderdagverblijven	9
2.3	Verkeersintensiteiten	9
3	Effecten	10
3.1	Parkeren.....	10
3.2	Kiss & Ride.....	10
3.3	Theorie versus huidige situatie	11
3.4	Verkeersgeneratie.....	11
4	Conclusies en aanbevelingen	13
4.1	Conclusies.....	13
4.2	Aanbevelingen parkeren	13
4.3	Aanbevelingen verkeersstromen	14

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In 't Veld wordt een brede school ontwikkeld met verschillende functies. Binnen de ontwikkeling worden twee basisscholen met gymzaal, het dorps huis en een kindcentrum gevestigd. Het plangebied ligt ten westen van de Dreeflaan en de Zwarteweg. De gemeente wil graag weten welke verkeerskundige gevolgen de ontwikkeling heeft op de omgeving en 't Veld.



Plankaart bestemmingsplan

1.2 Aanpak

Om de verkeerskundige gevolgen inzichtelijk te maken zijn de volgende stappen doorlopen:

- inventarisatie, bestaande uit bureaustudie en observatie en interview met de scholen;
- bepalen van de parkeerbehoefte op basis van landelijke kencijfers, observatie en interviews;
- bepalen verkeersgeneratie op basis van landelijke kentallen en plaatselijke situatie;
- bepalen eventuele knelpunten op gebied van parkeren en verkeersstromen.

1.3 Uitgangspunten

De volgende functies worden in de brede school gevestigd, met beschreven grootte:

- scholen: 1.800 m²:
 - * (de Boet: 550 m²);
 - * (de Marinx: 1.250 m²);

Totaal veertien lokalen en circa 370 leerlingen, eventuele uitbreiding van twee lokalen:

- dorpshuis: 250 m²;
- gymzaal: 455 m²;
- kindcentrum: circa 400 m², bestaande uit:
 - * een kinderdagverblijf met 32 plaatsen;
 - * een buitenschoolse opvang voor minimaal 20 plaatsen;
 - * een peuterspeelzaal met 16 plaatsen per dag (conform opgave kindcentrum).

Andere uitgangpunten in dit onderzoek zijn:

- 't Veld wordt 30 km/uur zone;
- 't Veld Noord wordt ontwikkeld met op termijn 363 woningen en onder andere een aansluiting op de Zwarteweg.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de inventarisatie beschreven. In hoofdstuk 3 worden de effecten van de ontwikkeling op het parkeren en de verkeersstromen toegelicht. In hoofdstuk 4 worden de conclusies en aanbevelingen beschreven.

2 Inventarisatie

De ontwikkeling is van lokaal belang en heeft impact op de lokale situatie. Daarom is het ook van belang om de huidige situatie in beeld te brengen. Deze resultaten worden ook gebruikt om de landelijke verkeerscijfers te kunnen 'vertalen' naar de lokale situatie.

2.1 Observatie

Ter plaatse van de scholen is tijdens ingaan van de scholen de verkeerssituatie geobserveerd. Omdat het weer effect heeft op het autogebruik, is dit ook geregistreerd: het weer was ten tijde van de observatie relatief goed. Daarnaast is de situatie bij de kinderdagverblijven en het dorps-huis geïnventariseerd.

In dit onderzoek gaat het om twee scholen: de Boet en de Marinx. Er is sprake van verschillende schooltijden. De Boet gaat om 8.30 uur in en de onderbouw van de Marinx om 8.45 uur, de bovenbouw start ook om 8.30 uur. De Boet is 's middags om 15.00 uur uit en de Marinx om 15.15 uur.

Bij De Boet is de drukste periode van 8.20 tot en met 8.30 uur bij het brengen. Er zijn parkeerplaatsen voor de school aanwezig. Er waren gedurende de observatie altijd parkeerplaatsen vrij. Er waren circa 12 auto's tegelijk aanwezig.

Bij de onderbouw van de Marinx is de drukste periode van 8.30 tot en met 8.45 uur, met een piek van 8.35 tot en met 8.40 uur. Er zijn geen aparte parkeerplaatsen aanwezig voor de school. Er wordt langs de weg en in de buurt geparkeerd. Er waren tijdens de observatie circa 20 auto's tegelijk aanwezig. De bovenbouw van de Marinx heeft enkele eigen parkeerplaatsen. Daarnaast is het mogelijk om op straat te parkeren.

Beide kinderdagverblijven hebben parkeergelegenheid op eigen terrein en het is mogelijk langs de weg te parkeren. Bij de Hooijbergh in Barsingerhorn zijn momenteel ook andere functies gehuisvest.

Het dorps-huis is gelegen tussen de Zwarteweg, de Dreef en de Pastoor van de Burglaan. In de Pastoor van de Burglaan en langs de Zwarteweg zijn parkeervakken aanwezig.



Huidige situatie bij de Boet



Huidige situatie bij de Marinx (1)



Huidige situatie bij de Marinx (2)

2.2 Interviews

Met de directeuren van beide scholen is gesproken om een beeld te krijgen van wat er speelt bij de scholen. De andere partijen in de ontwikkeling, het dorps huis en het kinderdagverblijf, zijn via e-mail benaderd om een reactie te geven.

In onderstaande paragrafen staat een kort verslag van hetgeen besproken is.

2.2.1 Scholen

De Boet

De Boet heeft een regionale functie. Mede daardoor is het autogebruik door ouders relatief hoog. Circa 75% komt met de auto. De school heeft circa 90 leerlingen met vier combinatieklassen. In de toekomst wil de Boet naar een continu rooster. Dit betekent dat de school, zoals normaal om 8.30 in gaat maar een korte lunchpauze heeft en daardoor al om 14.00 uit is. Er zijn aparte parkeerplaatsen voor de school aangelegd, naar aanleiding van klachten uit de buurt. Er zijn 15 parkeerplaatsen rond de school aanwezig. Daarnaast is het mogelijk om langs de weg te parkeren. Het halen en brengen gaat mede hierdoor redelijk goed. Ouders blijven circa 15 minuten bij het brengen van de kinderen. Tijdens het ophalen is het drukker dan bij het brengen, doordat dit meer gespreid plaatsvindt. Er komen busjes van kinderdagverblijven die kinderen ophalen.

Voor de toekomst is de wens van de school dat het verkeer goed geregeld wordt. De verschillende schooltijden van de Boet en de Marinx graag behouden in verband met spreiding van het verkeer. Voor de busjes moet ook ruimte gereserveerd worden.

De Marinx

De Marinx is nu verdeeld over twee locaties in 't Veld: voormalige Tjaddinxschool aan de Dreeflaan en de voormalige Mariaschool aan de Rijdersstraat. Op de locatie aan de Dreeflaan zit de onderbouw (groepen 1 tot en met 4) en de locatie aan de Rijdersstraat herbergt de bovenbouw (groepen 5 tot en met 8).

Circa 50% van de kinderen wordt met de auto gebracht en 50% komt lopend of met de fiets. Dit geldt voor de onderbouw. Bij de bovenbouw komt vrijwel iedereen lopend of op de fiets. Er wordt gestimuleerd om op de fiets te komen, met name kinderen uit 't Veld. Kinderen komen voornamelijk uit 't Veld. Een enkeling komt uit een dorp in de buurt. Er zijn momenteel geen eigen parkeervoorzieningen bij de onderbouw. Er wordt in de buurt geparkeerd, dit zorgt zo nu en dan voor overlast. De bovenbouw heeft wel eigen parkeerplaatsen. Ouders blijven circa 15 minuten bij het brengen van de kinderen. Dinsdag en donderdag zijn over het algemeen de drukste dagen. Met slecht weer is het ook drukker met auto's.

Voor de toekomst is de verwachting dat meer ouders met de auto zullen komen. Een goede kiss & ride voorziening wordt daarom als belangrijk gezien. Het parkeren voor halende en bringende ouders zou bij voorkeur aan de Zwarteweg moeten komen en het parkeren voor werknemers zou in de buurt (Dreeflaan en omgeving) kunnen plaatsvinden. Er moet ook plek zijn voor busjes om te parkeren. Ook de Marinx denkt na over de invoering van een continu rooster.

2.2.2 Dorpshuis

Het dorps huis heeft geen eigen parkeerplaatsen, de parkeerplaatsen moeten gedeeld worden met parkeren voor omwonenden. Er zijn circa twaalf parkeerplaatsen aan de Pastoor van de Burglaan, 20 aan de Dreef en vier aan de Zwarteweg. De drukste momenten zijn de maandagavonden, wanneer de fanfare oefent. De meeste leden komen met de auto in verband met het meebrengen van een instrument. Tijdens andere activiteiten komen veel bezoekers lopend en op de fiets. De meeste bezoekers komen uit 't Veld en Zijdedwind.

Voor de toekomst denkt het dorps huis 20 parkeerplaatsen nodig te hebben. Deze parkeerplaatsen hoeven niet gereserveerd te zijn voor alleen het dorps huis. De parkeerplaatsen kunnen gedeeld worden met parkeren voor de school. Het enige moment dat er overlap is met de scholen qua bezoek zijn de verkiezingen.

Een mogelijkheid om dichtbij de ingang van het dorps huis te kunnen laden en lossen is gewenst. Daarnaast wordt aangegeven dat er minimaal één gehandicaptenparkeerplaats bij de brede school moet worden aangelegd. Ook bestaat de wens om aan de Zwarteweg, aan de overzijde van de brede school, parkeren mogelijk te maken, eventueel in halfverharding. Verder wordt aangegeven dat een kruising van fietspaden en parkeren voorkomen moet worden.

2.2.3 *Kinderdagverblijven*

De kinderdagverblijven zijn nu verdeeld over twee locaties.

Op dit moment heeft SKN (in 't Veld) tien eigen plekken voor het personeel en de ouders van BSO en PSZ. Dit is te weinig. Het KDV van de Hooijbergh heeft 30 eigen parkeerplekken. Bij elkaar zijn dit dus 40 parkeerplekken.

Er zijn verschillende piekmomenten: tussen 7.30 – 9.00 uur (brengen peuters en kinderen kinderdagverblijf) 11.30 – 12.00 (halen peuters) 13.00 – 13.30 (brengen peuters) en 15.00 – 16.00 (halen peuters en brengen BSO jeugd). Voor het kinderdagverblijf en de BSO ligt er een piek rond 18.00 uur.

De bezoekers van het kindcentrum komen uit het dorp, de gemeente en regio. Circa 75% komt uit het dorp.

Heel veel ouders komen naar het kindcentrum met de auto omdat ze vervolgens doorrijden naar hun werk. 's Middags is dat ook omgekeerd het geval: vanuit het werk komen ze met de auto langs het kindcentrum om hun kinderen op te halen. Uit de directe omgeving zullen een aantal ouders lopend of op de fiets komen. Uitgaande van de praktijk zoals die nu is komt $\pm 65\%$ met de auto, 35% komt lopend of op de fiets.

Het kindcentrum krijgt een kinderdagverblijf met 32 plaatsen, een buitenschoolse opvang voor minimaal 20 plaatsen en een peuterspeelzaal met 16 plaatsen per dag.

Vanzelfsprekend is er een relatie met de scholen. Sommige ouders zullen hun jongere kinderen naar de PSZ en/of KDV brengen terwijl de oudere kinderen naar de scholen gaan. Voor het kindcentrum willen wij, uit praktisch oogpunt, eigen parkeerplaatsen. Toch zal het in de praktijk zo zijn dat ouders gebruik maken van de parkeerplaatsen bij de scholen en van daaruit ook hun kind(eren) naar het kindcentrum brengen. Ook voor het personeel zijn parkeerplaatsen nodig. Hoe het overblijven geregeld gaat worden is nog niet bekend. Dat heeft ook te maken met welk rooster (continu of met langere middagpauze) de scholen gaan draaien. Vooralsnog is het uitgangspunt dat de kinderen eten in de schoolklassen evtueel begeleid door personeel van het kindcentrum.

Voor de toekomst worden de volgende punten genoemd:

Uitgaande voor de buitenschoolse opvang, kinderdagverblijf, peuterspeelzaal en personeel zijn er zeker 30 parkeerplaatsen nodig. Graag een veilige schoolzone om het hele complex! De Zwarteweg is nu vaak een racebaan voor auto's, waar ook vrij veel (groot) vrachtverkeer langs komt. De snelheid van de auto's kan door verlaging van de snelheid misschien aangepakt worden, maar hoe kan de hoeveelheid vrachtverkeer worden vermeden? De kruising Zwarteweg/Dreef/Dreeflaan heeft aandacht nodig. Misschien extra oversteekplekken voor de jeugd en hun ouders? Er ligt nu een zebapad ten hoogte van de ingang van het dorps huis.

2.3 **Verkeersintensiteiten**

In januari 2008 zijn verkeerstellingen gehouden op de Zwarteweg tussen de Wilhelminalaan en de Hartweg. De gemiddelde werkdagintensiteit op de Zwarteweg bedraagt 1.400 voertuigen. In het drukste uur rijden er 150 voertuigen.

3 Effecten

3.1 Parkeren

De hoeveelheid parkeerplaatsen is bepaald op basis van de kencijfers van het CROW. Hierbij gaat het met name om personeel. Deze zijn bepaald op landelijke ervaringscijfers en beschreven in publicatie 182. Deze cijfers zijn vervolgens getoetst aan de lokale situatie. De benodigde kiss & ride plaatsen zijn apart benoemd. Binnen de parkeernormennota van de gemeente is alleen voor scholen een parkeernorm opgenomen. Deze norm is 0,8 per lokaal en ligt tussen het minimum en maximum van de cijfers van de CROW.

Niedorp is bestempeld als niet-stedelijke gemeente (bepaald op basis van de omgevingsadressen dichtheid van het CBS (OAD = 248). De brede school wordt ontwikkeld in de rest van de bebouwde kom. Deze uitgangspunten zijn aangehouden voor het bepalen van de te hanteren kencijfers voor parkeren.

Parkeren

Functie	grootte	CROW kencijfer	Minimale parkeerbehoefte	Maximale parkeerbehoefte
Scholen	14 lokalen	0,5 – 1,0 / lokaal	7	14
Kindcentrum	12 arbeidsplaatsen	0,6 – 0,8 / arbeidsplaats	8	10
Dorpshuis (cultureel-centrum/wijkgebouw)	250 m ²	2 - 4 / 100 m2 bvo	5	10
Gymzaal*	455 m ²	n.v.t.	0	0
Totaal			22	34

* Gymzaal met alleen schoolfunctie heeft geen extra parkeervraag

De totale parkeerbehoefte varieert van 22 tot 34 parkeerplaatsen. Het parkeren van het dorps-huis zal echter niet tegelijk plaatsvinden met het parkeren van de scholen. De totale parkeerbehoefte zal daardoor lager zijn (respectievelijk 15 en 24 plaatsen).

In deze tabel is nog geen rekening gehouden met een mogelijke uitbreiding van twee extra schoollokalen (1 á 2 extra parkeerplaatsen).

3.2 Kiss & Ride

In de onderstaande tabel is de behoefte aan Kiss & Ride plaatsen bepaald. Hierbij is onderscheid gemaakt in onder- en bovenbouw per school en het kinderdagverblijf. Vervolgens is op basis van het percentage van de leerlingen dat met de auto komt en twee reductiefactoren de parkeerbehoefte bepaald. De eerste reductiefactor is parkeerduur. Voor de onderbouw en het kinderdagverblijf is dit gesteld op 0,5 bijvoorbeeld 10 minuten parkeren binnen een periode van 20 minuten. Voor de bovenbouw is dit gesteld op 0,25 bijvoorbeeld 5 minuten binnen een periode van 20 minuten. De reductiefactor aantal kinderen per auto is van toepassing als met één auto meer kinderen tegelijk naar school worden gebracht. Voor alle functies is dit op 0,75 gesteld.

Kiss & Ride

Functie	grootte	% met de auto	Reductiefactor parkeerduur	Reductiefactor aantal kinderen per auto	parkeerbehoefte
De Boet	90 leerlingen				
Groep 1 t/m 4	45 leerlingen	75	0,5	0,75	13
Groep 5 t/m 8	45 leerlingen	75	0,25	0,75	7
De Marinx	280 leerlingen				
Groep 1 t/m 4	140 leerlingen	50	0,5	0,75	27
Groep 5 t/m 8	140 leerlingen	25	0,25	0,75	7
Kindcentrum	68 kinderen				
Kinderdagverblijf	32 plaatsen	75	0,5	0,75	9
BSO	20 plaatsen	75	0,5	0,75	6
Peuterspeelzaal	16 plaatsen	75	0,5	0,75	5
Totaal kiss & ride					74

De totale behoefte voor Kiss & Ride is bepaald op 74 plaatsen, waarvan 54 voor de scholen en 6 voor de BSO (buitenschoolse opvang). Omdat de BSO niet gelijktijdig met de scholen plaatsvindt, kan de parkeerbehoefte van de BSO buiten beschouwing worden gelaten (dubbelgebruik). Daarmee komt de totale behoefte uit op 68 Kiss & Ride plaatsen.

Maximale behoefte

De totale maximale parkeerbehoefte komt daarmee uit op 102 parkeerplaatsen, bestaande uit 34 parkeerplaatsen en 68 Kiss & Ride plaatsen.

Minimale behoefte

De minimale parkeerbehoefte is conform de kencijfers 15, exclusief Dorpshuis. Met wisselende (school)tijden van de scholen en kindcentrum en daardoor gezamenlijk gebruik van de Kiss & Ride plaatsen kan de behoefte aan Kiss & Ride plaatsen met maximaal 40% gereduceerd worden. Die behoefte voor Kiss & Ride komt daarmee op 41 plaatsen uit. De totale parkeerbehoefte is daarmee minimaal 56 plaatsen. Dit is nog steeds exclusief de mogelijke uitbreiding van 2 extra lokalen.

3.3 Theorie versus huidige situatie

Als de bepaalde theoretische parkeerbehoefte vergeleken wordt met het huidige parkeercapaciteit blijkt dat het theoretisch bepaalde aantal (minimaal 56) lager uitpakt dan de huidige situatie (circa 80):

De Boet heeft nu 15 parkeerplaatsen, de bovenbouw van de Marinx 5 parkeerplaatsen en ruimte om op straat te parkeren, de onderbouw van de Marinx heeft geen eigen parkeerplaatsen, maar tijdens de observatie is geconstateerd dat er circa 20 auto's tegelijk aanwezig zijn. De kinderdagverblijven hebben samen 40 eigen parkeerplaatsen.

3.4 Verkeersgeneratie

Het meeste verkeer rijdt ook al binnen 't Veld naar de bestaande functies. Een deel van het verkeer naar het kinderdagverblijf is echter extra ten opzichte van de huidige situatie.

De verkeersgeneratie (aantal motorvoertuigen) is bepaald op basis van de kencijfers van het CROW. Hiervoor is publicatie 272 gehanteerd. Deze cijfers zijn vervolgens getoetst aan de lokale situatie. Voor het dorps huis zijn geen kencijfers opgenomen in de CROW publicatie. Daarom is de verkeersgeneratie bepaald op basis van het benodigde aantal parkeerplaatsen en het verwachte bezoekers aantal. Er is van uitgegaan dat elke parkeerplaats één keer per dag wordt gebruikt.

In onderstaande tabellen is de verkeersgeneratie bepaald. Voor de scholen en het kinderdagverblijf is de verkeersgeneratie op twee manieren bepaald, omdat er verschillende kentallen beschikbaar zijn. Voor het dorpshuis is gerekend met het minimaal en maximaal benodigde parkeerplaatsen.

Functie	grootte	Kengetal	Verkeersgeneratie (motorvoertuigen per weekdag)
Scholen	370 leerlingen	6,4 per 10 leerlingen	237
Kindcentrum	17 kinderen	20,7 per 10 kinderen	36
Dorpshuis	250 m ²	Minimaal 5 parkeerplaatsen	5
Totaal			278

Functie	grootte	Kengetal	Verkeersgeneratie (motorvoertuigen per weekdag)
Scholen	1.800 m ²	11,6 per 100 m ²	209
Kindcentrum	400 m ²	32,7 per 100 m ²	131
Dorpshuis	250 m ²	Maximaal 20 parkeerplaatsen	20
Totaal			360

De verkeersgeneratie loopt uiteen van 278 tot 360 motorvoertuigen. Vooral nog wordt in deze rapportage uitgegaan van het maximum. Dit verkeer rijdt voornamelijk in de ochtend tussen 8.00 en 9.00 uur en 's middags bij het uitgaan van de school en ophalen van de kinderen van het kindcentrum. Dit zal naar verwachting tussen 15.00 en 17.30 uur plaatsvinden (tot eventuele invoering continuurooster). Ook tussen de middag is er sprake van enig verkeer. Bij invoering van een continuurooster zal dit verkeer vrijwel verdwijnen.

De extra druk zal met name komen te liggen op de Zwarteweg nabij de school in de spitsperiodes. De ochtendspits is momenteel de drukste periode op de Zwarteweg. Ervan uitgaande dat 50% van het verkeer in de ochtendspits gaat rijden, betekent het een verkeersgeneratie van 180 motorvoertuigen. Voor de Zwarteweg is dit ruim een verdubbeling van de hoeveelheid verkeer. In het ochtendspitsuur zal de intensiteit op maximaal circa 330 motorvoertuigen uitkomen, ofwel gemiddeld 5 per minuut, ofwel elke 12 seconden een auto. Dit aantal leidt op zich niet tot problemen. Daarbij moet ook in gedachte worden genomen dat een groot deel van de geschatte toename nu ook al op de Zwarteweg rijdt, alleen rijdt dit verkeer nu door naar de huidige scholen.

Binnen de kern zal het verkeer zich echter verdelen over de richtingen. De toename van de intensiteiten is daar minder.

De totale hoeveelheid verkeer op de Zwarteweg is nog steeds acceptabel voor een weg binnen een 30 km/uur gebied. Na ontwikkeling van 't Veld Noord zal de intensiteit op de Zwarteweg verder toenemen. Ook dan past de verkeersintensiteit nog binnen de grenzen die gehanteerd worden voor een 30 km/uur weg. Met het oog op de verkeersveiligheid is het van groot belang dat de Zwarteweg duurzaam veilig wordt ingericht en duidelijk herkenbaar als verblijfsgebied nabij de school wordt ingericht. Hier zijn reeds mooie voorbeelden van bekend in Nederland.

4 Conclusies en aanbevelingen

4.1 Conclusies

Voor het parkeren zijn volgens de kencijfers minimaal 56 parkeerplaatsen nodig: 15 voor personeel en 41 voor Kiss & Ride. Hieraan is wel de voorwaarde gesteld dat de aanvangstijden van de diverse functies niet samenvallen. Dit aantal is lager dan het huidige aantal parkeerplaatsen voor de huidige voorzieningen en voldoet met betrekking tot het aantal parkeerplaatsen voor personeel niet aan de parkeernormen van de gemeente. Om hieraan te voldoen zijn 4 extra parkeerplaatsen vereist.

De wijziging in verkeersstromen vindt bijna volledig plaats in 't Veld. De ontwikkeling leidt tot circa 360 motorvoertuigen per weekdag extra op de Zwarteweg nabij de brede school. Waarvan circa 180 in de ochtend en 180 in de middag, wanneer de scholen ingaan en eindigen. Dit is ruim een verdubbeling van de huidige intensiteiten. In de kern verdeelt dit verkeer zich over het interne wegennet. De toename/verschuiving in verkeersstromen leidt niet tot problemen op de Zwarteweg en omliggende wegen.

4.2 Aanbevelingen parkeren

Op basis van het verschil tussen het theoretisch benodigd aantal en het aantal huidige plaatsen wordt geadviseerd om met meer parkeerplaatsen rekening te houden in het plan gebied dan met het minimum aantal. Dit is ook ingegeven omdat het plan al voorziet in een mogelijke uitbreiding van het aantal schoollokalen. Het is daarom aan te bevelen om in ieder geval meer ruimte te reserveren, zodat bij eventuele overlast van het parkeren, ruimte beschikbaar is om eventueel extra capaciteit te realiseren.

Er is nu geen beeld van de parkeerdruk in de woonwijk achter de brede school. Aangenomen wordt dat daar overdag ruimte is om personeel te kunnen laten parkeren. Dit biedt extra ruimte die ook benut kan worden voor de nieuwe scholen. Ook is het wellicht mogelijk om daar ruimte te creëren voor het personeel om in de woonstraten te parkeren.

De totale parkeerbehoefte voor Kiss & Ride komt uit op 41 plaatsen. Voorwaarde is dan wel wisselende schooltijden en haal- en brengtijden voor het kindcentrum. Aangemerkt moet worden dat de gescheiden ingangen van de scholen en het Kindcentrum een dubbelgebruik van de Kiss & Ride plaatsen tussen de scholen en Kindcentrum deels verstoren. De oorzaak hiervan is dat de mens van nature geneigd is om de auto zo dicht mogelijk voor de deur van de bestemming te parkeren. Ook dit leidt tot de wens om meer parkeerplaatsen dan het genoemde minimum.

Het dorpshuis heeft aangegeven dat zij 20 parkeerplaatsen nodig denken te hebben. Onze mening is dat hier geen aparte voorzieningen voor getroffen hoeven te worden, omdat de Kiss & Ride plaatsen beschikbaar zijn en voldoende ruimte bieden voor het gevraagde aantal.

Voor een optimale bereikbaarheid dienen de Kiss & Ride plaatsen vanaf de Zwarteweg bereikbaar te zijn. Hiermee wordt de verkeersdruk op de omliggende woonstraten zoveel als mogelijk voorkomen.

Bij de inpassing van de parkeerplaatsen moet rekening worden gehouden met het bestaande fietspad. Dit kan onder andere door het fietspad te verplaatsen in noordelijke richting.

Ten behoeve van invaliden geven de kencijfers aan dat er minimaal 1 per 50 parkeerplaatsen ingericht moet zijn voor gebruik door invaliden. In dit geval betreft het derhalve 1 parkeerplaats, die op een afstand van maximaal 50 meter van de entree van de openbare gebouwen wordt gerealiseerd.

4.3 Aanbevelingen verkeersstromen

Met het oog op de verwachte verkeersintensiteiten en de geplande herinrichting van de Zwarteweg tot 30-zone, is het mogelijk parkeerplaatsen direct naast de rijbaan te maken. Indien er ruimte is, heeft het de voorkeur om een parallelstructuur te realiseren. Voorwaarde is een volwaardige inrichting van de Zwarteweg tot 30 km/uur-weg met een Duurzaam Veilige weginrichting afgestemd op de aanwezigheid van de school.