



GRENS PAAL 12

grensverleggende inrapplanners

Verkeersstudie SKC Berg

Aan	Gemeente Valkenburg a/d Geul
Project	SKC Berg
Datum	10 oktober 2024
Uw kenmerk	
Ons kenmerk	24-0207-01-def
Onderwerp	Verkeersstudie SKC Berg
Contactpersoon	Bram Knapen MSc
Vrijgegeven door	Ing. Toine Wetzelaer
Bijlagen	4
Versie	Definitief
© Grenspaal12	Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. drukwerk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Grenspaal12, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.



Inhoud

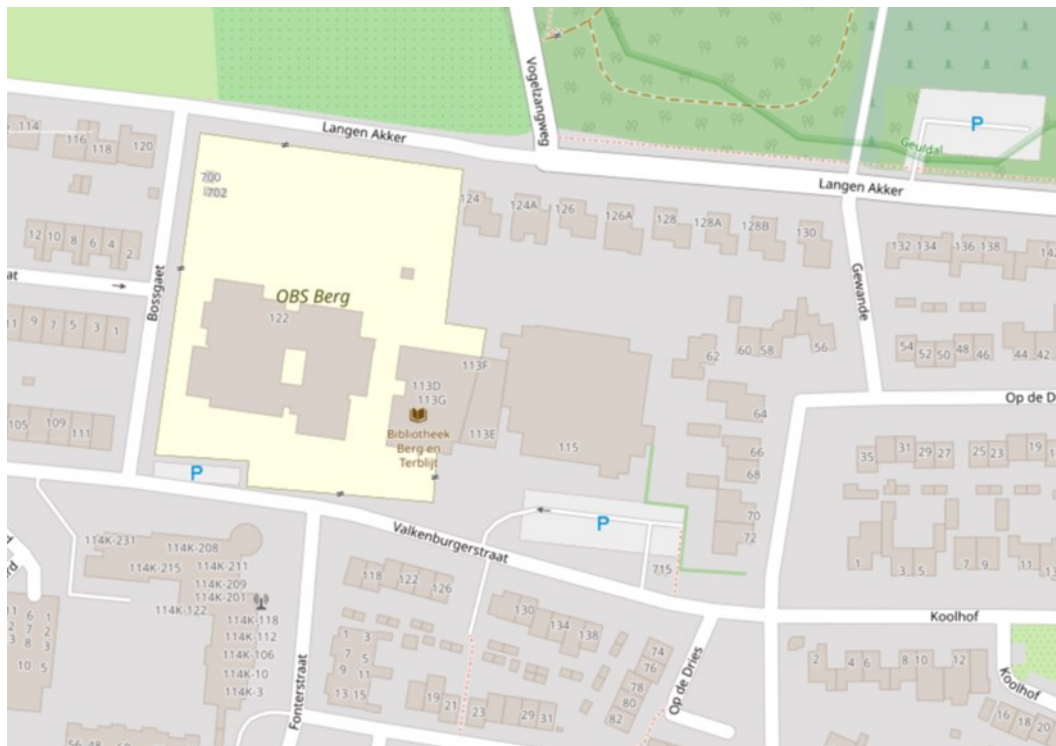
Inhoud	3
1 Inleiding	5
2 Inventarisatie huidige situatie	7
2.1 Huidige inrichting van wegen en kruispunten	7
2.2 Aanrijroutes en conflictpunten tussen auto's en fietsers	9
2.3 Parkeerdrukonderzoek	10
3 Verbetervoorstellen veilige schoolomgeving	13
3.1 Duidelijke inrichting schoolzone	14
3.2 Duurzaam Veilig inrichten van de Bossgaet en Langen Akker	15
3.3 Maak de schoolomgeving verkeersluwer	16
3.4 Nieuwe afspraken met SKC Berg	16
3.5 Uitgangspunten verkeerskundig ontwerp	17
3.6 Kostenraming	18
Bijlage 1 Tabellen Parkeerdrukonderzoek	19
Bijlage 2 Theoretische parkeerbehoefte	21
Bijlage 3 Theoretische verkeersgeneratie	22
Bijlage 4 Afweging éénrichtingsverkeer Bossgaet	23



1 Inleiding

1 Inleiding

In het kader van de ontwikkeling van een brede maatschappelijke voorziening SKC Berg, is het wenselijk de huidige en toekomstige verkeerssituatie te beoordelen op bruikbaarheid en veiligheid. Deze brede maatschappelijke voorziening gaat ruimte bieden aan de basisschool, bibliotheek en de kinderopvang. Er wordt op het bestaande perceel een nieuwe voorziening gebouwd ten noorden van het huidige schoolgebouw, waarna de huidige bebouwing gesloopt zal gaan worden. Op de locatie van de huidige school is een ontmoetingspark gepland en is gelegen tussen de omliggende wegen Bossgaet, Langen Akker en Valkenburgerstraat:



Figuur 1: Kaart projectlocatie

Voor deze verkeersstudie is het volgende stappenplan gehanteerd:

- ✘ Een inventarisatie van de huidige situatie door middel van een schouw op locatie op verschillende momenten op de dag.
- ✘ Op basis van een analyse het opstellen van een verkeerskundige oplossingsrichting.
- ✘ Het uitwerken van een voorkeursvariant met de beoogde verkeersmaatregelen.



2 Inventarisatie huidige situatie

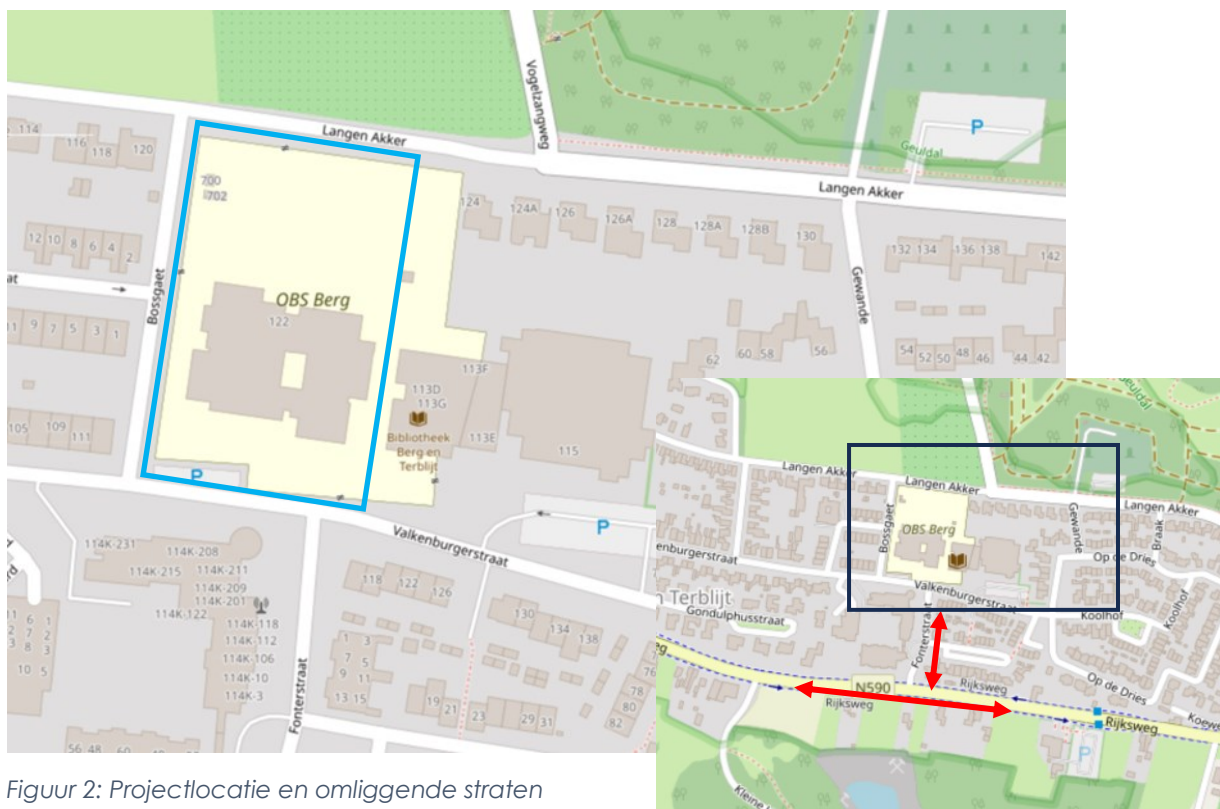
2 Inventarisatie huidige situatie

Door middel van een schouw op locatie is de huidige verkeerssituatie geanalyseerd. De schouw heeft plaatsgevonden tijdens het brengen en halen van de kinderen van en naar de school en bestond uit:

- × Een analyse van de huidige inrichting van wegen en kruispunten;
- × Een inventarisatie van aanrijroutes en conflictpunten tussen auto's, fietsers en voetgangers;
- × Een parkeerdrukonderzoek om de parkeersituatie in beeld te krijgen.

2.1 Huidige inrichting van wegen en kruispunten

Op onderstaande kaart is de huidige situatie weergegeven met in de kleur blauw omkaderd het projectgebied waar de sloop van OBS Berg en nieuwbouw van SKC Berg gaat plaatsvinden.



Figuur 2: Projectlocatie en omliggende straten

Ten noorden van de projectlocatie is de Langen Akker gesitueerd, ten westen ligt de Bossgaet en ten zuiden ligt de Valkenburgerstraat die via de Fonterstraat ontsloten wordt naar de doorgaande rijksweg N590 Maastricht - Valkenburg aan de Geul.

Deze straten rondom de projectlocatie kenmerken zich als volgt:

- ✘ De Valkenburgerstraat is een erftoegangsweg (ETW), maakt daarmee deel uit van een 30 km zone en loopt door het centrum van Berg en Terblijt. De ingang tot de school is hier gelegen alsook de toegang tot de parkeerplaats aan de sporthal en bibliotheek. De straat is Duurzaam Veilig ingericht met de juiste inrichtingskenmerken die voorgeschreven worden voor een 30 km zone (o.a. verhoogde kruispunt plateau's, klinkerbestrating).
- ✘ De Bossgaet is ook een erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 km/h. Halverwege deze straat ligt ook een voetgangers- en fietsersingang van de school welke is vormgegeven door middel van een verhoogd zebepad waar echter geen verkeersborden bij staan.
- ✘ Ook de Langen Akker kent een snelheidsregime van 30 km/h en fungeert deels ook als verbinding tussen Berg en Terblijt en de kern Vilt. Aan deze straat ligt ook een voetgangers- en fietsersingang van de school. Tevens ligt verderop op ca. 200m lopen, een openbare parkeerplaats voor de begraafplaats. De Langen Akker is nog niet Duurzaam Veilig ingericht omdat de landelijke aanbevelingen vanuit CROW luiden dat dergelijke wegen bij voorkeur uitgevoerd worden in een klinkerbestrating en omdat er nu weinig tot geen snelheidsverlagende maatregelen aanwezig zijn.

De schoolomgeving is als schoolzone aangeduid door middel van kleine zwart/gele bordjes. Er is geen markering 'schoolzone' op het wegdek aanwezig.



Figuur 3: Huidige inrichting schoolzone

2.2 Aanrijroutes en conflictpunten tussen auto's en fietsers

Tijdens de observatie werden meerdere conflictsituaties opgemerkt ter hoogte van de school tussen kinderen die, al dan niet onder begeleiding van hun ouders, van de school richting het westen fietsten en automobilisten. De bestuurders van deze auto's steken de traag fietsende kinderen voorbij terwijl uit de andere richting ook voertuigen komen. Hierdoor ontstaan er op de haal- en brengmomenten onoverzichtelijke (drukke) situaties. We zien daarbij autoverkeer met name komen en gaan vanaf de Fonterstraat (rode pijl) en fietsverkeer vanuit de kern Berg (blauwe pijl):



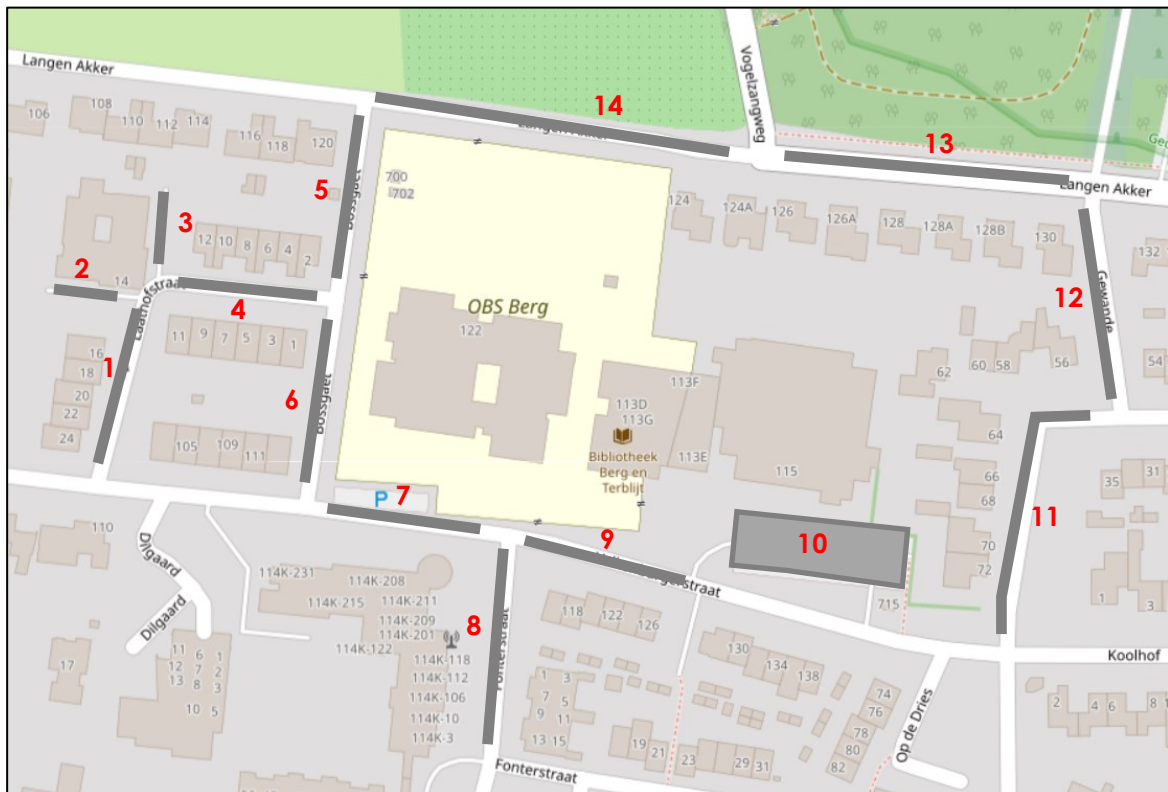
Daarnaast merken we op dat het voor fietsers niet eenvoudig is om vanaf de rijbaan Valkenburgerstraat toegang tot het voorplein van de sporthal te krijgen vanwege de hoge stoeprand.



Figuur 4: Hoge stoeprand voor de schoolingang

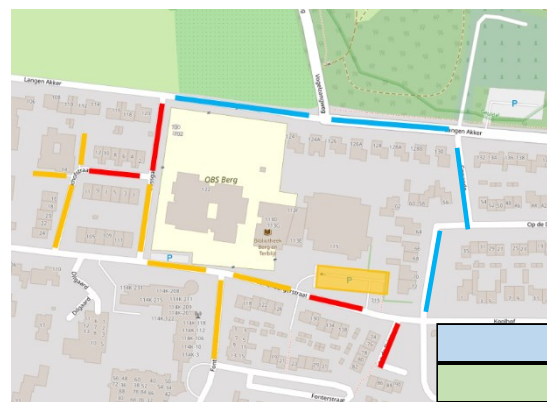
2.3 Parkeerdrukonderzoek

Om de parkeerdruk in kaart te brengen voor de projectlocatie, is een parkeerdrukonderzoek uitgevoerd. Voor het onderzoek is de omgeving opgedeeld in 14 secties om de parkeerdruk per segment te meten. In de onderstaande figuur staan de secties met nummering afgebeeld.



Figuur 5: Secties parkeeronderzoek

De parkeerdrukmeting heeft op verschillende meetmomenten op vijf dagen plaatsgevonden in de periode van 13 tot en met 25 mei 2024. Het drukste meetmoment was maandag 20 mei 2024 om 14.15 uur toen de school uit was en de kinderen opgehaald werden:



	Parkeerdruk < 70%
	Parkeerdruk 70%-85%
	Parkeerdruk 85%-100%
	Parkeerdruk > 100%

Tijdens dit ophaalmoment zijn alle parkeerplaatsen op de Valkenburgerstraat en Bossgaet volledig bezet en er is met name rond de Bossgaet en de parkeerplaats bij de sporthal sprake van foutparkeerders (meer dan 100% parkeerdruk). Tevens was ook de parkeerplaats bij de Dilgaard nagenoeg vol geparkeerd door waarschijnlijk personeel en bewoners van het verzorgingstehuis. Verder constateren we dat:

- ✘ In de nabije omgeving er momenteel ca. 135 parkeerplaatsen zijn (excl. parkeerplaats begraafplaats). Gemiddeld gezien worden:
 - ✘ 50 parkeerplaatsen gebruikt door bewoners
 - ✘ 40 parkeerplaatsen gebruikt door halende ouders
 - ✘ 45 parkeerplaatsen gebruikt door werkenden
- ✘ Uit het parkeerdrukonderzoek is gebleken dat gedurende de rest van de dag (buiten de haal- en brengmomenten), zowel op een weekday als in het weekend, de parkeerdruk laag is. Behalve rond het gezondheidscentrum aan de Laathofstraat (secties 1 t/m 4) is er gedurende de hele dag in deze straat sprake van hoge parkeerdruk.
- ✘ Wanneer er geen activiteiten gaande zijn en er dus enkel bewoners parkeren (met name in de avonden), zijn er gemiddeld 50 parkeerplaatsen bezet in de buurt.
- ✘ Met name de parkeerplaatsen direct gelegen rondom de school worden gebruikt door ouders. Foutparkeerders worden tijdens de haal- en brengmomenten ook waargenomen in de nabije omgeving van de schoolpoort.
- ✘ Opvallend is dat de parkeerplaats aan de begraafplaats onderbenut blijft. Hier is voldoende plaats om te parkeren op wandelafstand van de school.

In bijlage 1 zijn in tabelvorm alle resultaten uit het parkeeronderzoek weergegeven. Concluderend kunnen we stellen dat er enkel een parkeerprobleem is wanneer de school 's ochtends begint en rond het afhaalmoment om 14.15u. Opvallend hierbij was wel dat de parkeerplaats bij de begraafplaats nagenoeg niet gebruikt wordt en dat de parkeerdruk op de Langen Akker relatief laag was. Ten aanzien van dit parkeergedrag constateren we dat men op de ophaalmomenten op enkele plekken buiten de parkeervakken parkeert of dat men op locaties parkeert waar dat niet is toegestaan, ondanks de aanwezigheid van een parkeerverbodszone op de Valkenburgerstraat:





3

Verbetervoorstellen veilige schoolomgeving

3 Verbetervoorstellen veilige schoolomgeving

Op basis van de analyse uit hoofdstuk 2 gaan we in dit hoofdstuk verder met de verbetervoorstellen die gaan bijdragen aan een verkeersveiligere schoolomgeving.

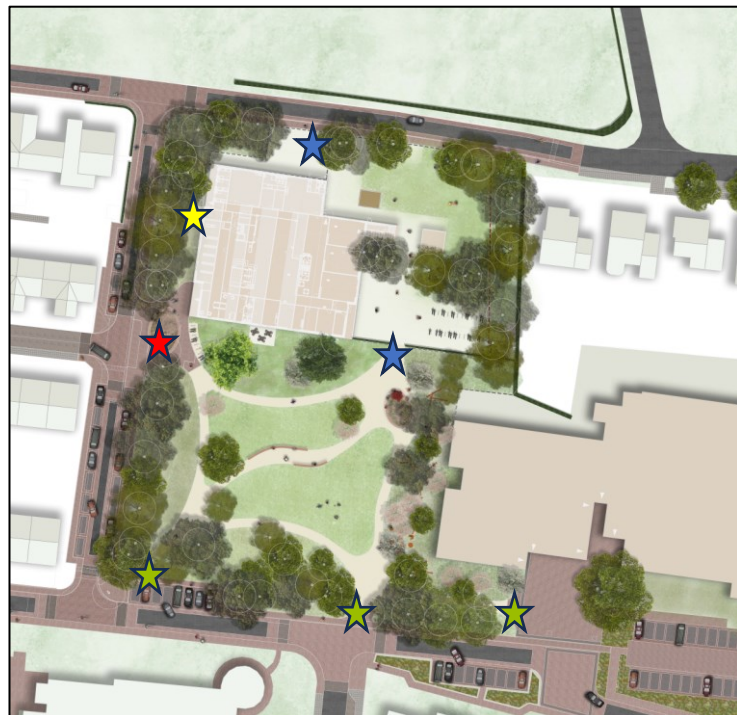
We hebben eerder geconstateerd dat de volgende aspecten aandacht behoeven:

- ✗ Het duidelijker aanbrengen van een schoolzone;
- ✗ Het Duurzaam Veilig inrichten van de Bossgaet en Langen Akker;
Zie: <https://duurzaamveiligwegverkeer.nl/>
- ✗ Parkeeroverlast tegengaan door de schoolomgeving verkeersluwer te maken en parkeerders beter te spreiden naar bijvoorbeeld de parkeerplaats bij de begraafplaats.

In de nieuwe situatie gaan enkele zaken veranderen waardoor ook de verkeersstromen zullen wijzigen. Op onderstaande afbeelding is te zien dat de nieuwe school in noordelijke richting verplaatst gaat worden en dat er op de plek van het huidige gebouw de openbare ruimte op een parkachtige manier wordt ingericht. De blauwe sterren geven de ingang voor de bovenbouw (Langen Akker) en de ingang onderbouw (aan het park) weer.

De groene aanduiding betreft de ingangen naar het park, de gele van de kinderopvang en de rode van de bibliotheek.

In de volgende paragrafen worden achtereenvolgens de voor deze ontwikkeling te nemen verkeersmaatregelen beschreven en uitgewerkt.



3.1 Duidelijke inrichting schoolzone

Het CROW werkt aan een actualisatie van de richtlijnen met betrekking tot de inrichting van schoolzones. Deze richtlijn geeft aanbevelingen om schoolomgevingen beter herkenbaar in te richten, zodat schoolzones uiteindelijk in de top 15 van mobiliteitsdata worden opgenomen en zichtbaar worden in de navigatiesystemen van voertuigen. Als voorbeeld dient er minimaal te worden voorzien in een goed leesbaar verkeersbord naast de rijbaan en schoolzone markering op het wegdek.



Ter plaatse van de school in- en uitgangen dient bij voorkeur op de openbare weg een oversteekvoorziening te worden aangebracht. Dat kan in de vorm van een zebrapad of wegversmalling. Op de Valkenburgerstraat adviseren we een zebrapad toe te passen en op de Langen Akker een wegversmalling omdat op deze locatie geen voetgangersvoorzieningen aan de overzijde van de weg aanwezig zijn.



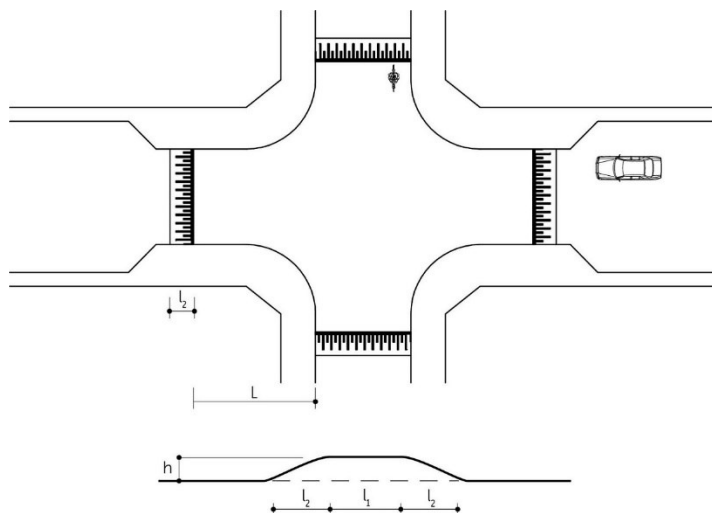
Bij de in- en uitgangen van het park wordt aanbevolen om voorzieningen te plaatsen, om te voorkomen dat kinderen direct de straat op kunnen rennen. Op bijgevoegde tekening zijn deze maatregelen nader uitgewerkt.

3.2 Duurzaam Veilig inrichten van de Bossgaet en Langen Akker

Op wegvak niveau is getoetst of de wegen rondom het SKC voldoen aan de inrichtingskenmerken van een 30 km zone. Er zijn geen aparte voorzieningen voor fietsers aanwezig en de wegen zijn relatief smal om herkenbaar genoeg als 30 km zone te fungeren. De Bossgaet en Langen Akker zijn echter nog niet heringericht zoals wel bij de Valkenburgerstraat is gedaan. Het ontbreekt op die wegen bijvoorbeeld aan een klinkerverharding, zoals dat vanuit de CROW wordt aanbevolen.

Om een snelheidslimiet van 30 km/h af te dwingen wordt aanbevolen om snelheidsverlagende maatregelen te nemen, zeker in de buurt van schoolomgevingen. De kruispunten in 30 km zones moeten gelijkwaardig zijn (geen voorrangsregeling). Op de Valkenburgerstraat zijn de kruispunten om de snelheid van het verkeer te matigen, voorzien van een verhoogd kruispuntplateau. Deze voorziening ontbreekt op de Langen Akker zowel met het kruispunt Bossgaet als verderop bij het kruispunt Vogelzangweg.

We raden aan om de wegen Bossgaet en Langen Akker op dezelfde wijze in te richten zoals de Valkenburgerstraat zodat overal hetzelfde wegbeeld ontstaat. Op de kruispunten wordt een verhoogd kruispuntplateau aanbevolen om de snelheid van het verkeer te matigen. Op onderstaande afbeelding is het wegontwerp voor een verhoogd kruispuntplateau afgebeeld.



Figuur 6: Kruispuntontwerp ETW

3.3 Maak de schoolomgeving verkeersluser

Om parkeeroverlast en verkeersdrukte rondom de school tegen te gaan adviseren we om de schoolomgeving verkeersluser te maken en daarmee het parkeren meer in het omliggende gebied te faciliteren.

Bij de begraafplaats ca. 200m verderop is reeds vastgesteld dat de aldaar gelegen parkeerplaats weinig gebruikt wordt. Op relatief korte loopafstand zijn er dus genoeg mogelijkheden om in de parkeerbehoefte te voorzien.

We stellen daarom voor om de Bossgaet in te richten als éénrichtingsweg (uitgezonderd fietsverkeer) in zuidelijke richting (rode pijl). Hierdoor dwingen we het verkeer om aan de zuidkant van de schoolomgeving te blijven en via een andere route (Slakweg bijvoorbeeld), de Langen Akker te bereiken:



3.4 Nieuwe afspraken met SKC Berg

In aanvulling op bovengenoemde maatregel gaat de gemeente en de directie van SKC de volgende zaken nader onderzoeken, uitwerken en vervolgens evalueren:

- ✗ Er moeten nadere afspraken gemaakt worden met het personeel van SKC Berg over het parkeren bij de begraafplaats, zodat mogelijk meer ruimte komt voor halende en brengende ouders;
- ✗ Ouders bewust maken van hun rol in veilig verkeer rondom SKC;
- ✗ Evaluatie van de verkeersveiligheid een half jaar tot een jaar na opening nieuwe SKC.

3.5 Uitgangspunten verkeerskundig ontwerp

Op bijgevoegde tekening zijn alle verkeersmaatregelen uitgewerkt. Daarbij zijn aanvullend op de eerder besproken maatregelen de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- ✘ Trottoirs worden minimaal 1,20m breed en bij voorkeur 1,80m. Enkel en alleen ter hoogte van de Bossgaet aan de noordzijde is het trottoir 1,20m geworden. Voor de rest hanteren we overal de minimale breedte van 1,80m. Als aandachtspunt geven we mee om bij de definitieve uitwerking van het park het trottoir aan de Valkenburgerstraat te verbreden naar 1,80m;
- ✘ We passen in het kader van een autoluwe schoolomgeving geen kiss en ride toe. Parkeren voor halen en brengen blijft bij de sporthal of men gaat bij voorkeur richting de parkeerplaats bij de begraafplaats. In het ontwerp zijn er daarom rondom de nieuwe school in- en uitgangen verboden tot stilstaan ingepast.
- ✘ De rijbaanbreedte voor de Bossgaet is gekozen op 3,50m. Dit is voldoende breed om autoverkeer in éénrichting en fietsverkeer in tweerichtingen af te wikkelen. Indien er gekozen wordt voor een bredere rijbaan (3,85m conform de CROW richtlijn) dan gaat dit ten koste van de trottoirbreedte. We adviseren het trottoir niet te versmallen en de rijbaan op 3,50m te houden.
- ✘ In de Bossgaet is als uitgangspunt gehanteerd dat er geen groenvoorzieningen verdwijnen. De weg is ingepast binnen de huidige beschikbare breedte.
- ✘ In de Bossgaet zijn twee nieuwe oversteekplekken gecreëerd. Hiermee ontstaat er in westelijke richting een logischere looproute dan nu het geval is. De Bossgaet wordt daarnaast voorzien van trottoirs aan weerszijden van de weg om voetgangers optimaal te kunnen faciliteren.

3.6 Kostenraming

De laatste paar jaar zijn de aannemingskosten enorm gestegen en we zien vaak dat ramingen te laag worden ingezet. Dit heeft met name te maken met de energiekosten. Alles wat te maken heeft met energie is behoorlijk in prijs gestegen. Dit gaat met name over de inkoop van straatbaksteen, maar ook betonmaterialen, pvc en metalen.

De kosten om de infrastructuur rondom het nieuwe SKC Berg aan te passen conform bijgaande tekening zijn geraamd op ca. € 400.000,-. Dit bedrag is excl. de riolering, excl. BTW maar inclusief de staartkosten.

Bijlage 1 Tabellen Parkeerdrukonderzoek

Parkeeronderzoek omgeving SKC Berg en Terblijt				Parkeervraag dinsdag 14 mei 2024		Parkeervraag zaterdag 18 mei 2024	
	Straat	Wegvak	Aantal parkeervakken	8.00 u	%	11.00u	%
1	Laathofstraat	Valkenburgerstraat - GHcentrum	7	4	57%	3	43%
2	Laathofstraat	Gezondheidscentrum westzijde	11	4	36%	5	45%
3	Laathofstraat	Gezondheidscentrum oostzijde	9	8	89%	3	33%
4	Laathofstraat	Gezondheidscentrum - Bossgaet	6	3	50%	2	33%
5	Bossgaet	Langen Akker - Laathofstraat	6	3	50%	1	17%
6	Bossgaet	Laathofstraat - Valkenburgerstr	14	10	71%	3	21%
7	Valkenburgerstraat	Bossgaet - Fonterstraat	8	2	25%	2	25%
8	Fronterstraat	Ter hoogte van 1 t/m 15	8	7	88%	6	75%
9	Valkenburgerstraat	Fonterstraat - Bossdries	18	5	28%	13	72%
10	Valkenburgerstraat	Parkeerterrein sporthal Bosdries	33	7	21%	6	18%
11	Op de Dries	Valkenburgerstraat - Gewande	8	4	50%	6	75%
12	Gewande	Op de Dries - Langen Akker	4	1	25%	1	25%
13	Langen Akker	Gewande - Vogelzangweg	5	0	0%	0	0%
14	Langen Akker	Vogelzangweg - Bossgaet	12	2	17%	1	8%
TOTAAL			149	60	40%	52	35%

Parkeeronderzoek omgeving SKC Berg en Terblijt				Parkeervraag donderdag 16 mei 2024	
	Straat	Wegvak	Aantal parkeervakken	14.00u	%
1	Laathofstraat	Valkenburgerstraat - GHcentrum	7	7	100%
2	Laathofstraat	Gezondheidscentrum westzijde	11	11	100%
3	Laathofstraat	Gezondheidscentrum oostzijde	9	9	100%
4	Laathofstraat	Gezondheidscentrum - Bossgaet	6	6	100%
5	Bossgaet	Langen Akker - Laathofstraat	6	4	67%
6	Bossgaet	Laathofstraat - Valkenburgerstr	14	10	71%
7	Valkenburgerstraat	Bossgaet - Fonterstraat	8	5	63%
8	Fronterstraat	Ter hoogte van 1 t/m 15	8	7	88%
9	Valkenburgerstraat	Fonterstraat - Bossdries	18	7	39%
10	Valkenburgerstraat	Parkeerterrein sporthal Bosdries	33	12	36%
11	Op de Dries	Valkenburgerstraat - Gewande	8	6	75%
12	Gewande	Op de Dries - Langen Akker	4	1	25%
13	Langen Akker	Gewande - Vogelzangweg	5	0	0%
14	Langen Akker	Vogelzangweg - Bossgaet	12	2	17%
TOTAAL			149	87	58%

Parkeeronderzoek omgeving SKC Berg en Terblijt				Parkeervraag maandag 13 mei 2024		Parkeervraag maandag 20 mei 2024	
	Straat	Wegvak	Aantal parkeervakken	14.15u	%	14.15u	%
1	Laathofstraat	Valkenburgerstraat - GHcentrum	7	6	86%	7	100%
2	Laathofstraat	Gezondheidscentrum westzijde	11	11	100%	11	100%
3	Laathofstraat	Gezondheidscentrum oostzijde	9	9	100%	9	100%
4	Laathofstraat	Gezondheidscentrum - Bossgaet	6	6	100%	7	117%
5	Bossgaet	Langen Akker - Laathofstraat	6	5	83%	10	167%
6	Bossgaet	Laathofstraat - Valkenburgerstr	14	12	86%	12	86%
7	Valkenburgerstraat	Bossgaet - Fonterstraat	8	8	100%	8	100%
8	Fronterstraat	Ter hoogte van 1 t/m 15	8	7	88%	8	100%
9	Valkenburgerstraat	Fonterstraat - Bossdries	18	18	100%	16	89%
10	Valkenburgerstraat	Parkeerterrein sporthal Bosdries	33	31	94%	30	91%
11	Op de Dries	Valkenburgerstraat - Gewande	8	4	50%	3	38%
12	Gewande	Op de Dries - Langen Akker	4	1	25%	1	25%
13	Langen Akker	Gewande - Vogelzangweg	5	0	0%	0	0%
14	Langen Akker	Vogelzangweg - Bossgaet	12	2	17%	3	25%
	TOTAAL		149	120	81%	125	84%

Bijlage 2 Theoretische parkeerbehoefte

Aan de hand van de parkeernormen vanuit het CROW is een theoretische berekening gemaakt met betrekking tot het aantal benodigde parkeerplaatsen voor de nieuwe ontwikkelingen. In onderstaande tabel staan deze parkeercijfers opgesomd en vermenigvuldigd per oppervlakte of het aantal klaslokalen.

Parkeergeneratie Berg en Terblijt	BVO	cijfers CROW		verwachte parkeergeneratie	
		minimale parkeergeneratie	maximale parkeergeneratie	minimale parkeergeneratie	maximale parkeergeneratie
Basisschool	8 klaslokalen	0,5	1,0	4,0	8,0
Bibliotheek	240	0,9	1,4	2,2	3,4
Kinderopvang	790	1,3	1,5	10,3	11,9
Sporthal	1596	2,6	3,1	41,5	49,5
Gezondheidscentrum	679	2,2	2,7	14,9	18,3
Totaal afgerond				72,9	91,0

Figuur 7: Parkeergeneratie SKC Berg

Aangezien niet elke voorziening op dezelfde momenten bezoekers trekt, wordt een aanwezigheidspercentage per dag/moment toegevoegd per locatie. In onderstaande tabel zijn deze verwachte percentages aangegeven op basis van landelijke trends maar deze kunnen op lokaal niveau anders zijn.

Aanwezigheidspercentages	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
Basisschool	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Bibliotheek	0%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%
Kinderopvang	100%	0%	100%	0%	0%	0%	0%	0%
Sporthal	50%	50%	100%	100%	0%	100%	100%	75%
Gezondheidscentrum	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%

Figuur 8: Aanwezigheidspercentages projectlocatie

In onderstaande tabel staat op basis van voorgaande tabellen de theoretisch te verwachte parkeerbehoefte. Het drukste moment betreft in dit gebied een werkdag in de avond met 63 benodigde parkeerplaatsen, met name om in de parkeerbehoefte voor de sporthal te voorzien.

ezigheidspercentages	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	koop-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
Basisschool	8,0	8,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Bibliotheek	0,0	3,4	0,0	0,0	0,0	3,4	0,0	0,0
Kinderopvang	11,9	0,0	11,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Sporthal	24,7	24,7	49,5	49,5	0,0	49,5	49,5	37,1
Gezondheidscentrum	18,3	13,7	1,8	1,8	0,0	1,8	1,8	1,8
TOTAAL	63	50	63	51	0	55	51	39

Figuur 9: Parkeergeneratie getoetst aan de aanwezigheidspercentages

Bijlage 3 Theoretische verkeersgeneratie

Bepaalde functies brengen ook verkeersbewegingen met zich mee. Deze worden ingeschat door de verkeersgeneratiecijfers van het CROW. De kencijfers zijn gegeven door het CROW en tonen de minimale en maximale verwachte verkeersgeneratie per etmaal. In onderstaande tabel is af te lezen dat er in de huidige situatie sprake is van een verkeersgeneratie van minimaal 582 en maximaal 709 voertuigen per etmaal.

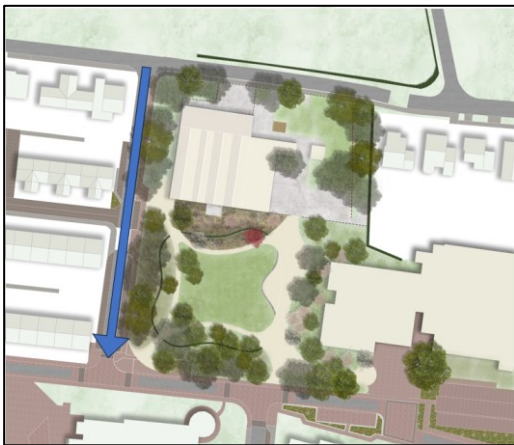
Verkeersgeneratie Berg en Terblijt		kencijfers CROW		verwachte verkeersgeneratie	
Omschrijving	BVO	minimale verkeersgeneratie	maximale verkeersgeneratie	minimale verkeersgeneratie	maximale verkeersgeneratie
Basisschool	213 leerlingen	0,15	0,25	32,0	53,3
Bibliotheek	240	8,2	13,0	19,7	31,2
Kinderopvang	790	33,0	38,0	260,7	300,2
Sportthal	1596	9,2	10,9	146,8	174,0
Gezondheidscentrum	679	18,0	22,1	122,2	150,1
Totaal afgerond				582	709

Figuur 10: Verkeersgeneratie Berg en Terblijt

Bijlage 4 Afweging éénrichtingsverkeer Bossgaet

Door Bossgaet aan te wijzen als een eenrichtingsstraat, wordt de verkeersveiligheid verbeterd rondom de school. Samen met een betere inrichting van de wegen rondom de projectlocatie zodat de weggebruikers gedwongen worden tot een maximale snelheid van 30 km/u, kan de buurt veiliger en overzichtelijker worden voor de schoolgaande kinderen.

Door het invoeren van éénrichtingsverkeer in zuidelijke richting, worden de bewegingen van gemotoriseerd verkeer rondom de school verminderd. Tevens draagt dit bij aan het voorkomen van autoverkeer dat een weg zoekt vanuit zuidelijke richting naar de Langen Akker. Het voordeel is dat verkeer vanaf de N590 richting de parkeerplaats Bosdries bij de sporthal wordt geleid. Als die parkeerplaats vol is kan men via Gewande bij de parkeerplaats van de begraafplaats uitkomen. Het nadeel voor omwonenden zal zijn dat er een kleine omrijd afstand ontstaat.



Figuur 11: Scenario 2 Bossgaet eenrichting

Indien éénrichtingsverkeer op de Bossgaet in noordelijke richting wordt ingevoerd, zal de straat ook autoluw worden. Het nadeel hiervan is echter verkeer zich richting de nieuwe ingang van de school aan de Langen Akker kan begeven. Hierdoor kunnen bij de nieuwe ingang onoverzichtelijke situaties ontstaan. De gedachte bij de nieuwe schoolomgeving is een zo autoluw mogelijke schoolomgeving waardoor deze verplichte rijrichting niet de voorkeur geniet.

