



Verkeersonderzoek MFA Heerde- Oost

onderzoek naar de gevolgen van de ontwikkeling
van een Multi Functionele Accomodatie (MFA) in
Heerde-oost

- concept -

12 december 2012



Documentbeschrijving

Titel	Verkeersonderzoek MFA Heerde-Oost
Ondertitel	onderzoek naar de gevolgen van de ontwikkeling van een Multi Functionele Accomodatie (MFA) in Heerde-oost
Pagina's	20
Publicatienr.	L&P 803
Verschijningsdatum	12 december 2012 (eerste versie 24 augustus 2012)
Opdrachtgevers	gemeente Heerde
contactpersoon	Jan Webbink

Uitgave:

Ons bedrijf in België:

Verkeersonderzoek MFA Heerde-Oost

**onderzoek naar de gevolgen van de ontwikkeling van een
Multi Functionele Accomodatie (MFA) in Heerde-oost**

24 augustus 2012

in opdracht van:

gemeente Heerde

Jan Webbink

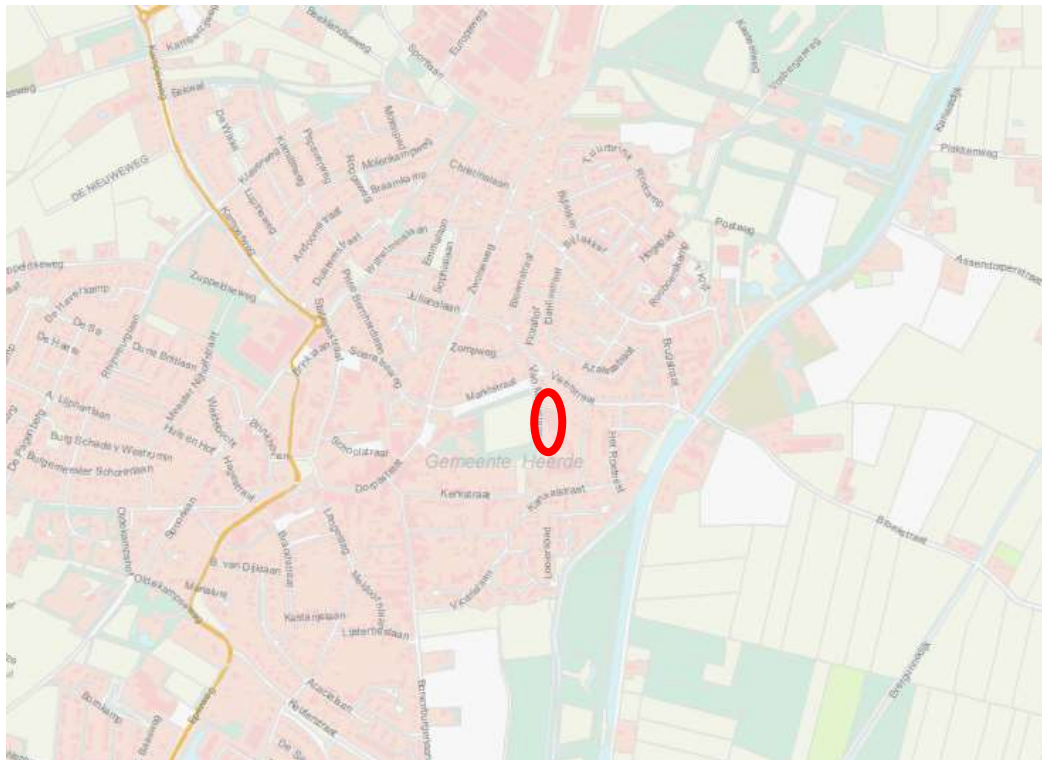
Inhoudsopgave

1.	Inleiding	- 5 -
2.	De situatie nu.....	- 7 -
2.1	Verkeersintensiteiten	- 7 -
2.2	Parkeren in het gebied	- 8 -
2.3	Aanvullende tellingen door bewoners uitgevoerd	- 10 -
3.	Verkeerseffecten van de MFA	- 12 -
3.1	Prognose verkeersproductie/-attractie	- 12 -
3.2	Parkeerbehoefte	- 13 -
3.3	Conclusies	- 15 -
4.	Overwegingen en advies	- 16 -
4.1	Veilige fiets- en autoroutes	- 16 -
4.2	Parkeren	- 19 -
4.3	Fietsparkeren	- 20 -

1. Inleiding

In opdracht van de Gemeente Heerde wordt een Multi Functionele Accommodatie (MFA) in Heerde-oost gerealiseerd, waarin vier basisscholen (Horsthoek, Parkschool, Kristal en fusieschool Willem Alexanderschool en Emmaschool), een kinderopvang, buitenschoolse opvang (BSO), peuterspeelzaal 't Hummelhuis, het Dorpshuis, de bibliotheek, Cultuurfabriek Noord Veluwe en een aantal andere verenigingen en organisaties kunnen worden gehuisvest. Met deze bundeling van onderwijs, opvang, sociaal-maatschappelijk en cultureel werk wordt beoogd een voorziening te realiseren, die een meerwaarde biedt aan de omliggende wijk en het gehele dorp.

De gemeente heeft Ligtermoet & Partners gevraagd de verkeerkundige gevolgen van de MFA in beeld te brengen alsmede aan te geven welke aanpassingen aan de infrastructuur en openbare ruimte eventueel gewenst zijn.



Overzicht plangebied (het rood omcirkelde gebied is de plek waar de MFA Heerde Oost is geprojecteerd)

Gevolgde werkwijze

Dit rapport is tot stand gekomen in een proces waarin inbreng van en participatie met belanghebbenden centraal stonden.

Op basis van een objectieve verkeers- en parkeertelling zijn in een eerste rapportage de eerste bevindingen en oplossingsrichtingen gerapporteerd (rapportage 24 augustus 2012). Na deze eerst in klein comité met een delegatie van bewoners besproken te hebben, is op 15 oktober een informatieavond met de buurt georganiseerd, waar-

in de oplossingsrichtingen werden toegelicht. Vervolgens is op 26 november een workshop gehouden, waarin ook de meningen van de buurt werden teruggekoppeld. Voorliggende rapportage doet verslag van dit proces.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 worden de resultaten van een recente verkeers- en parkeertelling weergegeven. Dat is van belang om te kunnen vaststellen hoe de toename aan verkeers- en parkeerbewegingen als gevolg van de MFA moet worden beoordeeld. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de te verwachten verkeers- en parkeerbewegingen die het gevolg zijn van de MFA. Daarna wordt in hoofdstuk 4 ingegaan op de vraag welke maatregelen gewenst zijn om de verkeersgevolgen op een goede wijze op te vangen.

2. De situatie nu.....

2.1 Verkeersintensiteiten

Om een goed beeld te krijgen van het (huidige) gebruik van de wegen rondom de MFA zijn gedurende meerdere dagen mechanische verkeerstellingen uitgevoerd, op alle wegen die een toevoerfunctie kunnen vervullen voor de MFA. Er is geteld op:

- Veerstraat (Hogepad – Griftstraat),
- Griftstraat (ten noorden van de Parkschool),
- Kanaalstraat (Van Meurslaan – Doelbeekseweg),
- Kerkstraat (Kanaalstraat – Bonenburgerlaan) en
- Marktstraat, ter hoogte van het parkeerterrein.

Er is twee keer geteld, omdat volgens de bewoners de eerste tellingen te hoge intensiteit lieten zien, vanwege het feit dat elders in Heerde straten waren afgesloten. De resultaten van de twee tellingen (uitgedrukt in motorvoertuigen per etmaal) staan aangegeven in de tabellen 1a en 1b. Hieruit blijkt dat over de gehele linie, de intensiteiten tijdens de tweede telling (tabel 1b) inderdaad wat lager waren dan tijdens de eerste telling (tabel 1a). In de eerste telling is uitgegaan van de gemiddelden van twee telweken, de tweede telling heeft betrekking op één telweek.

Tabel 1a: intensiteiten op straten rondom MFA Heerde-oost (mvt/etmaal, geteld 5 t/m 18 juni 2012)

Lokatie	gem. werkdag	vrijdag	zaterdag
Veerstraat (Hogepad – Griftstraat)	2.700	3.550	2.200
Griftstraat (ten noorden van de Parkschool),	1.100	1.900	850
Kanaalstraat (Van Meurslaan – Doelbeekseweg) en	1.850	2.750	1.500
Kerkstraat (Kanaalstraat – Bonenburgerlaan).	900	1.600	750
Marktstraat	2.600	3.400	2.100

Tabel 1b: intensiteiten op straten rondom MFA Heerde-oost (mvt/etmaal, geteld 6 t/m 12 oktober 2012)

Lokatie	gem. werkdag	vrijdag	zaterdag
Veerstraat (Hogepad – Griftstraat)	1.800	2.050	1.800
Griftstraat (ten noorden van de Parkschool),	650	1.000	600
Kanaalstraat (Van Meurslaan – Doelbeekseweg) en	1.250	1.700	1.200
Kerkstraat (Kanaalstraat – Bonenburgerlaan).	550	1.050	500
Marktstraat	2.100	2.500	2.050

Beide tellingen laten zien dat de Marktstraat en Veerstraat de drukste wegen zijn in de directe omgeving van de locatie, met 2.100 à 2.600 mvt/etmaal op de Marktstraat

en 1.800 à 2.700 motorvoertuigen per etmaal op de Veerstraat. De waarden uit tabel 1b zijn daarbij het meest representatief.

Op de vrijdagen ligt de intensiteit op beide wegen enkele honderden voertuigen hoger en op andere dagen juist lager dan het werkdaggemiddelde. Op zaterdag ligt de intensiteit op vrijwel hetzelfde niveau als de gemiddelde werkdagintensiteit.

Het patroon dat de vrijdag drukker is dan de andere dagen, komt op alle wegen terug, evenals het feit dat de zaterdag vrijwel even druk is als de gemiddelde werkdag (waarbij de gemiddelde werkdag wel sterk beïnvloed wordt door de drukke vrijdag, de andere dagen van de week zijn de intensiteiten dus lager). Het patroon over de dag laat een 'gemiddeld' beeld zien. Het drukste is uur is van 16.00-17.00 uur, waarbij het op vrijdag vanaf 13.00 uur continu wat drukker wordt.

Grenswaarden

De intensiteiten zijn voor de genoemde straten acceptabel volgens landelijke ervaringscijfers. Hoewel de grenzen niet 'hard' zijn en meer als richtwaarden gezien moeten worden, geldt voor een normale woonstraat dat een intensiteit tot ca. 2.500 mvt/etmaal zonder meer toelaatbaar is. Dit komt voor een gemiddeld daguur overeen met ongeveer 3 auto's per minuut. Voor wegen met een ontsluitingsfunctie in woon- en verblijfsgebieden geldt een waarde van 5 à 6.000 mvt/etmaal nog als toelaatbaar (bron: ASVV, CROW).

Vertaald naar de wegenstructuur in Heerde, zouden de Marktstraat en Veerstraat een intensiteit tot 5.000 à 6.000 mvt/etmaal mogen verwerken en de overige straten tot circa 2.500 mvt/etmaal. De huidige intensiteiten liggen overal ruim onder deze waarden.

2.2 Parkeren in het gebied

Behalve naar de verkeersintensiteit in de straten rond de MFA, is ook de parkeersituatie in kaart gebracht. Dit is van belang omdat de verschillende functies zullen leiden tot een extra parkeervraag in het gebied en de vraag relevant is of de bestaande parkeercapaciteit toereikend is om deze extra vraag op te vangen. In het bijzonder zou het parkeerterrein aan de Marktstraat een functie kunnen en moeten vervullen voor het parkeren.

Om de parkeersituatie in kaart te brengen is het invloedsgebied van de MFA opgedeeld in zgn. parkeersecties. Een sectie is een parkeerterreinen of een (deel van een) straat. Van 18 onderscheiden secties is de parkeercapaciteit bepaald en is op diverse momenten van de dag het aantal geparkeerde voertuigen geteld, om daarmee een beeld te krijgen van de huidige parkeersituatie. De onderscheiden parkeersecties staan aangegeven in navolgende figuur.

SECTIES PARKEERONDERZOEK BREDE SCHOOL



De totale parkeercapaciteit in het onderzoeksgebied bedraagt 212 parkeerplaatsen; dit zijn alle plaatsen waar nu geparkeerd *mag* worden. De secties 1 en 3 zouden voor de situatie overdag eigenlijk buiten beschouwing gelaten moeten worden, omdat deze primair een functie vervullen voor het gemeentehuis en niet voor de MFA. Wel kunnen deze secties bij gebeurtenissen in de avond een functie vervullen. De capaciteit op beide secties samen bedraagt 39 parkeerplaatsen waarmee de totale parkeercapaciteit overdag dus 173 plaatsen zou zijn.

Tijdens het onderzoek bedraagt het maximale aantal geparkeerde voertuigen dat is geregistreerd 37 (incl. gemeentehuis). Dit aantal is geregistreerd om 12.00 uur en om 15.10 uur. Dit zijn de momenten dat de scholen uitgaan. Als er rekening mee wordt gehouden dat op en langs de Marktstraat, de Veerstraat en de Kanaalstraat bij voorkeur niet geparkeerd wordt, bedraagt de totale capaciteit 164 plaatsen en is op de drukste momenten een overcapaciteit beschikbaar van $164 - 37 = 127$ plaatsen. Als ook de capaciteit voor het gemeentehuis daarop in mindering wordt gebracht (33), zouden dus 94 plaatsen resteren. Op dit moment is de parkeercapaciteit dus meer dan toereikend. Er zijn veel meer parkeerplaatsen dan waar behoefte aan is.

Als wordt ingezoomd op het oostelijke deel van het parkeerterrein aan de Marktstraat (sectie 2), met een capaciteit van 73 parkeerplaatsen, stonden daar op de genoemde momenten 18 en 25 auto's geparkeerd. En is alleen op die plaats de overcapaciteit dus 55 resp. 48 parkeerplaatsen. 's Avonds is de overcapaciteit veel groter, zeker omdat ook sectie 3 een rol kan vervullen met een capaciteit van 28 plaatsen (33 plaatsen waarvan 5 gereserveerd voor bezoekers gemeentehuis). Dan biedt het totale parkeerterrein capaciteit aan $73 + 28 = 101$ voertuigen, waarvan er ca. 75 onbezet zijn op het drukste moment nu.

Om 6.00 uur 's ochtends staan er slechts 8 voertuigen geparkeerd in het gebied (waarschijnlijk van bewoners). Vanaf 8.00 uur loopt dit aantal op totdat de maximale bezetting om 12.00 uur is bereikt. Daarna is er een kleine middagdip waarna de bezetting vanaf 13.00 tot 16.00 uur weer vrij constant is op het niveau dat ook in de ochtendperiode wordt geregistreerd. Vanaf 16.00 uur neemt de parkeerdruk af tot circa 10 geparkeerde voertuigen aan het einde van de avondperiode.

Griftstraat

Om een beter beeld te krijgen van het aantal geparkeerde voertuigen dat aan de huidige voorzieningen kan worden toegewezen, is ook naar alleen de Griftstraat gekeken (secties 9 t/m 12). Gezien de onderzoeksresultaten mag er van worden uitgegaan dat de bezoekers aan de huidige voorzieningen (hoofdzakelijk) binnen deze secties parkeren. Om 6.00 uur staat slechts één voertuig geparkeerd, waarvan mag worden aangenomen dat het een voertuig van een bewoner betreft. Om 8.00 uur komen er vier voertuigen bij, die waarschijnlijk toebehoren aan leerkrachten van de school. Daarna is er een piek in parkeerdruk rondom de tijd dat de school begint. De piekwaarde doet zich voor om 8.20 uur, als er 11 voertuigen geparkeerd staan. Vanaf 9.00 uur tot 12.00 uur is de bezetting vervolgens vrij constant en bedraagt circa 6 geparkeerde voertuigen. Om 12.00 uur is er weer sprake van een piek. Op dat moment wordt ook het grootste aantal geparkeerde voertuigen geregistreerd (13 voertuigen). Na 12.00 uur neemt de bezetting langzaam af tot 2 voertuigen om 14.00 uur. Vervolgens is er rondom 15.00 uur weer sprake van een kleine toename van het aantal geparkeerde voertuigen, met een maximum van 7 geparkeerde voertuigen om 15.10 uur. In het verdere verloop van de dag schommelt het aantal geparkeerde voertuigen tussen de 4 en de 6. Waarna vanaf 18.30 uur de bezetting weer afneemt tot 1 geparkeerd voertuig om 21.00 uur.

Tabel 2: samenvatting parkeersituatie

sectie(s)	capaciteit	bezetting drukste moment	onbenutte capaciteit op drukste moment
alle	212	37 (12.00 en 15.10 u)	175
alle (m.u.v. parkeren op rijbaan van Marktstraat, Veerstraat en Kanaalstraat)	164	37 (12.00 en 15.10 u)	127
2 (oostelijk deel parkeerterrein Marktstraat)	73	25 (12.00 u)	48
Griftstraat (9 t/m 12)	38	13 (12.00 u)	25

2.3 Aanvullende tellingen door bewoners uitgevoerd

Door de bewoners zijn, aanvullend op de tellingen die door ons zijn uitgevoerd, een aantal aanvullende tellingen gedaan. Daarbij is dezelfde sectie-indeling gehanteerd. Uit de bewonerstellingen komt een grotere spreiding naar voren dan uit de telling zoals die door ons is gehouden. Die spreiding wordt uiteraard mede veroorzaakt door het feit dat er op meerdere dagen is geteld.

De tellingen door de bewoners laten de volgende drukste momenten zien.

Dag	aantal	op tijdstip
zondag	39	12.00 u
maandag	62	20.00 u
woensdag	49	15.00 u
donderdag	64	20.00 u
vrijdag	36	15.00 u
zaterdag	22	20.00 u
gem/werkdag	53	

Als wordt ingezoomd op sectie 2 (het oostelijk deel van het parkeerterrein aan de Marktstraat) wordt in het onderzoek overdag een hoogste bezetting geconstateerd van 25 auto's. In de tellingen van de bewoners is dat iets hoger, namelijk 30 voertuigen. Wel vinden de bewoners op 2 avonden een duidelijk hogere bezetting: op donderdag 32 en op maandag 44 voertuigen, gemiddeld dus 38 voertuigen.

Tabel 2: samenvatting parkeersituatie (met tussen haakjes en aangegeven met 'b:' de waarnemingen van de bewoners)

sectie(s)	capaciteit	bezetting drukste moment	onbenutte capaciteit op drukste moment
alle	212	37 (b: 64)	175 (b: 148)
alle (m.u.v. parkeren op rijbaan van Marktstraat, Veerstraat en Kanaalstraat)	164	37 (b: 64)	127 (b: 100)
2 (oostelijk deel parkeerterrein Marktstraat (excl 33 plaatsen westelijk deel)	73	25 (b: 30 overdag, 38 avond)	48 (b: overdag 43, avond 35)
Griftstraat (9 t/m 12)	38	13 (b: 18)	25 (b: 20)

De resultaten van de aanvullende tellingen door de bewoners geven geen aanleiding tot een bijstelling van de conclusie dat er sprake is van een ruime overcapaciteit. Wel is die volgens de aanvullende tellingen geen 127 maar 100 plaatsen en is de overcapaciteit dus iets kleiner.

3. Verkeerseffecten van de MFA

3.1 Prognose verkeersproductie/-attractie

Om de verkeersgevolgen van de ontwikkeling van de MFA te kunnen vaststellen, is met behulp van landelijke ervaringscijfers in inschatting gemaakt van het verkeer dat door de MFA wordt gegenereerd. Als bron is daarbij gebruik gemaakt van gegevens van het CROW (bron: CROW, verkeersgeneratie voorzieningen).

Van belang is dat van een dorps huis geen goede kencijfers bekend zijn. Daarom is daarvoor een inschatting gemaakt, waarbij is uitgegaan van een verkeersgeneratie die het midden houdt tussen een gezondheidscentrum, een buurtsuper en een wijkcentrum. Daarmee wordt de verkeersgeneratie relatief hoog ingeschat. Overigens is de werkelijke waarde voor het bepalen van de toename ook minder relevant, omdat het dorps huis ook nu al aanwezig is en daardoor het verkeer grotendeels reeds aanwezig is en is verwerkt in de intensiteitcijfers. Dit betekent feitelijk een dubbele overschatting van de verkeersgeneratie van het dorps huis.

Op basis van de landelijke ervaringscijfers moet erop gerekend worden dat de MFA in totaliteit leidt tot ca. 650 à 700 mvt op een gemiddelde werkdag en ca. 700 à 750 mvt/etmaal op een gemiddelde werkdag (zie navolgend overzicht). Bij topdruktes zal sprake zijn van maximaal 1.000 mvt/etmaal.

	bvo (m2)	ritten/m2 bvo/weekdag	verkeer/ werkdagetmaal
Dorps huis	238	0,48	127
Bibliotheek	308	0,1	34
Cultuurfabriek	153	0,122	21
Hummel huis	440	0,327	160
Parkschool	450	0,116	58
Horsthoekschool	547	0,116	71
Kristal	316	0,116	41
Wemma (W. Alexander en Emmaschool)	1013	0,116	131
Wisselwerk (jongerenwerk)	76	0,116	10
Vined (tafeltennis)	0	0,116	
Gymzaal	571	0,128	81
		totaal	733

Een deel van het verkeer, namelijk dat van de functies die nu reeds aanwezig zijn, is reeds verwerkt in de telcijfers. Als daarmee rekening wordt gehouden, moet gere-

kend worden op een *verkeerstoename* van ca. 500 à 550 motorvoertuigen op een gemiddelde werkdag.

Als we deze toename afzetten tegen het huidige gebruik, dan is dit ook als alle verkeer via de Marktstraat/Veerstraat afgewikkeld zou worden, zonder meer acceptabel. De intensiteit daar zou voor een gemiddelde werkdag rond de 2.600 mvt/etmaal uitkomen, ruim onder de acceptabele waarde van 5 à 6.000. Ook op de drukste dag (vrijdag), blijft de intensiteit ruim onder die waarde (ca. 3.000 mvt/etmaal).

Maar de praktijk zal zijn dat het verkeer zich over verschillende richtingen verdeelt. Hoewel cijfers daarover niet bekend zijn (en de huidige verdeling van de leerlingen slechts een momentopname is), lijkt het een reële aanname dat ca. 60% vanuit noordelijke en ca. 40% vanuit zuidelijke richting komt. Dan neemt de intensiteit op Marktstraat toe tot ca. motorvoertuigen 2.800 mvt op vrijdag. Op de Kanaalstraat resp. Kerkstraat bedraagt de toekomstige intensiteit ca. 1.900 en 1.300 motorvoertuigen op vrijdag (en op de overige werkdagen lager). Daarmee is het verkeer (zeer) goed te verwerken.

3.2 Parkeerbehoefte

Auto's

De bundeling van functies in de MFA zal leiden tot een grotere behoefte aan parkeer-capaciteit. In navolgende tabel staan de normen aangegeven die op basis van landelijke ervaringen zijn vastgesteld. Daarbij is ervan uitgegaan dat gezien het feit dat de MFA een relatief groot verzorgingsgebied heeft, relatief veel bezoekers met de auto komen.

	bvo (m2)	kental (ppl/100m2)	aantal parkeerplaatsen
dorpshuis	238	4	10
bibliotheek	308	1,1	3
cultuurfabriek (theater)	153	4	6
hummelhuis	440	0,8	4
parkschool	450	0,75	4
horsthoekschool	547	0,75	4
kristal	316	0,75	3
wemma (W. Alexander en Emmaschool)	1013	0,75	7
wisselwerk	76	0,03	2
vined	0	0	
gymzaal	571	2	11
			54

De totale parkeerbehoefte die door het gehele MFA wordt opgeroepen blijkt op basis van landelijke kentallen 54 parkeerplaatsen, voor alle functies gezamenlijk. Als we

dit afzetten tegen het gehele onderzoeksgebied, kunnen deze auto's met de bestaande parkeercapaciteit worden opgevangen. Want zonder parkeren op de rijbaan van Marktstraat, Veerstraat en Kanaalstraat blijken in de bestaande situatie op het drukst waargenomen moment (waarneming bewoners), 100 parkeerplaatsen vrij.

Echter, er zal zich geen situatie voordoen waarin alle situaties op hetzelfde moment op de maximale parkeerbehoefte vragen. Als bijvoorbeeld de scholen in- /uitgaan, zal er niet tegelijkertijd een theatervoorstelling zijn. Voor een maatgevende situatie overdag geldt de gezamenlijke parkeerbehoefte van de scholen, de bibliotheek en het dorps huis: deze functies vragen om ca. 35 plaatsen. Deze parkeerbehoefte kan volledig op het oostelijk deel van het parkeerterrein aan de Marktstraat wordt opgevangen. Op het maatgevende moment op de avond wordt de maximale parkeervraag veroorzaakt door het dorps huis, bibliotheek, cultuurhuis en gymzaal. Deze parkeervraag bedraagt ca. 30 plaatsen en kan ook volledig worden opgevangen op het parkeerterrein aan de Marktstraat.

Halen en brengen: ultrakortparkeren

In de parkeerbehoefte voor de scholen is geen rekening gehouden met het parkeren als gevolg van halen en brengen van kinderen. Een dergelijke voorziening is ook niet te beschouwen als parkeervoorziening maar is er voor ouders die hun (al iets oudere) kinderen bij het brengen uit de auto laten stappen en vervolgens direct weer doorrijden, of slechts een paar minuten blijven. Het is vooral dit verkeer dat zorgt voor overlast, drukte en onoverzichtelijke situaties.

De berekening van de capaciteit voor halen en brengen is van diverse factoren afhankelijk. Als wordt uitgegaan van 'strenge' uitgangspunten (wat past binnen het Citaslow concept), zou voor het Hummelhuis gerekend moeten worden met ca. 10 plaatsen en voor de overige scholen een ruimte van 25 à 30 plaatsen, totaal ca. 40 plaatsen.

Uitgaande van gemiddelde normen, zouden er 15 à 20 ultrakortparkeerplaatsen meer nodig zijn. (ca. 55 à 60). Volgens Veilig Verkeer Nederland zou gerekend moeten worden op ca. 60 plaatsen of volgens tellingen zelfs 80 plaatsen. Bedacht moet worden dat alle ruimte die wordt aangewend voor ultrakortparkeren en halen en brengen slechts gedurende circa 30 minuten van de dag nodig is. Bovendien, de ultrakortparkeerbehoefte voor de bovenbouw (ca. 15 plaatsen) zou op grotere afstand kunnen liggen.

Fietsparkeren

Er dient voldoende gelegenheid zijn voor het veilig en geordend parkeren van fietsen. Op basis van landelijke ervaringscijfers dient er gerekend te worden met een capaciteit van ca. 40 plaatsen per 100 leerlingen. Bij 28 lokalen met een gemiddelde bezetting van ca. 25 leerlingen leidt dat tot 280 fietsparkeerplaatsen voor de gezamenlijke scholen. Een gedetailleerdere raming kan worden gemaakt als de scholen ieder individueel een parkeertelling uitvoeren en aangeven wat de huidige bezetting is. Voor de overige functies (dorps huis/cultuurfabriek/bibliotheek) dienen ook nog 50 à 60 fietsparkeerplaatsen beschikbaar te zijn.

3.3 Conclusies

Verkeersintensiteiten:

De tweede verkeerstelling die is uitgevoerd, wijst uit dat over het geheel genomen de intensiteit voor alle wegen een paar honderd voertuigen lager uitvalt dan bij de eerste telling. De opmerkingen van de bewoners waren daarmee terecht. Dit maakt de conclusie uit de eerste analyse dat het wat intensiteiten betreft, er in kwantitatief opzicht geen probleem is, alleen maar steviger. Daar komt ook bij dat door een aangepaste programma (ten opzichte van de eerste rapportage) de verkeersgeneratie van de MFA iets minder is dan eerder berekend. Ook dat is dus gunstig. De conclusie dat de toename van het verkeer in kwantitatief opzicht geen probleem is, is aldus op twee manieren sterker geworden.

Parkeren autoverkeer

Op basis van het gehouden parkeeronderzoek en de extra tellingen die zijn uitgevoerd door de bewoners, kan worden geconcludeerd dat er veel overcapaciteit aan parkeerruimte is. Voor het gehele gebied zijn er op drukste moment 64 voertuigen waargenomen (telling bewoners). Als er daarbij van wordt uitgegaan dat er (in de toekomst) niet meer op de Marktstraat, Veerstraat en Kanaalstraat geparkeerd mag worden, geeft dat een restcapaciteit van 104 plaatsen. Er zijn ruim 50 plaatsen nodig voor MFA. De eerdere conclusies wijzigen dus niet: er is voldoende parkeercapaciteit beschikbaar.

Voor het ultrakortparkeren zijn 40 à 60 plaatsen nodig, waarvan bij voorkeur 30 op korte afstand van de school zouden moeten liggen. Nabij het Hummelhuis zijn 10 plaatsen nodig.

Parkeren fietsverkeer

Voor de gezamenlijke scholen zijn ca. 280 fietsparkeerplaatsen nodig. Voor de overige functies (dorpshuis/cultuurfabriek/bibliotheek) dienen ook nog 50 à 60 fietsparkeerplaatsen beschikbaar te zijn, die dicht bij de (hoofd)ingang geplaatst moeten worden.

Fietsverkeer

Op de navolgende afbeelding staan de belangrijkste fietsroutes van en naar de MFA aangegeven. Fietsers zullen veel gebruik maken van :

- Hogepad;
- Kanaalstraat;
- Vicarielaan;
- Marktstraat/Veerstraat.

En daarnaast ook van de Kerkstraat, Griftstraat en Van Meurslaan.



Fietsroutes van en naar de MFA

De Vicarielaan heeft ook een relatief belangrijke ontsluitingsfunctie voor de buurt en ook is volgens de bewoners daar sprake van enige doorgaand verkeer. Om de fietssende kinderen voldoende veiligheid te bieden op deze route, zijn hier aanvullende maatregelen gewenst, waarbij vooral een lage snelheid van het autoverkeer van belang is alsmede de positie van de fietsers in het straatbeeld. Overwogen kan worden deze weg als fietsstraat in te richten.

Autoverkeer

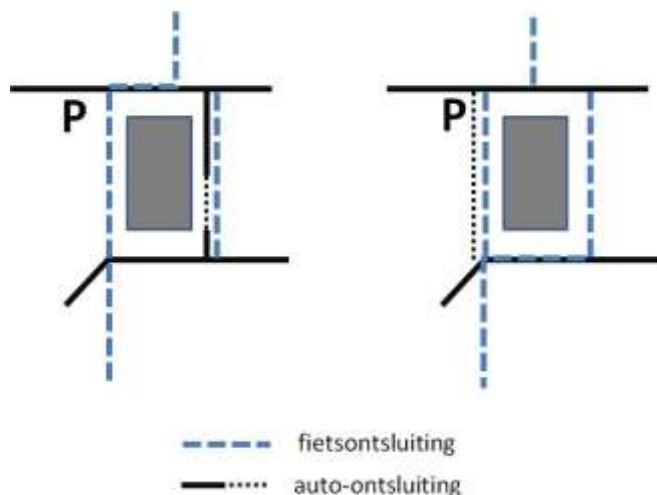
Voor het autoverkeer moet geprobeerd worden dit te concentreren op de hoofdwegen: Marktstraat/Veerstraat en Dorpsstraat, zodat de Voicarielaan, Kanaalstraat, Kerkstraat en Hogepad zo beperkt mogelijk gebruikt gaan worden door het autoverkeer.



Bij de functie van de Griftstraat en Van Meurslaan geldt een sterke samenhang, want beide kunnen een functie vervullen voor de auto én fietsontsluiting van MFA. Daarbij is van belang dat bij de keuze die wordt gemaakt de auto-ontsluiting en fietsontsluiting niet samen vallen. In onderstaand overzicht zijn van beide opties in het kort de voor- en nadelen benoemd. Waarbij overigens wel de volgende randvoorwaarden gelden:

- Bij de keuze voor een auto-ontsluiting via de Van Meurslaan, is dat alleen aanvaardbaar voor de periode in de ochtend en middag tijdens het brengen van de kinderen. Dus een openstelling van twee keer 30 of 45 minuten. De rest van de dag zou de Van Meurslaan alleen toegankelijk zijn voor fietsers en voetgangers. De inrichting zou dit moeten benadrukken (dus bijv. halfverharding, 2 sporenpad o.i.d.);
- Bij een keuze voor een auto-ontsluiting van de Griftstraat, zou de weg ter plaatse van de school een erfachtige inrichting moeten krijgen, waarbij de weginrichting het beeld oproept dat de weg onderdeel uitmaakt van het schoolplein of de ruimte voor voetgangers. Beide situaties moeten aldus met de nodige nuance gezien worden.

Schematisch is dit aangegeven in navolgende figuur.



In onderstaand overzicht staan van beide opties in het kort de voor- en nadelen.

	halen en brengen met auto via Van Meurslaan + fietsverkeer via Griftstraat	halen en brengen met auto via Griftstraat + fietsverkeer via Van Meurslaan
Voordelen	<ul style="list-style-type: none"> . Nauwelijks extra autoverkeer in Griftstraat . duidelijke relatie auto-ontsluiting met parkeerterrein Marktstraat 	<ul style="list-style-type: none"> . Van Meurslaan wordt duidelijke en exclusieve fiets-/looproute . MFA ligt direct aan Van Meursweide
Nadelen	<ul style="list-style-type: none"> . Van Meurslaan wordt 2x daags gebruikt voor halen en brengen, waardoor geen exclusieve fiets/looproute ontstaat . enige barriere tussen MFA en van Meursweide 	<ul style="list-style-type: none"> . drukker autoverkeer in Griftstraat . kans op rommelige parkeer- en verkeer situatie in Griftstraat . weinig relatie met parkeerterrein Marktstraat (parkeren en ontsluiting vallen niet samen) . wsl 's avonds meer verkeer in Griftstaat (door verkeer wat op haal- en brengplaatsen parkeert)

Bij het benoemen van beide alternatieven tijdens de bijeenkomst met de buurt bleek niet een duidelijke voorkeur. Later, bij de workshop over de openbare ruimte bleek dat anders. De bewoners van de Griftstraat gaven aan geen moeite met méér auto-verkeer in hun straat te hebben, mits de weg ter plaatse van de school inderdaad wordt ingericht als 'schoolzone' en een erfachtige inrichting krijgt.

Daarmee leidt dit tot de volgende uitgangspunten voor de ontsluiting van de MFA.

1. De Marktstraat/Veerstraat vormen de hoofdontsluiting;
2. De Griftstraat krijgt een functie voor het brengen en afzetten van de kinderen met de auto;
3. Ter hoogte van de MFA wordt de Griftstraat ingericht als 'erf' of schoolzone;
4. Gebruik van de Vicarielaan door autoverkeer wordt ontmoedigd. Een inrichting waarbij nadrukkelijk de veiligheid van de fietsers wordt bevorderd, is zeer gewenst.

Binnen deze uitgangspunten past het als de Vicarielaan als fietsroute of fietsstraat wordt ingericht en op het kruispunt Kanaalstraat/Van Meurslaan voorrangsgerechtigd wordt. Hiermee ontstaat voor de fietsers een veilige en comfortabele route en oversteeksituatie op dit punt. Hetzelfde principe kan worden toegepast op de Marktstraat/Van Meurslaan/Hogepad.

Ook een erf-achtige inrichting van de Kanaalstraat ter hoogte van Philadelphia past in deze uitgangspunten en bevordert de veiligheid rondom de omgeving van de MFA.

4.2 Parkeren

Langparkeren

De hoofdontsluiting van de MFA verloopt primair via de Marktstraat. Langparkeren voor alle functies (ook de scholen) zou maximaal op dit parkeerterrein geconcentreerd moeten worden; er is voldoende capaciteit beschikbaar. Voorwaarde is wel dat een goede, aantrekkelijk ogende en comfortabel loopverbinding aanwezig moet zijn tussen het parkeerterrein en de hoofdingang van de MFA, opdat gebruikers deze loopafstand als logisch accepteren en ook bereid zijn dit stukje te lopen, er moet bij wijze van spreken sprake zijn van 'een rode loper'. In concreto: een vlakke, brede, schone en bij voorkeur gesloten verharding, een attractieve openbare ruimte, zit-bankjes en levendigheid aan deze kant van de MFA.

Vanuit de inspraak is ook diverse malen gewezen op het parkeren op de plek van de gemeentewerf. Los van de vraag of dit past in de centrumvisie, kan ten hoogste worden geconstateerd dat een parkeerterrein op deze plek wellicht enige functie kan vervullen voor de MFA -vooral op piekmomenten en voor bezoekers die zowel het MFA bezoeken als het dorpscentrum. Verwacht wordt dat de afstand tussen de gemeentewerf en de MFA te groot is om een substantieel effect te verwachten (nog los van het feit dat de huidige capaciteit toereikend is). Indien op deze plaats een parkeerterrein wordt gerealiseerd en een goede looproute naar de MFA wordt gerealiseerd, zal dat echter bijdragen aan een goede bereikbaarheid van de MFA.

Halen en brengen

Op korte afstand van de scholen en alleen bedoeld voor halen en brengen, zouden ca. 30 parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden. Dit kan alleen in de Griftstraat,

als de Van Meurslaan tijdens halen en brengen geen functie vervult. Gezien het feit dat deze plaatsen alleen gedurende de begintijden van de school een functie vervullen, zouden ze bij voorkeur een meervoudige gebruik moeten kennen, met naast een parkeerfunctie ook een functie voor de school en spelen (bijvoorbeeld een atletiek- of skeelerbaan of sportveldje o.i.d.). Aandachtspunt is dat de plaatsen in ieder geval niet direct voor de schoolingang aan deze kant liggen!

Voor het parkeren zijn aldus de volgende uitgangspunten vast te stellen:

1. Langparkeren vindt plaats op het parkeerterrein aan de Marktstraat. Hiertoe dient een zeer aantrekkelijke loopverbinding tussen het parkeerterrein en de hoofdentree van de MFA gerealiseerd te worden.
2. Een parkeerterrein op de gemeentewerf zal bijdragen aan de bereikbaarheid van de MFA (maar is niet strikt noodzakelijk);
3. Aan de Griftstraat zijn ca. 30 informele parkeerplaatsen gewenst, primair bedoeld voor 'brengen van de kinderen', overdag te gebruiken door (spelende) kinderen en in de avonden ook geschikt voor langparkeren van de andere functies binnen de MFA.

Dit betekent dat de bestaande parkeervakken aan de Griftstraat direct voor de school verwijderd moeten worden. Want parkeren nabij een in-/uitgang is zeer ongewenst. Het verdient aanbeveling juist op die plek een schoolplein-/erfachtige inrichting te realiseren, zodat automobilisten daadwerkelijk 'voelen' dat ze bij de school rijden. In het ontwerp van de schoolomgeving dient rekening gehouden te worden met ca. 30 parkeerplaatsen voor het kortparkeren en halen/brengen.

4.3 Fietsparkeren

Bij de keuze dat de Griftstraat een functie krijgt voor halen en brengen met de auto, kan de Van Meurslaan optimaal worden ingericht als fietsroute. Het betekent ook dat vooral aan deze zijde de fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd moeten worden, zowel voor de scholen als voor de overige functies. Daarbij verdient het aanbeveling als de parkeervoorzieningen worden geïntegreerd met het hoofdgebouw, dat wil zeggen in vormgeving en materiaalgebruik dezelfde kenmerken bezitten.

In onderstaand figuur staan alle uitgangspunten schematisch aangegeven.

