



Opmerkingen bij het rapport “Kindcentrum Aarweg: Verkeersonderzoek schoolomgeving”

door de werkgroep verkeer
van de wijkraad Aarveld/Bekkerveld,
vastgesteld door het bestuur op 27 maart 2018

(tekstuele toelichting)

Leeswijzer

Deze toelichting volgt in grote lijnen de volgorde van het rapport.
Naast deze tekstuele toelichting bestaat een puntsgewijze toelichting (presentatie) en een
cijfermatige toelichting.

De nummering van de onderdelen is in alle documenten gelijk.

27 maart 2018

De opmerkingen 1 tot en met 5 hebben betrekking op de huidige situatie (hoofdstuk 2 in het rapport).

1 Ontsluitingsstructuur

Rapport, blz. 5

In de inleiding zegt het rapport: "Toch is het mogelijk deze verkeersveiligheid zo veel mogelijk verkeerskundig te borgen door een goede *ontsluitingsstructuur* en inrichting van de openbare ruimte."

BS Tarcisius ligt in een buurt die begin jaren '60 is gebouwd in een periode waarin autobezit en autogebruik vele malen lager waren dan tegenwoordig (factor 16). De straten zijn relatief nauw. Met het uitbreiden van de school en de toename van het aantal leerlingen van buiten de buurt begon de situatie steeds meer te knellen.

In 2008 zijn op initiatief van de wijkraad aanpassingen uitgevoerd, zoals het instellen van eenrichtingsverkeer.

Weliswaar werd het verkeer daardoor in betere banen geleid, de feitelijke ontsluitingsstructuur veranderde niet wezenlijk en de combinatie van een (te) groot gegroeide school in een 60-er jaren buurt bleef ook in de jaren daarna knellen.

In het nu voorliggende rapport wordt opnieuw geprobeerd het verkeer in betere banen te leiden, maar de ontsluitingsstructuur verandert niet wezenlijk en er is dus sprake van een verder groeiende school met een verder groeiende toestroom van autoverkeer in nog steeds dezelfde 60-er jaren buurt.

2 Erftoegangsweg

Rapport, bladzijde 7

De ontsluitingsstructuur blijft dus feitelijk ongewijzigd, de verkeersbelasting is hoog en neemt verder toe.

Het rapport geeft uitleg over het onderscheid in *gebiedsontsluitingswegen* en *erftoegangswegen*. Die informatie is correct en wordt landelijk toegepast.

De genoemde grens van 4.000 motorvoertuigen per etmaal geeft aan vanaf welke verkeersbelasting je niet meer kunt spreken van een erftoegangsweg, maar van een gebiedsontsluitingsweg, wat gevolgen heeft voor de inrichting, aansluitingen, enzovoort.

Echter: deze grens zegt, zelfs na halvering voor de eenrichtingsstraten, niets over de feitelijke capaciteit van een wegvak. De opmerking dat de intensiteiten beneden de grenswaarde liggen wekt ten onrechte de suggestie dat je niet kunt spreken van overlast, maar hooguit van 'gevoelsmatige dubbele intensiteiten' en doet Schiphollaans aan.

Het lijkt ons meer dan onjuist, zo niet misleidend om ongeacht de feitelijke inrichting van een wegvak de grenswaarde tot acceptabel niveau te bestempelen. Zou dit 'acceptabel niveau' in de wegvakken rond school gehaald worden, dan passeert in het spitsuur een heel uur lang elke 4,5 seconde een auto¹. Waarschijnlijk staat alle verkeer binnen een minuut muurvast. De theoretische doorstroming wordt immers ernstig gehinderd door stoppende auto's (kind afzetten), voorrangssituaties, parkerende automobilisten, door foutparkeren ernstig vernauwde doorgangen, fietsers die niet ingehaalde kunnen worden, wachten tot tegemoetkomend verkeer de smalle doorgang niet langer verspert, etc.

¹ Zie het rekenvoorbeeld in de cijfermatige toelichting.

Of je dan nog van een ‘verblijfsgebied’ kunt spreken, zoals het rapport stelt, valt sterk te betwijfelen en de suggestie dat er zolang er sprake is van overschrijding van deze grenswaarde hooguit sprake kan zijn van een *gevoelsmatig* hoge intensiteit delen wij dan ook niet.

3 Gepaste snelheid

Rapport blz. 7

Vanwege de piekdrukke kan dat ook niet anders.

4 Model versus werkelijkheid

Rapport blz. 8 en bijlage 1

Dat model en werkelijkheid niet altijd erg overeenkomen wordt in het rapport overigens mooi geïllustreerd: in bijlage 1 is een afbeelding opgenomen die het aantal motorvoertuigen per etmaal laat zien en die gebaseerd is op het verkeersmodel van de Gemeente Heerlen (voor zover wij weten ontwikkeld door Bureau Goudappel/Coffeng).

Het model geeft voor het wegvak Ovidiusstraat tussen Welterlaan en Julianusstraat een verkeersbelasting van 600 motorvoertuigen per etmaal aan.

Op blz. 8 is een afbeelding opgenomen die is gebaseerd op de in 2017 uitgevoerde tellingen: in werkelijkheid passeren er in datzelfde wegvak 1364 motorvoertuigen per etmaal.

Dat maakt het vertrouwen in de eveneens in het verkeersmodel opgenomen prognoses, zoals bijvoorbeeld in bijlage 2, niet erg groot.

5 Parkeren

Rapport blz. 9

Het rapport stelt op blz. 9 vast dat auto's over het algemeen goed in de parkeervakken parkeren. Dat komt niet overeen met onze langjarige waarneming en strookt ook niet met uitspraken van handhavers en politie: “Dit is zo'n chaos, hier gaan we niet aan beginnen” (februari 2016), “Handhaven heeft geen zin.” (januari 2017) of “We handhaven niet, want ouders kunnen geen kant op.” (februari 2018).

Zelfs de plekken waar kinderen onder begeleiding van een brigadierende ouder (toen nog te vinden) zijn onveilig, en ouders haakten af als brigadier omdat ze geen zin meer hadden in een grote mond wanneer ze een opmerking maakten als een collega-ouder weer eens pal óp de oversteekplaats parkeerde.

De opmerkingen 6 tot en met 11 hebben betrekking op de toekomstige situatie (hoofdstuk 3 in het rapport)

6 ‘Autokinderen’

Rapport blz. 15 en bijlage 4

Het rapport geeft op blz. 12 inzicht in de toekomstige ontwikkeling van de school: groei naar 515 leerlingen en uitbreiding met 15 peuters peuterspeelzaal en 20 kinderen kinderdagverblijf.

De berekening van het aantal kinderen dat met de auto naar school komt is uitgelegd in bijlage 4 bij het rapport en is gebaseerd op een model waarin algemene statistische waarden een rol spelen,

zoals het aantal kinderen dat per auto gebracht wordt. Voor deze specifieke situatie zijn die statistische waarden extra verhoogd.

Over de formule als zodanig kunnen we weinig zeggen, die zal wel kloppen.

We kunnen wel wat zeggen over de gebruikte waarden, namelijk op basis van een concrete **telling**: in december 2008/december 2009 hebben de leerkrachten geturfd welke kinderen op welke wijze naar school kwamen. De telling heeft plaatsgevonden nadat in 2008 gedurende het hele jaar extra aandacht aan verkeer is besteed, o.a. middels een aparte verkeerscoördinator en speciale verkeerskrantjes, en nadat de aanpassingen in de infrastructuur hadden plaatsgevonden.

Uit de telling blijkt dat in de groepen 1 en 2 niet 40 %, maar 53 % met de auto naar school kwam. In de groepen 3 tot en met 8 bedroeg het percentage niet 30 %, zoals het rapport hanteert, maar was dat 52 %. En dat in een periode waarin de school zich intensiever dan nu bezig hield met de verkeerssituatie.

Ofwel:

Percentage kinderen dat per auto naar school komt		
	volgens model	in werkelijkheid
Groep 1 en 2	40	53
Groep 3 t/m 8	30	52

Het vrij recent² vastgestelde IHPO 2017-2027 gaat overigens uit van 472 leerlingen. De keuze om een school te bouwen met een capaciteit die ruimschoots groter is dan de geprognosticeerde behoefte doet veronderstellen dat de toestroom van buiten het directe verzorgingsgebied, en dus ook het percentage 'autokinderen', alleen maar zal toenemen.

7 Schoolauto's

Rapport blz. 13 en bijlage 5

Het rapport gaat in op de verwachte verkeersbelasting en geeft aan dat in de toekomst circa 145 auto's in de ochtendspits naar school komen.

De berekening is gebaseerd op het percentage kinderen dat met de auto naar school komt en de gemiddelde bezettingsgraad per auto en is opgenomen in bijlage 5.

De uitkomst van de berekening verandert drastisch wanneer gerekend wordt met de *werkelijke* aantallen kinderen die per auto komen:

Aantal auto's dat in de toekomst in de ochtendspits naar school komt					
	aantal	% met auto	reductie kinderen/auto		aantal auto's
Groep 1 en 2	129	53	0,75		51
Groep 3 t/m 8	386	52	0,85		171
Kinderdagverblijf	20	50	0,75		8
Totaal	535				229

² Gemeenteraad 28-06-2017

8 Parkeren

Rapport blz. 9 en 15

Het rapport gaat er van uit dat medewerkers van school op afstand parkeren en dat eventueel extra aan te leggen parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Daar kunnen we ons bij aansluiten, waarbij we er kennis van hebben genomen dat de geprojecteerde kortparkeerplaatsen aan de Enniusstraat en het (optionele) parkeerplaatsje in het parkje aan de Cicerostraat (zie blz. 18 in het rapport) daarvoor dus niet gebruikt kunnen worden.

Het rapport maakt op dezelfde bladzijde gewag van ‘enkele’ ontheffingen voor personeel van de school. We vragen ons af op basis van welke regeling die ontheffingen verleend zijn en om hoeveel ontheffingen het gaat.

De door B&W vastgestelde ‘Uitvoeringsregels ontheffingen parkeerschijfzones’ van 7 oktober 2014 voorziet hooguit in maximaal 2 ontheffingen voor herkenbare bedrijfsvoertuigen. Ook al vinden we dat maatwerk mogelijk moet zijn, het zal toch niet zo zijn dat de gemeente haar eigen regels aan de laars lapt en, wanneer dat wel zo is, wat zegt dat dan over de toepassing van andere regels ?

9 Breng- en haalplaatsen

Rapport blz. 15-17 en bijlage 4

In de berekening voor het benodigd aantal breng- en haalplaatsen (bijlage 4) wordt rekening gehouden met het feit dat in elk geval bij brengen de auto's niet lang zullen blijven staan en dat er meer kinderen in één auto kunnen zitten. Deze twee gegevens worden verwerkt in ‘reductiefactoren’.

Het rapport komt dan uit op 48 breng- en haalplaatsen, waarvan er 14 worden toegerekend aan de uitbreiding. Die 14 moeten nieuw gerealiseerd worden.

Basis voor de berekening is echter het aantal kinderen dat met de auto naar school komt. En dat zijn niet de 40, respectievelijk 30 procent waarvan in het rapport wordt uitgegaan, maar 53 procent van de leerlingen in groep 1 en 2 en 52 procent in de groepen 3 tot en met 8 (zie eerder onder “6 Autokinderen”)

Het plaatje gaat dan heel anders uitzien³:

Benodigd aantal plaatsen volgens <i>telling</i>				
leerlingen	% met auto	factor parkeerduur	factor kinderen per auto	plaatsen
129	0,53	0,5	0,75	25,6
386	0,52	0,25	0,85	42,7
20	0,5	0,5	0,75	3,8
535				72,0

³ Zie voor uitgebreidere berekening de cijfermatige toelichting.

Daarvan zijn er 19 toe te rekenen aan de uitbreiding en dus nieuw te realiseren.

Het rapport signaleert echter (terecht) dat er nu al een tekort is en becijfert dat op 'een tiental plaatsen'.

Bij elkaar daarom $14 + 10 = 24$ nieuwe breng- en haalplaatsen.

Op basis van eigen waarneming en ondersteund door foto's becijferen we het huidig tekort op ongeveer 30 plekken. Om dat tekort op te heffen, moeten er dus $19 + 30 = 49$ nieuwe plaatsen gerealiseerd worden.

Daarnaast vervallen er 2 parkeerplaatsen en 5 K&R-plaatsen in het voorstel om de Ovidiusstraat in te richten als schoolzone.

Totaal nieuw te realiseren breng- en haalplekken				
	uitbreiding	tekort	vervallen	totaal
Rapport:	14	10	7	31
Werkelijk:	19	30	7	56

Met het aanbrengen van een Kiss & Ride zone (18 plekken) en door in de Enniusstraat langsparkeren te vervangen door haaksparkeren (10 extra plaatsen) zou volgens het rapport in de toekomstige behoefte worden voorzien. In werkelijkheid is er dan nog altijd een tekort van 28 plaatsen !

10 Parkeerduur en middagspits

Bijlage 4

In de berekeningen tot nu werd steeds gesproken over de ochtendspits.

De werkgroep stelt vast dat in de middag een geheel andere situatie geldt dan in de ochtend: de spreiding in tijd is veel beperkter en het is de vraag of de reductiefactor parkeerduur ook hier geldt. Alle afhalers willen immers op hetzelfde moment klaarstaan, namelijk wanneer de school uitgaat.

Daar staat tegenover dat er minder auto's komen.

Dat is wellicht te verklaren doordat de kinderen ook worden opgehaald door opa's en oma's die over meer tijd beschikken om te voet komen of op afstand te parkeren, er gaan kinderen met vriendjes mee, etc.

In de middagspits komen zo'n 80 auto's meer de buurt in dan in het uur daarvoor of in het uur daarna. Omdat er nog geen sprake is van een reguliere spits zijn die 80 auto's toe te rekenen aan ophalers.

Bij de uitbreiding worden dat er meer, namelijk 107.⁴

Voeren we dit aantal in de formule van het rapport en passen we de reductiefactor voor parkeerduur ongewijzigd toe, dan zijn er 34 haalplaatsen nodig.

De gebruikte reductiefactor (0,25 voor de groepen 3 t/m 8 en 0,5 voor de overige leerlingen) is echter niet realistisch (zie hiervoor).

⁴ Zie voor de onderbouwing de cijfermatige toelichting.

Wanneer we de reductie heel bescheiden wijzigen in 0,5 voor alle leerlingen stijgt het aantal benodigde haalplaatsen al naar 54.

Daarvan zijn er 14 toe te schrijven aan de uitbreiding. Er is al een tekort van 30 plaatsen en er vervallen 7 plaatsen, zodat ook in de middag een uitbreiding noodzakelijk is van $14 + 30 + 7 = 50$ haalplaatsen.

Over de vraag wat nu precies de reductiefactor voor parkeerduur moet zijn kun je lang debatteren. Duidelijk is echter dat het aantal nieuw te realiseren haalplaatsen substantieel hoger is dan in het rapport wordt voorgesteld.

Overigens: het is ook niet ondenkbaar dat automobilisten die de situatie kennen de buurt tijdens de middagspits mijden. Het aantal "schoolauto's" zou daarom ook hoger kunnen de liggen dan de 80 respectievelijk 107 waar we nu van uitgaan, met alle gevolgen voor de berekeningen van dien.

11 Verkeersbewegingen

Bijlage 5

De veiligheid en leefbaarheid rond school wordt door meer bepaald dan alleen het aantal geparkeerde auto's. Die moeten immers ook ergens vandaan komen, rijden rond op zoek naar een plekje en vertrekken ook weer. Er zijn zelfs ouders die net zo lang rondjes rond de school blijven rijden tot ze hun kind gevonden hebben, etc. Daarbij is er sprake van een vermenging van auto's, fietsers en voetgangers.

Het rapport besteedt terecht aandacht aan het aantal verplaatsingen in het directe schoolgebied, overigens zonder onderscheid te maken tussen ochtend- en middagspits.

Het aantal verkeersbewegingen wordt niet alleen bepaald door het schoolverkeer. Iedere rijdende auto die zich in het schoolgebied bevindt levert immers een verkeersbeweging op.

De structuur van de buurt is zodanig dat een auto die in de spits de buurt in- of uitrijdt bijna onvermijdelijk in het schoolgebied terechtkomt.

Anders dan het rapport beschouwen we de verplaatsing van een auto die naar school komt, daar parkeert om kind uit of in te laten stappen en dan de buurt weer verlaat als twee verkeersbewegingen.

Het rapport berekent het aantal verkeersbewegingen in de nieuwe situatie op 145, maar gaat daarbij uit van onjuiste percentage kinderen dat met de auto komt en besteedt geen aandacht aan het reguliere verkeer.

Het is bekend hoeveel auto's tijdens spits (zowel ochtend als middag) de buurt inrijden en uitrijden.⁵ Als we die gegevens extrapoleren op basis van de groei van het aantal leerlingen, dan ontstaat het volgend overzicht:

⁵ Verkeerstelling september 2017

Aantal verkeersbewegingen in de <i>nieuwe</i> situatie:			
	inkomend	uitgaand	totaal
Volgens rapport			145
Werkelijk ochtendspits	257	223	480
Werkelijk middagspits	209	154	362

Zelfs wanneer je in- en uitrijden van de buurt als één verkeersbeweging ziet, is duidelijk dat het aantal verkeersbewegingen veel hoger is dan het aantal dat in het rapport genoemd wordt en dan al wordt bestempeld als 'worst case situatie'.

De opmerkingen 12 tot en met 16 hebben betrekking op de inpassings- en verbetervoorstellen (hoofdstuk 4 in het rapport)

12 Entree Kindcentrum Aarweg

Rapport blz. 17

Het verplaatsen van de entrees van de kinderen naar de hoek Ulpianusstraat-Ovidiusstraat lijkt ons een mogelijke oplossing, al zijn waarschijnlijk betere opties denkbaar.

Onduidelijk blijft waar de entree voor de fietsenstalling komt: komt die ook daar te liggen dan leidt dat tot ongewenste vermenging van voetgangers- en fietsersstroom en bovendien meer confrontatie tussen fietsers en auto's, komt de fietsentrée daarentegen op de hoek Aarweg-Ovidiusstraat te liggen (hoogteverschil !), dan zal die ook door voetgangers gebruikt worden.

Opgemerkt zij dat de kruisingen Ulpianusstraat/Ovidiusstraat en Ovidiusstraat/Aarweg, anders de los bijgevoegde verbeelding 'Routes Vervoerswijzen' suggereert door het autoverkeer weg te laten, hoe dan ook drukke kruispunten blijven waar de onderscheiden verkeersstromen zich blijven mengen en zelfs in intensiteit toenemen.

Om een beter beeld te krijgen kan in genoemde verbeelding het autoverkeer alsnog ingetekend worden of, bij het originele pdf-bestand, de laag 'huidige situatie' zichtbaar gemaakt worden.

13 Schoolzone en herinrichting Ovidiusstraat

Rapport blz. 17 en 20 e.v.

Een zodanige inrichting van de straat dat het autoverkeer de snelheid matigt en fietsers en auto's op een veilige wijze kunnen mengen (want er blijft ondanks de suggestie op het plaatje dus wel veel autoverkeer) is natuurlijk alleen maar toe te juichen. Ook het verbreden van de stoep om zo meer plek voor wachtende ouders te creëren lijkt ons een reële optie.

De ervaring leert dat daarbij het (gedeeltelijk) op de stoep parkeren voorkomen moet worden. De op de foto op blz. 21 in het rapport afgebeelde trottoirrand, die schuin lijkt af te lopen, is dan niet geschikt. Niet voor niets staat de hele schoolomgeving nu vol met (ontsierende) gele betonnen plaatjes.

De foto wekt de indruk dat in de Ovidiusstraat nabij de kruising met de Aarweg 2 parkeerplaatsen vervallen. We gaan er van uit dat dat bij het opnieuw inkleuren van de foto's onbedoeld is gebeurd. Mochten ze inderdaad vervallen, dan heeft dat natuurlijk gevolgen voor het aantal nieuw te realiseren breng- en haalplaatsen (afgezien van de vraag wat de bewoners daarvan vinden !)

Overigens attenderen we er op dat voor het her in te richten gedeelte van de Ovidiusstraat de tekst en de diverse plaatjes niet overeenstemmen. We gaan uit van een schoolzone tussen Julianusstraat en Vergiliusstraat (of tenminste Cicerostraat).

14 Kiss & Ride

Rapport blz. 18

We zijn niet gelukkig met de locatie Kiss & Ride, hoewel we ook geen goede andere plek kunnen aanwijzen, althans niet zonder een grondige aanpassing van de ontsluitingsstructuur.

Het nadeel van de gekozen locatie voor de Kiss & Ride zone is dat het verkeer komend vanuit de Welterlaan zich door de smalle Julianusstraat moet persen (met kans op tegenliggers !) en na gebruik van de Kiss & Ride toch weer de Ovidiusstraat op moet om zich daar weer te mengen met de andere verkeersdeelnemers.

Denkbaar is dat veel ouders vanuit de Welterlaan toch maar de Ovidiusstraat doorrijden om daar 'vlug' even hun kind uit te laten, hetzelfde gedrag als we nu zien in de Aarweg.

Voor verkeer vanuit de Vergiliusstraat blijft, net als nu het rondje school nodig om gebruik te kunnen maken van de Kiss & Ride zone. Ook dat verkeer komt na gebruik van de Kiss & Ride zone weer uit op de Ovidiusstraat.

Het is ons niet duidelijk in hoeverre de Kiss & Ride zone ook soelaas biedt tijdens het haalmoment in de middag. We stellen ons voor dat de zone zo breed c.q. smal is dat auto's elkaar niet kunnen passeren, zodat een wachtende ouder op een toeterconcert kan rekenen.

Bij het inrijden van de Kiss & Ride zone kun je in de meeste gevallen niet zien of je kind al klaar staat om in te stappen.

15 Kort parkeren

Rapport blz. 17/18

Om de plaatsen voor kort parkeren te bereiken blijft, net als nu, een rondje school via Ovidiusstraat – Aarweg – Enniusstraat nodig. Vervolgens komt het verkeer in meerderheid via de Ulpianusstraat toch weer op de Ovidiusstraat uit. De beoogde scheiding van verkeersstromen wordt daarom in overwegende mate niet gerealiseerd.

Een ander mogelijk bezwaar is dat ze het autoverkeer als het ware uitnodigen om naar het schoolgebied te komen, evenwel zonder parkeergarantie te geven ('vol is vol'). Dan toch maar weer even voor de garageboxen gaan staan ?

Haaks parkeren levert weliswaar (ten koste van het schoolterrein) meer parkeerplaatsen op, maar zal leiden tot oponthoud omdat ouders moeten wachten op degenen die bezig zijn te parkeren (wat ze tijdens dit stressmoment in de ochtend –want eigenlijk zijn velen immers op weg naar hun werk- niet erg waarderen). De hinder kan overigens verminderd worden door zeer ruime manoeuvreerruimte te realiseren.

Het rapport geeft niet aan hoe kort kort is en hoe gehandhaafd wordt (de ervaring leert: niet).

Wordt de parkeerduur bekort door er een blauwe zone van te maken met een parkeerduur van bijvoorbeeld 15 minuten of een half uur, gelden dan de ontheffingen voor bewoners zoals die nu gelden ?

16 Parkeren in parkje

Rapport blz. 18

Op blz. 18 staat dat beide toevoegingen (kort parkeren en K & R) voldoende zijn om het huidige en toekomstige tekort op te lossen (wat volgens onze berekeningen dus niet zo is).

Desalniettemin doen de onderzoekers de suggestie een nieuw aan te leggen parkeerplaats op de kop van het parkje aan de Cicerostraat te overwegen.

Mogelijk helpt het wat en een voordeel is beslist dat het aantal verkeersbewegingen in de directe schoolomgeving (iets) beperkt wordt.

We attenderen er op dat de huidige bestemming groen is (Bestemmingsplan Heerlen Zuid) en we kunnen ons voorstellen dat het omwonenden en buurtbewoners er veel aan gelegen is dat zo te houden. Een bestemmingsplanwijziging zou daardoor een langdurige geschiedenis kunnen worden. Bovendien is de vraag of het werkt, omdat net als nu veel ouders erop zullen gokken dat ze een, al dan niet als zodanig aangewezen, parkeerplekje dichterbij zullen vinden.

De in 15 gestelde vraag met betrekking tot handhaving geldt ook hier.

17 Oversteek Benzenraderweg

Rapport blz. 19 en 23

Het rapport besteedt ook aandacht aan de veiligheid van de kruispunten Ovidiusstraat/Welterlaan en Burg. Savelbergstraat/Benzenraderweg.

(In de tekst staat net onder het midden *Ovidiusstraat*, waar de *Benzenraderweg* bedoeld is.)

Zeker de veiligheid bij de oversteek van de Benzenraderweg kan verbeterd worden en dan vooral voor de fietsers, die vaak in groepjes en met hoge snelheid van de (dalende) Burg. Savelbergstraat afkomen. Zij weten dan op soms miraculeuze wijze heelhuids het verkeer op de Benzenraderweg te kruisen. Op de Benzenraderweg geldt, anders dan in de schoolomgeving, een snelheidslimiet van 50 km/u.

Het verkeer op de Benzenraderweg is extra druk wanneer ergens in de omgeving een omleiding van kracht is of anderszins van verkeersstagnatie sprake is. Ter hoogte van de Aarweg staat richting Welterlaan dan een stilstaande rij auto's waar de fietsers zich doorheen wurmen, om vervolgens te maken te krijgen met verkeer dat op gebruikelijke snelheid richting A Gene Bek rijdt.

Echter: de voorgestelde oplossing (blz. 23) kost zes parkeerplaatsen. De plaatsen zijn bemeterd om er voor te zorgen dat klanten voor de daar aanwezige winkels een parkeerplek nabij de winkel vinden. We kunnen ons niet voorstellen dat met de winkeliers overeenstemming bereikt kan worden over het verdwijnen daarvan. Het behoud van de winkels is niet zozeer een verkeerskwestie, maar omwille van de leefbaarheid in de buurt wel van groot belang.

Graag zien we daar dan ook een andere oplossing.

Opmerking 18 heeft betrekking op het schetsontwerp (hoofdstuk 5 in het rapport)

18 Schetsontwerp

Rapport blz. 20 en losse bijlage bij het rapport

Het schetsontwerp in het rapport geeft een beeld hoe de schoolomgeving uit gaat zien, de illustratie in de losse bijlage "Routes vervoerswijzen" combineert dat met de verkeersstromen, althans: wekt die suggestie.

Wat opvalt aan de losse illustratie is dat het autoverkeer niet is ingetekend, afgezien van het autoverkeer dat vanuit de Welterlaan naar de Kiss & Ride zone gaat (kleine autootjes trouwens), om vervolgens in het niets op te lossen, en het autoverkeer naar het optionele nieuwe parkeerplaatsje.

Omdat de concreet voorgestelde maatregelen alleen het parkeren in de schoolomgeving faciliteren en niets wijzigen aan toestroom van auto's (die bij de uitbreiding zelfs nog toeneemt), is het gerechtvaardigd om de laag 'huidige situatie' die ook in de illustratie zit, maar is ingesteld op 'niet zichtbaar' toch weer zichtbaar te maken.

Dan ontstaat dit beeld:



Opmerking 19 heeft betrekking op het Mobiliteits(management)plan (aparte bijlage)

19 Mobiliteits(management)plan

Rapport blz. 24 en losse bijlage

Tijdens de door de wijkraad geïnitieerde aanpak in 2008 hebben we drie onderdelen voor de aanpak onderscheiden: infrastructuur, gedragsbeïnvloeding en handhaving. De infrastructurele maatregelen zijn hiervoor besproken.

Wat betreft de gedragsbeïnvloeding hebben we in de afgelopen jaren moeten vaststellen dat die, na een korte periode van intensieve aandacht in 2008 en 2009, niet erg effectief is gebleken.

Integendeel: zelfs na die periode van intensieve aandacht werd meer dan de helft van de kinderen met de auto naar school gebracht.

Het beleid van de school lijkt er op gericht te zijn vooral de relatie met de ouders goed te houden en het aanspreken van ouders op hun gedrag draagt daar klaarblijkelijk niet aan bij. Ook de inzet van de kinderen bij het aanzetten tot goed gedrag en het zo nodig corrigeren heeft, voor zover wij hebben kunnen vaststellen, geen of veel te weinig aandacht gekregen.

Voor de zekerheid hebben wij ook nog even gezocht op de website van school, maar noch daar noch in de te downloaden schoolgids wordt ook maar één woord besteed aan het naar en van school reizen of het verkeersgedrag tijdens halen en brengen.

Zonder concrete afspraken daaromtrent (zoals tenminste het opnemen van dit onderwerp in het Buurtplan Leefbaarheid en Veiligheid) hebben wij dan ook geen vertrouwen in de rol van school op dat terrein in de toekomst.

Ook het door Adviesbureau Goudappel/Coffeng opgestelde 'Mobiliteits(management)plan' kan dat vertrouwen niet opwekken. Het is op geen enkele wijze een plan en er wordt niets in gemanaged, maar het is (zoals de opstellers op blz. 25 zelf aangeven) slechts een aaneenrijging van *voorbeelden* en *suggesties* voor maatregelen die ingezet *kunnen* worden. Je hoeft niet lang te googelen om die zelf bij elkaar te sprokkelen.

We vinden het dan ook niet zinvol om in dit stadium het 'Mobiliteits(management)plan' inhoudelijk te bespreken.