

NOTITIE

datum 21 augustus 2023
betreft Beoordeling verkeerssituatie nieuwbouwschool locatie Kloosstraat
kenmerk 27350

Aanleiding

Basisscholen De Bron en KC Margriet worden in de toekomst met hun in totaal ca. 430 leerlingen onder één dak gehuisvest. In hetzelfde gebouw komt ook een maatschappelijke voorziening (in omvang ca. 500m²) en een kinderopvang. Het nieuwe gebouw wordt gerealiseerd naast het parkeerterrein ter hoogte van de Lidl en Action aan de Karel Doormanlaan. In onderstaande afbeelding staat de locatie aangeduid.



Bron: Locatieonderzoek Topos

Bij de realisatie van de nieuwbouw komt de verbinding van de Kloosstraat tussen de Van Eedenstraat/Nijhoffstraat en de Karel Doormanlaan te vervallen. Dit gedeelte van de Kloosstraat vormt op dit moment de ontsluiting voor met name het oostelijk deel van de

SOAB WURX B.V.

Speelhuyslaan 158, 4800 CE Breda

Telefoon 06 26 11 08 45 E-mail peter.veenbrink@soabwurx.nl

KvK Breda 70594090

Dichtersbuurt. Door het opheffen van de Kloosstraat komt de buurtontsluiting in toekomst in de basis te lopen via Nijhoffstraat en De Mérodestraat.

Verschillende bewoners hebben tijdens een inloop- en informatiemoment hun zorgen kenbaar gemaakt over het opheffen van de ontsluiting via de Kloosstraat en de verkeerstoename die dit tot gevolg heeft in de Nijhoffstraat en De Mérodestraat. Om meer inzicht te krijgen in de toekomstige verkeersaantallen en antwoord te krijgen op de vraag of het toekomstige aantal auto's in Nijhoffstraat en De Mérodestraat daar ook afgewikkeld kan worden heeft de gemeente aan SOAB WURX B.V. gevraagd om de verkeerskundige situatie te toetsen.

SOAB WURX B.V. is specialist op het gebied van verkeer & mobiliteit en heeft zich onder andere gespecialiseerd in verkeerskundige analyses, parkeeronderzoeken, schoolomgevingen en de verkeersveiligheid van basisschoolkinderen. Daarnaast is SOAB WURX goed bekend in Zwijndrecht en ook betrokken geweest bij de herinrichting van de Karel Doormanlaan toen het multifunctionele gebouw het Hart van Meerdervoort is gerealiseerd.

Doel en onderzoeksvragen

De uitgevoerde analyse had tot doel inzichtelijk te maken of de bestaande buurtontsluiting via de Nijhoffstraat en De Mérodestraat na de realisatie van het bouwplan volstaat om het verkeer uit de buurt af te wikkelen en of de situatie verkeersveilig blijft.

In deze notitie worden de volgende onderzoeksvragen beantwoord:

1. Kunnen de Nijhoffstraat en De Mérodestraat de extra verkeersbewegingen (lees: extra intensiteit) als gevolg van het opheffen van de ontsluiting via de Kloosstraat aan?
2. Volstaat de inrichting van beide straten en de aansluiting op de Karel Doormanlaan om de buurt op veilige wijze te ontsluiten na afsluiting van de Kloosstraat?
3. Zo niet, welke maatregelen zijn nodig om dit wel te bereiken?
4. Er bestaat een kans dat een deel van het verkeer dat de buurt in en uit wil rijden dit probeert te doen via het parkeerterrein tegenover de Lidl en Action. Is dat bezwaarlijk en zijn hier eventueel maatregelen tegen te nemen?
5. Welke eventuele andere verkeerskundige knel- en aandachtspunten ten aanzien van de komst van het nieuwe schoolgebouw zijn tijdens de uitgevoerde analyse geconstateerd?
6. Aanvullend heeft de gemeente SOAB WURX ook verzocht de toekomstige schoolroutes te schouwen en te beoordelen of er belangrijke knel- of aandachtspunten op deze routes zijn.

Uitgevoerde werkzaamheden

Om de onderzoeksvragen te kunnen beantwoorden zijn de volgende stappen doorlopen:

1. Doornemen secundair materiaal
Bij aanvang en ook tijdens het project zijn verschillende gegevens verzameld en doorgenomen, waaronder:
 - a) Gegevens verkeersmetingen.
 - b) Gebieden van herkomst van leerlingen en routes waarvan gemeente verwacht dat ze gebruikt gaan worden.
 - c) Het Mobiliteitsplan Stationskwartier Zwijndrecht.

- d) Het locatieonderzoek vervangende nieuwbouw Christelijk kindcentra De Bron en Margriet Zwijndrecht.

2. Locatieschouw en analyse

De schooltijden van beide scholen zijn als volgt:

Bron: alle dagen 08:30 uur – 14:00 uur.

Margriet: 08:30 uur – 14:15 uur (ma, di, do en vr) en 12:30 uur (wo).

Beide scholen hebben vanaf 08:15 uur inloop.

Op een dinsdagochtend op het moment van de schoolspits en op een woensdagmiddag tussen 12:30 en 14:30 uur zijn locatieschouwen uitgevoerd. Deze waren enerzijds bedoeld om de inrichting van de Nijhoffstraat en De Mérodestraat ter plaatse te bekijken en anderzijds om een gebruiksbeeld op te doen van de huidige verkeersomgeving tijdens aanvangstijd van de nieuwe schoollocatie alsmede tijdens de eindtijd. Deze schouwmomenten waren ook bedoeld om eventuele knel- en aandachtspunten, die voor wat betreft de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de schoolkinderen naar verwachting gaan spelen, te signaleren. Deze kunnen dan bij de verdere planuitwerking door de gemeente betrokken worden. Daarbij is zoals afgesproken ook naar het verwachte verkeersgedrag van het toekomstige haal- en brengverkeer, de kinderen en de andere verkeersdeelnemers gekeken.

3. Schoolrouteschouw

Begin juli is aan de hand van een schoolrouteschouw beoordeeld of er belangrijke knel- of aandachtspunten op deze routes zijn. De schoolroutes zijn door de gemeente aangeleverd.

4. Analyse en opstellen notitie

Aansluitend zijn de verzamelde gegevens geanalyseerd om de onderzoeksvragen te beantwoorden en om tot een conclusie te komen of er inderdaad knel- en aandachtspunten op het gebied van de buurtontsluiting en/of verkeersveiligheid zijn en welke eventuele knel- en aandachtspunten aan de gemeente meegegeven kunnen worden voor wat betreft het toekomstige schoolverkeer tijdens de haal- en brengmomenten. De resultaten daarvan zijn vastgelegd in deze notitie.

Voor de geconstateerde knel- en/of aandachtspunten zijn aanbevelingen opgesteld.

Beantwoording onderzoeksvragen

Op de hierna volgende pagina's worden de onderzoeksvragen per stuk beantwoord.

1. *Kunnen de Nijhoffstraat en De Mérodestraat de extra verkeersbewegingen (lees: extra intensiteit) als gevolg van het opheffen van de ontsluiting via de Kloosstraat aan?*

Om deze vraag te kunnen beantwoorden moet naar drie zaken gekeken worden: de etmaalintensiteiten van de wegen, de toegestane snelheid/wegfunctie en de weginrichting.

Etmaalintensiteiten

De gemeente heeft in de periode januari-februari 2022 een verkeersmeting laten uitvoeren op de Kloosstraat. De gemiddelde etmaalintensiteit van het gedeelte van de Kloosstraat dat afgesloten gaat worden bedraagt 905 motorvoertuigen per etmaal. Dit is voor een straat die een buurt ontsluit een betrekkelijk lage etmaalintensiteit.

Omdat de gemeente nog niet beschikte over een verkeersmeting in de Nijhoffstraat en De Mérodestraat zijn in juli 2023 aanvullende metingen uitgevoerd. Daarbij is ook de Kloosstraat weer geteld.

Kaartbeeld 1. Tellocaties met intensiteiten gemiddelde werkdag o.b.v. telling uit juli



Bron: Gemeente Zwijndrecht

In bovenstaand kaartbeeld staan, gebaseerd op de tellingen die in juli 2023 zijn gehouden, zowel de huidige intensiteiten op een gemiddelde werkdag als een eerste doorkijk naar de toekomstige intensiteiten op de Nijhoffstraat en De Mérodestraat voor in de situatie nadat de Kloosstraat wordt afgesloten.

Belangrijk om daarbij op te merken is dat de tellingen deels in de zomervakantie hebben plaatsgevonden. Dit heeft ertoe geleid dat de intensiteiten lager zijn dan op een reguliere gemiddelde werkdag buiten de vakantie. Zo laat de eerst genoemde telling op de Kloosstraat uit 2022 met 905 motorvoertuigen 10% meer verkeer zien dan de meting in juli 2023 met 822 motorvoertuigen. Maar daar staat tegenover dat in bovenstaande afbeelding bij de toekomstige intensiteiten de volledige hoeveelheid auto's die dagelijks via de Kloosstraat het gebied in en uit rijdt is toegerekend aan de Nijhoffstraat en De Merodestraat wat in werkelijkheid niet zal geschieden. Een deel zal namelijk via o.a. de

Verweystraat/Perkstraat via het parkeerterrein gaan rijden. Naar verwachting zullen de werkelijke toekomstige intensiteiten op de Nijhoffstraat en De Mérodestraat daarom in totaal maximaal ca. 10% hoger liggen dan de genoemde totalen in kaartbeeld 1. Dit zou neerkomen ca. 1.275 motorvoertuigen op de Nijhoffstraat en ca. 1.800 op De Mérodestraat. Deze aantallen zijn volledigheidshalve hieronder ook in kaartbeeld 2 weergegeven.

Kaartbeeld 2. Verwachte toekomstige intensiteiten gemiddelde werkdag



Bron: Gemeente Zwijndrecht

CROW-richtlijnen voor intensiteiten 30km-zone

Zowel de Kloosstraat als de Nijhoffstraat en De Mérodestraat maken onderdeel uit van een 30km-zone. In Nederland worden de verkeerskundige richtlijnen voor het gebruik en de inrichting van wegen en straten opgesteld door het CROW. Het CROW geeft aan dat voor straten in een 30km-zone voor de maximale verkeersintensiteit per etmaal de richtlijn van 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal aangehouden kan worden. De in kaartbeeld 2 weergegeven toekomstige verkeersintensiteit in de Nijhoffstraat en De Mérodestraat van respectievelijk 1.275 en 1.800 voertuigen per etmaal blijft ruimschoots onder de CROW-richtlijn van 5.000 tot 6.000.

Inrichting

Op de inrichting wordt nader ingegaan bij de beantwoording van onderzoeksvragen 2 en 3, maar kort samengevat geldt dat de inrichting van beide straten volstaat om de buurt op veilige wijze te ontsluiten nadat de Kloosstraat is afgesloten. Dit wordt bij de beantwoording van vraag 2 en 3 verder toegelicht.

Op basis van etmaalintensiteiten, de CROW-richtlijnen behorend bij een 30km-zone en de inrichting gesteld worden dat de Nijhoffstraat en De Mérodestraat de extra verkeersbewegingen als gevolg van het opheffen van de ontsluiting via de Kloosstraat aankunnen. Wel wordt het merkbaar drukker in beide straten.

2. ***Volstaat de inrichting van beide straten en de aansluiting op de Karel Doormanlaan om de buurt op veilige wijze te ontsluiten na afsluiting van de Kloosstraat?***
3. ***Zo niet, welke maatregelen zijn nodig om dit wel te bereiken?***

De Mérodestraat en Nijhoffstraat zijn beide ingericht als 30km-straat en hebben een breedte van respectievelijk 7 meter (gemeten t.h.v. huizenblok 1 t/m 15) en 6,10 meter (gemeten t.h.v. huizenblok 13 – 18). Op beide straten is sprake van langsparkeren. De Mérodestraat is breder van opzet vanwege het beperkte vrachtverkeer dat daar rijdt naar de winkels en andere voorzieningen op het Willem Ruysplein.

Voor beide wegen geldt dat ze voldoen aan de minimale wegbreedtes die het CROW als richtlijn opgeeft. Daarbij wordt gekeken of het mogelijk is om een tegemoetkomende fietser en een rijdende auto langs elkaar te laten rijden als er een ook een auto langs de kant van de rijbaan geparkeerd staat. Hieronder is dit aan de hand van de maatsegmenten van het CROW toegelicht.

Gebaseerd op geparkeerde personenauto voor reguliere woonstraat:

- | | |
|--|----------------|
| - Benodigde ruimte voor een rijdende fietsers: | 1,00m |
| - Benodigde ruimte voor een rijdende auto (30km/u incl. koersafwijking): | 2,40m |
| - Benodigde ruimte voor een geparkeerde auto | <u>2,00m +</u> |
| Totaal benodigde minimale breedte | 5,40m |

De Nijhoffstraat (zie foto op volgende pagina) voldoet met de breedte van 6,10m aan de minimaal benodigde wegbreedte.



Gebaseerd op een geparkeerde vrachtauto (tijdens laden/lossen) voor woonstraat waar met enige regelmaat ook tijdelijk een vrachtauto staat:

- | | |
|--|----------------|
| - Benodigde ruimte voor een rijdende fietsers: | 1,00m |
| - Benodigde ruimte voor een rijdende auto (30km/u incl. koersafwijking): | 2,40m |
| - Benodigde ruimte voor een geparkeerde vrachtauto | <u>3,00m +</u> |
| Totaal benodigde minimale breedte | 6,40m |

Ook De Mérodestraat (zie volgende foto) voldoet met de breedte van 7,00m aan de minimaal benodigde wegbreedte.



In het verlengde van voornoemde wordt aanvullend opgemerkt dat er situaties kunnen voordoen waarbij er in de woonstraten twee tegemoet komende auto's aankomen en waarbij de ene auto op de andere auto moet wachten om langs een geparkeerde auto of vrachtauto te rijden. In De Mérodestraat kan dat bijvoorbeeld voorkomen in de situatie dat er aan de ene zijde van de straat een personenauto geparkeerd staat en aan de andere zijde een vrachtauto staat te laden of te lossen en in de Nijhoffstraat staan ter hoogte van huizenblok 13 – 18 langsgeparkeerde auto's waardoor tegemoetkomende auto's op elkaar moeten wachten. Dit zijn gangbare situaties in woonstraten. Door de geringe verkeersintensiteiten en ruimtelijke mogelijkheden die er zijn om op elkaar te wachten kan dit zowel nu als in de toekomstige situatie nog steeds goed plaatsvinden.

Tijdens de schouwmomenten was er rond het meetpunt in Nijhoffstraat, waar auto's ter hoogte van de kruispunten op elkaar moeten wachten of tussen de geparkeerde auto's kunnen uitwijken, ruimte om dit te doen. Maar ook indien er tussen De Mérodestraat en Slauerhoffstraat over de hele lengte auto's geparkeerd zouden staan dan betreft het hier een betrekkelijk korte straatlengte waarbij er bijtijds genoeg zicht is op een eventuele tegemoetkomende auto waar dan op het kruispunt op gewacht kan worden.



Verder geldt dat de Nijhoffstraat op de andere straatdelen aan twee zijden parkeerstroken heeft waardoor twee auto's elkaar daar zondermeer kunnen passeren, zie foto op volgende pagina.



Overigens kan de wijk ook uitgereden worden via bijvoorbeeld de Slauerhoffstraat en Gossaertstraat. Een automobilist kan hierdoor, op het moment dat er op de Nijhoffstraat ter hoogte van huizenblok 13 – 18 een tegemoetkomende auto aankomt, er ook voor kiezen om naar rechts de Slauerhoffstraat in te rijden.

Tot slot geldt dat de poortconstructie van de 30km-zone op de aansluiting van De Mérodestraat en Karel Doormanlaan (zie volgende foto) ook voldoet aan de geldende CROW-richtlijnen.



Voor wat betreft de beantwoording van vraag 2 en 3 geldt dat de inrichting van beide straten en de aansluiting op de Karel Doormanlaan geschikt zijn om de buurt op veilige wijze te ontsluiten na afsluiting van de Kloosstraat. Er hoeven geen inrichtingsmaatregelen getroffen te worden.

Wel geldt dat er in de Nijhoffstraat ter hoogte van het huizenblok 13 – 18 een speeltuin ligt, zie foto onder. Als er in de huidige situatie bij de gemeente geen meldingen bekend zijn van onveilige verkeerssituaties dan zal ook het extra verkeer daar geen directe aanleiding toe vormen en kan de situatie in de nieuwe situatie zo blijven. Mochten er wel meldingen bekend zijn of in de nieuwe situatie toch meldingen komen dan kan overwogen worden over beperkte lengte een fysieke scheiding in de vorm van een hekwerk aan te brengen opdat kinderen tijdens hun spel niet zo maar achter bijvoorbeeld hun bal de straat op kunnen rennen.



4. Er bestaat een kans dat een deel van het verkeer dat de buurt in en uit wil rijden dit probeert te doen via het parkeerterrein tegen over de Lidl en Action. Is dat bezwaarlijk en zijn hier eventueel maatregelen tegen te nemen?

Dit gebeurt in de huidige situatie gedeeltelijk al en dan vooral op de momenten dat het niet druk is op het parkeerterrein. Op de drukere momenten is de kans op extra tijdsverlies aanwezig doordat er auto's in- en uitparkeren en er soms ook sprake is van automobilisten die wachten totdat iemand die aan het inladen is daar klaar mee is en vertrekt.

De verwachting is dat een deel van de automobilisten op de rustige momenten via het parkeerterrein zal blijven rijden. Dit is alleen te voorkomen door het parkeerterrein en de Verweystraat en Perkstraat om te vormen tot doodlopende straten. Dit zou op de in onderstaande afbeelding aangegeven rode locaties kunnen. Nadeel hiervan is wel dat het parkeerterrein dan de overloop naar de parkeerplaatsen in de Verweystraat en Perkstraat verliest waar op de drukere winkelmomenten nu wel geparkeerd wordt door de bezoekers van de Lidl en Action.



Bron: Google Maps

Omdat het op voorhand ons inziens niet bezwaarlijk is als op de rustige momenten een deel van de bewoners via het parkeerterrein de buurt uit rijdt en omdat, zoals zojuist

beschreven, de overloop van het parkeerterrein opgeheven zou worden bij een eventuele afsluiting adviseren wij om de doorgang vooralsnog niet af te sluiten maar in de periode na realisatie van de nieuwbouw wel te monitoren. Mochten er dan toch een vorm van hinder of overlast op het parkeerterrein of de aansluiting op de Karel Doormanlaan ontstaan dan kan er op dat moment verder gekeken worden of er toch tot een afsluiting overgegaan moet worden.

5. Welke eventuele verkeerskundige knel- en aandachtspunten ten aanzien van de komst van het nieuwe schoolgebouw zijn SOAB WURX tijdens de uitgevoerde schouwmomenten rond de nieuwbouwlocatie opgevallen?

De volgende knel- en aandachtspunten zijn geconstateerd:

1^e aandachtspunt

De bestaande schoolzone dient tot voorbij het kruispunt met Surinamestraat verlengd te worden. In onderstaande foto is te zien dat de huidige schoolzone ter hoogte van de Action begint. In de nieuwe situatie wordt geadviseerd deze te laten beginnen ter hoogte van de Van Deysselstraat, zie rode aanduiding in de luchtfoto. Hierdoor komt het gehele kruispunt met de Surinamestraat en de aansluiting naar het parkeerterrein inclusief de oversteken op dit kruispunt in de schoolzone te liggen.





Bron: Google Maps

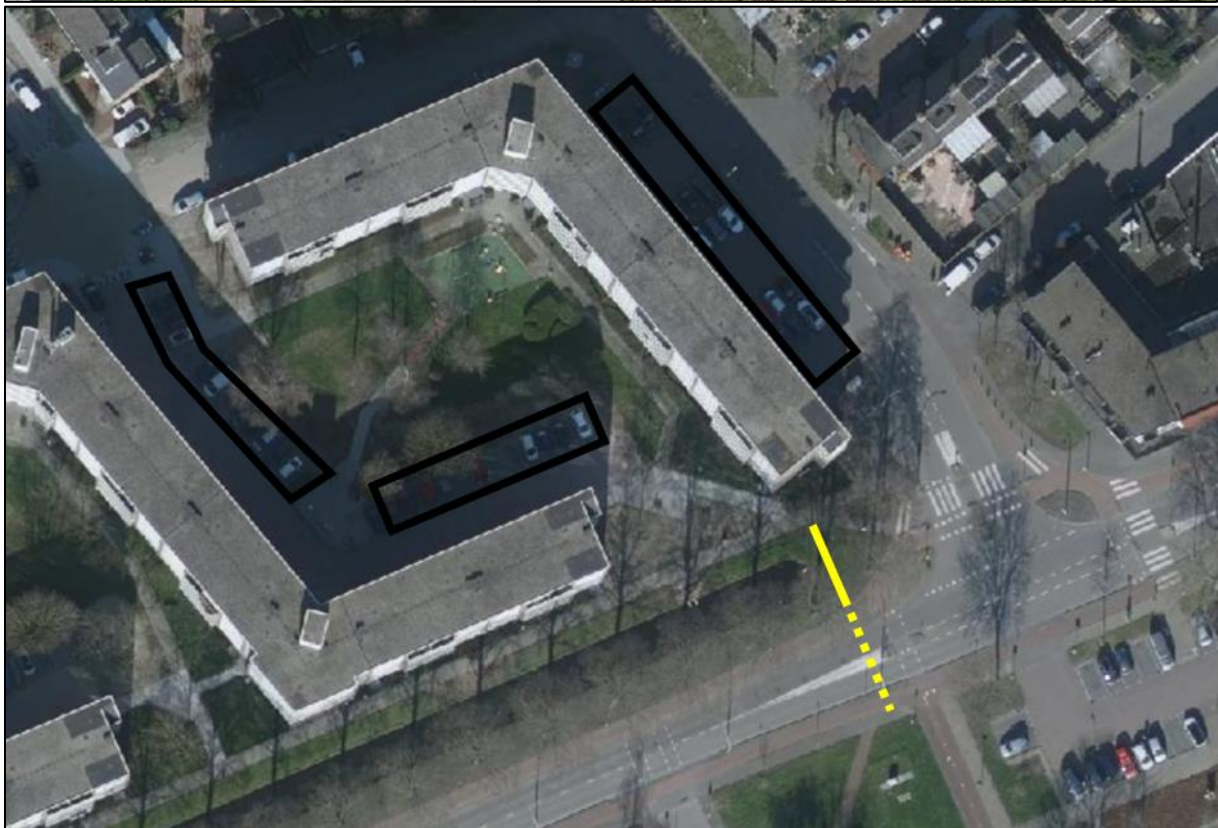
2^e aandachtspunt

De westelijke oversteek op het kruispunt Karel Doormanlaan/Surinamestraat bestaat in de huidige situatie alleen uit een fietsoversteek, zie foto onder. Geadviseerd wordt om daar een voetgangersoversteek naast te realiseren en dan ook meteen het voetpad tussen deze oversteek en het voetpad naar het parkeerterrein bij het Kapitein Luidingaflat te realiseren, zie foto en kaartbeeld op de volgende pagina.



Zoals in de foto op de volgende pagina te zien is leidt het huidige voetpad vanaf het parkeerterrein bij de flats rechtstreeks naar de oversteek over de Surinamestraat richting de Action en de Lidl en is de in de foto hierboven met rood aangeduide looplijn momenteel niet aanwezig op de oversteeklocatie. Als dit niet aangepast zou worden dan gaan de kinderen en

hun ouders & verzorgers via het fietspad en de fietsoversteek de kortste route naar de school kiezen.



Bron: PdokViewer.nl

De doorgetrokken gele streep geeft de ontbrekende loopverbinding aan tussen de nieuwbouwschool en de voetgangersdoorsteek langs het parkeerterrein bij het Kapitein Luidingaflat. De gele stippellijn duidt de ontbrekende voetgangersoversteek aan waarvan het gewenst is deze te realiseren naast de bestaande fietsoversteek.

3^e Aandachtspunt

De ontsluiting van het parkeerterrein ter hoogte van de T-splitsing met de Karel Doormanlaan en de Surinamestraat is niet ideaal in de verkeersafwikkeling. Dat geldt ook voor de oversteekbaarheid van dit kruispunt voor schoolkinderen. Het is momenteel (zeker tijdens de schoolspits) een wat hectisch ogend punt.

Door het op termijn wegvallen van de doorgaande verbinding naar de brug richting Dordrecht (e.e.a. als onderdeel van de ontwikkeling van Het Stationskwartier) komt er minder verkeer te rijden. Daarbij komt het ongewenste doorgaande verkeer van en naar Dordrecht, dat zeker op momenten dat er files zijn en/of de tunnel op de A16 is afgesloten aanwezig is, ook te vervallen. Dat is een positieve ontwikkeling. Als onderdeel van deze ingreep verdient het een aanbeveling het kruispunt van de Karel Doormanlaan en de Surinamestraat her in te richten en vooral in oppervlak te verkleinen. Ook verdient het een aanbeveling om op de Surinamestraat conform het gemeentelijke mobiliteitsplan een snelheidsverlaging tot 30km/uur door te voeren en de straat daar ook op in te richten zodat de situatie voor de fietsers op deze verbinding verbeterd kan worden. De huidige chicanes leiden tot een voor fietsers onaantrekkelijk en tegelijkertijd risicovolle route, zie foto op volgende pagina.

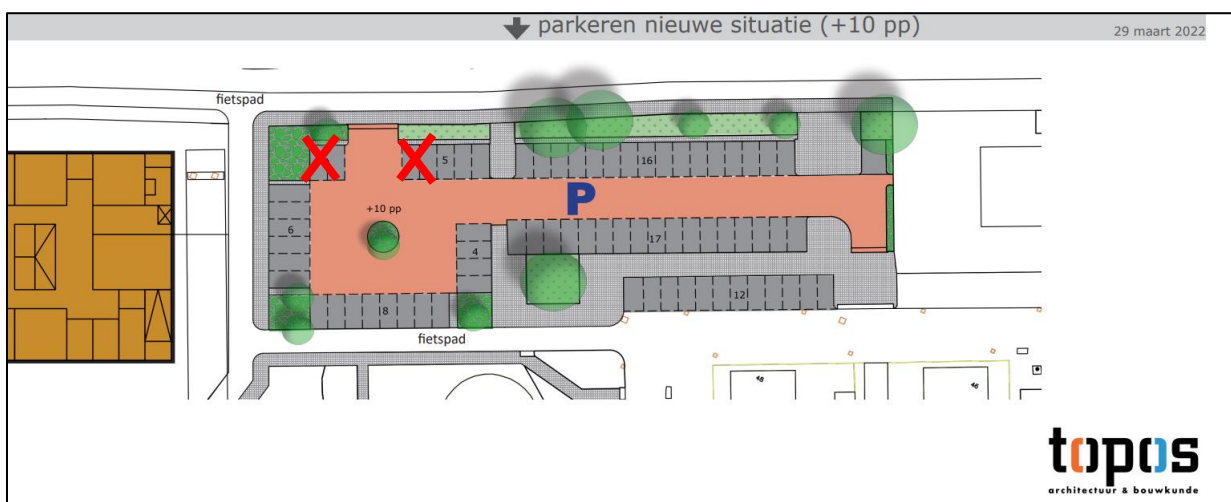
Ook kan er dan gekeken worden hoe het laden & lossen een officiële plek kan krijgen. Dit geschiedt momenteel (deels) op de rijbaan, zie foto's op volgende pagina.





De ontsluiting van het parkeerterrein valt door alle ruimtelijke beperkingen niet te verleggen naar een betere plek op de Karel Doormanlaan. Omdat op drukke momenten er momenteel wachtrijen op het parkeerterrein ontstaan met terugslag tot op de Karel Doormanlaan zelf en deze wachtrijen de vrije doorgang op laan belemmeren wordt geadviseerd om terughoudend te zijn met de uitbreiding van de parkeerplaatsen vlakbij de aansluiting van het parkeerterrein op de Karel Doormanlaan. Het is belangrijker extra manoeuvre ruimte te realiseren aan het begin van het parkeerterrein zoals Topos in de nieuwe situatie voor het parkeren heeft opgenomen, zie volgende pagina.

De in die afbeelding weggestreepte parkeerplaatsen dienen omgevormd te worden tot groen zodat er geen parkeerbewegingen direct naast de in-/uitgang gaan plaatsvinden en daardoor wachtrijen op de laan veroorzaken met chaotische en verkeersonveilige verkeerssituaties voor de kinderen en andere verkeersdeelnemers tot gevolg.



4^e Aandachtspunt

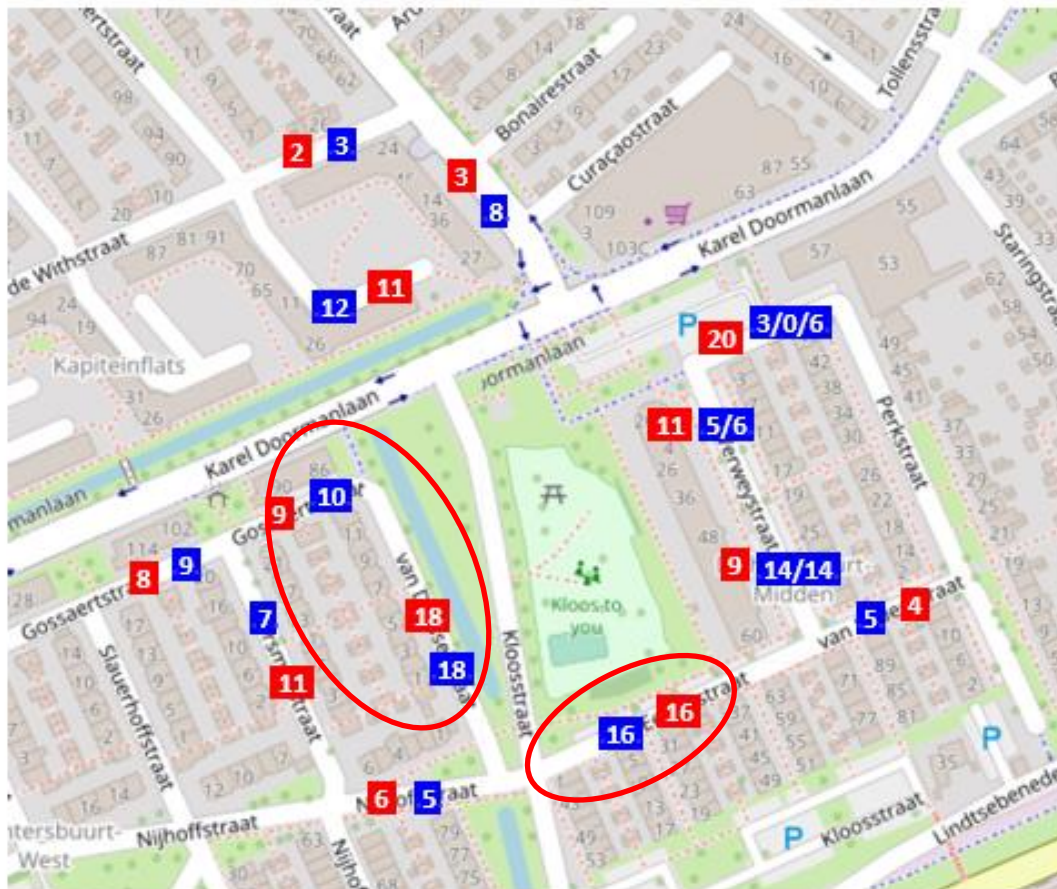
Geadviseerd wordt het parkeren voor halen & brengen van de schoolkinderen niet te laten plaatsvinden op parkeerterrein Lidl & Action. Daar is in de ochtendspits wel parkeerruimte maar tijdens de middagschouw was er vrijwel geen ruimte beschikbaar. Ook het bij realiseren van enkele parkeerplaatsen gaat dat niet oplossen omdat die parkeerplaatsen weer gebruikt zullen gaan worden door de winkelbezoekers.

Geadviseerd wordt om de bestaande vrije parkeercapaciteit in de straten om het huidige parkje te benutten voor het parkeren door de ouders en verzorgers. Op de volgende pagina's zijn afbeeldingen opgenomen met de vrije parkeerplaatsen die er tijdens onze schouwmomenten nog waren.

Door het slim inrichten van het schoolplein en de toegangen tot het schoolplein slim te projecteren kan gestuurd worden in het parkeergedrag van de ouders en verzorgers. Geadviseerd worden e.e.a. zo in te richten dat ouders & verzorgers gestimuleerd worden om te parkeren in de Van Deysselstraat en/of Van Eedenstraat. Deze zijn in de afbeelding op de volgende pagina omcirkeld.

De gemeente Zwijndrecht hanteert bij de inrichtingen van schoolomgevingen het STOMP-principe. Bij het STOMP-ontwerpprincipe staat de auto niet langer centraal bij de inrichting van de ruimte, maar gaan we eerst uit van de voetganger (Stappen) en vervolgens de fietser (Trappen), OV en MaaS. Als laatste wordt de privé-auto meegenomen in de inrichting. Voornoemde voorstel om het parkeren voor de ouders en verzorgers niet op het parkeerterrein tegenover de Action en Lidl plaats te laten vinden maar aan de andere zijde van de school in de Van Deysselstraat en/of Van Eedenstraat past bij dit principe omdat de automobilisten via een korte omrijdbeweging pas bij de parkeerplaatsen kunnen komen.

Lege parkeervakken rondom nieuwbouwlocatie Kloosstraat Zwijndrecht



Legenda

 Lege vakken woensdagmiddag
12.30 – 14.00 uur

 Lege vakken dinsdagochtend ca. 8.30 uur

6. *Aanvullend heeft de gemeente SOAB WURX ook verzocht de toekomstige schoolroutes te schouwen en te beoordelen of er belangrijke knel- of aandachtspunten op deze routes zijn.*

De uitkomsten van de schouw en de opgestelde aanbevelingen zijn verwerkt in bijlage 1.