

Verkeerskundig onderzoek basisschool De Plaats

Eindrapport | Utrecht, 12 oktober 2018

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Onderzoeksopzet	4
2.	Analyse huidige situatie	6
2.1	Situatiebeschrijving	6
2.2	Verkeersgeneratie	6
2.3	Parkeerdruk	7
2.4	Verkeersveiligheid	8
3.	Toekomstige situatie na realisatie scenario 1C	10
3.1	Situatiebeschrijving	10
3.2	Verkeersgeneratie	10
3.3	Parkeerdruk	12
3.4	Verkeersveiligheid	13
4.	Conclusies & aanbevelingen	14
4.1	Huidige situatie	14
4.2	Toekomstige situatie na realisatie scenario 1C	14
4.3	Aanbevelingen	14
	Bijlage	13



1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Verschillende scenario's voor nieuw dorpshuis

De gemeente Medemblik is voornemens een nieuw dorpshuis in Abbekerk te realiseren. In de zoektocht naar een geschikte locatie heeft de gemeente verschillende scenario's uitgewerkt:

- Scenario 1A: volledige nieuwbouw op locatie dorpshuis.
- Scenario 1B: nieuwbouw op locatie dorpshuis en renovatie basisschool De Plaats t.b.v. kindfuncties.
- Scenario 1C: nieuwbouw op locatie dorpshuis en inpassing kindfuncties in basisschool De Plaats.
- Scenario 2A: volledige nieuwbouw op locatie IJsbaan.
- Scenario 2B: nieuwbouw op locatie IJsbaan met horeca in HNBP en renovatie basisschool De Plaats.
- Scenario 3: volledige nieuwbouw op locatie basisschool De Plaats.

Tijdens een werksessie met stakeholders kwam naar voren dat scenario's 1A en 1B de voorkeur hebben. Scenario 1C is pas in een later stadium toegevoegd aan de locatiestudie. Scenario 1C gaat uit van een scheiding van functies: kinderopvang, BSO en peuterspeelzaal worden ondergebracht in basisschool De Plaats in Abbekerk. Andere voorzieningen (zonder kindfunctie) worden ondergebracht in het nieuw te bouwen dorpshuis. Hierbij wordt basisschool De Plaats slechts gedeeltelijk gerenoveerd (1B) of de school wordt intern aangepast (1C). Dit laatste scenario heeft de voorkeur van gemeente Medemblik. Meer informatie over de scenario's is uitgewerkt in het 'Locatieonderzoek nieuwbouw dorpshuis Abbekerk'.

Zorgen over verkeerssituatie bij scenario 1C

De Dorpsraad Abbekerk vreest dat de volgens hen nu al onveilige verkeerssituatie bij de school door de geplande ontwikkeling verder zal verslechteren. Men vreest voor een verkeerschaos. De gemeente ziet de verkeerssituatie als belangrijk aandachtspunt en heeft adviesbureau XTNT gevraagd de huidige verkeerssituatie te analyseren en een inschatting te maken van de verkeerseffecten als gevolg van de mogelijk toe te voegen functies in de basisschool.

1.2 Onderzoekopzet

Vanwege de urgentie van de vraag heeft XTNT de verkeersanalyse in twee weken uit moeten voeren. Hierbij hebben we de volgende activiteiten kunnen uitvoeren:

- Overleg gemeente Medemblik, Dorpsraad Abbekerk en basisschool De Plaats om benodigde context van het onderzoek te verzamelen.
- Observatie verkeerssituatie in directe omgeving basisschool De Plaats tijdens ochtendspits (start school). Hierbij is gekozen voor een regenachtige ochtend om een goed beeld te krijgen van de hoeveelheid autoverkeer rond de school tijdens slecht weer (worst-case scenario).
- Analyse toename parkeerdruk en verkeersgeneratie op basis van aangeleverde cijfers met betrekking tot nieuwe kindfuncties.
- Interne brainstorm met verkeerskundigen en verkeerspsychologe om problematiek te bespreken en mogelijke maatregelen te benoemen.



- Bewonersavond 10 oktober 2018 om zorgen, meningen en ideeën van omwonenden te verzamelen.



Figuur 1: basisschool De Plaats

2. Analyse huidige situatie

2.1 Situatiebeschrijving

Basisschool De Plaats bestaat op dit moment uit in totaal **11 lokalen**. Deze lokalen worden als volgt gebruikt:

- In zeven lokalen wordt op dit moment lesgegeven aan in totaal **148 kinderen**.
- Eén lokaal wordt gebruikt ten behoeve van voorschoolse opvang waar **4 tot 16 kinderen** gebruik van maken.
- Drie lokalen staan leeg. Deze lokalen worden wel door de basisschool gebruikt maar hier wordt niet dagelijks les gegeven.

Van de docenten die werkzaam zijn op de school woont het overgrote deel niet in Abbekerk zelf en komt met de auto naar school. Ruim tien docenten maken gebruik van de parkeerfaciliteiten voor de school.

2.2 Verkeersgeneratie

Verkeersgeneratie lastig te voorspellen

De exacte verkeersgeneratie bij kindfuncties is moeilijk te bepalen. Het aantal kinderen dat met de auto wordt gebracht en opgehaald is sterk afhankelijk van verschillende externe factoren zoals weersomstandigheden, het haal- en brengbeleid van de school of opvang en de agenda van ouders (gaan ze bijvoorbeeld meteen door naar hun werk). Uit onderzoek in opdracht van het KpVV¹ blijkt dat gemiddeld 1/3 deel van de kinderen in Nederland met de auto naar school wordt gebracht. Het aantal voertuigen dat in dit onderzoek genoemd wordt is een gemiddelde verwacht aantal en kan gedurende de week toe- of afnemen.

Verkeersgeneratie huidige situatie

Uitgaande van bovenstaande uitgangspunt kunnen we stellen dat gemiddeld 1/3 deel van de kinderen van basisschool De Plaats met de auto wordt gebracht en gehaald. Dit zou met het huidige aantal leerlingen uitkomen op **gemiddeld 50 kinderen** die worden gebracht met de auto. Tijdens onze schouw telden we 25 kinderen die met de auto werden gebracht. De meeste kinderen worden gebracht tussen 08:10 en 08:30 uur. Een klein deel van de leerlingen maakt gebruik van de voorschoolse opvang en wordt eerder gebracht (afhankelijk van de dag tussen de 4 en 16 kinderen).

Daarnaast maken 42 kinderen gebruik van de naschoolse opvang in het huidige buurthuis. Deze kinderen lopen gezamenlijk na schooltijd naar het buurthuis en worden daar op een later tijdstip, verspreid over de middag, weer opgehaald. De overige kinderen gaan direct uit school naar huis (ongeveer 100 leerlingen). Uitgaande van het feit dat 1/3 met de auto wordt opgehaald zien we na schooltijd **gemiddeld 33 kinderen** die met de auto worden opgehaald.

¹ <https://kpvdashboard-15.blogspot.com/2012/12/onderweg-naar-de-basisschool.html>

	07.00	08.00	09.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00
BSO Catootje													
Basisschool													

 Kinderen worden gebracht
 Kinderen worden opgehaald

Samengevat ziet het aantal voertuigbewegingen per dag er gemiddeld als volgt uit:

- Tussen 07.00 – 08.30 uur: 5 voertuigbewegingen voorschoolse opvang.
- Tussen 08.10 – 08.30 uur: 45 voertuigbewegingen basisschool.
- Tussen 14.00 – 14.30 uur: 33 voertuigbewegingen basisschool.

2.3 Parkeerdruk

Berekening parkeerdruk op basis van CROW kencijfers

Het kennisinstituut CROW geeft in haar richtlijnen aan hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn bij verschillende verkeersaantrekkende functies. Zo ook voor basisscholen. CROW hanteert de volgende parkeerkencijfers:

- Per gebruikt leslokaal op een basisschool: minimaal 0,5 en maximaal 1 parkeerplaats.
- Per 100 m² bijschoolse opvang: minimaal 1,3 en maximaal 1,5 parkeerplaats.

Basisschool De Plaats heeft 7 leslokalen in gebruik voor basisonderwijs en één voor voorschoolse opvang. In totaal zijn voor deze lokalen **minimaal 4,8 en maximaal 8,5 parkeerplaatsen** nodig.

Basisschool De Plaats	Parkeerkencijfer	Aantal benodigde parkeerplaatsen
7 lokalen in gebruik	0,5 – 1,0 per leslokaal	3,5 – 7
100m ² bijschoolse opvang	1,3 – 1,5 per 100m ²	1,3 – 1,5
Totaal		4,8 – 8,5

Werkelijke parkeerdruk omgeving De Plaats

De parkeerkencijfers van het CROW geven aan dat er in de huidige situatie 5 tot 9 parkeerplaatsen nodig zijn om personeel en bezoekers van de school op te vangen. In de directe omgeving van de school zijn op dit moment 24 parkeervakken aangebracht. Een deel van deze parkeervakken (6 stuks) zijn door bewoners zelf met verf aangebracht. Daarnaast wordt er veel langs de straten geparkeerd. Tijdens de schouw viel ons op dat voor het begin van de basisschool zo goed als alle parkeervakken al bezet waren. Dit komt mede doordat ruim tien docenten van de basisschool gebruikmaken van de parkeervakken direct voor de school. Ouders van kinderen zijn door de hoge bezetting van de parkeerplaatsen genoodzaakt de auto op straat te parkeren. Dit leidt er soms toe dat men de auto parkeert op plekken waar dat niet de bedoeling is.





Figuur 2: parkeerdruk voor opening basisschool



Figuur 3: auto's staan op plekken stil waar dat niet de bedoeling is

2.4 Verkeersveiligheid

In gesprek met de Dorpsraad Abbekerk kwamen verschillende zaken naar boven die door bewoners uit de omgeving als onveilig en onprettig worden ervaren. Men ervaart dat er te hard wordt gereden, er geparkeerd wordt op plekken waar dat niet de bedoeling is en het beleid van de school om kinderen zo min mogelijk met de auto naar school te brengen helpt niet meer. Deze problematiek wordt met name ervaren tijdens de ochtendpiek tussen 08.10 en 08.30 uur waarop de kinderen van de basisschool massaal naar school worden gebracht.

Tijdens onze schouw is ons opgevallen dat er inderdaad op plekken wordt geparkeerd waar dit niet de bedoeling is. Dit had invloed op de overzichtelijkheid. Het zorgde tijdens onze observatie niet direct voor verkeersonveilige situaties, maar wel merkten we dat automobilisten verrast



werden door tegemoetkomend of kruisend verkeer. Kinderen steken te voet en fietsend op willekeurige plekken de straat over, in combinatie met autoverkeer zou tot gevaarlijke situaties kunnen leiden. Tijdens de schouw hebben wij deze gevaarlijke situaties niet waargenomen. Men houdt erg goed rekening met elkaar en wij hebben geen hoge snelheden opgemerkt. Ook ontstonden er tijdens de observatie geen wachtrijen omdat het verkeer goed kan worden verwerkt.

Er is sprake van menging van autoverkeer, fietsers en voetgangers maar dit past binnen de verblijfsfunctie van de wegen rond de school (30 km/uur zone).

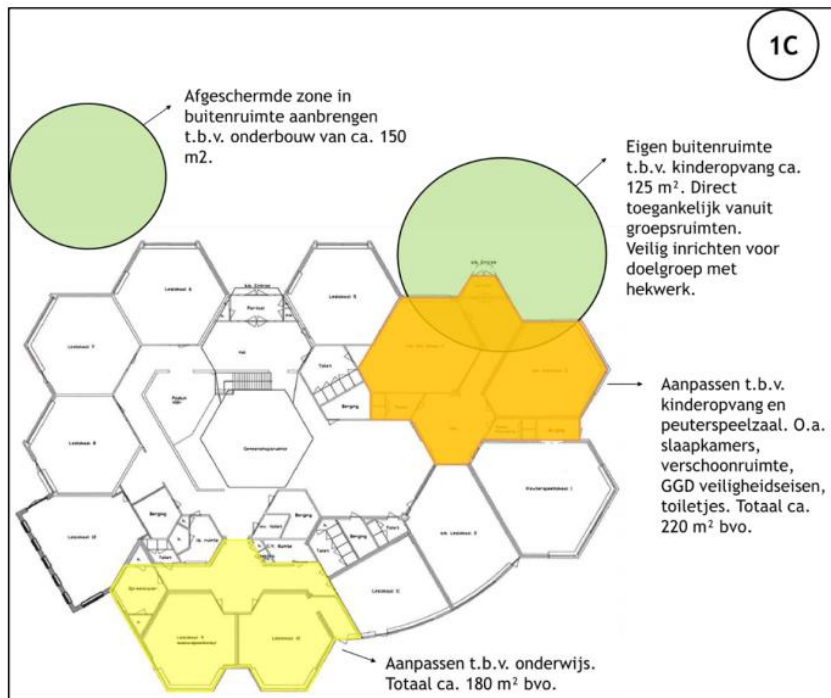


3. Toekomstige situatie na realisatie scenario 1C

3.1 Situatiebeschrijving

Scenario 1C (en 1B) zet in op het verplaatsen van naschoolse opvang, peuterspeelzaal en kinderopvang naar basisschool De Plaats. Hiermee worden alle kindfuncties in Abbekerk ondergebracht in één gebouw. In de nieuwe situatie zijn de volgende functies ondergebracht in de basisschool:

- In zeven lokalen wordt lesgegeven aan in totaal **148 kinderen**.
- Eén lokaal wordt gebruikt ten behoeve van voorschoolse opvang voor **4 tot 16 kinderen** en naschoolse opvang voor maximaal **42 kinderen** (maandag, dinsdag en donderdag 42 kinderen, woensdag 10 kinderen, vrijdag 20 kinderen).
- Peuterspeelzaal Berend Botje met vier ochtenden per week **16 kinderen**.
- Stichting Kinderopvang Hoorn met (twee groepen van elk 12 kinderen maakt) **24 kinderen**.



Figuur 4: Plattegrond scenario 1C (bron: ICS adviseurs)

3.2 Verkeersgeneratie

Om een compleet beeld te schetsen van de mogelijke effecten op de verkeersgeneratie wanneer scenario 1C daadwerkelijk wordt doorgevoerd beschrijven we twee verschillende scenario's: een worst-case scenario en een realistisch scenario.

Toename verkeersgeneratie scenario 1C: worst-case scenario

In het ergste geval worden alle 'nieuwe' kinderen met de auto gebracht en komen al deze auto's op hetzelfde moment naar school. Wanneer we uitgaan van dit meest ongunstige scenario dan zien we de volgende 'pieken' ontstaan:



- Tussen 07.00 – 08.30 uur: 5 voertuigbewegingen voorschoolse opvang.
- Tussen 08.10 – 08.30 uur: 45 voertuigbewegingen basisschool.
- Tussen 08.00 – 08.45 uur: 16 voertuigbewegingen peuterspeelzaal.
- Tussen 11.00 – 12.30 uur: 16 voertuigbewegingen peuterspeelzaal.
- Tussen 14.00 – 14.30 uur: 33 voertuigbewegingen basisschool.
- Tussen 16.00 – 18.30 uur: 24 voertuigbewegingen kinderopvang.
- Tussen 16.30 – 18.30 uur: 10 - 42 voertuigbewegingen naschoolse opvang.

Verwacht effect

In het meer realistische scenario worden de kinderen verspreid over de dag gebracht en opgehaald. De voertuigbewegingen die extra worden toegevoegd aan het gebied zijn in de ochtend 24 voertuigbewegingen van de kinderopvang en 16 voertuigbewegingen van de peuterspeelzaal. Deze voertuigbewegingen worden verspreid over een periode van 2 uur. Einde van de ochtend en begin van de middag 16 voertuigbewegingen van de peuterspeelzaal (verspreid over 1,5 uur). Einde van de middag maximaal 42 voertuigbewegingen van de naschoolse opvang en 24 voertuigbewegingen van de kinderopvang (verspreid over 2,5 uur). De nieuwe situatie zal daarmee op verschillende 'nieuwe' momenten extra verkeer genereren.

3.3 Parkeerdruk

Berekening parkeerdruk op basis van CROW kencijfers

CROW hanteert de volgende parkeerkencijfers:

- Per gebruikt leslokaal op een basisschool: minimaal 0,5 en maximaal 1.
- Per 100m2 basisschoolseopvang: minimaal 1,3 en maximaal 1,5.
- Per 100m2 peuterspeelzaal: minimaal 1,3 en maximaal 1,5.
- Per 100m2 kinderopvang: minimaal 1,3 en maximaal 1,5.

Mogelijke uitkomst is dat na realisatie van scenario 1C de basisschool De Plaats 7 leslokalen in gebruik heeft voor basisonderwijs, 250m2 voor voorschoolse opvang, 100m2 voor peuterspeelzaal en 100m2 voor kinderopvang. In totaal zijn voor deze lokalen **minimaal 9,35 en maximaal 13,75 parkeerplaatsen** nodig. Ten opzichte van de huidige situatie is dit een toename van ruim 5 parkeerplaatsen ten behoeve van het gehele schoolgebouw. Er zijn extra parkeervakken nodig om de toename van de parkeerdruk op te kunnen vangen. Gezien de hoge parkeerdruk in de huidige situatie en de gevoeligheid van de parkeerproblematiek in het gebied, kan de toename van de parkeerdruk zonder het nemen van maatregelen tot problemen leiden. Ouders van jonge kinderen (peuterspeelzaal en kinderdagverblijf) zullen hun auto in ieder geval moeten parkeren omdat zij hun kinderen zelf naar binnen moeten brengen.



Basisschool De Plaats	Parkeerkencijfer	Aantal benodigde parkeerplaatsen
7 lokalen in gebruik	0,5 – 1,0 per leslokaal	3,5 – 7
Bijschoolseopvang	Parkeerkencijfer	Mvt/etm
250 M2	1,3 – 1,5 per 100 M2 bvo	3,25 – 3,75
Kinderopvang	Parkeerkencijfer	Mvt/etm
100 M2	1,3 – 1,5 per 100 M2 bvo	1,3 – 1,5
Peuterspeelzaal	Parkeerkencijfer	Mvt/etm
100 M2	1,3 – 1,5 per 100 M2 bvo	1,3 – 1,5
Totaal*		Mvt/etm
		9,35 – 13,75

3.4 Verkeersveiligheid

Op basis van de schouw en de objectieve berekeningen die we hebben uitgevoerd verwachten we dat de hoeveelheid extra verkeer niet zorgt voor een verdere verslechtering van de verkeersveiligheid. Hiervoor is het wel noodzakelijk dat het nieuwe verkeer zo veel mogelijk over de dag verspreid wordt. Wanneer optimale spreiding van het verkeer gegarandeerd wordt blijven grote piekmomenten uit en past de toename van het verkeer goed binnen de geldende wegcategorisering / 30 km-uur zone. Is de spreiding slecht, dan heeft dit negatieve gevolgen op de verkeersveiligheid.

Belangrijk aandachtspunt is de parkeerdruk rond de school. Deze is nu al hoog en zal in de nieuwe situatie hoger worden. Dit resulteert in onveilig gedrag omdat automobilisten hun auto's op plekken parkeren die hier niet voor bedoeld zijn. Ook is de subjectieve veiligheid een belangrijk aandachtspunt. Hiervoor verwijzen we u naar het verslag van de bewonersavond van 11 oktober 2018.



4. Conclusies & aanbevelingen

4.1 Huidige situatie

Volgens cijfermatige berekening zouden er zo'n 50 van de 148 kinderen met de auto naar basisschool De Plaats moeten worden gebracht. Tijdens onze observatie lag dit aantal lager (25 kinderen). Het exacte aantal kinderen dat met de auto naar school wordt gebracht is afhankelijk van veel verschillende externe factoren en is dus per gebied, per school, zelfs per dag verschillend. Wij zien in de huidige situatie wat betreft de verkeerskundige situatie geen grote problemen ontstaan. Weggebruikers houden goed rekening met elkaar en er worden geen hoge snelheden gehaald. Wel valt op dat de parkeerdruk in het gebied hoog is waardoor automobilisten hun auto soms op ongebruikelijke plekken parkeren. Het onoverzichtelijke beeld dat soms ontstaat doordat auto's op onhandige plekken staan geparkeerd zorgde tijdens ons onderzoek niet voor onveilige situaties.

4.2 Toekomstige situatie na realisatie scenario 1C

Wanneer scenario 1C daadwerkelijk wordt gerealiseerd gaan wij uit van het realistische scenario dat wij in hoofdstuk 3 hebben geschetst. In dit scenario gaan we uit van een toename van het aantal voertuigbewegingen, zowel in de ochtend als in de middag. We gaan er niet vanuit dat alle kinderen tegelijkertijd worden gebracht/gehaald waardoor een complete verkeerschaos uitblijft. De toename van de hoeveelheid verkeer vindt op verschillende momenten plaats. Hierdoor ontstaan er extra momenten met meer verkeer. De hoeveelheid extra verkeer past bij het type weg.

De toename van de parkeerdruk die ontstaat na realisatie van scenario 1C gaat naar verwachting wel tot problemen leiden als er geen maatregelen worden getroffen. De parkeerdruk is in de huidige situatie al hoog en zal in de nieuwe situatie alleen maar hoger worden. Ook de subjectieve veiligheid zal als gevolg van de uitbreiding verslechteren. Er ontstaat op 'nieuw' momenten een toename van verkeer.

4.3 Aanbevelingen

Monitoren

Wij denken op dit moment niet dat op dit moment grootschalige verkeerskundige aanpassingen nodig zijn om de extra voertuigbewegingen op een veilige manier op te kunnen vangen. Wel zijn kleinschalige verbeteringen mogelijk (zie onderstaande aanbevelingen). Aangezien het lastig is om de exacte praktijksituatie te voorspellen raden wij gemeente Medemblik aan de verkeerssituatie rondom basisschool De Plaats na realisatie van scenario 1C continue te monitoren. Een jaar na realisatie is een goed moment om de situatie te evalueren en waar nodig alsnog aanpassingen door te voeren.

Docenten/ouders op parkeerterrein tennisbaan

Docenten maken momenteel gebruik van de parkeervakken direct voor de school. Hiermee zijn de aanwezige vakken nog voordat de school begint al zo goed als allemaal bezet. Op een aantal minuten lopen ligt een groot parkeerterrein naast de tennisbaan waar in de huidige situatie veel



parkeerruimte beschikbaar is. Het zou de parkeerproblemen nabij de school voor een groot deel oplossen als docenten van het terrein nabij de tennisbaan gebruikmaken. Het zou al helemaal mooi zijn als ook ouders die hun kinderen met de auto naar school brengen van het terrein gebruik gaan maken. Veel van de ouders die hun kind naar school brengen, brengen hun kind helemaal tot aan de voordeur dus zou het een kleine moeite zijn om nog een stukje verder te lopen. De gemeente Medemblik moet ervoor zorgen dat de looproute van het terrein tot aan de school aantrekkelijk wordt. De route moet zelfs zo aantrekkelijk zijn dat kinderen hun ouders vragen de auto op het parkeerterrein te parkeren nabij de tennisvelden zodat ze via 'het pad' mogen lopen. Om het plan sterker en waterdicht te maken, zou in de buurt rondom de school een parkeerverbodszone ingesteld moeten worden. Hiermee wordt alleen parkeren in vakken toegestaan en zijn ouders dus wel genoodzaakt hun auto op het parkeerterrein bij de tennis neer te zetten.

Voordelen: meer parkeerruimte rond de school, funfactor voor de kinderen, overzichtelijk straatbeeld, minder verkeer in de straat, minder kerend verkeer.

Nadelen: het is lastig om ouders te overtuigen elders te parkeren, wanneer docenten op afstand parkeren kan dit juist extra ouders trekken die met de auto naar school komen.

Kiss & Ride

Bijvoorbeeld ter hoogte van de fietsenstalling wordt door veel ouders kortstondig geparkeerd om hun kind naar school te brengen. Veel ouders lopen met hun kind mee het schoolplein op of de school binnen. Het idee van een Kiss & Ride of Zoen & Zoef is dat ouders hun kind een kus geven en direct doorrijden. Handhaving is hierbij wel van belang, anders is er voor ouders weinig belang om niet alsnog hun auto voor langere tijd op een Kiss & Ride te parkeren. Variant op een Kiss & Ride is een maken van een parkeerverbodzone (gele streep). Het is dan verboden om te parkeren (stilstaan toegestaan).

Voordelen: duidelijk waar auto's wel en niet mogen parkeren, alleen stilstaan en niet parkeren, meer ruimte, kortere haal- en brengmomenten.

Nadelen: handhaving nodig, weinig ruimte voor K+R zone, veel autoverplaatsingen in de buurt van woningen.



Figuur 5: Kiss & Ride aan de Schoolerf



Figuur 6: Parkeerverbodszone aan de Schoolerf

Eénrichtingsweg

Basisschool De Plaats is gelegen aan een doodlopende straat. Dit zorgt ervoor dat alle ouders die hun kinderen met de auto naar school brengen twee keer door dezelfde straat rijden. Bewoners uit de straat ervaren dus dubbele overlast. Op dit moment is het niet mogelijk de straat in te richten als éénrichtingsweg, maar wij adviseren de gemeente te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om rondom de school een éénrichtingscircuit in te stellen.

Voordelen: geen draai- en keerbewegingen, overzichtelijke situatie, geen onverwachte handelingen, minder overlast direct aanwonenden.

Nadelen: niet op korte termijn mogelijk, meer overlast omliggende straten.

Spreaden verkeersstromen

Om te voorkomen dat alle kinderen op dezelfde plek worden gebracht en gehaald kan ervoor gekozen worden om voor de verschillende kindfuncties verschillende ingangen van het gebouw te realiseren. Verkeer wordt hierdoor beter verspreid. Ook kan de fietsenstalling verplaatst worden naar een locatie die verder van de parkeerplaatsen ligt zodat verkeersstromen beter gescheiden worden.

Voordelen: betere spreiding verkeer.

Nadelen: (mogelijk) aanpassingen aan het gebouw mogelijk, fietsers en voetgangers moet ook naar nieuwe ingang, extra verkeer op nieuwe locaties.



Figuur 7: Mogelijke alternatieve ingangen via lokalen (geel) en huidige hoofdingang (groen)

Spreiding schooltijden

Het functioneren van de verkeerssituatie rond de school valt of staat met een goede spreiding van de haal- en brengmomenten. Door de verschillende 'schooltijden' (nog) beter op elkaar af te stemmen kan worden voorkomen dat er een verkeerspiek ontstaat. Denk bijvoorbeeld aan verschillende schooltijden voor onder- en bovenbouw of het aanpassen van brengmomenten voor kinderdagverblijf.

Voordelen: betere spreiding verkeer.

Nadelen: consequenties voor bedrijfsvoering kindfuncties.

Stimuleren fiets en voet

Oorzaak van de ervaren problematiek ligt bij het feit dat ouders hun kinderen met de auto naar school brengen. Een extra campagne om ouders en kinderen te stimuleren met de fiets of lopend naar school te gaan kan bijdragen aan het verminderen van de ervaren overlast. Denk bijvoorbeeld aan:



- Spaar-/beloningsactie voor kinderen (bijv. buurtbewoners sponsoren kinderen die met de fiets/lopend komen).
- Automobilisten laten aanspreken door kinderen.
- Toevoegen van 'funfactor' aan loop- en fietsroutes.
- Organiseren actieweek.
- Meer (sturende) informatie richting ouders via website en nieuwsbrief.

Voordelen: probleem bij de kern aangepakt, kinderen enthousiasmeren, minder autoverkeer, minder overlast.

Nadelen: vaak tijdelijk effect.



Bijlage 1: verslag schouw

Locatie: basisschool De Plaats, Abbekerk

Datum en tijd: dinsdag 2 oktober 2018, 08.00 – 08.45 uur

Weer: 8 graden, regenachtig en winderig

Inrichting

- Gemotoriseerd verkeer heeft niet altijd goed overzicht, met name vanuit de Schoolwerf gezien. Geparkeerde auto's blokkeren het zicht op de Opvang en de Kronkelbaan. Daarnaast vinden er veel keerbewegingen plaats waardoor het zicht verder verslechterd.



Afbeelding 1. Het zicht vanaf de Schoolwerf op kruisende weg is slecht

- Fietsers steken bij de ingang van de school de weg over, omdat daar de fietsenstalling is gevestigd. Ze fietsen hierdoor ook een stukje over de stoep.



Afbeelding 2. De fietsenstalling met verlaging op de stoep

- Voetgangers hebben een speciale voetgangersoversteekplaats, met een wegversmalling. Verder is er echter weinig ruimte voor voetgangers of logische looproutes waardoor voetgangers gebruik maken van de straat.





Afbeelding 3. De voetgangersoversteekplaats met wegversmalling



Afbeelding 4. Voetgangers maken gebruik van de straat

- De school ligt in een verblijfsgebied waardoor het verkeer gezamenlijk gebruik maakt van één en dezelfde weg. Doordat het een verblijfsgebied betreft, houdt men wel goed rekening met elkaar.

Gedrag weggebruikers

- Auto's staan soms kort stil voor een parkeervak. Hierdoor blokkeren ze de auto's die geparkeerd staan in de vakken voor de school.





Afbeelding 5. Auto's staan stil voor de parkeervakken aan de Schoolwerf

- Veel auto's zetten hun auto's stil langs de weg en niet in een parkeervak op (voornamelijk) de Opvang en de Kronkelbaan of Schoolwerf.



Afbeelding 6. Auto's staan stil langs de weg op de Schoolwerf en Opvang

- Er wordt niet hard gereden en de verschillende modaliteiten, op een enkeling na, goed rekening met elkaar. Kinderen letten daarnaast erg goed op.
- Auto's komen soms met elkaar in de knel, doordat er weinig ruimte is vanwege smalle wegen en geparkeerde auto's.
- Er wordt voorrang verleend door auto's op het zebrapad, maar ook daarbuiten.

Overige opvallendheden

- De Schoolwerf is doodlopend waardoor auto's moeten keren. Hier is weinig ruimte voor. Daarnaast komen auto's hierdoor twee keer langs de school.
- Voor de start van de school stond de straat al vol met geparkeerde auto's.





Afbeelding 7. De situatie voor de start van de school

- Ondanks het slechte weer kwam toch nog het merendeel van de leerlingen met de fiets of te voet.
- Er zijn duidelijke periodes van drukte aan te wijzen tussen 8:15 en 8:35, waarbij de piek tussen 8:20 en 8:30 ligt. Hierbij lijkt de autodrukke aan zijn maximum te zitten.
- De meeste ouders keren eerst hun auto en zetten daarna hun kinderen af. Hierbij laten ze de auto enkele minuten staan om mee naar binnen te lopen.



Afbeelding 8. Zelfgetekende schuine parkeerplekken bij de school aan de Opvang



Bijlage 2: gespreksverslagen De Plaats en Dorpsraad

Om inzicht te krijgen in de huidige verkeerssituatie zijn we in gesprek gegaan met een medewerker van basisschool De Plaats en de dorpsraad van Abbekerk. Beide gesprekken vonden plaats op 1 oktober. We spraken onder andere over welke problemen de bewoners ervaren en het haal- en brenggedrag van de ouders. De conclusies uit de gesprekken zijn in de volgende paragrafen puntsgewijs weergegeven.

Basisschool De Plaats

- Op dit moment is er het beleid dat kinderen te voet naar school komen. Kinderen die iets verder wonen mogen met de fiets. Voornamelijk bij slecht weer komen kinderen met de auto. Beleid wordt goed opgevolgd.
- Er is geen campagne voor verkeersveiligheid, buiten reguliere verkeerslessen. Er zijn ook geen verkeersouders.
- De meeste kinderen op school komen uit Abbekerk en wonen dus dichtbij. Er zijn ook enkele kinderen uit Lambertschaag.
- Er zijn voornamelijk klachten over dat het personeel de auto bij de school parkeert. Bewoners kunnen dan hun auto niet kwijt als ze thuiskomen van het werk. Het gaat om ongeveer 10 auto's van het personeel. Er is een groot parkeerterrein achter de tennisbaan beschikbaar, waarna ouders nog een stukje zouden moeten lopen. Dit wordt wel gecommuniceerd aan de ouders.
- Bij slecht weer kan er wat overlast zijn door auto's, waardoor er een onveilig gevoel kan ontstaan. We hebben verder nooit klachten gehoord van omwonenden. Wel zijn er stickers op de auto's van het personeel geplakt, of ze hun auto's ergens anders willen parkeren. Ook wordt er dubbel geparkeerd om kinderen af te zetten, omdat ze hun auto's niet kwijt kunnen in de vakken. Doordat de weg doodlopend is zitten kerende auto's elkaar soms in de weg.
- Grootste probleem in de piek tussen kwart over 8 en half 9.
- De lokalen die over zijn (3) worden wel benut. Op woensdagochtend is de bibliotheek in een van de lokalen beschikbaar voor iedereen. In totaal zijn er 7 lokalen in gebruik, 1 lokaal voor het BSO en staan er 3 lokalen 'leeg'.
- Op dit moment zit alleen de voorschoolse opvang in het gebouw. De naschoolse opvang zou er in de nieuwe situatie bijkomen. Het gaat dan om 40 tot 50 kinderen. Vanaf half 3 is het nu rustig, maar dat zou in de nieuwe situatie dan verlengen, waardoor ook de middagspits een groter piekmoment wordt. Leerkrachten gaan vaak rond 17 uur naar huis.

Dorpsraad Abbekerk

- Mensen die heel dichtbij wonen komen met de auto, omdat ouders daarna doorgaan naar werk/boodschappen.
- Het hard rijden in het dorp is al lang een probleem dat steeds erger wordt. Er wordt ook geparkeerd waar het niet kan, waardoor men soms dubbel parkeert. Ook met zebrapaden wordt geen rekening gehouden.
- In de nieuwe situatie komen er meer mensen en wordt het dus nog drukker. Extra parkeerplaatsen zullen van de buitenspeelruimte af moeten en zijn dus ook geen goede oplossing. Door de doodlopende weg komen auto's twee keer langs, waardoor de irritatie van de bewoners groter wordt. Ook het achteruit wegrijden uit de parkeervakken vormt een risico. Daarnaast worden de parkeerplekken van de bewoners vaak geblokkeerd.
- Elkaar aanspreken op gedrag is lastig, omdat iedereen elkaar kent. Het wordt vaak op een grappende manier gedaan, maar het helpt niet.



- Het is lastig om ouders aan te spreken als de docenten op de school het slechte voorbeeld geven met betrekking tot parkeren.
- Het beleid van de school is er al 40 jaar, maar helpt dus niet.
- Er is een continu rooster, waardoor kinderen tussen de middag op school blijven, dat scheelt in de drukte.
- Bij slecht weer is het risico groter, dus ook met de winter op komst.
- Kinderen letten wel goed op in de verkeerssituatie, dat neemt niet weg dat de situatie erg gevaarlijk is. Daarnaast zijn de buurtbewoners geïrriteerd.
- Parkeren en verkeersdruk is het grootste pijnpunt.
- Bij de naschoolse opvang parkeren ze ook niet in de vakken, ondanks dat deze wel beschikbaar zijn. Hier is nu gelukkig nog genoeg ruimte voor waardoor het geen probleem vormt.



Colofon

© XTNT EXPERTS IN TRAFFIC AND TRANSPORT | Utrecht 2018

Niets uit deze uitgave mag worden vervaelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, scan, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van XTNT.

Titel	Verkeerskundig onderzoek basisschool De Plaats
Samengesteld door	Matthijs van Orsouw Kirsten van Merwijk Robbin Lankhuijzen
Projectnaam	Verkeersonderzoek basisschool De Plaats
Projectnummer	362C
Datum	10 oktober 2018
Bestandsnaam	Rapportage verkeersanalyse De Plaats Abbekerk
Contactadres voor deze publicatie	XTNT Experts in Traffic and Transport St. Jacobsstraat 16 Postbus 51 3500 AB UTRECHT

Gaan waar anderen niet gaan

XTNT Experts in Traffic and Transport is een ambitieus adviesbureau, dat opereert op het brede terrein van verkeer en vervoer. Wij geven inhoudelijk advies en begeleiden het proces om tot dat advies te komen. Het liefst doen wij dat in een bestuurlijk en/of maatschappelijk bewogen omgeving, zodat onze kennis en vaardigheden op het gebied van communicatie volledig tot hun recht komen.

Onze adviseurs gaan voor uitstekende service en topkwaliteit. Zij zijn oprecht geïnteresseerd in mensen en durven te gaan waar anderen niet gaan. Een spraakmakende en vernieuwende aanpak heeft voor hen de voorkeur boven de platgetreden paden.

Door met u een partnership te vormen, komen wij gezamenlijk tot het gewenste resultaat. Wat dat resultaat is, spreken wij af bij de start van het project. Wij visualiseren dit in de vorm van het waardebod. Uw feedback op onze prestaties en onze manier van werken zien wij als kansen om onze dienstverlening te verbeteren.