



GRENS PAAL12

grensverleggende infraplanners

Ontwikkeling school
de Schatgraver
Gemeente Landgraaf

Aan	Gemeente Landgraaf
Project	Schoolomgeving De Schatgraver
Datum	31 maart 2025
Uw kenmerk	
Ons kenmerk	24-0502-01
Onderwerp	
Contactpersoon	Marc Delaet
Vrijgegeven door	Ing. Maurice Houba
Bijlagen	
Versie	Definitief
© Grenspaal12	Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. drukwerk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Grenspaal12, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.



Inhoud

Inhoud.....	3
1 Inleiding.....	5
1.1 Situatieschets: centraliseren twee schoolgebouwen	5
1.2 Werkgroep Verkeer en Parkeren	6
1.3 Problematiek: buurtbewoners verwachten verkeerschaos en overlast	6
2 Bevindingen schoolomgeving.....	8
2.1 Parkeercapaciteit: 103 openbare parkeerplaatsen	8
2.2 Parkeerdrukonderzoeken	9
2.2.1 Meting 1: dinsdag 25 juni 2025	9
2.2.2 Meting 2: donderdag 29 augustus 2024.....	10
2.2.3 Meting 3: dinsdag 18 februari 2025.....	12
2.2.4 Meting 4: woensdag 19 februari 2025	16
2.3 Deelconclusie parkeerdrukonderzoeken: schooltijden bepalen de druk.....	20
3 Reistijd naar school: 87% van de kinderen woont op fietsafstand	22
4 Bevindingen werkgroepen	25
4.1 Sessie 1: 25 juni 2024	25
4.2 Sessie 2: 24 september 2024	26
4.3 Sessie 3: 15 oktober 2024.....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
4.4 Algemene conclusies na werksessies.....	29
5 Circulatie scenario's schoolomgeving.....	31
5.1 Scenario-opbouw.....	31
5.2 Weerhouden scenario 1: omdraaien rijrichting Pater Schattenstraat	32
5.3 Weerhouden scenario 2: scenario 1 + omdraaien rijrichting Veldiusstraat.....	33
5.4 Advies: inzetten op gedrag.....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
Conclusie	34
Aanbevelingen.....	36



1 Inleiding

1 Inleiding

1.1 Situatieschets: centraliseren twee schoolgebouwen

Sinds 2015 is Basisschool De Schatgraver gevestigd aan de Pastoor Schattensstraat te Landgraaf. Tegen eerdere verwachtingen in bleek in de regio geen sprake te zijn van krimp, maar juist van groei. Dit leidde binnen enkele jaren na de opening ertoe dat de school te klein was voor het aantal leerlingen.

Hierop werd besloten om onderbouw (groepen 1 t/m 6) en bovenbouw (groepen 7 en 8) te splitsen. De bovenbouw is sindsdien ondergebracht aan de dependance aan de Graaf Johan Frederikstraat. Deze dependance is ongeveer 1 kilometer verwijderd van de hoofdlocatie.

De huidige situatie, waarin de circa 450 leerlingen verdeeld zijn over twee gebouwen, bemoeilijkt de realisatie van een optimale structuur en samenwerking voor een Brede School en het project Gezonde Basisschool van de Toekomst.

Het streven is om alle groepen op één locatie te centraliseren door de huidige locatie aan de Pastoor Schattensstraat uit te breiden. Dit plan is goedgekeurd door de gemeente Landgraaf.



Figuur 1: schets nieuw schoolgebouw, website De Schatgraver

1.2 Werkgroep Verkeer en Parkeren

De buurtbewoners zijn via de werkgroep Verkeer en Parkeren betrokken bij de realisatie van de nieuwbouw van de school. Naast de buurtbewoners zijn ook BS De Schatgraver, Flow Kinderopvang en de gemeente Landgraaf onderdeel van deze werkgroep. Middels enkele gezamenlijke overleggen is getracht om de problematieken bij de buurtbewoners objectief te kaderen en om in gesprek te gaan met de school en kinderopvang enerzijds, en met de gemeente Landgraaf anderzijds.

Dit document omvat een samenvatting van de fysieke bijeenkomsten, objectieve parkeer- en verkeersstellingen en voorgestelde oplossingsrichtingen.

1.3 Problematiek: buurtbewoners verwachten verkeerschaos en overlast

Veel buurtbewoners hebben zich uitgesproken tegen de uitbreiding van de school. Ze verwachten extra parkeer- en verkeersdruk in hun wijk. In het verleden is hen beloofd dat de bouw van de school geen extra verkeersoverlast zou veroorzaken. Door de fusie/nieuwbouw zullen naar verwachting 120 extra kinderen zich 's morgens en 's avonds verplaatsen van en naar de school aan de Pastoor Schattenstraat.

De buurtbewoners wensen in samenspraak met de gemeente een oplossing te vinden om de door hun verwachte overlast tot een minimum te beperken.

Als studie bureau willen we:

- ✕ De verwachte extra verkeersstromen op een objectieve manier in kaart brengen.
- ✕ Daarnaast analyseren we de huidige parkeerdruk en vergelijken we die met de verwachte parkeerdruk in de toekomst.
- ✕ Tot slot onderzoeken we op welke manier de school in de toekomst optimaal bereikbaar kan worden gemaakt voor voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer.

We brengen de huidige verkeersafwikkeling in kaart en bekijken welke aanpassingen nodig zijn om de bereikbaarheid van de school en de omliggende omgeving te verbeteren.



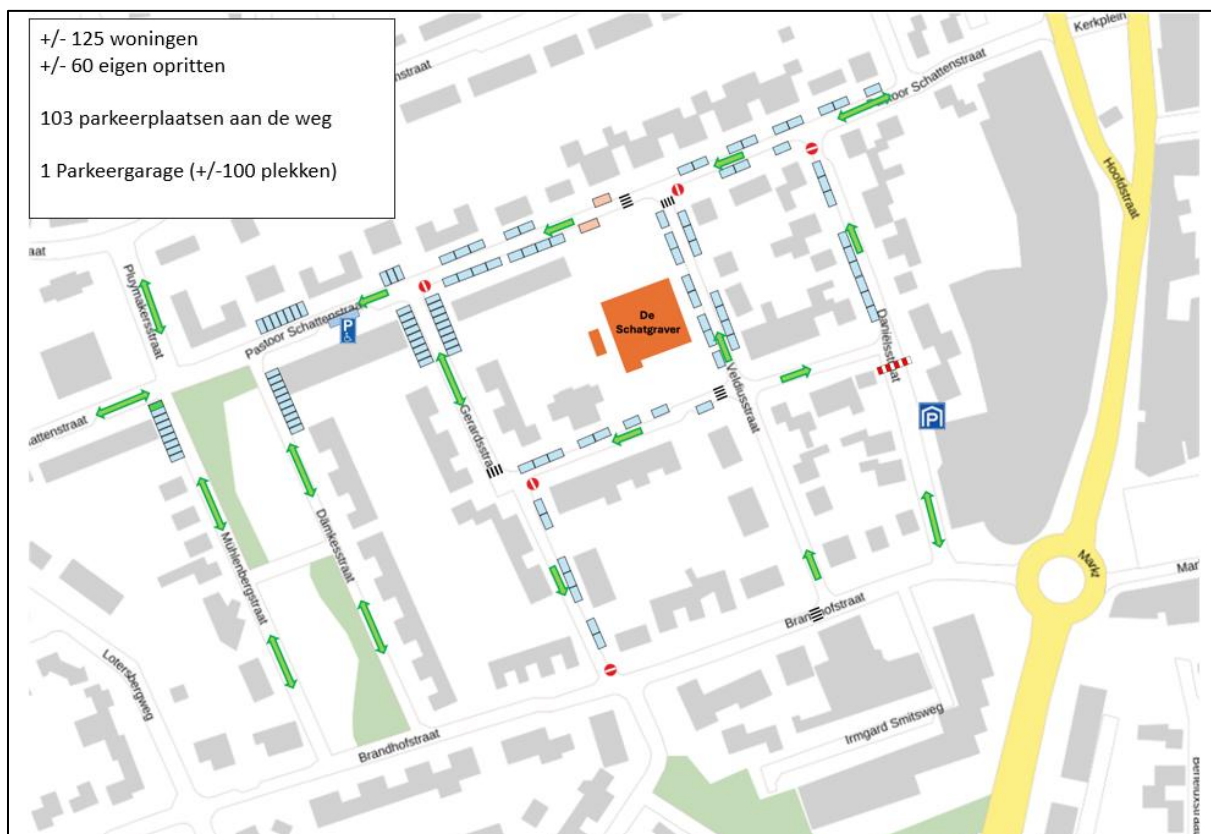
2 Bevindingen

2 Bevindingen schoolomgeving

2.1 Parkeercapaciteit: 103 openbare parkeerplaatsen

De school wordt ontsloten door vier straten, te weten de Pastoor Schattenstraat, de Veldiusstraat, de Keulersstraat en de Gerardsstraat. Om de parkeerdruk in de omgeving goed in beeld te krijgen, is beslist om de parkeerdruk ook te meten in (delen) van de Daniëlstraat, de Dämkesstraat, de Pluymakersstraat en de Mühlenbergstraat.

Binnen deze zone liggen ongeveer 125 woningen. De woningen beschikken in totaal over plus minus 60 private inritten. Los van de private inritten zijn 103 openbare parkeerplaatsen beschikbaar. Daarnaast zijn nog een 100-tal parkeerplaatsen beschikbaar in de ondergrondse parkeergarage. Deze parkeergarage is te bereiken via de zuidzijde van de Daniëlstraat.



Figuur 2: parkeercapaciteit omgeving De Schatgraver

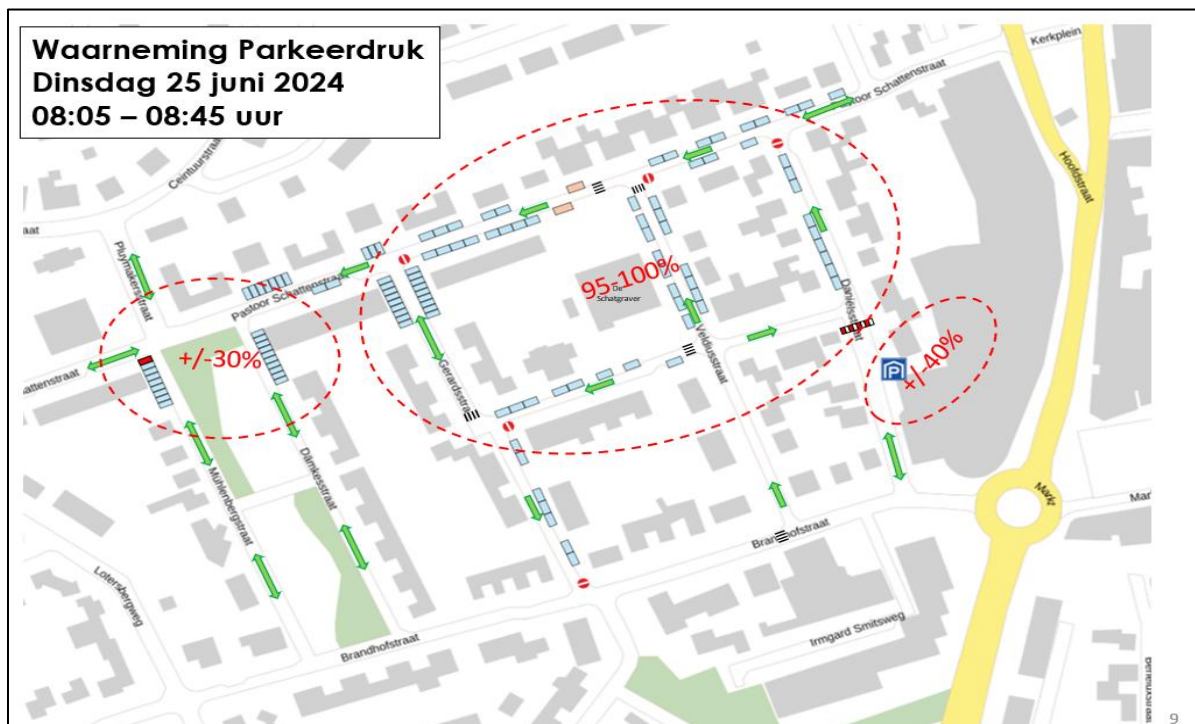
2.2 Parkeerdrukonderzoeken

Parkeeronderzoeken op verschillende meetmomenten moeten de parkeerdruk rond de school in kaart brengen en inzicht geven in de parkeerdruk rondom de school. In totaal is op 4 data de parkeerdruk inzichtelijk gemaakt. Op de eerste twee meetmomenten is de parkeerdruk visueel geschouwd, waarmee een gevoel van parkeerdruk is waargenomen. Om dit te staven is in februari 2025 een volledige telling gedaan waarbij de parkeerdruk per parkeerplaats in beeld is gebracht. Zodoende is op vier dagen de parkeerdruk, in meer of mindere mate, gekend verspreid over 9 momenten:

- × Dinsdag 25 juni 2024 tussen 08u05 en 08u45;
- × Donderdag 29 augustus 2024 rond 8u30 en tussen 11u15 en 11u40;
- × Dinsdag 18 februari 2025 rond 8u30, 11u30, 15u30 en 20u00;
- × Woensdag 19 februari 2025 rond 8u30, 11u30 en 15u30;

2.2.1 Meting 1: dinsdag 25 juni 2024

De parkeerdruk lijkt hoger te zijn in de straten die aansluiten op de schoolingangen. De parkeerplaatsen verder weg ,o.a. in de Pluymakersstraat, Mühlenbergstraat en Dämkesstraat zijn beduidend minder druk bezet.



Figuur 3: parkeercapaciteit schoolomgeving

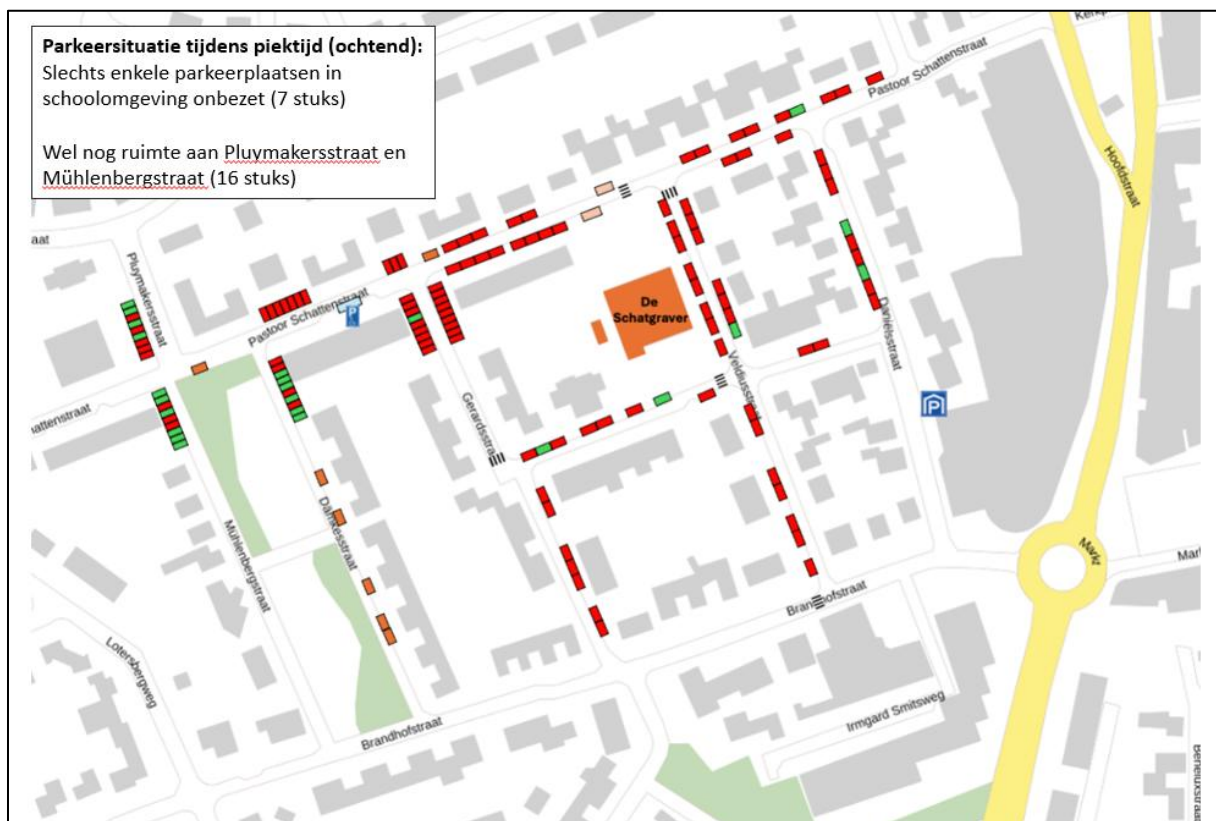
2.2.2 Meting 2: donderdag 29 augustus 2024

Ochtendmeting

Op donderdag 29 augustus 2024 heeft een telling plaatsgevonden rond 08u30, bij het begin van de schooltijd. Uit deze meting is gebleken dat de parkeerdruk bij de start van de school boven de drempelwaarde van 85% parkeerbezetting lag.

In de straten rondom de school zijn 7 vrije parkeerplaatsen geteld. Daarnaast zijn in de omgeving van de Dämkesstraat, de Mühlenbergstraat en de Pluymakersstraat eveneens 22 vrije parkeerplaatsen geteld.

In totaal waren 23 openbare parkeerplaatsen niet ingevuld. Dit komt neer op een parkeerdruk van net geen 78% in de schoolomgeving. Hierbij dient het onderscheid te worden gemaakt tussen de parkeerplaatsen nabij de school (bezetting >85%) , en de parkeerplaatsen op 100 meter van de school (bezetting <85%). Op wandelafstand zijn voldoende parkeerplaatsen beschikbaar.



Figuur 4: parkeerdrukmeting dinsdag 25 augustus 2024, 08u30

Op donderdag 29 augustus 2024 heeft een visuele telling plaatsgevonden rond 11u30. Uit deze meting is gebleken dat de parkeerdruk onder de drempelwaarde van 85% lag. In de straten rondom de school zijn 29 vrije parkeerplaatsen geteld. Daarnaast zijn in de omgeving van de Dämkesstraat, de Mühlenbergstraat en de Pluymakersstraat eveneens 22 vrije parkeerplaatsen geteld.

Parkeersituatie tijdens schooltijd (11:30 uur):
 Voldoende parkeerplekken in schoolomgeving
 onbezet (22 stuks)

Voldoende parkeerruimte aan Pluymmakersstraat
 en Mühlenbergstraat (22 stuks)

24-0502-02 Verkeerskundig onderzoek schoolomgeving De Schatgraver

2.2.3 Meting 3: dinsdag 18 februari 2025

Parkeerdruk rond 8u30

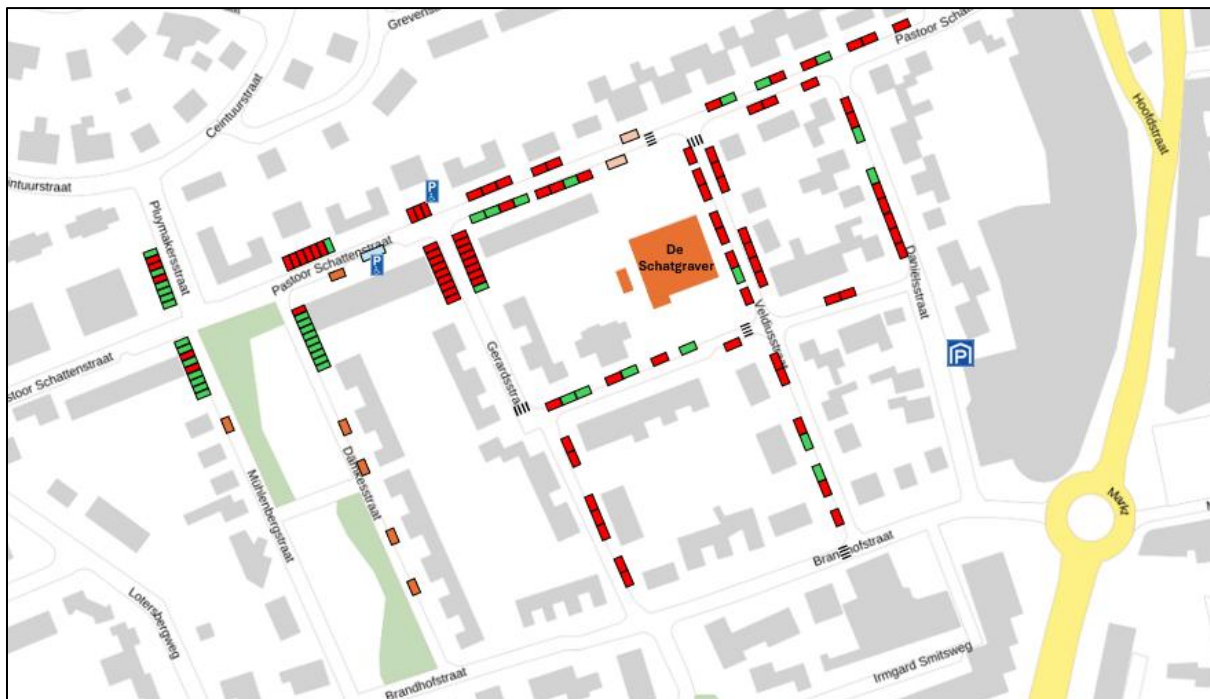
Uit de ochtendtelling blijkt dat de parkeerdruk rondom de school hoog is (bezettingsgraad > 95%). De haakse parkeerplaatsen aan de Dämkesstraat, Mühlenbergstraat en de Pluymakersstraat geven een lagere parkeerdruk weer. Hier zijn nog voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar. In de Dämkesstraat valt het op dat veel auto's langs de weg staan geparkeerd. Dit betreft geen gemerkte parkeervakken – echter het is wel toegestaan langs de verhoogde te parkeren (geen stop- of parkeerverboden).



Figuur 6: weergave parkeerdruk dinsdag 18 februari 2025 tussen 8u15 en 8u45

Parkeerdruk rond 11u30

De parkeerdruk is rond 11u30 afgenomen. In elke straat rond de school zijn voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar. De haakse parkeerplaatsen rond de Dämkesstraat, Mühlenbergstraat en Pluymakersstraat hebben een parkeerbezetting < 50%. Het valt op de dat haakse parkeerplaatsen aan de Gerardsstraat vrijwel allemaal bezet zijn.

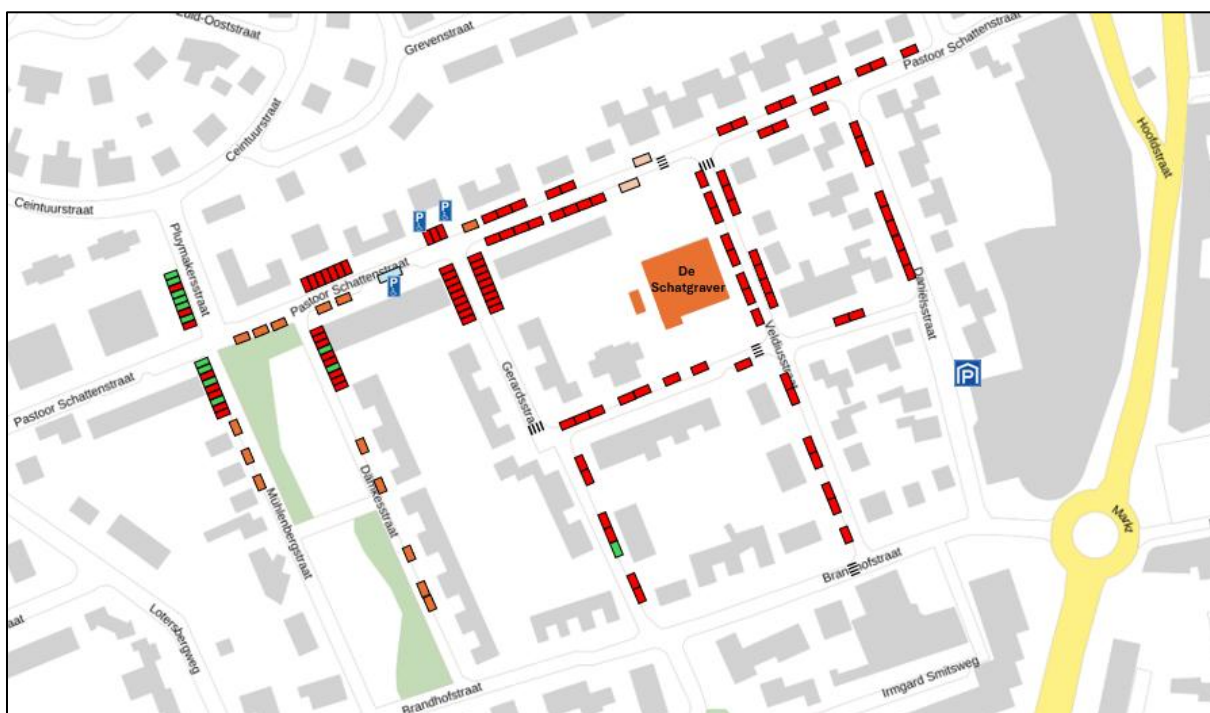


Figuur 7: weergave parkeerdruk dinsdag 18 februari 2025 tussen 11u15 en 11u45

Parkeerdruk rond 15u30

De parkeerdruk is rond 15u30 is opnieuw hoog en vergelijkbaar met de situatie in de ochtend. Alle parkeerplaatsen in de directe schoolomgeving zijn in gebruik. Tussen de Mühlenbergstraat en Gerardsstraat staan enkele auto's op de straat waar geen parkeerplaatsen zijn ingericht.

De haakse parkeerplaatsen op de Mühlenbergstraat en Pluymakersstraat kennen echter een parkeerbezetting < 50%.



Figuur 8: weergave parkeerdruk dinsdag 18 februari 2025 tussen 15u15 en 15u45

Parkeerdruk rond 20u00

Er wordt geen grote parkeerdruk vastgesteld rond 20u00. In elke straat zijn ruim voldoende vrije parkeerplaatsen. Uitzondering hierop zijn de parkeerplaatsen in de Gerardstraat tussen de Keulersstraat en de Brandhofstraat en de parkeerdruk in de Dämkesstraat.



Figuur 9: weergave parkeerdruk dinsdag 18 februari 2025 tussen 19u45 en 20u15

2.2.4 Meting 4: woensdag 19 februari 2025

Parkeerdruk rond 8u30

Bij het begin van de schooldag is, net als de dag ervoor, de parkeerdruk in de schoolomgeving hoog. De parkeerdruk ligt boven de 95 %. Alleen rond de Pluymakersstraat, Mühlenbergstraat en Dämkesstraat zijn nog een 15-tal vrij parkeerplaatsen te vinden.



Figuur 10: weergave parkeerdruk woensdag 19 februari 2025 tussen 8u15 en 8u45

Parkeerdruk rond 11u30

De parkeerdruk is vlak voor de middag weer genormaliseerd. Rondom de straten Pastoor Schattenstraat en de Gerardstraat blijft parkeerdruk wel hoog (>80%). Rond de Pluymakersstraat, Mühlenbergstraat en Dämkesstraat zijn een 20-tal vrij parkeerplaatsen te vinden.



Figuur 11: weergave parkeerdruk woensdag 19 februari 2025 tussen 11u15 en 11u45

Parkeerdruk rond 12u30

De parkeerdruk loopt rond de middagpauze weer hoog op. Alle parkeerplaatsen rond de schoolomgeving zijn bezet. Tussen de Mühlenbergstraat en de Gerardstraat staan 10 extra auto's op de Pastoor Schattenstraat geparkeerd.

Rond de Pluymakersstraat, Mühlenbergstraat en Dämkesstraat zijn een 25-tal vrije parkeerplaatsen te vinden. Verder valt het op dat ook in de Dämkesstraat een hoge parkeerdruk is vast te stellen. Vermoedelijk parkeren de bewoners voor hun eigen deur waardoor de haakse parkeerplaatsen leeg blijven.



Figuur 12: weergave parkeerdruk woensdag 19 februari 2025 tussen 11u15 en 11u45

Parkeerdruk rond 15u30

De parkeerdruk is op woensdagmiddag afgenomen, maar de parkeerdruk blijft ook nu aan de hoge kant. Het is opvallend dat alle haakse parkeerplaatsen in de Gerardsstraat volzet zijn.

Rond de Pluymakersstraat, Mühlenbergstraat en Dämkesstraat zijn een 20-tal vrij parkeerplaatsen te vinden. De parkeerdruk in de Dämkesstraat is verdwenen. Vermoedelijk zijn de bewoners gaan werken met hun auto, waardoor de parkeerdruk in de straat is afgenomen.



Figuur 13: weergave parkeerdruk woensdag 19 februari 2025 tussen 15u15 en 15u45

2.3 Conclusie parkeerdrukonderzoeken: schooltijden bepalen de druk

De tijdstippen van de parkeerdrukonderzoeken tonen een duidelijk verband aan tussen de parkeerdruk en de breng- en haalmomenten van de kinderen. Op deze momenten verhoogt de parkeerdruk aanzienlijk in de straten die grenzen aan de school. De haakse parkeerplaatsen rondom de Pluymakersstraat, de Dämkesstraat en de Mühlenbergstraat, op slechts 200 meter van de school, worden minder frequent gebruikt door de ouders en leerkrachten.

Verder besluiten we dat:

- ✕ De fluctuerende parkeerdruk gedurende de dag is eigen aan een schoolomgeving. We zien dit niet als een probleem. Kinderen worden ook met de auto gebracht en dat brengt eenmaal meer verkeer met zich mee.
- ✕ Hier en daar merken we een foutgeparkeerde auto op, maar deze zorgt niet substantieel voor overlast.
- ✕ Bewoners gaven tijdens overleggen aan dat wagens voor particuliere inritten parkeren. Tijdens de telrondes is dit niet specifiek opgevallen.
- ✕ Op de Mühlenbergstraat en de Dämkesstraat wordt geparkeerd langs de rijbaan. Deze parkeerplaatsen zijn niet vormgegeven met belijning. Het is wettelijk toegestaan om langs de verhoogde stoep te parkeren. Dit levert geen directe verkeersproblemen op; de rijbaan wordt hierdoor wel versmald maar de snelheid gaat hierdoor ook omlaag.
- ✕ Op de Pastoor Schattenstraat wordt ook tussen de Dämkesstraat en de Mühlenbergstraat langs de stoep geparkeerd. Ook dit levert geen verkeersproblemen of stremmingen op.



3 Scenario- ontwikkeling

3 Reistijd naar school: 87% van de kinderen woont op fietsafstand

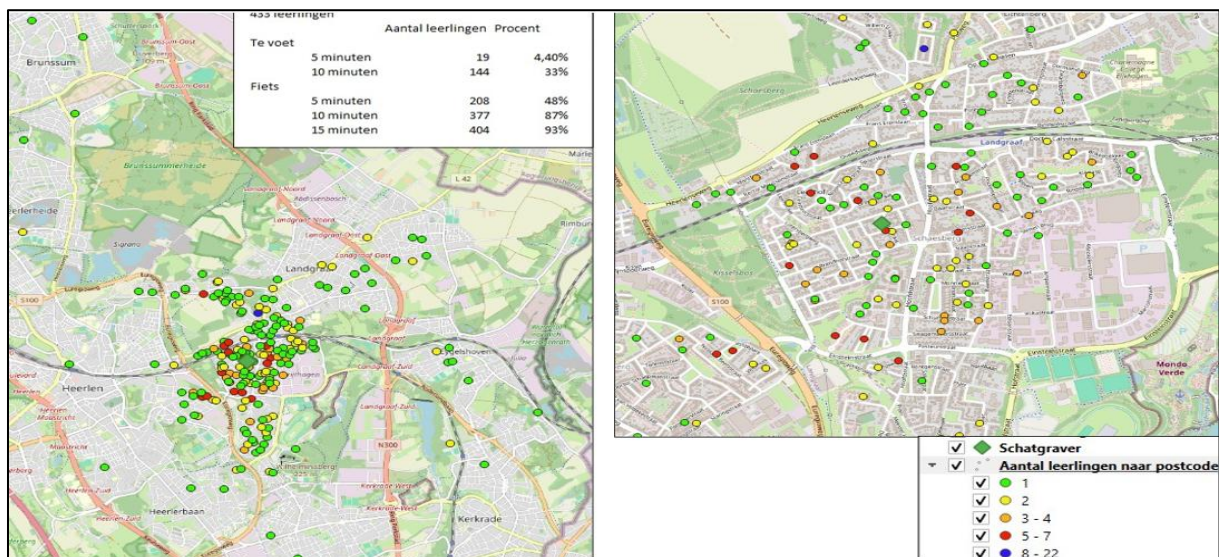
De reistijd van thuis naar school bepaald in grote mate het type vervoermiddel. Via een geanonimiseerde adressenlijst zijn alle woonadressen van de kinderen in beeld gebracht die toekomstig naar school op de locatie van de Schatgraver. In dit geval gaat het over een samenvoeging van de kinderen van beide locaties (hypothese). Deze analyse toont aan waar de kinderen wonen en wat de afstand is tot de school vanuit hun woning. Onderstaande analyse gaat uit van twee types verplaatsingen: lopen en fietsen.

Lopen naar school

Uit deze analyse blijkt dat 4,4% van de kinderen binnen een loopafstand van 5 minuten van de school woont. Bijna 1 op 3 leerlingen (33%) woont binnen 10 minuten lopen van de school.

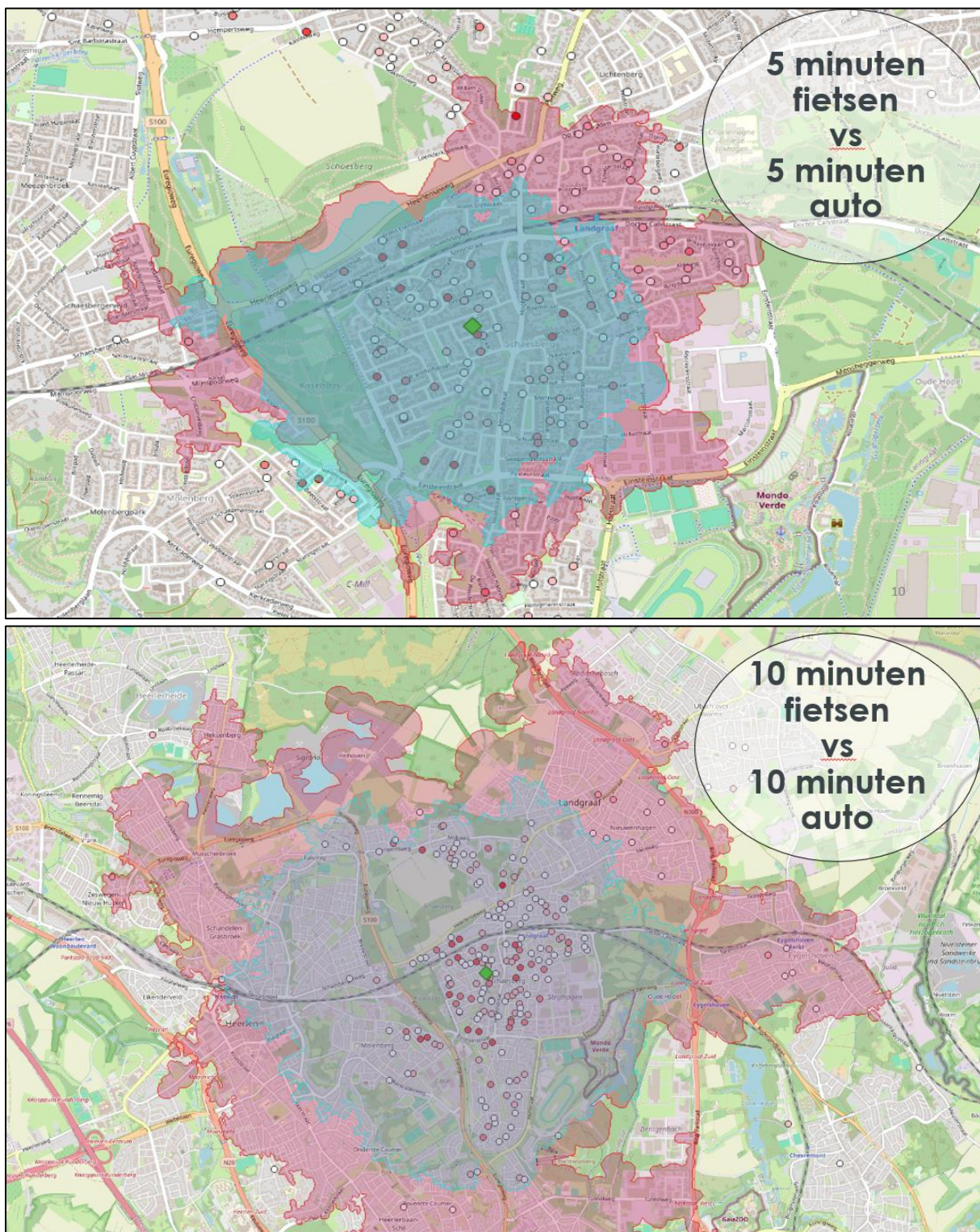
Fietsen naar school

Dezelfde oefening is gemaakt voor fietsen naar school. Bijna de helft van de kinderen woont op 5 minuten fietsen van de school. Op een afstand van 10 minuten fietsen woont 87% van de kinderen. Kijken we naar een afstand van 15 minuten fietsen, dan wordt 93% van de woonlocaties van de kinderen bereikt.



Figuur 14: woonlocatie kinderen/ouders

Vaak is het bij ouders onbekend hoelang ze effectief onderweg zijn naar school. Onderstaande figuren toont de vergelijking tussen de reistijd met de fiets en met de auto.



Figuur 15: reistijd fiets versus auto



4 Bevindingen werkgroep

4 Bevindingen werkgroep en bewonersbijeenkomst

In de loop van 2024 en 2025 hebben verschillende overlegmomenten plaatsgevonden met werkgroepen en bewoners. Onderstaande hoofdstukken verduidelijken de uitkomst van deze bijeenkomsten.

4.1 Sessie 1: 25 juni 2024

Onderstaande paragrafen geven een impressie van de eerste sessie met de buurtbewoners. Hierin werden de voornaamste zorgen en waarnemingen vanuit de buurt verzameld.

Input sessie 1:

- ✗ Er is geen **kiss & ride stook** aanwezig;
- ✗ Ouders parkeren geregeld op stoep, op stop/parkeerverboden (kruisen op weg) en zelfs op/voor inritten van bewoners;
- ✗ Ouders rijden veel rondjes rond school om parkeerplaats te vinden;
- ✗ Gedurende schooltijden (07:00 – 16:00 uur) zijn er **amper nog vrije parkeerplaatsen** te vinden in de directe omgeving van school
- ✗ Leerkrachten moeten gedurende een schooldag **regelmatig naar andere locaties** – verder weg parkeren dan onhandig
- ✗ De **parkeergarage bij de supermarkt** gaat pas om 07:00 uur open en is dus **geen optie** voor medewerkers BSO omdat zij om 07:00 aanwezig moeten zijn. En gedurende wintermaanden is de **looproute niet aantrekkelijk** voor medewerkers (te donker)
- ✗ Vanuit de Veldiusstraat moet men bij T-splitsing verplicht naar links afslaan. Als de **eenrichting** wordt **omgekeerd** en men rechtsaf in noordelijke richting Past. Schattenstraat zou inrijden zou men sneller naar de Hoofdstraat komen – dus minder verkeer verplicht door de wijk;
 - ✗ Sluit de wegen rondom school tijdens de schoolspits af.
 - ✗ Voor fietsers worden de straten rondom school als gevaarlijk ervaren.
- ✗ Men durft daarom kinderen niet met fiets naar school laten gaan. Reden voor deze ervaring zijn:
 - ✗ hard rijdende auto's,
 - ✗ auto's die stilstaan op rijbaan om kinderen uit te laten stappen/ophalen (openslaande deuren),
 - ✗ smalle rijbaan bij tegemoetkomende auto's (kinderen zijn nog niet allemaal even stabiel op de fiets);
- ✗ Tijdens schoolspits is het haast onmogelijk om vanuit de parkeergarage in de Danielsstraat de Brandhofstraat op te komen. Ouders rijden **allemaal via Brandhofstraat naar rotonde Hoofdstraat** die ook al niet goed doorstroomt;
- ✗ Door de uitbreiding wordt het **nog drukker en daarmee gevaarlijker** dan het al is en dat willen bewoners niet;
- ✗ Voorgesteld wordt om de **route voor fietsers te splitsen** zodat niet alles samenkomt op 1 plek.

4.2 Sessie 2: 24 september 2024

Onderstaande paragrafen zijn een weerslag van de tweede sessie met de werkgroep. In deze sessie werd in co-creatie toegewerkt naar een scenario-opbouw voor een gewijzigde verkeerscirculatie. De scenario's zitten in hoofdstuk 5 vervat.

Input sessie 2:

Reacties Oplossingsrichtingen:

- ✗ Geen schoolstraten! Bewoners moeten kunnen gaan werken!

Reacties Waarnemingen:

- ✗ De waarnemingen van de bewoners is anders, ze vrezen dat de toename van het aantal kinderen zal zorgen voor veel meer auto's tijdens de piekuren;
- ✗ De piek in de middag duurt veel langer dan in de ochtend;
- ✗ Volgens de bewoners (en ouders) wordt er te hard gereden op Pastoor Schattenstraat;
- ✗ Ook bij ouders die op tijd komen en ver af parkeren versus ouders die last minute komen zijn er frustraties.

Reacties Parkeren in de wijk:

- ✗ Met kouder en natter weer zijn er meer auto's dan tijdens schouwen zijn waargenomen; dus zijn er nog minder parkeerplaatsen vrij;
- ✗ Een uur op voorhand voor einde van de schooltijd wordt er al geparkeerd (vaak met draaiende motor / muziek);
- ✗ Mensen zijn niet eens met veronderstelling dat parkeerdruk niet significant gaat toenemen en vermoeden een grotere parkeerdruk, ook bij Dämkesstraat en Mühlenbergstraat
- ✗ Bewoners vinden dat de parkeerplaatsen praktisch altijd volstaan, ook die aan de parkeerruimte aan Pluymakersstraat en Mühlenbergstraat

Reacties Reistijden naar school:

- ✗ Aanwezigen hebben de indruk dat 75% met de fiets/ te voet niet klopt en dat er meer auto's zijn dan voorspeld.
- ✗ Aanwezigen denken dat er meer auto's dan 20 zullen bijkomen, zeker bij slecht weer.
- ✗ Veel kinderen die op korte afstand wonen worden toch met de auto gebracht.
- ✗ Alleen laatste groep denkt dat er minder auto's zullen zijn aangezien groep 7 en 8 voor +/- 90% met de fiets komt (hoewel men verwacht dat bij slecht weer dit percentage lager zal zijn)

Reacties Verder weg Parkeren:

- ✗ Idee: leerkrachten verwijzen naar de parkeergarage
- ✗ Langparkeren door niet-bewoners voor de school zorgt overlast voor de buurt en neemt kostbare parkeerplaatsen in beslag

Reacties Mogelijke scenario's:

- ✗ Fietsparkeerplaatsen voor ouders moeten voorzien worden.

Reactie scenario 1:

- ✗ Groep 2 & 3: knelpunt zal blijven bestaan bij Veldiusstraat en Past Schattenstraat!
- ✗ Fietsende kinderen zullen zich niet houden aan eenrichting die verplicht is voor fietsers

Reactie scenario 2:

- ✗ Knelpunt wordt verplaatst naar Keulerstraat en Veldiusstraat
- ✗ Veldiusstraat (noordelijke deel van deze straat zal enkel door bewoners gebruikt worden)
- ✗ Fietsers hebben geen ruimte om de auto's te passeren.

Reactie Advies GP12:

- ✗ Geen voorstander van kiss en ride voor de school, dit zou zorgen voor meer opstoppen en meer kinderen die naar de school worden gebracht omdat het ze makkelijker gemaakt worden.
- ✗ Mensen van de wijk rijden tegen de richting in om hun woning te bereiken.
- ✗ Deel van de ouders vertoont ook slecht gedrag en zet kinderen op de stoep af

Reacties Algemeen:

- ✗ Gerardstraat: 2-richtingsituatie is erg smal en dit zorgt voor conflicten
- ✗ Ook Dämkesstraat is erg smal
- ✗ Brandhofstraat: zebrapad voelt onveilig door het snel weggrijden door ouders. Mogelijke oplossing: zebrapad beter zichtbaar maken en verkeersbrigadiers inzetten, extra verlichting, helderder zebrapad!

Reacties Plenaire sessie:

- ✗ Meer handhaving gewenst: geen mogelijkheid tot handhaving op alle momenten. Handhaving zal structureel worden ingepland over de 9 scholen in landgraaf. Handhaving alleen is ook niet de oplossing, gedrag is even belangrijke component. "Handhaving spreiden en op onregelmatige tijdstippen inzetten". Aanwezigen vinden dat er te weinig handhaving is.
- ✗ Monitoren van meldingen over overlast: met meldingen wordt nu al aan de slag gegaan en niet gewacht tot er de nieuwe situatie is.
- ✗ Parkeerruimte: Hoe gaan we die inrichten? Er is geen ruimte om extra parkeerplaatsen te voorzien. Het is een en-en-en verhaal. Handhaving, gedrag ouders, gedrag leerkrachten en kleine infrastructuur aanpassingen of eenrichting. Reactie: leerkrachten parkeren niet in de parkeergarage. Bewonersvergunningen een idee? Dan verplaatst het probleem zich naar de rand van deze parkeerregulatie. => bespreken in de werkgroep
- ✗ Waarnemingen over verkeer: gebeuren er nieuwe waarnemingen? reactie van wethouder: ja er komen extra parkeerdrukmetingen

-
- × Sommige ouders en grootouders wachten soms een uur voordat de school gedaan is om hun (klein)kinderen op te halen. Gesprek aangaan om dit te voorkomen maar moeilijk om te verplichten: probeer het verhaal over te brengen die hier niet aanwezig zijn en pas heel laat aankomen en zich net voor de school parkeren, al dan niet fout.

4.3 Sessie 3: 15 oktober 2024 (bewonersbijeenkomst)

Op 15 oktober heeft een bewonersbijeenkomst plaatsgevonden waarbij onderstaande zorgen zijn geuit vanuit de omwonenden:

Geuite zorgen door bewoners/omgeving:

- × Parkeren/stoppen op stoep, stop/parkeerverboden en zelfs op/voor inritten van bewoners;
- × Door de uitbreiding wordt het nog drukker (en gevaarlijker);
- × Ouders stoppen met auto op rijbaan – vaak direct voor (en op!) zebrapad;
- × Ouders rijden rondjes rond school om parkeerplaats te vinden;
- × Gedurende schooltijden (07:00 – 16:00 uur) zijn er amper nog vrije parkeerplaatsen te vinden in de directe omgeving van de school;
- × Voor fietsers worden de straten rondom school als gevaarlijk ervaren;

Oplossingsrichtingen door bewoners/omgeving:

- × Eenrichting in Past. Schattenstraat omkeren (kortste weg uit de wijk);
- × Pas wegen rondom school aan (meer ruimte);
- × Realiseer Kiss & Ride stroken;
- × Sluit de wegen rondom school tijdens de schoolspits af (schoolstraat);
- × Maak omgeving autoluw;
- × Splits route voor fietsers zodat niet alles samenkomt op 1 plek

4.4 Samenvattende conclusies na werksessies en bewonersbijeenkomst

- ✗ Het creëren van meer parkeerruimte is niet haalbaar. Eventuele aanpassingen op basis van scenario 2 zouden hiermee ook conflicteren: opofferen parkeerruimte voor bredere straten is niet wenselijk (bewoners).
- ✗ Door een uitbreiding van het leerlingenaantal op locatie Schattenstraat is er inderdaad een toename van verkeer (gemotoriseerd alsook langzaam verkeer) te verwachten. Fysieke aanpassingen aan de infrastructuur zullen geen soelaas bieden – de inrichting van de openbare ruimte is in lijn met aanbevelingen voor een Veilige Schoolomgevingen. Meer beperkingen in de zin van parkeerverboden d.m.v. fysieke afzettingen en/of het verbreden van wegen zullen eerder averechts werken.

Indien mogelijk zou een alternatieve verkeersafwikkeling (minder auto's door de wijk!) en het zoveel mogelijk scheiden van auto's en fietsers kunnen resulteren in een (gevoeld) veiligere schoolomgeving.

- ✗ De meeste zorgen en irritaties worden opgewekt door het gedrag van bestuurders van auto's. (Langdurig) Blokkeren van beschikbare parkeerruimte en op/inritten, draaiende motoren, op de stoep parkeren, te hoge snelheid, agressief gedrag, etc. zijn zaken die veelvuldig worden aangehaald.
- ✗ Een bewustwordingsprogramma voor ouders en leerkrachten zou hier positief aan kunnen bijdragen. Gezien de gemiddelde reistijden per fiets (85% < 10 minuten) zou er op ingezet kunnen worden om ouders uit de auto en op de fiets te krijgen.
- ✗ Met duidelijke regelgeving en het aanpassen van faciliteiten (aanpassen openingstijden parkeergarage + looproute) zouden ook leerkrachten kunnen bijdragen aan een verlaging van de parkeerdruk



5 Circulatie scenario's schoolomgeving

5 Circulatie scenario's schoolomgeving

In het verleden heeft de gemeente Landgraaf getracht om de schoolomgeving verkeersveilig in te richten. Hiervoor heeft ze een eenrichtingsstructuur ingevoerd in de straten rondom de school. Daarbij is onder andere het wegprofiel versmald, waardoor meer ruimte ontstond om te parkeren op openbaar domein.

5.1 Scenario-opbouw

Uit de parkeer- en verkeerschouwen in de omgeving is gebleken dat de Pastoor Schattenstraat veel doorgaand verkeer telt. Dit verkeer passeert telkens de schoolpoort. Bovendien moet al het verkeer dat uit de Veldiusstraat komt, verplicht links afslaan, waardoor dit verkeer wordt toegevoegd aan het verkeer dat de wijk inrijdt. Hierdoor ontstaat een bottleneck op dit kruispunt tijdens het begin- en einde van de schooltijd.



Figuur 16: huidige verkeersafwikkeling

Om de doorstroming van de wijk en bij de school te kunnen blijven garanderen is gekozen om enkele toekomstscenario's uit te werken waarbij de verkeerscirculatie rondom de school wordt herdacht. De verkeersveiligheid rond de school wordt mee in ogenschouw genomen bij het ontwikkelen van de scenario's.

Echter biedt geen enkel scenario de optimale oplossing om zowel de verkeersveiligheid als de doorstroming te kunnen garanderen. De openbare ruimte

is beperkt, waardoor bewuste keuzes moeten worden gemaakt. Elk scenario heeft zijn voor en nadelen. De openbare ruimte laat ingrijpende aanpassingen aan de huidige wegenstructuur niet toe. Bovendien moet ook rekening worden gehouden met de duur/beperking van de parkeer- en verkeersoverlast.

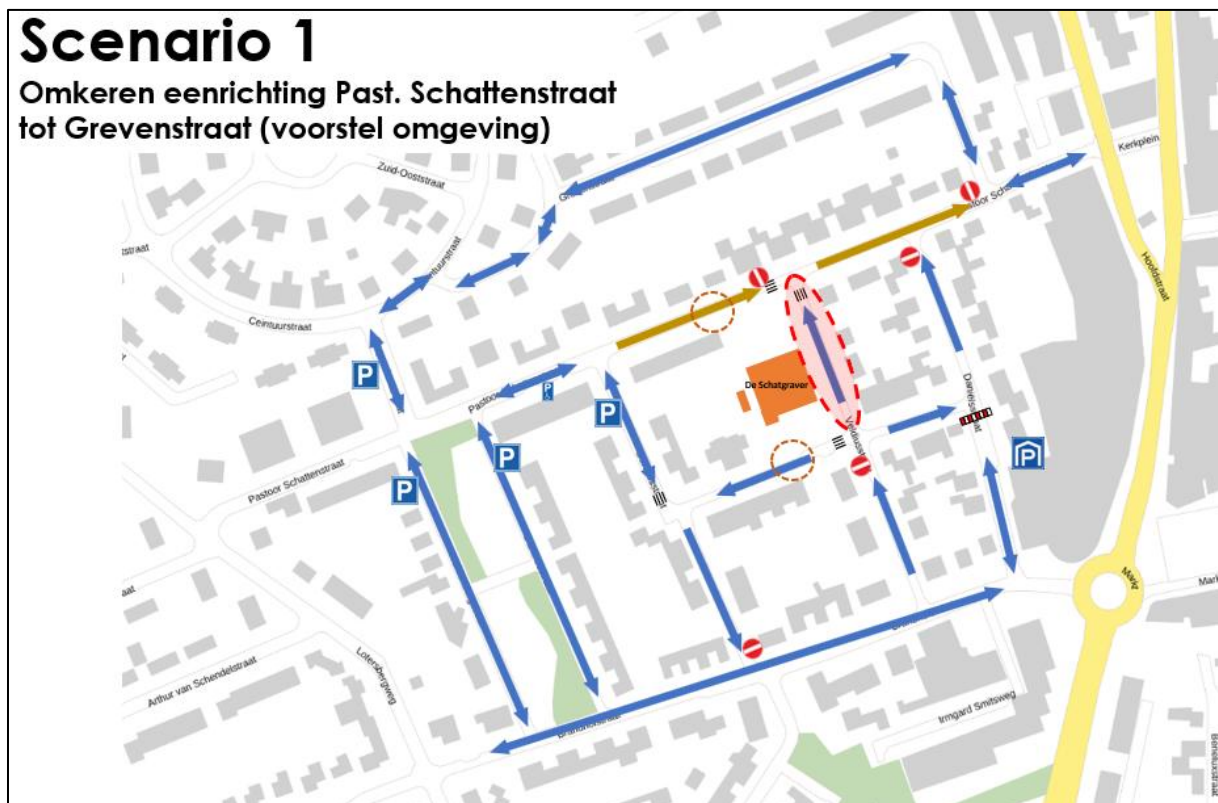
Deze doet zich hooguit een halfuur voor- en een halfuur na schooltijd voor. De afweging tussen verkeersveiligheid en doorstroming moet in balans zijn. Zowel de omgeving (buurtbewoners), als de school moeten bereikbaar blijven. De school en de omwonenden moeten elkaar hierin vinden. Binnen de scenario opbouw is rekening gehouden met onder andere extra drukte tijdens piektijden, meer fietsers naar/van school (groep 7 en 8), parkeren en uitstapkant kinderen vanuit de auto (K+R). Op basis hiervan zijn twee scenario's weerhouden.

5.2 Weerhouden scenario 1: omdraaien rijrichting Pater Schattenstraat

In het eerste scenario wordt de rijrichting van de Pater Schattenstraat omgedraaid tussen de Gerardsstraat en de Grevenstraat. De rijrichting in de Veldiusstraat blijft ongewijzigd.

Het omdraaien van de rijrichting verlaagd de verkeersdruk op de Pater Schattenstraat voor de schooltoegang doordat automobilisten vanuit de Veldiusstraat in dit scenario richting de Hoofdstraat moeten afdraaien.

Door de rijrichting op de Pater Schattenstraat om te draaien verhoogd ook verkeersveiligheid voor de schoolomgeving. Ouders kunnen hun kinderen in dit scenario aan de schoolzijde laten uitstappen. Op dit moment moeten de kinderen aan de 'foute' zijde uitstappen, waardoor ze nadien de straat nog moeten oversteken.



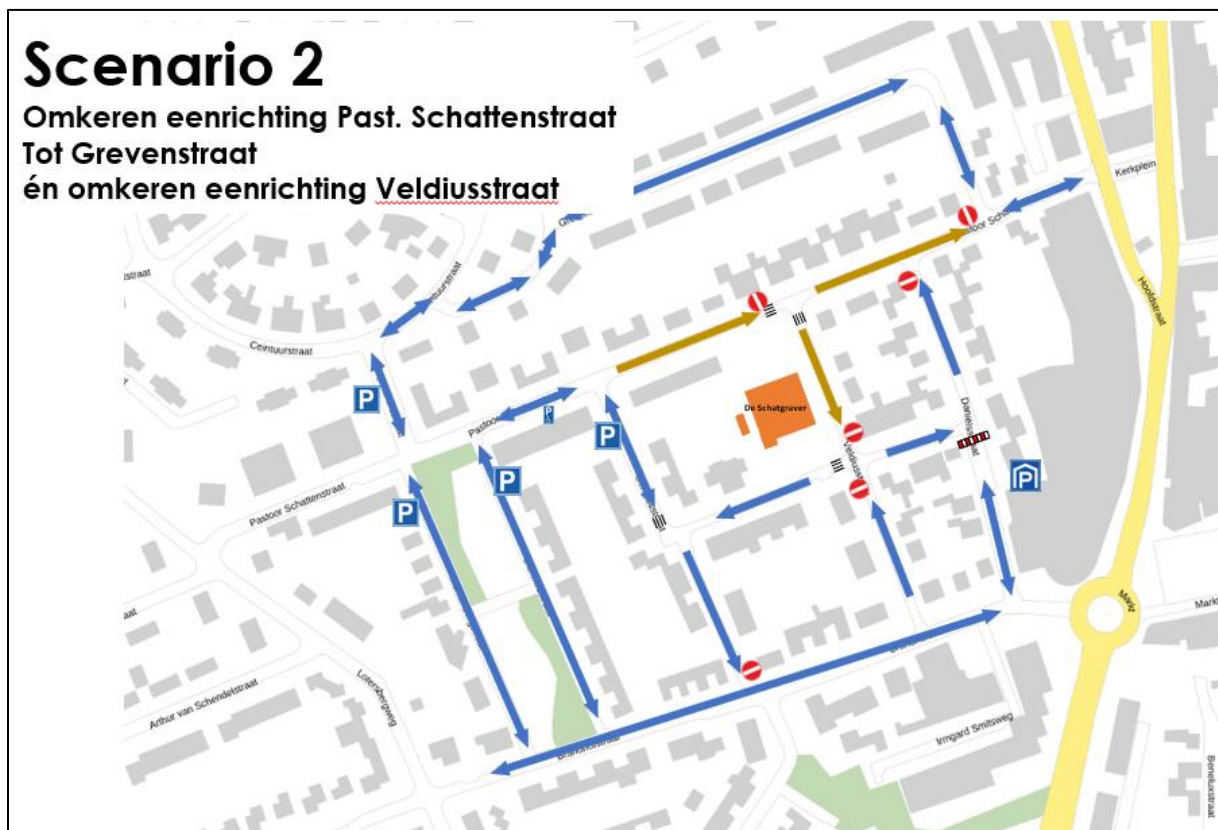
Figuur 17: voorstel scenario 1

Voor de omwonenden biedt het omdraaien van de rijrichting van de Pater Schattenstraat ook het voordeel dat ze vlotter de wijk kunnen uitrijden.

5.3 Weerhouden scenario 2: scenario 1 + omdraaien rijrichting Veldiusstraat

Het tweede scenario bouwt verder op het eerste scenario, maar wordt aangevuld met het omdraaien van de rijrichting in de Veldiusstraat tussen de Pater Schattenstraat en de Keulersstraat.

Deze extra ingreep moet het kruispunt tussen de Pater Schattenstraat en de Veldiusstraat beveiligen voor fietsers vanuit de Pater Schattenstraat. Fietsers moeten geen gemotoriseerd meer verwachten vanuit de Veldiusstraat. De verkeersdruk in de Keulersstraat neemt naar verwachting toe in dit scenario. Hierdoor kan een bottleneck ontstaan op de kruising tussen De Veldiusstraat en de Keulersstraat. Al het verkeer in de Veldiusstraat moet toekomstig de Keulersstraat doorrijden richting de Gerardsstraat. In vergelijking met scenario 1 ontstaat extra verkeersdruk op de Keulersstraat.



Figuur 18: voorstel scenario 2

Conclusie

Fusie van twee scholen zorgt voor wrevel in de wijk

Sinds 2015 is Basisschool De Schatgraver gevestigd aan de Pastoor Schattenstraat in Landgraaf. De huidige situatie, waarin de circa 450 leerlingen verdeeld zijn over twee gebouwen, bemoeilijkt de realisatie van een optimale structuur en samenwerking voor een Brede School en het project Gezonde Basisschool van de Toekomst. De gemeente en de school hebben besloten om alle groepen op één locatie te centraliseren, door de huidige locatie aan de Pastoor Schattenstraat uit te breiden.

Werkgroep met de school, gemeente en omwonenden

Een dergelijk plan vraagt veel voorbereiding en verontrust de buurt. De buurtbewoners uit de wijk hebben zich uitgesproken tegen de uitbreiding van de school. Er is een werkgroep samengesteld, bestaande uit de gemeente, school en buurtbewoners, die actief aan de slag gaat met het verbeteren van de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de school(omgeving). De school moet zowel voor de ouders als voor de omwonenden bereikbaar blijven. Fysieke aanpassingen aan het wegbeeld zullen geen oplossing bieden en de openbare ruimte is beperkt.

Parkeerdrukonderzoek toont drukte aan bij het begin en einde van de schooltijd

Uit de gevoerde parkeerdrukonderzoeken blijkt dat de parkeerdruk effectief toeneemt op het ogenblik dat de kinderen worden gebracht en gehaald (rond 8u30, rond 12u30 en rond 15u30). De stijging in de parkeerdruk is van korte duur en is logisch te verklaren. De vraag stelt zich of een korte piek in de parkeerdruk problematisch is. Een dergelijke piek doet zich niet enkel hier voor, maar bij alle scholen.

Parkeerdruk op zich hoeft geen probleem te vormen indien de beschikbare parkeerplaatsen goed worden gebruikt. Parkeren moet rondom de school veilig kunnen plaatsvinden. Dit mag niet in relatie staan tot onveilig gedrag. Als ouders correct parkeren in de parkeervakken, dan zorgt dit niet voor overlast. Foutief parkeergedrag (ook al is het maar voor even) zorgt voor overlast, hetzij bij buurtbewoners, hetzij bij andere passanten, ouders, kinderen.

School, ouders als gemeente aan zet

Het is aan de school om ouders te wijzen waar ze veilige en correct parkeren. Zowel de parkeergarage als de parkeerplaatsen aan de Dämkesstraat, Mühlenbergstraat als Pluymakersstraat liggen op wandelafstand van de school.

Echter, wanneer ze foutief parkeren buiten de parkeervakken, of stoepen of op locaties waar dit de verkeersveiligheid in het gedrang brengt, dan wordt het als hinderlijk ervaren. De hinder wordt ervaren door anderen, en niet door de personen die parkeren.

De verantwoordelijkheid van een veilige schoolomgeving ligt ook bij de ouders. Veilig parkeren (eventueel op 200 meter) zou de reflex moeten zijn. Niet tegenstaande willen ouders liever foutief voor de schoolingang parkeren dan na bij te dragen aan een veilige schoolomgeving.

Wij zien dit enkel opgelost worden middels handhaving. Het invoeren van een blauwe zone/parkeerverbod is een te zware maatregel en geeft meer hinder en overlast voor de omwonenden (en administratie bij de gemeente), dan dat het twee keer een kwartier overlast wegwerkt.

Het is ook aan de kinderen om zich ook veilig in het verkeer te verplaatsen. Het is tot slot aan de gemeente om foutief parkeergedrag en verkeersonveilig rijgedrag (hinderlijk parkeren, doorgang beletten,...) via handhaving aan te pakken en kordaat op te treden.

De verantwoordelijkheid ligt ook bij de school om de leerkrachten te wijzen op de beschikbare parkeerplaatsen. De school kan de leerkrachten adviseren om verder weg te parkeren. Echter is de openbare weg van iedereen, waardoor de leerkrachten niet verplicht kunnen worden om verder weg te parkeren.

Alle weggebruikers moeten zich veilig verplaatsen in de schoolomgeving. Daarbij is het belangrijk om ook fietsers te wijzen op veilig gedrag.

Gedrag als storende factor

De meeste zorgen en irritaties werden echter opgewekt door het gedrag van bestuurders van auto's. (Langdurig) blokkeren van beschikbare parkeerruimte en op/inritten, draaiende motoren, op de stoep parkeren, te hoge snelheid, agressief gedrag, etc. zijn zaken die veelvuldig werden aangehaald.

De huidige weginrichting is al geënt op een verkeersveilige schoolomgeving. De wegprofielen zijn in het verleden reeds versmald, wat de snelheid van het gemotoriseerde verkeer moet verlagen. Fietsers hebben de mogelijkheid om de straten in twee richtingen te befietzen, waardoor zij de school vlot kunnen bereiken. Tegemoetkomend fietsverkeer. Gemotoriseerd verkeer moet hierdoor extra aandachtig zijn voor fietsers.

Stimuleren van fietsverplaatsingen

85% van de kinderen woont op maximaal 10 minuten fietsen van de school. Door dit te benadrukken via een gedragscampagne zet je ouders en kinderen aan om hierover na te denken en om hiernaar te handelen. Een campagne rond veilig fietsen naar school (vb High Five campagne) of een alternatieve vervoerscampagne kan dit extra in de verf zetten.

Pilot starten

Belangrijk om op korte termijn te starten met een pilot waarbij de rijrichting in de P. Schattenstraat wordt omgedraaid. Daarbij is goede communicatie met de buurt als de ouders essentieel. Gedrag aanpassen duurt minimaal 3 maanden, dus geef niet op bij de eerste tegengeluiden. Voer de pilot minimaal 6 maanden uit en start na een vakantieperiode.

Aanbevelingen

Concreet stellen we volgende aanbevelingen voor per verantwoordelijke, hetzij de gemeente, hetzij de school of de ouders.

Aanbevelingen voor de gemeente:

- ✗ Stem met de parkeergarage af dat medewerkers al voor 7u00 toegang hebben tot de parkeergarage.
- ✗ Denk na over het aantal parkeerplaatsen direct bij de schoolingang. Wil je ouders tot aan de schoolpoort lokken of is de inrichting van een K&R voor- en na schooltijd voldoende?
- ✗ Verwijder de taxi-parkeerplaatsen en de parkeerplek net voor de schoolingang.
- ✗ Las een testperiode van 6 tot 12 maanden in voor de verkeersmaatregelen in de omgeving. Na deze periode kunnen de verkeersmaatregelen worden geëvalueerd en worden bijgestuurd:
 - ✗ Pastoor Schattenstraat omdraaien van rijrichting.
 - ✗ Veldiusstraat omdraaien van rijrichting.
- ✗ Handhaving is de sleutel tot succes. Handhaaf op geregelde tijdstippen en deel boetes uit en zet wielklemmen in bij foutparkeerders, ook al is het voor vijf minuten.

Aanbevelingen voor de school:

- ✗ Stem de toegang van de fietsenstalling af met het ontwerp van de omgeving. Geef voetgangers en fietsers een eigen toegang.
- ✗ Wijs ouders op de parkeergelegenheid bij de Dämkesstraat en de Mühlenbergstraat (evt. met extra bebording).
- ✗ Spreidt de schooltijden van de verschillende klassen en graden. Het spreiden van schooltijden kan de verkeers- en parkeerdruk spreiden over een langere periode waardoor de drukte op piekmomenten afneemt. Een spreiding met een kwartier moet volstaan om de grootste verkeers- en parkeerpiek op te vangen.
- ✗ Voer een gescheiden schooltoegang in voor fietsverkeer en laat gemotoriseerd verkeer enkel toe langs de andere ingang. Dit voorkomt mengverkeer en stuurt fietsverkeer.
- ✗ Informeer ouders over de vrije parkeerplaatsen aan de Dämkesstraat, Pluymakersstraat en Mühlenbergstraat. Eventueel forceert door de invoering van een blauwe zone/bewonersparkeren.
- ✗ Foutief rij- en parkeergedrag kan met een campagne worden beklemtoont. Een positieve campagne rond verkeersveiligheid draagt bij tot bewustwording bij ouders.

Aanbeveling voor de ouders:

- ✕ Vertrek op tijd naar de school.
- ✕ Tracht niet voor de school foutief te parkeren, maar parkeer op afstand (< 200m en minder dan 1 minuut lopen).
- ✕ Neem de fiets. Dit vermindert de parkeerdruk in de schoolomgeving. Doorbeek de vicieuze cirkel. Autoverkeer in de schoolomgeving trekt autoverkeer aan.
- ✕ Denk aan de veiligheid van elk kind, niet alleen dat van jezelf.