



## **Verkeersonderzoek brede school Coevering**

Uitgangspunten voor het  
Stedenbouwkundig ontwerp



## Colofon

Opdrachtgever : gemeente Geldrop-Mierlo  
Contactpersoon : Ies van Overbeeke

Opgesteld door : Hans van Rijen  
Gecontroleerd door : Sebastiaan Dommeck

Project(bestands)nummer : 11.0210-R03  
Status : definitief

Tilburg, 9 mei 2011

*“fileprobleem rond scholen opgelost. Ouders bekeken hun kinderen nog eens goed. »hé, er zitten ook voetjes onder«” (Loesje - 2011)*

## Verkeersonderzoek brede school Coevering

Uitgangspunten voor het  
stedenbouwkundig ontwerp

---

## INHOUDSOPGAVE

|          |                                                        |           |
|----------|--------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b> | <b>INLEIDING</b>                                       | <b>3</b>  |
| 1.1      | AANLEIDING                                             | 3         |
| 1.2      | DOEL & LEESWIJZER                                      | 3         |
| <b>2</b> | <b>HUIDIGE SITUATIE</b>                                | <b>5</b>  |
| 2.1      | GEGEVENS SCHOLEN                                       | 5         |
| 2.2      | INTENSITEITEN & VERKEERSCIRCULATIE                     | 5         |
| 2.3      | HERKOMST LEERLINGEN, MODAL SPLIT & SCHOOL-THUIS-ROUTES | 6         |
| 2.4      | VERKEERSGEDRAG HALEN/BRENGEN                           | 7         |
| 2.5      | OBJECTIEVE VERKEERSONVEILIGHEID                        | 8         |
| 2.6      | INFRASTRUCTUUR                                         | 9         |
| <b>3</b> | <b>BREDE SCHOOL</b>                                    | <b>10</b> |
| 3.1      | INLEIDING                                              | 10        |
| 3.2      | TOEKOMSTIG VERKEERSBEELD                               | 10        |
| 3.3      | PAKKET VAN VERKEERSKUNDIGE EISEN                       | 11        |



# 1 INLEIDING

## 1.1 Aanleiding

De Geldropse wijk Coevering huisvest drie basisscholen (figuur 1): 't Anker, De Bron en De Regenboog. Zij kampen met een teruglopend aantal leerlingen met permanent ruimteoverschot tot gevolg. Bovendien voldoen de gebouwen niet meer aan de gewenste kwaliteit. Het gemeentelijk Integraal Huisvestingsplan Onderwijs (januari 2006) schrijft daarom gezamenlijke nieuwbouw voor in de vorm van een brede school met meerdere functies. De overige toekomstige functies bestaan uit een peuterspeelzaal, een kinderdagverblijf en een buitenschoolse opvang (kindercentra). In de huidige situatie is deze gevestigd in de Stap In. Potje Knor, nu gelegen in het westen van Geldrop, zal een tweede vestiging krijgen in de brede school. De huidige vestiging blijft bestaan. Kinderopvang Pino, nu ook gevestigd in de scholenstrook, zal niet terugkomen in de brede school.

De brede school vestigt zich in de bestaande scholenstrook, begrensd door de Columbusstraat, Baffinstraat, Beringstraat, Vespuccistraat en John Franklinstraat. Twee van de drie scholen en peuterspeelzaal "Stap In" zijn al in deze scholenstrook gevestigd. Verdere centralisatie leidt tot veranderingen in de verkeerscirculatie en parkeersituatie in de wijk.

figuur 1  
ligging huidige scholen  
en kindcentra



## 1.2 Doel & leeswijzer

Inzicht in de te verwachten knelpunten op het gebied van verkeerscirculatie, parkeren en schoolthuis-routes in de wijk Coevering als gevolg van de nieuwe brede school. Resultaat is een Pakket verkeerskundige Eisen als onderlegger voor het stedenbouwkundige plan brede school Coevering.



---

Om het doel te bereiken is in hoofdstuk 2 de huidige situatie in beeld gebracht:

- een inschatting van de intensiteiten op basis van het verkeersmodel en oude tellingen
- de herkomst en school-thuis-routes van de leerlingen
- de school-thuis-routes naar vervoerwijze en infrastructuur
- een analyse van de objectieve verkeersveiligheid op de school-thuis-routes
- de parkeervraag en het parkeergedrag van bewoners, ouders en personeel

Op basis van de nu bekende plannen voor de brede school is in hoofdstuk 3 een gewenst verkeersbeeld bij realisatie van de brede school Coevering opgesteld:

- een doorvertaling naar toekomstige intensiteiten
- de toekomstige school-thuis-routes
- een op maat gemaakte parkeerbalans voor de toekomstige brede school

Dit gewenste toekomstige verkeersbeeld is gebaseerd op een aantal uitgangspunten. Deze uitgangspunten gelden als pakket van verkeerskundige eisen voor het stedenbouwkundige plan:

- het aantal benodigde parkeerplaatsen naar doelgroep en locatie
- de gewenste toekomstige verkeerscirculatie, met oplossingsrichtingen om deze te realiseren
- de oplossingsrichtingen en aanbevelingen voor het realiseren van veilige school-thuis-routes, inclusief de fietsverbinding aansluitend op de bestaande fietspaden



# 2

## 2.1 Gegevens scholen

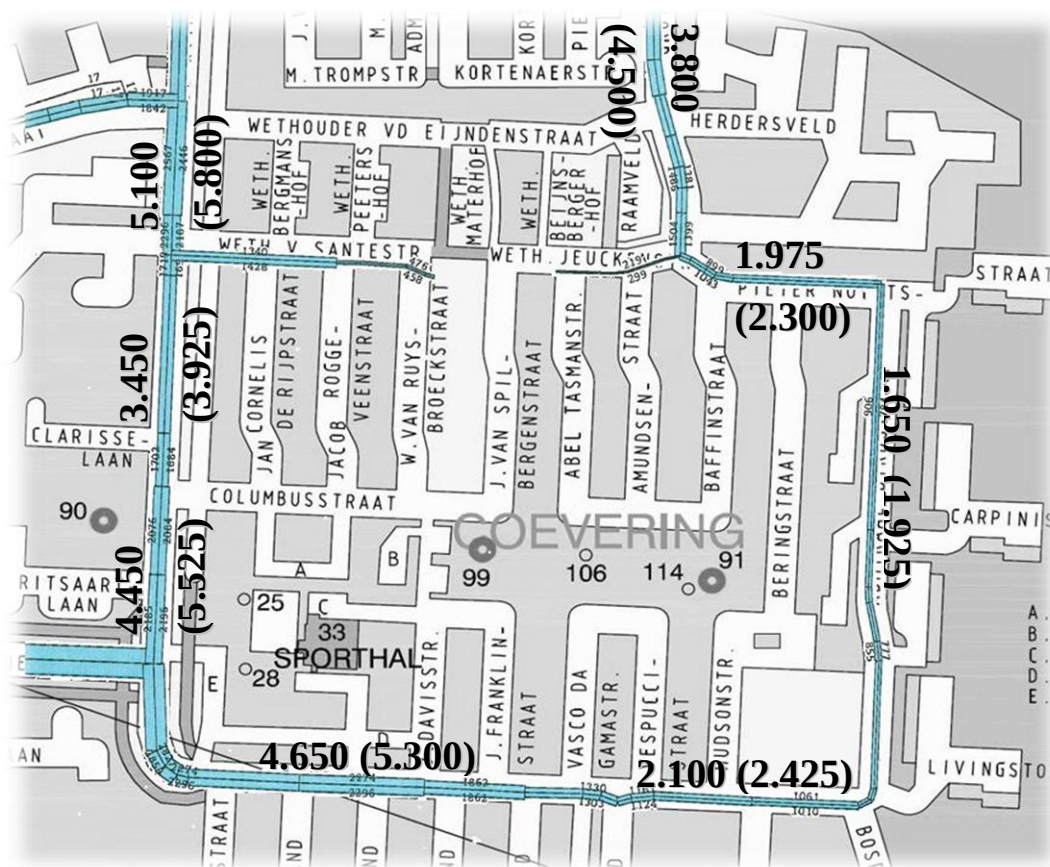
In de huidige situatie is basisschool De Bron buiten de scholenstrook de Coevering gevestigd (zie figuur 1). Basisschool De Bron ligt op ongeveer 300 meter van de scholenstrook de Coevering, aan de overzijde van de Willem Barentszweg.

Potje Knor ligt aan de westzijde van Geldrop. De vestiging van Potje Knor in de brede school betreft een nieuwe vestiging.

De drie basisscholen hebben in de huidige situatie 419 leerlingen, waarvan 28% (117) van basisschool De Bron. 70 kinderen (17%) maken ook gebruik van de voor- en/of naschoolse opvang en worden niet gebracht en gehaald op dezelfde tijden als de andere kinderen.

## 2.2 Intensiteiten & verkeerscirculatie

figuur 2  
schatting intensiteiten  
2011 & 2020



Figuur 2 geeft een inschatting van de huidige intensiteiten rondom de scholenstrook. Deze inschatting is op basis van het verkeersmodel 2005, gecorrigeerd naar een schooldag in 2011. Tussen haakjes is ook de ingeschatte intensiteit voor 2020 weergegeven. De belangrijkste verkeersstromen bevinden zich op het westelijke deel van de Bosrand, de Willem Barentzweg en het noordelijke deel van de Grote Bos. Intensiteiten op de wegen binnen dit gebied liggen onder de 2.000 motorvoertuigen per etmaal.

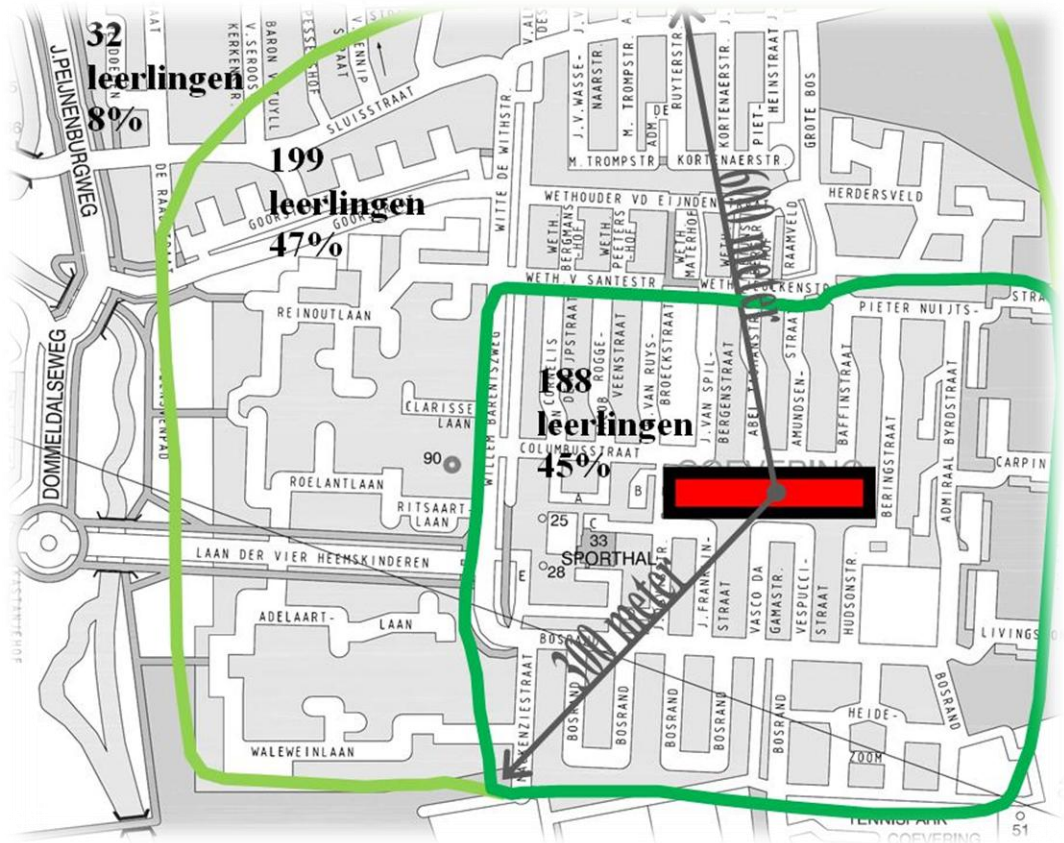
Deze intensiteiten corresponderen met de Duurzaam Veilige wegcategory waarin de wegen vallen. Alle wegen in het onderzoeksgebied zijn namelijk erftoegangswegen. Deze wegen hebben over het algemeen een intensiteit onder de 2.000 motorvoertuigen. Erftoegangswegen met een verzamel functie, de Willem Barentszweg, Bosrand en Grote Bos, kunnen daar boven uit komen, mits goed ingericht.

## 2.3 Herkomst leerlingen, modal split & school-thuis-routes

### Herkomst leerlingen

Op basis van de (geanonimiseerde) adressen van de leerlingen van de drie scholen is in figuur 3 in beeld gebracht hoe ver de leerlingen van de toekomstige school afwonen. 92% van de leerlingen woont op korte afstand (< 600 meter) van de brede school.

figuur 3  
afstand school thuis



### Modal split

Op basis van een observatie is bepaald dat ongeveer 18% van de basisschool leerlingen met de auto wordt gebracht en gehaald (zie figuur 4). Hiermee bevindt het aandeel autoverkeer zich aan de ondergrens van wat het CROW hiervoor aangeeft (18% tot 50%). Gezien de herkomst van de leerlingen ligt dit in de lijn der verwachting.

27% van de leerlingen komt of wordt gebracht met de fiets. 55% komt te voet.

### School-thuis-routes

De huidige school-thuis-routes zijn bij de scholen niet bekend. Tijdens een observatie is in beeld gebracht vanuit welke richting de kinderen naar de ingang van de huidige scholen in de scholenstrook Coevering komen (en/of gaan). Figuur 4 geeft dit weer. Er zijn geen vaste school-thuis-routes. Kinderen, eventueel met ouder(s) verspreiden zich over de verschillende wegen van de wijk. Belangrijk oversteekpunt is de Voetgangers Oversteek Plaats (VOP) op de Willem Barentszweg.

figuur 4  
modal split & routes  
halen/brengen



Halen en brengen met de auto gebeurt voor een groot deel (ongeveer 1/3 van al het autoverkeer) via de John Davisstraat-John Franklinstraat. De rest verdeelt zich grofweg over de Columbusstraat, Beringstraat en Baffinstraat-Abel Tasmanstraat.

## 2.4 Verkeersgedrag halen/brengen

### Parkeren

Ten tijde van de begintijden van de scholen is nog een ruime hoeveelheid parkeerplaatsen in de directe nabijheid van de scholenstrook beschikbaar. Voordat het haal- en brengverkeer op gang komt, is de bezetting door bewoners laag:

- ingang Regenboog Columbusstraat: 36%
- ingang Regenboog John Davisstraat: 88%
- ingang 't Anker Baffinstraat: 38%
- ingang 't Anker Beringstraat: 60%
- ingang 't Anker/Stap In Vespuccistraat: 60%

Tijdens het halen en brengen ontstaat geen tekort aan parkeerplaatsen. Het haal- en brengverkeer parkeert niet in de parkeervakken van de woonstraten. Bij De Regenboog parkeert men op de rijbaan van de John Franklinstraat en in de parkeervakken langs de fietsdoorsteek aan de westkant van de school. Bij de 't Anker op de rijbaan van de Beringstraat en de Baffinstraat. In geen van de gevallen parkeert men daar waar een stop- of parkeerverbod geldt.

Personeel parkeert in de huidige situatie vooral in de parkeervakken langs de fietsdoorsteek aan de westkant van de Regenboog, op de rijbaan van de Vespuccilaan (noordzijde) en op de rijbaan van de Beringstraat.

### Verkeerssituatie halen/brengen

De algemene verkeerssituatie rondom de in/uitgangen van de scholen is opvallend rustig. Ouders parkeren hun auto netjes in vakken of langs het trottoir. De aanwezige stopverboden worden opgevolgd. Kinderen zijn door hun lengte, achter de auto minder goed zichtbaar. De haakse parkeervakken langs de fietsdoorsteek bij de noordelijke uitgang van de Regenboog leveren daarom af en toe knelpunten op tussen achteruit weggrijdende auto's en kinderen.

De VOP bij de ingang van basisschool 't Anker in de Beringstraat wordt niet gebruikt door de kinderen en ouders. Over het algemeen wordt daar schuin overgestoken.

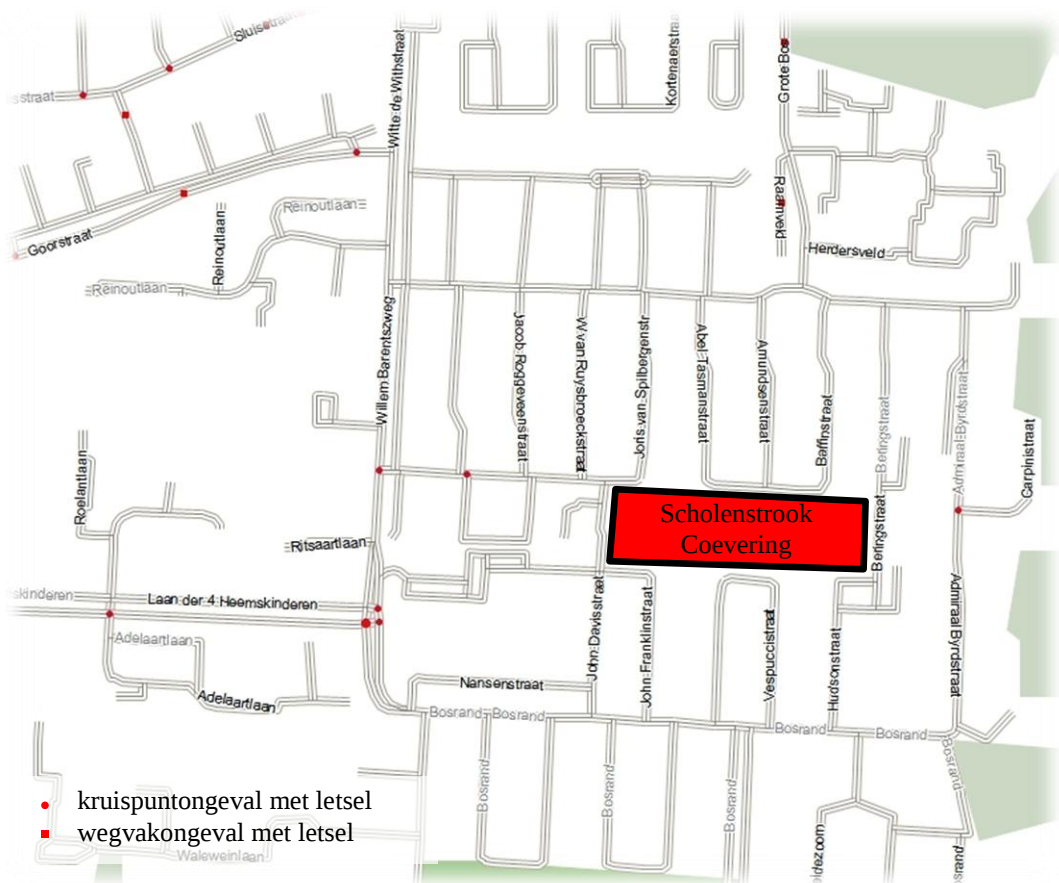


## 2.5 Objectieve verkeersonveiligheid

Figuur 5 geeft de ongevallen weer die vanaf 2000 zijn geregistreerd rondom de scholenstrook Coevering en waarbij één of meer slachtoffers zijn gevallen. Op één uitzondering na, vonden er geen slachtofferongevallen plaats met kinderen in de leeftijd van de basisschool (bestuurders of voetgangers tot 12 jaar ).

Het enige slachtofferongeval met een kind jonger dan 12 jaar, dat overigens ernstig letsel op liep, had geen relatie met de school-thuis-route. Het ongeval deed zich voor in de Columbusstraat tijdens een vakantieperiode en op een tijdstip twee uur na sluiting van de scholen.

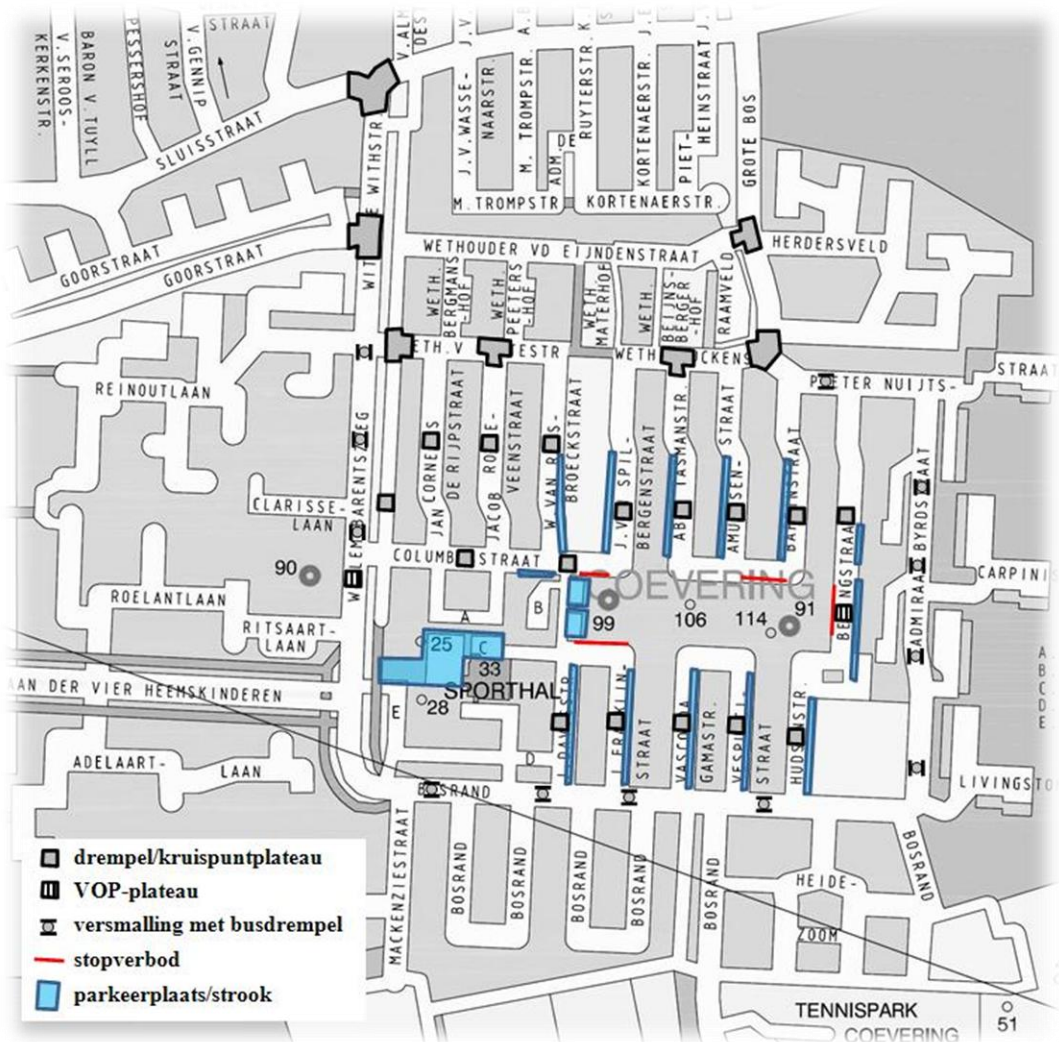
figuur 5  
slachtofferongevallen  
2000-2009



## 2.6 Infrastructuur

Figuur 6 geeft de huidige infrastructuur weer. Trottoirs zijn niet aangegeven. Deze zijn in elke straat in het onderzoeksgebied aan beide zijden van de weg aanwezig en zijn voldoende breed. Parkeerlocaties in de buurt van de scholenstrook zijn ook weergegeven in figuur 6.

figuur 6  
infrastructuur



# 3 BREDE SCHOOL

## 3.1 Inleiding

In de toekomstige situatie verhuizen de drie basisscholen en de twee kindercentra<sup>1</sup> naar de scholenstrook Coevering. De verkeerssituatie verandert hierdoor. In paragraaf 3.2 is het toekomstige verkeersbeeld beschreven. Daarmee is duidelijk welke uitgangspunten gehanteerd worden om het pakket van verkeerskundige eisen te bepalen.

In paragraaf 3.3 is het pakket van verkeerskundige eisen beschreven dat als onderlegger dient voor de stedenbouwkundige uitwerking van de scholenstrook Coevering.

## 3.2 Toekomstig verkeersbeeld

### Basisscholen

Het aantal leerlingen blijft in de toekomstige situatie gelijk aan het totaal van de drie bestaande basisscholen: 419 leerlingen. 70 leerlingen hiervan maken gebruik van de voor- en/of naschoolse opvang: 20 van de voor- en 50 van de naschoolse opvang. Deze leerlingen komen of verlaten niet gelijk met de andere leerlingen de school. Zij beginnen eerder en/of eindigen later. Deze leerlingen mogen voor het bepalen van het toekomstig verkeersbeeld niet worden meegerekend met de basisscholen.

De ochtendsituatie is maatgevend, omdat dan maar 20 leerlingen al op de voorschoolse opvang aanwezig zijn.  $419 \text{ minus } 20 = 399$  leerlingen komen bij aanvang van de basisscholen dus aan. In de middag blijven 50 leerlingen in de naschoolse opvang.  $419 \text{ minus } 50 = 369$  leerlingen verlaten de school dus als de basisscholen eindigen. Voor het bepalen van de verkeerssituatie geldt 399 leerlingen dus als uitgangspunt.

Voor het bepalen van het haal- en brengverkeer is ook de verdeling onder-/bovenbouw van belang. De huidige verdeling is van toepassing op de brede school: 40% onderbouw (groep 1 t/m 3) en 60% bovenbouw (groep 4 t/m 8).

Als gevolg van de veranderende afstand van huis tot school verandert de modal split. Er komen meer kinderen uit het gebied tussen de 300 en 600 meter vanaf de brede school. Het percentage kinderen dat met de auto gebracht wordt blijft gelijk (18%). Het percentage fietsende kinderen (al dan niet begeleid door een ouder) neemt toe van 27% naar 30%. Het percentage voetgangers neemt af van 55% naar 52%.

Het aantal noodzakelijke parkeerplaatsen voor personeel is afhankelijk van het aantal lokalen: 20.

### Kindercentra

In de toekomst maken maximaal 126 kinderen gebruik van de kindercentra. Maximaal zullen er hiervan maximaal 106 tegelijk vertrekken. Ten aanzien van de modal split is geen zicht op de huidige verdeling naar vervoerwijze. De landelijke normen van het CROW nemen we daarom als uitgangspunt. Het CROW geeft voor het percentage kinderen dat met de auto gebracht en gehaald wordt een marge van 50% tot 80%. Omdat geen aanleiding aanwezig is om uit te gaan van het minimum of het maximum, adviseren wij uit te gaan van een gemiddelde: 65% van de kinderen wordt gehaald of gebracht met de auto.

Het aantal noodzakelijk parkeerplaatsen voor personeel is afhankelijk van het aantal arbeidsplaatsen. Voor de brede school is dit 18 arbeidsplaatsen.

---

<sup>1</sup> voor- en naschoolse opvang, kinderdagverblijf en peuterspeelzaal



### 3.3 Pakket van verkeerskundige eisen

Wij adviseren u het volgende pakket van eisen.

- autoverkeer van en naar de school verdelen over de noord en zuidzijde van de wijk Coevering
- één of meerdere in-/uitgangen van het schoolterrein, gelegen aan de westzijde van de scholenstrook, zodat duidelijk is waar het verkeer van/naar de school zal rijden en daarvoor op de juiste plaatsen voorzieningen kunnen worden getroffen

Concreet betekent dit:

- 20 haal/breng parkeerplaatsen (langsparkeren) voor basisschool en kindcentra, gelegen aan de westzijde van de scholenstrook. Deels aan de Columbusstraat, deels aan de John Davisstraat-John Franklinstraat
- 28 parkeerplaatsen voor personeel aan de oostzijde van de scholenstrook, inclusief ruimte reservering voor 7 extra parkeerplaatsen
- 150 fietsparkeerplaatsen voor kinderen en 25 fietsparkeerplaatsen voor personeel, geschikt voor langparkeren en bij voorkeur overdekt
- een wachtruimte voor halende en brengende ouders:
  - gescheiden van de enerzijds de voet- en fietsroutes op openbaar terrein en anderzijds het speelterrein van de kinderen
  - waar ouders hun kinderen veilige kunnen afzetten en op hun kinderen kunnen wachten
  - waar zij hun fiets eenvoudig en snel kunnen stallen (65 parkeerplaatsen)
- een achteruitgang aan de oostzijde van de brede school, uitsluitend bedoeld voor personeel dat met de auto komt
- de verhoogde VOP op de Willem Barentsweg behouden
- verdere uitvoering van de definitieve 30 km/uur maatregelen in de wijk
- éénrichtingsverkeer John Franklinstraat » John Davisstraat
- het huidige vrijliggende fietspad over de Columbusstraat richting het oosten doortrekken en daar langs de wachtruimte voeren van de brede school. Indien gewenst de fietsverbinding richting het zuiden doortrekken via de noord en oostzijde van de school

#### Locatiekeuze ingangen & parkeerplaatsen strategisch bepalend

Hoe de verkeersstromen van en naar de scholen en de kindcentra komen te liggen wordt volledig bepaald door de locatie van de ingang(en) van het schoolterrein.

De praktijk leert dat gemotoriseerd haal- en brengverkeer altijd zo dicht mogelijk bij deze ingang(en) zal parkeren. Dit verkeer hoeft ook maar korte tijd op de bestemming te zijn en zullen dus maar een zeer beperkte loopafstand accepteren tussen parkeerplaats en de ingang van het schoolterrein. Verkeer van/naar de kindcentra zal een wat grotere loopafstand tussen parkeerplaats en bestemming accepteren, maar ook dit zal niet meer zijn dan zo'n 50 meter. En ook hiervoor geldt: de dichtst bij de ingang gelegen parkeermogelijkheid (legaal of illegaal) zal worden gebruikt. Personeel van de scholen en kindcentra zal, omdat zij de hele dag parkeren, wel een langere loopafstand accepteren tot ongeveer 200 meter.

Gemotoriseerd haal- en brengverkeer kiest vervolgens altijd de kortste weg naar de dichtst bij de ingang van het schoolterrein gelegen parkeermogelijkheden. Om het gemotoriseerde haal- en brengverkeer niet te concentreren in één straat, adviseren wij meerdere ingangen van het schoolterrein aan te leggen en deze zo te spreiden dat het autoverkeer van en naar deze ingangen zich verdeelt over de wijk. Daarbij dient voorkomen te worden dat verkeer parkeert op plaatsen waar daarvoor geen voorzieningen worden aangebracht. Concreet betekent dit dat de ingangen van het schoolterrein en de parkeerplaatsen daarvoor zodanig ten opzichte van elkaar gerealiseerd moeten worden dat de parkeerplaatsen de dichtst bij gelegen parkeermogelijkheid betreft. Indien parkeren op andere plaatsen ook aantrekkelijk is, zal dat ook gaan gebeuren met onveiligheid en overlast voor de buurt tot gevolg, omdat op die locaties geen voorzieningen zijn getroffen.



---

Gemotoriseerd haal- en brengverkeer zal grotendeels afkomstig zijn uit westelijke richting. De Bosrand aan de zuidzijde en de Columbusstraat aan de noordzijde van de scholenstrook zullen daarom de meest gebruikte straten zijn voor dit autoverkeer. Door de geografische ligging en de aanwezigheid van meer snelheidsremmende maatregelen zal maar een klein deel via de Grote bos de scholenstrook benaderen.

### **Varianten schoolterrein ingang**

Omdat nog niet bekend is wat de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn ten aanzien van geconcentreerde ingangen van het schoolterrein, en om het verdere stedenbouwkundige en architectonische proces niet te beperken, zijn in dit advies 2 varianten opgenomen:

1. één of twee ingangen van het schoolterrein aan de westzijde, op de locatie waar in de huidige situatie De Regenboog een ingang heeft tussen de noordelijke en zuidelijke parkeerplaats aan de fietsdoorsteek tussen de Columbusstraat en de John Franklinstraat
2. variant 1 uitgebreid met een ingang van het schoolterrein aan de oostzijde van het schoolterrein

*Variant 1 heeft de verkeerskundige voorkeur, omdat daarmee de toekomstige verkeerssituatie het beste te voorspellen en daarmee te faciliteren is.*

### **Parkeren halen en brengen**

Op basis van de uitgangspunten zoals beschreven in paragraaf 3.2 moet zowel bij variant 1 als 2 het volgende aantal parkeerplaatsen voor het halen en brengen van de kinderen aanwezig zijn:

- basisschool: 20 parkeerplaatsen, met een minimum van 12 parkeerplaatsen indien de onder- en bovenbouw voor wat betreft begin- en eindtijd van de school worden gescheiden
- kindcentra: 13 parkeerplaatsen

De parkeerplaatsen ten behoeve van de basisschool kunnen ten dele worden gebruikt voor het halen en brengen bij de kindcentra. De openingstijden van de kindcentra zijn immers niet gelijk aan die van de basisscholen. Wij adviseren minimaal 13 parkeerplaatsen te realiseren, mits scheiding van de begin- en eindtijden van boven- en onderbouw plaatsvindt. Omdat dit niet met zekerheid kan worden gerealiseerd of in de toekomst kan worden gegarandeerd, adviseren wij uit te gaan van de aanleg van 20 parkeerplaatsen voor het halen en brengen van kinderen.

De haal- en brengparkeerplaatsen adviseren wij uit te voeren als langspaarkeervakken aan de zijde van de school. Hierdoor voorkomen we dat kinderen tussen en achter de auto's lopen of de straat moeten oversteken.

Direct aan de in-/uitgang adviseren wij een wachtruimte voor ouders te realiseren, voorzien van zitplaatsen, mogelijkheid tot schuilen en eenvoudig te gebruiken fietsparkeerplaatsen. Deze wachtruimte maakt fysiek geen onderdeel uit van de openbare ruimte en het speelterrein.

#### *Variant 1*

In variant 1 worden 10 parkeerplaatsen aan de noordzijde en 10 parkeerplaatsen aan de zuidzijde van de ingang gerealiseerd. Het verkeer verdeelt zich daardoor over de route Bosrand-John Franklinstraat-John Davisstraat en de Columbusstraat (heen en terug).

Voor de John Davisstraat en John Franklinstraat adviseren wij éénrichtingsverkeer in te stellen tegen de klok in, zodat het haal- en brengverkeer altijd aan de zijde van de langspaarkeervakken komt aanrijden. Kruisend autoverkeer wordt hiermee voorkomen. Zowel bij het parkeren in de haal- en brengparkeerplaatsen als op het kruispunt Bosrand-John Davisstraat in de route Bosrand » John Franklinstraat » John Davisstraat » Bosrand. Het éénrichtingsverkeer leidt niet tot meer verkeersbewegingen in de John Davisstraat en John Franklinstraat.

Door de ligging van deze parkeerplaatsen is het mogelijk het autoverkeer en fiets/voet verkeer van en naar de school te spreiden.



### *Variant 2*

De extra ingang van het schoolterrein aan de oostzijde wordt voorzien van parkeerplaatsen langs de Beringstraat. Deze straat is hiervoor gezien zijn breedte het meest geschikt. Daarnaast biedt deze tevens de mogelijkheid om te keren bij de al aanwezige keerlus ten zuiden van de scholenstrook en om de wijk van noord naar zuid (vice versa) door te rijden. Onduidelijk is hoeveel verkeer exact van deze ingang gebruik zal gaan maken. Uitgangspunt is dat 80% van het verkeer gebruik zal maken van de westelijke ingang(en). 4 langsparkerplaatsen is hiermee voldoende. Ons advies is deze langsparkerplaatsen aan te leggen aan de zijde van de scholenstrook, zodat kinderen niet hoeven over te steken.

Randvoorwaarde bij het bovenstaande is dat de kindcentra is te bereiken via alleen de westzijde of de west- en oostzijde. Indien alleen een ingang via de oostzijde dan zullen alle parkeerplaatsen voor de kindcentra (13) gerealiseerd moeten worden langs de Beringstraat.

Het is van belang dat de openbare ruimte in de scholenstrook zodanig wordt ingericht dat er geen looproute kan ontstaan vanuit de Vespuccistraat en Baffinstraat naar de schoolingang, om ongecontroleerd parkeren van gemotoriseerd haal- en brengverkeer te voorkomen.

### **Parkeren personeel**

Op basis van de uitgangspunten zoals beschreven in paragraaf 3.2 moet zowel bij variant 1 als 2 het volgende aantal parkeerplaatsen voor personeel aanwezig zijn:

- basisschool: minimaal 10 en maximaal 20 parkeerplaatsen
- kindcentra: minimaal 11 parkeerplaatsen en maximaal 15 parkeerplaatsen

Wij adviseren u 28 parkeerplaatsen te realiseren en daarbij ruimte te reserveren om uitbreiding van het personeelparkeren in de toekomst met 7 extra parkeerplaatsen mogelijk te houden. Zonder daarbij grote ingrepen te hoeven doen in groen, ruimtelijke of infrastructurele structuur.

Personeel parkeert voor langere tijd, accepteren daarom een langere loopafstand tussen parkeerplaats en school, en kunnen dus op grotere afstand van de school parkeren. Omdat het langparkeren betreft, kunnen hiervoor haakse parkeerplaatsen worden gebruikt.

### *Variant 1*

Realisatie van de personeelparkerplaatsen bij de haal- en brengparkeerplaatsen leidt tot een groot en stenig parkeerterrein. Wij adviseren u de personeel parkeerplaatsen te realiseren aan de oostzijde van de schoolstrook, langs de Beringstraat.

Omdat de schoolterrein ingang helemaal aan de andere zijde van de scholenstrook gelegen is, adviseren wij voor het personeel een achteringang te realiseren. Deze in-/uitgang mag alleen door personeel te gebruiken zijn. Zodra deze achteringang ook een mogelijkheid biedt voor kinderen en ouders, trekt dit ook haal- en brengverkeer aan.

### *Variant 2*

Omdat in deze variant langs de Beringstraat de haal- en brengparkeerplaatsen worden gerealiseerd, zijn de personeelsparkeerplaatsen daar niet mogelijk. Geadviseerd wordt deze te realiseren langs de Vespuccistraat. Om te voorkomen dat deze parkeerplaatsen worden gebruikt door gemotoriseerd haal- en brengverkeer, mag bij deze locatie geen ingang van het schoolterrein worden gerealiseerd. Personeel neemt de ingang aan de west of oostzijde.

### **Fietsparkeren**

Op basis van het locatieonderzoek komt 30% van de leerlingen met fiets. Op basis daarvan zijn minimaal 126 fietsparkeerplaatsen noodzakelijk. Dit is iets lager dan het minimum dat het CROW hiervoor in haar recente uitgave “leidraad fietsparkeren” aangeeft. Volgens deze uitgave zouden minimaal 147 fietsparkeerplaatsen aanwezig moeten zijn. Geadviseerd wordt daarom te rekenen met 150 fietsparkeerplaatsen.



---

Voor het personeel dient, op basis van de kengetallen van het CROW, rekening te worden gehouden met 17 fietsparkeerplaatsen voor de basisscholen. Voor kindcentra zijn geen kengetallen beschikbaar. Op basis van de verhouding arbeidsplaatsen tussen basisschool en kindcentra is geschat dat voor de kindcentra 7 fietsparkeerplaatsen noodzakelijk zijn.

Zowel de fietsparkeerplaatsen voor leerlingen als die voor het personeel dienen geschikt te zijn voor langparkeren en bij voorkeur overdekt te worden uitgevoerd.

Ouders halen en brengen hun kinderen ook met de fiets. Welk percentage van de fietsende kinderen zelfstandig fietsen of alleen gebracht worden op de fiets is niet bekend. Ook kent het CROW hiervoor geen kengetallen. Wij adviseren u ervan uit te gaan dat ongeveer de helft van de kinderen die met de fiets arriveert, door een ouder met de fiets worden gebracht of begeleidt. Dit zijn daarmee ongeveer 63 extra fietsers. Deze fietsers hebben een andere soort fietsparkeervoorziening nodig dan de lang parkerende leerlingen en personeel: geplaatst in de wachtruimte bij de schoolterrein ingang en zeer eenvoudig te gebruiken.

De kindcentra kennen geen extra vraag naar fietsparkeerplaatsen, aanvullend op die van de basisscholen. De kinderen die met de fiets naar de voor- en/of naschoolse opvang worden gebracht of komen, zijn meegerekend bij de vraag van de basisscholen. De kinderdagopvang en peuterspeelzaal kennen andere begin- en eindtijden dan de basisscholen. Op de momenten dat de kinderen daar naar toe gebracht worden of worden opgehaald, zijn de fietsparkeervoorzieningen van de basisscholen vrij en ruim voldoende voor het aantal fietsers voor de kindercentra.

#### **School-thuis-routes**

De school kent geen eenduidige school-thuis-routes. Kinderen verspreiden zich naar alle delen van de omliggende buurten. Door de in-/uitgang te concentreren aan de westzijde ontstaat de situatie dat voetgangers en fietsers niet de straat hoeven over te steken waar het halen en brengen plaatsvindt.

Voor kinderen die aan de andere zijde van de Willem Barentszweg wonen is in de huidige situatie een verhoogde VOP aanwezig om deze drukke straat over te steken. Wij adviseren deze in de toekomst te handhaven.

#### **Vrijliggend fietspad**

Aan de noordzijde van de scholenstrook is een groenstrook aanwezig, waarin een vrijliggend fietspad ligt. Wij adviseren dit fietspad richting het oosten door te trekken en vanuit daar langs de wachtruimte te leiden. Indien het gewenst is de fietsverbinding richting het zuiden door te trekken adviseren wij dit te doen via de noord en oostzijde van de school. Daarmee wordt ook voorkomen dat het doorgaande fietsverkeer langs de wachtruimte rijdt en daarmee onveilige situaties oplevert tussen doorgaand fietsverkeer en overstekende kinderen en ouders.

De doortrekking naar het oosten geeft tevens de mogelijkheid voor fietsers om ook de eventuele oostelijke ingang te rechtstreeks te bereiken.

