



Inrichting
schoolomgeving
Orion cluster
Amstelveen

Ambitieboek verkeer

1 juli 2022



**Start van de schoolzone rond de
Orion scholencluster**
Goudappel

Colofon

Inrichting schoolomgeving Orion cluster Amstelveen; Ambitieboek verkeer

1 juli 2022

Versie: definitief

Goudappel

Johan V. Munsterman

Mandy Salders

Thijs Broers

Snipperlingsdijk 4

7417 BJ Deventer

+31(0) 570 66 62 22

info@goudappel.nl

Gemeente Amstelveen

Laan Nieuwer-Amstel 1

1182 JR Amstelveen

+31(0) 20 540 49 11

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Gemeente
Amstelveen 



A photograph of two children wearing helmets and riding bicycles in a park. The child in the foreground is wearing a blue helmet and a light blue polo shirt. The child behind is wearing a pink helmet and a light pink shirt. The background shows a green lawn, trees, and a fence. A semi-transparent white box is overlaid on the image, containing the table of contents.

Inhoud

Inleiding	7
1. Analyse van het gebied	9
2.1 Het projectgebied	9
2.1 Het verkeersonderzoek	9
2.2 Ruimtelijk verkeerskundige analyse	11
2. Verslag van de workshop	17
3. Ambities in beeld	23
4. Mogelijk vlekkenplan	39
5. Hoe nu verder?	45



Ingang 'De Meent'
Cyclomedia

Inleiding

Aanleiding

In het gebied de Orioncluster in Amstelveen bevinden zich drie scholen (De Cirkel, De Pioniers en de Willem-Alexanderschool), een buitenschoolse opvang (KinderRijk), een ontmoetingscentrum (De Meent), een sportzalencomplex, een apotheek, een huisarts en diverse woningen.

De scholengebouwen zijn inmiddels 40 jaar oud en voldoen niet meer aan de wensen en eisen van de scholen. Daarom wordt er op deze locatie een nieuw pand gebouwd waarin twee scholen zullen worden gehuisvest. Dit pand wordt gecombineerd met De Meent en de sportzalen, welke blijven bestaan. De derde school, De Pioniers, verhuist naar Orion 1b.

De sloop van het bestaande pand en de bouw van het nieuwe geeft aanleiding om de inrichting van het gebied rondom de scholen te herinrichten met het oog op een prettigere en veiligere situatie (voor met name de kinderen), waarbij de verkeerssituatie zal verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. De gemeente Amstelveen heeft Goudappel gevraagd hier een bijdrage aan te leveren.

Het proces

Goudappel is gestart met het uitvoeren van een verkeersonderzoek. Met dit onderzoek wordt de basis gelegd om beslissingen te kunnen nemen over de toekomstige inrichting.

Nadat het verkeerskundig onderzoek is afgerond, hebben meerdere betrokkenen, waaronder de directeurs van de scholen en de BSO, De Meent en vertegenwoordigers van de bewoners, betrokkenen vanuit de gemeente en de adviseurs van Goudappel samen gesproken en gebrainstormd tijdens een workshop. Tijdens deze workshop zijn ambities en wensen uitgesproken en gevisualiseerd.

Veel zaken zijn nog onduidelijk. Zo is er bijvoorbeeld nog geen besluit genomen over de verschijningsvorm van het nieuwe gebouw. De plaatsing in het gebied en ook de locatie van de ingangen en deuren is nog niet bekend. Daarom is besloten géén concreet vlekkenplan op te stellen voor de nieuwe locatie. In plaats daarvan heeft Goudappel dit Ambitieboek gemaakt.

Dit document

Dit Ambitieboek is bedoeld als ondersteuning en inspiratie voor de verdere uitwerking van de inrichting van de nieuwe schoolomgeving. Het is beeldend en geeft richting, zonder de volgende fase onnodig in te kaderen. Het Ambitieboek is separaat van het verkeersonderzoek leesbaar.

In hoofdstuk 1 worden kort de belangrijkste conclusies van het verkeersonderzoek uiteengezet en wordt een ruimtelijke analyse van het gebied gegeven. Hoofdstuk 2 beschrijft de workshop die gehouden is op 17 maart 2022. In hoofdstuk 3 komen de hieruit voortvloeiende wensen en ambities beschreven en wordt er ook ingegaan op bestaande en toekomstige knelpunten. Sommige van deze punten zijn behandeld tijdens de workshop, anderen zijn door de ruimtelijke analyse aan bod gekomen. Tenslotte kijkt dit document vooruit naar het vervolgproces.



Globale begrenzing projectgebied

Orion

Basisschool Cirkel

Basisschool De Pioniers

OC De Meent

BSO KinderRijk

Winkelcentrum Middenhoyen

Willem Alexanderschool

Tramstation Meent

Tandarts Apotheek

Huisartsenpraktijk

Melkweg

Gondel

Doctor Willem Dreesweg

1 Analyse van ● het gebied

Dit hoofdstuk beschrijft kort de context van het projectgebied en de resultaten van het verkeersonderzoek dat is uitgevoerd door Goudappel. De volledige resultaten zijn te vinden in de rapportage 'Verkeersonderzoek Orion Cluster' van mei 2022. Na de beschrijving van het verkeersonderzoek wordt een ruimtelijke analyse uiteengezet. In deze analyse worden enkele belangrijke karakteristieken beschreven, die van belang zijn voor het verdere ontwerp van het gebied.

De scholengebouwen zijn inmiddels 40 jaar oud en voldoen niet meer aan de wensen en eisen van de scholen. Daarom wordt er op deze locatie een nieuw pand gebouwd waarin twee scholen zullen worden gehuisvest. Dit pand wordt gecombineerd met De Meent en de sportzalen, welke blijven bestaan. De derde school, De Pioniers, verhuist naar Orion 1b.

De sloop van het bestaande pand en de bouw van het nieuwe geven aanleiding om de inrichting van het gebied rondom de scholen te herinrichten met het oog op een prettigere en veiligere situatie (voor met name de kinderen), waarbij de verkeerssituatie zal verbeteren ten opzichte van de huidige situatie. De gemeente Amstelveen heeft Goudappel gevraagd hier een bijdrage aan te leveren.

1.1 Het projectgebied

Het gebied bevindt zich in het zuidelijk deel van Amstelveen. Ten zuiden van de Beneluxbaan en ten noorden van de Doctor Willem Dreesweg. Het ligt op de rand van de wijken Waardhuizen en Middenhoven. In het studiegebied bevinden zich meerdere functies, waaronder natuurlijk de scholen en de BSO, maar ook een huisartsenpraktijk, een ontmoetingscentrum, sporthal en een apotheek. In de directe nabijheid, iets ten westen van het gebied, bevindt zich winkelcentrum Middenhoven.

Rond de scholen bevinden zich met name woningen. Een aantal bewoners wonen hier al sinds de oplevering van de woonwijk, enkele jaren na de realisatie van de scholen. De betrokkenheid van deze bewoners bij het project is groot.

1.2 Het verkeersonderzoek

Voor dit onderzoek is een schouw uitgevoerd, is een verkeersveiligheidsanalyse gedaan, is een onderzoek gedaan naar parkeren en verkeersgeneratie en is een enquête uitgezet onder de ouders van schoolgaande kinderen. De belangrijkste punten hieruit zijn:

- Tijdens de schouw werd duidelijk dat de situatie tijdens haal- en brengtijden behoorlijk chaotisch kan zijn. Denk hierbij onder andere aan auto's die tegen de rijrichting in rijden, dubbel parkeren, keerbewegingen en kinderen die over straat lopen.
- Volgens de postcodegegevens die zijn verstrekt door de scholen woont ongeveer 80% van de kinderen binnen 1km van de school.
- Een zeer grote bezetting van de 209 parkeerplaatsen in het gebied, ruim meer dan



Het afzetten van kinderen gebeurt ook óp de weg
Goudappel

80% tijdens piekmomenten. Dat is verkeerskundig 'vol'. In sommige gebieden is sprake van een bezettingsgraad van >100%.

- De parkeerdruk is vooral hoog aan de oostzijde van het gebied, maar ook op andere plekken staan veel auto's. De parkeerdruk concentreert zich het meest in de buurt van de ingangen van de schoolpleinen.
- Gezien de huidige parkeerdruk tijdens piekuren wordt de wens om extra functies toe te voegen in het gebied, zoals zorgwoningen, sterk afgeraden.
- Ouders van kinderen ervaren de verkeersveiligheid rondom de school als zeer slecht. Het gemiddelde cijfer van een schaal van 1-10 was een 4.75.

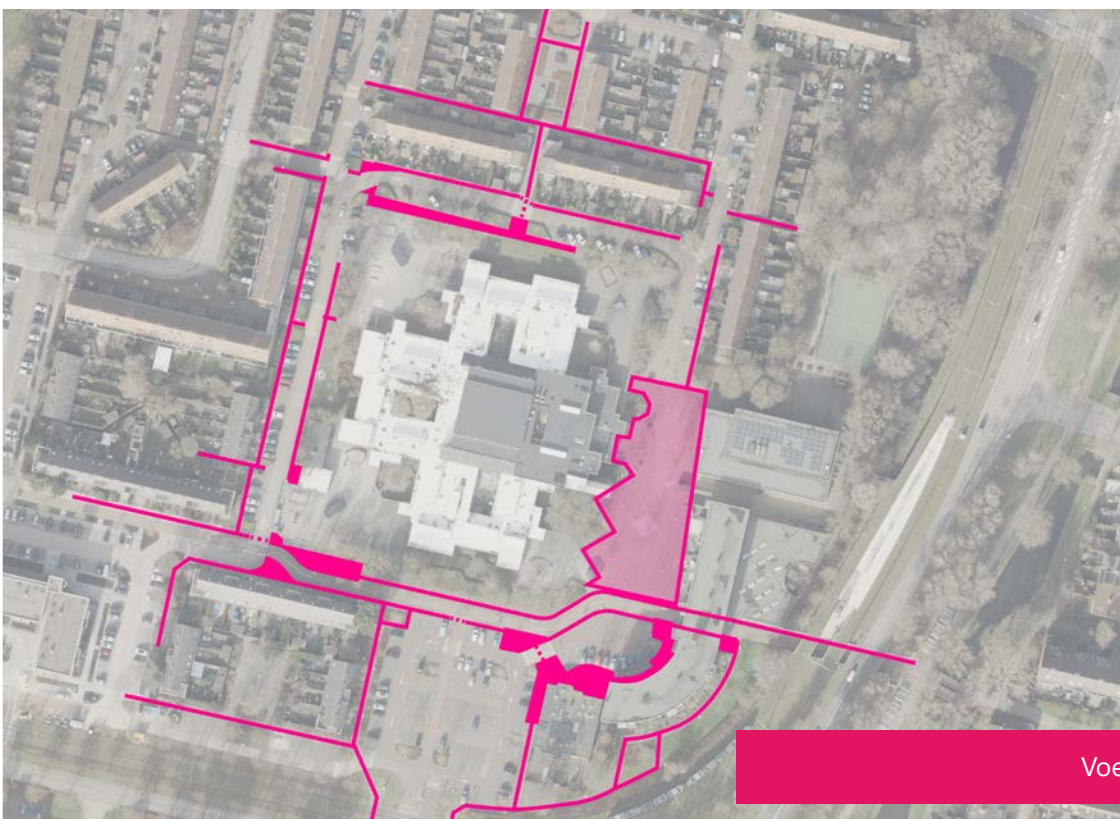
1.3 Ruimtelijk verkeerskundige analyse

Om een goede basis te verschaffen voor de ruimtelijke inpassing van ambities en de verdere uitwerking van het ruimtelijk ontwerp, in een andere fase, is een korte ruimtelijke analyse uitgevoerd.

Voetgangers in de ruimte

Wat direct opvalt is dat er weinig ruimte is gereserveerd voor de voetganger (waarvan in dit geval kinderen een belangrijk deel uitmaken). De omgeving is zeer verkeerskundig vormgegeven. Het aanwezige groen heeft geen duidelijke functie. Aan de oostzijde, tussen de ingang van de Meent en BSO KinderRijk is een plein gesitueerd welke niet toegankelijk is voor auto's, met uitzondering van onderhoudsvoertuigen. Dit grote plein is niet voorzien van zitelementen of andere functionaliteiten. De schoolpleinen zijn erg klein.

De aanwezige trottoirs in het gebied zijn ontoereikend. Meerdere trottoirs houden op onlogische plekken plotseling op, zijn erg smal of zijn überhaupt niet aanwezig. Vanaf de parkeerplaats bij de Melkweg is er geen duidelijke route naar de school. Er is hier een heel klein trottoir, maar deze is niet als zodanig herkenbaar en wordt vaak geblokkeerd door fout geparkeerde auto's. De huidige situatie is zo gegroeid na herinrichtingen van het gebied.



Voetgangersstructuren

Fietsers in de ruimte

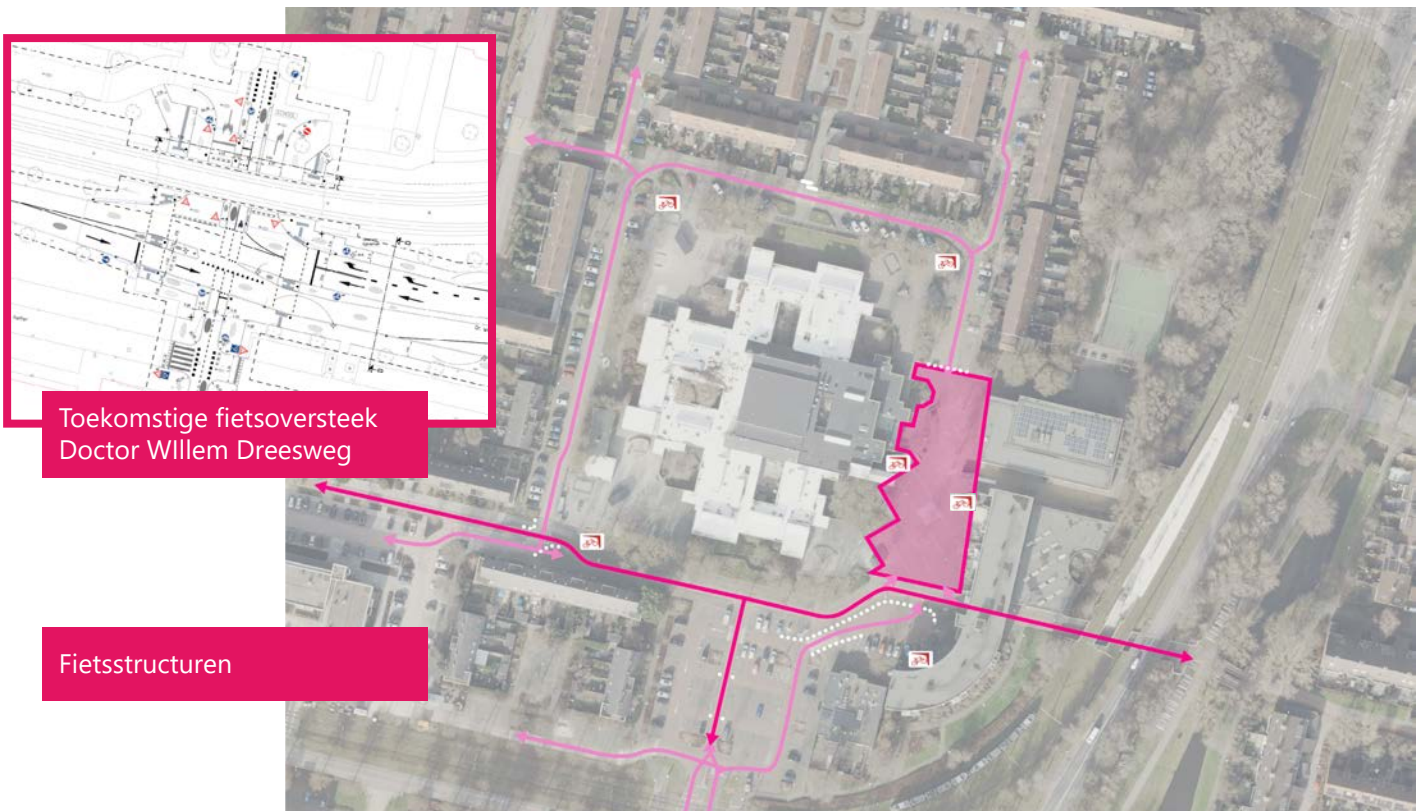
Ook voor fietsers is weinig ruimte gereserveerd in het gebied. Ten zuiden van het bestaande schoolgebouw bevindt zich een fietspad (donker roze). Dit fietspad is een oost-west interwijkverbinding. Dit fietspad ligt vrij van infrastructuur voor auto's. Het fietspad loopt over de parkeerplaats van de Melkweg en eindigt hier midden op de inrit voor gemotoriseerd verkeer. Er is momenteel geen fietsoversteek aanwezig terwijl de Doctor Willem Dreesweg een weg is met grote aantallen voertuigen. In september 2022 wordt deze situatie aangepast. Onderstaande inzet toont het ontwerp voor deze nieuwe oversteek.

In de rest van het gebied dienen fietsers over de weg te fietsen (licht roze). Hierbij lopen ze, zeker tijdens haal en brengtijden, grote risico's. Zie voor een toelichting hierop het verkeersonderzoek.

Fietsers kunnen over het autovrije plein aan de oostzijde rijden. Om hier aan de noordzijde op te komen dient men tussen een rij paaltjes door te rijden. De volledige zuidzijde is gelijkvloers aangesloten op het fietspad. Dit maakt dat het plein eenvoudig te bereiken is vanaf de zuidzijde. De juiste plek om te fietsen is lastig te bepalen, wat in combinatie met kinderen tot gevaarlijke situaties kan leiden.

Er zijn in het gebied weinig fietsenstallingen aanwezig. De fietsenstallingen die er zijn zijn bedoeld voor schoolgaande kinderen, niet voor ouders die hun kind wegbrengen. De stallingen zijn dan ook binnen de hekken van de schoolpleinen gesitueerd. Er zijn geen opstelplekken voor fietsers om hun fiets even te laten staan. Bakfietsen worden midden op de stoep geparkeerd.

Wat tenslotte opvalt dat op veel plaatsen waar fietsers oversteken of het gebied inkomen, paaltjes of lage, slecht zichtbare, betonnen obstakels aanwezig zijn. In Nederland worden de meeste eenzijdige ongelukken waarbij fietsers betrokken zijn veroorzaakt door paaltjes. Zeker in een onoverzichtelijke situatie als deze zijn paaltjes bijzonder gevaarlijk voor fietsen en worden sterk afgeraden.



Auto in de ruimte

Het gebied, een voormalig woonerf, is duidelijk ingericht op de auto. Er is een grote hoeveelheid parkeerplaatsen, de school is van alle kanten benaderbaar met de auto, ook vanuit de woonwijk. De enige ontmoediging voor autorijden, is de verkeerschaos die tijdens haal en brengtijden ontstaat. De auto neemt verreweg de meeste ruimte in, in het gebied.

De auto is in bijna elk deel van het gebied dominant. Ze laat weinig ruimte over voor kwetsbare verkeersdeelnemers. Van enige zonering is geen sprake. Er is geen plek in het gebied waar ouders hun kinderen op een veilige manier te voet of met de fiets kunnen brengen. Er zal altijd rekening moeten worden gehouden met de auto.

Er is zelfs zoveel ruimte gereserveerd voor de auto dat adequate trottoirs op sommige plekken niet meer zijn gerealiseerd. Rond de schoolpleinen staan flinke hekken om te voorkomen dat kinderen op straat terecht komen en gewond raken. Dezelfde straat waar ze die ochtend tussen de auto's door overheen moesten lopen omdat er geen trottoir aanwezig is.

De aanwezige parkeerplaatsen zijn voornamelijk haaks vormgegeven. Dit betekent dat een automobilist die uit een parkeervak rijdt de eerste meter niet kan zien of er zich iemand op de weg bevindt, met alle gevaarlijke gevolgen van dien. Aan de noordzijde bevinden zich schuine parkeervakken, die zijn iets veiliger. Maar ook hier levert de achteruit rijdende beweging gevaar op voor kinderen en andere kwetsbare verkeersdeelnemers.

Desondanks is ook de situatie voor autoverkeer niet optimaal. Door de meerdere doodlopende stukken kan het verkeer niet goed doorstromen in het gebied. Dit brengt gevaarlijke keerbewegingen met zich mee en zorgt ervoor dat auto's zich nodeloos lang in het gebied bevinden. Een logische circulatie in het gebied of het opheffen van de doodlopende parkeerstraatjes, kan dit voorkomen.



Autostructuren in het gebied



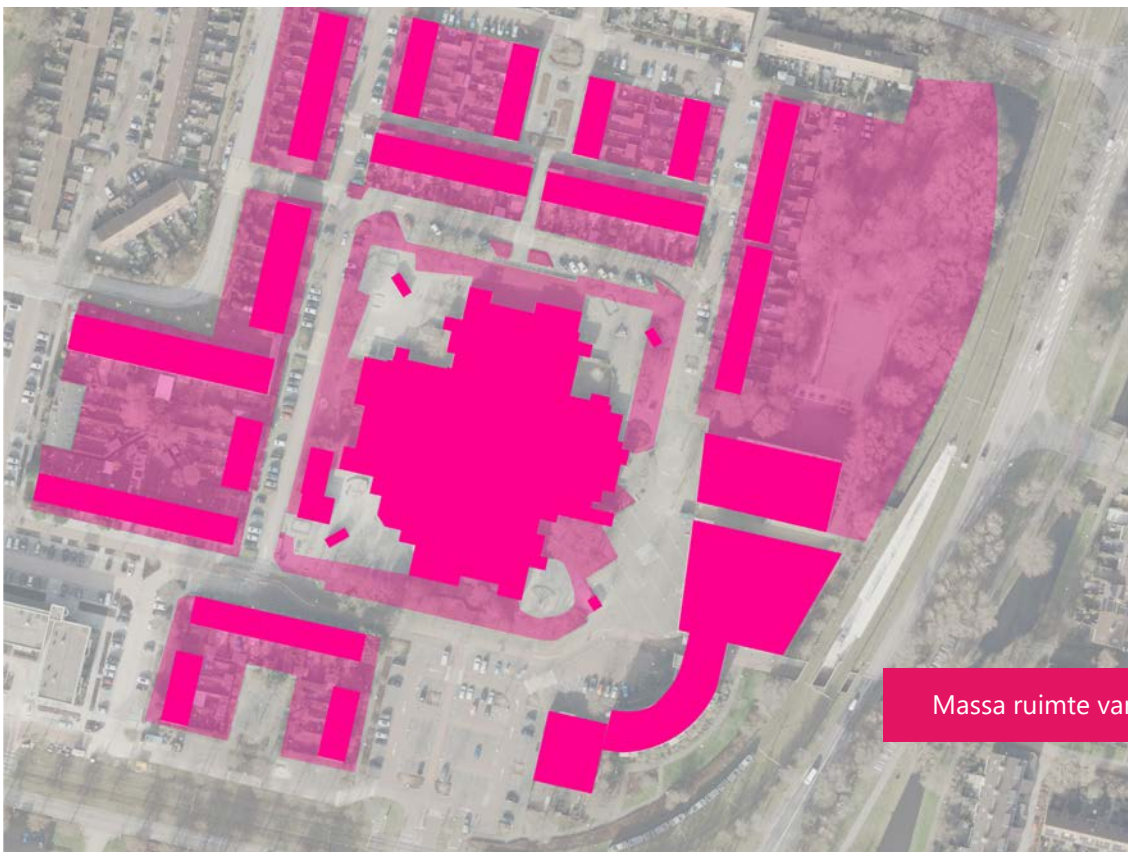
Rommelige maar goed gebruikte fietsenstalling
Goudappel

Massa ruimte

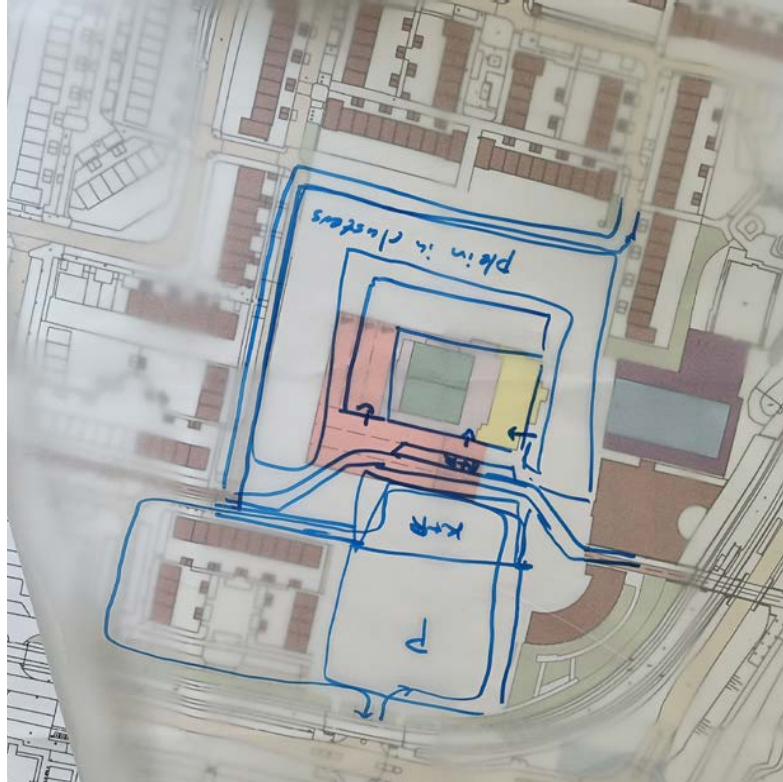
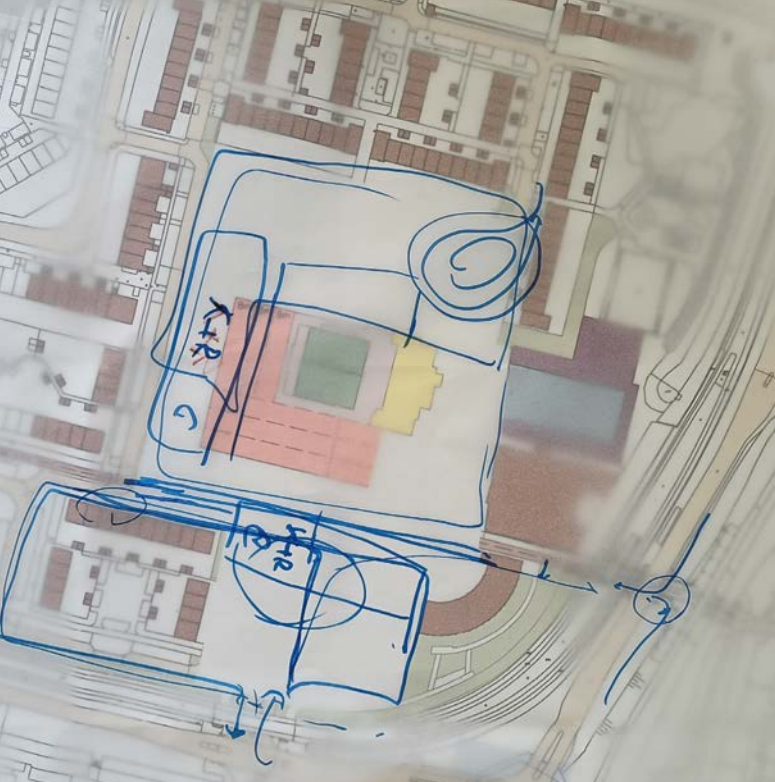
Vanaf een kaart of luchtfoto gezien lijkt het gebied rond de scholen behoorlijk open. Dit is echter niet het geval wanneer men zich in het gebied bevindt. Rondom de scholen bevinden zich afschermdende groepen groen. Deze bestaan met name uit struiken en wat bomen. Deze groene afscherming is half transparant. Men kan enigszins door de struiken heen kijken, maar de andere zijde is niet duidelijk zichtbaar. Dit zorgt ervoor dat het gebied visueel zeer moeilijk te overzien is. Men kan aan de andere zijde beweging zien, maar er ontstaat hierdoor geen duidelijk beeld, integendeel. Door deze visueel smalle en rommelige gebieden wordt de complexiteit van het toch al complexe gebied nog verder versterkt.

De buitenste rooilijnen, die van de woningen, zijn eenzijdig en geven een rustig beeld. De school daarentegen, bestaat uit allerlei hoekjes waardoor een onrustig en onduidelijk beeld ontstaat.

Aan de zuidzijde, bij de parkeerplaats aan de Melkweg, bevindt zich een grote open ruimte. Dit leent zich van nature goed als ingang tot het gebied.



Massa ruimte van het gebied



Schetsen gemaakt tijdens de workshop
Goudappel

school
voet
Eier
KTR

2 • *Verslag van de workshop*

Op donderdag 17 maart 2022 vond in Ontmoetingscentrum de Meent een workshop plaats om de resultaten van het verkeersonderzoek te presenteren aan de betrokkenen en om samen de gewenste inrichting van het schoolgebied Orion te bespreken. Hieronder wordt een korte samenvatting gegeven van deze workshop en worden de belangrijkste conclusies gevisualiseerd en besproken.

Aanwezigen

Bij de workshop waren de directeuren van zowel de Willem-Alexanderschool, De Pioniers en De Cirkel aanwezig. Ook BSO KinderRijk was vertegenwoordigd. Daarnaast nam een vertegenwoordiger van de bewoners deel aan de workshop. Deze deelnemer vertegenwoordigde ook Ontmoetingscentrum de Meent. Er was helaas geen vertegenwoordiging van de apotheek en de huisarts, ondanks uitnodiging. De gemeente Amstelveen was aanwezig met de projectleider scholen en projectleider stedelijke ontwikkeling, verkeerskundige en stedenbouwkundige(n). Voor Goudappel waren de projectleider, verkeersonderzoeker en landschapontwerper aanwezig.

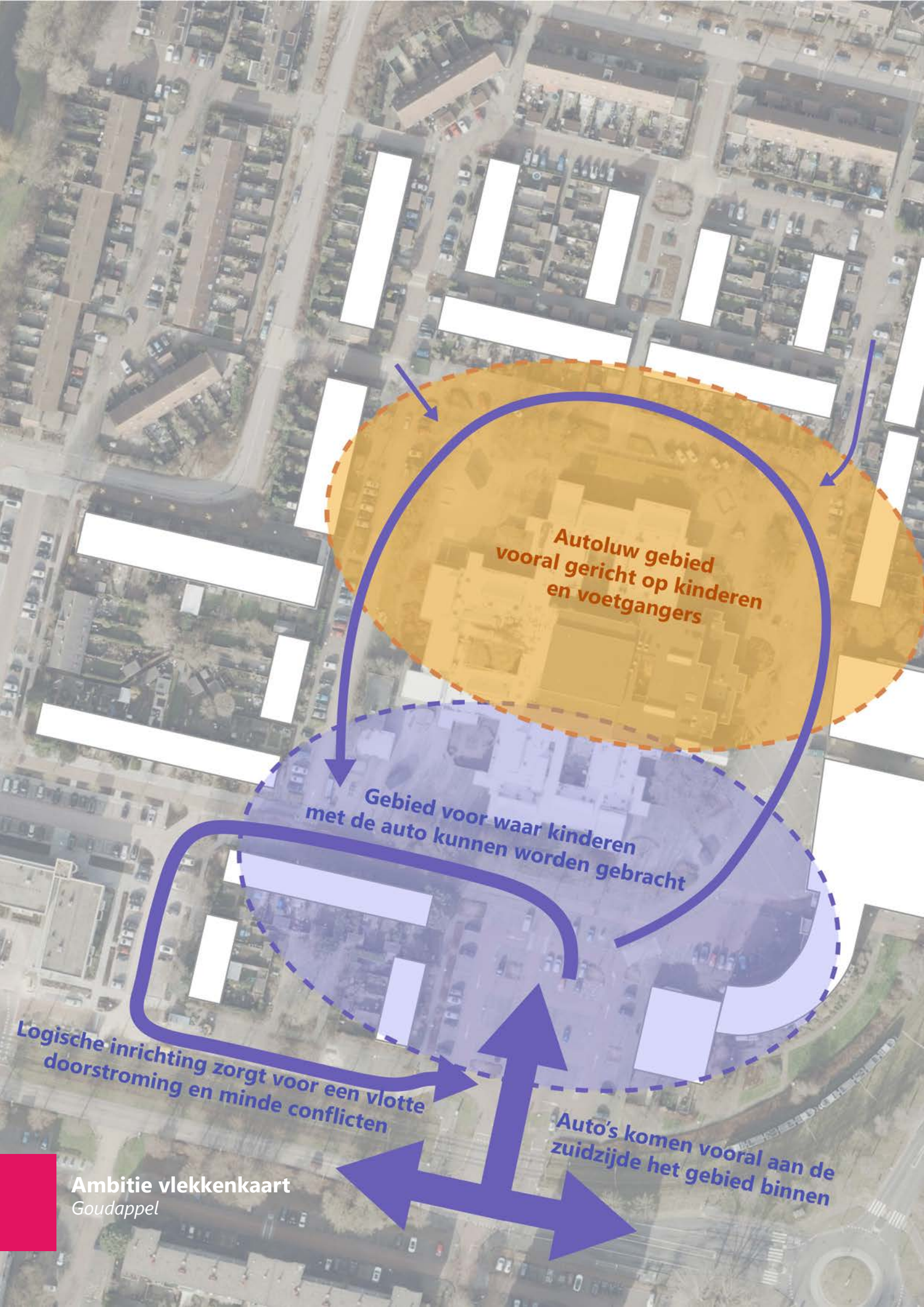
Presentatie verkeersonderzoek

Na een korte kennismaking en introductie werden de resultaten van het verkeersonderzoek gepresenteerd. De aanwezigen konden de resultaten van het verkeersonderzoek onderschrijven, al dan niet met een kritische noot. De aanwezigen herkenden zich in het geschetste beeld, maar waren ook kritisch op de aanbevelingen die werden gedaan door Goudappel. Met name het advies om ouders te stimuleren hun kinderen vaker op de fiets naar school te brengen werd kritisch onthaald. Zo werd aangegeven dat al meerdere pogingen zijn ondernomen om ouders hiertoe te bewegen, tot nu toe zonder (duidelijk merkbaar) resultaat. Ook de suggestie om na de denken over separate haal- en brengtijden werd niet overgenomen.

De benodigde capaciteit voor een Kiss & Ride (K+R) strook is door Goudappel uitgerekend. Dit komt neer op een noodzaak voor 52 parkeerplekken wanneer de drie scholen deze strook zouden delen, en 61 parkeerplekken wanneer elke school een eigen K+R zone zou krijgen. Dit komt neer op 23 plekken voor De Cirkel, 13 voor De Pioniers en 25 voor de Willem-Alexanderschool.

De aanwezigen hadden deze aantallen niet verwacht, en het gevisualiseerde formaat van deze zone op de kaart maakte indruk. Hier werd meteen geconcludeerd dat flexibel gebruik van deze zone noodzakelijk zou zijn. Met name de schooldirecteuren staan positief tegenover het feit dat parkeerruimte buiten de piektijden voor andere doeleinden, zoals speelruimte, kan worden gebruikt.

Hierop volgend werden de verbeterlocaties in het gebied getoont die door de deelnemers van de enquête zijn aangegeven. Alle aanwezigen konden zich in dit beeld vinden. Het benadrukte nogmaals de noodzaak voor een gedegen ontwerp.



**Autoluw gebied
vooral gericht op kinderen
en voetgangers**

**Gebied voor waar kinderen
met de auto kunnen worden gebracht**

**Logische inrichting zorgt voor een vlotte
doorstroming en minde conflicten**

**Auto's komen vooral aan de
zuidzijde het gebied binnen**

Vervolgens werden de uitkomsten van de enquête getoond. Hierbij viel direct op dat de cijfers uit de enquête niet altijd overeen komen met het postcodeonderzoek. Zo bleek uit de enquête dat minder dan 80% van de kinderen binnen een kilometer van de school woont, ondanks dat dit uit de postcodes wel blijkt.

Schetsen en discussies

Na een korte pauze werd gestart met de schetssessie. Direct ontstonden meerdere discussies. Centraal aan de tafel werden deelnemers uitgenodigd om hun ideeën uiteen te zetten. Hierbij werden de deelnemers aangemoedigd en ondersteund om hun ideeën op kaart te visualiseren. Hierbij kwam snel aan het licht dat veel van de deelnemers duidelijke wensen hebben, maar dit lastig concreet kunnen maken. Dit wordt waarschijnlijk ingegeven door het feit dat ook de plannen voor de nieuwbouw nog niet duidelijk zijn.

Gezamenlijke ambities

Er zijn tijdens de workshop enkele gezamenlijke globale ambities uitgesproken die belangrijk zijn voor de verdere uitwerking van het ontwerp van de schoolomgeving. Zowel de scholen als de BSO als de vertegenwoordiger van de bewoners staan achter deze ambities. Hiernaast worden deze ambities globaal in het gebied weergegeven. De ambities zijn de volgende:

Autoluwe zone aan de noordzijde van de school en halen/brengen concentreren aan de zuidzijde

De wens om het autoverkeer te concentreren op één plek is sterk. De zuidzijde is vanwege de ligging aan de Dokter Willem Dreesweg hier voor geschikt. Dit moet verkeer aan de noordzijde, waar de wegen niet zijn berekend op veel verkeer, verminderen. Op deze manier ontstaat aan de noordzijde een gebied wat kan worden ingericht met nadruk op voetgangers en kinderen.

Multifunctionele K+R

De wens om een multifunctionele K+R te realiseren in het gebied is sterk gedragen. De multifunctionele K+R dient tijdens haal en brengtijden als zone waar ouders kortstondig hun kind kunnen laten in of uitstappen om daarna weer verder te rijden. De doorstroming op deze locatie goed.

Buiten haal en brengtijden wordt de multifunctionele K+R afgesloten voor verkeer en kan het worden gebruikt als onderdeel van het schoolplein.

De multifunctionele K+R wordt verderop in dit document verder uitgewerkt.

Duidelijke loopzones en looproutes op en naar het plein

Momenteel ontbreken op meerdere locaties stoepen of voetgangersgebied en ook is de looproute naar de school en de ingang van het plein niet duidelijk. Hierdoor lopen kinderen en ouders over straat en kriskras naar het plein. Door duidelijke en prettige looproutes te creëren wordt de verkeersveiligheid verbeterd en de verblijfskwaliteit vergroot.

Minimalisering van doodlopende wegen

Een aantal gevaarlijke (steek)bewegingen worden veroorzaakt door doodlopende stukken weg. In de nieuwe situatie dienen geen doodlopende stukken weg te worden gerealiseerd.



**Bomen rond het schoolplein,
maar een stenige speelruimte**
Goudappel

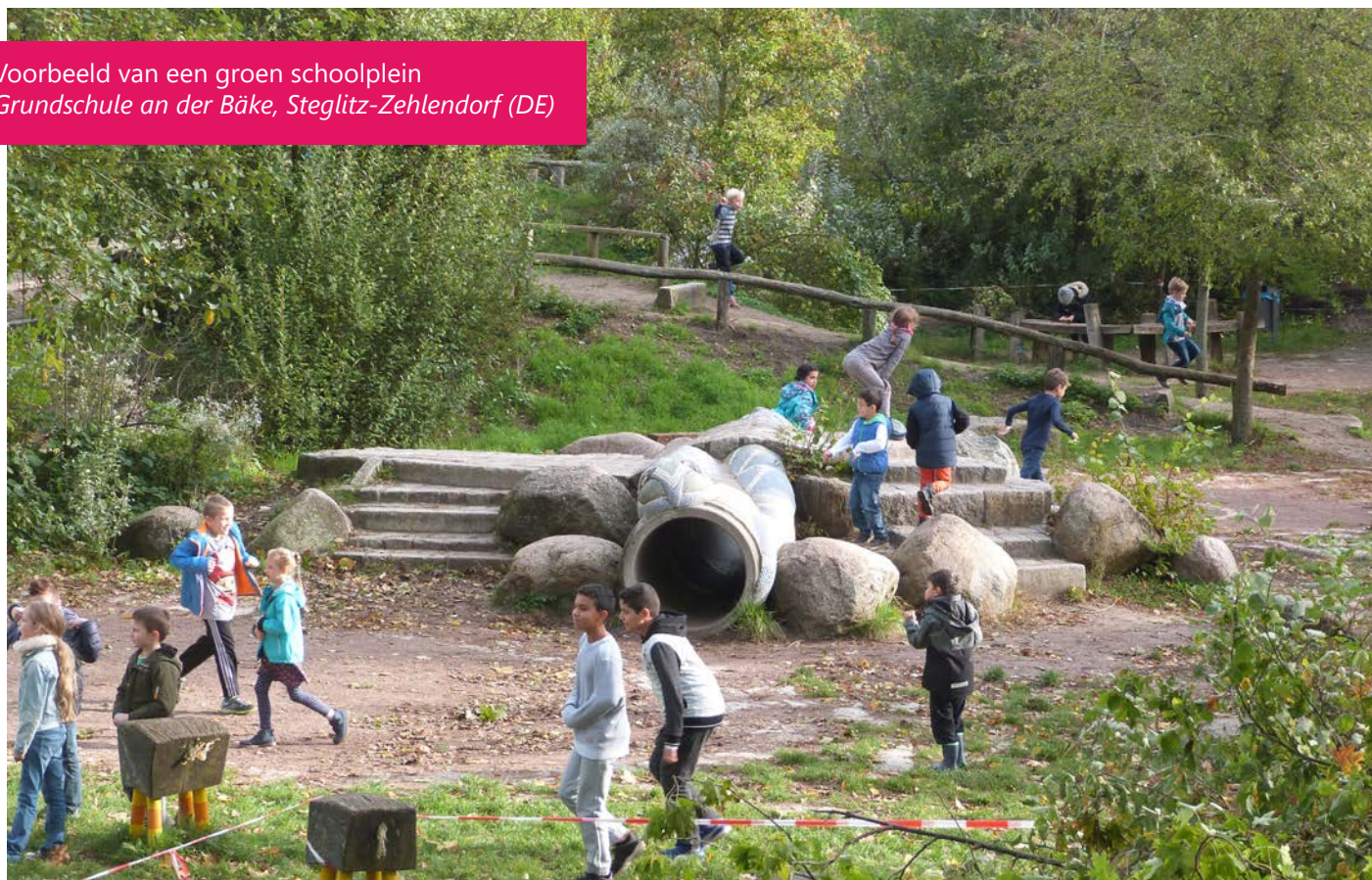
Een groenere invulling van het gebied. Dit groen dient wel een functie te hebben, niet enkel 'kijkgroen'.

Er is een sterke wens om het gebied te vergroenen, maar wel met een functie. Grote groene schoolpleinen zijn wenselijk. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een groen-blauw schoolplein.

Het vergoten van de ruimte voor schoolpleinen. Openbaar toegankelijk en opdeelbaar in clusters. Twee aparte pleinen.

Momenteel is slechts een klein deel van het gebied bestemd als schoolplein. De wens om een grotere ruimte te reserveren voor schoolpleinen is sterk. De scholen hebben behoefte aan aparte schoolpleinen die in te delen zijn in clusters voor verschillende activiteiten. De scholen staan open om stukken plein met elkaar te delen.

Voorbeeld van een groen schoolplein
Grundschule an der Bäke, Steglitz-Zehlendorf (DE)





Een van de ambities is meer groen toevoegen
Grasengroenwinkel.nl

3. *Ambities in beeld*

De volgende paginas geven een veelheid aan ambities en aanbevelingen weer in voornamelijk beeld, ondersteund met korte beschrijvingen. Deze beelden zijn bedoeld om te inspireren en te visualiseren. Hiermee moet ambitie worden aangewakkerd in deelnemers aan het ontwerpproces. Deze beelden en benaderingen zijn het advies van Goudappel, waarbij zoveel mogelijk de wensen, ambities én eisen van de verschillende betrokkenen zijn meegenomen. Er wordt enkel ingegaan op de zaken die betrekking hebben tot verkeer. Achtereenvolgens wordt ingegaan op:

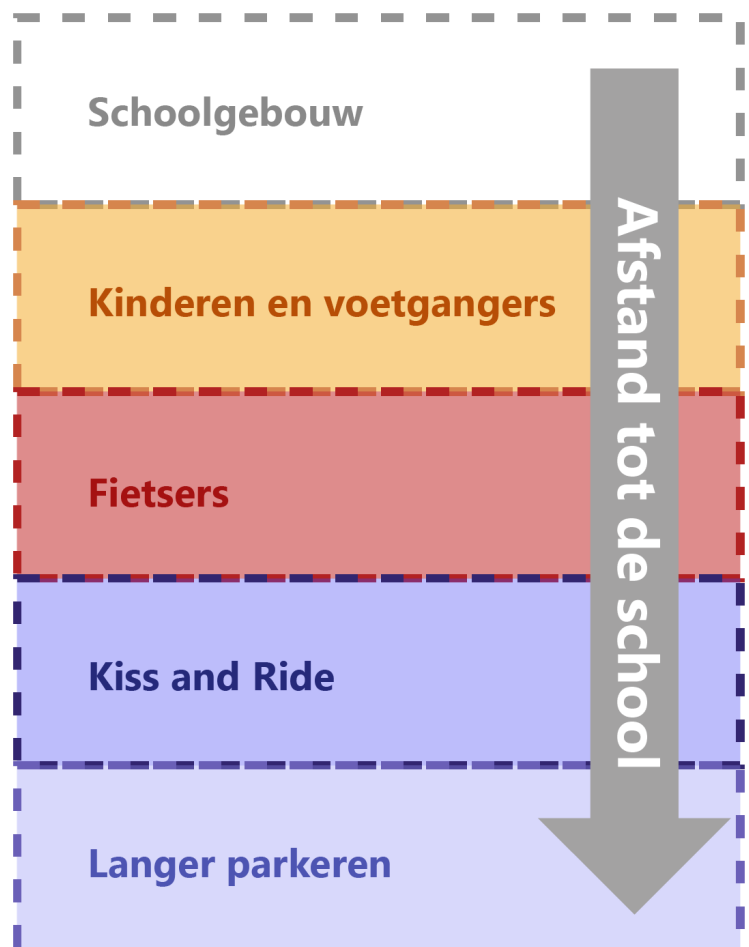
- Prioriteit van modaliteiten
- Gemotoriseerd verkeer voor halen en brengen via Doctor Willem Dreesweg
- Autoluw gebied noordzijde
- Het maken van hoogwaardige looproutes
- Multifunctionele Kiss&Ride
- Een Kiss&Bike speciaal voor fietsers
- Parkeren voor andere doeleinden
- Ontwerpen voor de kinderen

De visie op prioriteit van modaliteiten in de ruimte

Wanneer het nieuwe ontwerp van de schoolzone wordt gemaakt dienen de **kinderen op de eerste plek** te staan. Hoe dichterbij de school, des te meer bepaalt hun aanwezigheid de inrichting van het gebied.

Gemotoriseerd verkeer en kinderen gaan slecht samen. Daarom dient de volgorde ten opzichte van het schoolgebouw, zoals hieronder weergegeven, zoveel mogelijk te worden toegepast.

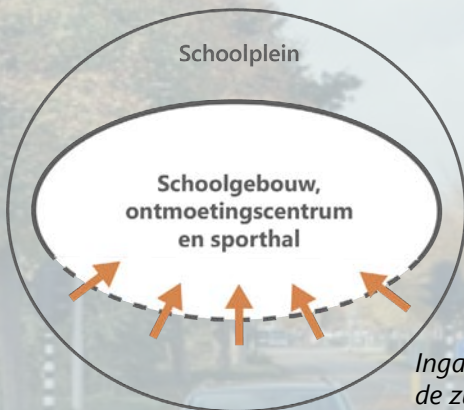
Hierin wordt de directe ruimte om de school gereserveerd voor voetgangers, met fietsers hier net buiten. Gemotoriseerd verkeer kan in de vorm van Kiss and Ride enigzins in de buurt komen. Langer willen parkeren betekent dan ook verder lopen.



Gemotoriseerd verkeer voor halen en brengen via Doctor Willem Dreesweg

De ouders die hun kind(eren) willen halen en/of brengen dienen **zoveel mogelijk gebruik te maken van de zuidelijke entree, via de Doctor Willem Dreesweg**. De infrastructuur is hier toereikend om de piekhoeveelheid verkeer op te vangen, zeker na de toekomstige aanpassingen aan dit kruispunt. Dit dient niet te worden afgedwongen met borden en verboden. Hier zullen veel ouders zich, net als in de huidige situatie, niet aan houden.

De beoogde situatie dient te worden bereikt met het realiseren van een **vlotte doorstroming van verkeer in de zuidelijke helft** van het gebied, het **oriënteren van de in- en uitgangen van het schoolgebouw aan de zuidzijde** en het **beperken van de ingangen naar het plein aan de noordzijde**. Op deze manier worden ouders op een positieve manier gestimuleerd om de zuidzijde te gebruiken, die is immers **snel en prettig** in gebruik. Het gebruik van regeltjes, borden en verboden moet worden vermeden.



Ingangen van de school bevinden zich voornamelijk aan de zuidzijde van het gebouw

Afwikkeling van het grootste deel van het verkeer dient via de Doctor Willem Dreesweg te verlopen

Cyclomedia



Autoluw gebied noordzijde

Doordat het gemotoriseerde haal en brengverkeer voornamelijk plaatsvindt in het zuidelijk deel van het gebied, kan het noordelijk deel worden heringericht. Er liggen kansen om het gebied te vergroenen en in te richten voor voetgangers en fietsers. **Op deze manier kunnen bewoners meer genieten van hun buurt.** Er is in deze nieuwe situatie nog wel parkeergelegenheid voor bewoners, bijvoorbeeld door middel van parkeren op vergunning, maar niet of nauwelijks voor haal- en brengverkeer. Hier dient op te worden gehandhaafd. Het is hier prettig verblijven.

De verkeerssluwhed van dit gebied maakt het gebied veiliger en aantrekkelijker om kinderen met de fiets naar school te brengen of te laten gaan. Om dit verder te stimuleren zijn aan de noordzijde van de school grote fietsenstallingen aanwezig.



Referentiebeelden van
(L) Parkbee.com (R) G



Referentiebeeld van een mogelijke inrichting van een autoluwe straat

Natuur en milieu



een mogelijke inrichting van een autoluwe straat in Amsterdam
gemeente Amsterdam

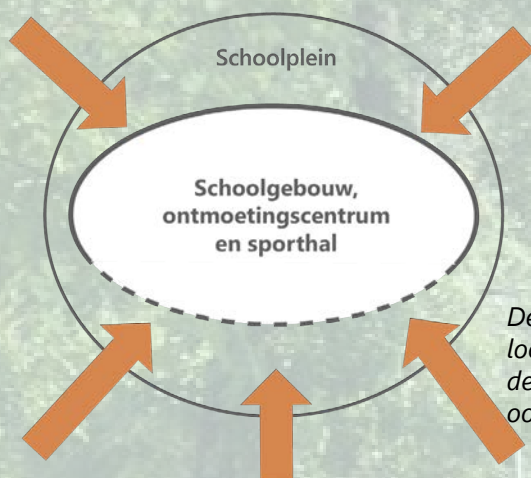


Het maken van hoogwaardige looproutes

Om ervoor te zorgen dat kinderen veilig op school komen dienen er duidelijke looproutes naar het schoolterrein te worden gerealiseerd. Dit geldt voor zowel de parkeerplaats(en) als vanuit de omliggende wijk.

Via deze looproutes kunnen de kinderen veilig oversteken. De kinderen concentreren zich door deze routes meer op vooraf bepaalde punten waardoor ze minder kris kras door het gebied bewegen. Hierdoor wordt het ook aantrekkelijker om kinderen te voet naar school te brengen of te laten gaan.

De routes zijn hoger gelegen dan het gebied voor de auto, afgeschermd van gemotoriseerd verkeer, zijn goed verlicht, groen en duidelijk herkenbaar als zijnde een looproute.



De looproutes bevinden zich in verband met de locatie van de ingangen meer aan de zuidzijde dan de noordzijde, maar ook aan de noord-, west- en oostzijde zijn looproutes aanwezig.

Wandelen tussen bomen. Richtinggevend, fijn én veilig

Referentiebeeld een leuke looproute
Roadsworth



Kinderen kunnen helpen met het
maken van hun eigen schoolomgeving
Jessieandkatey.com



Stenen als afschermingselement
Alblasserdamnieuws.nl



Park Croeselaan, een prettige
looproute in een druk gebied
De Eijkgroep



Multifunctionele Kiss&Ride

Veel kinderen worden met de auto gebracht. In de huidige situatie is de doorstroming van gemotoriseerd verkeer een probleem. Het maken van een Kiss&Ride draagt bij aan een **vlotte doorstroming van verkeer**. Ouders kunnen hier in kinderen afzetten, uitzwaaien en vertrekken weer. Er is hier eenrichtingsverkeer. Auto's zijn op deze manier kort in het gebied.

Voor een gezamenlijke K&R zijn 52 parkeerplaatsen nodig. Voor aparte Kiss&Rides zelfs meer dan 60. Dat is een behoorlijk ruimtebeslag. Daarom dient de Kiss&Ride multifunctioneel te worden ontworpen. Dat wil zeggen, tijdens haal en breng tijden wordt het gebied gebruikt als parkeerplaats, buiten deze tijden wordt het afgesloten en is het onderdeel van het schoolplein. **Het is dan bijvoorbeeld een voetbalveldje of een atletiekbaan.**





Multifunctionele K&R tijdens schooltijd
Enschede
Sant & Co



Multifunctionele maar saaie K&R
van de Rietpluim in Kudelstaart
UBA



Multifunctionele K&R KinderRijk Amstelveen
Marseille buiten



Een deel van de K&R van de Uilenbrink
in Veghel is onderdeel van het plein
Thomasarchitecten

Multifunctionele K&R tijdens halen en brengen
Enschede
Sant & Co



De K&R is een groot speelplein op
de Brede School in Moergestel
PLANcompagnons



Een Kiss&Bike speciaal voor fietsers

Om het zo aantrekkelijk mogelijk te maken om kinderen op de fiets naar school te brengen wordt aanbevolen om, naast veilige routes naar school, een Kiss&Bike te realiseren, dicht bij de school. Deze plek werkt hetzelfde als een Kiss&Ride, maar dan voor fietsers. Er is voldoende opstelruimte voor verschillende soorten fietsen en de kinderen hoeven geen wegen meer over te steken. Ze lopen zo veilig de school in.

De Mandt in teteringen is de eerste school met een dergelijke Kiss&Bike zone, naar een idee van Goudappel.



Kinderen komen tegenwoordig op allerlei manieren en allerlei fietsen naar school.

Digaverde/Goudappel



Het bord van de Kiss&Bike in Teteringen
076 Fietst



Parkeren voor andere doeleinden

Vanuit de wijk komen meerdere signalen dat de parkeervoorzieningen in het gebied, met name de grote parkeerplaats van de Melkweg, voor andere doeleinden worden gebruikt dan voor de functies in het gebied. Zo wordt de parkeerplaats blijkbaar gebruikt door reizigers van en naar Schiphol. Deze geparkeerde auto's bezetten de hoognodige parkeerplaatsen in het gebied.

Om dit te voorkomen dient te worden gehandhaafd op de parkeertijd op de parkeerplaatsen in het gebied. Door het **instellen van een tijdslimiet of betaald parkeren** (met bijvoorbeeld de eerste twee of drie uur gratis) kan dit worden voorkomen.



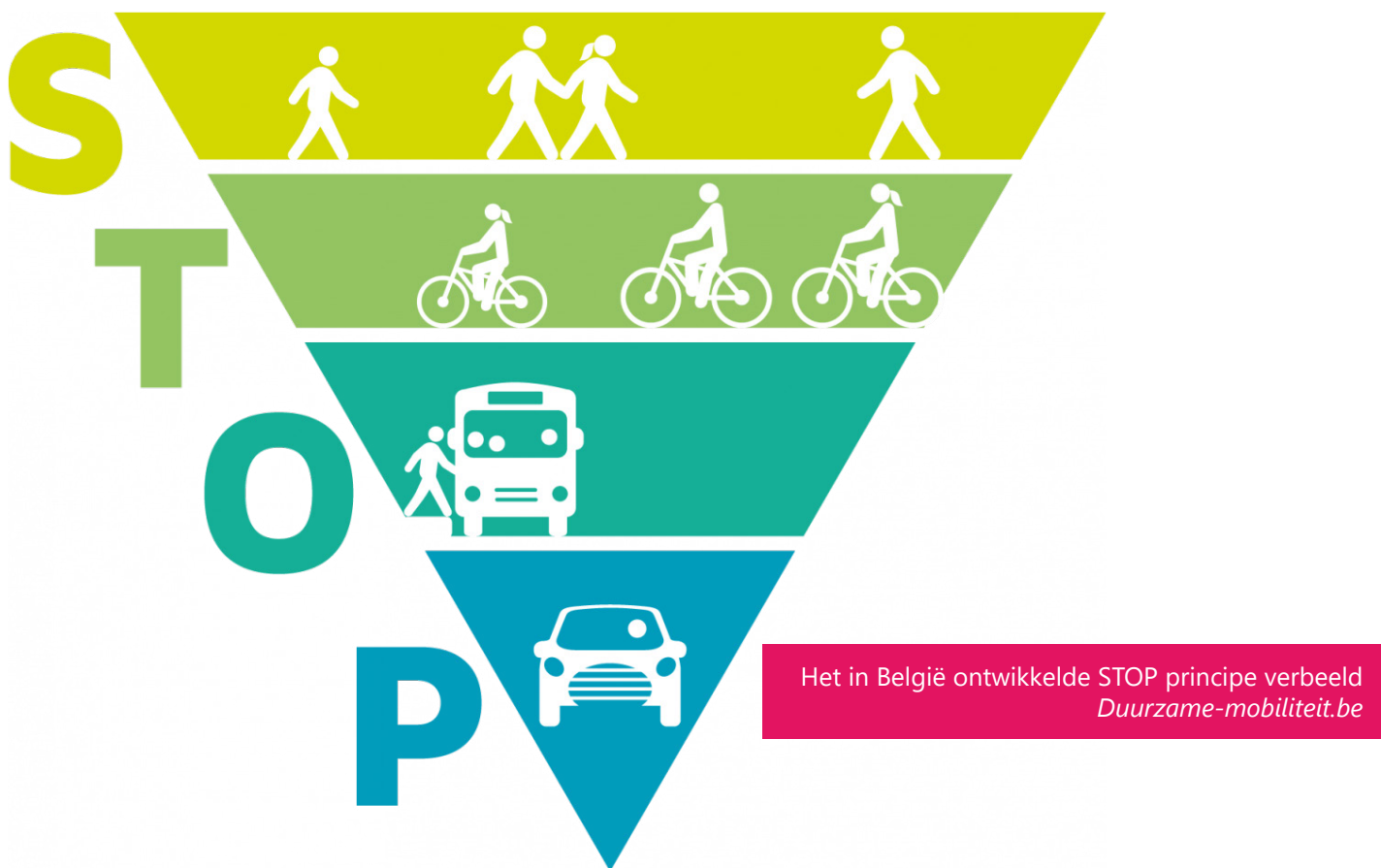
Maak een deel van het gebied betaald parkeren

Ontwerpen voor de kinderen

Tenslotte dient met het verdere ontwerp van het gebied rekening te worden gehouden met de doelgroep. Stel de vraag, **voor wie doen we dit nou eigenlijk?** Het antwoord daarop zou moeten zijn, de kinderen. Kinderen rijden geen auto. Kinderen hoeven niet te stressen om op tijd op kantoor te zijn. Kinderen willen buiten spelen. **Kinderen willen veilig naar school kunnen. Het is de verantwoordelijkheid van de volwassenen.** Zowel de ouders als de schoolleiders, medewerkers van de scholen en alle andere functies in het gebied om ervoor te zorgen dat de kinderen kind kunnen zijn, in ieder geval hier.

Dit vraagt om een andere benadering van het ontwerp. Normaliter wordt uitgegaan van het verkeer en wordt aan de hand daarvan de ruimte opnieuw ingevuld. Nu zou gebruik moeten worden gemaakt van een omgekeerde benadering. Ontwerp eerst de school en de pleinen, het gebied voor de kinderen met het bijbehorende groen, en daarna pas het verkeer.

Wanneer de verkeerssituatie wordt ontworpen, maak dan gebruik van het **STOP-principe**. Het STOP-principe wordt gebruikt bij slimme inpassing van mobiliteitsbeleid, waarbij de prioriteit eerst naar Stappen, dan Trappen (fiets), vervolgens Openbaar vervoer en dan pas naar Privé vervoer gaat.



Bij de (her)aanleg van wegen wordt de ruimte voor voetgangers en voor fietsers eerst afgebakend. De resterende ruimte staat ter beschikking van het openbaar vervoer en ten slotte van het privévervoer.

Gedeelde ruimte voor voetgangers en fietsers wordt waar mogelijk vermeden. Voetpaden zijn idealiter exclusief voorbehouden voor voetgangers en fietsers hebben een eigen afgebakende fietsruimte. Waar er onvoldoende ruimte is, wordt bij voorkeur gekozen voor fietsstraten waar de fietser de volledige rijweg kan benutten en de auto achter de fietser blijft.

Tenslotte dient iedere volwassene zijn of haar verantwoordelijkheid te nemen. Bij onverantwoord gedrag dient men hier op te worden aangesproken. Hier ligt een taak voor de gemeente, als handhaver, maar ook voor de schoolleiding om **een duidelijke visie** op te stellen en hier echt achter te gaan staan. Dit zal betekenen dat ouders, soms op strenge toon, zullen moeten worden gewezen op het vertoonde gedrag. Het gaat hier tenslotte om de kinderen, de eigen kinderen.



Orion in de vroege ochtend
Goudappel

4. Mogelijk vlekkenplan

Naar aanleiding van de workshop en de gestelde ambities is door Goudappel geschetst op een mogelijke indeling van de schoolomgeving. Hierbij is gezocht naar allerlei mogelijkheden, verschillende opties.

Hierbij zijn drie varianten onderscheiden. Een variant waarbij de Meent en de sporthallen behouden blijven en twee varianten waarbij de huidige Meent en de huidige sporthallen net als de schoolgebouwen worden gesloopt en geïntegreerd in de nieuwbouw. Dit laatste heeft als bijkomend voordeel dat het nieuwe gebouw optimaal geplaatst kan worden op het beschikbare perceel en dat het ontwerp en de omgeving optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd. Ook kunnen er op deze manier andere functies worden toegevoegd in het gebied (niet in tekeningen opgenomen) waar bij behoud van de gebouwen geen of zeer beperkt ruimte voor is.

De op de volgende pagina's weergegeven vlekkenplannen **dienen te worden gezien als inspiratiebron, en als voer voor discussie.** Ze geven richting aan een mogelijke oplossing. Ze laten mogelijkheden zien, zonder andere mogelijkheden uit te sluiten. Het is een verkenning naar oplossingsmogelijkheden, zoals bijvoorbeeld de locatie van een flexibele Kiss&Ride. De losse elementen per schets zijn (mogelijk) combineerbaar.

Nader onderzoek en uitwerking is noodzakelijk naarmate meer details en randvoorwaarden duidelijker worden. Het vlekkenplan is een startpunt voor het verdere ontwerp en kan ook goed worden gebruikt om gesprekken met betrokkenen te voeren. Het is duidelijk geen in beton gegoten oplossing. Voor de verschillende maatregelen zijn zowel voor- als tegenargumenten te bedenken. De hierop volgende discussie is het doel van deze vlekkenplannen.



Schoolgebouw

De Meent
en sporthal

Flex.
K+B

Flexibele
K+R

Flex.
K+B

Parkeren

Parkeren

Parkeren

Groene rand

Groene rand

Veilige looproute

Veilige looproute

Veilige looproute



Meent en sporthal behouden

Het mogelijke vlekkenplan voor de situatie waarbij de Meent en de sporthal wordt behouden is hiernaast weergegeven. Hierbij zijn de volgende zaken belangrijk:

- Schoolgebouw wordt tegen de Meent aan geplakt. Dit zorgt voor een centrale ligging in het gebied.
- Pleinen bevinden zich aan alle kanten van het gebouw. Ze zijn hierdoor compact en makkelijk in clusters in te delen. Het overzicht laat te wensen over.
- De oriëntatie van het gebouw is niet van nature de zuidzijde.
- Haal en breng verkeer bevindt zich aan de zuidzijde.
- Er is ruimte voor één flexibele kiss&rides. De ruimte voor dit element is relatief beperkt.
- Er zijn twee specifieke Kiss&Bike zones.
- Er zijn brede en comfortabele fietsroutes die zo min mogelijk kruisen met gemotoriseerd verkeer. Daar waar dit wel gebeurt hebben de fietsers voorrang. De fietsoversteken worden bij voorkeur uitgevoerd met een forse drempel voor autoverkeer.
- Er zijn duidelijke looproutes vanaf de parkeerplaats naar de school. Voetgangers hebben hierbij voorrang op het overige verkeer, dus ook op fietsers. Aan de noordzijde wordt een prettige looproute vanuit de wijk gerealiseerd.
- Het is belangrijk overal goede trottoirs en veilige routes te realiseren.
- Aan de noord- en westzijde van het schoolplein wordt een groene rand gerealiseerd om ouders en kinderen naar de zuidzijde te leiden.
- Het doodlopende parkeerstraatje aan de noordzijde is niet meer bereikbaar voor automobilisten. Er dient een oplossing te worden gevonden voor de aanwonenden van dit straatje.
- Automobilisten die gebruik maken van de parkeerplaats aan de Melkweg, kunnen het gebied aan de zuidzijde maar ook aan de westzijde bereiken en weer verlaten.



Schoolgebouw,
ontmoetingscentrum
en sporthal

Groene rand

Groene rand

Flexibele
K+R

Flexibele
Kiss&Bike

Flexibele
K+P

Parkeren

K+R

Parkeren

Parkeren

Veilige looproute

Veilige looproute

An aerial photograph of a school area. A red arrow points from the left side of the image towards a parking lot area. The school building is visible in the upper left, and a green sports field is in the center. The surrounding area includes roads and trees.

Nieuwbouw voor de Meent en de sporthal, variant A

Het mogelijke vlekkenplan voor de situatie waarbij de huidige Meent en de sporthal wordt behouden is hiernaast weergegeven. Hierbij zijn de volgende zaken belangrijk:

- Schoolgebouw, de Meent en de sporthal worden in één gebouw gecombineerd.
- Het nieuwe gebouw wordt zoveel mogelijk aan de noordzijde van het gebied gerealiseerd. Zo ontstaat het grootst mogelijke plein aan de zuidzijde. Hier kunnen makkelijk verschillende zones in worden aangebracht.
- Het gebouw is op natuurlijke wijze naar de zuidzijde georiënteerd.
- Haal en breng verkeer bevindt zich aan de zuidzijde.
- Er is ruimte voor in ieder geval één flexibele kiss&rides en een voor gemotoriseerd verkeer permanent bereikbare K&R.
- Er is één gedeelde specifieke Kiss&Bike zones.
- Er zijn brede en comfortabele fietsroutes die zo min mogelijk kruisen met gemotoriseerd verkeer. Daar waar dit wel gebeurt hebben de fietsers voorrang. De fietsoversteken worden bij voorkeur uitgevoerd met een forse drempel voor autoverkeer.
- Er zijn duidelijke looproutes vanaf de parkeerplaats naar de school. Voetgangers hebben hierbij voorrang op het overige verkeer, dus ook op fietsers. Aan de noordzijde wordt een prettige looproute vanuit de wijk gerealiseerd.
- Het is belangrijk overal goede trottoirs te realiseren.
- Rond het schoolgebouw en aan de westzijde van het plein wordt een groene rand gerealiseerd om ouders en kinderen naar de zuidzijde te leiden.
- Tijdens halen en brengen kunnen automobilisten rond de school rijden om zo doorstroming te bevorderen. Buiten haal- en brengtijden is dat niet mogelijk. De doodlopende parkeerstraatjes zijn zodoende tijdens haal- en breng momenten niet langer doodlopend.
- Automobilisten die gebruik maken van de parkeerplaats aan de Melkweg, kunnen het gebied aan de zuidzijde maar ook aan de westzijde weer verlaten. Deze parkeerplaats is enkel toegankelijk vanaf de Doctor Willem Dreesweg.



Groene rand

Schoolgebouw,
ontmoetingscentrum
en sporthal

Flexibele
K+R

Flexibele K+B

Parkeren

Parkeren

Veilige looproute

Veilige looproute



Nieuwbouw voor de Meent en de sporthal, variant B

Het mogelijke vlekkenplan voor de situatie waarbij de huidige Meent en de sporthal wordt behouden is hiernaast weergegeven. Hierbij zijn de volgende zaken belangrijk:

- Schoolgebouw, de Meent en de sporthal worden in één gebouw gecombineerd.
- Het nieuwe gebouw wordt midden in het gebied gerealiseerd. Zo ontstaan meerdere kleine pleinen rond de school. Deze kunnen de scholen makkelijk verdelen.
- Het gebouw is niet op natuurlijke wijze naar de zuidzijde georiënteerd. Door de groene rand en het ontbreken van (grote) entrees aan de noordzijde worden ouders naar de zuidzijde gestuurd.
- Haal en breng verkeer bevindt zich aan de zuidzijde.
- Er is ruimte voor in ieder geval één Flexibele Kiss&ride. Deze is kleiner dan in variant A.
- Er is één gedeelde specifieke Kiss&Bike zone.
- Er zijn brede en comfortabele fietsroutes die zo min mogelijk kruisen met gemotoriseerd verkeer. Daar waar dit wel gebeurt hebben de fietsers voorrang. De fietsoversteken worden bij voorkeur uitgevoerd met een forse drempel voor autoverkeer. Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande fietspaden.
- Er zijn duidelijke looproutes vanaf de parkeerplaatsen naar de school. Voetgangers hebben hierbij voorrang op het overige verkeer, dus ook op fietsers.
- Het is belangrijk overal goede trottoirs te realiseren.
- Het is in deze variant niet mogelijk om rond de school te rijden. Doorstroming vindt plaats via de parkeerplaats en de K&R zone.
- Automobilisten die gebruik maken van de parkeerplaats aan de Melkweg, kunnen het gebied aan de zuidzijde maar ook aan de westzijde betreden en weer verlaten.



Vorbereiding van de inloopavond
Goudappel

5. *Hoe nu verder?*

De eerste verkenning naar de nieuwe situatie in het gebied is afgerond. Zo is er een verkeersonderzoek uitgevoerd, zijn betrokkenen gehoord over hun wensen en eisen en is er geschetst op mogelijke oplossingsrichtingen. Deze ontwikkelingen dragen sterk bij aan de succesvolle realisatie van een mooi schoolgebouw in een mooie schoolomgeving, maar er dienen, vanzelfsprekend, nog meer stappen te worden genomen. Hieronder worden enkele zaken aangestipt waarvan de adviseurs van Goudappel van mening zijn dat ze belangrijk zijn voor het vervolg.

1. De keuze 'wel of geen nieuwbouw voor de Meent' moet zo snel mogelijk genomen worden.
2. De scholen dienen zich uit te spreken over de gang van zaken en actief deel te nemen aan het proces. Zo zou het zeer wenselijk zijn om een visie op te stellen over het toekomstbeeld zoals de verschillende scholen het voor zich zien. Op die manier kan duidelijk gestuurd worden in het toekomstige ontwerpproces.
3. Er moet zo snel mogelijk worden gestart met het ontwerpproces voor het schoolgebouw, in samenwerking met een ontwerp voor de buiten ruimte. Op deze manier ontstaan randvoorwaarden die van belang zijn om keuzes te kunnen maken in het ontwerp van de verkeerssituatie.

De gemeente Amstelveen zet in op een uitgebreide participatie met de bewoners van de Orion en daar omheen en met andere betrokkenen. Dit is een goed streven en het zal uiteindelijk leiden tot een breed gedragen plan voor het gebied. Het vraagt om doorzettingsvermogen en lef om bepaalde keuzes te maken. Het is nou eenmaal niet mogelijk om iedereen helemaal tevreden te stellen. Er ligt een degelijke basis om te komen tot een succesvol project. De schouders eronder!



Goudappel

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
+31(0) 570 66 62 22
info@goudappel.nl

Gemeente Amstelveen

Laan Nieuwer-Amstel 1
1182 JR Amstelveen
+31(0) 20 540 49 11