

Gemeente Peel en Maas
Eindrapportage

Verkeersonderzoek centrum Maasbree

Omdat we ons verplaatsen



adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Peel en Maas
Eindrapportage

Verkeersonderzoek centrum Maasbree

Datum	5 september 2011
Kenmerk	PEM001/Wgf/0004
Eerste versie	3 mei 2011

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Peel en Maas
Titel rapport	Verkeersonderzoek centrum Maasbree
Kenmerk	PEM001/Wgf/0004
Datum publicatie	5 september 2011
Projectteam opdrachtgever(s)	Mevrouw C. Meerbeek, de heer A. Blom
Projectteam Goudappel Coffeng	Mevrouw N. Korsten, de heer F. Wegewijs
Projectomschrijving	In Maasbree (gemeente Peel en Maas) wordt het 'Hart van Maasbree' ontwikkeld. Het Hart van Maasbree betreft een grote brede school, verschillende sport- en gemeenschapsvoorzieningen en verschillende woningen. Goudappel Coffeng heeft een check gedaan naar het aantal parkeer- en Kiss+Ride-plaatsen en de bedachte verkeersstructuur. Dat is gebeurd aan de hand van parkeerkengetallen. Dit onderzoek heeft geleid tot een aantal aanbevelingen ter verbetering.
Trefwoorden	Parkeren, schoolomgeving, fietsroutes, verkeersveiligheid

Inhoud	Pagina
1 Hoofdstuk	1
1.1 Inleiding	1
1.2 Planoverzicht	1
2 Verkeersstructuur	4
2.1 Inleiding	4
2.2 Analyse voorziene situatie	6
3 Parkeren	9
3.1 Autoparkeren	9
3.1.1 Uitgangspunten	9
3.1.2 Parkeervraag	10
3.1.3 Dubbelgebruik	10
3.1.4 Locaties en oplossing tekort	11
3.2 Kiss+Ride	13
3.2.1 Omvang	13
3.2.2 Locaties	14
3.3 Touringcar voor BSO	14
3.4 Fietsen	16
3.4.1 Parkeren	16
3.4.2 Fietsroutes	17
4 Inrichting	18
5 Beschrijving voorkeurssituatie	20
5.1 Aanbevelingen	20
5.2 Aandachtspunten	20
Bijlagen	
1 Parkeer- en Kiss+Ride-balans	
2 Plankaarten met Parkeeraanvraag en -aanbod	
3 Plankaarten met Parkeertekorten	

1

Hoofdstuk

1.1 Inleiding

In de gemeente Peel en Maas vindt op een inbreidingslocatie in het centrum van Maasbree een nieuwe ontwikkeling plaats. Een deel van het centrum wordt herontwikkeld. De openbare ruimte wordt opnieuw ingericht, het voormalig gemeentehuis wordt ontwikkeld en de nu aanwezige schoolgebouwen worden vervangen door nieuwbouw.

Gemeente Peel en Maas heeft Goudappel Coffeng gevraagd om een verkeersstudie uit te voeren, waarbij gefocust wordt op de verkeerscapaciteit, de wegenstructuur en het parkeren. Deze rapportage is resultaat van de studie. Goudappel heeft bij de analyse ook aandacht besteed aan verkeersveiligheid, omdat wij van mening zijn dat de genoemde zaken nimmer los daarvan kunnen worden gezien. In dit plangebied geldt dat eens te meer omdat sprake is van een schoolomgeving. Het verdient extra aandacht om kinderen te beschermen tegen potentieel onveilig verkeer.

1.2 Planoverzicht

In het Centrumplan (gemeente Peel en Maas, Hart voor Maasbree centrumvisie' is de visie op het gebied verwoord.

Figuur 1.1 geeft een overzicht van alle geplande ontwikkelingen.



Figuur 1.1: Overzichtskaat van het plangebied

Programma

Er worden in het plangebied 35 nieuwe woningen ontwikkeld. Ten westen van de school worden 6 woningen gerealiseerd. Ten zuiden van de school worden 16 woningen gerealiseerd. Bovenop de nieuwbouw worden 13 appartementen gerealiseerd (8 boven de school, 5 boven het voorzieningencluster).

Ten noorden van de school staan 26 appartementen. In de huidige situatie parkeren deze bewoners op het Kennedyplein. In de nieuwe situatie moeten zij echter aan de andere kant van het gebouw parkeren.

De school gaat ruimte bieden aan ruim 600 leerlingen. Daartoe worden 25 lokalen gerealiseerd. 7 lokalen voor de onderbouw en ieder 9 lokalen voor de midden- en de bovenbouw.

Er worden drie ruimtes voor de opvang van kinderen van 0 tot 2 jaar gerealiseerd en eveneens drie ruimtes voor peuteropvang (2 tot 4 jaar). Twee ruimtes worden gerealiseerd voor buitenschoolse opvang (BSO).

Ook worden er in het plangebied sport- en gemeenschapsvoorzieningen gerealiseerd. Voor sportvoorzieningen wordt 974 m² (bruto vloeroppervlak) gerealiseerd. Deze sportvoorzieningen staan voor de school ter beschikking, maar ook voor verschillende lokale verenigingen. De huidige sporthal ten noorden van het voorzieningengebied blijft ter beschikking voor de handbal- en volleybalclub. Voor gemeenschapsvoorzieningen wordt 1612 m² (bruto vloeroppervlak) gerealiseerd. De gemeenschapsvoorzieningen zijn bedoeld voor onder andere de carnavalsvereniging, de fanfare, het mannenkoor en de ouderen vereniging.

Verkeersstructuur

Het hele plangebied ligt in een 30 km/h-zone. De wegen zijn ook allemaal als zodanig ingericht. De aansluiting van 30 km/h-wegen op 50 km/h-wegen vindt overwegend plaats met inritconstructies.

Er zijn geen telcijfers van het gebied beschikbaar, maar wij schatten op basis van visuele waarnemingen en de expertise van de gemeentelijke verkeerskundige in dat de intensiteit van de wegen passend is bij een verblijfsgebied. Doorgaand verkeer wordt door de weginrichting vooral via de Dorpstraat, Kerkstraat, Achter de Hoven, Molenstraat en de Pastoor Leursstraat geleid. Het verkeer in het plangebied is daardoor voornamelijk bestemmingsverkeer.

2

Verkeersstructuur

2.1 Inleiding

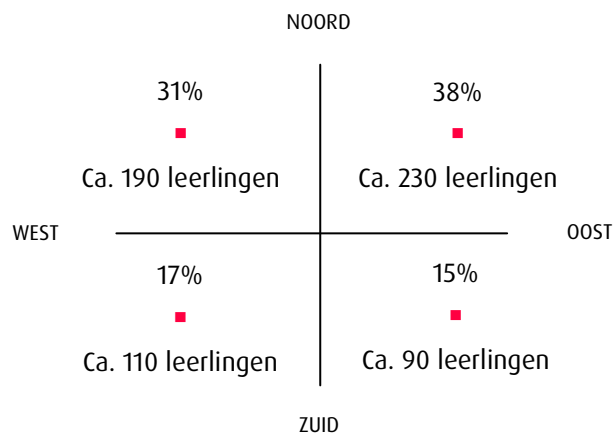
Goudappel Coffeng heeft de bestaande en de voorziene verkeersstructuur geanalyseerd. De analyse van de verkeersstructuur is gebaseerd op de plankaart, een schouw ter plaatse (tijdens een schoolspits), een gesprek met de projectleider en de verkeerskundige van de gemeente Peel en Maas en een gesprek met verkeersouders van de betreffende basisschool.

De algemene indruk van de verkeerssituatie is positief. In Maasbree is een duidelijke structuur van 30 km/h-wegen en 50 km/h-wegen. De school is gesitueerd in verblijfsgebied en bij nieuwbouw zijn er goede mogelijkheden om een verkeersveilige situatie te creëren. Wij hebben wel een aantal aandachtspunten.



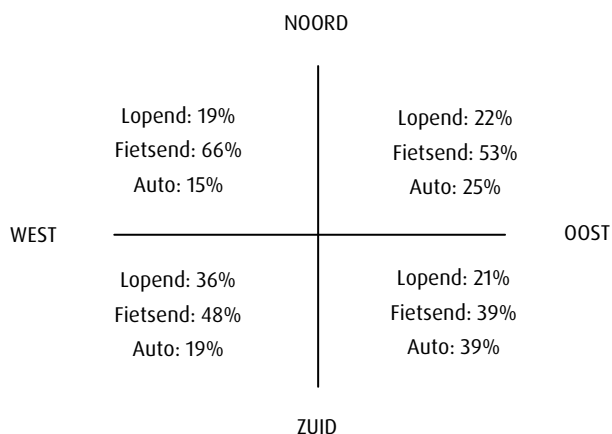
Figuur 2.1: Verkeersstructuur Maasbree

Begin 2011 is door de verkeerscommissie van basisschool De Violier een uitgebreide enquête gehouden naar het verkeersgedrag van (ouders van) leerlingen van de basisschool. Deze enquête had een hoge respons (bijna 70%) en geeft daarmee een goed beeld van de huidige herkomsten en wijze van verplaatsing. In de enquête is gevraagd uit welke richting de leerlingen komen. Onderstaande figuur geeft de resultaten van deze enquête:



Figuur 2.2: Herkomst van leerlingen basisschool De Violier Maasbree

In de enquête is tevens aandacht besteedt aan de wijze waarop leerlingen naar school komen, lopend, met de fiets of gebracht met de auto. Gemiddeld komen circa 23% van de leerlingen lopend, 54% van de leerlingen met de fiets en 23% van de leerlingen wordt gebracht met de auto. Onderstaande figuur geeft per richting de verdeling.

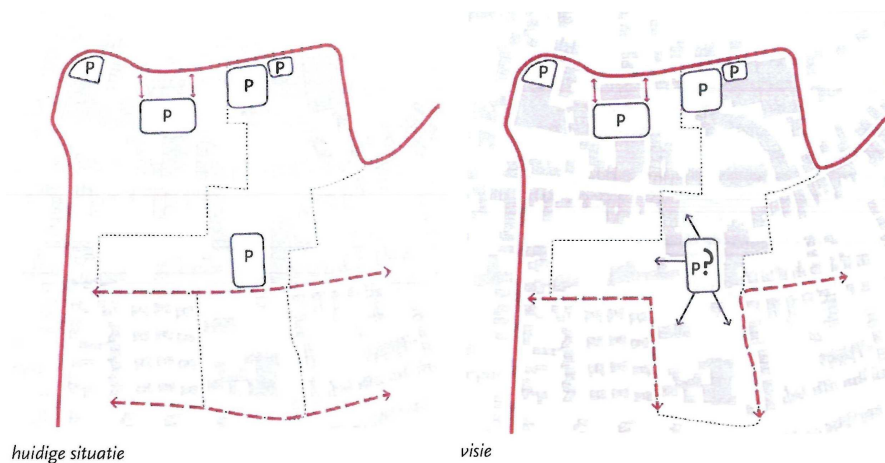


Figuur 2.3: Verplaatsingswijze van leerlingen basisschool Maasbree

In de huidige situatie zijn er met name problemen met parkerende voertuigen in Op de Kemp en met de locatie waar de bus (voor de BSO-leerlingen) halteert. De fietsroute van de Dorpstraat naar de bovenbouwlocatie wordt hierdoor als onveilig ervaren. De kinderen gaan daarom vaak fietsend vanaf het Kennedyplein over de stoep.

2.2 Analyse voorziene situatie

In figuur 2.4 is de huidige en de toekomstige verkeersstructuur van het plangebied weergegeven.



Figuur 2.4: Huidige en toekomstige verkeersstructuur plangebied

Het opvallendste verschil is dat de meest centraal gelegen weg, Op de Kemp, geknipt wordt, waardoor de routes van en naar de school veranderen. De knip van de Op de Kemp waarderen wij, bijzonder in het licht van de schoolomgeving. De Op de Kemp is in de huidige situatie een lange rechte weg. Ondanks de klinkerverharding en het smalle wegprofiel, nodigt dit mogelijk uit tot snelheden boven het wenselijk niveau. De knip leidt ons inziens niet tot een verslechterde bereikbaarheid. Door de aanwezigheid van de Dorpstraat en de Broekstraat, op korte afstand van en parallel aan Op de Kemp zorgen ervoor dat van langere reisafstanden geen sprake is. Doordat aan de Broekstraat woningen gerealiseerd worden, wordt een buffer gecreëerd tussen het schoolterrein en de 'ontsluitings'weg (die overigens ook tot het verblijfsgebied behoort).

De knip in Op de Kemp heeft echter als gevolg dat De Schout een andere verkeersfunctie krijgt. In de huidige situatie wordt deze weg uitsluitend voor (auto) ontsluiting van de aangelegen woningen en als toegang tot de school (voor met name voetgangers en fietsers) gebruikt. In de nieuwe situatie worden aan De Schout parkeerplaatsen en Kiss+Ride-plaatsen gerealiseerd en komt op de hoek De Schout – Op de Kemp de ontsluiting van een parkeerplaats voor circa 60 parkeerplaatsen. De straat wordt daardoor drukker, juist op die momenten dat rust vanwege uitgaande kinderen wenselijk is. Het is niet wenselijk in deze omgeving een schooluitgang te situeren. In het ontwerp van de basisschool dient hiermee rekening gehouden te worden.



Figuur 2.5: Huidig straatbeeld De Schout

Voor fietsers zien wij goede mogelijkheden. Zowel ten noorden als ten zuiden van de school kan een toegang voor fietsers gerealiseerd worden welke aan de school start of eindigt in een autovrije zone. Leerlingen komende vanuit de school, komen zo eerst in een rustig gebied terecht, waar zij zich voor kunnen bereiden op het verkeer. Dat is positief voor de verkeersveiligheid. Aandachtspunt is dat fietsenstallingen op het terrein van de school zo gerealiseerd worden dat de noordelijke en zuidelijke ingang voor fietsers automatisch logisch is.

3

Parkeren

3.1 Autoparkeren

3.1.1 Uitgangspunten

Om inzicht te krijgen in de behoefte aan parkeerplaatsen heeft een parkeerbalans voor de voorziene ontwikkelingen opgesteld. De basis hiervoor wordt gevormd door het Ruimtelijk-Functioneel Programma van Eisen dat op 28 juli 2010 door de stuurgroep MFA is vastgesteld. Omdat de gemeente geen eigen parkeernormen heeft, is gebruik gemaakt van de parkeerkengetallen die door het CROW zijn vastgesteld. Deze parkeerkengetallen geven een bandbreedte. Door de landelijke ligging, waardoor relatief weinig openbaar vervoer aanwezig is, is de bovengrens van deze bandbreedte aangehouden. Alleen voor de gemeenschapsvoorzieningen is naar ervaring van de gemeente de norm verlaagd van 4,5 naar 4 parkeerplaatsen per 100 m² BVO.

	benodigde parkeerplaatsen	per eenheid
woning (appartementen)	1,5	per woning
woning	1,7	per woning
zorg en opvang, peuteropvang	0,8	per arbeidsplaats
bso	1	per lokaal
basisschool	1	per lokaal
sportaccommodatie	2,5	per 100 m ² bvo
gemeenschapsvoorzieningen	4	per 100 m ² bvo

Tabel 3.1: Parkeerkengetallen

De parkeerbalans is ingedeeld in drie delen, de woningen, de school en de voorzieningen voor sport en gemeenschap. De ingevulde parkeerbalans is opgenomen in de bijlage.

3.1.2 Parkeervraag

Woningen

In totaal worden 35 nieuwe woningen gerealiseerd: 6 woningen ten westen van de school, 16 woningen ten zuiden van de school, 8 appartementen boven de Brede School en 5 appartementen boven het voorzieningencluster. Daarnaast zijn er 26 appartementen ten noorden van de school waarvan de bewoners op een andere locatie moeten gaan parkeren. Voor de appartementen is als norm 1,5 parkeerplaatsen per woning aangehouden. Op het drukste moment zijn voor de appartementen op het Kennedyplein 39 parkeerplaatsen nodig. Voor de appartementen boven de Brede School zijn dat er 12 en voor de appartementen boven het voorzieningencluster zijn dat er 8. Voor de andere woningen is als norm 1,7 parkeerplaatsen per woning aangehouden. Echter, hier wordt verondersteld dat iedere woning beschikt over een parkeerplaats op eigen terrein. Voor de woningen ten westen van de school zijn 4 openbare parkeerplaatsen nodig. Voor de woningen ten zuiden van de school zijn 11 openbare parkeerplaatsen nodig.

School

Voor de school betreft de benodigde parkeerplaatsen de plaatsen die nodig zijn voor personeel en bezoekers. Plaatsen die nodig zijn voor het halen en brengen van leerlingen door ouders zijn niet meegerekend. Die komen terug in het paragraaf 3.2. Er zijn twee parkeernomen aangehouden. Voor de opvang van baby's (0-2 jaar) en peuters (2-4 jaar) is uitgegaan van 0,8 parkeerplaatsen per arbeidsplaats (ieder 6 arbeidsplaatsen, ofwel twee begeleiders per lokaal). Voor de school en de buitenschoolse opvang is uitgegaan van 1 parkeerplaats per klaslokaal (in totaal 27 lokalen). In totaal zijn op het drukste moment 37 parkeerplaatsen nodig. Uitgangspunt bij de buitenschoolse opvang is dat daar ander personeel werkt dan op de basisschool. De overlap in het gebruik is echter beperkt.

Voorzieningen

Er is in totaal 974 m² (bruto vloeroppervlak) voor sportvoorzieningen en 1612 m² (bruto vloeroppervlak) voor gemeenschapsvoorzieningen voorzien. Voor de sportvoorzieningen zijn 2,5 parkeerplaatsen per 100 m² BVO nodig, voor de gemeenschapsvoorzieningen is dat 4. Totaal komt het aantal benodigde parkeerplaatsen daardoor uit op 89. Het grootste deel, 64 stuks, zijn nodig voor de gemeenschapsvoorzieningen. Deze maximale aantallen worden voor een groot deel veroorzaakt door de aanwezigheid (en het gebruik van) de grote zaal. De wekelijkse activiteiten kennen een lager gebruik waarbij de fanfare naar verwachting de maatgevende gebruiker zal zijn.

3.1.3 Dubbelgebruik

De genoemde aantallen parkeerplaatsen is de maximale behoefte van een functie op een piekmoment. Niet altijd zal er 100% bezetting zijn. De pieken van de drie categorieën vallen niet altijd samen. Daardoor is er de mogelijkheid tot dubbelgebruik. Parkeerplaatsen die overdag gebruikt worden door leraren van de school, kunnen in de avond gebruikt worden door bewoners van de woningen. Per saldo hoeven er minder parkeerplaatsen gerealiseerd te worden dan de som van de genoemde aantallen (199 parkeerplaatsen).

De piek van de woningen en van de voorzieningen ligt op doordeweekse avonden. De piek van de school ligt juist op werkdagen overdag en in de middag. Daarmee rekening houdende zijn op het totale piekmoment 163 parkeerplaatsen nodig. De aanwezigheidspercentages per dagdeel en de mate waarin dit doorwerkt op de totale vraag naar parkeerplaatsen is weergegeven in bijlage 1.

Om dubbelgebruik mogelijk te maken moet wel rekening gehouden worden met de locatie van de parkeerplaatsen. Wanneer loopafstanden te groot worden, ontstaat alsnog een parkeerprobleem.

3.1.4 Locaties en oplossing tekort

In de centrumvisie Hart voor Maasbree uit november 2010 wordt gesproken van 115 nieuwe parkeerplaatsen. Dit is aanmerkelijk minder dan uit de parkeerbalans uitgevoerd door Goudappel Coffeng komt (163)! Dat betekent dat binnen redelijke afstand aanvullende parkeercapaciteit aanwezig moet zijn of dat extra parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Het totale tekort voor het gehele plangebied bedraagt 48 plaatsen. Dit tekort manifesteert zich met name in de avonduren. Op een werkdagmiddag is het tekort kleiner (4 plaatsen). Deze tekorten zijn er alleen in de ideale situatie, wanneer maximaal gebruik gemaakt kan worden van dubbelgebruik. Is dit niet maximaal mogelijk, bijvoorbeeld door te grote loopafstanden, dan is het aantal extra te realiseren parkeerplaatsen groter.

Daarnaast is het de vraag of de nieuwe parkeerlocaties wel op de juiste plek liggen. Daartoe is de parkeervraag van de verschillende functies toegewezen aan bepaalde parkeerplaatsen. De drie maatgevende perioden, maandag t/m vrijdag ochtend, middag en avond, zijn daartoe gebruikt. In bijlage 2 is deze toewijzing op kaart weergegeven.

Ochtend

Op de meest westelijk gelegen parkeerplaats zijn 61 plaatsen ingetekend. Vanuit de appartementen aan het Kennedyplein is er een vraag naar 20 plaatsen, van de appartementen boven de school naar 6 plaatsen, van de school zelf naar 37 plaatsen en van de zes nieuwe woningen naar 2 plaatsen. Met een totale vraag naar 65 plaatsen, is er een tekort van 4 plaatsen.

Voor de meest zuidelijk gelegen nieuwe woningen zijn helemaal geen openbare parkeerplaatsen voorzien. Er is een vraag naar 6 plaatsen. Bij de uitwerking van het deelplan wonen dient nadrukkelijk aandacht besteed te worden aan de parkeerbehoefte en -oplossing voor de woningen. Wordt niet voorzien in voldoende privé- en openbaar parkeren dan zal dit resulteren in straatparkeren. De inrichting van de straat leent zich daar (op dit moment) niet voor, zeker niet in een schoolomgeving waar een overzichtelijk straatbeeld wenselijk is.

Aan de Bijendonk staan vier woningen die nu gebruik maken van de parkeerplaatsen tegenover hun woning. Deze parkeerplaatsen zijn voorzien als Kiss+Ride-plaatsen. Er is vraag naar drie plaatsen, waardoor 9 plaatsen voor Kiss+Ride beschikbaar blijven.

Voor de gemeenschapsvoorzieningen, de sportvoorzieningen en de aldaar te realiseren appartementen zijn geen specifieke parkeerplaatsen voorzien. Er is in de ochtend volgens de berekening vraag naar 18 plaatsen (4 voor de appartementen, 14 voor de voorzieningen). Tijdens de schooltijden is het gebruik van de sportzaal gekoppeld aan de school. Behalve voor de beheerder zijn geen extra parkeerplaatsen noodzakelijk. De parkeerders van de gemeenschapsvoorziening kunnen gebruik maken van het Kennedyplein. Blijft over een tekort van 4 parkeerplaatsen voor de bewoners van de appartementen.

Middag

Op de meest westelijk gelegen parkeerplaats stijgt de vraag naar 70 plaatsen. Het tekort groeit naar 9 plaatsen. Dit is niet door middel van dubbelgebruik elders op te lossen.

Voor de meest zuidelijk gelegen woningen stijgt de vraag naar 7 plaatsen, maar deze zijn niet voorzien (zie opmerking bij de ochtend).

Aan de Bijendonk stijgt de vraag voor bewonersparkeren naar 4, waardoor 8 parkeerplaatsen beschikbaar blijven voor Kiss+Ride.

Voor de gemeenschapsvoorzieningen groeit de vraag tot 26 parkeerplaatsen. Voor de sportvoorzieningen groeit de vraag tot 12 parkeerplaatsen. Voor de appartementen aldaar groeit de vraag tot 5 parkeerplaatsen. Deze zijn niet voorzien. Het totaaltekort bedraagt 43 plaatsen.

De sportvoorzieningen worden tijdens schooltijden door de school gebruikt. Het hier bedoelde gebruik start pas na de schooltijden.

Avond

In de avond vervalt de gehele vraag naar parkeerplaatsen van de school. Op de meest westelijk gelegen parkeerplaats blijft voor de woningen een totale vraag naar 55 plaatsen over. Er is een restcapaciteit van 6 plaatsen.

Aan de Bijendonk neemt de vraag voor bewonersparkeren toe tot 7. Omdat er in de avond geen vraag meer is voor Kiss+Ride is er een restcapaciteit van 5 plaatsen.

Voor de meest zuidelijk gelegen woningen neemt de vraag toe tot 11 plaatsen, die niet zijn voorzien. Dat is een nadere opgave bij de planuitwerking. In de avond kunnen hiervoor eventueel de parkeerplaatsen aan De Schout en aan de Bijendonk beschikbaar worden gesteld, maar dat lost overdag geen problemen op.

Voor de gemeenschapsvoorzieningen en de sportvoorzieningen stijgt de vraag tot het maximum, 89 parkeerplaatsen. Dat zijn 24 parkeerplaatsen voor de sportvoorzieningen en 64 parkeerplaatsen voor de gemeenschapsvoorzieningen. De vraag naar parkeren voor de appartementen aldaar stijgt naar 8.

Tekort

Een deel van het tekort kan opgelost worden door op zoek te gaan naar mogelijkheden voor dubbelgebruik in en rondom het plangebied. De grootste parkeerdruk wordt

veroorzaakt door de gemeenschapsvoorzieningen en met name in de avonduren. De parkeerplaatsen aan het Kennedyplein zijn bedoeld voor bezoekers van het centrum (kort parkeren) en worden derhalve voornamelijk overdag gebruikt. Ook de Kiss+Ride-plaatsen zijn in de avond vrij. Deze plaatsen kunnen in de avond beschikbaar worden gesteld voor de bezoekers van de gemeenschapsvoorzieningen. Er blijft aldaar een tekort van 51 plaatsen bestaan.

Voor het overige tekort zal gezocht moeten worden naar aanvullende parkeercapaciteit. Voor de parkeerplaatsen die wenselijk zijn voor de sport- en gemeenschapsvoorzieningen kunnen mogelijk de parkeerplaatsen aan de Achter de Hoven, nabij Cafe D'n Adelaar, daartoe gebruikt worden. Of deze geschikt zijn en voldoende capaciteit hebben om de parkeerbehoefte van het voorzieningencluster op te vangen kunnen wij niet beoordelen omdat wij geen parkeercheck van het gehele centrum hebben gemaakt. Omdat het gebied zich in het centrum van Maasbree bevindt vinden wij voor dit type voorzieningen de loopafstand acceptabel, waarbij wel rekening gehouden moet worden met enkele plaatsen voor mindervaliden dichtbij gemeenschapsvoorzieningen (minimaal 2% van het totaal aantal (benodigde) parkeerplaatsen, met een minimum van 1). Voor de appartementen boven de MFA zijn 8 parkeerplaatsen nabij wenselijk.

Op de meest westelijk gelegen parkeerplaats is het wenselijk 9 extra parkeerplaatsen te realiseren. Het tekort dat zich hier overdag manifesteert, kan niet met dubbelgebruik opgelost worden.

Voor de meest zuidelijk gelegen woningen is het wenselijk 11 (openbare) parkeerplaatsen te realiseren.

Op basis van de voorgaande analyse kan geconcludeerd worden dat het plan nog niet adequaat voorziet in de parkeervraag die de (nieuwe) voorzieningen oproepen. Bij maximaal dubbelgebruik zou het tekort 48 plaatsen bedragen. Maximaal dubbelgebruik is door de afstanden en de ligging echter niet mogelijk. In bijlage 3 zijn van de middag- en avondperiode de tekorten in beeld gebracht.

3.2 Kiss+Ride

3.2.1 Omvang

Rond basisscholen is altijd een intensieve menging van snel en langzaam verkeer. De verkeerspiek is hevig, maar kort: twee tot drie keer per dag een kwartier. Het halen en brengen van kinderen is daarbij meestal de grootste veroorzaker van verkeersproblemen. Een deel van de basisschoolleerlingen worden per auto naar school gebracht. Soms omdat ouders het onveilig vinden om hun kroost zelfstandig te laten lopen of fietsen, soms omdat ouders het gemakkelijk vinden om op weg naar het werk hun kinderen af te zetten. Om het brengen en het halen te faciliteren zijn Kiss+Ride-plaatsen nodig.

Vergelijkbaar met de parkeerbalans is een Kiss+Ride-balans uitgevoerd. Daarbij zijn de aantallen leerlingen als uitgangspunt genomen, waarbij onderscheid gemaakt is tussen de jongere leerlingen (peuterspeelzaal, kinderdagverblijf en groep 1 en 2) en de oudere

leerlingen (groep 3 t/m 8), omdat de jongere leerlingen meer per auto worden gebracht dan de oudere leerlingen. De oudere leerlingen immers leren ook zelf te fietsen, zij hij in den beginne nog onder begeleiding. Ook is rekening gehouden met een reductiefactor omdat er meerdere kinderen per auto gebracht kunnen worden.

De Kiss+Ride-balans is tweemaal ingevoerd. Eenmaal met standaardnormen voor het halen en brengen van leerlingen en eenmaal met de percentages van het halen en brengen van leerlingen die naar voren zijn genomen uit de enquête (met het verschil dat dit percentage is verhoogd voor de jongere leerlingen en verlaagd voor de oudere leerlingen, waarbij het gemiddelde voor de gehele school hetzelfde is gebleven). Vanuit de standaardnormen is er vraag naar 56 Kiss+Ride-plaatsen. Echter, in Maasbree worden minder leerlingen dan standaard per auto gebracht. Voor Maasbree specifiek is er vraag naar 42 Kiss+Ride-plaatsen.

3.2.2 Locaties

In de Centrumvisie Hart voor Maasbree uit november 2010 zijn 33 Kiss+Ride-plaatsen opgenomen. Deze bevinden zich aan de Bijendonk (12) en De Schout (21). Overigens zijn bij de Bijendonk niet alle plaatsen beschikbaar voor Kiss+Ride omdat hier ook bewoners parkeren. Circa 8 plaatsen blijven over. Daarnaast voorzien wij dat niet alle plaatsen aan De Schout gerealiseerd kunnen worden, wanneer hier een toegang tot de school gerealiseerd wordt. Geadviseerd wordt om de toegangen elders te maken.

Binnen het huidige breng-en-haalpatroon zijn 42 plaatsen voor Kiss+Ride nodig. Aan de Schout liggen 21 Kiss+Ride-plaatsen voor de onderbouw. Dat is voldoende. Aan de Bijendonk liggen onvoldoende parkeerplaatsen, waarvan er ook nog een deel gebruikt zal worden voor bewonersparkeren. Het aantal plaatsen kan uitgebreid worden met circa 10 wanneer de parkeerstrook met haaksparkeren in zuidelijke richting wordt uitgebreid.

In de planvorming missen wij de mogelijkheid voor Kiss+Ride aan de noordzijde van de school, bijvoorbeeld aan de Dorpstraat. Door de knip in de Op de Kemp is de Dorpstraat een logische Kiss+Ride-plaats voor een deel van de inwoners. Wij adviseren de parkeerplaatsen op het Kennedyplein open te stellen voor Kiss+Ride. Dat kan in het regime van kort parkeren. In de ochtend voorzien wij daar geen problemen, omdat het aantal bezoekers voor het centrum dan nog beperkt is. In de middag echter kan hier een (te) grote vraag naar plaatsen ontstaan.

Wanneer er meer duidelijkheid is over de indeling van het gebouw kan nauwkeuriger bepaald worden waar de Kiss+Ride-plaatsen voor kinderdagverblijf en peuterspeelzaal gesitueerd moeten worden.

3.3 Touringcar voor BSO

De buitenschoolse opvang voor bovenbouwleerlingen bevindt zich niet in het plangebied. Deze leerlingen worden na schooltijd door een bus naar de BSO gebracht. Deze bus stopt nu op de Op de Kemp. Door de knip van deze straat komt deze mogelijkheid te vervallen.

Belangrijk is om te weten dat de bus gedurende circa een half uur aanwezig is. De bus komt al aanrijden voor uitgaan van de school en rijdt pas weg als alle leerlingen zijn ingestapt. Dat is positief voor de verkeersveiligheid, want dit grote voertuig staat stil tijdens de grootste drukte. Voor de stopplaats is dit echter wel van belang, omdat deze stilstandduur wel voor extra overlast kan zorgen.

Er zijn drie locaties bedacht waar de touringcar mogelijk kan halteren. Deze locaties zijn weergegeven op onderstaande kaart.



Figuur 3.1: Plankaart met mogelijke halteplaatsen voor BSO-touringcar

Locatie A bevindt zich aan Op de Kemp. Kinderen hoeven geen wegen over te steken om bij de bus te komen. Deze locatie geschikt, met een belangrijke kanttekening. Er is ruimte voor de bus om stil te staan, zonder inritten te blokkeren. Echter staat de bus dan stil voor een woning. Dat kan tot weerstand van de bewoners leiden. Ook verdient het geen aanbeveling om de bus zodanig dicht bij een bocht te zetten.

Locatie B ligt in het verlengde van Op de Kemp. Deze locatie is wel geschikt, maar heeft een nadrukkelijk nadeel. De bus moet ofwel bij aankomst ofwel bij vertrek achteruit rijden. Een buschauffeur heeft bij achteruitrijden minder zicht. Dit kan dus tot onveilige situaties leiden. Daarnaast staat de bus op die wijze midden in een logische toegangsroute van de basisschool, waardoor deze toegang onoverzichtelijk wordt.

Locatie C ligt aan de Bijendonk. Aan deze locatie zien wij geen zwaarwegende nadelen. Omdat er aan de Bijendonk parkeerplaatsen en nieuwe woningen (waarschijnlijk met inritten) voorzien zijn, moet de bushalte flink naar het zuiden schuiven. Daar is een lang stuk trottoir, dat bovendien 1,50 tot 2,10 meter breed is, waar bussen probleemloos enige tijd aan stil kunnen staan. De rijbaan heeft daar een breedte van 4,90 meter. Een bus heeft een breedte van circa 2,60 meter. Daarmee blijft circa 2,30 meter over voor overig verkeer. Gewone auto's kunnen passeren, mits voorzichtig en mits er een parkeerverbod aan de overzijde van de straat wordt ingesteld. Om passeren voor bredere voertuigen mogelijk te maken is aan de overzijde van de rijbaan een overrijdbare strook wenselijk. De ruimte is hiervoor aanwezig.

Een nadeel kan zijn de loopafstand van de school tot de bus. Wij vinden deze met 150 meter echter meer dan acceptabel. In het bijzonder omdat maar een kort stuk aan de weg gelopen moet worden. De zuidelijke ingang van de school kan gebruikt worden.

Wij hebben ook gekeken naar andere mogelijke locaties, maar achten deze minder geschikt dan de drie genoemde. De Dorpstraat achten wij te ver van het schoolterrein. Het westelijke deel van de Op de Kemp en De Schout willen wij niet belasten met een touringcar, omdat hier het parkeren en de ontsluiting van de school al een grote druk legt op de infrastructuur en de omgeving. Aan de Broekstraat worden eveneens nieuwe woningen gerealiseerd, waarschijnlijk met eigen inritten. Tussen deze inritten is onvoldoende ruimte voor een halte voor een touringcar.

Voor de locatie willen wij in ieder geval benadrukken dat het wenselijk is om de bus altijd aan de schoolzijde van de weg te laten halteren, waarbij de bus met de rechterzijde aan het trottoir staat. Op die wijzen hoeven de kinderen niet eerst de straat op te gaan of over te steken om in te kunnen stappen.

3.4 Fietsen

3.4.1 Parkeren

In hoofdstuk 2 hebben wij geconstateerd dat de voorgestelde verkeersstructuur mogelijkheden biedt om aan de noordkant en de zuidkant van de school een ingang te maken in een verkeersluwe omgeving. Dat is bijzonder positief voor fietsende kinderen omdat het een positieve bijdrage heeft voor de verkeersveiligheid. Om de leerlingen als het ware naar deze ingangen te 'lokken' is het wenselijk om nabij deze ingangen de fietsenstallingen te realiseren.

Uitgaande van het huidige aantal fietsende leerlingen is in totaal 334 stallingen wenselijk. Wij adviseren dit op te hogen met minimaal 10%, om fluctuaties in de vraag op te kunnen vangen. Kijkend naar het aantal leerlingen dat uit het zuiden komt, zijn bij de zuidelijke schoolingang minimaal 93 plaatsen wenselijk. Kijkend naar het aantal leerlingen dat uit het noorden komt, zijn bij de noordelijke schoolingang minimaal 275 plaatsen wenselijk.

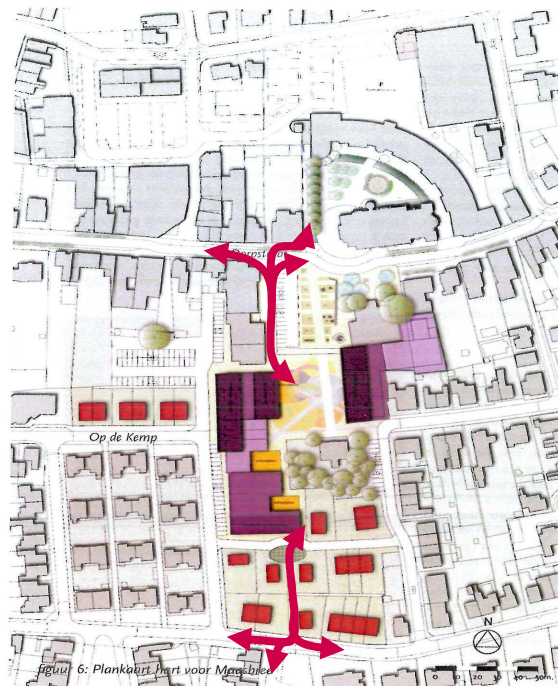
Daarnaast zijn ook plaatsen wenselijk waar halen- en brengende ouders hun fiets een korte tijd neer kunnen zetten. Deze zijn bij voorkeur nabij de ingangen gelegen. Een stalling is niet nodig, omdat het fietsen er slechts kort staan.

In de verdere uitwerking van het plan dient aandacht besteed te worden aan fiets-stallingsvoorzieningen voor de sport- en gemeenschapsvoorzieningen.

3.4.2 Fietsroutes

Op basis van de enquête die een representatief beeld schetst komen wij tot twee gewenste fietsroutes. Door het concentreren van de fietsers op een noordelijk en een zuidelijk punt, zullen de meeste fietsers van en naar school ook gebruik maken van een select aantal wegen. Aan de zuidkant zijn dat de Broekstraat en Op D'Eijnde. Aan de noordkant is dat de route via de Dorpstraat. Deze routes mijden in het algemeen de drukke gevaarpunten en bieden een relatief veilige route naar school.

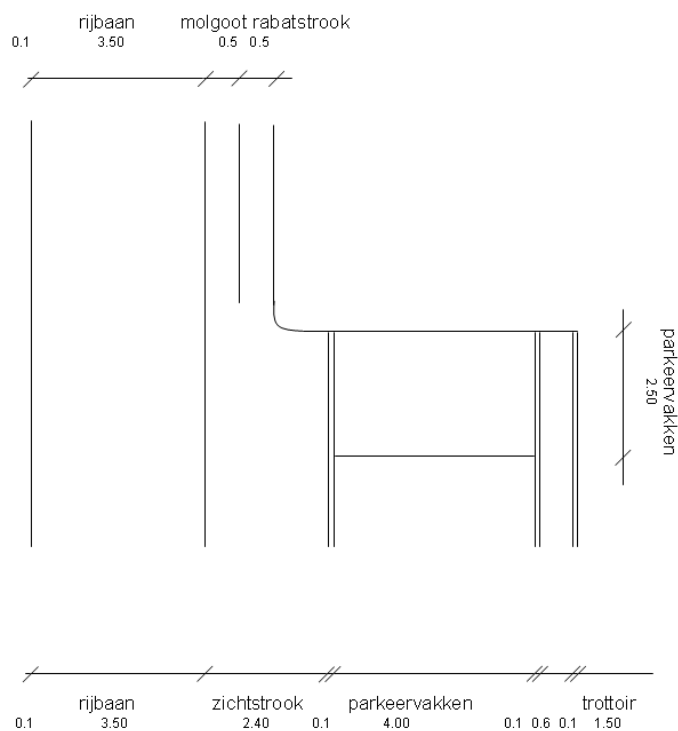
Het gebruik van deze routes moet daartoe gestimuleerd worden. Dat kan door de ligging van de fietsenstallingen, maar ook door de locatie van de ingangen van de school. Ook regelmatige communicatie over de gewenste routes kan een positieve bijdrage leveren. Wij willen benadrukken dat de verkeersveiligheid in een schoolomgeving continue aandacht verdient. Zeker in de eerste periode na realisatie van het nieuwe schoolgebouw is extra alertheid wenselijk.



Figuur 3.2: Voorkeursfietsroutes rondom het plangebied

Inrichting

De Schout krijgt in de nieuwe situatie een geheel andere inrichting. Van smalle oprijlaan gaat deze weg naar een straat met haaks parkeren. Onderstaande figuur geeft het dwarsprofiel dat voor een dergelijke weg nodig is. Dit dwarsprofiel is ook wenselijk voor de Bijendonk, ter hoogte van de haakse parkeerplaatsen.



Figuur 4.1: Principedwarsprofiel weg met haaks parkeren in schoolomgeving

Twee zaken in dit dwarsprofiel zijn extra belangrijk. Ten eerste dat tussen de erfgrans van de school en de parkeerplaatsen een trottoir van minimaal 1,5 meter breed wordt aangelegd. Zonder dit trottoir moeten kinderen achter de auto's lopen, wat onveilig is. Ten tweede dat er tussen de rijbaan en de straatzijde van de parkeerplaats een vrije strook wordt aangelegd. Geparkeerde auto's kunnen op die wijze voor zij de rijbaan oprijden eerst een stukje achteruit rijden, waardoor zij beter zicht hebben op de rijbaan. Een voorbeeld van een dergelijke inrichting is gegeven in figuur 4.2.



Figuur 4.2: Voorbeeld weginrichting (Torenmuur Houten)

Wanneer de BSO-bus aan de Bijendonk gaat halteren is het noodzakelijk de aansluiting op de Broekstraat iets te verruimen om te voorkomen dat de bus trottoirbanden stuk zal rijden.

5

Beschrijving voorkeursituatie

5.1 Aanbevelingen

In de tekst doen wij verschillende aanbevelingen om de verkeerssituatie in het plangebied te verbeteren. Hieronder is een overzicht van de belangrijkste aanbevelingen opgenomen:

- Fietsenstalling nabij noordelijke en zuidelijke ingang:
 - noordelijk ca. 275 stallingen;
 - zuidelijk ca. 100 stallingen.
- BSO-bus laten halteren aan het zuidelijke deel van de Bijendonk, de inrichting en kruispunten aanpassen om passeren van (grotere) voertuigen mogelijk te maken.
- In de planuitwerking van het stedenbouwkundig programma nadrukkelijk uitwerking geven aan de benodigde parkeervoorzieningen. Het momenteel geprojecteerde aantal parkeerplaatsen is onvoldoende en leidt tot problemen.
- Wegprofiel De Schout aanpassen aan nieuw gebruik (daarbij komen mogelijk enkele Kiss+Ride-plaatsen te vervallen).
- Gedurende het verdere planproces regelmatig parkeercheck uitvoeren om de parkeerbalans in het gebied kloppend te maken en houden.

5.2 Aandachtspunten

Aanvullend geven wij nog een aantal aandachtspunten ter overweging.

In de huidige situatie is voor de Op de Kemp met ouders afgesproken dat zij deze weg voor auto's als eenrichtingsverkeer zien. Een wettelijk eenrichtingsregime wordt als te ingrijpend ervaren, met name vanwege de korte tijd dat leerlingen aankomen of vertrekken. Dergelijke afspraken kunnen in de nieuwe situatie ook voor De Schout en de Bijendonk gemaakt kunnen worden. Daarbij is het i.v.m. de BSO-bus voor de Bijendonk wenselijk het verkeer in westelijke en zuidelijke richting te laten rijden, zodat de bus aan de juiste zijde van de weg kan halteren.

Verder adviseren wij om de parkeerplaats westelijk in het plangebied alleen toegankelijk te maken voor leerkrachten en bewoners, bijvoorbeeld door bebording of middels afspraken. Dit voorkomt dat tijdens haal- en brengperiodes op de ingang van het terrein veel verkeersbewegingen plaatsvinden. Aanvullend kan overwogen worden om de ingang van de parkeerplaats naar het westen te verplaatsen, opdat er geen T-splitsing ontstaat. Daardoor ontstaat een rustiger straatbeeld. Nadeel is echter dat de toegang dan tussen twee woningen in komt te liggen.

Bijlage 1

Parkeer- en Kiss+Ride-balans

Project:	PEM001
Gemeente:	Peel en Maas (weinig stedelijk)
Sectienummer:	

= invullen

= kencijfers

Parkeerbalans																								
	Benodigde parkeerpl. per 100 m2 BVO	Benodigde parkeerpl.per leslokaal)	Benodigde parkeerpl. per arb.pl.	Benodigde parkeerpl. per woning	m2 BVO	leslokalen	Aant. arb. plaatsen	Aantal woningen	Tot. aant. ppl.	Aanwezigheidspercentages							Aanwezigheid							
										werkdag			koop avond	Zaterdag		zonda gmidd ag	werkdag			koop avond	Zaterdag		zondag middag	
										overdag	middag	avond		middag	avond		overdag	middag	avond		middag	avond		
cursief = specifiek aangevulde norm																								
Voorziening																								
Woningen																								
Woning, prijs midden.	nvt	nvt	nvt	1,5				26	39	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%	20	23	39	23	27	23	27	
Woning, prijs midden.	nvt	nvt	nvt	1,5				8	12	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%	6	7	12	7	8	7	8	
Woning, prijs midden.	nvt	nvt	nvt	1,5				5	7,5	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%	4	5	8	5	5	5	5	
Woning met eigen ppl.zonder garage	nvt	nvt	nvt	1,7				16	27,2	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%	6	7	11	10	7	7	8	
Woning met eigen ppl. zonder garage	nvt	nvt	nvt	1,7				6	10,2	50%	60%	100%	90%	60%	60%	70%	2	3	4	4	3	3	3	
Subtotaal																		37	44	74	49	50	44	52
Brede school																								
zorg en opvang (0-2 jr.)			0,8	nvt			6		4,8	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	5	5	0	0	0	0	0	
Peuteropvang (2-4)			0,8	nvt			6		4,8	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	5	5	0	0	0	0	0	
Onderbouw		1		nvt			7		7	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	7	7	0	0	0	0	0	
Middenbouw		1		nvt			9		9	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	9	9	0	0	0	0	0	
Bovenbouw		1		nvt			9		9	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	9	9	0	0	0	0	0	
BSO		1	0,8	nvt			2		2	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	2	2	0	0	0	0	0	
Subtotaal																		37	37	0	0	0	0	
Voorzieningen																								
Sportaccommodatie	2,5			nvt	974				24,35	30%	50%	100%	90%	100%	90%	85%	7	12	24	22	24	22	21	
Gemeenschapsvoorziening	4			nvt	1612				64,48	10%	40%	100%	100%	60%	90%	25%	6	26	64	64	39	58	16	
Subtotaal																		14	38	89	86	63	80	37
Totaal																		87	119	163	135	113	124	89

Noodzakelijk aantal parkeerplaatsen woningen	74
Noodzakelijk aantal parkeerplaatsen voorzieningen	89
Noodzakelijk aantal parkeerplaatsen totaal	163

Project:	Bredeschool Maasbree
Gemeente:	Peel en Maas
Sectionummer:	
Stedelijkheidsgraad:	4
Stedelijke zone:	1

 = invullen

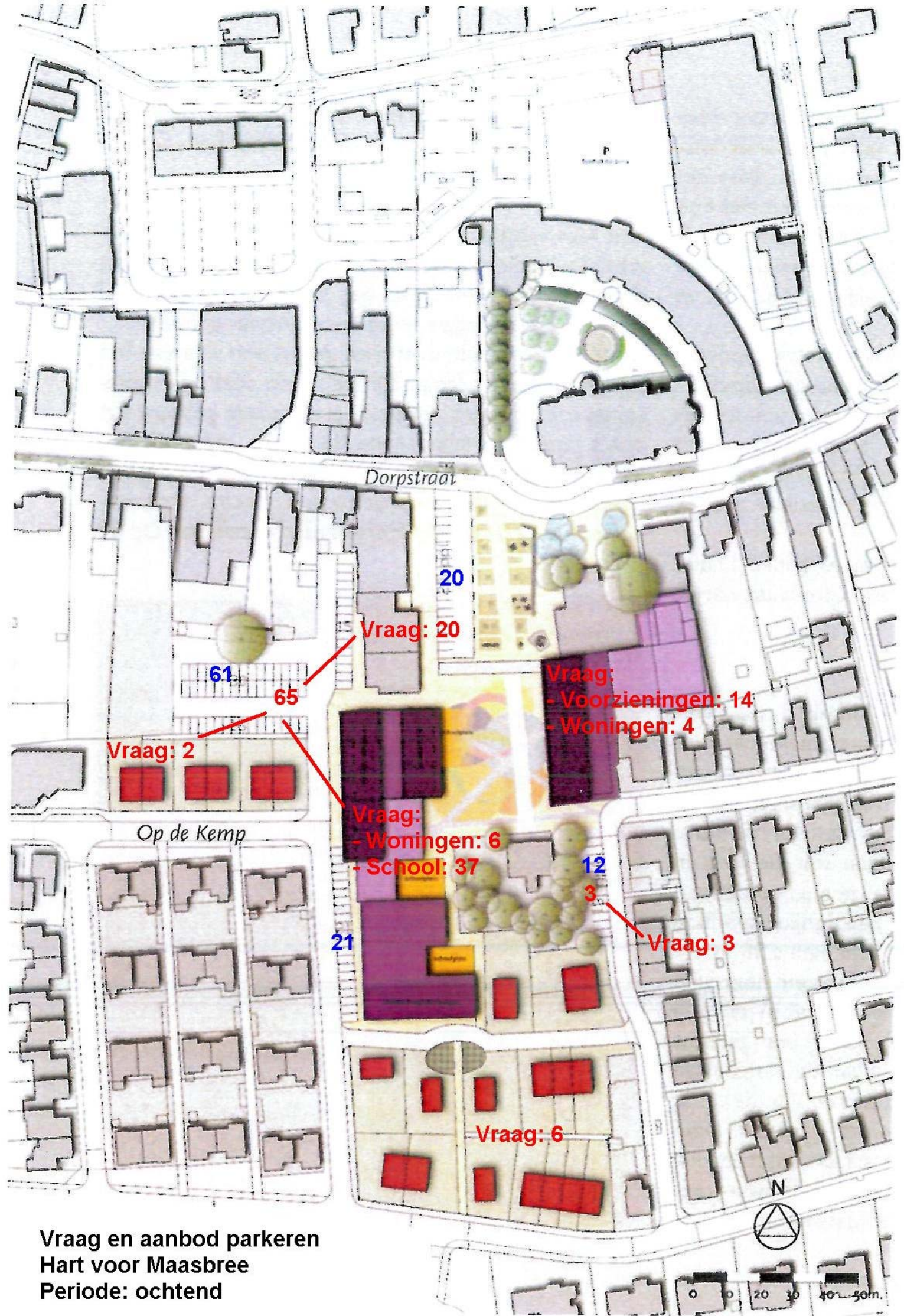
adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

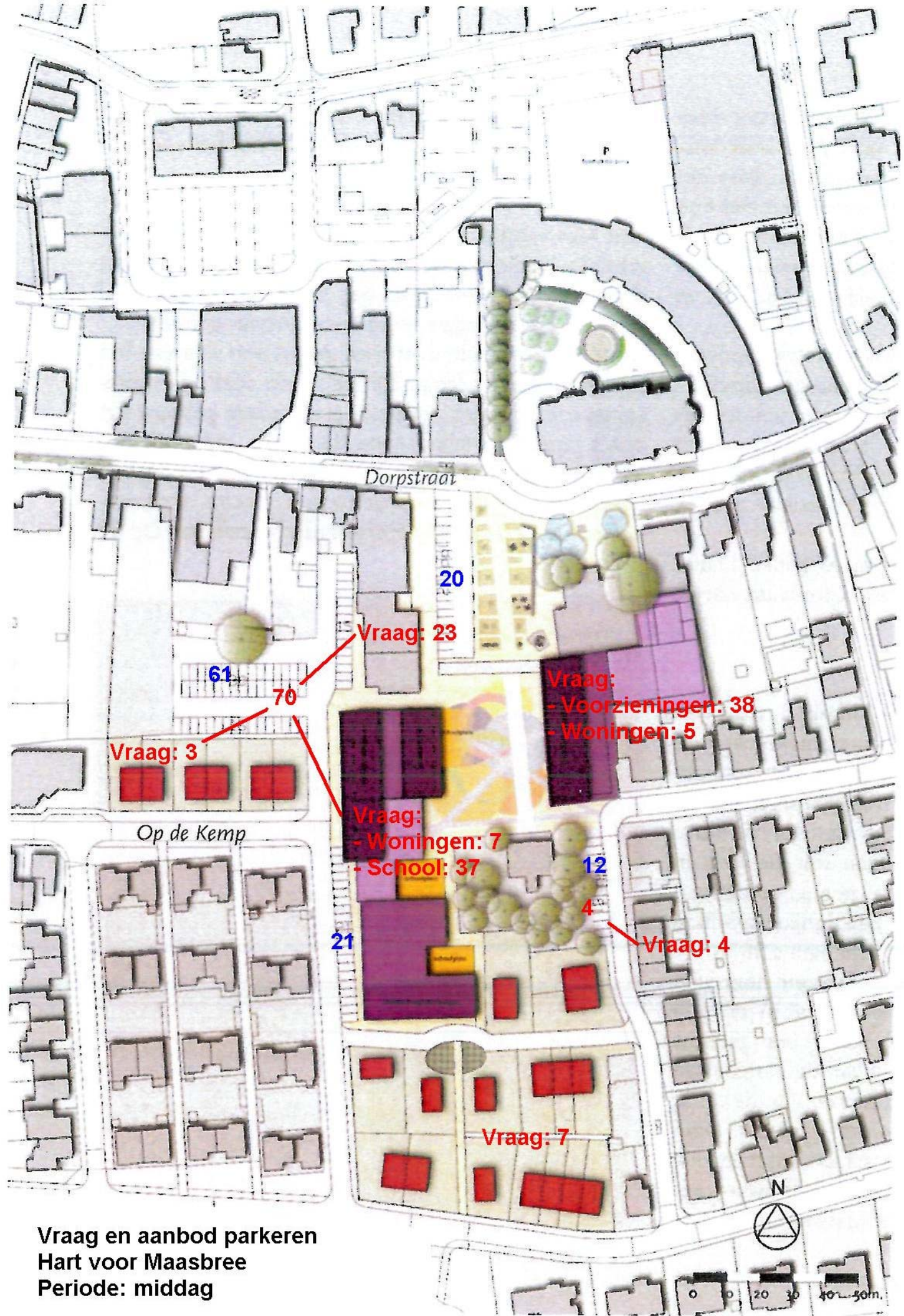
<i>Kiss en ride</i>					
	Aantal leerlingen	Percentage met auto gebracht	Factor parkeerduur	Reductiefactor aantal kinderen per auto	Noodzakelijk aantal Kiss & ride plaatsen
Groep 1 en 2	174	25%	0,5	0,75	16,3
Groep 3 t/m 8	446	20%	0,25	0,85	19,0
Kinderdagverblijf	33	25%	0,5	0,75	3,1
Peuterspeelzaal	42	25%	0,5	0,75	3,9
Buitenschoolse opvang		20%	0,25	0,75	0,0
					42,3

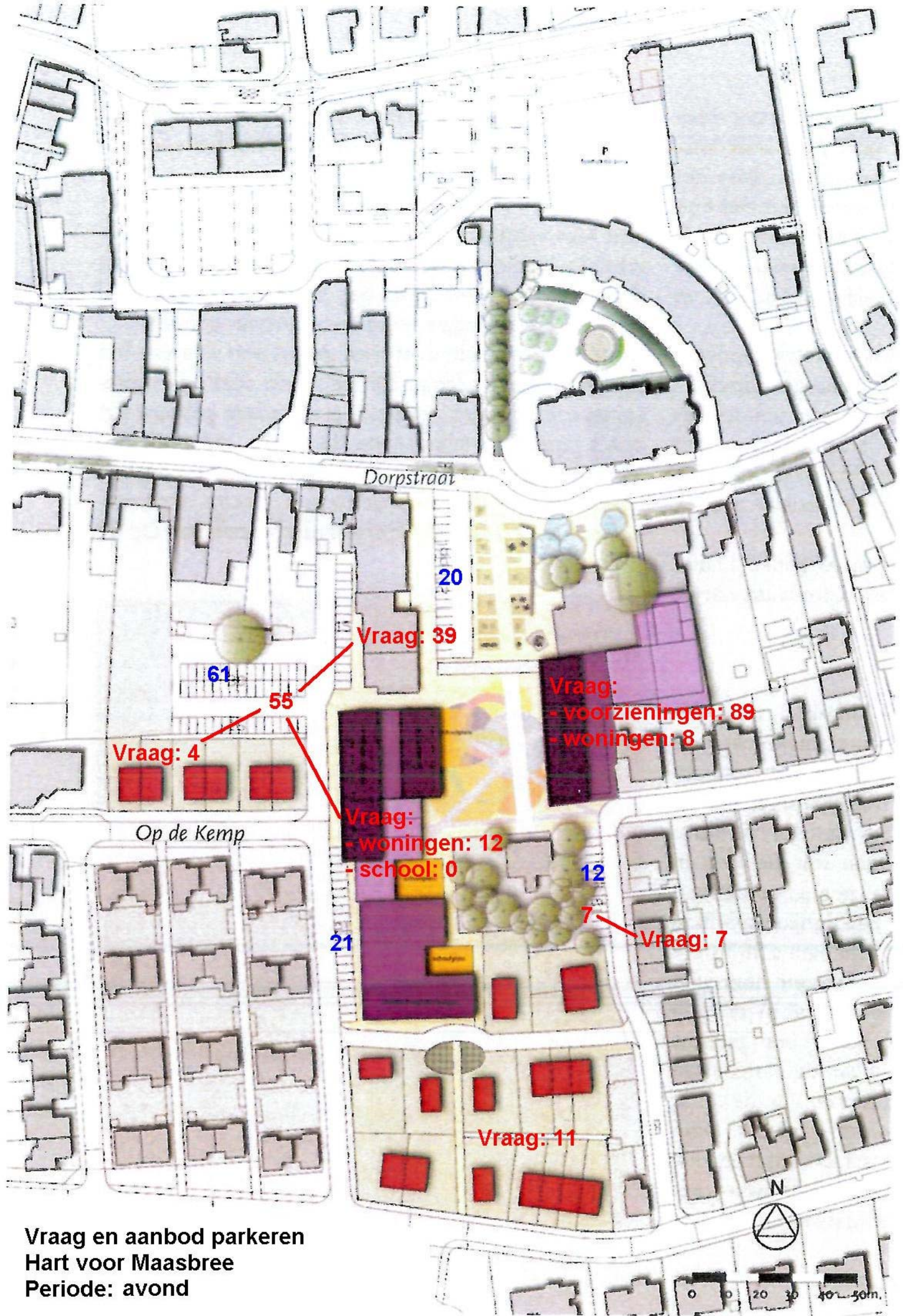
Bron percentages: enquête

Bijlage 2

Plankaarten met parkeervraag en -aanbod





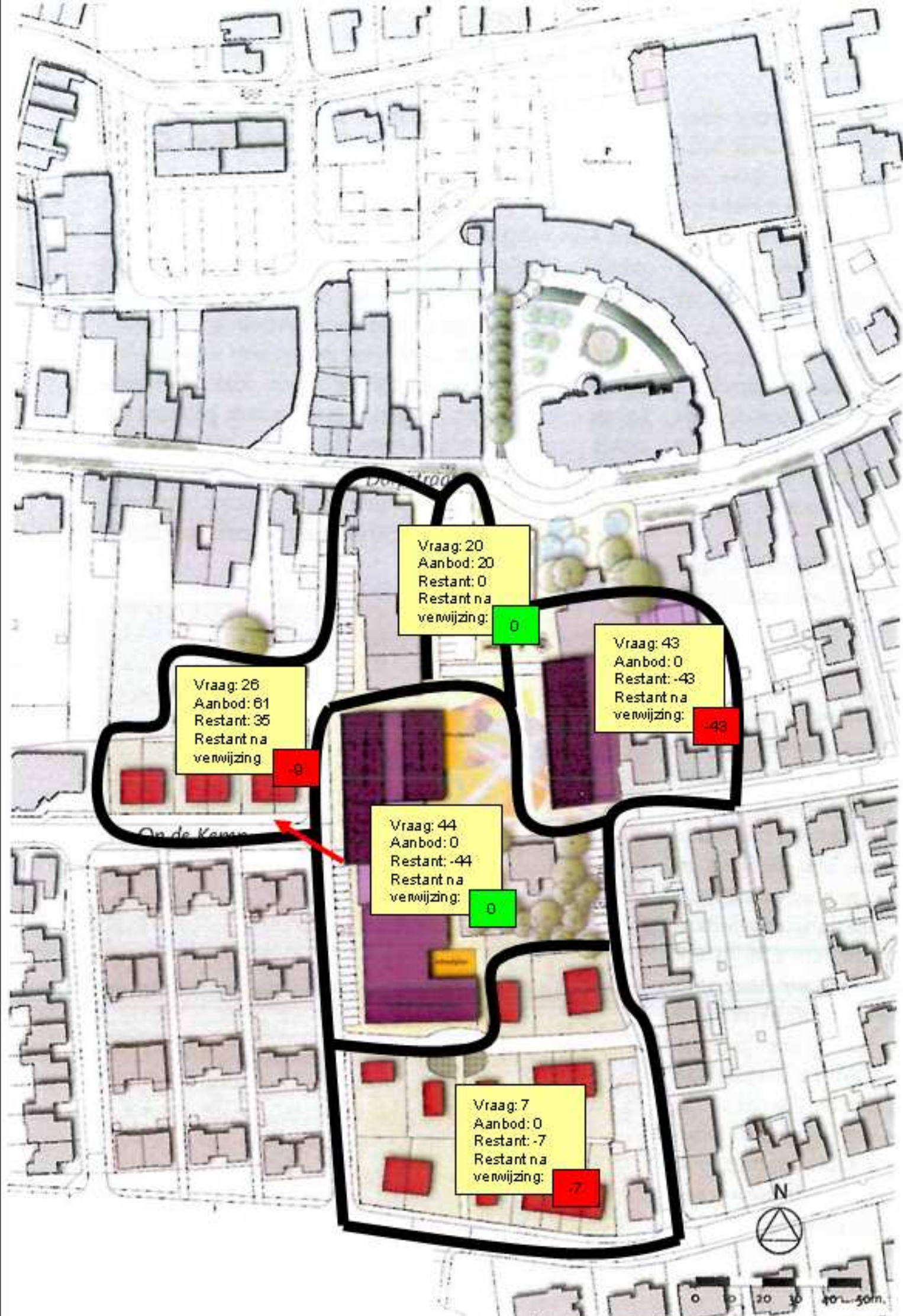


Bijlage 3

Plankaarten met parkeertekorten

Op de volgende pagina's zijn voor de middag- en avondperiode de parkeertekorten weergegeven. Daartoe is het plangebied ingedeeld in afzonderlijke zones. Per zone is het aanbod en de vraag weergegeven. Daaruit rolt een tekort of overschot. Door middel van de rode pijlen is aangegeven of er gebruik gemaakt kan worden van parkeerplaatsen in een aanpalende zone. Na deze verdeling blijft er mogelijk nog een tekort bestaan. Dat is aangegeven met gekleurde vlakken. Rood geeft een tekort aan. Groen geeft aan dat er geen tekort is, wat eventueel zelfs een overcapaciteit kan betekenen.

De Kiss+Ride-plaatsen zijn in de middag niet meegenomen in het aanbod, omdat deze een andere functie hebben. Hetzelfde geldt voor de middag voor de parkeerplaatsen op het Kennedyplein. 's Avonds zijn deze plaatsen wel beschikbaar, maar uitsluitend voor maatschappelijke doeleinden (niet voor bewonersparkeren).



Vraag: 20
Aanbod: 20
Restant: 0
Restant na
verwijzing:

0

Vraag: 43
Aanbod: 0
Restant: -43
Restant na
verwijzing:

-43

Vraag: 26
Aanbod: 61
Restant: 35
Restant na
verwijzing:

-9

Vraag: 44
Aanbod: 0
Restant: -44
Restant na
verwijzing:

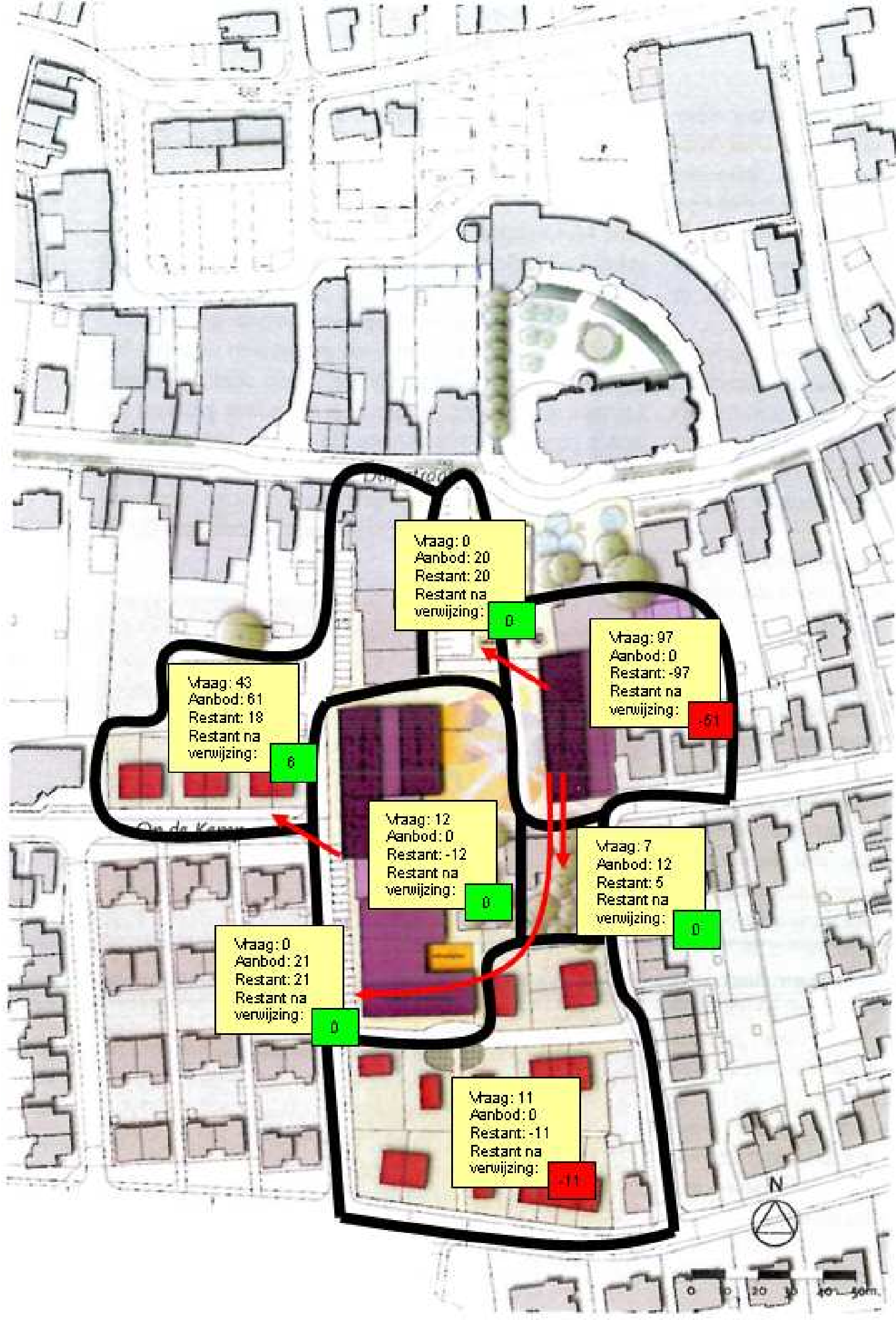
0

Vraag: 7
Aanbod: 0
Restant: -7
Restant na
verwijzing:

-7



0 20 40 60m



Vestiging Eindhoven

Flight Forum 92-94

5657 DC Eindhoven

T (040) 235 25 00

F (040) 235 25 55

www.goudappel.nl

goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**