

# RAPPORT

## Verkeer en parkeren KEC Gennepe

Beoordeling verkeerssituatie

Klant: Gemeente Gennepe

Referentie: R002\_T&P\_BF8242

Versie: 01/Finale versie

Datum: 2-3-2018

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Amerikalaan 110  
6199 AE MAASTRICHT AIRPORT  
Netherlands  
Transport & Planning  
Trade register number: 56515154

+31 88 348 78 48 **T**  
info@rhdhv.com **E**  
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Verkeer en parkeren KEC Gennepe

Ondertitel:  
Referentie: R002\_T&P\_BF8242  
Versie: 01/Finale versie  
Datum: 2-3-2018  
Projectnaam:  
Projectnummer: BF8242.100-100  
Auteur(s): Lucien De Baere

Opgesteld door: Lucien De Baere

Gecontroleerd door: Niels Bosch

Datum/Initialen: 2 maart 2018 

Goedgekeurd door: Niels Bosch

Datum/Initialen: 2 maart 2018 

Classificatie

Projectgerelateerd



## Disclaimer

*No part of these specifications/printed matter may be reproduced and/or published by print, photocopy, microfilm or by any other means, without the prior written permission of HaskoningDHV Nederland B.V.; nor may they be used, without such permission, for any purposes other than that for which they were produced. HaskoningDHV Nederland B.V. accepts no responsibility or liability for these specifications/printed matter to any party other than the persons by whom it was commissioned and as concluded under that Appointment. The integrated QHSE management system of HaskoningDHV Nederland B.V. has been certified in accordance with ISO 9001:2015, ISO 14001:2015 and OHSAS 18001:2007.*

## Inhoud

<b>1</b>	<b>Aanleiding</b>	<b>1</b>
1.1	Doel en inhoud van deze rapportage	2
<b>2</b>	<b>Verkeersgeneratie en parkeervraag ontwikkelingen KEC</b>	<b>3</b>
2.1	Verkeersgeneratie KEC Gennepe	3
2.2	Parkeervraag KEC Gennepe	6
<b>3</b>	<b>Impact verkeer op de omgeving van het KEC</b>	<b>7</b>
3.1	Picardie	8
3.2	Aansluiting Picardie – Zandstraat	10
3.3	Overige wegen Gennepe	10
<b>4</b>	<b>Ontsluiting Parkeerterrein KEC</b>	<b>12</b>
4.1	Parkeervoorzieningen en parkeerdruk KEC Gennepe	12
4.2	Alternatieve Routing	14
<b>5</b>	<b>Conclusies en aanbevelingen</b>	<b>16</b>

## 1 Aanleiding

Gemeente Gennepe is voornemens om aan de Picardie een Kind Expertise Centrum (KEC) te realiseren. In dit KEC Gennepe worden twee reguliere basisscholen, een deel van het SO, een school voor SBO en de kinderopvang opgenomen waardoor dit dé basisonderwijsvoorziening wordt voor de gemeente. In de nieuwe situatie maken ongeveer 500 kinderen gebruik van de voorziening. Doordat ook de SO en de SBO aan de Picardie gevestigd worden ontstaat een uniek concept voor het basisonderwijs en dient rekening gehouden te worden met de aanwezigheid van taxibusjes en mindervalide kinderen.

Realisatie van het KEC Gennepe is voorzien in 2020. In de berekeningen wordt uitgegaan van een bouwoppervlakte van ca 4.000 m<sup>2</sup> gebouwd in twee lagen waarbij gekozen is voor de variant “rechtsom”, wat inhoudt dat gebouwd wordt op de locatie van de huidige basisschool Maria Goretti. In beginsel worden alle huidige schoolgebouwen – voorafgaand aan of na realisatie van het KEC Gennepe – gesloopt, tenzij er een adequate herbestemming mogelijk blijkt te zijn. Aan de Picardie is tevens Sportcentrum Pica Mare gelegen bestaand uit onder andere een zwembad, sporthal en zalencentrum. De voorzieningen zijn voorzien van een parkeerterrein. Door de ligging en (huidige) capaciteit van dit parkeerterrein ten opzichte van de overige parkeerterreinen veroorzaken evenementen en wedstrijden parkeeroverlast in de aangrenzende woonwijk.



Afbeelding 1: Overzicht locatie zoeklocatie KEC Gennepe Gennepe :

## 1.1 Doel en inhoud van deze rapportage

Gemeente Gennep wil graag weten of de ontwikkeling op de voorgestelde locatie verkeerskundig kan plaatsvinden en of aanvullende verkeerskundige maatregelen noodzakelijk zijn. In deze rapportage geven wij antwoord op deze vraag en nemen de volgende zaken mee:

- Hoe is de bereikbaarheid van het KEC? Welke knelpunten zijn er bij realisatie en op welke manier kan hier een oplossing voor worden gevonden?
- Wat zijn de verkeersveiligheidseffecten van de realisatie van het KEC Gennep en welke aanvullende maatregelen zijn noodzakelijk om de verkeersveiligheid te borgen? Welke specifieke maatregelen zijn noodzakelijk teneinde de ontwikkeling mogelijk te maken?
- Welke aandachtspunten voor K&R in beschouwing genomen moeten worden en hoe het taxivervoer het beste kan worden afgewikkeld.

Onze rapportage maakt gebruik van het Parkeeradvies IKC Gennep, van SVA Stiphout Verkeeradvies van 17 januari 2018 en diverse verkeerstellingen welke gehouden zijn in de omgeving van het geplande KEC.

## 2 Verkeersgeneratie en parkeervraag ontwikkelingen KEC

Om te kunnen beoordelen of het KEC in Gennepe op de voorgestelde locatie gerealiseerd kan worden is het noodzakelijk om te weten hoeveel verkeer het KEC Gennepe genereert en hoeveel auto's daar dagelijks parkeren. Om hier een goede inschatting van te maken zijn de CROW kencijfers gehanteerd. CROW verzamelt kencijfers en stelt verkeerskundige richtlijnen op die leidend zijn voor verkeerskundig Nederland. Voor het parkeren is reeds onderzoek gedaan door SVA Stiphout Verkeeradvies. Op verzoek van de gemeente Gennepe sluiten wij aan bij dit onderzoek dat is opgesteld in 2017. Wel zijn enkele aannames met betrekking tot het plan indertijd gewijzigd. Wij hebben zoveel als mogelijk rekening gehouden met deze wijzigingen. Gemeente Gennepe heeft tevens op diverse plaatsen verkeersstellingen uitgevoerd. Deze telcijfers vormen samen met het netto effect van de uitbreiding de nieuwe belasting van de wegen in de omgeving.

### 2.1 Verkeersgeneratie KEC Gennepe

Met behulp van de CROW kencijfers, de onlinerekentool van het CROW, gegevens verstrekt door de gemeente Gennepe en een korte rondvraag onder de (toekomstige) gebruikers van het KEC Gennepe is een inschatting gemaakt van de verkeersgeneratie in de toekomstige situatie.

Uitgangspunten verkeersgeneratie:

School / Opvang	Aantal Leerlingen / groepen 2017	Aantal groepen 2017	Verdeling onderbouw-bovenbouw <sup>1</sup>
Maria Goretti School	105	5	25% onderbouw 75% bovenbouw
Elckerlyc	278	11	50% onderbouw 50% bovenbouw
Piramide	117	8 <sup>2</sup>	-
SO Mikado (ZMLK)	13	4 <sup>3</sup>	-
SO Mikado (meervoudig gehandicapten)	13		-
Kinderopvang	210m2 (3,5m2 per kind) <sup>4</sup>	6 (10 kinderen per groep)	-

Met behulp van de rekentool van het CROW is berekend wat de verkeersgeneratie is voor de reguliere basisscholen en de kinderopvang. De rekentool rekent op basis van een aantal variabelen het aantal ritten van en naar school uit. Deze variabelen kunnen handmatig worden aangepast, aangezien we geen specifieke informatie hebben over de school is gebruik gemaakt van de voorkeursinstellingen. Voor de SBO en SO kan geen gebruik gemaakt worden van de rekentool en is de verkeersgeneratie op een alternatieve wijze berekend.

<sup>1</sup> Conform rapportage "Parkeeradvies IKC Picardie Gennepe", SVA Stiphout Verkeeradvies

<sup>2</sup> Conform internetsite Piramide

<sup>3</sup> Conform telefonisch overleg Mikado

<sup>4</sup> Conform internetsite: [netwerkbureaukindropvang.nl](http://netwerkbureaukindropvang.nl)

De input van de doorrekening staat weergegeven in onderstaande tabel. Allereerst wordt onderscheid gemaakt tussen onderbouw en bovenbouw. Belangrijkste verschil daartussen is dat kinderen in de bovenbouw vaker zelfstandig naar school komen dan kinderen in de onderbouw. Daarnaast is de turnover van de parkeerruimte bij de bovenbouw hoger dan bij de onderbouw. De turnover laat zien hoe vaak een parkeerplaats per tijdsperiode beschikbaar is. De rekentool gaat uit dat een parkeerplaats voor de onderbouw over een periode van 20 minuten 2 keer 10 minuten bezet is. Ouders brengen hun kinderen vaak op tijd maar lopen even mee naar binnen. Voor de bovenbouw gaat de rekentool uit van een turnover van 4: tijdens een periode van 10 minuten wordt de parkeerplaats gemiddeld steeds 2,5 minuut bezet. Kinderen worden uit de auto geholpen en de ouder rijdt door. Dus voor kinderen uit de onderbouw blijft de parkeerplaats gemiddeld langer bezet dan voor kinderen uit de bovenbouw waardoor de parkeerplaats bij de bovenbouw rekenkundig vaker te gebruiken is dan bij de onderbouw.

	Onderbouw	Bovenbouw
Leerlingen per klas	23,3	23,1
Overblijf percentage	30%	30%
Leerlingen begeleid naar school	80%	30%
Aantal leerlingen per ouder (auto)	1,33	1,18
Aantal leerlingen per ouder (andere vervoerwijze)	1,20	1,20
Turnover parkeerruimte ouders	2,0	4,0
% ouders per auto		45%
% personeel per auto		80%
Docenten per klas		1,0
Overig personeel per klas		0,3
Turnover parkeerplaatsen personeel		1,0

Als we de tool doorrekenen met bovenstaande gegevens leert dit voor de **basisscholen** (Elckerlyc en Mario Goretti) dit de volgende verkeersgeneratie op:

Verkeersgeneratie	onderbouw	bovenbouw	docenten	overig pers.	totaal
autoritten per openingsdag (aankomst+vertrek)	268	158	24	4	454
voor begin schooldag	0	0	12	1	13
begin schooldag	79	47	0	1	127
begin middagpauze	55	32	0	0	87
eind middagpauze	55	32	0	0	87
eind schooldag	79	47	0	1	127
na eind schooldag	0	0	12	1	13

In de tabel zien we een onderverdeling in onderbouw, bovenbouw, docenten en overig personeel. Conform de rekentool genereren de basisscholen overdag 454 verkeersbewegingen. Uit de tabel lijkt alsof er geen verschil is tussen de ochtend en middag. Uit ervaring weten we echter dat op deze norm wel wat valt aan te merken:

- Allereerst blijkt uit gerealiseerde tellingen bij basisscholen dat het aantal auto's in de middag bij het halen beduidend lager is dan in de ochtend. Blijkbaar worden kinderen gebracht met de auto als een ouder op weg is naar het werk en is er in de middag een andere dynamiek. Bovendien is voor veel kinderen na schooltijd nog een middagprogramma zoals BSO of spelen bij vriendjes/vriendinnetjes waardoor het aantal ouders lager is dan in de ochtend.

- De verspreiding in de middag is vaak groter dan in de ochtend. In de ochtend zien we een piek van tien minuten. In de middag zien we dat ouders eerder komen en in vaak ook nog blijven napraten op het schoolplein. Hierdoor is de verkeersdruk in de middag later dan in de ochtend.

De verkeergeneratieberekening voor de **kinderopvang** levert de volgende resultaten op:

Verkeersgeneratie	ouders/verzorgers	medewerkers	totaal
autoritten per openingsdag (aankomst+vertrek)	157	15	172
- voor begin kinderdagverblijfdag	0	7	7
- begin kinderdagverblijfdag	63	0	63
- begin middagpauze	15	0	15
- eind middagpauze	15	0	15
- eind kinderdagverblijfdag	63	0	63
- na eind kinderdagverblijfdag	0	7	7

Vanzelfsprekend worden kinderen naar de opvang altijd gebracht en gehaald. Ook hier is de ochtendspits maatgevend. We zien veelal een piek in de ochtend tussen acht en half negen terwijl het halen van kinderen veelal tussen 16 uur en 18 uur plaatsvindt. Er is dus sprake van een geleidelijkere spreiding in de middagspits ten opzichte van de ochtendspits.

De verkeersproductie voor de SO en SBO is berekend aan de hand van het rapport Parkeeradvies IKC Picardie Gennep en op basis van de kencijfers voor een reguliere basisschool. Uit deze rapportage volgt dat voor zowel SBO als SO 12 taxibusjes in de ochtend aankomen en kinderen brengen (24 totaal) en dat er daarnaast nog 45 kinderen met de auto gebracht worden. Daarnaast zijn er nog circa 11 medewerkers die in de ochtend aankomen. In totaal is de verkeersproductie van SO en SBO in de ochtendperiode dan 80 auto verplaatsingen.

School / Opvang	Totaal	Begin school/ochtendspits	Middagpauze	Einde school/avondspits
Maria Goretti School	454 verplaatsingen	79 + 47+12+1= 139 verplaatsingen	55+32 = 87 verplaatsingen	79 + 47+12+1= 139 verplaatsingen
Elckerlyc				
Piramide	80 verplaatsingen	80 verplaatsingen	Niet bekend	80 verplaatsingen
SO Mikado (ZMLK)				
SO Mikado (meervoudig gehandicapten)				
Kinderopvang	172 verplaatsingen	63+7= 70 verplaatsingen	15 verplaatsingen	63+7 = 70 verplaatsingen
<b>Totaal KEC</b>		<b>289 verplaatsingen</b>	<b>102 verplaatsingen</b>	<b>289 verplaatsingen</b>



## 2.2 Parkeervraag KEC Gennep

Voor de parkeervraag van het KEC sluiten wij aan bij de rapportage van SVA verkeersadvies. Conform deze rapportage bedraagt de parkeervraag voor het KEC 117 parkeerplaatsen, die als volgt verdeeld zijn:

- 94 parkeerplaatsen voor het halen en brengen van de kinderen:
  - 21 taxiplaatsen;
  - 63 parkeerplaatsen basisscholen;
  - 10 parkeerplaatsen kinderopvang;
- 23 parkeerplaatsen voor werknemers.

Indien er in de omgeving van het KEC sprake zou zijn van een ongewijzigde verkeerssituatie dan zullen bezoekers en werknemers gaan parkeren op het parkeerterrein Pica Mare. Deze parkeerlocatie heeft echter (afhankelijk van het moment) een tekort van 53 tot 83 parkeerplaatsen. Dit parkeertekort kan opgelost worden door de aanleg van extra parkeercapaciteit. Voordat echter nagedacht wordt over het aanleggen van extra parkeercapaciteit moet eerst naar de mogelijkheid gekeken worden om bestaande parkeercapaciteit in de omgeving van het toekomstige KEC beter te benutten. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat op het Martinushof gemiddeld minimaal 14 parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Mogelijk is de beschikbaarheid van vrije plaatsen nog hoger vanwege de geparkeerde voertuigen van basisschool Elckerlyc (deze parkeerders zijn ook aan in de parkeervraag opgenomen).

Om voldoende parkeercapaciteit te hebben in de omgeving van het KEC is de realisatie van circa 50 aanvullende parkeervakken in het gebied gewenst om de maximale parkeervraag van het KEC te kunnen opvangen. Daarnaast dient er conform het onderzoek van SVA nog aanvullende parkeercapaciteit voor taxi's gerealiseerd te worden (circa 9 plekken).

### 3 Impact verkeer op de omgeving van het KEC

Gemeente Gennepe beschikt over een verkeersmodel waarin het huidige en toekomstige verkeer in Gennepe wordt doorgerekend. Dit verkeersmodel is in regionaal verband opgesteld en wordt door alle wegbeheerders gezien als maatgevend. Het verkeersmodel is getoetst en gekalibreerd met vele verkeersstellingen die door de gemeente Gennepe zijn gerealiseerd waardoor de betrouwbaarheid van het model is geoptimaliseerd. De stroom verkeer over de Picardie is daarom overgenomen uit het verkeersmodel. Hieruit blijkt dat circa 50% van het verkeer uit noordelijke richting komt en 50% uit zuidelijke richting.

In de ochtendspits zullen circa 300 voertuigen in een kort tijdsbestek aankomen bij de KEC Gennepe. De exacte verkeersaantallen kunnen hier licht van afwijken. Wij beoordelen de situatie op basis van dit aantal. Hierbij zijn een aantal locaties nader belicht, te weten:

- Picardie en directe omgeving KEC;
- Aansluiting Picardie – Zandstraat;
- Gennepe overig.



Afbeelding 2: Overzichtslocaties in relatie tot verkeersveiligheid

### 3.1 Picardie

De grootste verkeersdruk van de ontwikkelingen komt, bij ontsluiting van het KEC Gennep via Picardie te liggen. Op deze smalle erftoegangsweg zullen de 300 voertuigen die het KEC Gennep genereert in de ochtend samen komen. Daarnaast zullen er vanuit de omliggende wijken kinderen te voet en met de fiets in de richting van het KEC Gennep rijden. Deze beide stromen gaan met elkaar conflicteren.



Afbeelding 3: Wegversmalling Picardie, op de achtergrond kruising Zandstraat

Op dit moment maken circa 70 motorvoertuigen in een gemiddeld ochtendspitsuur gebruik van Picardie. Door de realisatie van het KEC Gennep met een uitgang aan Picardie zou de verkeersdruk met name in de ochtendspits sterk toenemen. Het is aannemelijk dat zowel aankomend als vertrekkend verkeer van het KEC Gennep via Picardie rijdt.

Qua absolute (voertuig) aantallen kan Picardie het verkeer verkeerskundig verwerken. Gezien het smalle profiel in combinatie met de verschillende gebruikers (zoals fietsende schoolkinderen, wandelende kinderen en (gehaaste) ouders en taxi's die kinderen halen en brengen) ontraden we om Picardie te gebruiken als hoofdontsluiting van het KEC. Indien het KEC ontsloten wordt via Picardie ontstaat op Picardie mogelijk een verkeersveiligheidsknelpunt.

Langs Picardie zijn diverse langs- en haakspaarkeervakken aanwezig. De kans bestaat dat door de toenemende drukte op Picardie dat deze parkeervakken vaker gebruikt zullen worden om kinderen te laten uitstappen en instappen. Daarnaast zullen de vakken vaker bezet zijn en kan een parkerend voertuig de verkeersafwikkeling in Picardie frustreren, wat weer leidt tot ongewenst en onveilig verkeersgedrag. Ook bij een alternatieve ontsluiting en parkeersituatie voor KEC Gennep blijft het risico bestaan dat veel mensen gebruik maken van Picardie om hun kinderen naar school te brengen. Flankerende maatregelen om de verkeersdruk, parkeren en stoppende voertuigen te reguleren zijn noodzakelijk om de gewenste verkeersontsluiting af te dwingen. Zolang de toegang tot de school fysiek bereikbaar is, is de verwachting dat er altijd mensen via Picardie het schoolterrein benaderen. Deze benadering is ongewenst voor automobilisten maar daarentegen weer gewenst voor langzaam verkeer.

In de directe omgeving van het KEC Gennep is het noodzakelijk om een ruim en overzichtelijk parkeerterrein te realiseren waarin ruimte is voorzien voor een Kiss & Ridestroom. Op een Kiss & Ridestroom wordt niet geparkeerd maar kunnen ouders hun kinderen afzetten. De stoptijd is kort. Een aansluiting van het parkeerterrein op Picardie is een extra conflictpunt dat leidt tot verkeersonveilige situaties. Deze aansluiting is nu weliswaar al aanwezig, maar met de toename van de verkeersdruk neemt ook de kans op ongevallen toe.

De verkeersdruk zal ook in middag en de avondspits toenemen. De verkeersdruk in de avondspits is het echter vaak wat meer verspreid dan de ochtendspits in de omgeving van een basisschool.



Afbeelding 4: Langspaarkeervakken Picardie in omgeving bestaande schoolomgeving

### 3.2 Aansluiting Picardie – Zandstraat

Indien de aansluiting van het KEC Gennep aan de Picardie gerealiseerd wordt zal het merendeel van het verkeer gebruik gaan maken van de aansluiting Picardie – Zandstraat. Deze kruising heeft vier takken die niet haaks op elkaar aansluiting, zoals duidelijk te zien is in onderstaande afbeelding. Gezien het verzorgingsgebied van het KEC Gennep is het aannemelijk dat circa 50% van het verkeer (150 voertuigen) uit noordelijke richting komt (blauwe pijl) en 50% uit zuidelijke richting (gele pijl). Deze beide verkeersstromen zullen hier op elkaar moeten wachten. Op deze kruising is tevens verkeer aanwezig dat van de parkeerplaats Martinushof af komt.



Afbeelding 5: Knelpuntlocatie 2, aansluiting Picardie - Zandstraat

De verkeersdruk op deze locatie zal bij aansluiting van het KEC Gennep op Picardie in de toekomst toenemen. Doordat er bij een schoolomgeving sprake is van een duidelijke piektijd (veel aankomsten in een kort tijdsbestek) kan de verkeersafwikkeling ter plaatse van de kruising onder druk komen te staan. Op basis van een eerste analyse van de verkeersafwikkeling op de kruising concluderen we dat het verkeer in de ochtend afgewikkeld worden<sup>5</sup>.

### 3.3 Overige wegen Gennep

Naast Picardie en de aansluiting op de Zandstraat zal ook elders in Gennep de verkeersdruk als gevolg van het KEC Gennep toenemen. De verwachting is dat verkeer met name gebruik zal maken van de Zandstraat (in zuidelijke richting) en de Zuid-Oostwal (in noordelijke richting). Vanuit deze twee wegen verdeelt het verkeer zich over de overige wegen in (de omgeving) van Gennep. Op dit moment maken tussen de 3700 (Zandstraat) en 5500 (Zuid-Oostwal) voertuigen gebruik van deze wegen conform het verkeersmodel. Deze waarden hebben we waar mogelijk getoetst aan de tellingen die door de gemeente Gennep zijn uitgevoerd.

De verkeersdruk in de ochtend, als gevolg van de ontwikkelingen van het KEC Gennep zijn op deze wegen relatief beperkt, zeker als we dit afzetten tegen de reeds aanwezige verkeersdruk.

<sup>5</sup> Gerekend is met de intensiteitscriterium SLOP. Dit is een berekening waarmee beoordeeld kan worden of het verkeersaanbod op een kruising op een verantwoorde wijze zonder aanvullende maatregelen afgewikkeld kan worden.

De inrichting van de Zandstraat draagt bij aan het gewenste gedrag van de weggebruiker. Duidelijk is dat de weggebruiker zich in een omgeving bevindt waar voetgangers en fietsers aanwezig zijn, wat de verkeersveiligheid ten goede komt.

Deze inrichting in combinatie met de beperkte toename van verkeer geeft geen aanleiding tot aanvullende maatregelen op de Zandstraat. De verwachting is dan ook dat het verkeer over deze wegen afgewikkeld kan worden.

Indien we de routing verder vervolgen in de richting van de komgrens van Gennep dan zijn ook daar geen problemen te verwachten. Deze wegen zijn voorzien op de beperkte toename van het verkeer in de ochtendspits.



*Afbeelding 6: Zandstraat Gennep, overzicht inrichting*

## 4 Ontsluiting Parkeerterrein KEC

Niet alleen het verkeer kan bepalend zijn bij het beoordelen van de locatiekeuze van het KEC Gennepe. Ook of er op een veilige manier voldoende parkeervoorzieningen in de directe omgeving van het KEC Gennepe gerealiseerd kunnen worden. Wij hebben hierbij wordt enerzijds gekeken naar de mogelijkheden om het parkeren in te passen, conform de rapportage van SVA, maar ook naar de impact van het verkeer op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid.

### 4.1 Parkeervoorzieningen en parkeerdruk KEC Gennepe

Ten aanzien van het parkeren geldt dat er in de directe omgeving van het KEC Gennepe nieuwe aanvullende parkeervoorzieningen gerealiseerd moeten worden. Conform het advies van SVA: *“Met het beter benutten van de aanwezige parkeercapaciteit in de omgeving van het IKC kan niet volledig voorzien worden in de parkeerbehoefte van het plangebied. Om volledig te kunnen voorzien in de parkeerbehoefte van het plangebied moeten daarom ook 25 tot 50 extra parkeerplaatsen aangelegd worden. Daarnaast zouden nog circa 9 nieuwe parkeerplaatsen voor taxi’s gerealiseerd moeten worden en zouden deze verplaatst moeten worden.”*

Uit de rapportage van SVA komt niet duidelijk naar voren of er sprake is van gecombineerd gebruik van de parkeervakken voor het taxiverkeer. De geschetste situatie met circa 50 parkeerplaatsen en 9 extra taxiplaatsen kan dan ook gezien worden als het maatgevend scenario voor wat betreft de realisatie van parkeervakken.

Dit betekent dat er in de directe omgeving van het KEC Gennepe een locatie gezocht moet worden waar circa 60 parkeervakken gerealiseerd kunnen worden. Hiervoor blijven in principe twee locaties over, het bestaande terrein van basisschool de Piramide (geel) of het terrein achter basisschool Maria Goretti (blauw). Op beide locaties is voldoende ruimte aanwezig om een dergelijk parkeerterrein vorm te geven.



Afbeelding 7: Overzicht mogelijke locaties aanvullende parkeervoorzieningen

Echter de realisatie van een parkeerterrein aan de achterzijde van basisschool Maria Goretti is qua ligging minder gunstig aangezien een verbinding gemaakt moet worden naar het bestaande parkeerterrein dat via Picardie ontsloten wordt. Deze verbinding komt ongunstig te liggen tussen het schoolgebouw en het sportcomplex Pica Mare. Daarnaast is er aan noordzijde geen mogelijkheid om het parkeerterrein te ontsluiten door de aanwezigheid van de Niers. Bovendien is dit terrein onderdeel van het beschermingsgebied van de Niers, is laaggelegen en heeft regelmatig te maken met wateroverlast. Hierdoor zal een parkeerterrein op deze locatie niet altijd beschikbaar zijn.

Het verdient dan ook aanbeveling om het parkeerterrein verder uit te breiden in de richting van de bestaande school Piramide. Door een nieuw parkeerterrein te ontwerpen is het mogelijk om een verkeersveilige voorziening te creëren. Door de realisatie van het parkeerterrein direct voor Pica Mare kunnen ook eventuele piekmomenten in de parkeerdruk hier beter worden opgevangen. Hiermee wordt eventuele overlast voor de omgeving voorkomen. Aandachtspunt hierbij is de aansluiting van de weg op het parkeerterrein Martinushof. In dit voorstel is vooralsnog geen rekening gehouden met eventuele eigendommen van derden. Optimalisatie van de exacte ligging is gewenst.



Afbeelding 8: Schematische weergave mogelijke ontwikkeling parkeerterrein KEC Gennepe

Bij het ontwerpen van het parkeerterrein is het wenselijk om de taxiplaatsen en vooral de Kiss & Ridevakken zo te kiezen dat kinderen direct op het trottoir kunnen uitstappen en de verkeersstromen op het terrein niet meer hoeven te kruisen. In het bovenstaande ontwerp is hiermee rekening gehouden door de deze voorzieningen aan de buitenzijde van het terrein te realiseren.



## 4.2 Alternatieve Routing

Om het KEC op een verkeersveilige manier te ontsluiten is het ontsluiten van het verkeer via Picardie verkeerskundig niet gewenst. Er is reeds geconcludeerd dat de vormgeving van Picardie, de gebruikersprofielen en de toename van verkeer als gevolg van het KEC tot verkeersonveilige situaties kan leiden. Om de verkeersveiligheid op zowel Picardie als het KEC te borgen is alternatieve ontsluiting gewenst.

De realisatie van de het KEC Gennepe op de voorgenomen locatie is verkeerskundig mogelijk indien er besloten wordt niet aan te sluiten op Picardie. Als alternatief kan een nieuwe verbinding gevormd worden tussen het parkeerterrein Martinushof en de nieuwe parkeervoorzieningen rondom het KEC Gennepe. Schematisch ziet de verkeersrouting in de richting van het KEC Gennepe er als volgt uit:



Afbeelding 9: Alternatieve routing KEC

Verkeer vanuit het noorden (geel) met bestemming KEC Gennepe, slaat op de Zuid-Oostwal linksaf in de richting van het parkeerterrein Martinushof en rijdt via dit terrein in de richting van het KEC. Parkeerterrein Martinushof is door middel van een uitritconstructie aangesloten op de Zuid-Oostwal wat bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Het ontsluiten van het verkeer naar het KEC Gennepe via het ruim opgezette parkeerterrein Martinushof is gezien de hoeveelheid verkeer te verantwoorden.

Verkeer vanuit het zuiden (blauw) met bestemming KEC Gennepe, kan via de Zandstraat en de doorsteek in de richting van het parkeerterrein Martinushof op de zelfde route uitkomen. De kruising op het parkeerterrein Martinushof is voldoende overzichtelijk om dit verkeer te kunnen faciliteren.

Door het ontvlechten van de noordelijke en zuidelijke stroom op de drukkere wegen in Gennepe (Zandstraat) en Zuid-Oostwal wordt een rustiger verkeersbeeld gecreëerd. Dit heeft vooral gevolgen voor de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers. Doordat het autoverkeer via de Zuid-Oostwal en Zandstraat wordt afgewikkeld blijft Picardie relatief rustig. Voetgangers en fietsers die naar het KEC Gennepe kunnen dan ook het beste gestimuleerd worden om gebruik te maken van Picardie, bijvoorbeeld door hier een fiets/voetgangersingang te maken. Hiermee worden ook de verschillende modaliteiten verder ontvlochten wat bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Nadeel van deze oplossing is dat ook automobilisten hier zullen gaan stoppen.

Gezien de ligging van de nieuwe schoolvoorziening en de ligging van Picardie is het wenselijk om de situatie ter plekke goed te monitoren. Het risico bestaat dat, ondanks een goede Kiss & Ride voorziening rondom het KEC Gennep ouders besluiten om hun kinderen naar school te brengen via Picardie en dit gaan gebruiken als Kiss & Ridevoorziening. Met het ontwerp van het gebouw kan hier op gestuurd worden door de ingang zo te situeren dat deze gunstig ligt ten opzichte van de gewenste ontsluiting. Het is daarnaast wenselijk om in een vroegtijdig stadium hierop in te spelen door communicatie naar ouders. Voorkomen moet worden dat flankerende maatregelen zoals stopverboden en handhaving ingezet moeten worden.

## 5 Conclusies en aanbevelingen

Ten aanzien van de realisatie van het KEC in Gennep kunnen we het volgende concluderen:

- Realisatie van het KEC op de bestaande locatie van basisschool Maria Goretti is verkeerskundig mogelijk en een goede bereikbaarheid voor het KEC is te realiseren. De verkeersproductie van het KEC is weliswaar omvangrijk, maar door de toegang van en naar het KEC niet op Picardie aan te sluiten is het mogelijk om een verkeersveilige ontsluiting te creëren.
- De belangrijkste verkeerskundige knelpunten zijn te verwachten door de breedte van Picardie en de aanwezigheid van fietsers, voetgangers en autoverkeer dat zich gedurende een korte periode in de richting van het KEC beweegt. Ook hiervoor kan de oplossing gezocht worden in het vermijden van het gebruik van Picardie.
- Verkeer van en naar het KEC kan het beste ontvlochten worden in een noordelijke en zuidelijke stroom, waarbij de toegang in de richting van het KEC wordt gerealiseerd via het Parkeerterrein Martinushof. Door het ontvlochten van de noordelijke en zuidelijke stroom op de drukke wegen in Gennep (Zandstraat) en Zuid-Oostwal wordt een rustiger verkeersloop gecreëerd. Dit heeft vooral gevolgen voor de verkeersveiligheid van fietsers en voetgangers. Voetgangers en fietsers die naar het KEC Gennep willen kunnen het beste gebruik blijven maken van Picardie. Hiermee worden ook de verschillende modaliteiten verder ontvlochten wat bijdraagt aan de verkeersveiligheid.
- Bij het ontwerpen van het parkeerterrein is het wenselijk om de taxiplaatsen en vooral de Kiss&Ride vakken zo te kiezen dat kinderen direct op het trottoir kunnen uitstappen en de verkeersstromen op het terrein niet meer hoeven te kruisen.
- Het parkeerterrein komt te liggen op de locatie van de huidige basisschool de Piramide. Hierdoor dient deze basisschool gesloopt te worden alvorens overgegaan kan worden tot opening van het KEC Gennep. Bij het vroegtijdig slopen van de Piramide kan de verbinding tevens gebruikt worden voor het bouwverkeer van de nieuwe ontwikkeling om zodoende Picardie te ontzien.