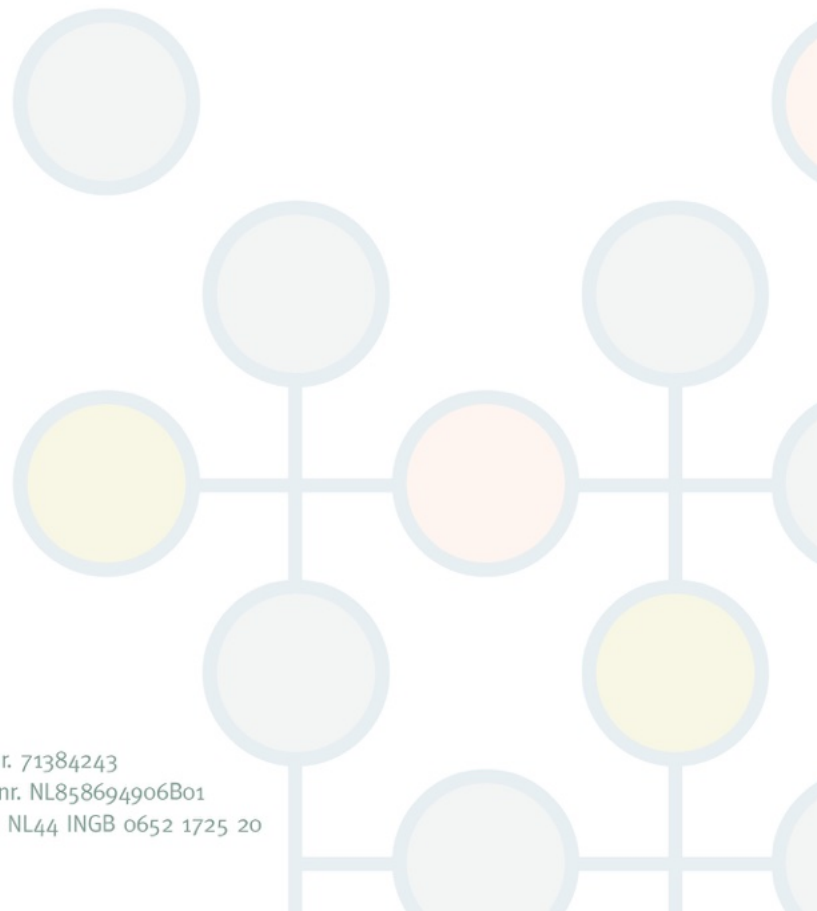




Rapportage Verkeersanalyse MFA gemeente Wijchen



Colofon

Opdracht

Rapportage VA MFA Wijchen

Opdrachtgever

Werkorganisatie Druten-Wijchen
t.a.v. M. Jans
Kasteellaan 27
6600 HA Wijchen

Opdrachthouder

Studio Verbinding B.V.
Nieuwe Dukenburgseweg 9
6534 AD Nijmegen
+31 (0) 24 420 00 65
www.studioverbinding.nl

Projectnummer

6160

Projectmedewerkers

Chris Delis

Status

Definitief

Controle

Rob Boshouwers

Datum

11 oktober 2023

Inhoud

Colofon.....	2
1 Introductie	4
Ligging.....	4
2 Analyse huidige situatie	5
Locatieschouw	5
Meldingen.....	5
Parkeersituatie MFA.....	5
Fietsoversteek Stationslaan	7
Huidige intensiteiten.....	8
Blauwe Hof 40 ^e straat	9
Blauwe Hof 41 ^e straat	9
Kruispunt Stationslaan – Blauwe Hof.....	10
3 Effecten uitbreiding	11
Parkeerbehoefte	11
Parkeerbehoefte personeel.....	11
Parkeerbehoefte haal- en brengverkeer	11
Conclusie parkeren	13
Verkeersgeneratie.....	13
Toets verkeersveiligheid als gevolg van de ontwikkeling.....	13
Blauwe Hof.....	14
Kruispunt Stationslaan – Blauwe Hof.....	14
Beoordeling locatie hoofdingang.....	14
4 Knelpunten en oplossingen.....	15
Knelpunten.....	15
Mogelijke oplossingen.....	15
Parkeersituatie MFA.....	15
Fietsoversteek Stationslaan	16
5 Aanbevelingen vervolgonderzoek.....	17
Bijlage 1 Kruispuntanalyse Stationslaan – Blauwe Hof	18

1 Introductie

Aan de Blauwe Hof 4003 te Wijchen ligt een Multifunctionele Accommodatie (MFA). In de MFA zijn een BSO, een basisschool (de Westwijzer) en een wijkvereniging gesitueerd. Dit pand zal worden herbouwd op dezelfde locatie (zie figuur 1). Als gevolg van de herontwikkeling van het pand komen er 4 groepen extra bij de schoolfunctie in de MFA en komt er één groep extra op de kinderdagopvang. Aan de overkant van de MFA, op de Blauwe Hof 4006, ligt een dependance van de basisschool.

In de huidige situatie is er voornamelijk sprake van verkeersdrukke tijdens de haal- en brengmomenten van de school. De gemeente heeft signalen ontvangen dat er tijdens deze momenten drukke ontstaat in de aangrenzende woonstraten. Door de uitbreiding van het aantal lokalen neemt het aantal auto's, mogelijk, toe. Hierdoor verandert ook de verkeerssituatie op het omliggende wegennet.

In dit verkeerskundig onderzoek beoordelen we de huidige verkeerskundige situatie in het gebied rondom de MFA en brengen we de planeffecten van de uitbreiding van de schoolfunctie in kaart.

Ligging

De hoofdingang van de MFA is gelegen aan de Blauwe Hof 40^e straat, een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/h. De voorkeur van de gemeente is om de hoofdingang aan deze kant te laten liggen.

De Blauwe Hof wordt in het noorden ontsloten via de Stationslaan, een gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 50 km/h. Om de MFA heen zijn voornamelijk woonwijken gesitueerd.



Figuur 1 Locatie MFA Wijchen

2 Analyse huidige situatie

Om de huidige verkeerssituatie rondom de MFA in beeld te krijgen, hebben we gebruik gemaakt van verschillende bronnen. We zijn het onderzoek gestart met een verkeerskundige schouw. We hebben op locatie gekeken naar de verkeerssituatie. We hebben de bij de gemeente binnengekomen meldingen over het onderzoeksgebied geanalyseerd. Deze meldingen zijn meegenomen als input voor de schouw.

Tenslotte analyseren we aan de hand van de daadwerkelijke intensiteiten de daadwerkelijke verkeersdrukte in de vorm van intensiteiten.

Locatieschouw

Op 3 juli 2023 hebben we een locatieschouw in het gebied rondom de MFA uitgevoerd. We hebben de locatie, op advies van de gemeente, bezocht tussen 8.00 en 8.30. De basisschool in het gebouw (Westwijzer) gaat om 8.15 open en om 8.30 beginnen de lessen. Ten tijde van de schouw was het zonnig en droog weer. Het weer heeft invloed op het autogebruik. Het gaat hier echter voor een groot deel om ouders die hun kind afzetten en doorrijden naar hun werk, Dit zal ongeacht het weer gebeuren, daarom beschouwen wij dit als een representatieve situatie.

Meldingen

Als input voor de schouw hebben we naar meldingen gekeken die zijn gedaan bij de gemeente Wijchen. Deze meldingen kunnen worden ondergebracht in twee overkoepelende thema's; de verkeersdrukte in de woonwijk tijdens de haal- en brengmomenten van de school en de veiligheid voor overstekende fietsers op het kruispunt Stationslaan – Blauwe Hof.

De bewoners van de 41^e straat van de Blauwe Hof hebben melding gemaakt van hinder die zij ondervinden van de auto's die 's ochtends in hun straat geparkeerd worden door ouders die hun kinderen naar school brengen.

Op het kruispunt Stationslaan – Blauwe Hof steken veel ouders en kinderen over tijdens hun rit van en naar de school. Deze oversteek zou gevaarlijk zijn vanwege het hard rijdende autoverkeer.

Tijdens de schouw hebben we voornamelijk op bovenstaande punten gelet, hieronder volgen onze bevindingen uit de schouw.

Parkeersituatie MFA

Aan de Blauwe Hof (40^e straat) zijn aan twee kanten parkeerhavens gesitueerd. Om 8.00 uur opening van de school staan deze vakken al bijna vol.

De eerste ouders komen rond 8.10 om hun kind af te zetten. De meesten komen te voet of fietsend, maar een aantal kinderen wordt met de auto gebracht.

Hierbij valt op dat het grootste gedeelte van de ouders de auto's aan de Blauwe Hof (40^e straat), aan de rechterkant vanaf de Stationslaan, aan de rand van de weg zet en het laatste stukje loopt naar de school. Hierdoor blijft het aantal auto's ten hoogte van de school minimaal. Ook in de richting van het Wijchens Meer staan hier auto's geparkeerd tijdens de haal- en brengtijden, maar beduidend minder dan de kant van de Stationslaan.

Er stond voor de hoofdingang van de school van 8.00 tot 8.05 een bus van de Albert Heijn, maar die was weg voordat de kinderen gebracht werden, dus heeft dit niet tot onveilige situaties geleid.



Figuur 2 Geparkeerde auto's Blauwe Hof 40^e straat

In de woonwijk (41^e straat) staan in de periode tussen 8.00 en 8.30 tijdens de schouw niet meer dan 4 auto's geparkeerd op de rijbaan tegen de trottoirband. Wanneer hier auto's geparkeerd staan is er voldoende ruimte voor hulpdiensten om te passeren.



Figuur 3 Geparkeerde auto's 41e straat

Fietsoversteek Stationslaan

Fietsers die vanuit het noorden komen via Achterlo moeten onder het spoor door voordat ze de Stationslaan kruisen. Via een stijl fietspad komen zij bij de oversteekvoorziening. De helling maakt het voor ouders en kinderen lastiger om het kruisende autoverkeer waar te nemen, omdat het bruggetje te laag ligt om gelijk de Stationslaan te kunnen zien.



Figuur 4 Kruising fietspad - Stationslaan

Deze kruising is verder overzichtelijk voor automobilisten. Door de helling zie je als automobilist de fietsers echter vanuit het tunneltje relatief laat aankomen. Fietsers moeten hier voorrang verlenen aan het gemotoriseerd verkeer. De voorrangssituatie is weergegeven met wegmarkering, in de vorm van haaiantanden. Deze markering is duidelijk zichtbaar op de weg.

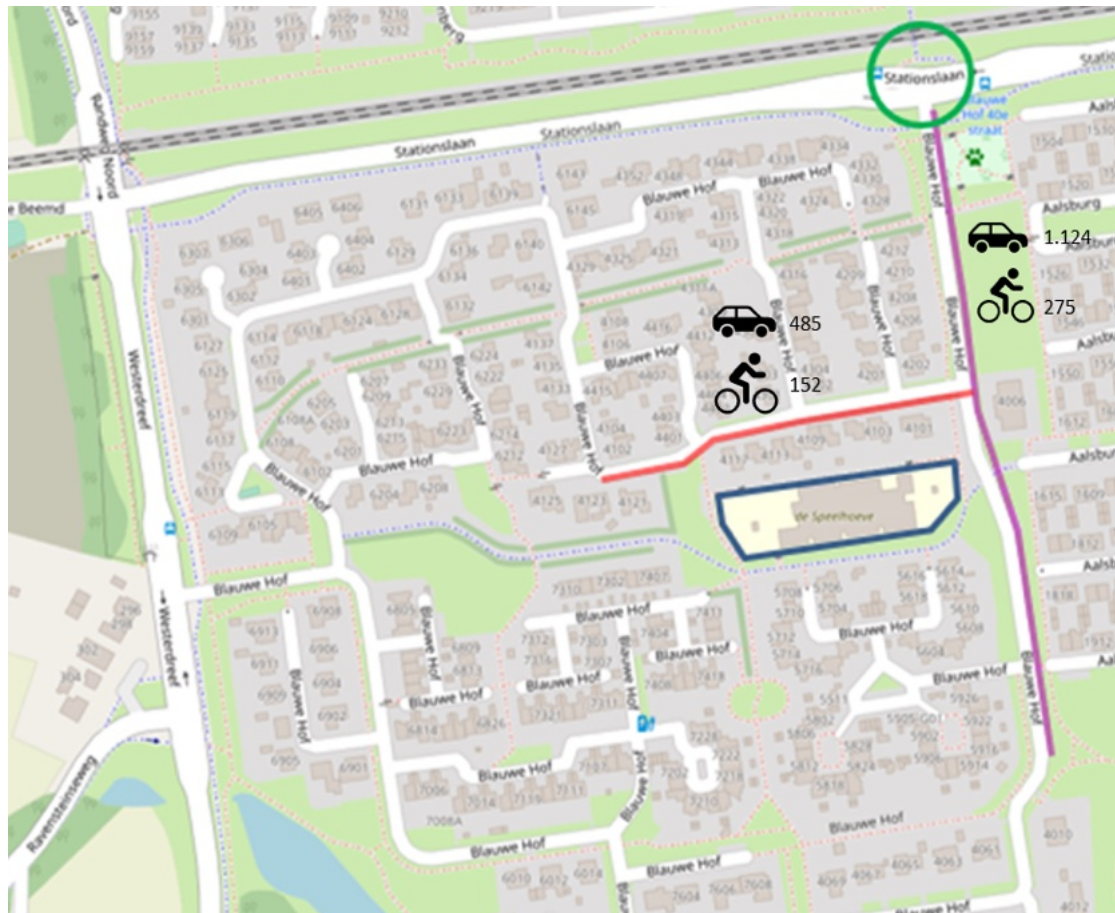


Figuur 5 Markering fietsoversteek Stationslaan

Huidige intensiteiten

Om de intensiteiten in de huidige situatie te bepalen, hebben we gebruik gemaakt van verkeerstellingen en hebben we etmaalintensiteiten uit het verkeersmodel gehaald. Deze verkeerstellingen en de gegevens uit het verkeersmodel hebben we van de gemeente ontvangen.

Op de Blauwe Hof heeft de gemeente verkeerstellingen uitgevoerd op de 40^e straat en de 41^e straat, er zijn tellingen en snelheidsmetingen gedaan. Voor de intensiteiten op het kruispunt Stationslaan – Blauwe Hof hebben we gebruik gemaakt van het verkeersmodel, we beschikken over gegevens uit het Basisjaar 2022 en het prognosejaar 2032H (hoog).



Figuur 6 Getelde wegvakken omgeving MFA Wijchen (in rood en paars)

Blauwe Hof 40^e straat

De Blauwe Hof 40^e straat is de toegangsweg naar de MFA. De drukst gemeten dag is donderdag 6 juli. In totaal reden er 1.124 motorvoertuigen en 275 fietsers via deze weg. Tijdens de ochtendpiek, tussen 8.00 en 9.00 rijden hier 45 fietsers en 114 motorvoertuigen. Tijdens de middagpiek, tussen 14.00 en 15.00 rijden hier 52 fietsers en 97 motorvoertuigen.

De V85-snelheid¹ op dit wegvak bedraagt 43 km/h, waar de maximum toegestane snelheid 30 km/h bedraagt. Tijdens de haal- en brengmomenten van de school ligt de werkelijk gereden snelheid hier een stuk lager, namelijk tussen de 27 km/h en 33 km/h.

Blauwe Hof 41^e straat

De Blauwe Hof 41^e straat is de woonstraat die achter de MFA ligt. De drukst gemeten dag is dinsdag 4 juli. In totaal reden er 485 motorvoertuigen en 152 fietsers via deze weg. Tijdens de ochtendpiek, tussen 8.00 en 9.00 rijden hier 21 fietsers en 39 motorvoertuigen. Tijdens de middagpiek, tussen 14.00 en 15.00 reden hier 25 fietsers en 24 auto's.

¹ De snelheid waar 85% van de bestuurders onder zit.

De V85-snelheid op dit wegvak bedraagt 39 km/h, waar de maximum toegestane snelheid 30 km/h is. Tijdens de haal- en brengmomenten van de school ligt de werkelijk gereden snelheid hier een stuk lager, namelijk tussen de 28 km/h en 30 km/h.

Kruispunt Stationslaan – Blauwe Hof

Om het kruispunt Stationslaan – De Blauwe Hof hebben we de intensiteiten benaderd. De exacte kruispuntstromen (rijrichtingen per kruispunttak) zijn niet bekend. Daarom benaderen we de kruispuntstromen per kruispunttak. Een kruispunttak beoordelen we voor het drukste spitsuur, omdat er dan over het algemeen het meeste verkeer rijdt op de weg. De spitsuren op de weg zijn andere momenten dan de piekuren van de basisschool. De standaard verkeerskundige spitsuren zijn de drukste uren tussen 7.00 en 9.00 en tussen 16.00 en 18.00. Voor de school functie liggen deze piekuren tussen 8.00 en 9.00 en 14.00 en 15.00. Hier zit allen tijdens de ochtend een overlap in. Daarom is het voor de beoordeling van het kruispunt relevant hoeveel verkeersbewegingen er plaatsvinden tijdens de ochtendpiek.

Uit de tellingen op de Blauwe Hof 40^e straat blijkt dat 114 van de 1.124 motorvoertuigen hier tijdens de ochtendpiek rijden, dit komt neer op zo'n 10%. Voor elke kruispunttak gaan we er daarom van uit dat 10% van de etmaalintensiteit hier tijdens de ochtendpiek rijdt. Voor het autonome jaar 2032H komen we uit op de intensiteiten zoals weergegeven in tabel 1.

kruispunttak	mvt/etmaal	mvt in de ochtendpiek
Stationslaan Oost	3.300	330
Blauwe Hof 40 ^e straat	1.230	123
Stationslaan West	3.320	332

Tabel 1 Intensiteiten kruispunt Stationslaan - Blauwe Hof 2032H

3 Effecten uitbreiding

Door de uitbreiding van de schoolfunctie van de MFA stijgt het aantal leerlingen en daarmee het aantal verkeersbewegingen en de parkeerbehoefte. Op basis van de geconstateerde toename in verkeer en parkeerbehoefte beoordelen we de wegen op de veiligheid in de plansituatie en beoordelen we de locatie van de hoofdingang van de MFA.

Parkeerbehoefte

Voor de functie basisschool zijn kencijfers beschikbaar in CROW publicatie 381. Deze zeggen echter alleen iets over de parkeerbehoefte van het personeel. Daarom splitsen we de parkeerbehoefte in de behoefte voor het personeel en voor het haal- en brengverkeer.

Aangezien het wijkcentrum niet wordt uitgebreid zijn hiervoor geen extra parkeerplaatsen benodigd. Het beleid van de gemeente Wijchen stelt dat er enkel bij de *uitbreiding* van functies voorzien dient te worden in parkeeraanbod, omdat enkel de uitbreiding tot *extra* parkeervraag leidt.

Parkeerbehoefte personeel

Voor de parkeerbehoefte van het personeel hanteren we de kencijfers vanuit het CROW. Voor de functie 'basisonderwijs' ligt het parkeerkencijfer per leslokaal tussen de 0,5 en 1 parkeerplaats. Conform het parkeerbeleidsplan van de gemeente Wijchen (vastgesteld 11 april 2020) hanteren we het maximale parkeerkencijfer van 1 parkeerplaats per lokaal. In dit onderzoek staat één groep gelijk aan een lokaal. Aangezien er 4 groepen bijkomen, gaan we uit van 4 extra docenten en zijn er in de nieuwe situatie 4 extra parkeerplaatsen benodigd voor het personeel.

Voor de kinderdagopvang is het maximum kencijfer conform CROW 1,5 parkeerplaats per 100 m² bvo. Conform de PvE² is de oppervlakte van de kinderdagopvang 56 m². Voor het personeel van de kinderdagopvang is dus 0,84 parkeerplaats nodig. Naar boven afgerond is dit 1 extra parkeerplaats.

Parkeerbehoefte haal- en brengverkeer

Het kencijfer voor een basisschool houdt geen rekening met het haal- en brengverkeer. Een deel van de leerlingen wordt door de ouders met de auto gebracht. Dit levert zowel 's ochtends, vlak voordat de les begint, als 's middags, vlak nadat de laatste les eindigt, piekmomenten op. Basisschool de Westwijzer werkt met de volgende lestijden:

- Voor groep 1 t/m 8 gelden voor maandag tot en met vrijdag de volgende schooltijden: Van 08.30 tot 14.15 uur, over de kinderdagopvang zijn geen exacte tijden bekend, maar we gaan ervan uit dat het hier om dezelfde tijden gaat (worst-case scenario);
- Elke ochtend worden inlooptijden gehanteerd: de eerste schoolbel luidt om 08.15 uur. Dan mogen alle kinderen (en ouders) naar de lokalen. De tweede schoolbel luidt om 08.30 uur. Dan moeten de kinderen in het lokaal zijn.

De parkeerbehoefte als gevolg van het haal- en brengverkeer is niet zomaar met een kencijfer te berekenen. De maximale parkeervraag tijdens de haal- en breng periodes is sterk afhankelijk van de modal split van de ouders en leerlingen, de lestijden van de school, de spreiding van het verkeer tijdens deze periode en het aantal leerlingen per auto. Deze

² PvE MFA West gemeente Wijchen, d.d. 8-6-2023

factoren zijn niet voor elke basisschool hetzelfde. Omdat we geen specifieke informatie over al deze factoren beschikbaar hebben voor de huidige locatie van de MFA, maken we gebruik van landelijke cijfers over de modal split bij basisscholen en van de rekenmethode voor het aantal Kiss & Ride plekken uit CROW publicatie 182. De parkeerbehoefte van het haal- en brengverkeer berekenen we als volgt:

$$\text{Parkeerbehoefte} = \text{het aantal leerlingen} * \text{het \% aantal leerlingen dat met de auto wordt gebracht} * \text{reductiefactor voor de parkeerduur} * \text{reductiefactor voor het aantal leerlingen per auto}$$

Door middel van reductiefactor parkeerduur wordt rekening gehouden met de korte parkeerduur van ouders tijdens de gehele haal- en breng periodes. Niet alle kinderen worden immers tegelijk gebracht en gehaald, waardoor niet alle auto's op één moment aanwezig zijn.

Berekening aantal leerlingen:

In de nieuwe situatie komen er 4 groepen bij in de MFA. In de huidige situatie zitten er op de Westwijzer in totaal 377 leerlingen verdeeld over 16 klassen. Dit betekent dat er, uitgaande van een gelijke verdeling, in elke groep 24 leerlingen zitten. Met de toevoeging van 4 groepen komen er dus 96 leerlingen bij. De verhouding onderbouw – bovenbouw is 49:51 procent. Bij de kinderdagopvang komen er conform PvE 16 kinderen bij.

Bepaling % halen en brengen met de auto:

In de factsheet 'Schoolmobiliteit en gedrag' van het CROW-KpVV zijn de belangrijkste feiten en cijfers omtrent basisschoolmobiliteit opgenomen. Daaruit blijkt dat slechts 17% van de leerlingen op de basisschool altijd zelfstandig naar school gaat. Dit zijn kinderen vanaf 8 á 9 jaar oud. Twee derde van de leerlingen gaat lopend of fietsend naar school, al dan niet zelfstandig. Gemiddeld genomen wordt 30% van de leerlingen met de auto gebracht, daarom gaan we in de bepaling van de modal split uit van 30%.

Bepaling reductiefactor parkeerduur (o.b.v. rekenmethode CROW 182):

- Kinderdagopvang en groep 1 t/m 3: gemiddelde parkeerduur 10 minuten over een periode van 20 minuten = factor 0,5.
- Groep 4 t/m 8: gemiddelde parkeerduur 2,5 minuten over een periode van 10 minuten = factor 0,25 Door middel van reductiefactor B wordt rekening gehouden met meerdere kinderen per gezin die in één auto gebracht worden.

Bepaling reductiefactor aantal kinderen per auto (o.b.v. rekenmethode CROW 182):

- Kinderdagopvang en groep 1 t/m 3: factor 0,75
- Groep 4 t/m 8: factor 0,85

	Aantal leerlingen	% halen en brengen met de auto	Reductiefactor parkeerduur	Reductiefactor aantal kinderen per auto	Parkeerbehoefte haal – en brengtijden
Kinderdagopvang	16	0,3	0,5	0,75	2
Onderbouw	48	0,3	0,5	0,75	5
Bovenbouw	48	0,3	0,25	0,85	3
Totaal	112				10

Tabel 2 Berekening parkeerbehoefte Westwijzer

De theoretische extra parkeerbehoefte voor halen en brengen ligt op 10 parkeerplaatsen. Dit houdt in dat er ruimte dient te zijn voor 10 extra auto's om de kinderen bij de school af te zetten.

Conclusie parkeren

De parkeerbehoefte voor de docenten van de MFA is 5 plaatsen. Het primaire gemeentelijke uitgangspunt luidt dat elk gebied, voorziening, complex, bedrijf of instelling in de eigen parkeerbehoefte dient te voorzien. Ten behoeve van het primair onderwijs **moeten** deze parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden aangelegd.

De parkeerbehoefte voor het haal- en brengverkeer wordt nu opgelost op de rijbaan aan de kant van de weg van de 40^e straat (zoals waargenomen tijdens de locatieschouw). Voor deze 10 extra auto's is hier voldoende plaats. Met name in de richting van het Wijchens Meer is nog voldoende plaats om de auto hier kort neer te zetten. Dit moet wel door de school afgesproken worden met de ouders die met de auto komen, om zo te voorkomen dat er in de woonwijk geparkeerd wordt.

De oplossingen hiervoor beschrijven we in het volgende hoofdstuk.

Verkeersgeneratie

De bijkomende verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling bepalen we aan de hand van de parkeerbehoefte. Ervan uitgaan dat een auto van een docent één keer aankomt en één keer vertrekt, zorgt één geparkeerde auto van een docent voor twee verkeersbewegingen. Een geparkeerde auto van een ouder vertrekt twee keer en komt twee keer aan, tijdens de ochtend en de middag.

De bijkomende theoretische verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling bedraagt dus 50 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Toets verkeersveiligheid als gevolg van de ontwikkeling

Door de ontwikkeling van de schoolfunctie in de MFA komen er meer auto's bij. Dit verkeer wordt afgewikkeld via de Blauwe Hof, waar verkeer vanuit verschillende kanten kan komen. In vorige paragraaf is de extra verkeersgeneratie vastgesteld op 50 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Blauwe Hof

Deze verkeersgeneratie van de MFA wordt afgewikkeld op de Blauwe Hof 40^e straat. Met de bijkomende verkeersgeneratie als gevolg van de ontwikkeling, loopt de etmaalintensiteit in de plansituatie op naar 1.174 motorvoertuigen. Conform duurzaam veilig, kan een gemiddelde ETW-30 weg 4.000 motorvoertuigen per etmaal verwerken. In de plansituatie kan de Blauwe Hof 40^e straat het verkeer op een acceptabele wijze verwerken.

De 41^e straat van de Blauwe Hof is een woonstraat. Uit de tellingen op de 41^e straat blijkt dat er tijdens het drukste maatgevende uur (tussen 8.00 en 9.00) 39 auto's via de Blauwe Hof rijden. Dit zijn zo'n 2 auto's per 3 minuten, dit is relatief weinig. Het is niet bekend hoeveel van deze auto's van ouders die hun kind afzetten bij de school zijn.

Tijdens de schouw stonden er niet meer dan 4 auto's geparkeerd in de 41^e straat en zijn geen verkeersonveilige situaties waargenomen. Wanneer er voor het haal- en brengverkeer echter 10 auto's bijkomen kan dit mogelijk tot meer drukte in de straat lijden, daarom is het van belang dat hier zo min mogelijk auto's worden geparkeerd in de plansituatie.

Kruispunt Stationslaan – Blauwe Hof

De kruispuntstromen op het kruispunt benaderen we met de hulp van Kalibrero³. Deze kruispuntstromen vormen de input voor de kruispunttool Capacito⁴. Met de module Harders (module voor ongeregelde kruispunten) is de kwaliteit van de verkeersafwikkeling berekend. De uitkomsten van de kruispuntanalyse zijn te vinden in bijlage 1.

We hebben gekeken naar de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het kruispunt, gemeten in gemiddelde wachttijd per kruispunttak. Zowel in de huidige situatie als in de plansituatie komt de wachttijd niet boven de 15 seconden. Bij een wachttijd van minder dan 15 seconden spreken we van een lage wachttijd en kunnen we concluderen dat het kruispunt in het autonome jaar het verkeer op een acceptabele wijze afwikkelen. De uitkomsten van de kruispuntanalyse zijn te vinden in bijlage 1.

Beoordeling locatie hoofdingang

De Blauwe Hof 40^e straat is de meest geschikte weg om de hoofdingang aan te situeren. De overige mogelijke wegvakken liggen in een woonwijk en hebben minder capaciteit om het verkeer te verwerken. Ook is hier geen ruimte voor het haal- en brengverkeer om zich langs de rijbaan op te stellen.

³ Kalibrero is een programma dat intensiteiten verdeelt over de verschillende richtingen van een kruispunt.

⁴ Capacito is een softwarepakket van Treno. Met Capacito worden met behulp van de snelheden, intensiteiten (met richting) en aantal rijstroken bepaald of er maatregelen voor een rotonde of kruispunt benodigd zijn.

4 Knelpunten en oplossingen

Knelpunten

Uit het verkeersonderzoek is gebleken dat de ontwikkeling over het algemeen geen grote problemen met zich meebrengt. Er zijn echter wel wat aandachtspunten om de huidige en de plansituatie veiliger te maken.

Het eerste punt is het parkeren voor de school. De ouders kunnen hun auto even snel langs de weg zetten. Het is echter niet de bedoeling dat door de extra parkeerdruk de Blauwe Hof 41^e straat belast wordt.

De docenten hebben conform gemeentelijk beleid een parkeerplaats nodig. Er zijn geen parkeertellingen gehouden, daarom is de parkeersituatie beoordeeld op basis van de schouw. Ten tijde van de schouw stonden de parkeervakken nabij de MFA vol. Op basis van de schouw moeten er 5 extra parkeerplaatsen gerealiseerd moeten worden.

Het tweede punt is de zichtbaarheid van fietsers komend vanaf het tunneltje richting de Stationslaan. De fietsers zijn voor automobilisten op de Stationslaan relatief laat zichtbaar door het hoogte verschil op het fietspad. Ondanks dat gemotoriseerd verkeer hier voorrang heeft op de fietsers, steken hier tijdens de piekmomenten veel kinderen over, die wat minder goed uitkijken dan volwassenen.

Mogelijke oplossingen

Parkeersituatie MFA

De parkeerbehoefte voor het haal- en brengverkeer wordt in de huidige situatie voor het grootste deel opgelost aan de rand van de rijbaan op de Blauwe Hof 40^e straat. Een klein deel van de auto's staat in de 41^e straat geparkeerd. Wanneer er meer haal- en brengverkeer bijkomt in de plansituatie kan dit mogelijk leiden tot extra verkeersdruk in de 41^e straat, iets wat de gemeente wil voorkomen. In de huidige situatie worden de ouders door de school gevraagd de auto aan de rand van de weg in de 40^e straat te zetten. Wij zouden willen adviseren om dit in de plansituatie opnieuw te doen, zodat de 41^e straat zoveel mogelijk wordt ontlast van haal- en brengverkeer.

Om te voorzien in de parkeerbehoefte van de docenten van de MFA, dient hiervoor extra parkeergelegenheid voor te worden gerealiseerd.

Conform de ASVV 2021 is de acceptabele loopafstand voor personeel vanaf hun auto naar hun werklocatie 200 tot 800 meter.

De woonbuurten rondom de MFA hebben niet of nauwelijks ruimte om extra parkeergelegenheid te realiseren, omdat dit dicht bebouwd is. Dus beoordelen wij de Blauwe Hof 40^e straat als de potentieel meest kansrijke plaats om deze parkeerplaatsen te realiseren. Deze parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd, zonder dat dit ten koste gaat van de plaatsen voor haal- en brengverkeer.

Nabij de MFA liggen nu op twee locaties een reeks haakse parkeervakken. De meest geschikte optie voor het aanleggen van parkeervakken is aansluitend op één van deze parkeervakken.

Aan de kant richting de Stationslaan is geen ruimte over om een parkeervak te realiseren, omdat deze te dicht bij het kruispunt met de 42^e straat zou komen te liggen (binnen de 5m

van een kruispunt parkeren, kan tot onveilige situaties leiden). Bovendien zijn de buitenste twee parkeervakken bedoeld voor elektrische voertuigen, deze staan bij voorkeur altijd op de buitenste parkeerplaatsen.

Bij de parkeervakken aan de kant richting het Wijchens is meer ruimte. Tussen de twee bomen die er staan is zo'n 16 meter ruimte. Uitgaande van een parkeervak van 2,5 meter, is hier dus voldoende ruimte om de benodigde 12,5 meter aan parkeerruimte op te lossen (figuur 7). Dit beoordelen wij als meest geschikte locatie. Het enige nadeel dat wij zien is dat de loopafstand voor het haal- en brengverkeer hierdoor groter wordt. Ook staat hier in de huidige situatie een lantaarnpaal, deze zou dan verplaatst dienen te worden. Aan de overzijde is groen gesitueerd. Het verwijderen van dit groen zien wij niet als wenselijke optie.



Figuur 7 Voorgestelde locatie extra parkeervakken Blauwe Hof

Fietsoversteek Stationslaan

Om de fietsoversteek zichtbaarder te maken voor gemotoriseerd verkeer adviseren we om bebording te plaatsen ter attentie. We adviseren alleen een bord aan de kant van de fietstunnel, omdat deze kant onoverzichtelijk kan zijn voor automobilisten.

Een J24 bord (afbeelding 7) aan de Stationslaan aan de kant van het fietstunneltje, geeft aan dat er fietsers oversteken op het kruispunt.



Figuur 8 J24 verkeersbord

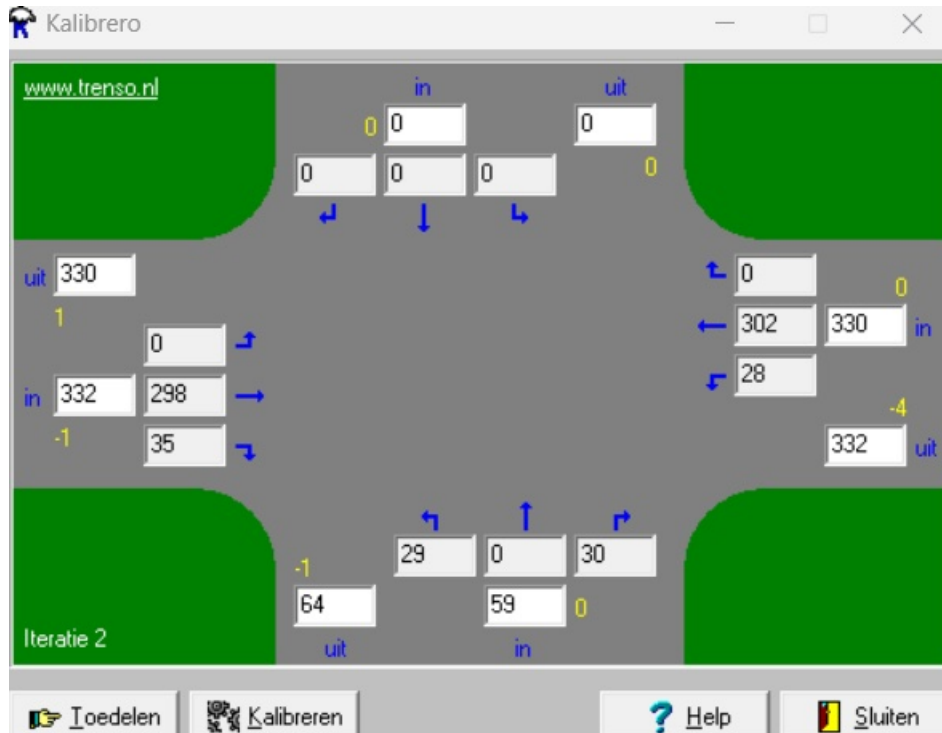
5 Aanbevelingen vervolgonderzoek

Het verkeersonderzoek naar de ontwikkeling van de MFA Wijchen zou aangevuld kunnen worden om een beter beeld te krijgen van de huidige situatie.

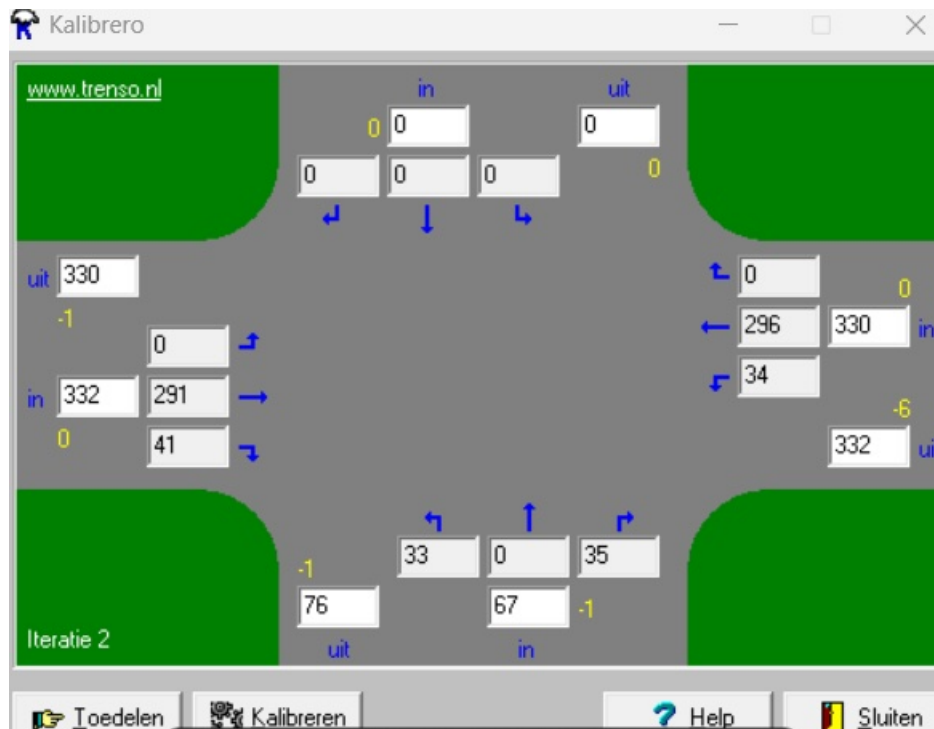
Om een reëler beeld te krijgen van de huidige verkeersdrukke rondom de MFA, adviseren we om de situatie ook te schouwen in een periode dat er meer kinderen met de auto gebracht worden, in de herfst of de winter. Zo wordt een beeld verkregen van de 'worst case'.

Om de exacte parkeerdruk in de wijk in kaart te brengen, wordt geadviseerd een parkeerdrukmeting uit te voeren in het gebied rondom de MFA, zo kan een nauwkeurig beeld worden verkregen van de parkeerdrukke en kan er een nauwkeurigere aanbeveling gedaan worden over het aantal extra te realiseren parkeerplaatsen.

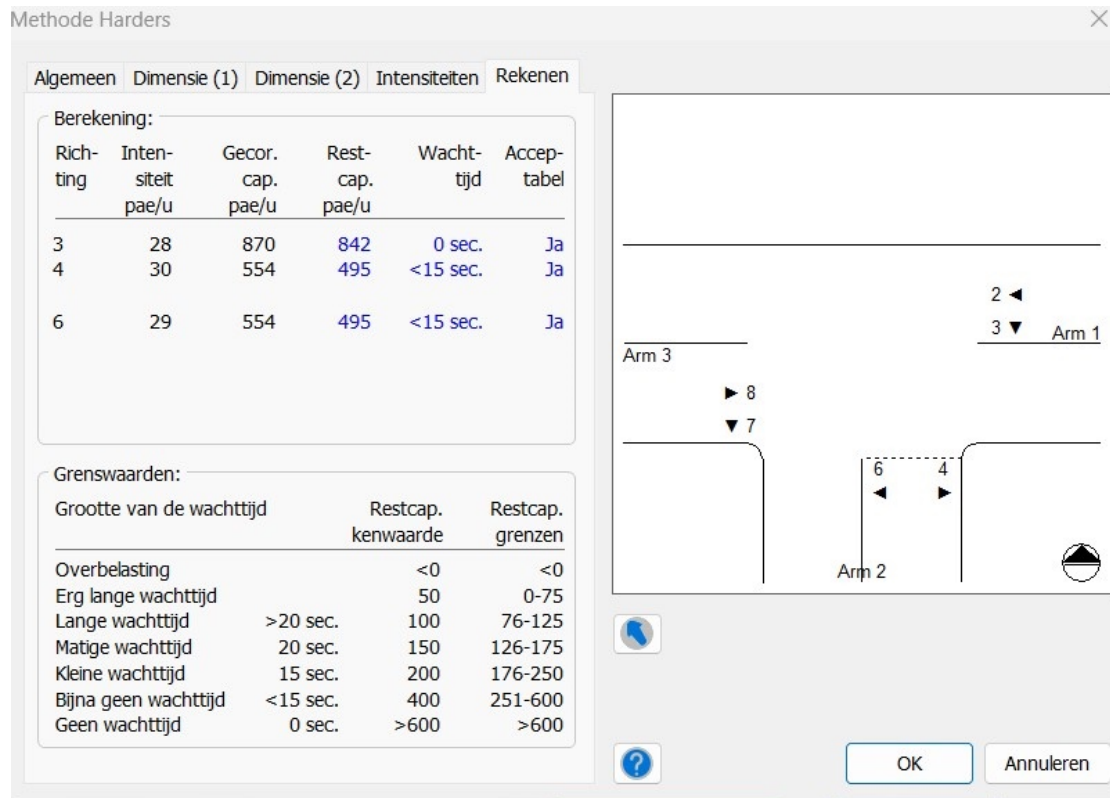
Bijlage 1 Kruispuntanalyse Stationslaan – Blauwe Hof



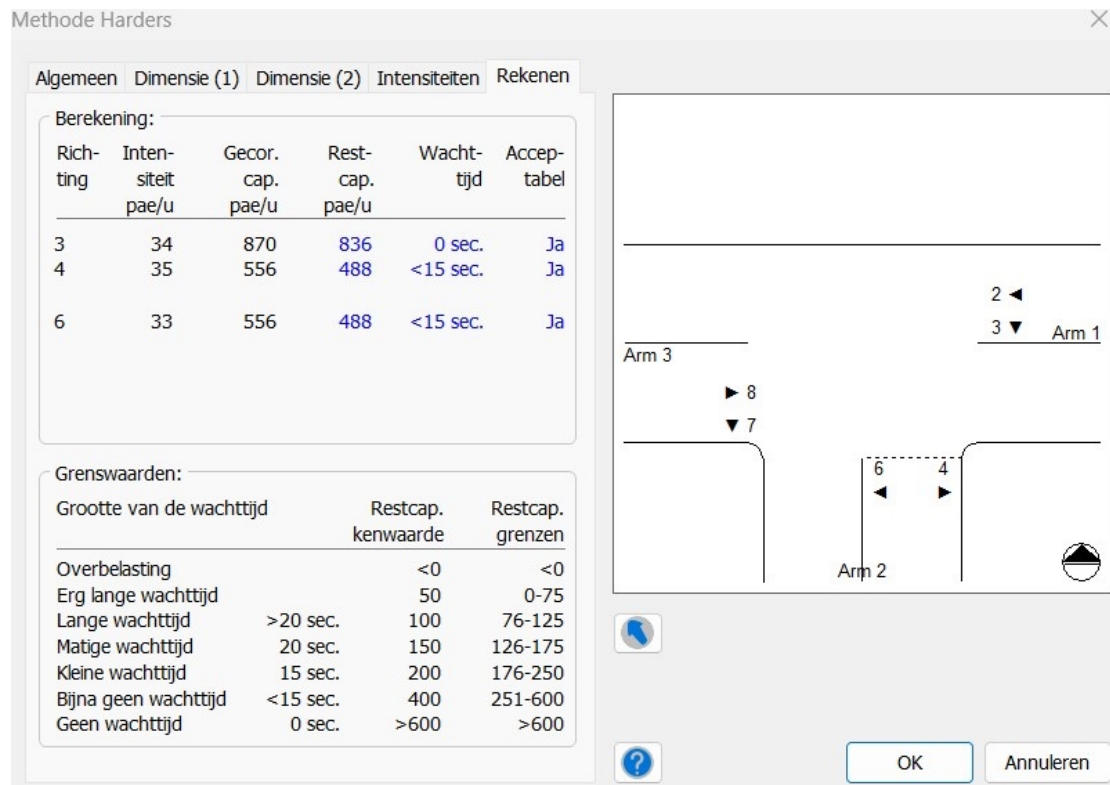
Figuur B 1 Kruispuntstromen Kruispunt Stationslaan - Blauwe Hof huidige situatie



Figuur B 2 Kruispuntstromen Kruispunt Stationslaan - Blauwe Hof plansituatie



Figuur B 3 Output kruispuntberekening methode Harders kruispunt Stationslaan - Blauwe Hof huidige situatie



Figuur B 4 Output kruispuntberekening methode Harders kruispunt Stationslaan - Blauwe Hof plansituatie