

PARKEERBALANS EN VERKEERSTOETS

Varianten basisscholencomplex
Montfoort

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Vraagstelling	4
1.3	Doelstelling parkeerbalans en verkeerstoets	4
1.4	Leeswijzer	4
2.	UITGANGSPUNTEN PARKEERBALANS	5
2.1	Parkeernormen	5
2.2	Aanwezigheidspercentages en dubbel gebruik parkeervoorzieningen	6
2.3	Overige uitgangspunten	6
3.	RESULTATEN PARKEERBALANS	7
3.1	Inleiding	7
3.2	Variant 2: Herontwikkeling bestaande locatie	7
3.3	Variant 3 nieuwbouw Parklaan	9
3.4	Variant 4a/4b volledige nieuwbouw Parklaan (thv voetbalvelden)	11
3.5	Variant 5 volledige nieuwbouw langs De Bleek	13
3.6	Variant 6 volledige nieuwbouw bij sporthal	15
4.	VERKEERSTOETS.....	17
4.1	Inleiding	17
4.2	Bereikbaarheid en verkeersveiligheid	17
5.	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	19
5.1	Conclusies	19
5.2	Aanbevelingen.....	19
5.3	Kanttekeningen	19

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

Aan de G. van Damstraat in Montfoort staat een scholencomplex. In het scholencomplex bevinden zich drie basisscholen:

- PC Graaf Jan van Montfoortschool;
- Basisschool Howiblo;
- Basisschool de Hobbitstee.

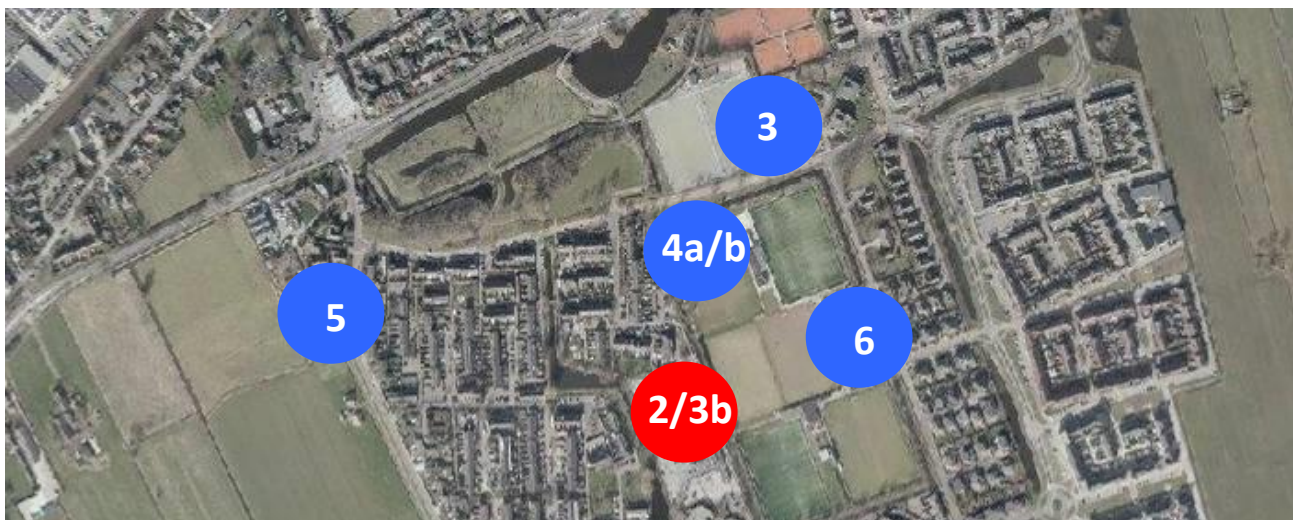
Het scholencomplex is sterk verouderd en moet grondig gemoderniseerd en vernieuwd worden. In het kader hiervan wordt, naast renovatie van het scholencomplex, ook gekeken naar de mogelijkheden voor nieuwbouw op de bestaande en/of andere locaties. Het programma van de ontwikkeling bestaat uit een school met in het totaal 30 leslokalen, inclusief nevenruimte. In het verkeersadvies wordt in tegenstelling tot de bouwopgave van de school uitgegaan van de huidige situatie. Hierdoor wordt ook ingespeeld op de huidige parkeervraag en verkeerssituatie.

Voor de modernisering en vernieuwing van het scholencomplex zijn zes varianten opgesteld. De varianten bevinden zich verspreid over vier locaties (inclusief de bestaande locatie) in de woonwijk Hofland. In de onderstaande tabel zijn de zes varianten kort beschreven. Renovatie van het scholencomplex (variant 1) is buiten beschouwing gelaten in deze rapportage, bij deze variant worden namelijk geen wijzigingen aangebracht in de openbare ruimte.

vari	beschrijving	opmerkingen
2	herontwikkeling en deels woningbouw op bestaande locatie	
3	volledige nieuwbouw langs Parklaan (voormalige Hoflandschool) en woningbouw op bestaande locatie	
4a	volledige nieuwbouw langs de Parklaan thv voetbalvelden, aanleg kunstgrasveld en	
4b	groenzone (var 4a) of woningbouw (var 4b) langs de Parklaan	
5	volledige nieuwbouw langs De Bleek en woningbouw op bestaande locatie	
6	Volledige nieuwbouw bij de Hoflandhal aan de Bovenkerkweg	

tabel 1 varianten herontwikkeling en nieuwbouw scholencomplex

Hieronder zijn de vijf locaties van de zes varianten weergegeven. Op locatie 2/3b (rode cirkel) bevindt zich de huidige locatie van het scholencomplex. De overige locaties zijn nieuwbouwlocaties.



afbeelding 1 huidige locatie en nieuwbouwlocaties scholencomplex Van Damstraat

1.2 Vraagstelling

De varianten en nieuwbouwlocaties moeten beoordeeld worden op de onderwerpen:

1. parkeren;
2. bereikbaarheid en verkeersveiligheid.

parkeerbalans

Voor de beoordeling van het aspect parkeren moet per variant een parkeerbalans opgesteld worden. Met de parkeerbalans wordt de balans tussen de vraag naar - en aanbod van - parkeervoorzieningen per variant in beeld gebracht, zodat beoordeeld kan worden of binnen de variant voldoende parkeervoorzieningen aanwezig zijn of dat uitbreiding van parkeercapaciteit noodzakelijk is.

verkeerstoets

Voor de beoordeling van het aspect bereikbaarheid en verkeersveiligheid moet voor alle locaties een verkeerstoets plaatsvinden. Bij deze verkeerstoets wordt (globaal) gekeken naar de ligging van de locatie, de verkeersveiligheid van de schoolomgeving en school-thuisroutes en de bereikbaarheid voor het langzaam- en gemotoriseerd verkeer.

De gemeente Montfoort heeft aan SVA stiphout verkeersadvies gevraagd voor iedere variant een parkeerbalans op te stellen en een verkeerstoets uit te voeren naar de verschillende locaties van de varianten. Hiervoor is deze rapportage opgesteld.

1.3 Doelstelling parkeerbalans en verkeerstoets

Voor zowel de parkeerbalans als de verkeerstoets is een doelstelling opgesteld. De doelstelling van deze rapportage is daarom tweeledig:

parkeerbalans	per variant inzicht geven in de parkeervraag op verschillende maatgevende parkeermomenten en -tijdstippen in relatie tot aanbod van parkeerplaatsen;
verkeerstoets	inzicht geven in de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de verschillende locaties.

1.4 Leeswijzer

In het tweede hoofdstuk wordt ingegaan op de uitgangspunten die gebruikt zijn bij het opstellen van de parkeerbalans. In hoofdstuk 3 staan per variant de resultaten van de parkeerbalans. De verkeerstoets van de verschillende locaties is opgenomen in hoofdstuk 4. Het vijfde en tevens laatste hoofdstuk bevat conclusies en aanbevelingen.

2. UITGANGSPUNTEN PARKEERBALANS

2.1 Parkeernormen

Voor iedere variant is de parkeervraag bepaald aan de hand van de aanwezige functies en parkeernormen. De parkeernormen zijn ontleend uit CROW publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (okt. 2012). De parkeernormen in deze rapportage zijn samengesteld uit het gemiddelde van de minimale- en maximale CROW parkeernorm voor woongebieden in de rest van de bebouwde kom in een weinig stedelijke omgeving.

hoofdfunctie	subfunctie	parkeernorm	eenheid
wonen	appartement	1,65 (1)	per appartement
	rijwoning/hoekwoning	1,8 (2)	per woning
onderwijs	basisschool	0,75	per leslokaal
sport	sporthal	2,85	per 100 m ² bruto vloeroppervlak
	sportveld	20 (3)	per netto hectare sportveld

tabel 2 parkeernormen parkeerbalans scholencomplex

- ¹ de parkeernorm voor appartementen is samengesteld uit de gemiddelde parkeernormen van koopappartementen in het midden prijssegment en huurappartementen type midden en goedkoop;
- ² de parkeernorm voor rij- en hoekwoningen is samengesteld uit de gemiddelde parkeernormen van koopwoningen type tussen/hoek en huurwoningen in het prijssegment sociale huur;
- ³ de parkeernorm van sportvelden geeft een globale indicatie. Bij het toepassen van deze parkeernorm moet een ruime marge in acht genomen worden.

Halen en brengen schoolkinderen

Naast voldoende parkeervoorzieningen voor onderwijzend- en overig schoolpersoneel moeten bij de basisscholen ook voldoende parkeervoorzieningen voor halen en brengen van schoolkinderen aanwezig zijn. Het CROW heeft een rekenmethodiek ontwikkeld voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen ten behoeve van het halen en brengen van schoolkinderen. Deze methodiek is gebruikt voor het bepalen van het aantal parkeerplaatsen voor het halen en brengen van schoolkinderen.

De parkeervraag voor halen en brengen is berekend door het aantal leerlingen te vermenigvuldigen met het percentage leerlingen dat met de auto wordt gehaald/gebracht en een reductiefactor voor de korte parkeerdur en een reductiefactor voor het aantal kinderen per auto toe te passen.

basisschool	onder- en bovenbouw	aantal leerlingen	% auto	reductie parkeerdur	reductie meerdere kinderen/auto	subtotaal	totaal
G.J. van Montfoort	onderbouw	63	26%	0,5	0,75	6,1	9,2
	bovenbouw	87	17%	0,25	0,85	3,1	
bs. Hobbitstee	onderbouw	126	23%	0,5	0,75	10,9	15,7
	bovenbouw	113	20%	0,25	0,85	4,8	
bs. Howiblo	onderbouw	176	35%	0,5	0,75	23,1	29,6
	bovenbouw	203	15%	0,25	0,85	6,5	
						totaal	54,5

tabel 3 aantal parkeervoorzieningen voor halen en brengen, specifieke gegevens aangeleverd door de basisscholen

Er vanuit gaande dat de drie basisscholen gelijktijdig openen en sluiten zijn 55 parkeerplaatsen nodig voor halen en brengen van schoolkinderen. Basisschool Howiblo heeft de meeste parkeervoorzieningen voor halen en brengen nodig. Dit komt enerzijds doordat basisschool Howiblo de meeste leerlingen heeft en anderzijds doordat het aantal leerlingen dat in de onderbouw gehaald en gebracht wordt relatief hoog is. Het aandeel leerlingen in de bovenbouw dat gehaald en gebracht wordt is echter weer het laagste van alle drie de basisscholen.

2.2 Aanwezigheidspercentages en dubbel gebruik parkeervoorzieningen

De vraag naar parkeerplaatsen van de verschillende functies valt meestal niet samen in de tijd. De parkeervraag bij de sportverenigingen is 's avonds en in het weekend hoog, terwijl de parkeervraag bij de basisscholen overdag op een werkdag het hoogst is. Openbare parkeerplaatsen op straat kunnen daardoor verdeeld over de dag en week door verschillende soorten parkeerders worden gebruikt. Door dit zogenaamde dubbelgebruik hoeft geen rekening gehouden te worden met de maximale parkeervraag van de afzonderlijke functies, maar met de maatgevende parkeervraag. Dit is het moment dat de hoogste parkeervraag optreedt.

Voor het bepalen van de maatgevende parkeervraag worden aanwezigheidspercentages gebruikt. Omdat deze parkeerbalans betrekking heeft op een basisscholencomplex zijn de dagen/dagdelen dat de basisscholen gesloten zijn buiten beschouwing gelaten. In onderstaande tabel staan de gebruikte aanwezigheidspercentages afkomstig uit CROW publicatie 317 'kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' (oktober 2012) die gebruikt zijn voor deze rapportage.

hoofdfunctie	subfunctie	Werkdagochtend en -middag
wonen	appartement	50%
	rijwoning/hoekwoning	50%
onderwijs	basisschool	100%
sport	sporthal	50%
	sportveld	25%

tabel 4 aanwezigheidspercentages

2.3 Overige uitgangspunten

- Voor alle varianten is een parkeerbalans opgesteld. Omdat varianten 4a en 4b inhoudelijk geen verschillen hebben die leiden tot een verschillende parkeervraag is voor beide varianten één parkeerbalans opgesteld;
- de aanwezige functies en het aanbod aan parkeervoorzieningen in de schoolomgeving zijn vastgesteld met behulp van een buitenopname;
- de acceptabele loopafstand tussen de basisscholen en parkeervoorzieningen voor het halen en brengen van schoolkinderen is vastgesteld op maximaal 200 meter. Hiermee wordt bevorderd dat ouders te voet of met de fiets komen;
- Bij het opstellen van de parkeerbalans voor (de omgeving van) het scholencomplex is de parkeerbehoefte van nieuwbouwwoningen op de bestaande locatie en/of langs de Parklaan buiten beschouwing gelaten, bij de ontwikkeling van deze nieuwe woongebieden wordt rekening gehouden met de aanleg van voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers en bewoners.

3. RESULTATEN PARKEERBALANS

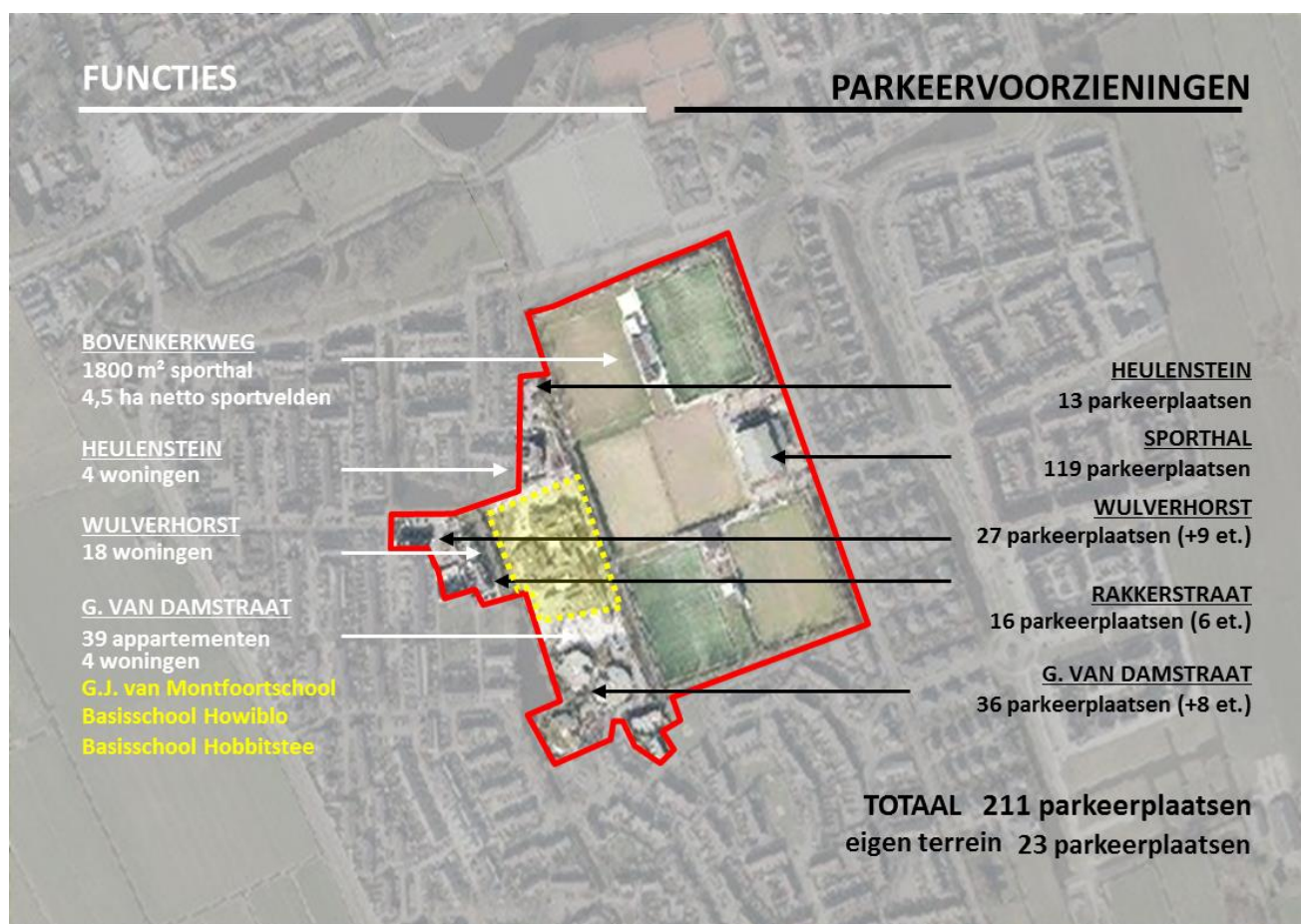
3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk staan de resultaten van de parkeerbalans per variant vermeld. Voor meer uitgebreide resultaten wordt verwezen naar bijlage 1 waarin ook de onderliggende berekeningen van de parkeerbalansen zijn opgenomen

3.2 Variant 2: Herontwikkeling bestaande locatie

Onderzoeksgebied

In variant 2 wordt het scholencomplex herontwikkeld op de bestaande locatie aan de Van Damstraat. Het onderzoeksgebied van variant 2 bestaat uit de directe omgeving van het Scholencomplex (G. van Damstraat/Heulenstein en Wulverhorst) wordt verder begrensd door de Bovenkerkweg en Parklaan.



afbeelding 2 variant 2

Parkeervoorzieningen

In het onderzoeksgebied zijn 211 openbare parkeerplaatsen en 23 parkeerplaatsen op particulier terrein aanwezig.

locatie	aantal parkeerplaatsen (eigen terrein)
parkeerterrein Bovenkerkweg (sporthal)	119
Heulenstein	13
G. van Damstraat	36 (+8)
Rakkerstraat	16 (+6)
Wulverhorst	27 (+9)
Totaal	211 (23)

tabel 5 parkeervoorzieningen variant 2

Functies

Onderstaande functies zijn aanwezig in het onderzoeksgebied van variant 2

hoofd functie	subfunctie	eenheid	totaal
wonen	appartement	aantal	39
	rijwoning/hoekwoning	aantal	26
onderwijs	basisschool	leslokalen	30
sport	sporthal	100 m ² bvo	18
	sportveld	ha netto terrein	4,5

tabel 6 functies variant 2

Parkeervraag/parkeerbilans

Op basis van de parkeernormen en aanwezigheidspercentages is de parkeervraag van de verschillende functies berekend.

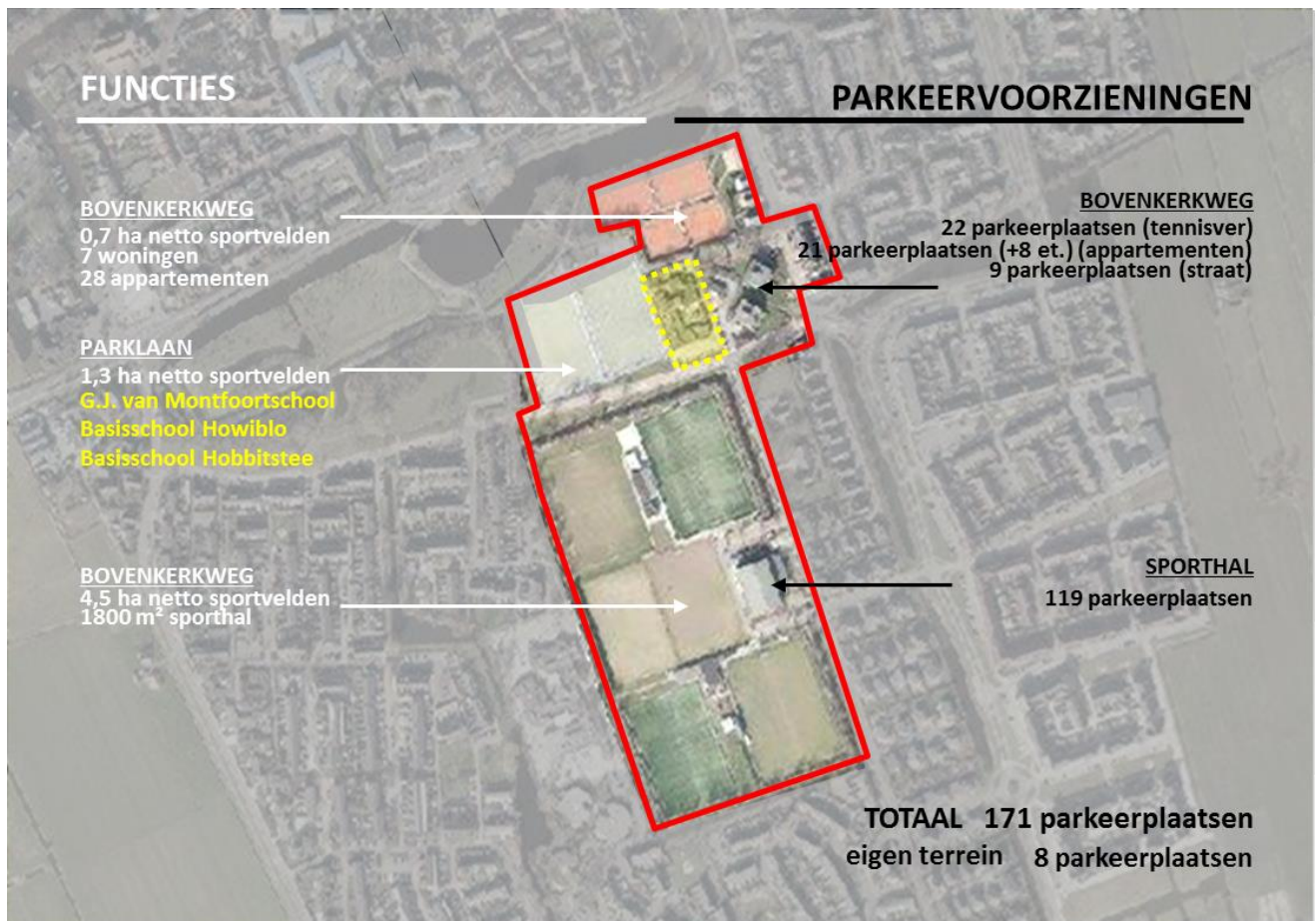
hoofd functie	subfunctie	Werkdagochtend en -middag
wonen	appartement	32,2
	rijwoning/hoekwoning	23,4
onderwijs	basisschool	22,5
sport	sporthal	25,7
	sportveld	22,5
subtotaal		-126
halen en brengen		-55
totaal incl. halen en brengen		-181
MAATGEVENDE PARKEERVRAAG		-126
PARKEERPLAATSEN		+ 211
	PARKEERBALANS	+85
	Inclusief halen en brengen	+30

tabel 7 parkeervraag-/bilans variant 2

3.3 Variant 3 nieuwbouw Parklaan

Onderzoeksgebied

In variant 3 vindt nieuwbouw van het volledige scholencomplex plaats langs de Parklaan op de voormalige locatie van de Hoflandschool.



afbeelding 3 variant 3

Parkeervoorzieningen

In het onderzoeksgebied zijn 171 openbare parkeerplaatsen en 8 garageboxen (bij de twee appartementencomplexen op de Benedenkerkweg) aanwezig.

locatie	aantal parkeerplaatsen (eigen terrein)
Bovenkerkweg (sporthal)	119
Bovenkerkstraat (tennisvereniging)	22
Bovenkerkweg (appartementen)	21 (+8 et.)
Bovenkerkweg (straat parkeren)	9
Totaal	171 (+8 et.)

tabel 8 parkeervoorzieningen variant 3

Functies

Onderstaande functies zijn aanwezig in het onderzoeksgebied van variant 3.

hoofdfunctie	subfunctie	eenheid	totaal
wonen	appartement	aantal	28
	rijwoning/hoekwoning	aantal	7
onderwijs	basisschool	leslokalen	30
sport	sporthal	100 m ² bvo	18
	sportveld	ha netto terrein	6,5

tabel 9 functies variant 3

Parkeervraag/parkeerbals

Op basis van de parkeernormen en aanwezigheidspercentages is de parkeervraag voor de werkdagochtend en - middag van de verschillende functies berekend voor variant 3.

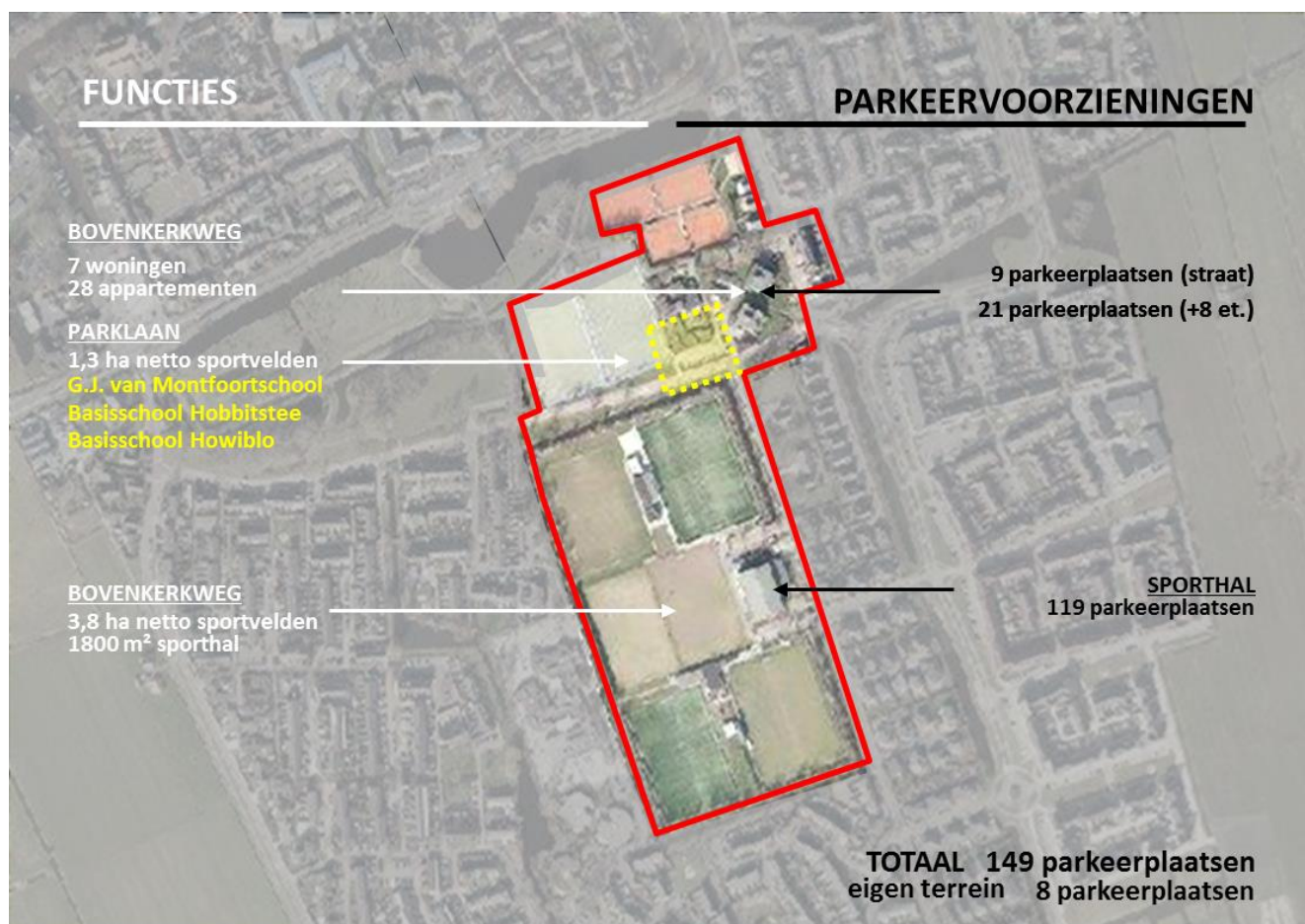
hoofdfunctie	subfunctie	Werkdagochtend en -middag
wonen	appartement	23,1
	rijwoning/hoekwoning	6,3
onderwijs	basisschool	22,5
sport	sporthal	25,7
	sportveld	32,5
subtotaal		-110
halen en brengen		-55
totaal incl. halen en brengen		-165
MAATGEVENDE PARKEERVRAAG		-110
PARKEERPLAATSEN		+171
	PARKEERBALANS	+61
	Inclusief halen en brengen	+6

tabel 10 parkeervraag-/balans variant 3

3.4 Variant 4a/4b volledige nieuwbouw Parklaan (thv voetbalvelden)

Onderzoeksgebied

In varianten 4a en 4b vindt nieuwbouw van het scholencomplex plaats langs de Parklaan ter hoogte van de voetbalvelden.



afbeelding 4 variant 4a/4b

Parkeervoorzieningen

In het onderzoeksgebied zijn 169 openbare parkeerplaatsen en 8 parkeerplaatsen op particulier terrein aanwezig.

locatie	aantal parkeerplaatsen (eigen terrein)
Bovenkerkweg (sporthal)	119
Bovenkerkweg (appartementen)	21 (+8 et.)
Bovenkerkweg (straatparkeren)	9
Parklaan	20
Totaal	169 (+8 et.)

tabel 11 parkeervoorzieningen variant 4a/4b

Funcities

Onderstaande functies zijn aanwezig in het onderzoeksgebied van varianten 4a/4b.

hoofdfunctie	subfunctie	eenheid	totaal
wonen	appartement	aantal	28
	rijwoning/hoekwoning	aantal	7
onderwijs	basisschool	leslokalen	30
sport	sporthal	100 m ² bvo	18
	sportveld	ha netto terrein	5,1

tabel 12 functies variant 4a/4b

Parkeervraag/parkeerbilans

Op basis van de parkeernormen en aanwezigheidspercentages is de parkeervraag voor de werkdagochtend en -middag van de verschillende functies berekend voor variant 4a/b.

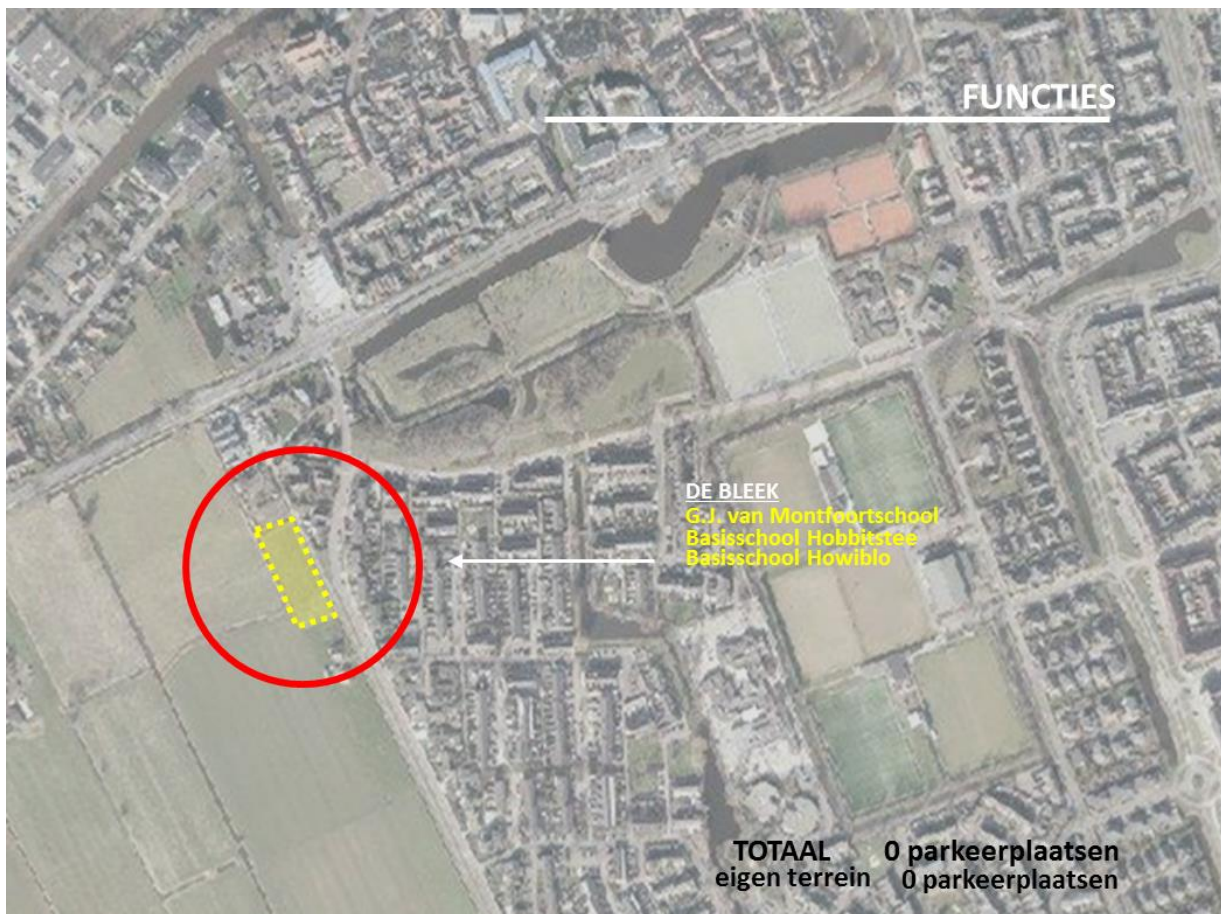
hoofdfunctie	subfunctie	Werkdagochtend en -middag
wonen	appartement	23,1
	rijwoning/hoekwoning	6,3
onderwijs	basisschool	22,5
sport	sporthal	25,7
	sportveld	25,5
subtotaal		-103
halen en brengen		-55
totaal incl. halen en brengen		-158
MAATGEVENDE PARKEERVRAAG		-103
PARKEERPLAATSEN		+169
	PARKEERBALANS	+66
	Inclusief halen en brengen	+11

tabel 13 parkeervraag-/bilans variant 4a/4b

3.5 Variant 5 volledige nieuwbouw langs De Bleek

Onderzoeksgebied

In variant 5 vindt volledige nieuwbouw van het scholencomplex plaats langs De Bleek.



afbeelding 5 variant 5

Parkeervoorzieningen

In het onderzoeksgebied zijn geen openbare- en particuliere parkeerplaatsen aanwezig.

Functies

Onderstaande functies zijn aanwezig in het onderzoeksgebied van variant 5.

hoofdfunctie	subfunctie	eenheid	totaal
onderwijs	basisschool	leslokalen	30

tabel 14 functies variant 5

Parkeervraag/parkeerbilans

Op basis van de parkeernormen en aanwezigheidspercentages is de parkeervraag voor de werkdagochtend en -middag van de verschillende functies berekend voor variant 5.

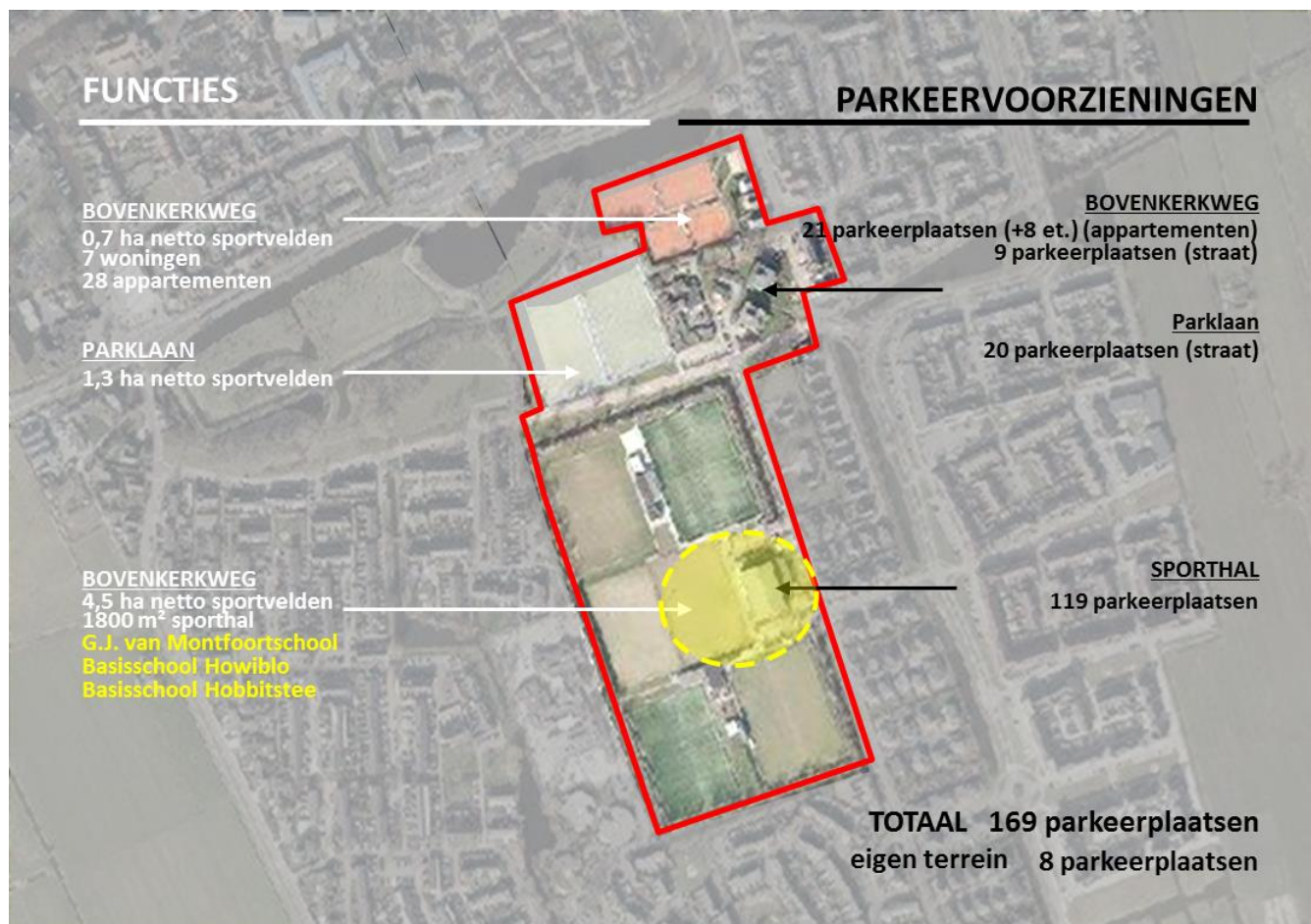
hoofdfunctie	subfunctie	Werkdagochtend en -middag
onderwijs	basisschool	22,5
subtotaal		-23
halen en brengen		-55
totaal incl. halen en brengen		-78
MAATGEVENDE PARKEERVRAAG		-23
PARKEERPLAATSEN		-
	PARKEERBALANS	-23
	Inclusief halen en brengen	-78

tabel 15 parkeervraag-/bilans variant 5

3.6 Variant 6 volledige nieuwbouw bij sporthal

Onderzoeksgebied

In variant 6 vindt nieuwbouw van het scholencomplex plaats langs de Bovenkerkweg tussen de voetbalvelden en de sporthal.



afbeelding 6 variant 6

Parkeervoorzieningen

In het onderzoeksgebied zijn 169 openbare parkeerplaatsen en 8 parkeerplaatsen op particulier terrein aanwezig. Bij de bouw van het scholencomplex naast de sporthal/op de parkeerplaatsen wordt er vanuit gegaan dat minstens hetzelfde aantal parkeerplaatsen terugkomen als dat er nu bij de sporthal zijn.

locatie	aantal parkeerplaatsen (eigen terrein)
Bovenkerkweg (sporthal)	119
Bovenkerkweg (appartementen)	21 (+8 et.)
Bovenkerkweg (straatparkeren)	9
Parklaan	20
Totaal	169 (+8 et.)

tabel 16 parkeervoorzieningen variant 6

Functies

Onderstaande functies zijn aanwezig in het onderzoeksgebied van de variant 6.

hoofdfunctie	subfunctie	eenheid	totaal
wonen	appartement	aantal	28
	rijwoning/hoekwoning	aantal	7
onderwijs	basisschool	leslokalen	30
sport	sporthal	100 m ² bvo	18
	sportveld	ha netto terrein	5,1

tabel 17 functies variant 6

Parkeervraag/parkeerbals

Op basis van de parkeernormen en aanwezigheidspercentages is de parkeervraag voor de werkdagochtend en - middag van de verschillende functies berekend voor variant 6.

hoofdfunctie	subfunctie	Werkdagochtend en -middag
wonen	appartement	23,1
	rijwoning/hoekwoning	6,3
onderwijs	basisschool	22,5
sport	sporthal	25,7
	sportveld	25,5
subtotaal		-103
halen en brengen		-55
totaal incl. halen en brengen		-158
MAATGEVENDE PARKEERVRAAG		-103
PARKEERPLAATSEN		+169
PARKEERBALANS		+66
Inclusief halen en brengen		+11

tabel 18 parkeervraag-/balans variant 6

4. VERKEERSTOETS

4.1 Inleiding

De zes varianten voor het basisscholencomplex liggen verspreid over vier locaties. Voor de beoordeling van de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van deze vier locaties heeft een verkeerstoets plaatsgevonden. Op onderstaande afbeelding staan deze vijf locaties afgebeeld. De verkeerstoets geeft geen waardeoordeel over de geschiktheid van een locatie maar geeft aan welke maatregelen uit oogpunt van bereikbaarheid en verkeersveiligheid getroffen moeten worden op iedere locatie.



afbeelding 7 locaties varianten scholencomplex

4.2 Bereikbaarheid en verkeersveiligheid

In een veilige schoolomgeving moeten ontmoetingen tussen langzaam- en gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk voorkomen worden. Beide verkeersstromen moeten daarom bij voorkeur van elkaar gescheiden worden. In de praktijk blijkt dit echter niet altijd mogelijk. In die situaties moet ervoor gezorgd worden dat ontmoetingen tussen beide verkeerssoorten bij lage snelheid plaatsvinden. Op de volgende pagina wordt kort ingegaan op de plus- en minpunten van de verschillende locaties:

Locatie A (G. van Damstraat)

Locatie A (de bestaande locatie) ligt langs een erftoegangsweg en maakt onderdeel uit van een 30 km/h zone. De bereikbaarheid van de locatie voor gemotoriseerd verkeer is slecht (doodlopende straten etc.). Hier staat tegenover dat de bereikbaarheid van de locatie voor langzaam verkeer goed is.

Aandachtspunt op locatie A is het parkeren cq. halen en brengen van schoolkinderen. In de bestaande situatie wordt hiervoor gebruik gemaakt van de openbare parkeervoorzieningen die rondom het scholencomplex aanwezig zijn. Uit oogpunt van verkeersveiligheid zou het beter zijn dat kinderen gehaald en gebracht worden bij de sporthal. Daar zijn immers steeds voldoende parkeerplaatsen aanwezig, bovendien is tussen de sporthal en het scholencomplex een voetgangersverbinding aanwezig.

Locaties B en C (Parklaan)

Locaties B en C liggen langs de Parklaan, de Parklaan is ook een erftoegangsweg maar heeft wel een hogere verkeersbelasting dan de erftoegangswegen rondom locatie A. De bereikbaarheid van de locaties B en C is voor zowel gemotoriseerd als fietsverkeer goed. Doordat de locaties langs de Parklaan goed bereikbaar zijn voor gemotoriseerd verkeer wordt haal- en brenggedrag met de auto bevorderd.

Uit oogpunt van verkeersveiligheid moet op de Parklaan een stopverbod ingesteld worden. Ouders die kinderen komen halen en brengen kunnen gebruik maken van de parkeerplaatsen bij de sporthal. Tussen het parkeerterrein van de sporthal en de Parklaan is een vrijliggend voetpad aanwezig. Aandachtspunt is de oversteeksituatie bij de Parklaan, daar is een voetgangersoversteekplaats (zebrapad) gewenst.

Locatie D (De Bleek)

Locatie D ligt langs een gebiedsontsluitingsweg (de Bleek). De bereikbaarheid van deze locatie voor gemotoriseerd verkeer is goed, maar de excentrische ligging leidt tot extra autobewegingen. De bereikbaarheid voor langzaam verkeer van de locatie D is slecht. Dit komt vooral door de afstand van de school-thuisroutes langer zijn. Bovendien moet de relatief drukke weg De Bleek overgestoken worden.

Locatie E (Bovenkerkweg, sporthal)

Locatie E ligt aan de Bovenkerkweg, achter de sporthal. De Bovenkerkweg is een erftoegangsweg, het scholencomplex ligt binnen een parkeerlus met aan weerszijde parkeren achter de sporthal. De locatie is voor fietsers en gemotoriseerd verkeer goed bereikbaar. Door het aanbod van parkeerplaatsen direct rond de school en de goede bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer werkt het haal- en brenggedrag met de auto in de hand. Deze variant scoort daarop slechter dan de andere varianten (variant D De Bleek buiten beschouwing gelaten). Dit betekent dat extra aandacht geschonken moet worden aan het scheiden van langzaam en gemotoriseerd verkeer, een verkeerscirculatieplan rondom de school kan hierin uitkomst bieden.

Uit oogpunt van verkeersveiligheid is het wenselijk om een overzichtelijke verkeerssituatie voor de school te creëren. In dat verband is het niet wenselijk dat langs de Bovenkerkweg geparkeerd wordt (ook niet als kiss en ride, hiervoor zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar direct rond de school). Indien het niet lukt de verschillende verkeerstromen van elkaar te scheiden, dient ervoor gezorgd te worden dat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer ter plaatsen van de school extra wordt afgeremd.

5. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

Op basis van deze notitie worden onderstaande conclusies getrokken en aanbevelingen gedaan:

5.1 Conclusies

1. Alle varianten (uitgezonderd variant 5) hebben in meer of mindere mate een positieve parkeerbalans, er hoeven daarom geen nieuwe parkeerplaatsen aangelegd te worden;
2. Alle varianten (uitgezonderd variant 5) hebben voldoende restparkeercapaciteit om de piekparkeerbelasting tijdens het halen en brengen van schoolkinderen op te kunnen vangen, voorwaarde hiervoor is dat (gedeeld) gebruik van de parkeervoorzieningen bij de sporthal plaatsvindt;
3. Op basis van de bestaande verkeerssituatie is variant 2 is vanuit het oogpunt verkeersveiligheid gezien de meest geschikte locatie om een scholencomplex te ontwikkelen, de andere varianten kunnen echter ook verkeersveilig ingericht worden door het treffen van verkeersmaatregelen zoals oversteekplaatsen en snelheidsremmers;
4. Variant 5 is vanuit het oogpunt van bereikbaarheid, gelet op de excentrische ligging, het minst geschikt als alternatieve locatie voor het scholencomplex.

5.2 Aanbevelingen

1. Voor alle varianten (uitgezonderd variant 5) geldt dat halen en brengen van schoolkinderen moet plaatsvinden bij de sporthal;
2. Voor varianten 3 en 4 moeten op de Parklaan oversteekvoorzieningen aangelegd worden eventueel in combinatie met aanvullende snelheid remmende verkeersmaatregelen;
3. Voor variant 6 dient een verkeerscirculatieplan opgesteld te worden, om de verschillende verkeersstromen en scheiden, eventueel in combinatie met aanvullende snelheid remmende verkeersmaatregelen.

5.3 Kanttekeningen

1. Bij variant 3 en 6 is er vanuit gegaan dat de parkeercoffer van 20 parkeerplaatsen langs de Parklaan komt te vervallen. Dit is dus ook meegenomen in de resultaten van de parkeerbalans van deze varianten;
2. Alleen de parkeervraag van de basisscholen overdag op doordeweekse dagen is in beeld gebracht. Er is geen rekening gehouden met de parkeervraag op andere tijdstippen en/of momenten in de week.