



Veilige schoolroutes toekomstige basisschool Malden

Advies over verkeer en parkeren nieuwe schoollocatie
De Vuurvogel in Malden

Gemeente Heumen

Veilige schoolroutes toekomstige basisschool Malden

Advies over verkeer en parkeren nieuwe
schoollocatie De Vuurvogel in Malden

Datum	5 maart 2019
Kenmerk	003017.20190305.R1.01
Auteur	Alex Mulders

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Heumen
Titel rapport	Veilige schoolroutes toekomstige basisschool Malden Advies over verkeer en parkeren nieuwe schoollocatie De Vuurvogel in Malden
Kenmerk	003017.20190305.R1.01
Datum publicatie	5 maart 2019
Projectteam opdrachtgever(s)	Ad Kneppers, Joke Batelaan, Peter Rutten
Projectteam Goudappel Coffeng	Alex Mulders, Dennis Gerritsen, Leon Rook, Thomas Groot

	Inhoud	Pagina
1	Advies verkeer en parkeren toekomstige schoollocatie	1
1.1	Nieuwbouw basisschool De Vuurvogel in ontwikkeling	1
1.2	Aanbevelingen voor besluitvorming en verdere uitwerking	2
2	Stapsgewijze aanpak tot advies	4
2.1	De meedenkgroep centraal	4
2.2	Sessie 1: Opgave, kansen en knelpunten	5
2.3	Sessie 2: Oplossingsrichtingen	6
2.4	Sessie 3: Hoofdkeuzen	7
3	Hoofdprincipes verkeer bij basisscholen	9
3.1	Veilige schoolomgeving: kind centraal	9
3.2	Veilige schoolroutes: loop- en fietsroutes los van de auto	10
4	Veilige loop- en fietsroutes	11
4.1	Herkenbare schoolroute voor voetgangers en fietsers	11
4.2	Oversteekvoorziening Groesbeekseweg	12
4.3	Aanpassing Kroonsingel	15
4.4	Oversteekvoorziening Molensingel	16
5	Haal- en brengverkeer en parkeren	18
5.1	Een groen ingepaste parkeervoorziening voor de school	18
5.2	Benodigde hoeveelheid parkeren	19
5.3	Vormgeving Schoolstraat	20
6	Ontwerpopgaven voor vervolg	21
6.1	Ontwerpopgaven voor vervolg	21
6.2	Belangrijkste ontwerpopgaven vanuit de gebruiker op een rij	22

Advies verkeer en parkeren toekomstige schoollocatie

1.1 Nieuwbouw basisschool De Vuurvogel in ontwikkeling

De gemeente Heumen gaat een nieuwe basisschool ontwikkelen in het hart van Malden. Ten oosten van de Rijksweg Malden voegt Heumen twee bestaande basisscholen (Vuurvogel 1 - De Veldsingel en Vuurvogel 2 - De Schoren) samen op één nieuwe locatie. De samenvoeging van de twee scholen gaat in totaal over circa 300 leerlingen. Tevens zijn er plannen om in het nieuwe gebouw een kinderopvang en buitenschoolse opvang te huisvesten.

Goede oplossingen voor verkeer en parkeren belangrijke randvoorwaarden

Goede oplossingen voor het verkeer en het parkeren voor de nieuwe basisschool zijn belangrijke randvoorwaarden voor de gemeente Heumen. Het gaat om:

- veilige routes voor de kinderen te voet en met de fiets van en naar school;
- een structurele oplossing voor het haal- en brengverkeer zonder overlast voor de omliggende buurten.

De toekomstige centrale ligging van de nieuwe basisschool is een goede uitgangspositie om maximaal in te zetten op het lopen en fietsen. Driekwart van de huidige leerlingen woont binnen een straal van 800 meter van de nieuwbouwlocatie. Goede en directe routes vanuit de omliggende buurten zijn een randvoorwaarde, zodat de leerlingen veilig met de fiets naar school kunnen gaan.

In gesprek met direct omwonenden als basis voor het advies

Het advies over het verkeer en het parkeren is met hulp van direct omwonenden van de toekomstige school tot stand gekomen. Hiervoor is de kennis en lokale ervaring van de meedenkgroep Kroonwijkplantsoen benut. Hoe de participatie is vormgegeven en welke resultaten dit heeft opgeleverd is in hoofdstuk 2 beschreven. Om te komen tot een structurele en goede oplossing van het verkeer en het parkeren zijn twee hoofdprincipes van belang, deze staan centraal in hoofdstuk 3. Hoofdstukken 4 en 5 geven de hoofdpunten van het advies:

- advies over veilige loop- en fietsroutes (hoofdstuk 4);
- advies over haal- en brengverkeer en parkeren (hoofdstuk 5).

Het proces met de meedenkgroep Kroonwijkplantsoen en de planontwikkeling van de toekomstige schoollocatie De Vuurvogel is nog volop in beweging. Belangrijke ontwerp-opgaven voor een goede en veilige oplossing voor het verkeer en het parkeren zijn meegegeven in hoofdstuk 6.

1.2 Aanbevelingen voor besluitvorming en verdere uitwerking

Bijgaand advies geeft een aantal belangrijke aanbevelingen voor het College.

Het bieden van **veilige loop- en fietsroutes** van en naar de nieuwe school betekent een aantal noodzakelijke investeringen op korte termijn.

1. **Het aanpakken en verbeteren van de oversteekbaarheid van de Groesbeekseweg** (verbeteren zichtbaarheid en herkenbaarheid van de huidige oversteekvoorziening)
2. **Het uitwerken van de schoolroute via de Kroonsingel (vanaf oversteek Groesbeekseweg);** (het bieden van een logische route voor voetgangers en fietsers vanaf de oversteeklocatie van de Groesbeekseweg naar de toekomstige schoolzone)
3. **Het verbeteren van het kruispunt Molensingel-Gladiolenstraat;** (verbeteren zichtbaarheid en herkenbaarheid huidige oversteekvoorziening Molensingel)
4. **Het opwaarderen van de padenstructuur in het Kroonwijkpark;**
5. **Versterken van de herkenbaarheid van de schoolroute (noordzuid) door inzet van materialisering en/of ondersteunende infrastructurele maatregelen.**

Voor de aanpak van bovenstaande punten (1 tm 3) is in totaal circa € 135.000,- aan bouwkosten gemoeid.

Tegelijkertijd adviseren wij Heumen om na in gebruik name van de nieuwe school de nieuwe verkeerssituatie te monitoren. Speciale aandacht gaat daarbij uit naar het gebruik van de doorgangen tussen de Randwijksingel en de nieuwe schoollocatie. Verkeerskundig zijn deze doorgangetjes niet geschikt als schoolroute. De aantakking op de Randwijksingel en de oversteekbewegingen die hiermee kunnen samen hangen leidt tot verkeeronveilige situaties.

Een structurele oplossing voor **het haal- en brengverkeer en parkeren** wordt gevonden aan de westzijde van de nieuwbouw. Dit advies betekent:

- Het instemmen en verder uitwerken van de oplossing van een eigen parkeerterrein voor De Vuurvogel ten westen van de school (in samenwerking met landschapsarchitect en betrokkenheid van meedenkgroep groen in te passen).
- Bij de uitwerking van het parkeerterrein voor De Vuurvogel er van uitgaan dat het parkeerterrein primair bedoeld is voor halen en brengen van de schoolkinderen. Dubbelgebruik voor het parkeren van het winkelend publiek is denkbaar op gerichte momenten zoals op vrijdagmiddag en zaterdag.

- Een passende parkeerregulering instellen voor het parkeerterrein (blauwe zone) en bij opening van de school het gebruik van het parkeerterrein monitoren op oneigenlijk gebruik, zodat eventuele aanvullende beheersmaatregelen kunnen worden getroffen.
- De vormgeving van de Schoolstraat als fietsstraat kritisch bekijken. Een eventuele aanpassing van de vormgeving opnemen in de verdere uitwerking van het Centrumplan.

Deze aanbevelingen zijn in de hoofdstukken 4 en 5 verder uitgewerkt.

2

Stapsgewijze aanpak tot advies

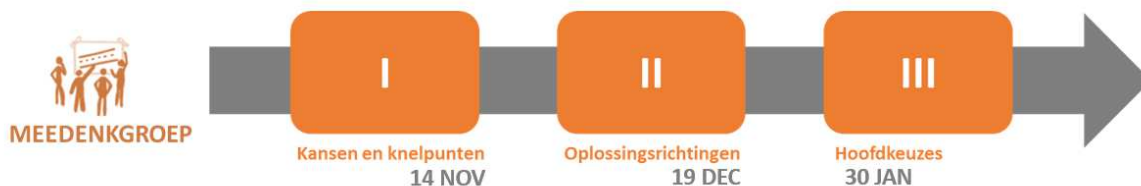
2.1 De meedenkgroep centraal

Een speerpunt in het beleid van Heumen is het vroegtijdig betrekken van bewoners bij gemeentelijke planvorming. Voor de ontwikkeling van de nieuwbouw van de basisschool is daarvoor een meedenkgroep opgericht. Een groep betrokken inwoners die actief meedenken over allerlei onderwerpen die spelen rondom de nieuwbouw van de basisschool De Vuurvogel. De speciaal opgerichte meedenkgroep bestaat uit circa 15 actieve en betrokken direct omwonenden van het Kroonwijkplantsoen. Mede dankzij hun kennis, ervaring en inbreng is dit advies tot stand gekomen.

In de periode van november 2018 tot en met januari 2019 is samen met de meedenkgroep toegewerkt naar gedragen hoofdkeuzes voor het verkeer en het parkeren van de nieuwe school. Hiervoor zijn in drie bijeenkomsten gesprekken aan diverse tafels gevoerd. Nieuwe ideeën, maar ook belangrijke aandachtspunten zijn met elkaar besproken. De drie bijeenkomsten gingen over:

1. het inventariseren van kansen en knelpunten;
2. het bespreken van oplossingsrichtingen;
3. het bespreken van de hoofdkeuzes van het advies.

De verslagen van de drie bijeenkomsten zijn separaat in het bijlage rapport aangeleverd.



Inbreng van de meedenkgroep voor advies verkeer en parkeren

2.2 Sessie 1: Opgave, kansen en knelpunten

Doel

Het doel van deze avond (woensdagavond 14 november 2018) was met elkaar in gesprek gaan over de verkeersopgave die ontstaat bij de komst van de toekomstige basisschool. Kansen en knelpunten zijn geïnventariseerd. De avond is gestart met een plenaire presentatie over de aanleiding en het doel van de bijeenkomst. De architect heeft daarbij de ruimtelijke kaders gepresenteerd over de locatie en situering van de toekomstige schoollocatie. Vervolgens zijn de deelnemers van de meedenkgroep in 2 groepen uiteengegaan om met elkaar in gesprek te gaan over de opgave en het inventariseren van de kansen en knelpunten.

Resultaat

Het resultaat van deze avond was een eerste indruk van de verkeerskundige aspecten rondom de realisatie van de nieuwe school. De 'oogst' van de avond kan worden samengebracht op drie hoofthema's:

1. fiets en voetganger;
2. auto;
3. parkeren.

Fiets en voetganger

Het belangrijkste benoemde knelpunt is de oversteekbaarheid van een aantal wegen in de omgeving van de ontwikkellocatie, bijvoorbeeld de Groesbeekseweg en de Randwijk-singel. De verkeersveiligheid voor met name fietsers en voetgangers is volgens de deelnemers onvoldoende. Kansen zijn volgens de meedenkgroep een nieuwe Noord-Zuid en Oost-West as realiseren voor fietsers welke uitmonden op de schoollocatie. Ook het realiseren van een 'kinderen-allee' vanaf de Schoolstraat naar de nieuwe school is in dit kader genoemd.

Auto

De genoemde knelpunten hebben vooral te maken met het gedrag van de automobilist. De snelheid van het gemotoriseerde verkeer op de omliggende wegen is volgens de deelnemers te hoog en het eenrichtingsregime op de Chrysanthstraat wordt genegeerd. Ook de Schoolstraat, wat een fietsstraat is (auto te gast), functioneert volgens de deelnemers niet zoals bedoeld. Belangrijke kansen vanuit de meedenkgroep zijn het herinrichten van de Schoolstraat (asfaltkleur wijzigen in rood) en het Kroonwijkplantsoen benutten als autovrije zone.

Parkeren

Extra geparkeerde auto's langs/aan de huidige omliggende woonstraten zijn volgens de meedenkgroep niet wenselijk. Volgens de deelnemers is een nieuwe parkeerlocatie ter hoogte van de Schoolstraat voor het halen en brengen van de kinderen een interessante oplossingsrichting. Het scheiden van langparkeren (medewerkers) en kortparkeren (halen en brengen) geeft de meedenkgroep mee als uitwerkingsvraag.

2.3 Sessie 2: Oplossingsrichtingen

Doel

Tijdens de tweede avond (woensdagavond 19 december 2018) ging de meedenkgroep in gesprek over mogelijke oplossingsrichtingen. Het vertrekpunt van de discussie waren de kansen en knelpunten uit de eerste bijeenkomst. Om meer duiding te geven aan de opgave is de avond gestart met een presentatie over de hoeveelheid benodigde parkeerplaatsen voor de basisschool en eventuele kinderopvang. Vervolgens zijn de deelnemers van de meedenkgroep in vier groepen uiteen gegaan om met elkaar in gesprek te gaan over mogelijke oplossingsrichtingen. Oplossingen voor het parkeren en oplossingen voor de routes van en naar school (voet, fiets en auto).

Resultaat

Het resultaat van deze sessie is een overzicht van voor- en nadelen van vier mogelijke oplossingsrichtingen:

1. maximaal dubbelgebruik van het parkeren;
2. spreiden van het parkeren;
3. bundelen van het parkeren;
4. fiets- en voetgangersstructuren.

Scenario maximaal dubbelgebruik

In deze oplossingsrichting parkeren de medewerkers (langparkeerders) ten noorden van het winkelcentrum (Kloosterhof) en vindt het halen en brengen van de kinderen plaats nabij de school. De parkeergelegenheid voor het halen en brengen van de kinderen wordt gecombineerd met de mogelijkheid om te spelen op dit terrein.

De meedenkgroep geeft aan dat het laten plaatsvinden van kortparkeren nabij de Gladiolenstraat en Chrysanthstraat een risico is voor de omgeving. De kans op parkeeroverlast in deze woonstraten en op de hoek van de Gladiolenstraat en Chrysanthstraat is groot. Ook is de verwachting uitgesproken dat medewerkers van de school en de opvang het parkeerterrein Kloosterhof niet gaan gebruiken, vanwege de loopafstand naar de school.

Scenario spreiden

De variant spreiden zet in op meerdere parkeerlocaties rondom de nieuwe school. Parkeren gebeurt zowel ten noorden, ten oosten als ten zuiden van de nieuwe school, op nieuw te realiseren terreinen.

De meedenkgroep geeft aan dat een dergelijke oplossingsrichting veel nadelen kent. De impact op de omliggende woonwijken is groot door zowel het parkeren als de toenemende verkeersintensiteiten door het halen en brengen in de omgeving. De deelnemers zien weinig toegevoegde waarde in het spreiden van de parkeeropgave van de school.

Scenario bundelen

Binnen dit scenario wordt het parkeren volledig gebundeld op één locatie. Zowel medewerkers als de ouders van de kinderen parkeren de auto op een nieuwe parkeerlocatie ten westen van de nieuwe school.

Vanuit de groepen werd aangegeven dat de locatie qua parkeren een goede oplossing biedt. Zeker in combinatie met een goede inpassing in het groen inclusief een aantrekkelijk wandelpad tussen het parkeerterrein en de schoollocatie wordt een dergelijke oplossingsrichting gewaardeerd. Een genoemd nadeel is het functioneren van de Schoolstraat en de huidige vormgeving. Aandachtspunt volgens de meedenkgroep is het ophalen van de kinderen in de middag. Een oplossing is nodig om parkeeroverlast van winkelend publiek op het terrein te voorkomen.

Fiets- en voetgangersstructuren

Binnen dit scenario is de huidige padenstructuur opgewaardeerd naar kinderenallee's (gecombineerde wandel- en fietsvoorzieningen). Deze verbinden omliggende buurten met de ingang van de school.

De meedenkgroep onderschrijft het belang van goede wandel- en fietsvoorzieningen. Belangrijk aandachtspunt zijn de meerdere kruispunten in de omgeving. Er is gesproken over de kwaliteit van de oversteekbaarheid van de volgende wegen:

- Groesbeekseweg;
- Randwijksingel;
- Kloosterstraat;
- Molensingel.

2.4 Sessie 3: Hoofdkeuzen

Doel

De derde sessie vormde de afsluitende bijeenkomst voor het verkeersdeel van de Meedenkgroep (woensdagavond 30 januari 2019). Het doel van de bijeenkomst was met elkaar in gesprek gaan over de hoofdkeuzen voor verkeer en parkeren. Is het advies herkenbaar en welke verdieping is volgens de meedenkgroep nodig? De bijeenkomst had een aftrap van de architect die de eerste uitwerking presenteerde van de vorm en situering van het toekomstige schoolgebouw. Een belangrijk uitgangspunt voor de discussie over het verkeer en het parkeren, omdat daarbij ook de locatie van de hoofdingang ter sprake kwam.

Resultaat

De vier hoofdkeuzen zijn door de meedenkgroep in vier groepen besproken en verdiept. Ook de wethouder mobiliteit was tijdens deze bijeenkomst aanwezig. Plenair zijn de belangrijkste conclusies besproken. De verdieping en bespreking van de hoofdkeuzen heeft geleid tot dit advies. De vier hoofdkeuzen die zijn voorgelegd:

1. veilige loop- en fietsroutes tot de ingang van de school;
2. kortparkeren op nieuwe parkeervoorzieningen ten westen van de school;
3. haal- en brengverkeer auto via de Schoolstraat;
4. langparkeren van medewerkers; afspraken hierover zijn nodig.



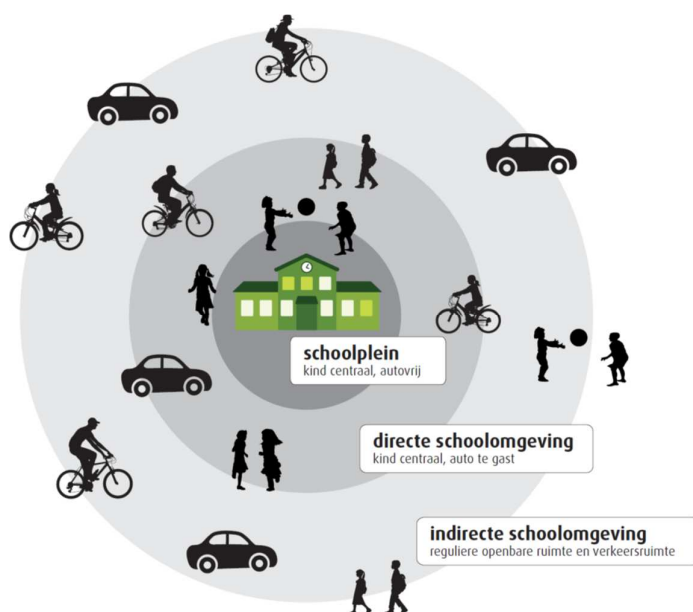
3

Hoofdprincipes verkeer bij basisscholen

3.1 Veilige schoolomgeving: kind centraal

Het creëren van een nieuwe schoolomgeving is een kans om een structurele en veilige oplossing te bieden voor het haal- en brengverkeer. De fysieke omgeving heeft een grote impact op het verkeersgedrag van de ouders en de kinderen. Wanneer de schoolomgeving een inrichting kent waarbij het spelende kind centraal staat, heeft dit een ander mobiliteitsgedrag tot gevolg. Ouders worden zo meer gestimuleerd hun kind met de fiets of te voet naar school te brengen. Ook stimuleert dit ouders hun kinderen eerder zelfstandig naar school te laten gaan. Dit heeft allemaal een positief effect op de zelfredzaamheid van het kind. De kinderen kunnen zo op vroege leeftijd al langzaam wennen aan een omgeving met verkeer.

Voor de nieuwbouw van De Vuurvogel is een duidelijke zonering rondom de toekomstige schoollocatie een belangrijk principe. Het nebenstaand beeld geeft hiervan een uitwerking. In het hart van het gebied staat **het schoolplein** centraal, met voldoende veilige ruimte om te spelen. Deze ruimte is bovendien geschikt als wachtruimte voor de ouders bij het halen van de kinderen. In de **directe schoolomgeving** is er vooral ruimte voor de voetgangers. In de Maldense situatie is dit het Kroonwijkpark. Een groene ruimte waarbij geen conflicten tussen autoverkeer en lopende en fietsende kinderen bestaat. Hier liggen de voorzieningen voor voetgangers en fietsers richting de ingang van de school. Buiten deze zone ligt de **indirecte schoolomgeving**. Dit is de reguliere openbare ruimte en verkeersruimte. Veilige routes van en naar school zijn hier van belang.

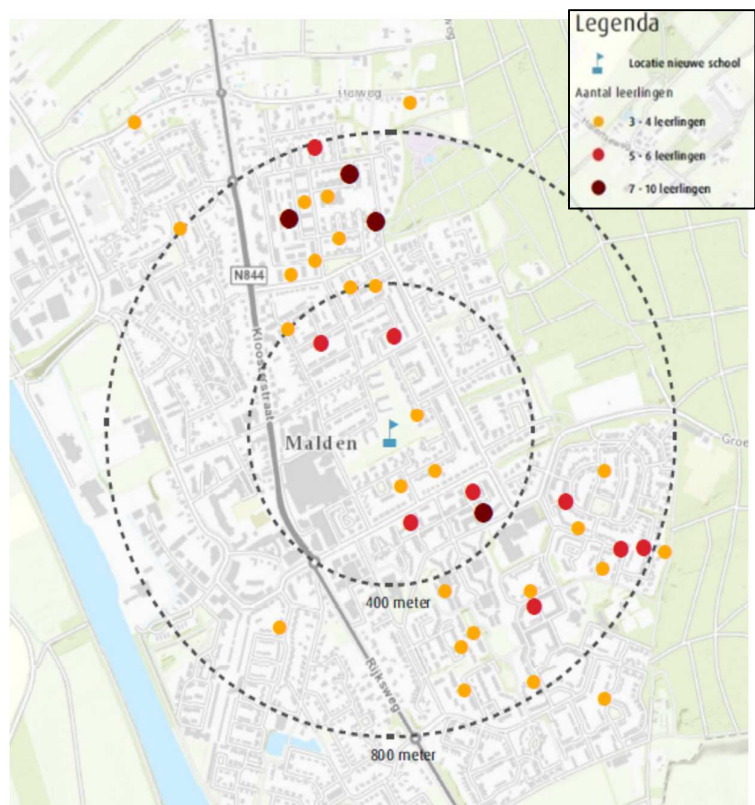


3.2 Veilige schoolroutes: loop- en fietsroutes los van de auto

Een belangrijk uitgangspunt voor een veilige route van en naar school is het ontvlechten van de routes van de lopende en de fietsende kinderen aan de ene kant en van het autoverkeer aan de andere kant. 'Vrijliggende' routes voor de kinderen bieden rust en veiligheid zolang de loop- en fietsroutes niet samenlopen met de routes voor het haal- en brengverkeer met de auto. De centrale ligging van de nieuwe basisschool biedt een goede uitgangspositie om maximaal in te zetten op voetgangers en fietsers. Directe routes vanuit de wijk richting de ingang van de school, los van de hoofdstructuren van de auto, zijn hiervoor nodig.

Op basis van de huidige woonlocaties van de leerlingen zijn de afstanden naar de nieuwe schoollocatie geanalyseerd. Voor het grootste deel van de leerlingen ligt de toekomstige school op loop- of fietsafstand. Driekwart van de huidige leerlingen woont binnen een afstand van 800 meter hemelsbreed. Een afstand die met de fiets goed te overbruggen is. Ongeveer 25% woont binnen 400 meter van de nieuwe locatie. Dit zijn afstanden die vaak te voet worden gedaan. Als de veiligheid op de weg naar school niet problematisch is, dan is een hoog aandeel van lopende en fietsende kinderen en ouders haalbaar.

(Huidige woonadressen leerlingen in beeld, data bewerkt Goudappel Coffeng)



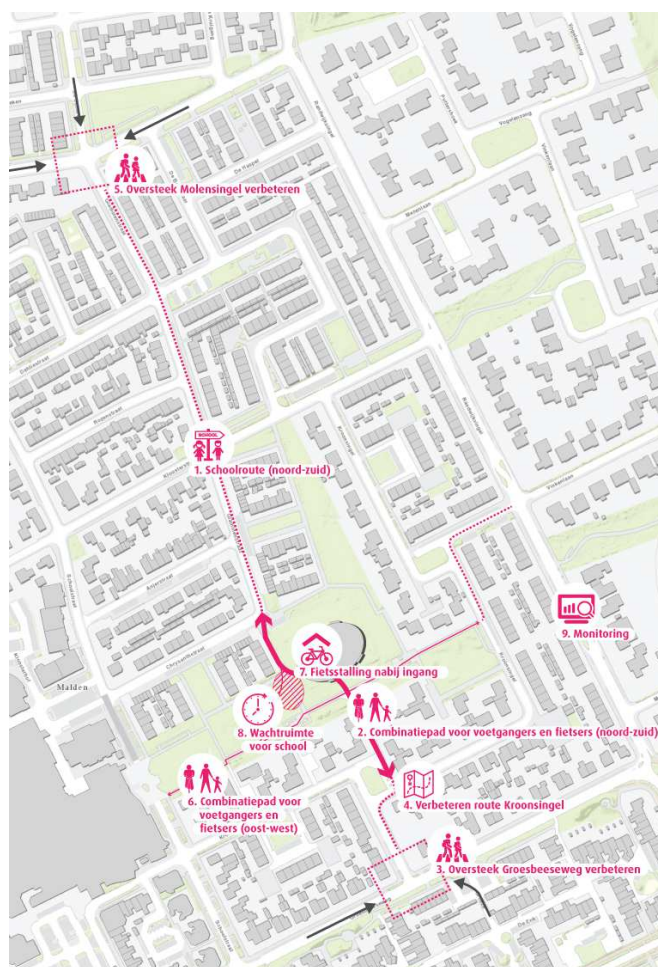
Veilige loop- en fietsroutes

4.1 Herkenbare schoolroute voor voetgangers en fietsers

Een belangrijk verkeerskundig uitgangspunt voor de toekomstige schoollocatie is een veilige en herkenbare loop- en fietsroute vanuit de omliggende wijken. Vanwege de ligging van de school en de woonbuurten is een herkenbare noord-zuidverbinding als schoolroute een belangrijke drager (1). Een route die de omliggende wijken Heidezoom, Maldensveld en Molenwijk verbindt met het schoolplein in relatieve verkeersluwte.

Gezien de ligging van de school ten opzichte van de woonbuurten vormt het bestaande pad in het verlengde van de Gladiolenstraat de belang-rijkste toegang naar de school vanuit het noorden. De parkeer-situatie op de Gladiolenstraat is daarbij een aandachtspunt. Hier liggen nu haaksparkeervakken.

Vanuit het zuiden is de route in het verlengde van de Kroonsingel de drager. In zijn geheel vormt dit een noord-zuidverbinding door Malden. In de schoolzone (2) is dit een combinatiepad voor lopende en fietsende kinderen. Het is zaak fietsende kinderen van en naar de basisschool, ook uit andere windrichtingen, zo veel mogelijk te verleiden van deze verbinding gebruik te maken.



Voor de herkenbaarheid van de schoolroute is het denkbaar bepaalde ondersteunende maatregelen te treffen. Door een aantal steentjes in de verharding te plaatsen met hierop 'schoolroute' en een pijl, wordt de voorkeursroute voor iedereen duidelijk. Dit kan op meerdere manieren vormkrijgen.

De noord-zuidroute voor het langzame verkeer van en naar school heeft ook betekenis voor de bestaande oversteekvoorzieningen van zowel de Groesbeekseweg (3), de Kroon-singel (4) en de Molensingel (5). Het advies is deze verkeerssituaties te verbeteren voordat het nieuwe schoolgebouw opengaat (zie verder hierna volgende paragrafen 4.2, 4.3 en 4.4). De kruising met de Kloosterstraat heeft geen verkeerskundige aanpassingen nodig; wel aandacht in groenbeheer.



Ook van oost naar west is het zinvol de bestaande paden door het Kroonwijkpark op te waarderen (6). Vanuit het westen (vanaf de Schoolstraat) is het raadzaam het pad los van de toekomstige parkeervoorziening te leggen. Voetgangers en fietsers komen op die manier op het laatste stuk van de route geen auto's meer tegen. De fietsenstalling (7) dient bij voorkeur nabij de hoofdingang van de school te liggen. Een stalling waarbij de fiets beschut kan worden gestald. Dit vergt ruimte omdat de inschatting is dat maximaal 200 fietsen voor de kinderen een plek moeten krijgen. De hoofdingang van de school ligt aan de west-zijde van het toekomstige gebouw en oriënteert zich op de loop- en fietsroutes. De wachtruimte voor de school (8) is onderdeel van de buitenruimte waar gelopen en gefietst kan worden. Voldoende buitenruimte is nodig voor de wachtende ouders met de fiets bij de ingang van de school. Voldoende ruimte voor wachtende ouders met hun fietsen, zodanig dat zij de doorgang voor de leerlingen niet blokkeren.

Voordat de school opengaat is het aan te bevelen met de kinderen de gewenste schoolroute te gebruiken. Bijvoorbeeld op locatiebezoek met de fiets. Tijdens de eerste maanden van de nieuwe school is het aan te raden de nieuwe verkeerssituatie te monitoren. Speciale aandacht gaat daarbij uit naar het gebruik van de doorgangen tussen de Randwijksingel en de nieuwe schoollocatie. Verkeerskundig zijn deze doorgangen niet geschikt als schoolroute. De aantakking op de Randwijksingel en de oversteekbewegingen die hiermee kunnen samen hangen leidt tot verkeeronveilige situaties. Het advies is de daadwerkelijke routes te monitoren (9) om eventuele aanvullende beheersmaatregelen te treffen.

4.2 Oversteekvoorziening Groesbeekseweg

Kinderen vanuit de wijken Heidezoom en Maldensveld zullen om bij de school te komen de Groesbeekseweg moeten oversteken. Ook voor de route tussen de school en het zwembad is deze oversteek van belang. Vanuit deze buurten is een verbinding via het parkeerterrein op de Groeze over de Groesbeekseweg en via Kroonsingel een logische

route voor jonge kinderen (met ouders). In het verlengde van de Kroonsingel ligt een zebrapad haaks op de Groesbeekseweg. De zebra heeft een voetverbinding naar het parkeerterrein op de Groeze. De kruising Groesbeekseweg en de Kroonsingel heeft een attentieverhogende vormgeving gekregen door een plateau, zebra en haagjes.

Gewenste situatie

Om de noord-zuidverbinding veilig te krijgen voor schoolkinderen zijn een aantal aanvullende maatregelen wenselijk:

- zicht tussen overstekende kinderen en het overige verkeer verbeteren;
- het attentieniveau op de kruising vergroten;
- oversteek tussen Kroonsingel en zuidelijke woonbuurten haaks maken;
- de route vanaf het parkeerterrein naar de oversteek verbreden.

De haagjes rond de kruising zorgen voor slecht zicht tussen overstekende kinderen en verkeer op de Groesbeekseweg. De haagjes rond de oversteek moeten weggehaald worden en vervangen worden door gras of bodembedekkend groen.

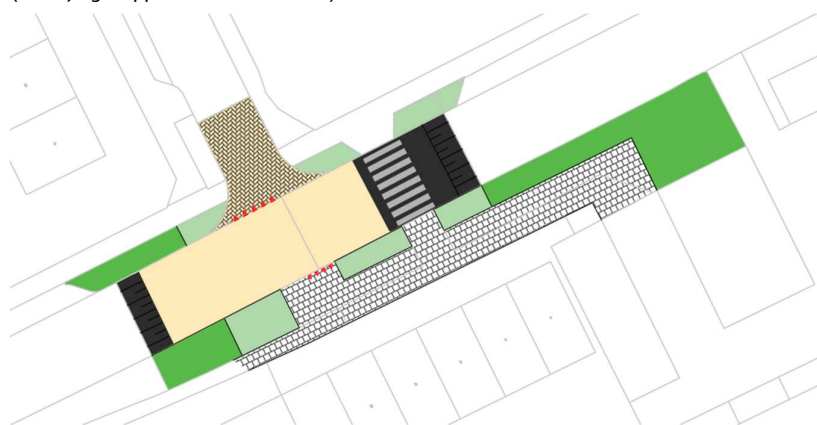
Het kruisingsvlak heeft al enige vorm van attentieverhogende werking door het plateau en de zebra. Door heel Malden worden belangrijke oversteeken en kruisingen vormgegeven in een lichtere kleur asfalt. Voor een eenduidig beeld is het wenselijk om hier ook lichter asfalt toe te passen op het plateau. Om de zebra duidelijk zichtbaar te houden moet deze wel op zwart asfalt te liggen.



Referentiebeeld: Attentieverhogende waarde door lichtere kleur asfalt

De vormgeving van de huidige zebra voldoet ruimschoots aan de regelgeving. Aanvullende maatregelen zoals extra kleurige palen, bebording boven de weg of lampen hebben geen extra effect in deze specifieke situatie. Een extra aangeklede oversteek wordt normaliter alleen in een schoolzone toegepast. Deze oversteek ligt niet in de schoolzone, maar op een schoolroute. Door het 'zichtbaar' ontbreken van de school in de directe nabijheid zal het voornamelijk lokale verkeer geen waarde hechten aan aanvullende maatregelen. De huidige bebording volstaat.

De gewenste schoolroute (noord-zuid) gaat over het parkeerterrein op de Groeze via de Groesbeekseweg naar de Kroonsingel. Fietzers moeten dan een meter of 50 over de Groesbeekseweg fietsen. De oversteekbaarheid is goed door de lage intensiteit (+/- 3.000 mvt/etm). Alleen de manoeuvre die gemaakt moet worden is lastig voor kinderen. Door de 'schuine' oversteek is er een groter hiaat nodig om de weg op te komen. Voor basisscholieren is het dan ook veiliger om de Groesbeekseweg in één keer haaks over te steken. Hiervoor kan het trottoir voor de woningen aan de Groesbeekseweg gebruikt worden. Daarvoor moet de voetverbinding tussen de kruising en het parkeerterrein verbreed worden. Dit deel krijgt dan een functie voor voetgangers en fietsers. Het parkeerterrein is aan een doodlopende straat en krap vormgegeven. Hierdoor is de hoeveelheid verkeer en snelheid laag. Er is dan ook geen noodzaak om het parkeerterrein aan te passen. Het verbeteren van de herkenbaarheid van de route is wel zinvol. De gewenste aanpassingen zijn in het volgende schetsvoorstel uitgewerkt. De geschetste aanpassingen vergen een investering van circa € 25.000,- aan bouwkosten (zie bijlagerapport voor de details).



Schetsvoorstel aanpassingen T-aansluiting Groesbeekseweg - Kroonsingel

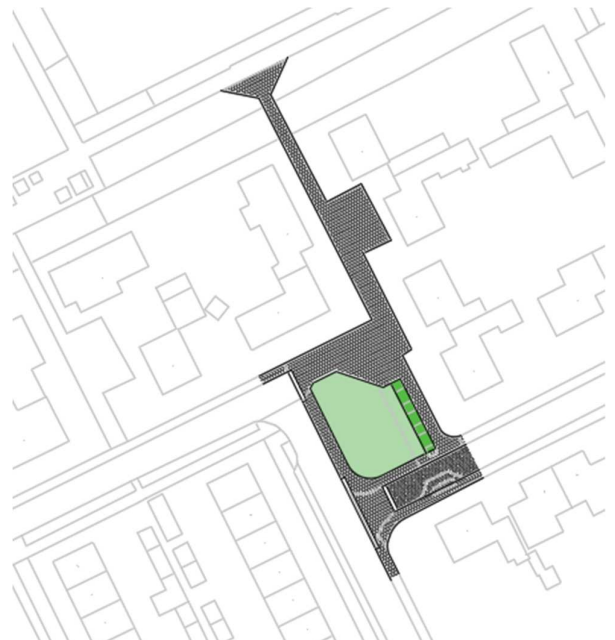
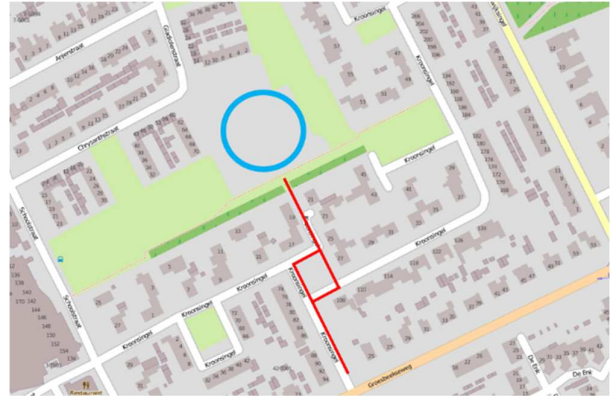
4.3 Aanpassing Kroonsingel

Om van de Groesbeekseweg naar de nieuwe schoollocatie te komen wordt de doorsteek bij Kroonsingel 21 gebruikt. Dit voetpad sluit direct aan op de schoollocatie en geeft een veilige route door de woonwijk. Op de route moet het plantsoen schuin worden overgestoken. In de huidige situatie belemmert het groen van hoekwoning 108 het zicht op de T-kruising (zie foto hiernaast). Verkeer vanaf het noordoosten heeft voorrang op het verkeer komend vanaf de Groesbeekseweg. Voor voetgangers is naar een oplossing gezocht door in de binnenbocht plaatsen van palen met een ketting en een versmalling in de weg tegenover het voetpad door het plantsoen. Dit geeft de voetgangers geleiding, maar voor fietsers is de situatie nog steeds onveilig.

Voor een veilige fietsroute naar school is het wenselijk dat het zicht tussen auto's en fietsers goed is. Op deze T-aansluiting is het zicht niet te verbeteren dus zal naar een ander oplossing gezocht moeten worden. Door de noordoostelijke tak als een uitritconstructie vorm te geven wordt de voorrang omgedraaid en nadert het verkeer uit het noordoosten langzaam. Zowel fietsers als voetgangers zitten hiermee in de voorrang op de schoolroute. De paaltjes met ketting kunnen dan komen te vervallen.

Het volgende schetsontwerp geeft de oplossing weer. Bouwkosten voor deze aanpassing is naar verwachting € 15.000,- (zie bijlagerapport voor de details).

Schetsvoorstel aanpassing plantsoen Kroonsingel >



4.4 Oversteekvoorziening Molensingel

Kinderen die vanuit de wijk Molenwijk richting de nieuwe schoollocatie zullen fietsen, willen we stimuleren gebruik te maken van de route via De Schoren en de Gladiolenstraat. Daarbij kruisen ze de Molensingel.

De Molensingel en de Groesbeekseweg komen qua inrichting en functie erg met elkaar overeen. Door de relatief lage intensiteit van circa 2.100 mvt/etm (bron: regionaal verkeersmodel Arnhem Nijmegen) is hier de oversteekbaarheid goed. Verkeerskundig aandachtspunt is de knik in de Molensingel. Deze beperkt het zicht vanuit het noorden op naderend verkeer. Met name het zicht op het verkeer vanaf de Rijksweg Malden kan erg beperkt worden door geparkeerde voertuigen.



Slecht zicht op verkeer komend vanaf de Rijksweg Malden

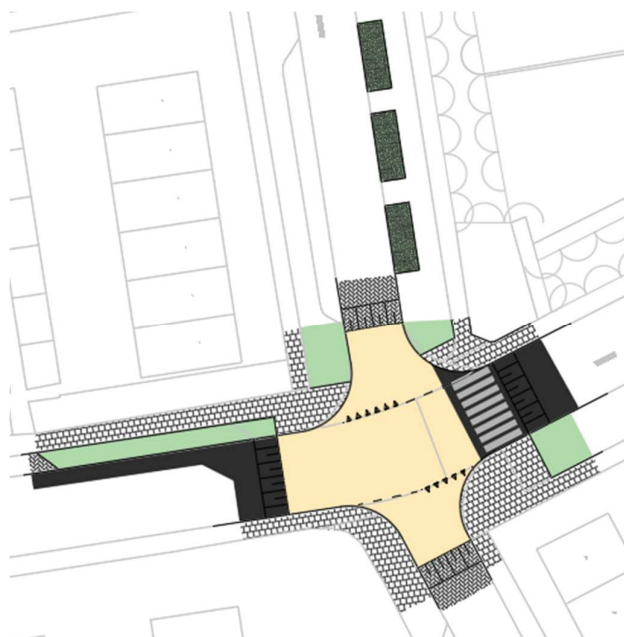
De oversteek van de Molensingel wordt met de komst van de nieuwe school een belangrijke schakel in de schoolroute van en naar De Vuurvogel. Voor de eenduidigheid in Malden is het dan ook wenselijk om deze kruising vorm te geven conform de andere fiets-autokruisingen. Een plateau met een lichtere kleur asfalt en een zebra. Dit verhoogt niet alleen de attentie bij verkeer op de Molensingel, maar maakt deze route ook aantrekkelijk voor fietsers in de noord-zuidrichting.

Naast het plateau is goed zicht op naderend verkeer ook een vereiste. Voldoende zichtafstand naar het oosten is te realiseren door het tijdig snoeien van het groen. Het zicht naar het westen wordt beperkt door geparkeerde voertuigen. Op de Molensingel moeten dan ook de eerste 3 parkeerplaatsen komen te vervallen om voldoende zicht te krijgen.

Deze parkeerplaatsen kunnen terug komen in de groenstrook op De Schoren. Hier kan gekozen worden voor parkeerplaatsen in grasbetonsteen. Wanneer er dan geen voertuigen geparkeerd staan blijft de groenstrook toch behouden. De kosten op basis van het schetsvoorstel (zie hierna) bedragen circa € 95.000,- (zie bijlagerapport voor de details).



Huidige situatie van groenstrook Schoren en voorbeeld parkeerstrook in grasbetonstenen

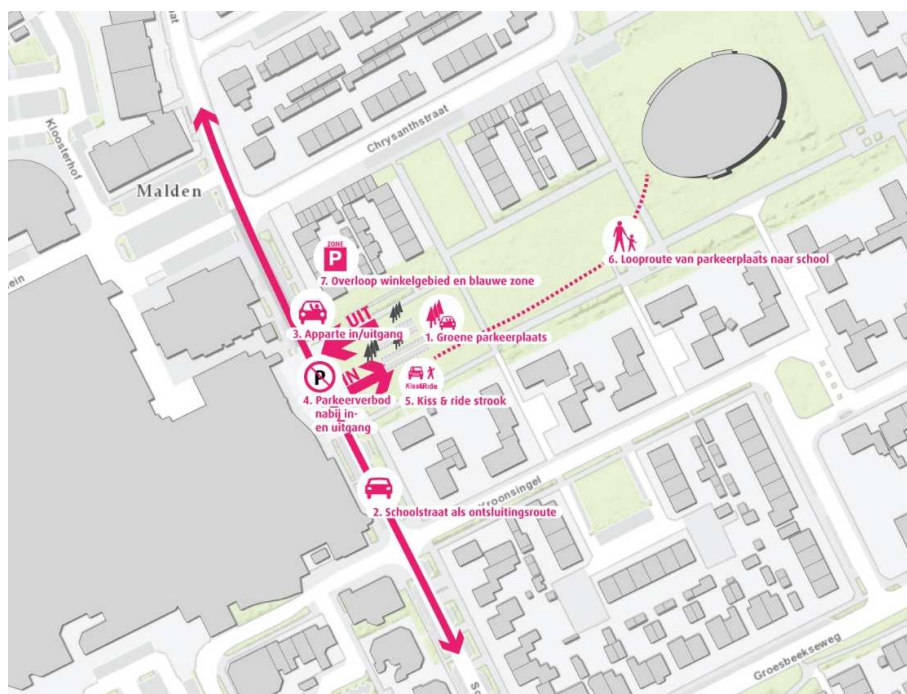


Schetsvoorstel aanpassingen kruising Molensingel - De Schoren

5

Haal- en brengverkeer en parkeren

5.1 Een groen ingepaste parkeervoorziening voor de school



Het is wenselijk dat het kind en het spelen centraal staat in de schoolomgeving. Op korte loopafstand (circa 100 meter lopen) vindt het parkeren voor het halen en brengen plaats. Uitgangspunt is dat het fietsparkeren dichterbij de ingang van de school plaatsvindt dan het auto-parkeren. Dit past bij de ambitie van de gemeente Heumen om duurzame mobiliteit te stimuleren. Het voorstel is de parkeeropgave voor de school groen in te passen (1). De locatie van het parkeerterrein ten westen van de school levert geen overlast op van parkerende ouders in de woonbuurten rondom de toekomstige schoollocatie. Ditzelfde argument geldt ook voor de route van en naar het parkeerterrein.

De Schoolstraat (2) wordt de aanrijroute. Een route gemakkelijk vanaf de hoofdstructuur van Malden te bereiken, zonder overlast van autoverkeer door woonstraten. Het parkeerterrein zelf kent een eigen verkeerscirculatie door een aparte in- en uitgang te realiseren (3). Nabij de in- en uitgang geldt een parkeerverbod op de Schoolstraat (4). Kiss & Ride vindt plaats op het parkeerterrein. In het ontwerp is bijvoorbeeld de lange zijde te benutten als Kiss & Ride-strook (5). Het is de bedoeling dat gebruikers van de Kiss & Ride-strook na het uitstappen van het kind meteen weer doorrijden.

Vanaf het parkeerterrein lopen de ouders met de kinderen via het naastgelegen combinatiepad (functie voor voetganger en fiets) naar de ingang van de school (6). Bij de uitwerking van het parkeerterrein voor De Vuurvogel is er van uitgaan dat het parkeerterrein primair bedoeld is voor halen en brengen van de schoolkinderen. Dubbelgebruik voor het parkeren van het winkelend publiek is denkbaar op gerichte momenten zoals op vrijdagmiddag en zaterdag. Om het parkeren te reguleren is een blauwe zone van het parkeerterrein gewenst (7). Wij adviseren de gemeente om bij de opening van de school het gebruik van het parkeerterrein te monitoren op oneigenlijk gebruik, zodat eventuele aanvullende beheersmaatregelen kunnen worden getroffen.

5.2 Benodigde hoeveelheid parkeren

De parkeerbehoefte van de nieuwe school en de kinderopvang is bepaald met behulp van CROW-parkeerkcijfers¹. Het functieprogramma van de nieuwbouw-ontwikkeling² leidt tot de berekende parkeerbehoefte, zoals opgenomen in tabel 5.1. De uitgebreide berekening en functieprogramma is opgenomen in het bijlage rapport.

type parkeren	onderdeel	parkeerbehoefte (aantal plekken)
kortparkeren	basisschool onderbouw	21
	basisschool bovenbouw	9
	kinderdagverblijf	4
	totaal	34
langparkeren	basisschool	8
	kinderdagverblijf	4
	totaal	12
totaal		46

Tabel 5.1: Parkeerbehoefte ontwikkeling

Uit tabel 5.1 blijkt dat de totale parkeervraag van de ontwikkeling 46 parkeerplaatsen bedraagt. Dit totaal is onderverdeeld in 34 parkeerplaatsen voor kortparkeren (halen en brengen van kinderen) en 12 parkeerplaatsen voor langparkeren (medewerkers).

¹ CROW-publicaties 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' en 182 'Parkeerkencijfers: basis voor parkeernormering'.

² Ontvangen d.d. 19 november 2018 en 15 januari 2019.

5.3 Vormgeving Schoolstraat

De Schoolstraat is in de huidige situatie vormgegeven als een fietsstraat. Een vormgeving als fietsstraat is niet altijd en overal toepasbaar. Zo moet het aantal motorvoertuigen niet te hoog zijn en is er een hoog gebruik van het aantal fietsers. In de vormgeving zijn de fietsers de hoofdgebruiker en zijn de auto's te gast. Voor de verhouding tussen de hoeveelheid auto's en fietsers zijn een aantal standaard profielen voor fietsstraten gedefinieerd. De profielbreedte van de weg hangt samen met het profiel van een fietsstraat. Ook is de keuze van materialiseren van belang voor de werking van een fietsstraat.



Huidige situatie

In de Schoolstraat is gekozen voor één rode rijloper van 3,50 meter in het midden met rabatstroken van asfalt aan de zijkanen van 1,25 meter. dit geeft een totaal profiel van 6,00 meter.

Gewenste situatie

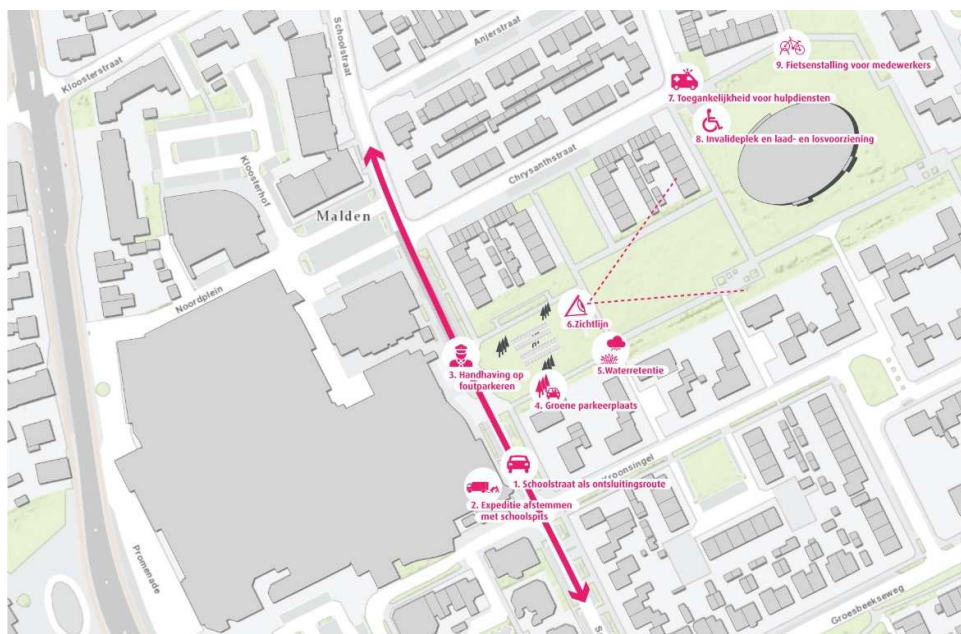
Om tot de juiste vormgeving te komen, is inzicht nodig in de hoeveelheid auto- en fietsverkeer en in de toekomstige functie van de Schoolstraat in relatie tot het Centrumplan. Een eventuele aanpassing van de vormgeving adviseren wij op te nemen in de verdere uitwerking van het Centrumplan.

6

Ontwerpopgaven voor vervolg

6.1 Ontwerpopgaven voor vervolg

Het proces met de meedenkgroep Kroonwijkplantsoen en de planontwikkeling van de toekomstige schoollocatie De Vuurvogel is nog volop in beweging. Belangrijke ontwerp-opgaves voor een goede en veilige oplossing voor het verkeer en het parkeren worden de komende periode verder uitgewerkt. Hierna volgt een overzicht aan aanvullende aandachtspunten.



De Schoolstraat (1) heeft in ons advies een functie in de ontsluiting van het haal- en brengverkeer. Daarnaast heeft de Schoolstraat nu ook een functie in de logistiek naar het winkelcentrum. Afstemming tussen de tijden van de expeditie van het winkelcentrum en de schoolspits zijn aan te raden om eventuele verkeersonveilige situatie te voorkomen.

Afspraken tussen de gemeente en de ondernemers van het winkelcentrum zijn hiervoor nodig. Handhaving op foutparkeren is in onze opvatting ook nodig. Zowel om parkeren voor de in- en uitgang van het parkeerterrein te voorkomen en om het juiste gebruik van het parkeerterrein te stimuleren. Handhaving (3) zou bijvoorbeeld kunnen plaatsvinden aan het begin van ieder schooljaar. Voor de realisatie van het parkeren is het zinvol het terrein in het groen in te passen (4) om zodoende ook landschappelijke kwaliteit aan het gebied toe te voegen en waterretentie (5) mogelijk te maken. Goede zichtlijnen vanaf het parkeerterrein naar de hoofdingang van de basisschool zijn aan te raden (6). Zo kunnen ouders de kinderen op afstand zien. Belangrijke aandachtspunten voor het verdere ontwerp is de toegankelijk van de school voor hulpdiensten (7) en het eventueel voorzien in invalidenplekken (vanuit wetgeving geen verplichting) en een voorziening voor laden en lossen (8). Ook een fietsenstalling voor de medewerkers is nodig, zodat de school niet alleen de kinderen stimuleert met de fiets naar school te komen, maar ook de medewerkers (9).

6.2 Belangrijkste ontwerpgegevens vanuit de gebruiker op een rij

De aanbevelingen uit het Handboek Ontwerpen voor Kinderen hebben we vertaald naar de verschillende gebruikers.

Voor kinderen te voet en op de fiets

- Een voldoende breed voetpad, in de schoolzone gecombineerd voor de fietsende en lopende kinderen.
- Goed uitzicht, dus geen geparkeerde auto's naast oversteeklocaties.
- Geen (haakse) parkeermanoeuvres.
- Een eigen ingang naar de fietsenstalling.
- Voldoende stallingsplaatsen.

Voor ouders op de fiets

- Voldoende ruimte om hun fiets buiten de looproutes te parkeren, indien ze mee naar binnen gaan.
- Voldoende ruimte om buiten bij de hoofdingang te wachten op de kinderen als de school uit gaat.

Voor ouders met de auto

- Voldoende parkeerplaatsen dicht bij de school - maar niet direct bij de ingang. Belangrijk uitgangspunt is dat de auto's niet tussen de lopende en fietsende leerlingen door hoeven.
- Een mogelijkheid tot 'Kiss & Ride' op het parkeerterrein.

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl



Veilige schoolroutes toekomstige basisschool Malden

Advies over verkeer en parkeren nieuwe schoollocatie
De Vuurvogel in Malden

Bijlagenrapport

Gemeente Heumen

Veilige schoolroutes toekomstige basisschool Malden

Advies over verkeer en parkeren nieuwe
schoollocatie De Vuurvogel in Malden

Bijlagenrapport

Datum
Kenmerk
Auteur

26 februari 2019
003017.20190222.R2.02
Alex Mulders

Inhoud

Bijlagen

- 1 Verslag 1^e meedenkgroep 14 november 2018
- 2 Verslag 2^e meedenkgroep 19 december 2018
- 3 Verslag 3^e meedenkgroep 30 januari 2019
- 4 Parkeervraagberekening auto
- 5 Kostenindicatie voor werkzaamheden

Bijlage 1

Verslag
1^e meedenkgroep

14 november 2018

Samenvattend verslag

Bijeenkomst meedenkgroep Kroonwijkplantsoen

Woensdag 14 november 2018, 19:30 – 22:00 uur

Aanwezigen:

- **Marcel van den Bongard, Daan Brugman, Sebas van Dam, B.J.L. Fleuren, Marigje Floris – Vos, Jeffrey Geelen, Peter Harmsen, Arno Janssen, H.M.M. Kersten, Gijs Koers, Sander Koot, Ann Overtoom, Monica Plamont – Bons, Bas Quist, Micha Smits, B. Splinter en Pauline Verkuijen (inwoners)**
- **Arno Aarts (projectleider voor Conexus)**
- **Mathieu Bulkens en Koen van de Braak (Bulkens architecten)**
- **Alex Mulders en Dennis Gerritsen (Goudappel Coffeng)**
- **Ellen Mollen (communicatieadviseur), Joke Batelaan (programmamanager Centrumvisie Malden) en Ad Kneppers (projectleider Kroonwijkplantsoen) van de gemeente Heumen**

Afwezig met kennisgeving: M.D. Hol (inwoner)

-0-0-0-0-0-

1. Opening en voorstelronde

Ellen Mollen heet de aanwezigen welkom en geeft een korte terugblik op de op 3 oktober jl. gehouden inwonerbijeenkomst. Daarna wordt er een voorstelronde gehouden. Bij deze voorstelronde blijkt dat de verkeersveiligheid en het behoud van het groen voor de aanwezigen de belangrijkste items zijn.

2. Presentatie architecten

Mathieu Bulkens en Koen van den Braak geven een presentatie waarin een toelichting wordt gegeven op de globale bebouwingsmogelijkheden van de beoogde locatie en waarbij een link wordt gelegd met het voor de locatie geldende bestemmingsplan. Deze presentatie maakt als bijlage deel uit van dit verslag.

Er is wel een programma van eisen beschikbaar, maar nog geen voorkeursontwerp. Het ontwerp zal in eerste instantie in overleg met de gebruikers (schoolbestuur, leerkrachten, leerlingen en ouders) vorm worden gegeven. De gebruikers hebben ook de zwaarste stem in de keuze van het uiteindelijke ontwerp.

Benadrukt wordt dat het bouwplan niet per se aan het nu geldende bestemmingsplan hoeft te voldoen. Als uit het proces een voorkeursontwerp rolt dat niet past in het bestemmingsplan, is de gemeente tot wijziging daarvan bereid.

Wie het ontwerp voor de buitenruimte gaat maken, staat nog niet vast. Dat kan de architect van het gebouw zijn, maar ook een landschaps- of tuinarchitect.

Het streven is een duurzaam gebouw te ontwerpen dat in ieder geval energieneutraal is en zo mogelijk energieleverend.

Naar aanleiding van vragen wordt door de architect het volgende opgemerkt:

- Er wordt op gelet dat het binnenklimaat en de functionaliteit niet leiden onder het streven naar duurzaamheid.
- Een parkeergarage onder het schoolgebouw past niet binnen het budget dat de gemeenteraad beschikbaar heeft gesteld voor de nieuwbouw en de terreininrichting.
- Bij het ontwerp van het interieur speelt de veiligheid van de kinderen een belangrijke rol. Zo worden bijvoorbeeld balustrades op een eventuele verdieping ten minste 1.20 m hoog uitgevoerd.
- Ter voorkoming van hangplekken wordt geen overdekte fietsenstalling gerealiseerd. Wel wordt een berging gebouwd.

3. Gedachtewisseling over de ontsluiting en het parkeren

Onder leiding van Alex Mulders en Dennis Gerritsen wordt er in twee groepjes gesproken over de routes naar de school en het parkeren. Hieronder leest u de opbrengst van de avond samengebracht op 3 hoofdthema's:

Fiets en voetganger;

Auto;

Parkeren.

Fiets en voetganger

De volgende knelpunten zijn benoemd:

1. Oversteekbaarheid van de Groesbeekseweg is onvoldoende. Met name de kruispunten Randwijksingel – Groesbeekseweg en Schoolstraat – Groesbeekseweg.
2. De gehele Randwijksingel is een racebaan voor het gemotoriseerde verkeer. Verkeersveiligheid voor fietsers (en dan met name kinderen) is onvoldoende. Fietsers moeten vanuit het zuiden linksaf richting de school het tegemoetkomende verkeer kruisen.
3. De muizenpaden ten oosten van de nieuwe school zijn officieel niet toegankelijk voor fietsers maar naar verwachting gaat hier wel gebruik van gemaakt worden (fietsers nemen kortste routes).

De volgende kansen zijn naar voren gekomen:

1. Nieuwe solitaire fietsroutes (Noord-Zuid door Malden) realiseren, alleen geschikt voor fietsverkeer.
2. Fietzers in de voorrang bij het oversteken van bijvoorbeeld de Groesbeekseweg en Randwijksingel. Deze oversteeklocaties voorzien van lichten op het asfalt om de zichtbaarheid te optimaliseren.
3. Nieuwe Oost-West as door Malden realiseren voor fietsers.
Realiseer een 'kinderen-allee' vanaf de Schoolstraat naar de nieuwe school. Een pad voor fiets en voetgangers ingepast in het Kroonwijkplantsoen.

Auto

De volgende knelpunten zijn benoemd:

1. De hoek Gladiolenstraat – Chrysanthstraat was vroeger (ten tijde van de vorige gevestigde school) op de piekmomenten een chaos. Dit moet in de nieuwe situatie voorkomen worden.
2. De Schoolstraat, wat een fietsstraat is dus de auto is te gast, functioneert niet goed. Dit komt door de hoge intensiteiten van het gemotoriseerde verkeer en het gedrag van de automobilist.
3. De snelheid van het autoverkeer in zijn algemeenheid op het omliggende wegennet van nieuwe school.
4. Het negeren van éénrichtingsregime op met name de Chrysanthstraat.

De volgende kansen zijn naar voren gekomen:

1. Meer fietsstraten realiseren waarbij de auto te gast is. Dit kan ten goede komen aan de verkeersveiligheid van fietsers.
2. De snelheid van het gemotoriseerde verkeer op welke manier dan ook verlagen.
3. Ontmoedigen van het gebruik van de auto als vervoersmiddel om de kinderen naar school te brengen.
4. De asfaltkleur van de Schoolstraat (fietsstraat) wijzigen waardoor de auto's 'écht' te gast zijn en fietsers zich veilig voelen.
5. Benut het Kroonwijkplantsoen als een autovrije zone.

Parkeren

De volgende knelpunten zijn naar voren gekomen:

1. De garageboxen aan de Gladiolenstraat moeten niet geblokkeerd worden door geparkeerde auto's van ouders die hun kind(eren) naar school brengen.
2. Het parkeren aan/langs de Chrysanthstraat is nu al zeer druk. Géén ruimte bieden voor parkeren (leraren en Kiss & Ride) van de nieuwe school.

De volgende kansen zijn naar voren gekomen:

1. Het scheiden van langparkeren (medewerkers van de school) en kortparkeren (halen en brengen van de kinderen). Medewerkers op afstand en halen en brengen dichterbij.
2. Parkeren op afstand door nieuwe satelietsplekken te realiseren in de wijk.
3. Parkeren op afstand door dubbelgebruik met winkelcentrum te benutten.

4. Nieuwe parkeerlocatie ter hoogte van de Schoolstraat die op piekmomenten ook voor het winkelcentrum kan worden gebruikt.
5. De bestaande parkeercapaciteit van de Schoolstraat (langsparkeervakken) gebruiken voor het halen en brengen.
6. Het park voor de nieuwe school gebruiken, in welke vorm dan ook, voor het halen en brengen van kinderen.
7. Het halen en brengen vormgeven met dubbelgebruik van de ruimte.
Bijvoorbeeld een atletiekbaan waar de kinderen kunnen spelen, welke tijdens de piekmomenten van de basisschool (ochtend en middag ten tijde van haal- en brengverkeer) fungeert als parkeerzone.
8. Een nieuwe parkeerlocatie realiseren ter hoogte van de Schoolstraat die op piekmomenten ook voor het winkelcentrum kan worden gebruikt.
9. Parkeren aan de noordkant van de school benutten (Dahliastraat).

-0-0-0-0-

Bijlage 2

Verslag
2^e meedenkgroep

19 december 2018

Samenvattend verslag bijeenkomst meedenkgroep Kroonwijkplantsoen

Woensdag 19 december 2018, 19:30 – 22:00 uur

Aanwezig

- Marcel van den Bongard, Daan Brugman, Sebas van Dam, B.J.L. Fleuren, Marigje Floris – Vos, Jeffrey Geelen, Peter Harmsen, Arno Janssen, Sander Koot, Ann Overtoom, Bas Quist, Micha Smits, B. Splinter en M.D. Hol (inwoners)
- Arno Aarts (projectleider voor Conexus)
- Mathieu Bulkens en Koen van de Braak (Bulkens architecten)
- Dennis Gerritsen (Goudappel Coffeng)
- Ellen Mollen, Joke Batelaan en Ad Kneppers (gemeente Heumen)

Afwezig met kennisgeving

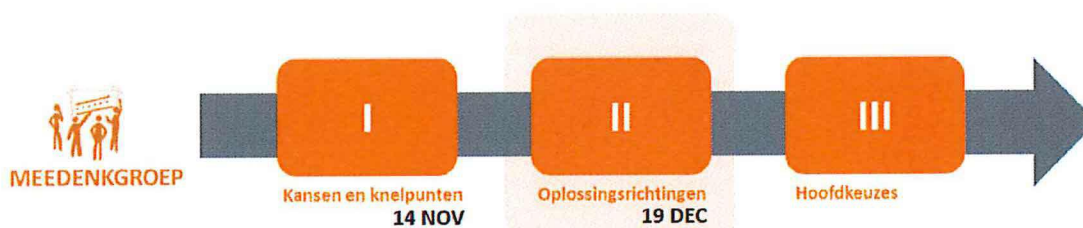
Gijs Koers, Pauline Verkuijlen, Monica Plamont – Bons en H.M.M. Kersten (inwoners), Alex Mulders (Goudappel Coffeng)

1. Opening

Ellen Mollen heet de aanwezigen welkom en neemt het verslag van vorige bijeenkomst door.

2. Verkeerskundige: uitwerking verkeer & parkeren

Door de afwezigheid van Alex Mulders (ziek) neemt Dennis Gerritsen dit gedeelte van de avond op zich. De sessie was de 2^{de} bijeenkomst, nadat we medio november over de kansen en knelpunten van verkeer en parkeren hebben gesproken. Een derde bijeenkomst over Verkeer en parkeren volgt eind januari. Dan bespreken we met de Meedenkgroep het voorstel tot de Hoofdkeuzes.



In gesprek over de oplossingsrichtingen

De 2^{de} Meedenkgroep was een interactieve sessie waarbij aan vier tafels in vier verschillende rondes is gesproken over mogelijke oplossingsrichtingen.

In gesprek over autostructuren en parkeren:

1. Maximaal dubbelgebruik
2. Spreiden
3. Bundelen

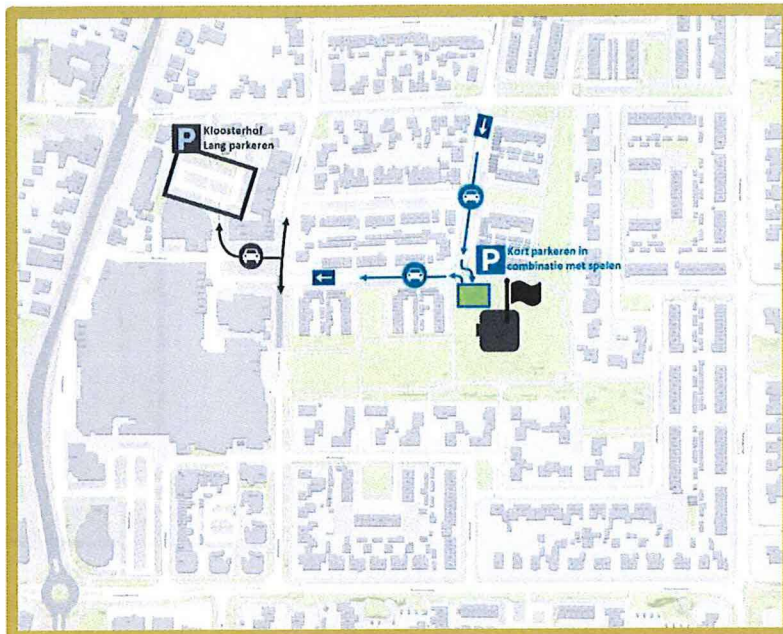
In gesprek over fiets- en voetgangers:

4. Fiets- en voetgangersstructuren.

Met elkaar zijn voor- en nadelen uitgewisseld. Dit verslag geeft de letterlijke weergave van de resultaten hiervan; zie de opmerkingen en suggesties vanaf de volgende pagina. Deze zijn samengebracht per scenario.

Scenario 'maximaal dubbelgebruik'

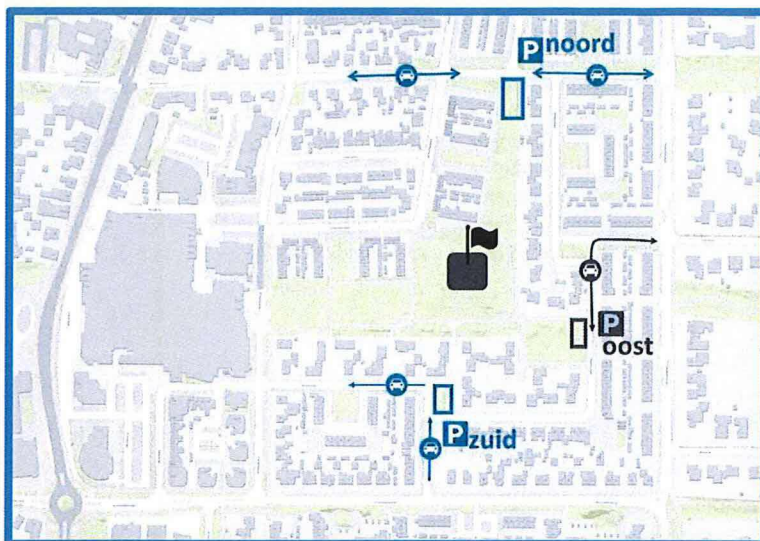
Binnen dit scenario parkeren de medewerkers (langparkeerders) ten noorden van het winkelcentrum (Kloosterhof) en vindt het halen en brengen van de kinderen plaats nabij de school (niet op straat). De parkeergelegenheid voor het halen en brengen van de kinderen wordt gecombineerd met de mogelijkheid om te spelen op dit terrein.



	voordelen	nadelen	algemeen
Groep 1			- Langparkeren kan alleen met ontheffing - Ruimte voor parkeren bij school lijkt onvoldoende - Routing van het verkeer niet logisch - Voorkeur voor parkeren bij Schoolstraat - Grote druk op Gladiolenstraat en Chrysanthstraat en de hoek - Autogebruik ontmoedigen door beperking capaciteit
Groep 2	- Eenrichtingsverkeer - Parkeren geconcentreerd - Bewegingen op de parkeerterreinen; straat vrijhouden	- Krappe toegang tot parkeerterrein (risico) - Risico dubbelgebruik van het parkeerterrein nabij de school met spelende kinderen - Parkeeroverlast in Gladiolenstraat en Chrysanthstraat	
Groep 3	- Omliggende wijken worden deels ontlast	- Hoge belasting Gladiolenstraat en Chrysanthstraat - Lastige toegang vanaf Kloosterstraat - Sluipverkeer bevorderend - Dubbelgebruik niet mogelijk - Behoud groenstrook	- Parkeerverbod in Gladiolenstraat en Chrysanthstraat
Groep 4	- Dit scenario is wellicht acceptabel, met een streng parkeerregime in Gladiolenstraat en Chrysanthstraat	- Confrontatie alle soorten verkeer - Beperking parkeercapaciteit voor winkelcentrum - Oplossing voor langparkeren (bij het winkelcentrum) is niet goed, wordt niet gebruikt	

Scenario 'spreiden'

Het parkeren vindt gespreid plaats. Zowel medewerkers als het halen en brengen van de kinderen vindt plaats op meerdere locaties. Parkeren gebeurt zowel ten noorden, ten oosten als ten zuiden van de school, op nieuw te realiseren terreinen.

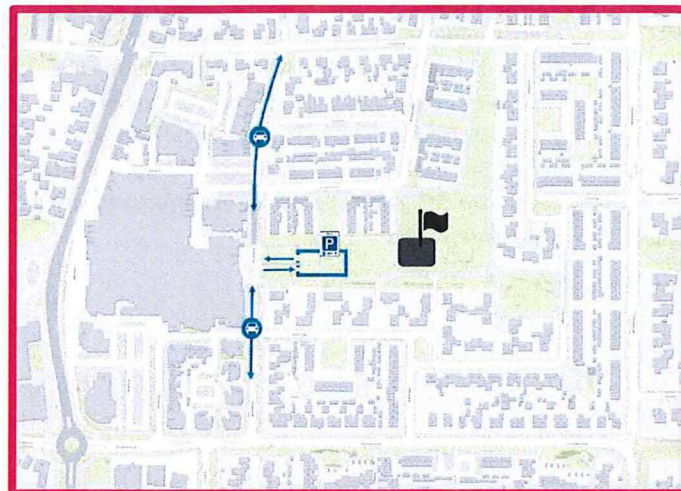


	voordelen	nadelen	algemeen
Groep 1			- Kans op wildparkeren (foutparkeren) - Kans op zoekverkeer vergroot - P Oost knelpunt verkeerscirculatie - P Noord te ver lopen - Hoe borg je dat alleen medewerkers op P Oost staan en geen aanwonende - Te weinig plek voor hoeveelheid auto's - P Oost nu een leuk speelveld => wordt dan opgeofferd? - Ten hoogte van P Oost uitsluitend voor medewerkers en onder voorwaarden: *Circulatie *P route huidige bewoners *Behoud groen speelveld
Groep 2	- Parkeren wordt ontmoedigd => afstand halen en brengen P Noord te groot - P Oost voor medewerkers (eventueel P Zuid) => beperkte overlast	- Kans op wildparkeren blijft => afstand halen en brengen P Noord te groot - Te veel groen aantasting - P Noord => parkeren aan de straatkant, voetpad doortrekken - Zorgen over verkeerscirculatie P Noord i.v.m. drukke Kloosterstraat - P Oost en Zuid => smalle straat / verbreding moeilijk: éénrichting zou nodig zijn - Kans op zoekverkeer is groot - Bij spreiding => meer risico voor kinderen	- Spreekt niet echt aan
Groep 3	- Behoud groene hart - Kindvriendelijk in directe omgeving school	- Kans op zoekverkeer in hele wijk, niet alleen op de hoofdwegen - Kans op wildparkeren blijft - 3 parkeerterreinen is onrustig, daardoor extra belasting in de wijk - Kloosterstraat is nu al druk - Groesbeekseweg wordt extra belast, met name bij oversteek Kroosingsel, Idem Randwijksingel	- Te veel nadelen - Impact op wijk is te groot (negatief)
Groep 4	- P Oost wellicht kansrijk voor medewerkers	- Fietsroutes lopen door dit scenario - Kans op zoekverkeer => overlast bewoners - P Zuid => kans groot dat winkelend publiek parkeerplekken gaat gebruiken - P Noord en Zuid levert te weinig extra parkeercapaciteit op - Groesbeekseweg wordt extra belast, met	- Nee, te veel nadelen

		name bij oversteek Kroonzingel	
		- P Oost => speelveld wordt opgeofferd	

Scenario 'bundelen'

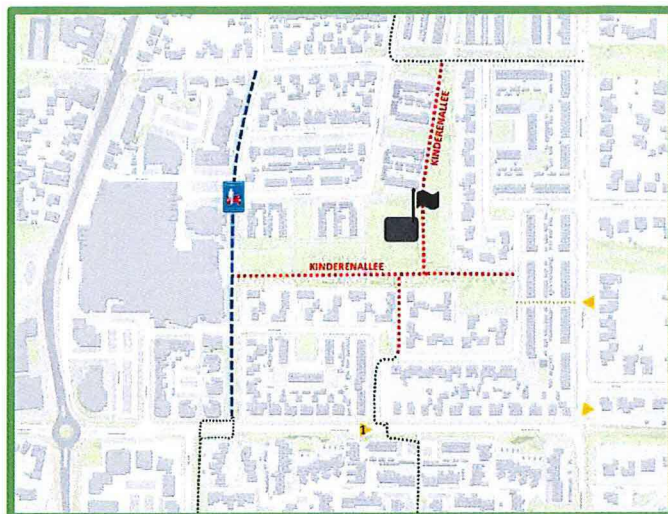
Binnen dit scenario wordt het parkeren volledig geconcentreerd. Zowel medewerkers als de ouders van de kinderen parkeren hun auto op het Kroonwijkplantsoen ten westen van de nieuwe schoollocatie.



	voordelen	nadelen	algemeen
Groep 1	- Combinatie parkeren met bijvoorbeeld atletiekbaan - Zoveel mogelijk groen blijft behouden	- Kans op parkeren winkelend publiek op het parkeerterrein - Te weinig parkeerplaatsen voor winkelcentrum - Schoolstraat niet veilig in haar huidige vormgeving; kleur voldoet niet	- Medewerkers wellicht ergens anders parkeren (middels slagboom en pasje) - Kinderdagverblijf (halen en brengen) dichtbij parkeren vanwege het tillen van kleine kinderen - KANS => in combinatie met fietsroute Noord-Zuid en Oost-West
Groep 2	- Locatie parkeren is ideaal; wel iets meer richting de Schoolstraat. - Combinatie parkeren en ingang van de school aan de westkant - Realiseren van aantrekkelijk wandelpad tussen het parkeren en de school (mogelijkheden voor atletiekbaan?)	- Wat te doen met het halen en brengen in de middag? Tijdens het open zijn van de winkels in het winkelcentrum => winkelend publiek? - Schoolstraat => expeditieverkeer en fietsers niet combineren	- KANS: Gladiolenstraat en Chrysanthstraat een tijdzone implementeren om in te rijden. Autoluw maken (fietsstraat?) - Tussen 15.00 en 16.00 uur max 30 minuten parkeren op het parkeerterrein; handhaving is belangrijk! - Aansluiting zoeken bij wandelpad langs het Kroonwijkplantsoen
Groep 3	- De woonwijk wordt ontlast (Gladiolenstraat en Chrysanthstraat). Wellicht alleen toegankelijk voor personeel? - Parkeren op deze locatie in combinatie met ingang school aan de westkant - Parkeren in het groen - Parkeerterrein meer richting de Schoolstraat - Realiseren van fietspaden naast de stoep op het Kroonwijkplantsoen (Fietsroute Oost-West)	- De Schoolstraat zal intensiever worden gebruikt; in de huidige situatie is het al druk - Veiligheidsaspect op de Schoolstraat is een aandachtspunt - Meer verkeer op de Schoolstraat in combinatie met expeditieverkeer van het winkelcentrum	- Fietsstraat realiseren Gladiolenstraat (Noord-Zuid route) - Fietsparkeren laten plaatsvinden op het schoolterrein - KANS: medewerkers via de Gladiolenstraat en parkeren bij de school
Groep 4	- De woonwijk wordt ontlast (Gladiolenstraat en Chrysanthstraat) - Het scheiden van fietsers en autoverkeer op het parkeerterrein - Locatie parkeerterrein is ideaal; iets meer richting de Schoolstraat	- Aandacht voor de middagpiek van het halen en brengen in combinatie met het winkelcentrum - De Schoolstraat voldoet in haar huidige vormgeving en inrichting niet als fietsstraat. Door dit scenario wordt deze straat drukker	- KANS: Schoolstraat helemaal rood maken; auto écht te gast - Handhaving op Schoolstraat is wenselijk (snelheid van het gemotoriseerde verkeer is te hoog)

Scenario 'fiets- en voetgangersstructuren'

Binnen dit scenario worden kinderenallee's (gecombineerde wandel- en fietsvoorzieningen) gerealiseerd op het Kroonwijkplantsoen. Deze gaan direct naar het hart van het gebied. Binnen de oplossingsrichting is ook gekeken naar goede aansluiting op de bestaande fietsstructuren naar de omliggende wijken.



	Opmerkingen
Groep 1	- Noord-Zuid route is goed! - Zuid-Noord route is niet goed - Op kruispunten Groesbeekseweg-Kroonsingel en Randwijksingel-Muizenpad waarschuwingslichten op gezette tijden realiseren (verbeteren verkeersveiligheid) - De meest geschikte en veilige routes zo aantrekkelijk mogelijk maken (Groeze richting het Noorden via de Randwijksingel en Kroonsingel) - Oversteekbaarheid Molensingel is aandachtspunt!
Groep 2	- Fietsstructuur en allees zijn goed! Maar hoe kom je er op? Vooral bereikbaarheid Kroonsingel vanuit het Zuiden en vanaf de Randwijksingel (Oosten) is niet optimaal (verkeersveiligheid en aantrekkelijkheid) - Denk goed na over de locatie van de fietsenstalling! Hiermee bepaal je de fietsroutes. - Het gebruik van de Randwijksingel door de fietsers ontmoedigen. En juist het gebruik van de Groesbeekseweg stimuleren - Kruispunt Randwijksingel-Groesbeekseweg heeft prioriteit qua veiligheid. - Gladiolenstraat prima fietsroute! Noord-Zuid. Mits niet al het gemotoriseerde verkeer van halen en brengen hier komt. - Kruispunt Molensingel-Gladiolenstraat veiliger maken - Ontmoedigen van de muizenpaden. Niet breed genoeg, overlast geluid voor bewoners.
Groep 3	- Ontmoedigen van gebruik muizenpaden fietsers door hekjes, Wel toegankelijk houden voor voetgangers => aanmoedigen/stimuleren bestaande routes - Noord-Zuid en West-Oost (ten Westen van de school) voetgangers en fietsers scheiden (fysiek scheiden, of bijvoorbeeld met kleuren werken) - Route Kroeze-Kroonsingel stimuleren; mogelijkheid voor fietsstraat? Oversteken van de Groesbeekseweg veilig maken - Verkeersdrempels op de Groesbeekseweg realiseren - Randwijksingel-Kroonsingel stimuleren voor de fietsers, Randwijksingel-muizenpaden stimuleren voor voetgangers
Groep 4	- Snelheid eruit halen op de Randwijksingel - Van de Gladiolenstraat een fietsstraat maken - Kruispunten Kloosterstraat met Gladiolenstraat en Kroonsingel een aandachtspunt (kinderen komen direct op de straat uit) - Tip: Ga fictief oefenen; kinderen op de fiets laten komen naar de nieuwe schoollocatie. Laten ervaren waar ze tegenaan lopen. (koek en zopie op het Kroonwijkplantsoen)

Bijlage 3

Verslag
3^e meedenkgroep

30 januari 2019

Samenvattend verslag bijeenkomst meedenkgroep Kroonwijkpark

Woensdag 30 januari 2018, 19:00 – 22:00 uur

Aanwezig

- Marcel van den Bongerd, Daan Brugman, Marigje Floris – Vos, Jeffrey Geelen, Peter Harmsen, M.D. Hol, Arno Janssen, H.M.M. Kersten, Gijs Koers, Sander Koot, Ann Overtoom, Bas Quist, B. Splinter en Pauline Verkuijlen (inwoners)
- Mathieu Bulkens (Bulkens architecten)
- Alex Mulders en Dennis Gerritsen (Goudappel Coffeng)
- Ellen Mollen, Peter Rutten, Ad Kneppers en René Waas (gemeente Heumen)

Afwezig met kennisgeving

Sebas van Dam, B.J.L. Fleuren en Micha Smits (inwoners), Arno Aarts (Hevo/Conexcus) en Joke Batelaan (gemeente)

Afwezig zonder kennisgeving

Monica Plamont – Bons

1. Opening

Ellen Mollen heet de aanwezigen welkom. Speciaal welkom voor wethouder René Waas die graag een avond aansluit om eens mee te luisteren. Fotograaf Goedeke Monnens is aanwezig voor het maken van foto's van de meedenkgroep.

Ellen neemt het verslag van de vorige bijeenkomst door.

Naar aanleiding daarvan wordt opgemerkt dat de oversteken bij de Randwijksingel en de Molensingel worden gemist. Alex Mulders geeft aan dat dit inderdaad ontbreekt, maar wel meegenomen is in de verdere uitwerking.

Opgemerkt wordt dat op bladzijde 3 bij groep 3 het benoemen van het behoud van de groenstrook als nadeel vreemd overkomt en waarschijnlijk niet zo is bedoeld. Alex Mulders bevestigt dat hier wordt bedoeld dat juist het deels opofferen van het groen een nadeel is.

2. Presentatie door architect Mathieu Bulkens

De architect licht toe dat er inmiddels een plattegrond van het ontwerp beschikbaar is en dat deze is gepresenteerd aan de stuurgroep en het team en dat de meedenkgroep nu de 3^e groep is die deze te zien krijgt.

De presentatie van de architect is bij dit verslag gevoegd.

Het vervolg is het ontwerpen van de gevel. Er wordt gedacht aan een houten invulling daarvan. Verder wordt gedacht aan het toepassen van een sedumdak (groen dak).

Als het ontwerp gereed is, wordt het beoordeeld op het welstandsaspect.

Het ontwerp van het buitenterrein van de school en de herinrichting van het Kroonwijkpark, en de afstemming daartussen, willen we bij dezelfde landschapsarchitect beleggen. In de volgende bijeenkomst komen het complete schetsontwerp en de inrichting van het park aan de orde.

Als alles volgens planning verloopt, zou de bouw van de school aan het eind van dit jaar kunnen starten.

Een eis voor het ontwerp is dat het in ieder geval voldoet aan de BENG-norm (bijna energieneutraal). Het streven is echter een volledig energie neutrale school te ontwerpen.

Alex Mulders vraagt de architect bij het verdere ontwerp rekening te houden met een fietsenstalling met voldoende capaciteit (circa 164 plaatsen voor de leerlingen en circa 19 voor de medewerkers) en voor het meenemen in het ontwerp van een wachtplaats voor de ouders.

3. Presentatie door verkeerskundige Alex Mulders

Alex Mulders van Goudappel Coffeng geeft een presentatie waarin wordt aangegeven wat is opgehaald uit de vorige twee sessies en waarin de voorlopig gemaakte hoofdkeuzes worden toegelicht. De presentatie is als bijlage bij dit verslag gevoegd. Deze presentatie is onderdeel van dit verslag.

4. Plenaire terugkoppeling per groep

De gepresenteerde hoofdkeuzes worden themagewijs besproken aan 3 tafels. Daarna volgt een plenaire terugkoppeling van de resultaten daarvan.

Enkele hoofdconclusies zijn:

- Bij de verdere uitwerking moeten ook de oversteken van de Molensingel en de Randwijksingel worden meegenomen.
- De voorgestelde oplossing voor het parkeren door het personeel op het parkeerterrein aan de Kloosterhof wordt als niet realistisch afgewezen.
- Er wordt ingestemd met de aangegeven routes voor het voetgangs- en fietsverkeer.
- Er wordt ingestemd met het situeren van het parkeren voor het halen en brengen aan de Schoolstraat.

5. Doorkijkje en afsluiting

Afgesproken wordt dat het concept van het door Goudappel Coffeng op te stellen advies aan de gemeente in de volgende bijeenkomst van de meedenkgroep wordt gepresenteerd.

Ad Kneppers geeft aan dat de volgende stap is het voorleggen van het advies van Goudappel aan het college van burgemeester en wethouders. Dit duurt naar verwachting 1 tot 2 maanden.

In de volgende bijeenkomst van de meedenkgroep wordt een meer gedetailleerde planning gepresenteerd.

De volgende vraag werd gesteld: Worden de aanbevelingen voor de verkeersinrichting zonder meer overgenomen of kan het beschikbare budget nog een belemmering vormen voor de uitvoering daarvan? Ad Kneppers antwoordt dat de gemeenteraad geen blanco check heeft afgegeven en dat op grond van een nog te maken kostenraming wellicht keuzes moeten worden gemaakt.

Wethouder René Waas benadrukt dat de wens van de gemeenteraad is dat er iets goeds en moois wordt gerealiseerd. Daarnaast vindt hij dat het proces zoals dat tot nu toe gelopen is, een voorbeeld van goede inwonerparticipatie is.

Ellen Mollen bedankt de aanwezigen voor hun constructieve inbreng. Om 22:00 uur sluit zij de bijeenkomst.

Bijlage 4

Parkeervraag- berekening auto

Auto-parkeren

Parkeervraagberekening Nieuwbouw Basisschool en kinderopvang De Vuurvogel Malden									
Op basis van CROW-publicatie 317 en CROW-publicatiw 182									
Uitgangspunten		aantal	eenheid						
omvang school		1730	m² bvo						
omvang kinderopvang		230	m² bvo						
aantal leerlingen school		304	leerlingen						
aantal leslokalen		10	lokalen						
verdeling onderbouw		40%	verdeling						
verdeling bovenbouw		60%	verdeling						
aantal kinderen kinderdagverblijf		32	kinderen						
CROW publicatie 317				CROW publicatie 182					
stedelijkheidsgraad Heumen/Malden: weinig stedelijk				Kiss&Ride doelgroep rekenmethode					
locatie ontwikkeling: rest bebouwde kom				groepen 1 t/m 3		aantal kinderen x % leerlingen met auto x 0,5 x 0,75			
gemiddeld kencijfer (autobezit 1,23 matig stedelijk, gemeente Heumen 1,21)				groepen 4 t/m 8		aantal kinderen x % leerlingen met auto x 0,25 x 0,85			
				kinderdagverblijf		aantal kinderen x % leerlingen met auto x 0,25 x 0,75			
functie	kencijfer	eenheid	doelgroep	functie					
basissonde	0,75	pp per lok personeel		groepen 1 t/m 3		121,6		45%	
kinderdag	1,4	pp per 10X personeel		groepen 4 t/m 8		182,4		22,50%	
				kinderdagverblijf		32		65%	
Parkeervraag personeel				Parkeervraag Kiss&Ride					
basisschoi	7,5	parkeerplaatsen		groepen 1 t/m 3		20,52		parkeerplaatsen	
kinderdag	3,22	parkeerplaatsen		groepen 4 t/m 8		8,721		parkeerplaatsen	
totaal	11	parkeerplaatsen		kinderdagverblijf		3,9		parkeerplaatsen	
				totaal		34		parkeerplaatsen	

Bijlage 5

Kostenindicatie voor werkzaamheden

Kostenindicatie Groesbeekseweg				
Verwijderen ouden en aanbrengen nieuwe deklaag	250 m2		€ 40,00	€ 10.000,00
Verwijderen begroeiing	90 m2		€ 5,00	€ 450,00
Aanbrengen elementenverharding (verbreden trottoir)	100 m2		€ 35,00	€ 3.500,00
Aanbrengen zebra markering	14 m2		€ 30,00	€ 420,00
Subtotaal bouwkosten				€ 14.370,00
Staartkosten	40%			€ 5.748,00
Marge	20%			€ 2.874,00
Afronding				€ 2.008,00
				€ 25.000,00
Kostenindicatie Molenstingel				
Verwijderen asfalt	400 m2		€ 20,00	€ 8.000,00
Verwijderen elementenverharding	70 m2		€ 5,00	€ 350,00
Aanbrengen nieuw asfalt	400 m2		€ 80,00	€ 32.000,00
Aanbrengen drempel 50 km/h per m1 wegbreedte	28 m1		€ 500,00	€ 14.000,00
Aanbrengen elementenverharding	24 m2		€ 35,00	€ 840,00
Aanbrengen grasbetonstenen	52,5 m2		€ 50,00	€ 2.625,00
Aanbrengen zebra markering	14 m2		€ 30,00	€ 420,00
Aanbrengen groen	46 m2		€ 10,00	€ 460,00
Subtotaal bouwkosten				€ 58.695,00
Staartkosten	40%			€ 23.478,00
Marge	20%			€ 11.739,00
Afronding				€ 1.088,00
				€ 95.000,00
Kostenindicatie Kroonsingel				
Verwijderen elementenverharding	120 m2		€ 5,00	€ 600,00
Aanbrengen elementenverharding	160 m2		€ 35,00	€ 5.600,00
Aanbrengen inritblokken	21 m1		€ 30,00	€ 630,00
Verwijderen inrichtingselementen	1 post		€ 2.500,00	€ 2.500,00
Subtotaal bouwkosten				€ 9.330,00
Staartkosten	40%			€ 3.732,00
Marge	20%			€ 1.866,00
Afronding				€ 72,00
				€ 15.000,00

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

