



ONTWERPTOELICHTING

OPENBARE RUIMTE KINDPARK BOEKEL

| | |
|----------------|-----------------|
| Opdrachtgever: | Gemeente Boekel |
| Projectnr: | BOE011-0001 |
| Datum: | 18 mei 2018 |

ONTWERPTOELICHTING

OPENBARE RUIMTE KINDPARK BOEKEL

Opdrachtgever: Gemeente Boekel
Projectnr: BOE011-0001
Rapportnr: 20180518-BOE011-0001-RAP-TOE-Ontwerptoelichtng 2.0
Status: Definitief
Datum: 18 mei 2018

T 088 - 33 66 333
F 088 - 33 66 099
E info@kragten.nl



© 2018 Kragten
Niets uit dit rapport mag worden veeleevoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande toestemming van Kragten. Het is tevens verboden informatie en kennis verwerkt in dit rapport ter beschikking te stellen aan derden of op andere wijze toe te passen dan waaraan in de overeenkomst toestemming wordt verleend.

Opsteller:
BLO/MKE

Verificatie:
PV


Validatie:
MKE

Mke

kragten

INHOUDSOPGAVE

| | | |
|-------|---|----|
| 1 | INLEIDING..... | 11 |
| 2 | HERIJKING VERKEERSKUNDIGE UITGANGSPUNTEN | 13 |
| 2.1 | Uitgangspunten berekening parkeerbalans en verkeersaantrekkende werking Kindpark Boekel | 13 |
| 2.1.1 | Variant 1: Starttijden o.b.v. schoolgebouw (Octopus vs. Regenboog/Uilenspiegel) | 14 |
| 2.1.2 | Variant 2: Starttijden o.b.v. onder- en bovenbouw | 15 |
| 2.1.3 | Conclusie parkeerbehoefte autoverkeer Kindpark Boekel | 16 |
| 2.2 | Fietsparkeerplaatsen..... | 16 |
| 2.3 | Overlap parkeren Kindpark Boekel met parkeren bewoners en sporthal | 17 |
| 3 | ONTWERPTOELICHTING | 19 |
| 3.1 | Uitgangspunten ontwerp..... | 19 |
| 3.2 | Voorlopig ontwerp..... | 19 |
| 3.2.1 | Verkeersstructuren langzaam verkeer | 20 |
| 3.2.2 | Routing..... | 20 |
| 3.2.3 | Schoolerf..... | 20 |
| 3.2.4 | Parkeren halen/brengen | 21 |
| 3.2.5 | Geen Kiss&Ride | 21 |
| 3.2.6 | Parkeren personeel/bewoners..... | 21 |

BIJLAGEN

| | |
|----|--|
| B1 | VOORBEELD BEREKENINGSWIJZE PARKEERBEHOEFTE |
| B2 | VOORONTWERP OPENBARE RUIMTE |

TABELLEN

| | |
|---|----|
| Tabel 1: Gegevens bestaand gebouw De Octopus | 13 |
| Tabel 2: Gegevens nieuwbouw De Regenboog/Uilenspiegel..... | 13 |
| Tabel 3: Resultaten parkeerbalans en verkeersgeneratie De Octopus | 14 |
| Tabel 4: Resultaten parkeerbalans en verkeersgeneratie nieuwbouw Regenboog/Uilenspiegel | 14 |
| Tabel 5: Verdeling op basis van onderbouw/bovenbouw..... | 15 |
| Tabel 6: Resultaten parkeerbalans en verkeersgeneratie kinderopvang..... | 15 |
| Tabel 7: Resultaten parkeerbalans en verkeersgeneratie onderbouw en peuterwerk | 15 |
| Tabel 8: Resultaten parkeerbalans en verkeersgeneratie bovenbouw | 16 |
| Tabel 9: Benodigde aantal fietsparkeerplaatsen..... | 16 |

AFBEELDINGEN

| | | |
|--------------|--|----|
| Afbeelding 1 | Impressie ontwerp schoolgebouw (bron: SROM) | 11 |
| Afbeelding 2 | Voorlopig ontwerp openbare ruimte Kindpark Boekel..... | 19 |

1 INLEIDING

In 2016 is, ten behoeve van de locatiekeuze van het Kindpark Boekel, onder andere een onderzoek verricht naar de verkeerskundige mogelijkheden en beperkingen voor deze locatie (Kragten. Schoolomgeving Parkweg, verkeerskundige maatregelen en inrichting buitenruimte. September 2016). Mede op basis van dit onderzoek is destijds de keuze gemaakt om het Kindpark Boekel te realiseren aan de Parkweg. Sinds de besluitvorming omtrent de locatiekeuze zijn de ontwikkelingen voor wat betreft de bouw opgestart en inmiddels ligt er een ontwerp van het nieuwe schoolgebouw.



Afbeelding 1 Impressie ontwerp schoolgebouw (bron: SROM)

Met het oog op de laatste inzichten en ontwikkelingen is het wenselijk om de verkeerskundige uitgangspunten voor wat betreft het parkeren te actualiseren en op basis hiervan een schetsontwerp van de openbare ruimte te vervaardigen. Gemeente Boekel heeft Kragten gevraagd om deze werkzaamheden uit te voeren.

2 HERIJKING VERKEERSKUNDIGE UITGANGSPUNTEN

2.1 Uitgangspunten berekening parkeerbalans en verkeersaantrekkende werking Kindpark Boekel

Ten behoeve van de ontwikkeling van het Kindpark Boekel wordt onderscheid gemaakt tussen het huidige gebouw van BS De Octopus en het nieuwe gebouw van de Regenboog/Uilenspiegel. In het huidige gebouw bevinden zich 18 klaslokalen (exclusief schoolwoningen) waarin zowel de onderbouw (groep 1 t/m 3) als bovenbouw (groep 4 t/m 8) les krijgt. De volgende gegevens zijn bekend van de Octopus.

Tabel 1: Gegevens bestaand gebouw De Octopus

| | Aantal groepen | Gemiddeld aantal leerlingen per groep |
|------------|-----------------|---------------------------------------|
| Groep 1-3 | 7 | 26,1 |
| Groep 4-8 | 10 ¹ | 25,1 |
| Peuterwerk | 1 | 16 |

In het nieuw te bouwen gebouw worden 19 lokalen gerealiseerd waarvan 15 voor basisonderwijs en 4 voor kinder- en peuteropvang. De volgende gegevens zijn bekend van de nieuwbouw.

Tabel 2: Gegevens nieuwbouw De Regenboog/Uilenspiegel

| | Aantal groepen | Gemiddeld aantal leerlingen per groep |
|--------------|-----------------|---------------------------------------|
| Groep 1-3 | 5 | 27,3 |
| Groep 4-8 | 10 ² | 27,9 |
| Peuterwerk | 2 | 16,0 |
| Kinderopvang | 2 | 16,0 |

Voor het berekenen van het benodigde aantal parkeerplaatsen en de verkeersgeneratie is de rekentool van het CROW gehanteerd (voorbeeld berekening is opgenomen als bijlage 1). Bovenstaande gegevens zijn daarbij gebruikt als input. De rekentool berekent vervolgens op basis van voorkeurswaarden van diverse aspecten het aantal benodigde parkeerplaatsen en de verkeersgeneratie per etmaal. Twee van de standaard voorkeurswaarden zijn aangepast omdat daar meer gedetailleerde informatie van bekend is voor de situatie in Boekel. Het gaat om de voorkeurswaarde voor de volgende aspecten:

- Het aantal medewerkers per groep bij de kinderopvang: 2,25 medewerker/groep.
- Het percentage ouders/verzorgers dat met de auto komt: 60% (overeenkomstig aan de berekeningen en uitgangspunten uit 2016)³.

In de berekeningen van 2016 was nog onvoldoende duidelijkheid over de starttijden van de scholen. Op dit moment is bekend dat men gespreide starttijden voor de lessen gaat hanteren, waardoor het aantal verkeersbewegingen meer wordt gespreid, dit de verkeersafwikkeling ten goede komt en minder parkeerplaatsen noodzakelijk zijn. Vooral nog denkt men aan een gespreide start van de Octopus en de Regenboog/Uilenspiegel, maar een gespreide start van onderbouw/bovenbouw is ook niet ondenkbaar.

¹ Twee van de twaalf groepen bovenbouw van De Octopus krijgen les in het nieuwe gebouw maar blijven deel uitmaken van De Octopus. Bij de verkeersberekeningen gelden voor hen de starttijden van de Octopus.

² Hierin zijn dus de twee groepen van de Octopus opgenomen, die voor de berekeningen dus meetellen bij de Octopus.

³ Omdat Boekel een landelijke gemeente is worden er relatief gezien veel kinderen met de auto naar school gebracht. We hanteren daarom het maximale percentage van de bandbreedte.

Zodoende is ervoor gekozen om van beide varianten inzicht te geven in het aantal benodigde parkeerplaatsen en de verwachte verkeersgeneratie.

2.1.1 Variant 1: Starttijden o.b.v. schoolgebouw (Octopus vs. Regenboog/Uilenspiegel)

Bij variant 1 is onderscheid gemaakt op basis van het aankomstpatroon per school. Alle groepen/klassen in de Octopus (incl. de twee klassen die in de nieuwbouw worden ondergebracht, als gevolg van het afstoten van de schoolwoningen) beginnen in deze variant op hetzelfde tijdstip en alle groepen/klassen in de nieuwbouw beginnen gelijktijdig, maar op een ander tijdstip dan de Octopus. Op deze wijze ontlopen de piekperiodes van beide gebouwen elkaar. De volgende tabellen geven de resultaten weer van variant 1 waarbij onderscheid is gemaakt tussen de twee verschillende functies in het nieuwe gebouw.

Tabel 3: Resultaten parkeerbalans en verkeersgeneratie De Octopus

| | Aantal parkeerplaatsen | Verkeersgeneratie (mvt/etm.) |
|-------------------|------------------------|------------------------------|
| Peuterwerk | | |
| Ouders/verzorgers | 3 | 36 |
| Personeel | 2 | 2 |
| Totaal | 5 | 38 |
| Basisonderwijs | | |
| Ouders/verzorgers | 47 | 774 |
| Personeel | 19 | 38 |
| Totaal | 66 | 812 |
| Totaal De Octopus | | |
| Ouders/verzorgers | 50 | 810 |
| Personeel | 21 | 40 |
| Totaal | 71 | 850 |

Voor de parkeerbalans van De Octopus geldt dus dat voor het halen en brengen maximaal 50 parkeerplaatsen noodzakelijk zijn en voor het personeel in totaal 21 parkeerplaatsen. Voor wat betreft de verkeersgeneratie is het aantal verkeersbewegingen gebaseerd op 'reguliere' schooltijden, inclusief een middagpauze. Inmiddels is echter sprake van een continu-rooster, waardoor het feitelijk aantal verkeersbewegingen lager zal zijn.

Tabel 4: Resultaten parkeerbalans en verkeersgeneratie nieuwbouw Regenboog/Uilenspiegel

| | Aantal parkeerplaatsen | Verkeersgeneratie (mvt/etm.) |
|-------------------------|--|------------------------------|
| Peuterwerk/Kinderopvang | | |
| Ouders/verzorgers | 10 (5 gelijktijdig met basisonderwijs ⁴) | 144 |
| Personeel | 5 | 9 |
| Totaal | 15 | 153 |
| Basisonderwijs | | |
| Ouders/verzorgers | 35 | 574 |
| Personeel | 14 | 24 |
| Totaal | 49 | 598 |
| Totaal nieuwbouw | | |
| Ouders/verzorgers | 40 (45-5) | 718 |
| Personeel | 19 | 33 |
| Totaal | 64 | 751 |

⁴ Voor de parkeerbalans van De Regenboog/Uilenspiegel geldt dat het halen/brengen van kinderopvang veelal buiten de reguliere schooltijden valt. Deze parkeerplaatsen (vijf stuks, de helft van de tien zoals benoemd in tabel 4) hoeven zodoende niet in de totaaloptelling te worden meegenomen.

Bovenstaande leidt er toe dat voor het halen en brengen bij De Regenboog/Uilenspiegel maximaal 40 parkeerplaatsen noodzakelijk zijn en voor het personeel in totaal 19 parkeerplaatsen. Ook hier geldt dat het continuooster in praktijk leidt tot minder verkeerbewegingen.

Het benodigd aantal parkeerplaatsen en de verkeersgeneratie van beide gebouwen komen redelijk overeen en zorgen in deze variant voor een gelijkmatige spreiding van de verkeersbewegingen.

2.1.2 Variant 2: Starttijden o.b.v. onder- en bovenbouw

In variant 2 is onderscheid gemaakt tussen de starttijden van onder- en bovenbouw van beide schoolgebouwen, een en ander zoals beschreven in paragraaf 2.1. Omdat dit uitgangspunt een andere berekeningswijze vraagt zijn de parameters conform onderstaande tabel opgenomen.

Tabel 5: Verdeling op basis van onderbouw/bovenbouw

| | Aantal groepen | Gemiddeld aantal leerlingen per groep |
|--------------|----------------|---------------------------------------|
| Onderbouw | 12 | 26,5 |
| Bovenbouw | 20 | 26,1 |
| Peuterwerk | 3 | 16 |
| Kinderopvang | 2 | 16 |

De resultaten van de nieuwe berekening zijn in navolgende tabellen weergegeven. Hierbij is er voor gekozen om het peuterwerk gelijk te laten starten met de onderbouw aangezien het aantal groepen in de onderbouw lager is. Kinderopvang start eerder dan de reguliere schooltijden en is zodoende separaat benoemd.

Tabel 6: Resultaten parkeerbalans en verkeersgeneratie kinderopvang

| | Aantal parkeerplaatsen | Verkeersgeneratie (mvt/etm.) |
|-------------------|------------------------|------------------------------|
| Kinderopvang | | |
| Ouders/verzorgers | 5 | 72 |
| Personeel | 3 | 4 |
| Totaal | 8 | 76 |

Tabel 7: Resultaten parkeerbalans en verkeersgeneratie onderbouw en peuterwerk

| | Aantal parkeerplaatsen | Verkeersgeneratie (mvt/etm.) |
|-------------------|------------------------|------------------------------|
| Onderbouw | | |
| Ouders/verzorgers | 60 | 810 |
| Personeel | 13 | 22 |
| Totaal | 73 | 832 |
| Peuterwerk | | |
| Ouders/verzorgers | 8 | 108 |
| Personeel | 3 | 7 |
| Totaal | 11 | 115 |
| Totaal | | |
| Ouders/verzorgers | 68 | 918 |
| Personeel | 16 | 33 |
| Totaal | 84 | 951 |

Voor onderbouw zijn in totaal 68 parkeerplaatsen nodig voor het halen en brengen. Voor personeel in totaal 19 parkeerplaatsen (kinderopvang, peuterwerk en onderbouw).

Tabel 8: Resultaten parkeerbalans en verkeersgeneratie bovenbouw

| | Aantal parkeerplaatsen | Verkeersgeneratie (mvt/etm.) |
|-------------------|------------------------|------------------------------|
| Ouders/verzorgers | 20 | 536 |
| Personeel | 21 | 40 |
| Totaal | 41 | 576 |

Voor de bovenbouw zijn in totaal 20 parkeerplaatsen voor het halen en brengen noodzakelijk en 21 parkeerplaatsen voor personeel.

Ook voor bovenstaande berekeningen geldt dat de verkeersgeneratie als gevolg van het continuooster lager zal zijn dan conform de landelijke kencijfers zijn berekend.

2.1.3 Conclusie parkeerbehoefte autoverkeer Kindpark Boekel

Op basis van voorgaande berekeningen kan worden geconcludeerd dat de verschillen in piekmomenten voor wat betreft de verkeersgeneratie in variant 2 groter zijn dan de verschillen bij variant 1. Er is geconcludeerd dat de verkeersdruk bij variant 1 meer gespreid wordt dan bij variant 2.

Het benodigde aantal parkeerplaatsen voor het halen en brengen is bij variant 2 aanzienlijk groter dan bij variant 1. Voor het halen en brengen moeten in de maximale variant 68 parkeerplaatsen worden gerealiseerd, voor het personeel zijn in totaal 40 parkeerplaatsen benodigd. Indien als uitgangspunt wordt gehanteerd dat de starttijden van de scholen afwijkend zijn, dan zijn 50 parkeerplaatsen voor halen en brengen noodzakelijk (Octopus maatgevend). Dit verschil is te verklaren door het feit dat het aandeel kinderen dat wordt gebracht in de onderbouw groter is dan in de bovenbouw en er zodoende in variant 2 een grotere parkeerpiek voor het halen en brengen te verwachten is. Voor personeel zijn, net als in variant 1, 40 parkeerplaatsen benodigd.

Voor de nadere uitwerking van het ontwerp wordt uitgegaan van de worst case situatie, wat inhoudt dat 68 parkeerplaatsen voor halen en brengen noodzakelijk zijn en 40 parkeerplaatsen voor personeel⁵. Ten opzichte van de studie uit 2016 is het aantal parkeerplaatsen voor personeel hoger, mede als gevolg van het gedetailleerder inzicht in aantal klassen en omvang van peuterwerk / kinderopvang. Voor wat betreft het halen en brengen is dit aantal overeenkomstig de resultaten uit 2016, met als uitgangspunt gespreide starttijden.

2.2 Fietsparkeerplaatsen

Voor de schoolgaande kinderen die met de fiets komen is op het nieuwe schoolplein voorzien in meerdere stallingslocaties. Het CROW heeft hiervoor in CROW publicatie 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie) eveneens kencijfers opgenomen voor basisscholen van diverse omvang. Voor basisscholen met een omvang van > 500 leerlingen wordt een gemiddeld kencijfer gehanteerd van 6,2 stallingen per 10 leerlingen voor leerlingen en 0,4 fietsparkeerplaatsen per 10 leerlingen voor medewerkers. Ook wordt een spreiding gehanteerd om de bandbreedte in het benodigd aantal parkeerplaatsen inzichtelijk te maken. Deze kencijfers zijn gebaseerd op een situatie dat veel fietsgebruik optreedt, bijvoorbeeld bij mooi weer.

Voor het Kindpark Boekel komt dit neer op de getallen zoals opgenomen in onderstaande tabel.

Tabel 9: Benodigde aantal fietsparkeerplaatsen

| | Aantal leerlingen (afgerond) | Gemiddeld aantal fietsparkeerplaatsen | Spreiding aantal minimaal | Spreiding aantal maximaal |
|-------------|------------------------------|---------------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Leerlingen | 800 | 496 | 344 | 576 |
| Medewerkers | | 32 | 16 | 56 |

⁵ Op woensdagmiddag eindigen de scholen gelijktijdig, waardoor een grotere parkeerbehoefte aanwezig is. Om knelpunten tijdens deze momenten is het wenselijk een maximum aantal parkeerplaatsen in het ontwerp op te nemen. Een andere oplossing kan zijn om ook voor dit moment afwijkende eindtijden in te voeren om verkeers- en parkeerdruk te beperken.

Op basis van de gemiddelde kencijfers zouden 496 stallingsplekken voor fietsers van leerlingen benodigd zijn en 32 stallingsplekken voor medewerkers. Op basis van de bandbreedte is een minimum van 344 stallingsplekken voor leerlingen benodigd en een maximum van 576.

In welke mate de spreiding van deze bandbreedte voor de situatie bij het Kindpark Boekel van toepassing is, zal in overleg met de schoolbesturen beoordeeld moeten worden. Dit is noodzakelijk om te bepalen hoeveel ruimte gereserveerd dient te worden op het schoolplein voor het realiseren van voldoende fietsparkeerplekken. Hiertoe zal in overleg met de schoolbesturen moeten worden bepaald hoeveel plekken in de huidige situatie beschikbaar zijn en in welke mate momenteel sprake is van een tekort of overschot.

2.3 Overlap parkeren Kindpark Boekel met parkeren bewoners en sporthal

In het op te stellen ontwerp wordt het benodigd aantal parkeerplaatsen voor het Kindpark opgenomen. Aanvullend daarop wordt in het ontwerp eveneens rekening gehouden met parkeren voor bewoners. Aan de noordzijde van het Kindpark, aan de Parkweg, zijn eveneens parkeerplaatsen voor de appartementen boven de Octopus voorzien, 18 in totaal. De vrijstaande woningen op de Parkweg voorzien grotendeels in parkeren op eigen terrein. Bovendien zijn hier vier parkeerplaatsen opgenomen voor bewoners van het nieuwbouwplan Centrum-Oost. Ook nabij de aansluiting op de Boterweg zijn parkeerplaatsen voorzien, die niet voor het halen en brengen zijn benodigd, maar ten behoeve van de nieuwbouwwoningen zijn benodigd. In totaal zijn dat elf (acht + drie) parkeerplaatsen aan de zuidwestzijde van de sporthal.

De parkeerplaatsen rondom de sporthal worden tijdens het halen en brengen hoofdzakelijk gebruikt door ouders van schoolgaande kinderen. Buiten deze haal- en brengtijden kunnen de parkeerplaatsen worden gebruikt door bijvoorbeeld bezoekers en gebruikers van de sporthal. Er is op dit moment nauwelijks overlap tussen de haal- en brengtijden van schoolgaande kinderen met activiteiten in de sporthal, waardoor dubbelgebruik van de parkeervoorzieningen mogelijk is. Dit geldt overigens ook voor het gebruik van de fietsenstalling op het schoolplein. Buiten schooltijden kunnen gebruikers van de sporthal hier gebruik van maken.

3 ONTWERPTOELICHTING

3.1 Uitgangspunten ontwerp

In hoofdstuk twee zijn de uitgangspunten ten aanzien van de parkeerbehoefte opgenomen. Deze hebben als uitgangspunt gediend voor het opstellen van het ruimtelijk ontwerp van de openbare ruimte rondom het toekomstige Kindpark Boekel. Ten behoeve van het ontwerp van de openbare ruimte is een aantal aanvullende uitgangspunten gehanteerd, zoals deze ook ten dele reeds in het onderzoek van 2016 zijn opgenomen, ten behoeve van de locatiekeuze Parkweg:

- Kindcentrum voor basisscholen Octopus (bestaand), Uilenspiegel en Regenboog, met kinderopvang, bso en peuterwerk (nieuwbouw).
- Gespreide starttijden: minder parkeerplaatsen en minder verkeershinder.
- 40 parkeerplaatsen voor personeel, 18 parkeerplaatsen voor bewoners appartementen.
- 68 parkeerplaatsen voor halen en brengen van kinderen.
- Groene uitstraling / inpassing van het gebied.
- Gecombineerd gebruik van schoolvoorzieningen en parkeervoorzieningen.
- Zo veel mogelijk scheiden van verkeersdeelnemers.

3.2 Voorlopig ontwerp

In navolgende afbeelding is het voorontwerp opgenomen, dit is eveneens separaat als bijlage 2 bijgevoegd.



Afbeelding 2 Voorlopig ontwerp openbare ruimte Kindpark Boekel

3.2.1 Verkeersstructuren langzaam verkeer

Om de kinderen die te voet en per fiets naar school komen een zo veilig mogelijke route te kunnen aanbieden worden zo veel mogelijk gescheiden voorzieningen aangelegd. Deze routes sluiten aan op de toegang tot het schoolplein en de fietsenstallingen. Deze laatste zijn voorzien op de huidige locatie bij de Octopus en in de zuidoostelijke hoek van het plangebied/schoolplein. Door de grote fietsenstalling op deze locatie te positioneren kan worden gezocht naar dubbelgebruik met de sporthal.

- Vanuit de noordwestelijke zijde wordt vanuit het nieuwbouwplan Centrum Oost een fietsroute geboden die aansluit op het fietspad naar de zuidzijde van het nieuwe schoolgebouw richting de fietsenstalling.
- Vanuit zuidwestelijke richting volgen zowel fietsers als voetgangers de Boterweg. Ter hoogte van de Octopus wordt een doorsteek door de groenstrook gerealiseerd zodat fietsers zo min mogelijk het autoverkeer en parkerende voertuigen langs de sporthal hoeven te kruisen. Deze voorzieningen lopen via het schoolerf door tot aan het schoolplein en fietsenstalling.
- Vanuit noordoostelijke richting kunnen fietsers via de Burgtstraat de Parkweg infietsen en via een nieuw fietspad, oostelijk van het nieuwe schoolgebouw, naar de fietsenstalling. Aan de Parkweg komt ook een toegang tot het schoolplein voor voetgangers.
- Ter hoogte van de sporthal wordt, zoals reeds eerder beschreven, haaks parkeren gerealiseerd. Hierdoor ontstaat aan de oostzijde van de sporthal ruimte om voor zowel fietsers als voetgangers een eigen voorziening te realiseren, die rechtstreeks richting de grote fietsenstalling leidt. Hierdoor hoeven fietsers en voetgangers zo min mogelijk het autoverkeer en parkerende voertuigen langs de sporthal te kruisen.

3.2.2 Routing

De hoofdontsluiting voor het halen en brengen van kinderen met de auto vindt plaats via de Bernhardstraat en de route via de sporthal en de Boterweg. Aan deze route liggen verspreid 80 parkeerplaatsen, waarmee ruimschoots aan de parkeervraag wordt voldaan. Er is gekozen om de routing rond de sporthal mogelijk te maken voor verkeer in twee richtingen. Hiervoor is bewust gekozen vanwege de verspreide ligging van de parkeerfaciliteiten. Indien men er bijvoorbeeld voor kiest om te parkeren op de hoek sporthal-Bernhardstraat, dan kan men vervolgens via de kortste route weer weggrijden en hoeft men niet voor de school langs te rijden. Bij het instellen van eenrichtingsverkeer is men altijd genoodzaakt om 'rond te rijden' en langs het schoolgebouw te rijden. Bij het behouden van verkeer in twee richtingen wordt dit voorkomen.

3.2.3 Schoolerf

Tussen het toekomstige schoolplein en de sporthal is ervoor gekozen om de openbare ruimte te bestempelen als een 'schoolerf'. Dit is een zone die als het ware de natuurlijke overgang vormt tussen de openbare ruimte en het schoolplein. Met afwijkende materialisering en vormgeving wordt dit gebied ingericht, aangevuld met enkele meerstammige bomen. Voor de aanplant van bomen kan, met uitzondering van de Parkweg aan de noordzijde, bijvoorbeeld worden gekozen voor meerstammige bomen. Deze hebben een natuurlijkere uitstraling en doen minder denken aan een laanboom waardoor het natuurlijke karakter van zowel het groen als het schoolerf hiermee nog eens extra wordt benadrukt.

Het is voor automobilisten weliswaar toegestaan om over het schoolerf te rijden, maar door de afwijkende inrichting wordt dit echter ontmoedigd. Het inrichten en bestempelen van deze zone als schoolerf maakt het ook mogelijk om meer verbinding te leggen tussen het schoolplein en de openbare ruimte. Speel- en/of spelelementen op het schoolplein kunnen bijvoorbeeld een uitloop krijgen op het schoolerf om de gemengde functie te benadrukken. Met de uitwerking van het ontwerp van het schoolplein wordt de definitieve invulling van het schoolerf vormgegeven.

Op het schoolerf is het niet toegestaan om te parkeren en/of te stoppen. Door het handhaven van een tweerichtingenstructuur wordt de ouders de mogelijkheid geboden om een route heen én terug te nemen die niet via dit schoolerf leidt en daarmee maximale verkeersveiligheid voor de kinderen biedt.

3.2.4 Parkeren halen/brengen

Aan de oostzijde van de sporthal wordt haaks parkeren geïntroduceerd, dit geldt ook voor de westzijde van de sporthal. Haaks parkeren is in geval van een tweerichtingenstructuur optimaal en zorgt ook voor lage rijsnelheden. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van de bestaande parkeerplaatsen van de sporthal aan de Bernhardstraat en het nieuwbouwplan nabij de sporthal (westzijde), aan de Boterweg. Dit zijn in totaal 80 parkeerplaatsen, waarmee feitelijk sprake is van overcapaciteit. Vanwege de nabijgelegen woonfunctie en de sporthal is hiervoor bewust gekozen om ook tijdens incidentele pieksituaties voldoende parkeerruimte beschikbaar te hebben. Ook voor de woensdagmiddagen biedt dit grotendeels een oplossing, indien de eindtijden niet worden aangepast. Er is immers voorzien in 80 parkeerplaatsen, terwijl er op het drukste moment maximaal 90 noodzakelijk zijn. De middagperiodes zijn over het algemeen echter iets minder druk dan de (maatgevende) ochtendperiodes. Op enkele overhoeken is voorzien in de aanplant van bomen.

3.2.5 Geen Kiss&Ride

Er is bewust gekozen om geen Kiss&Ride voorzieningen in het wegontwerp terug te brengen. In de huidige situatie wordt dit reeds nauwelijks gebruikt en parkeren ouders hun auto veelal voor korte tijd (5-10 minuten). Op diverse andere schoollocaties in den lande gebeurt dit ook. Daarom is er voor gekozen om langs de gehele routing te kiezen voor permanente parkeerplekken, die ook kunnen worden gebruikt voor bezoekers van de sporthal op momenten dat de school gesloten is. Op deze wijze wordt optimaal invulling gegeven aan dubbelgebruik van voorzieningen en geen ruimte onnodig ingenomen door nauwelijks gebruikte voorzieningen.

3.2.6 Parkeren personeel/bewoners

Het parkeren voor personeel van de school en bewoners van de appartementen boven de Octopus vindt plaats aan de Parkweg, waar 56 parkeerplaatsen haaks op de rijbaan zijn voorzien. Om hieraan een zo veel mogelijk groene uitstraling te geven kan in overweging worden genomen om dit uit te voeren in grasbetonstenen. De Parkweg wordt een doodlopende weg met een keermogelijkheid aan het einde van de straat. De verbinding vanaf de Parkweg aan de westzijde van de school komt te vervallen en wordt als parkachtige ruimte ingericht. De Parkweg wordt zodoende een doodlopende straat.

Aan het einde van de Parkweg dient ruimte beschikbaar te zijn voor het keren van voertuigen (bijvoorbeeld vuilophaaldienst). In het definitief ontwerp dient dit nog te worden gedetailleerd en getoetst. Om te voorkomen dat, zoals in de huidige situatie het geval is, er geparkeerd wordt op de trottoirs is voorzien in de aanleg van hagen tussen de rijbaan en trottoirs.

Ter plaatse van de inritten worden de hagen onderbroken. Tussen de parkeervakken en het schoolplein is eveneens een groen voorzien. Een groenstrook, voorzien van hagen en bomen vormt de afscheiding tussen het woongebied en het schoolplein.

BIJLAGEN

B1 VOORBEELD BEREKENINGSWIJZE PARKEERBEHOEFTE

B2 VOORONTWERP OPENBARE RUIMTE