

## Colofon



Opdrachtgever : gemeente Gemert-Bakel  
Contactpersoon : Anita Keita

Opgesteld door : Hans van Rijen  
Gecontroleerd door : Patrick Verbunt

Project(bestands)nummer : 12.0302-R03  
Status : concept

Tilburg, 31 mei 2012

## Programma van Verkeerskundig Eisen

Integraal Kind Centrum (IKC)  
Gemert Noord

---

# INHOUDSOPGAVE

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>3</b>
1.1	AANLEIDING	3
1.2	DOEL	3
1.3	LEESWIJZER	3
<b>2</b>	<b>PARKEREN</b>	<b>4</b>
2.1	CONCLUSIES & AANBEVELINGEN	4
2.2	INLEIDING	4
2.3	PARKEERBALANS	4
2.4	RUIMTELIJKE VRAAG EN AANBOD	5
2.5	FIETSPARKEREN	7
<b>3</b>	<b>CIRCULATIE &amp; INRICHTING</b>	<b>8</b>
3.1	CONCLUSIES & AANBEVELINGEN	8
3.2	INTENSITEIT	8
3.3	OMLEIDING SPORTLAAN	8
3.4	PARKEERTERREINEN	9
3.5	KISS & RIDE	10
3.6	VOETGANGERS	10
3.7	FIETSERS	13
3.8	PREDIKANT SWILDENSSTRAAT	14



# 1 INLEIDING

## 1.1 Aanleiding

Het ontwerp en inrichting van de omgeving van het Integraal Kind Centrum (IKC) heeft direct invloed op de verkeerstromen rondom het gebouw. Zo is er een relatie aanwezig tussen de ligging van de parkeerplaatsen, de ligging van de ingangen en de ligging van de fietsenstallingen met de te verwachten verkeerstromen. Dit gaat zelfs zo ver dat bijvoorbeeld het plaatsen van een hekwerk met een ingang voor voetgangers invloed heeft of er parkeeroverlast ontstaat of niet.

## 1.2 Doel

Het is van belang dat bij het ontwerp in een zeer vroeg stadium uitgangspunten vanuit verkeers-oogpunt in ogenschouw worden genomen.

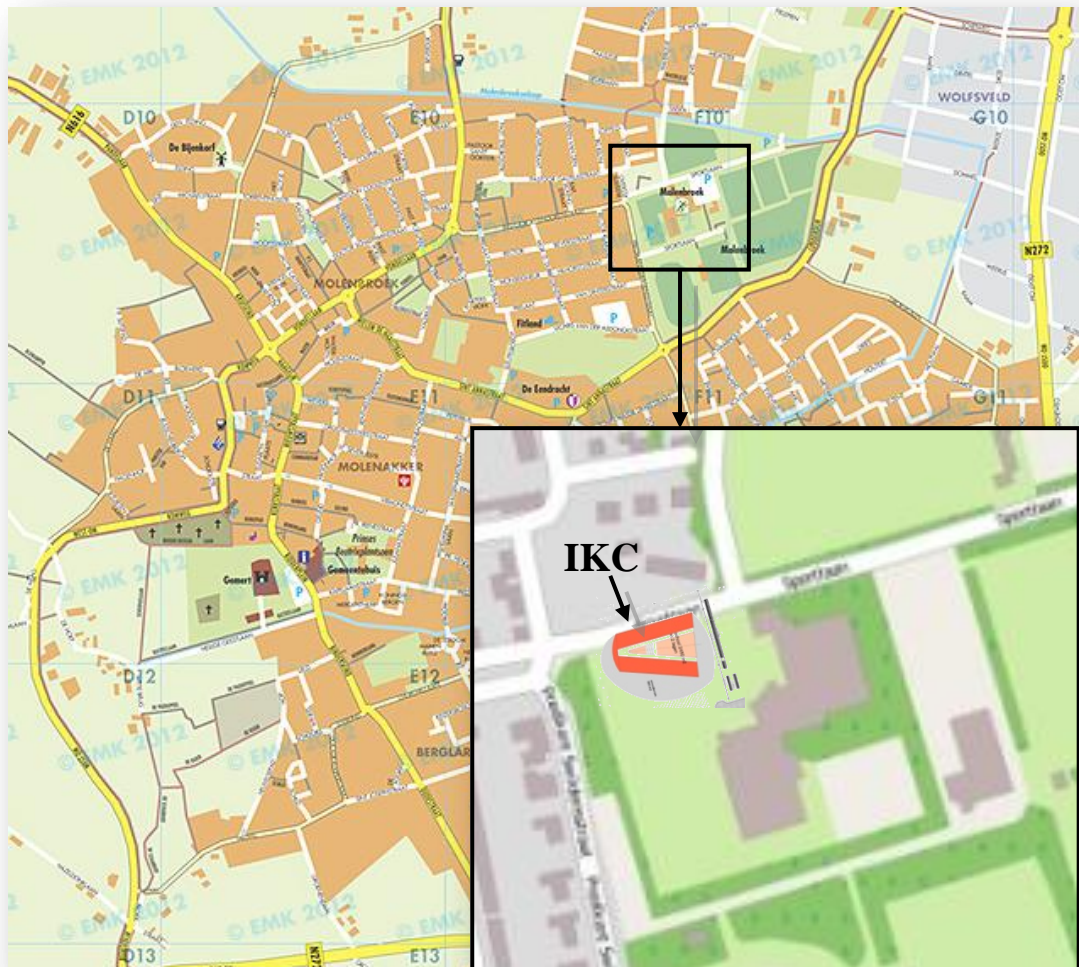
### Doel

Verkeerskundige uitgangs- en aandachtspunten voor het ontwerp IKC en haar omgeving.

## 1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 behandelt het parkeren. Hoofdstuk 3 gaat in op de circulatie en inrichting van de IKC-omgeving. In figuur 1 is de ligging van het IKC in Gemert en haar directe omgeving weergegeven.

figuur 1  
ligging IKC



## 2 PARKEREN

### 2.1 Conclusies & aanbevelingen

- in de directe omgeving van het IKC zijn in de huidige situatie ruim voldoende parkeerplaatsen beschikbaar om de extra (maximale) parkeervraag vanuit het IKC op te vangen;
- er zijn voldoende parkeerplaatsen voor medewerkers, bezoekers en ouders op de bestaande parkeerterreinen langs de Pastoor Attendorenstraat (88), Predikant Swildensstraat (17) en Sportlaan Zuid (30);
- er is slechts één goed met de auto bereikbare entree van het IKC naar het openbare gebied: aan de Predikant Swildensstraat, tussen huisnummer 36 en het kruispunt met de Pastoor Attendorenstraat;
- een extra ingang voor fietsers (fietsenstalling) aan de Sportlaan Noord is mogelijk, maar deze moet met de auto moeilijker bereikbaar zijn. Dit betekent een afsluiting van het kruispunt Sportlaan Noord-Predikant Swildensstraat, in ieder geval tijdens de begin- en eindtijden van de school (voorbeeld uitwerking - figuur 4 en figuur 5);
- er dienen minimaal 172, en bij voorkeur 234 fietsparkeerplaatsen voor kinderen en personeel aanwezig te zijn;
- er dient rekening te worden gehouden met een wachtruimte voor ouders, voorzien van ruimte waar ongeveer 75 fietsen kunnen worden geparkeerd.

### 2.2 Inleiding

Het IKC zal schoolkinderen, ouders en werknemers aantrekken. Het parkeren van deze gebruikers bepaalt voor een groot deel het ruimtesbeslag en –gebruik rondom het IKC. Bezoekers die met de auto komen moet hun auto kunnen parkeren. Fietsers hun fiets. Het juiste aantal parkeerplaatsen moet op de juiste plaats worden aangebracht om het IKC goed te laten functioneren en niet tot overlast te laten zijn voor de omliggende buurt. Deze paragraaf gaat in op het parkeervraagstuk: het aantal noodzakelijke parkeerplaatsen en de juiste ligging is bepaald.

### 2.3 Parkeerbalans

Om de parkeervraag van het IKC vooraf te bepalen is gebruik gemaakt van de publicatie “Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering” [CROW<sup>1</sup> – 2008]. Deze publicatie geeft op de praktijk gebaseerde parkeerkencijfers waarmee het benodigde of gewenste aantal parkeerplaatsen kan worden bepaald. Met de kencijfers is een parkeerbalans opgesteld die de parkeervraag aangeeft. De basis voor de parkeerbalans worden gevormd door:

- *verkeerskundige functie*: vertaling van de werkelijke functie(delen) van het IKC naar meer algemene, verkeerskundige functies waarvoor specifieke parkeerkencijfers beschikbaar zijn;
- *CROW parkeerkencijfers*: deze bestaan uit minimale en maximale kencijfers, weergegeven per eenheid van een verkeerskundige functie. Bijvoorbeeld minimaal 0,5 en maximaal 1,0 parkeerplaats per leslokaal. De parkeerkencijfers zijn gebaseerd op landelijk onderzoek en zijn afhankelijk van de stedelijkheidsgraad van de gemeente en de ligging van het plangebied. Voor de parkeerbalans is uitgegaan van de stedelijkheidsgraad van de gemeente Gemert-Bakel “weinig stedelijk” en de ligging van het plangebied “rest bebouwde kom”. Het toepassen van de minimale of maximale kencijfers is de beleidsvrijheid van de gemeente. Argumenten die daarvoor gebruikt kunnen worden zijn of er bijvoorbeeld sprake is van vraagsturend of –volgend parkeerbeleid. Veel parkeerplaatsen aanbrengen kan bijvoorbeeld extra gemotoriseerd verkeer opleveren. Over het algemeen hanteren gemeenten de minimale parkeereis. In dit rapport is uitgegaan van de minimale parkeervraag;

<sup>1</sup> kennisplatform voor infrastructuur, verkeers, vervoer en openbare ruimte



- **IKC aantal:** dit is de hoeveelheid van de verkeerskundige functies die gerealiseerd zullen of maximaal kunnen worden in het IKC;
- **parkeervraag naar tijdstip:** de totale parkeervraag is afhankelijk van het tijdstip op de dag. Bewoners bijvoorbeeld zijn 's nachts bijna allemaal thuis, maar zullen overdag grotendeels niet thuis zijn. Andere functies kennen andere piekmomenten. De parkeervraag beweegt per functie hier uiteraard in mee.

De parkeerbalans is weergegeven in tabel 1 (minimaal aantal parkeerplaatsen) en tabel 2 (maximaal aantal parkeerplaatsen).

tabel 1  
parkeerbalans IKC  
Gemert Noord  
minimaal

verkeerskundige functie (vertaald naar functies CROW-parkeercijfers)	CROW parkeercijfer (# parkeerplaatsen)			IKC aantal	parkeervraag naar tijdstip op basis van minimale parkeercijfer						
	mini- maal	maxi- maal	eenheid		werkdag overdag	middag	avond	koop- avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
	basisonderwijs (excl. halen/brengen)	0,5	1,0		leslokalen	15	7,5	7,5	0,0	0,0	0,0
creche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf (excl. halen&brengen)	0,6	0,8	arbeidsplaatsen	12	7,2	7,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
halen & brengen basisonderwijs/PSZ/KDV	-	-	leerlingen	409	35,0	35,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>TOTAAL</b>					<b>50</b>	<b>50</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

tabel 2  
parkeerbalans IKC  
Gemert Noord  
maximaal

verkeerskundige functie (vertaald naar functies CROW-parkeercijfers)	CROW parkeercijfer (# parkeerplaatsen)			IKC aantal	parkeervraag naar tijdstip op basis van maximale parkeercijfer						
	mini- maal	maxi- maal	eenheid		werkdag overdag	middag	avond	koop- avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
	basisonderwijs (excl. halen/brengen)	0,5	1,0		leslokalen	15	15,0	15,0	0,0	0,0	0,0
creche/peuterspeelzaal/kinderdagverblijf (excl. halen&brengen)	0,6	0,8	arbeidsplaatsen	12	9,6	9,6	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
halen & brengen basisonderwijs/PSZ/KDV	-	-	leerlingen	409	67,0	67,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
<b>TOTAAL</b>					<b>92</b>	<b>92</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Er is alleen parkeervraag op werkdagen (50 parkeerplaatsen). 70% van deze parkeervraag concentreert zich op de begin- en eindtijden van de basisschool: ouders die hun kinderen komen halen (35 parkeerplaatsen).

Speciale aandacht in de parkeerbalans moet uitgaan naar de parkeervraag vanuit halen & brengen van kinderen naar de basisschool (BS), peuterspeelzaal (PSZ) en kinderdagverblijf (KDV). Hierbij is van belang hoeveel kinderen er tegelijk gebracht of gehaald worden.

Hierbij blijft de buitenschoolse opvang (BSO) buiten beschouwing, omdat deze over het algemeen andere start- en eindtijden kent als de andere functies. De kinderen van de BS die naar de BSO gaan tellen dus niet mee bij het halen en brengen rond de start- en eindtijden van de BS. Uitgangspunt is dat 2 groepen van de BSO met in totaal 30 kinderen gebruik maken van de BSO. In totaal worden daarmee dus 414 kinderen van de BSO, minus 30 kinderen daarvan die gebruik maken van de BSO, plus 25 kinderen in de PSZ/KDV tegelijk gehaald en gebracht.

Hierbij blijft de buitenschoolse opvang (BSO) buiten beschouwing, omdat deze over het algemeen andere start- en eindtijden kent als de andere functies. De kinderen van de BS die naar de BSO gaan tellen dus niet mee bij het halen en brengen rond de start- en eindtijden van de BS. Uitgangspunt is dat 2 groepen van de BSO met in totaal 30 kinderen gebruik maken van de BS. In totaal worden daarmee dus 414 kinderen van de BS, minus 30 kinderen daarvan die gebruik maken van de BSO, plus 25 kinderen in de PSZ/KDV tegelijk gehaald en gebracht.

Uitgangspunt is, net als voor de andere functies, is het gemiddelde (resp. 30% en 15%). Ontwerpen en rekenen op basis van uitschieters in de winter leidt weliswaar altijd tot voldoende parkeerplaatsen, maar vooral ook tot gedurende het grootste deel van het jaar leegstaande parkeerplaatsen en daarmee verharde open vlaktes, die de openbare ruimte er niet beter op maken.

## 2.4 Ruimtelijke vraag en aanbod

De parkeerbalans maakt de parkeervraag van het IKC inzichtelijk. Volgende stap is het beantwoorden van de vraag of, wanneer en in hoeverre deze parkeervraag kan worden opgevangen in de bestaande situatie. En hoeveel extra parkeerplaatsen moeten waar worden gerealiseerd?

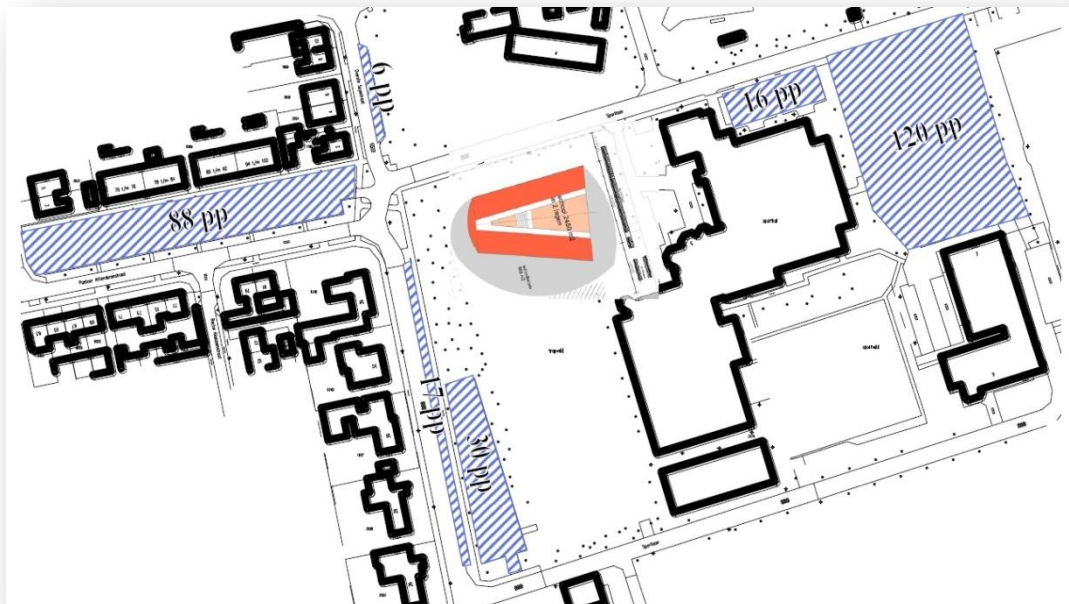




### Parkeeraanbod voor IKC

In de directe omgeving van het IKC zijn in de huidige situatie voldoende parkeerplaatsen beschikbaar om de (minimale) parkeervraag op werkdagen op te vangen. Rondom het IKC liggen 279 parkeerplaatsen (zie figuur 2). Straatparkeren is hierin niet meegenomen, omdat dit niet gewenst is.

figuur 2  
huidige parkeer-  
plaatsen rondom IKC



Niet alle parkeerplaatsen rondom het IKC zijn echter even bruikbaar voor het IKC: de 120 parkeerplaatsen aan de Sportlaan Noord liggen te ver en voorbij het IKC om nuttig te zijn voor het IKC. Resteren 143 parkeerplaatsen die goed bruikbaar zijn voor het IKC. Meer dan ruim voldoende voor zelfs de maximale parkeervraag vanuit het IKC.

### Parkeervraag vanuit bestaande functies

Het IKC moet de parkeerplaatsen in haar omgeving delen met bestaande functies, zoals de sportaccommodaties en de woningen. Op doordeweekse dagen worden de parkeerplaatsen in de omgeving van het IKC overdag niet tot nauwelijks gebruikt. Uitgangspunt is dat 90% van de bestaande, voor het IKC bruikbare parkeerplaatsen op werkdagen overdag niet bezet is. Dit betekent dat er overdag 141 vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

De bestaande parkeerplaatsen zijn vooral bedoeld om de piekvraag vanuit het sportpark tijdens de weekenddagen op te vangen. De parkeerdruk tijdens weekenddagen is echter niet van belang, omdat het IKC dan geen parkeervraag genereert. De parkeersituatie tijdens weekenddagen verandert daarmee niet.

Er zijn in de huidige situatie ruim voldoende parkeerplaatsen beschikbaar om de (maximale) parkeervraag van het IKC op te vangen.

### De parkeervraag gespecificeerd

Het parkeren voor het IKC valt uiteen in twee delen:

- *parkeren door bezoekers en medewerkers*  
Bezoekers en medewerkers kunnen parkeren op de parkeervoorzieningen aan de Sportlaan-Noord en Pastoor Attendorenstraat. Beide locaties zijn op maximaal 100 tot 150 meter van het IKC gelegen. Binnen de normen die het CROW hiervoor hanteert;
- *halen & brengen van kinderen*  
Er zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar op het terrein langs de Pastoor Attendorenstraat (88). Ook de parkeerplaatsen langs de Predikant Swildensstraat (17) en het parkeerterrein aan de Sportlaan Zuid (30) kan hiervoor worden gebruikt. Het geniet daarvoor wel de sterke



voorkeur slechts één goed met de auto bereikbare entree van het IKC naar het openbare gebied te hebben. Deze ingang moet gelegen zijn aan de Predikant Swildensstraat, tussen huisnummer 36 en het kruispunt met de Pastoor Attendorenstraat. Dit zorgt ervoor dat haal & breng verkeer gebruik zal maken van de parkeerplaatsen langs de Pastoor Attendorenstraat/Predikant Swildensstraat en niet de Sportlaan Noord inrijdt met nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid:

- extra doorkruisingen van de voetgangers- en fietsstromen op het kruispunt Sportlaan Noord-Overste Suijsstraat-Predikant Swildensstraat-Pastoor Attendorenstraat;
- ongewenst parkeren langs en keerbewegingen op de Sportlaan, met onoverzichtelijkheid en verkeersonveiligheid tot gevolg.

Concreet betekent dit dat er wel een ingang voor de fietsers (entree fietsenstalling) aan de Sportlaan Noord mag zijn, maar dat auto's deze moeilijk kunnen bereiken. In de praktijk betekent dit afsluiting van het kruispunt Sportlaan Noord-Predikant Swildensstraat (zie verder paragraaf 3.6, onderdeel "kruispunt Pastoor Attendorenstraat-Predikant Swildensstraat-Sportweg").

- er zijn voldoende parkeerplaatsen voor medewerkers, bezoekers en ouders op de bestaande parkeerterreinen langs de Pastoor Attendorenstraat (88), Predikant Swildensstraat (17) en Sportlaan Zuid (30);
- er is slechts één goed met de auto bereikbare entree van het IKC naar het openbare gebied: aan de Predikant Swildensstraat, tussen huisnummer 36 en het kruispunt met de Pastoor Attendorenstraat;
- een extra ingang voor fietsers (fietsenstalling) aan de Sportlaan Noord is mogelijk, maar deze moet met de auto moeilijker bereikbaar zijn. Dit betekent een afsluiting van het kruispunt Sportlaan Noord-Predikant Swildensstraat, in ieder geval tijdens de begin- en eindtijden van de school (voorbeeld uitwerking - figuur 4 en figuur 5).

### **Woningen Overste Suijsstraat**

Indien in de toekomst woningen gerealiseerd worden aan de Overste Suijsstraat zal dit overdag op werkdagen niet tot nauwelijks leiden tot extra parkeervraag in het openbaar gebied. Ook indien het IKC en de woningen langs de Overste Suijsstraat beiden worden gerealiseerd blijft er op werkdagen overdag ruim voldoende parkeeraanbod om de vraag op te vangen. Het IKC kent geen parkeervraag in het weekend.

## **2.5 Fietsparkeren**

De normen voor fietsparkeren zijn door de CROW opgenomen in de publicatie "Leidraad fietsparkeren" [CROW, 2010].

Voor de school dient rekening te worden gehouden met minimaal 145 fietsparkeerplaatsen voor leerlingen en medewerkers. Het percentage kinderen dat met de auto wordt gebracht en gehaald is volgens CROW normen relatief laag. Er zullen dus meer kinderen met de fiets komen. Het is daarom beter uit te gaan van het gemiddelde kencijfers van de CROW. Dit leidt tot 207 noodzakelijke fietsparkeerplaatsen. Voor de werknemers dient rekening te worden gehouden met 1 fiets per leslokaal: 15 fietsparkeerplaatsen. Ook voor de PSZ/KDO dienen fietsparkeerplaatsen te worden aangebracht voor de werknemers: 12 fietsparkeerplaatsen.

Tenslotte dient te worden voorzien in een wachtruimte voor ouders die hun kinderen ophalen bij van de school, PSZ, KDO en BSO, waarbij ook de mogelijkheid bestaat fietsen te parkeren. Het is onbekend hoeveel ouders hun kinderen met de fiets brengen en halen. Uitgangspunt is daarom dat de helft van de kinderen die niet met de auto wordt gebracht, met de fiets komt of wordt gebracht. De helft van deze kinderen zal door een ouder worden begeleid. Dit betekent dat op de wachtruimte met ongeveer 75 fietsparkeerplaatsen rekening moet worden gehouden.

Er dienen minimaal 172, en bij voorkeur 234 fietsparkeerplaatsen voor kinderen en personeel aanwezig te zijn. De wachtruimte voor ouders dient voorzien te zijn van een mogelijkheid om ongeveer 75 fietsen te kunnen parkeren.



# 3

## CIRCULATIE & INRICHTING

### 3.1 Conclusies & aanbevelingen

- de intensiteit op de Pastoor Attendorenstraat en Predikant Swildensstraat zal tijdens werkdagen niet hoger worden dan de al bestaande intensiteiten op weekenddagen (sportaccommodaties);
- een omleiding via de Sportlaan Zuid en Noord leidt slechts tot extra conflictpunten;
- om conflictpunten tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer te voorkomen, hebben de parkeerterreinen aan de P. Attendorenstraat en P. Swildensstraat maar één in-/uitgang;
- geen Kiss & Ride strook aanbrenge, omdat er al voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn en Kiss & Ride stroken over het algemeen hetzelfde functioneren als normale parkeerplaatsen;
- voetgangers moeten de parkeerterrein kunnen verlaten zonder daarbij gebruik te moeten maken van de manoeuvreerruimte van de auto's;
- om gemotoriseerd verkeer uit de Sportlaan Noord te weren wordt het kruispunt P. Attendorenstraat-P. Swildensstraat-Sportlaan Noord fysiek afgesloten. In ieder geval tijdens begin- en eindtijden van de school (zie figuur 4 en figuur 5);
- verplaatsing van de fietsenstalling voor de sporthal naar de zuidzijde van de sporthal levert geen extra conflictpunten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer;
- om parkeren op de straat en onnodig inhalen van fietsers te voorkomen, wordt de P. Swildensstraat heringericht conform de P. Attendorenstraat (versmallen, fietssuggestiestrook, parkeerverbod, kruispuntplateaus).

### 3.2 Intensiteit

Alle wegen in de directe omgeving van het IKC hebben de functie van woonstraten. De Pastoor Attendorenstraat en Predikant Swildensstraat hebben voor de wijk een verzamel functie. Een norm voor een maximale intensiteit op deze wegen bestaat niet. Gezien de functie van woonstraat moet echter worden gestreefd naar een intensiteit van gemiddeld 2.000 motorvoertuigen per etmaal. Omdat de wegen ook een verzamel functie hebben zullen zij op piekmoment geschikt moeten zijn om extra verkeer op te kunnen vangen. De intensiteit zal tijdens werkdagen toenemen, maar deze zal niet hoger liggen dan de intensiteiten die tijdens weekenddagen wordt bereikt. Verwacht mag worden dat de nieuwe parkeervraag kleiner is dan de parkeervraag van de sportaccommodaties, die er regelmatig voor zorgen dat alle parkeerplaatsen in de omgeving van het IKC bezet zijn.

De intensiteit op de Pastoor Attendorenstraat en Predikant Swildensstraat zal tijdens werkdagen niet hoger worden dan de al bestaande intensiteiten op weekenddagen (sportaccommodaties);

### 3.3 Omleiding Sportlaan

Tijdens het voortraject rondom het IKC is de optie een omleiding via de Sportlaan te realiseren geopperd. Een verbinding tussen de Sportlaan Noord en de Sportlaan Zuid is in de bestaande situatie niet aanwezig. Om deze te realiseren zal nieuwe infrastructuur moeten worden gerealiseerd op het sportpark. Vanuit verkeersveiligheidsoogpunt is dit af te raden, omdat dit leidt tot extra kruisingen met (schoolgaande) fietsers. In figuur 3 is dit weergegeven. De routes van het fietsverkeer zijn in groen aangegeven. Gemotoriseerd verkeer in rood. De rode punten geven de kruisingen aan. Een omleiding leidt tot 7 kruisingen. Een ontsluiting via alleen de Pastoor Attendorenstraat en Predikant Swildensstraat tot 4 kruisingen. Uitgangspunt hierbij is dat zowel het parkeerterrein aan de Pastoor Attendorenstraat als aan de Predikant Swildensstraat één in- en uitgang hebben (zie paragraaf 3.4). Daarnaast is uitgegaan van afsluiting van de ingang van het parkeerterrein aan de Pastoor Attendorenstraat, zoals deze nu aanwezig is op het kruispunt (zie paragraaf 3.6).

Een omleiding via de Sportlaan Zuid en Noord leidt slechts tot extra conflictpunten.





figuur 3  
kruisingen fietsers en  
gemotoriseerd verkeer  
zonder (links) en  
met (rechts) omleiding  
via de Sportlaan



### 3.4 Parkeerterreinen

De parkeerterreinen aan de Sportlaan Zuid en de Pastoor Attendorenlaan hebben bij voorkeur maar één in- en uitgang. Extra in- en uitgangen leiden slechts tot extra conflictpunten met fietsverkeer, terwijl de bereikbaarheid ervan door meerdere in-/uitgangen niet werkelijk verbetert.

Voor het parkeerterrein aan de Sportlaan Zuid adviseren wij de huidige in-/uitgang te behouden en geen in-/uitgang rechtstreeks op de Predikant Swildensstraat toe te voegen. Hierdoor worden de conflictpunten geconcentreerd op het al bestaande kruispunt Sportlaan Zuid-Predikant Swildensstraat. Dit conflictpunt kan met behulp van een snelheidremmende maatregel (kruispuntplateau) worden beveiligd.

Het parkeerterrein aan de Pastoor Attendorenstraat heeft op dit moment een ingang op het kruispunt Pastoor Attendorenstraat-Overste Suijsstraat en aan de Kapelaan Sickingstraat. Ook hier geldt: minder ingangen betekent minder conflictpunten. Daarnaast zal de huidige ingang op het kruispunt bij een toename van de intensiteit tot verkeersonveiligheid leiden. Bij voorkeur worden de huidige ingangen van dit parkeerterrein afgesloten en vervangen door één nieuwe ingang aan de Pastoor Attendorenstraat, tussen de Predikant Swildensstraat en de Rector Klaassenstraat. Dit maakt het terrein eenvoudiger bereikbaar voor het verkeer vanuit de Predikant Swildensstraat. Indien alleen de huidige ingang aan de Kapelaan Sickingstraat wordt behouden, is het terrein minder aantrekkelijk voor verkeer vanuit de Predikant Swildensstraat, wat verkeersonveilig en fout parkeren nabij de schoolingang in de hand werkt.

Ten aanzien van de algemene vormgeving van parkeervoorzieningen en haaks- en langspaarvakken geldt de ontwerprichtlijn van het CROW (ASSV 2004) als uitgangspunt. Het realiseren van haaksparkeerplaatsen langs de straten in de omgeving van het IKC passen binnen deze richtlijnen.

Om conflictpunten tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer te voorkomen, hebben de parkeerterreinen aan de Pastoor Attendorenstraat en Predikant Swildensstraat bij voorkeur maar één in-/uitgang.



---

## 3.5 Kiss & Ride

Veel gemeenten experimenteren met Kiss & Ride (of Zoen & Zoef) stroken. Het idee van deze parkeerstroken is dat ouders er alleen even stoppen om de kinderen uit dan wel in te laten stappen en daarna direct doorrijden. Een Kiss & Ride strook bij het IKC is mogelijk op (een deel van) de bestaande langspaarvakken aan de Predikant Swildensstraat. Deze locatie ligt dicht bij de verkeerskundig gewenste ingang naar het schoolterrein, waardoor kinderen geen straten hoeven over te steken. De Kiss & Ride strook kan worden ingesteld voor de tijdsperioden rondom de begin- en eindtijden van de school.

De praktijk wijst echter vaak uit dat Kiss & Ride stroken niet werken. Ouders van jonge kinderen willen toch even met de kinderen meelopen. En voor de oudere kinderen werkt het slechts in de hand dat de kinderen met de auto gebracht worden. Met andere woorden: de Kiss & Ride strook levert uiteindelijk gewoon voor ouders gereserveerde parkeerplaatsen op, dicht bij school. In dit specifieke geval zijn er voldoende parkeerplaatsen aanwezig op korte afstand van de school waarvan ouders gebruik kunnen maken. Een Kiss & Ride strook levert, zeker in dit specifieke geval, geen meerwaarde.

Geen Kiss & Ride strook aanbrengen, omdat er al voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn en Kiss & Ride stroken over het algemeen hetzelfde functioneren als normale parkeerplaatsen.

## 3.6 Voetgangers

### Parkeerterrein Sportlaan Zuid

Bij het ontwerp van het parkeerterrein aan de Sportlaan Zuid moet er rekening worden gehouden met het feit dat vanuit de parkeervoorzieningen voetgangers richting de schoolingang lopen. Er moet daarbij vanuit worden gegaan dat parkeerders geen gebruik hoeven te maken van het deel van het terrein waar de auto's rijden. Het is daarom noodzakelijk voetgangersvoorzieningen achter de parkeerplaatsen te realiseren.

Voetgangers moeten het parkeerterrein kunnen verlaten zonder daarbij gebruik te moeten maken van de manoeuvreerruimte van de auto's.

### Kruispunt Pastoor Attendorenstraat-Predikant Swildensstraat-Sportweg

Om de verkeersveiligheid van voetgangers van en naar het parkeerterrein aan de Pastoor Attendorenstraat te beveiligen wordt geadviseerd de ingang van het parkeerterrein dat in de huidige situatie op het kruispunt aanwezig is, te verplaatsen naar de Pastoor Attendorenstraat. Deze nieuwe in-/uitgang is eenvoudiger bereikbaar voor het gemotoriseerd verkeer dat de kinderen naar school brengt/haalt. Dit heeft de volgende positieve gevolgen:

- het stimuleert het gebruik van de parkeerplaats voor halen & brengen;
- het levert minder potentiële conflictpunten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer;
- het beperkt het aantal doorkruisingen van de looproute van kinderen die te voet komen en vanaf het parkeerterrein te voet naar de schoolingang worden gebracht.

Daarnaast wordt geadviseerd het kruispunt vorm te geven met behulp van een inritconstructie, inclusief (tijdelijke) afsluiting tijdens de begin/eindtijden van de school, of volledig af te sluiten en verkeer via het parkeerterrein naar de Sportlaan Noord te leiden. Hiermee:

- is een eventueel tweede ingang voor fietsers aan de Sportlaan Noord nauwelijks bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer of in ieder geval niet aantrekkelijk om naar toe rijden in plaats van gebruik te maken van het parkeerterrein aan de Pastoor Attendorenstraat;
- is het duidelijker dat de Pastoor Attendorenstraat-Predikant Swildensstraat de verzamelroute is van de wijk;
- hebben overstekende voetgangers tussen het parkeerterrein aan de Pastoor Attendorenstraat en de ingang van het IKC voorrang op het kruispunt met de Predikant Swildensstraat.



---

Door de verbinding tussen de Pastoor Attendorenstraat/Predikant Swildensstraat en de Sportlaan Noord/Overste Suijsstraat fysiek af te sluiten ontstaat een “voetgangerszone” tussen het parkeerterrein en de ingang van het IKC. Alle straten blijven bereikbaar, terwijl doorkruising van de voetgangersverbinding tussen de schoolingang en het parkeerterrein voor halen & brengen wordt voorkomen. In figuur 4 is een voorbeeldschets van het kruispunt opgenomen.

Nadeel van dit alternatief is dat de afsluiting niet altijd aanwezig is (alleen tijdens de begin- en eindtijden van de school). Uiteraard kunnen hiervoor goede afspraken met de school worden gemaakt, maar dit garandeert niet dat deze handmatig te plaatsen afsluiting ook in de toekomst altijd aanwezig zal zijn.

Een alternatieve inrichting is weergegeven in figuur 5. Uitgangspunt van dit alternatief is een rechte aansluiting van de verbinding Pastoor Attendorenstraat met de Sportlaan Noord. Om in de Sportlaan Noord te komen moet verkeer via het kruispunt met de Rector Klaassenstraat het parkeerterrein op. Het parkeerterrein wordt aan de zijde van de Kapelaan Sickingstraat afgesloten voor auto's. Fietsers en voetgangers kunnen gebruik maken van een doorsteek ter hoogte van de Predikant Swildensstraat.

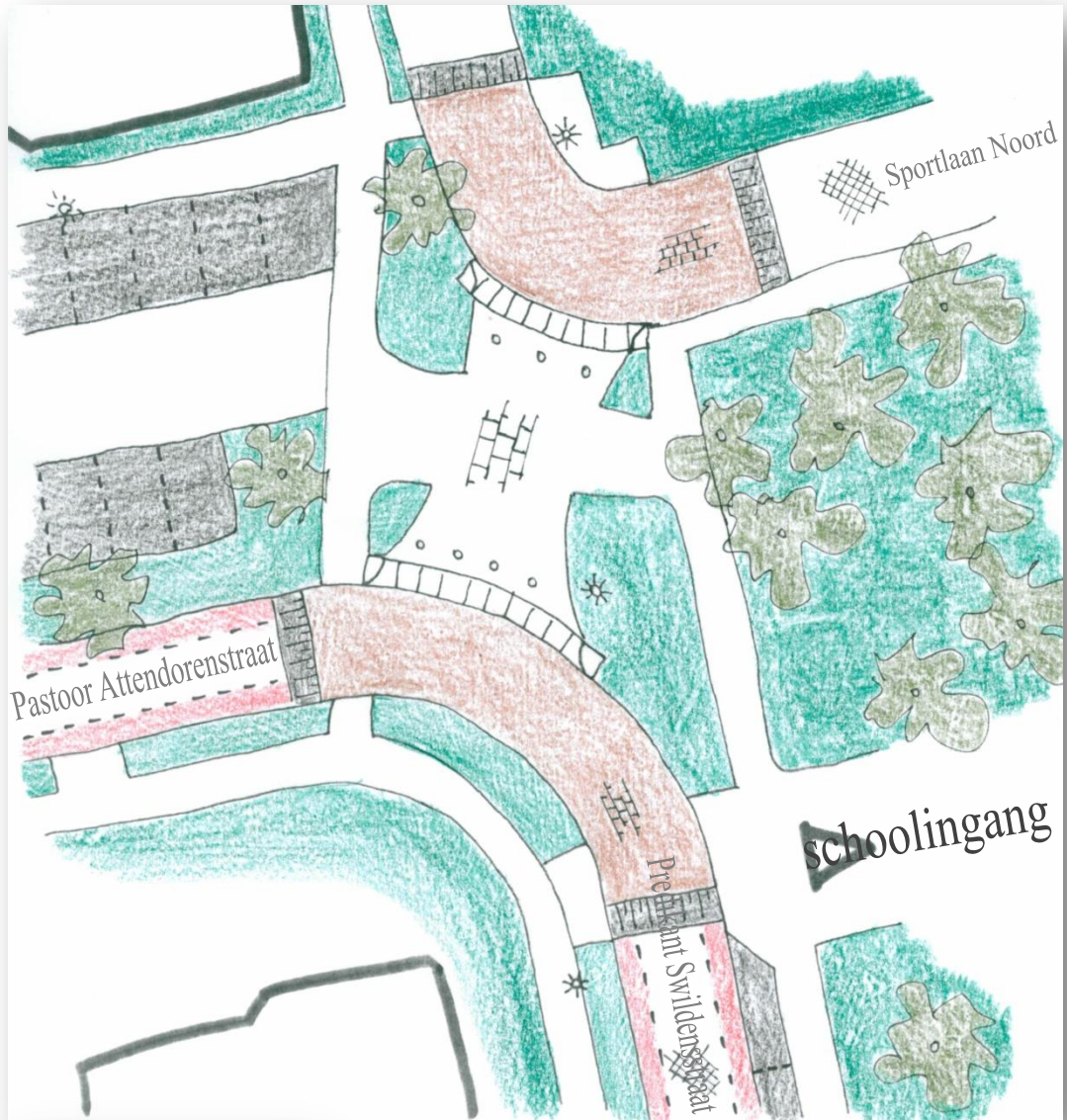
Dit alternatief heeft dezelfde voordelen als het eerste alternatief, maar gaat uit van een fysiek altijd aanwezige afsluiting. Nadeel is dat verkeer naar de parkeerplaatsen aan de Sportlaan Noord en woonstraten ten noorden van het IKC (deels) via het parkeerterrein moeten rijden. Tijdens de begin- en eindtijden van de school zal dit niet tot knelpunten leiden, omdat er dan bijna uitsluitend sprake is van bestemmingsverkeer voor de school. Tijdens de spits-tijden zal het (beperkte) verkeer van en naar de woonstraten ook niet tot knelpunten leiden, omdat er dan nauwelijks geparkeerd wordt. Alleen tijdens de weekenddagen, indien ook de parkeerplaatsen aan de Sportlaan Noord worden gebruikt zal verkeer over de rijbaan van de parkeerplaats rijden, terwijl er ook geparkeerd wordt. Dit is echter geen uitzonderlijke verkeerssituatie in woonstraten en grotere parkeervoorzieningen, en zal dus ook niet tot knelpunten leiden.

Om gemotoriseerd verkeer uit de Sportlaan Noord te weren wordt bij voorkeur het kruispunt Pastoor Attendorenstraat-Predikant Swildensstraat-Sportlaan fysiek afgesloten. In ieder geval tijdens begin- en eindtijden van de school. (zie figuur 4 en figuur 5)

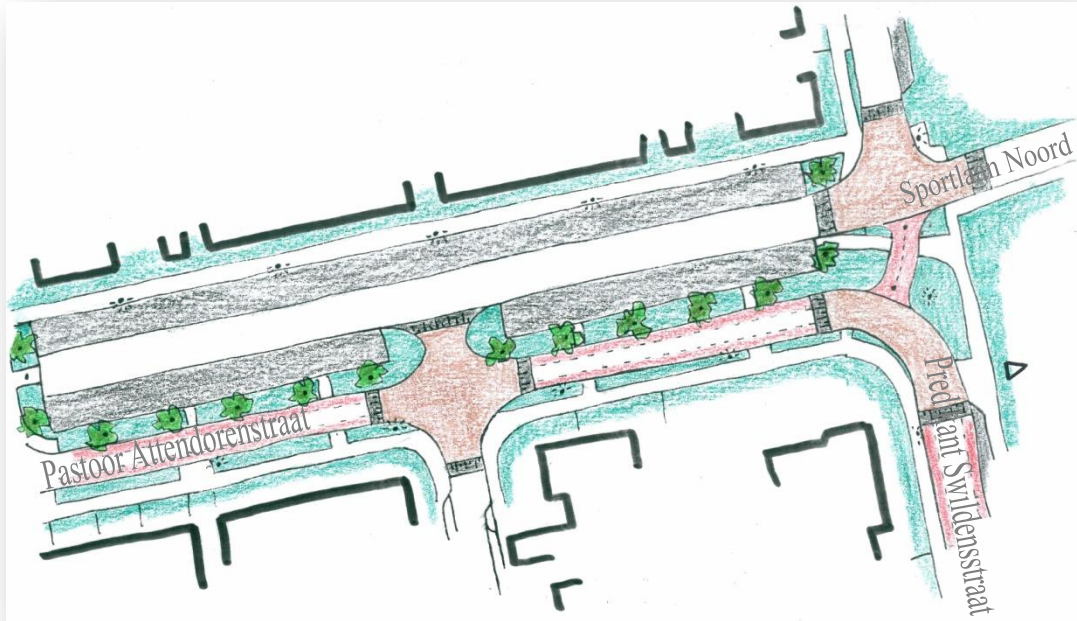




figuur 4  
voorbeeldschets  
inrichting kruispunt  
Past. Attendorenstraat-  
Pred. Swildensstraat-  
Sportlaan



figuur 5  
 voorbeeldschets  
 alternatieve inrichting  
 Past. Attendorenstraat-  
 Pred. Swildensstraat-  
 Sportlaan



### 3.7 Fietsers

Het heeft de verkeerskundige voorkeur om fietsers geen aparte ingang te geven. Een aparte ingang naar de fietsenstalling (en daarmee het speelterrein of ingang van de school) kan gemotoriseerd haal- & brengverkeer aantrekken, en daarmee verkeersonveiligheid als gevolg van foutparkeren en keren. Indien om andere redenen een extra ingang voor fietsers noodzakelijk is, bijvoorbeeld om de fietsenstallingen niet teveel in het zicht te zetten, dan kan moet door herinrichting van het kruispunt Predikant Swildensstraat-Sportlaan Noord (zie figuur 4 en figuur 5) voorkomen worden dat gemotoriseerd haal- en brengverkeer toch gebruik gaat maken van deze tweede ingang.

Het verplaatsen van de fietsenstalling voor bezoekers van de sporthal naar de zuidzijde van de sporthal levert geen extra conflictpunten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer (zie figuur 6).

figuur 6  
 conflictpunten  
 fietsenstalling sporthal  
 noord versus zuid



- verkeerskundig heeft het de voorkeur fietsers geen aparte ingang te geven. Indien hier om andere redenen voor wordt gekozen, wordt geadviseerd het kruispunt Sportlaan Noord-Predikant Swildensstraat-Pastoor Attendorenstraat af te sluiten;
- verplaatsing van de fietsenstalling voor de sporthal naar de zuidzijde van de sporthal levert geen extra conflictpunten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer.



---

### 3.8 Predikant Swildensstraat

Langsparkeren op straat, aan de westzijde van de Predikant Swildensstraat moet worden voorkomen. Dit parkeren leidt tot meer overstekende bewegingen op de Predikant Swildensstraat, van de auto naar de ingang van het IKC. Parkeren kan (en moet) op het parkeerterrein aan de Pastoor Attendorenstraat, de parkeervakken langs de oostzijde van de Predikant Swildensstraat of op het parkeerterrein aan de Sportlaan Zuid. Alleen dan wordt parkeeroverlast en verkeersonveiligheid, ook juist voor de schoolgaande kinderen, voorkomen.

Om parkeren op straat te voorkomen adviseren wij minimaal een stopverbod in te stellen. Hiermee zal kortparkeren op straat echter niet voorkomen kunnen worden. Kortparkeren is bij schoolomgevingen is een hardnekkig probleem dat eigenlijk alleen door een juiste inrichting kan worden voorkomen. De inrichting moet zodanig zijn dat parkeren (en zelfs even stilstaan) leidt tot het blokkeren van de weg. Omdat de hele weg geblokkeerd wordt en daarmee de doorstroming meteen stilvalt, zullen ouders nauwelijks nog stoppen, laat staan parkeren op de betreffende plaats. Wij adviseren daarom ook om, in ieder geval op termijn, de Predikant Swildensstraat te versmallen conform de Pastoor Attendorenstraat. Extra voordeel van die smalle inrichting is dat fietsers minder snel ingehaald zullen worden.

Naast de versmalling adviseren wij u om, ten behoeve van de fietsers en het voorkomen van parkeren op straat, conform de Pastoor Attendorenstraat fietsuggestiestroken aan te brengen. Op de kruispunten, bijvoorbeeld de Sportlaan Zuid adviseren wij u kruispuntplateaus aan te brengen. Hiermee wordt de snelheid beperkt en de gelijkwaardigheid benadrukt.

Om parkeren op de straat en onnodig inhalen van fietsers te voorkomen, wordt geadviseerd de Predikant Swildensstraat her in te richten conform de Pastoor Attendorenstraat (versmallen, fietsuggestiestrook, parkeerverbod, kruispuntplateaus).

