Uitwerking mogelijke scenario's Woningbouwontwikkeling Oosterpoort

d.d. 23-10-2025

Inhoud

Aanleiding 2

Onderbouwing parkeerbehoefte 2

Normatieve parkeerbehoefte 2

Gebruik bestaande restcapaciteit openbare ruimte 3

Parkeerdrukmeting gemeente Boxtel november 2023 3

Parkeerdrukmeting parkeerterrein Wilgenbroek 4

Parkeerbalans parkeerbehoefte vs beschikbare restcapaciteit 4

Bestaande parkeerdruk 5

Verbetering verkeerssituatie rondom halen en brengen schoolkinderen 6

Klimaat adaptief parkeerterrein 6

Scenario's 10

1 Scenario volledig parkeren in het park 12

2 Scenario volledig openbaar maken parkeerterrein Wilgenbroek 14

3 Scenario deels openbaar maken parkeerterrein Wilgenbroek 17

Aanleiding

Op 8 april jl. heeft het college een besluit genomen om het voorkeursalternatief (vka), uitgaande van 37 appartementen, verder uit te werken op de locatie aan de Maastrichtsestraat-Hobbendonkseweg met behoud van de bestaande functies in het park en oog voor de omgeving.

Dit onderzoek heeft geresulteerd in een drietal mogelijke scenario's die zijn gebaseerd op het mogelijke gebruik van het naastgelegen parkeerterrein. Binnen deze scenario's zijn een aantal opties mogelijk zijn die een extra meerwaarde kunnen creëren voor de bestaande omgeving.

Voor het deel van de parkeeropgave dat in het park moet worden opgelost is uitgegaan van een parkeeroplossing aan de oostzijde van de beoogde nieuwbouwontwikkeling. Dit zou een te grote impact hebben op het bestaande bomenbestand in het park. Er zouden dan relatief veel meer bomen gekapt moeten worden wat de bestaande groenstructuur van het park te veel aantast. Daarnaast zou dit betekenen dat de ontsluiting van het beoogde parkeerterrein relatief dicht bij de school komt te liggen wat het risico op verkeersveiligheidsrisico's tussen auto's en met name fietsers vergroot.

Alvorens de scenario's te beschrijven is in dit memo allereerst de onderbouwing van de parkeerbehoefte toegelicht. Daarna zijn de mogelijke optimalisaties voor het openbaar gebied beschreven in relatie tot de uitwerking van de scenario's voor het parkeren. De 3 optimalisaties (opties) waar in het memo nader op wordt ingegaan zijn:

- Verbetering verkeerssituatie rondom halen en brengen schoolkinderen
- Klimaat adaptieve inrichting huidig parkeerterrein Wilgenbroek
- Verbetering inrichting van de Hobbendonkseweg

Onderbouwing parkeerbehoefte

Normatieve parkeerbehoefte

Parkeernormen Boxtel:

- Parkeernorm appartement >60m2 = 1,5 + 0,3 = 1,8pp/app.
- Parkeernorm zorgwoning zelfstandig = 1,2 + 0,3 = 1,5pp/woning

Beide sluiten op voorhand niet goed aan bij beoogde doelgroep initiatief, het parkeernormenbeleid schrijft voor dat dan wordt teruggevallen op CROW richtlijnen (2004, maar die is vervangen door versie 2024, dus 2024 toegepast). Onderstaand het meest recente kencijfer vanuit CROW die bij de betreffende doelgroep past en ook zal worden overgenomen als norm in de voorgenomen actualisatie van de parkeernormennota Boxtel (planning december 2025):

Parkeerkencijfer CROW matig stedelijk appartement sociale huur <75m2 BVO = **0,95pp/app.** waarvan 0,15pp/appartement bezoekersaandeel. Dit betekent voor de ontwikkeling het volgende:

- 37 levensloopbestendige sociale huurappartementen, 70m2 BVO (<75m2 BVO)
  = 37 x 0,95 = **36pp waarvan 6pp bezoekersaandeel**
- 32 levensloopbestendige sociale huurappartementen, 70m2 BVO (<75m2 BVO)
  = 32 x 0,95 = **31pp waarvan 5pp bezoekersaandeel**

Gebruik bestaande restcapaciteit openbare ruimte

Vanwege de wens het bestaande park zo min mogelijk aan te tasten is inzichtelijk gemaakt in hoeverre bestaande parkeercapaciteit in de directe omgeving ingezet kan worden.

Maximale acceptabele loopafstand is conform beleid 100m voor bewoners en 200m voor bezoekers (Boxtel kent geen loopafstanden voor bezoekers in hun beleid, dus val terug op CROW).

Het bestaande parkeerterrein bij de basisschool valt daarmee ook binnen de acceptabele loopafstanden voor zowel de bewoners als de bezoekers. Dit terrein is echter niet openbaar en moet dus openbaar gemaakt worden om ingezet te kunnen worden ten behoeve van de beoogde woningbouwontwikkeling. Hierover vinden gesprekken plaats met de gebruikers.

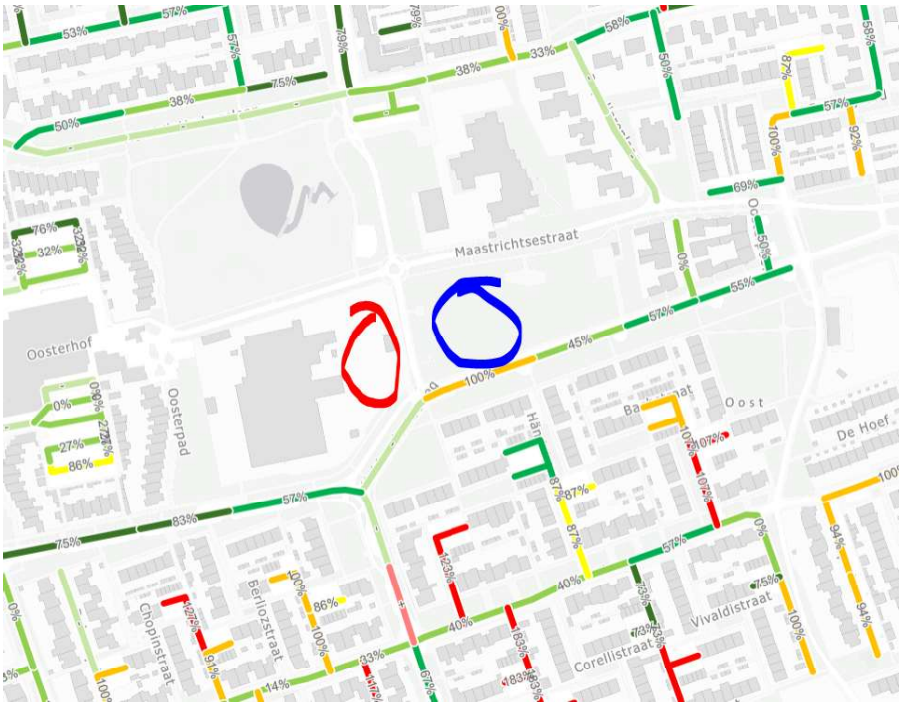
Parkeerdrukmeting gemeente Boxtel november 2023

Meetmomenten tussen 23.00u en 06.00u:

- woensdag 15 op donderdag 16 november 2023 (Boxtel);
- donderdag 16 op vrijdag 17 november 2023 (Boxtel).

Onderstaande uitsnede van de parkeerdrukmeting geeft aan dat het parkeerterrein bij de school (rode markering) niet is meegenomen binnen de meting wat te verklaren is aangezien dit geen openbaar terrein is. Daarnaast zien we direct aangrenzend aan de beoogde woningbouwontwikkeling een parkeerdruk van 100% en ook in de zuidelijk gelegen “hofjes” is de parkeerdruk relatief hoog.

We kunnen op basis hiervan stellen dat er buiten het parkeerterrein geen restcapaciteit aanwezig is om in te zetten t.b.v. de woningbouwontwikkeling.



Parkeerdrukmeting parkeerterrein Wilgenbroek

Onderstaand de resultaten van de parkeerdrukmeting van het private parkeerterrein bij de school.

Bezettingsgraad onderzoeksgebied										
		REGULIERE PARKEERPLAATSEN					BIJZONDER			
							Taxi		Invalide	
Onderzoekmoment		Capaciteit	Bezetting	Fout	Totaal	%	Capaciteit	Bezetting	Capaciteit	Bezetting
di 24-6-2025	08:00	58	29		29	50%	3	1	2	
	14:00	58	44		44	76%	3	1	2	
	20:00	58	11		11	19%	3		2	
wo 25-6-2025	12:30	58	27		27	47%	3	2	2	
za 28-6-2025	12:30	58	2		2	3%	3		2	
	21:00	58	0		0	0%	3		2	
di 1-7-2025	08:00	58	19		19	33%	3		2	
	14:00	58	30		30	52%	3		2	
	20:00	58	4		4	7%	3		2	
wo 2-7-2025	12:30	58	27		27	47%	3	1	2	
za 5-7-2025	12:30	58	1		1	2%	3		2	
	21:00	58	0		0	0%	3		2	

Tabel 1: Resultaten parkeerdrukmetingen.

Hieruit kunnen we afleiden dat er restcapaciteit aanwezig is op dit parkeerterrein.

Tijdens de haalmomenten op de werkdagmiddagen is de parkeerdruk het hoogst (max 76%). Voor de parkeerbezetting tijdens het halen en brengen van kinderen van en naar school accepteren we een maximale bezetting van 95% (we houden taxistandplaatsen en gehandicaptenparkeerplaatsen buiten beschouwing). Dit in afwijking van de meer gebruikelijke 85% bezettingsgraad omdat het hier een specifieke kortdurende piek in de parkeerbehoefte betreft voor het halen en brengen van basisschoolkinderen met de auto wat we op voorhand niet willen stimuleren door te voorzien in een ruime parkeercapaciteit.

Op de andere momenten accepteren we een maximale bezettingsgraad van 85%.

Parkeerbalans parkeerbehoefte vs beschikbare restcapaciteit

Onderstaand de belangrijkste dagdelen uiteengezet voor wat betreft beschikbare capaciteit en parkeerbehoefte op basis van aanwezigheidspercentages parkeernormennota Boxtel 2007.

	Werkdag			Koop-	Zaterdag		Zondag
	overdag	middag	avond	avond	middag	avond	
Woningen	50	60	100	90	60	60	70
Detailhandel	30	70	20	100	100	0	0

Tabel Aanwezigheidspercentages Parkeernomennota 2007

Restcapaciteit tot 95% middag 55,1pp – 44pp = 11,1 = 11pp

1. Parkeerbehoefte 37 app. werkdagmiddag 60% = 22pp
2. Parkeerbehoefte 32 app. werkdagmiddag 60% = 19pp

Restcapaciteit tot 95% ochtend 55,1pp – 29pp = 26,1 = 26pp

1. Parkeerbehoefte 37 app. werkdagochtend 50% = 19pp
2. Parkeerbehoefte 32 app. werkdagochtend 50% = 16pp

Restcapaciteit tot 85% avond/nacht 49,3pp – 11pp = 38,3 = 38pp

1. Parkeerbehoefte 37 app. werkdagavond 100% = 36pp
2. Parkeerbehoefte 32 app. werkdagavond 100% = 31pp

Beschikbaar op maatgevend moment, de werkdagmiddag, 11pp en benodigd 22pp of 19pp. Er moet worden voorzien in **minimaal 8pp tot 11pp extra** ten opzichte van de bestaande situatie afhankelijk van de hoeveelheid te realiseren appartementen om in de volledige parkeerbehoefte te kunnen voorzien.

Bestaande parkeerdruk

Om de bestaande parkeerdruk in de omgeving te verlichten stellen we voor niet de volledige capaciteit voor de woningbouwlocatie in te zetten. Om iets wezenlijks te kunnen betekenen voor de bestaande parkeerdruk hanteren we het uitgangspunt dat er ten alle tijden een theoretische minimale capaciteit van minimaal 10 parkeerplaatsen extra voor de omgeving aanwezig is.

Onderstaand samengevat en uitgewerkt in tabelvorm:

Bij 37 app. en volledig gebruik bestaand parkeerterrein is de aanleg van 21 parkeerplaatsen benodigd (=11+10pp) om in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien (in park en/of Hobbendonkseweg). Het overige deel van de parkeerbehoefte (36 – 21 = 15pp) wordt opgevangen met behulp van de bestaande restcapaciteit op het parkeerterrein bij de school.

	boxtel 2007															
	Normatieve behoefte	**Functie**	**werkdagochtend**		**werkdagmiddag**		**werkdagavond**		**koopavond**		**zaterdagmiddag**		**zaterdagavond**		**zondag**	
	29,6	woningen bewoners	50%	14,8	60%	17,8	100%	29,6	90%	26,6	60%	17,8	60%	17,8	70%	20,7
	5,55	woningen bezoekers	50%	2,78	60%	3,33	100%	5,55	90%	5	60%	3,33	60%	3,33	70%	3,89
Totaal	**35,15**			**17,6**		**21,1**		**35,2**		**31,6**		**21,1**		**21,1**		**24,6**
			restcapaciteit op basis van meting	26		11		38		38		48		49		48
			restcapaciteit - 10pp tbv omgeving	**16**		**1**		**28**		**28**		**38**		**39**		**38**
			aantal benodigde pp	1,58		**20,1**		7,15		3,64		-17		-18		-13

Bij 32 app. en volledig gebruik bestaand parkeerterrein is de aanleg van 18 parkeerplaatsen benodigd (=8+10pp) om in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien (in park en/of Hobbendonkseweg). Het overige deel van de parkeerbehoefte (31 – 18 = 13pp) wordt opgevangen met behulp van de bestaande restcapaciteit op het parkeerterrein bij de school.

	boxtel 2007															
	Normatieve behoefte	**Functie**	**werkdagochtend**		**werkdagmiddag**		**werkdagavond**		**koopavond**		**zaterdagmiddag**		**zaterdagavond**		**zondag**	
	25,6	woningen bewoners	50%	12,8	60%	15,4	100%	25,6	90%	23	60%	15,4	60%	15,4	70%	17,9
	4,8	woningen bezoekers	50%	2,4	60%	2,88	100%	4,8	90%	4,32	60%	2,88	60%	2,88	70%	3,36
Totaal	**30,4**			**15,2**		**18,2**		**30,4**		**27,4**		**18,2**		**18,2**		**21,3**
			restcapaciteit op basis van meting	26		11		38		38		48		49		48
			restcapaciteit - 10pp tbv omgeving	**16**		**1**		**28**		**28**		**38**		**39**		**38**
			aantal benodigde pp	-0,8		**17,2**		2,4		-0,6		-20		-21		-17

Wat wellicht opvalt is dat het aandeel van de parkeerbehoefte dat kan worden opgevangen op het bestaande parkeerterrein bij de school. Dat is het gevolg van het feit dat op het maatgevend moment 60% van de totale behoefte gevraagd wordt. Het verschil in het resterende deel van 40% van de totale parkeerbehoefte tussen 37 en 32 appartemeneten is 2 parkeerplaatsen.

Verbetering verkeerssituatie rondom halen en brengen schoolkinderen

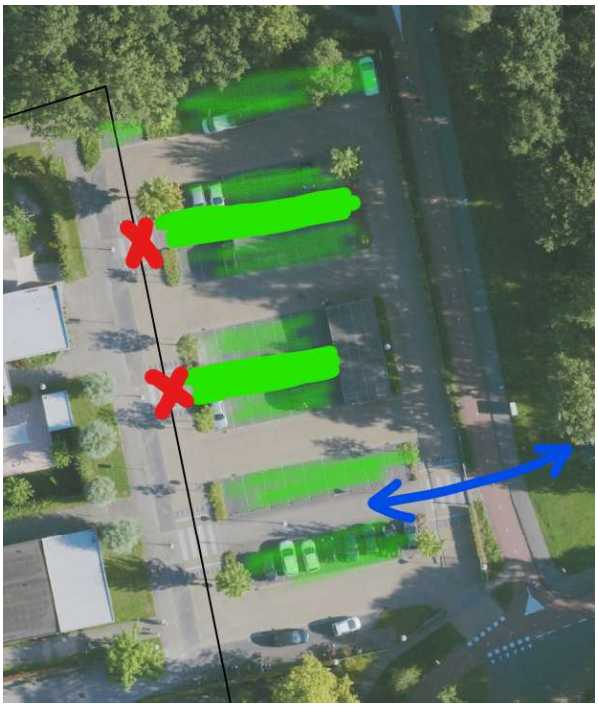
Om de huidige verkeerssituatie ter hoogte van de inrit naar het parkeerterrein te verbeteren stellen we voor de huidige inrit te verplaatsen in zuidwestelijke richting. Hierdoor wordt het aantal conflicten ter hoogte van de inrit verminderd en wordt de situatie een stuk overzichtelijker. Gevolg hiervan is o.a. dat een aantal van de huidige (fiets)parkeervoorzieningen herschikt moeten worden.

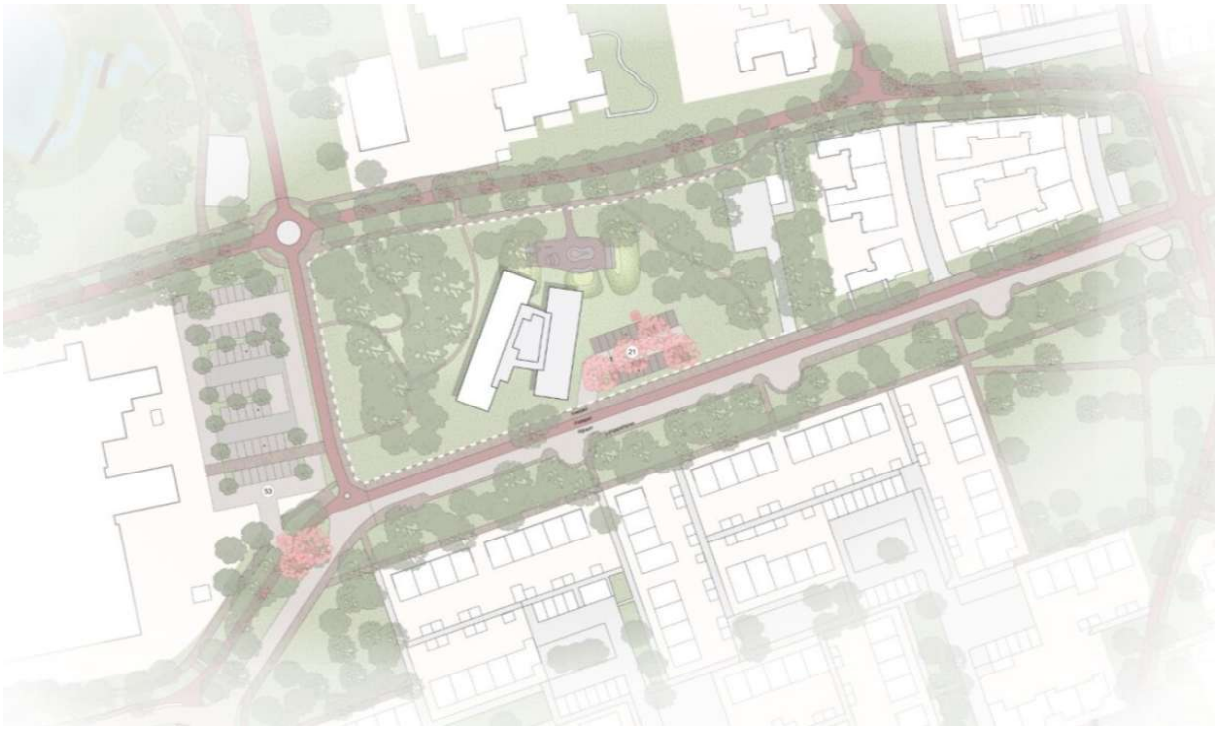
In onderstaande afbeeldingen is dit principe grofweg geschetst.

Klimaat adaptief parkeerterrein

Om het parkeerterrein landschappelijk meer onderdeel te maken van het park en de inrichting klimaat adaptief te maken, stellen we voor behoorlijk wat bestaande verharding te verwijderen en daarvoor in de plaats hoogwaardig groen (zoveel mogelijk bomen) aan te brengen om het huidige stenige karakter te doorbreken.

Hierbij valt te denken aan het aanbrengen van grasbeton of halfverharding in de parkeervakken en daarnaast het opheffen van twee van de drie bestaande looproutes die in praktijk nauwelijks gebruikt worden en slechts bijdragen aan het faciliteren dat ouders van basisschoolkinderen met de auto naar school gaan. De looproute van en naar de toekomstige woningbouwlocatie moet juist extra aandacht krijgen waardoor een logische verbinding tussen het parkeerterrein en de woningen ontstaat. In onderstaande afbeelding is dit grofweg geschetst.





Afbeelding klimaatadaptief maken parkeerterrein

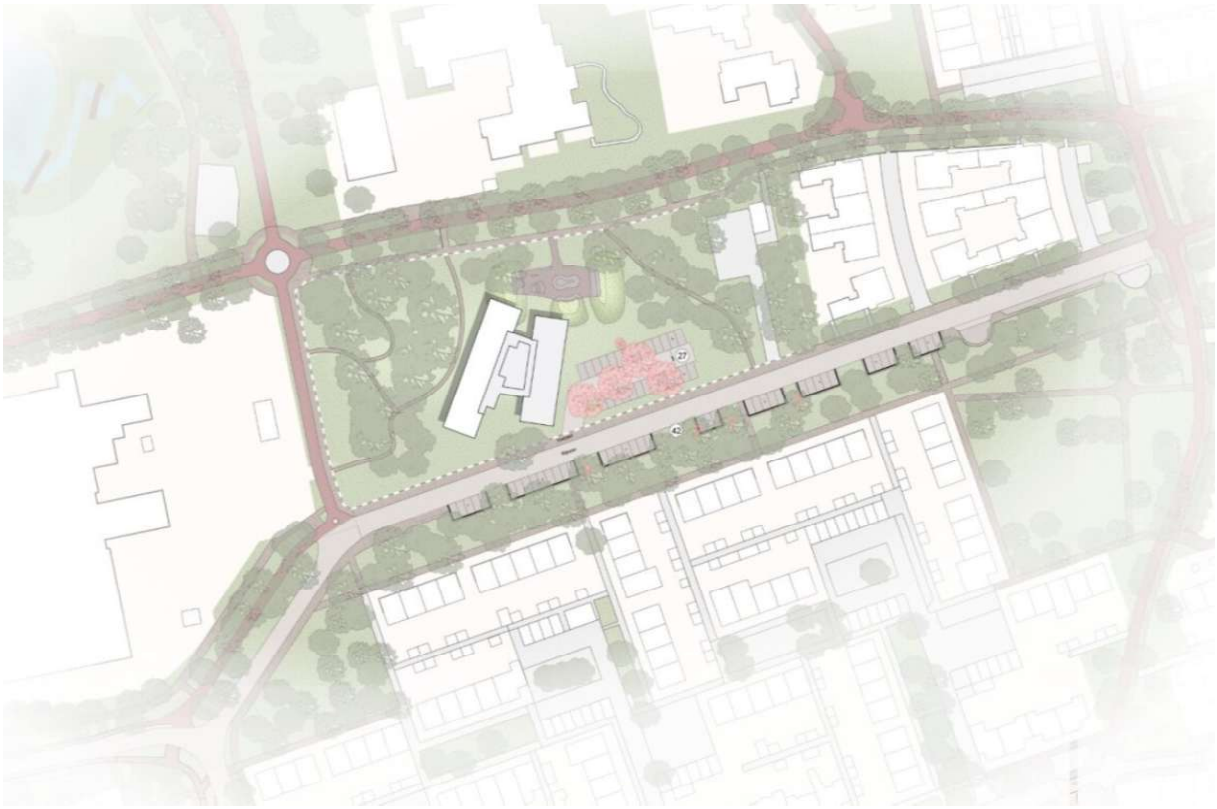
Verbetering inrichting van de Hobbendonkseweg

Een deel van de parkeerplaatsen is in te passen ter hoogte van de twee locaties aan de Hobbendonkseweg waar al haaks geparkeerd wordt.

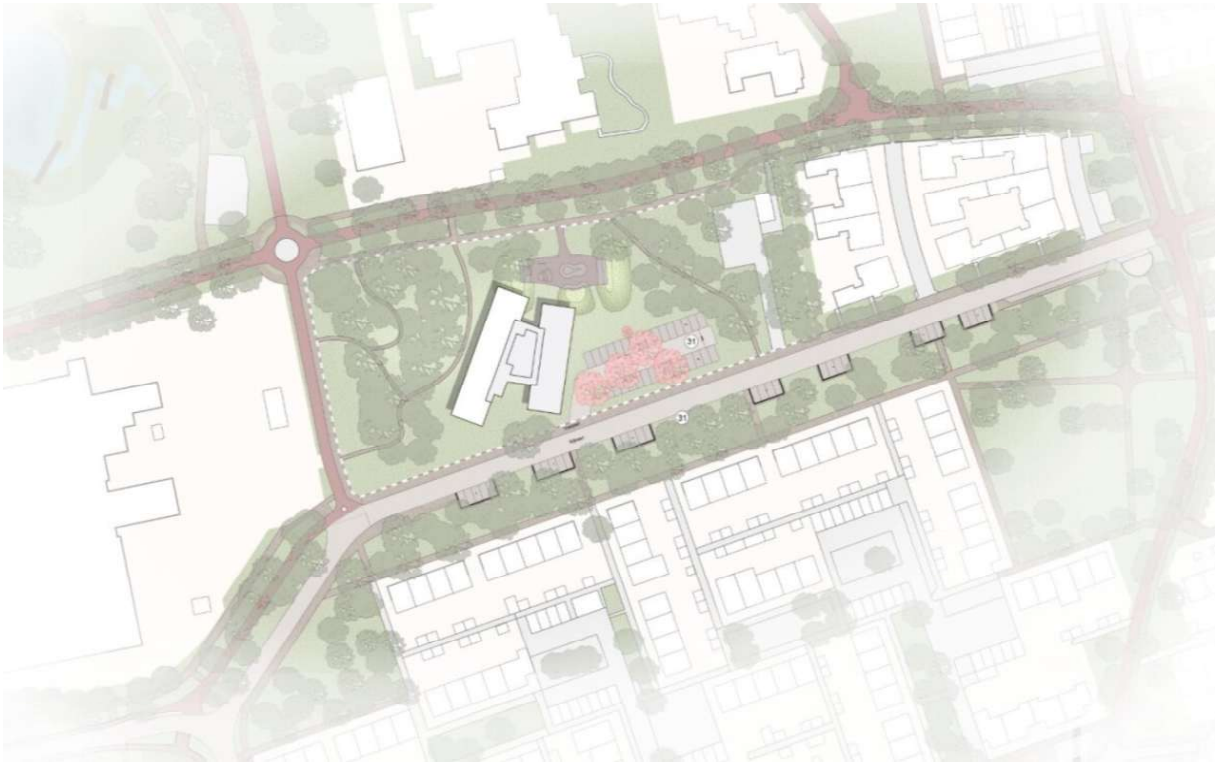
Voorwaarde hierbij is wel dat de huidige rode markering op de Hobbendonkseweg verwijderd moet worden inclusief het formeel opheffen van het in twee richtingen bereden fietspad.

Deze inrichting geeft in de bestaande situatie al een verhoogd risico op ongevallen tussen parkerende auto's en fietsers. Met het toevoegen van haakse parkeervakken en daarmee het aantal achteruitbewegingen wordt dat risico groter. Vandaar de voorwaarde dit fietspad geheel op te heffen waardoor de plek op de weg voor fietsers weer logisch wordt (geen spookrijden door fietsers en auto's op het fietspad) en de Hobbendonkseweg weer een reguliere (doodlopende) in twee richtingen bereden woonstraat wordt van 6,0m. breed.

Op termijn moet het asfalt in de rijbaan worden vervangen door elementenverharding om hier een geloofwaardige 30km inrichting te realiseren en de snelheid van het verkeer op een natuurlijke wijze te kunnen managen.



Afbeelding herinrichting Hobbendonkseweg intensief



Afbeelding herinrichting Hobbendonkseweg extensief

Scenario's

Alle eerdergenoemde onderzoeken, analyses en overwegingen hebben geresulteerd in drie reële scenario's waarbinnen nog een aantal mogelijke optimalisaties (opties) mogelijk zijn. Samengevat zijn dat:

1. ***Scenario volledig parkeren in het park***

Basisvariant

- Aanleg parkeerterrein (36pp) in het park

Optie 1.1 Parkeren aan de Hobbendonkseweg intensief (totaal 29 pp waarvan 9pp extra)

27 pp in het park **(185k)**

Optie 1.2 Parkeren aan de Hobbendonkseweg extensief (totaal 11 pp waarvan 5pp extra)

31 pp in het park **(140k)**

2. ***Scenario volledig openbaar maken parkeerterrein Wilgenbroek***

Basisvariant

- Aanleg parkeerterrein (21pp) in het park
- Openbaar maken bestaand parkeerterrein school **(11k)**
- Aanbrengen looproute tussen parkeerterrein en nieuwbouw **(10k)**

Optie 2.1 Klimaat adaptief maken parkeerterrein school **(135k)**

Optie 2.2 Verplaatsen bestaande inrit parkeerterrein school **(25k)**

Optie 2.3 Parkeren aan de Hobbendonkseweg intensief (totaal 29 pp waarvan 9pp extra) **(185k)**

Optie 2.4 Parkeren aan de Hobbendonkseweg intensief (totaal 11 pp waarvan 5pp extra) **(140k)**

3. ***Scenario deels openbaar maken parkeerterrein Wilgenbroek***

Basisvariant

- Aanleg parkeerterrein (30pp) in het park
- Deels openbaar maken bestaand parkeerterrein school **(12,5k)**
- Aanbrengen looproute tussen parkeerterrein en nieuwbouw **(10k)**

Optie 3.1 Verplaatsen bestaande inrit parkeerterrein school **(25k)**

Optie 2.3 Parkeren aan de Hobbendonkseweg intensief (totaal 29 pp waarvan 9pp extra) **(185k)**

Optie 2.4 Parkeren aan de Hobbendonkseweg intensief (totaal 11 pp waarvan 5pp extra) **(140k)**

In de navolgende hoofdstukken zijn deze scenario's nader uitgewerkt en gevisualiseerd.

1 Scenario volledig parkeren in het park

De volledige parkeerbehoefte wordt opgevangen in het park parallel aan de oostzijde van het gebouw en optioneel ook een deel aan de zuidzijde van de Hobbendonkseweg.

Parkeren aan de westzijde van het gebouw in het park is niet wenselijk gelet op de bestaande bomen. Er zouden dan relatief veel bomen gekapt moeten worden. Dit tast de bestaande groenstructuur aan de westzijde van het park te veel aan. Daarnaast betekent dit dat de ontsluiting van het beoogde parkeerterrein dicht bij de school komt te liggen wat het risico op verkeersveiligheidsrisico's tussen auto's en met name fietsers vergroot.

Aan de oostzijde van het beoogde gebouw heeft het een minimale impact op het gebruik en de beleving van het huidige park.

Voordelen:

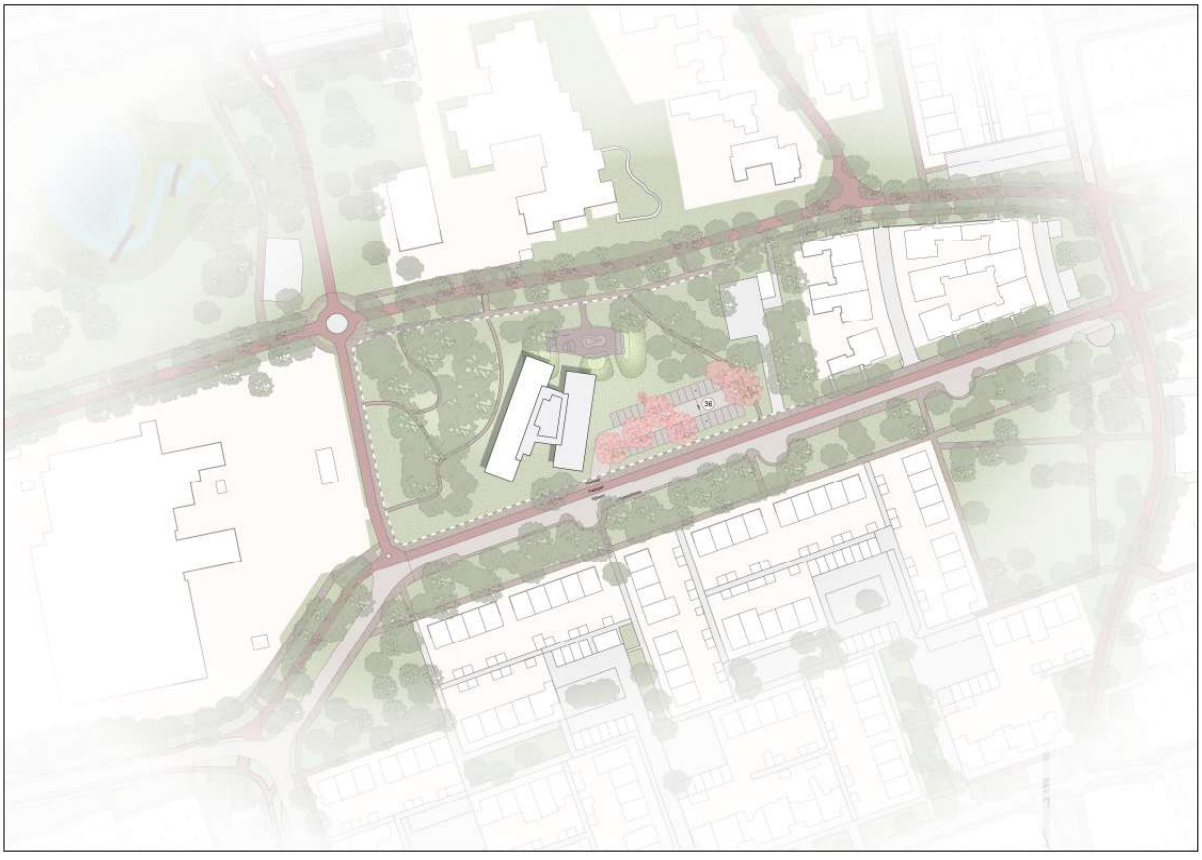
- Comfort en gebruiksgemak toekomstige bewoners.

Nadelen:

- Er is zichtbaar geen sprake van efficiënt ruimtegebruik met de aanwezigheid van een groot parkeerterrein pal naast deze woningbouwontwikkeling (geloofwaardigheid)
- Bestaande verkeersveiligheidsproblemen ter hoogte van de inrit naar het parkeerterrein worden niet binnen afzienbare tijd opgelost.

Basisvariant

- Aanleg parkeerterrein (36pp) in het park



Optie 1.1 Parkeren aan de Hobbendonkseweg intensief (totaal 29 pp waarvan 9pp extra)

Optie 1.2 Parkeren aan de Hobbendonkseweg extensief (totaal 11 pp waarvan 5pp extra)

2 Scenario volledig openbaar maken parkeerterrein Wilgenbroek

Om zoveel mogelijk van het bestaande park intact te kunnen laten en tegelijkertijd de bestaande ruimte optimaal te kunnen gebruiken stellen we voor het bestaande private parkeerterrein bij de Wilgenbroek openbaar te maken. Om het parkeerterrein te kunnen gebruiken voor toekomstige bewoners/bezoekers moet het parkeerterrein namelijk openbaar toegankelijk zijn.

De bestaande omheining incl. poort moet daartoe worden verwijderd en de benodigde verkeersborden op orde gemaakt (voorzien van verkeersbesluiten en/of verwijderen en/of toevoegen) zodat voor alle weggebruikers duidelijk is dat het een openbaar terrein betreft. Op voorhand zijn er geen privaatrechtelijke belemmeringen die het openbaar maken van dit parkeerterrein in de weg staan.

Onderstaand is dit principe geschetst, blauw is te verwijderen hekwerk, rood is (eventueel) te plaatsen hekwerk. Exacte begrenzingen in overleg met gebruikers gebouw te bepalen.

Voor dit scenario geldt dat het parkeerterrein optioneel klimaat adaptief gemaakt kan worden en dat de verkeersveiligheid ter plaatse verbeterd kan worden door het verplaatsen van de huidige inrit. Tot slot kan de extra parkeercapaciteit voor een substantieel deel worden ingezet om de bestaande parkeerdruk in de omgeving te verlichten.

Voordelen:

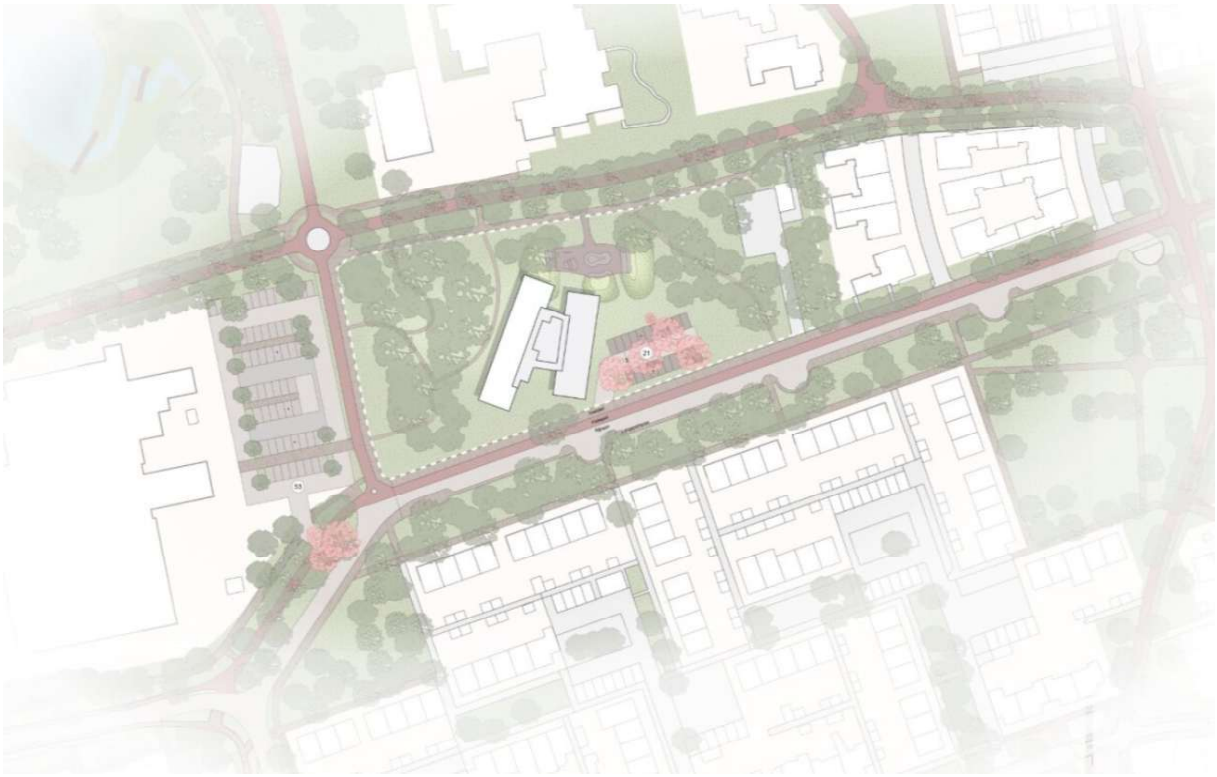
- Maximaal gebruik bestaande verharding ten behoeve van woningbouwontwikkeling en daardoor minder aantasting park.
- Extra parkeercapaciteit voor bestaande omgeving waar een hoge parkeerdruk heerst.
- Bestaand parkeerterrein wordt aantrekkelijker/fraaier en klimaatadaptief.
- Bestaande verkeersveiligheidsproblemen ter hoogte van de inrit naar het parkeerterrein worden voor een aanzienlijk deel opgelost.

Nadelen:

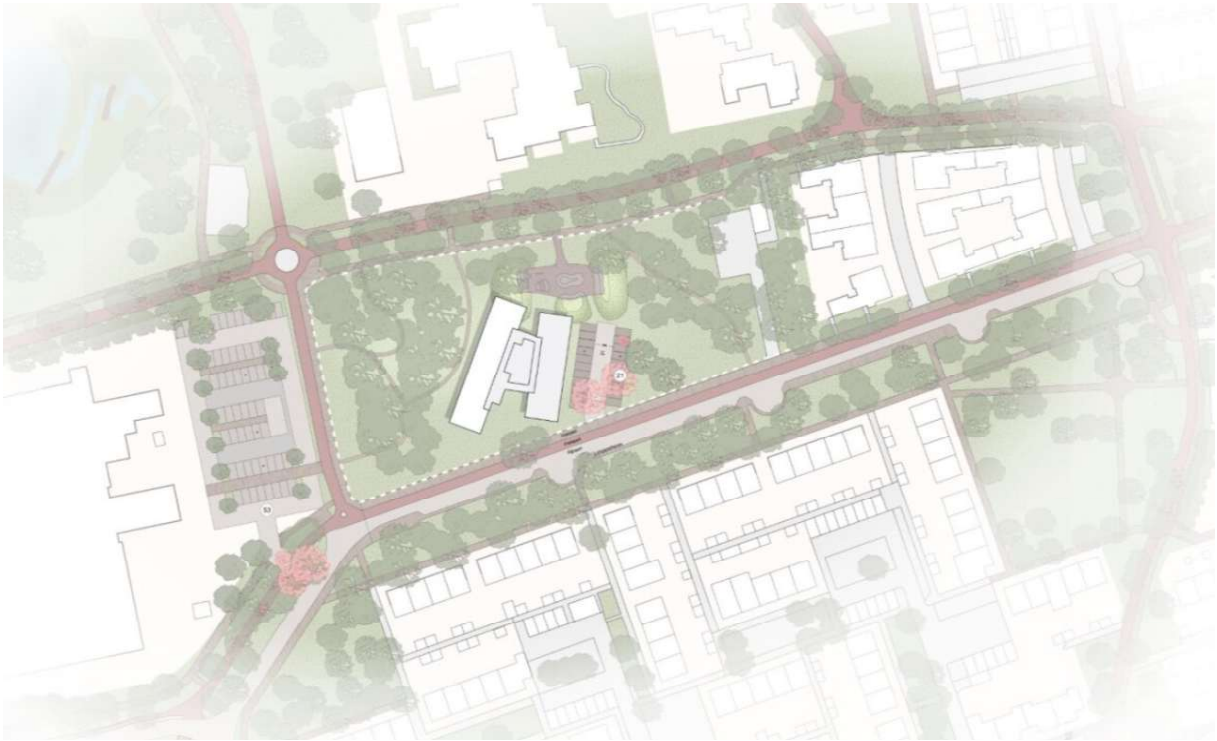
- Kans op overlast van hangjeugd op het parkeerterrein

Basisvariant

- Aanleg parkeerterrein (21pp) in het park
- Openbaar maken bestaand parkeerterrein school
- Aanbrengen looproute tussen parkeerterrein en nieuwbouw



Afbeelding Parkeerkoffer parallel aan Hobbendonkseweg



Afbeelding Parkeerkoffer evenwijdig aan gebouw

Optie 2.1 Klimaat adaptief maken parkeerterrein school

Optie 2.2 Verplaatsen bestaande inrit parkeerterrein school

Optie 2.3 Parkeren aan de Hobbendonkseweg intensief (totaal 29 pp waarvan 9pp extra)

Optie 2.4 Parkeren aan de Hobbendonkseweg extensief (totaal 11 pp waarvan 5pp extra)

3 Scenario deels openbaar maken parkeerterrein Wilgenbroek

Om zoveel mogelijk van het bestaande park intact te kunnen laten en tegelijkertijd de bestaande ruimte optimaal te kunnen gebruiken stellen we voor een deel het bestaande private parkeerterrein bij de Wilgenbroek openbaar te maken.

De bestaande omheining incl. poort moet daartoe worden verplaatst en de benodigde verkeersborden op orde gemaakt (voorzien van verkeersbesluiten en/of verwijderen en/of toevoegen) zodat voor alle weggebruikers duidelijk is dat het een deels openbaar terrein betreft.

We stellen voor het zuidelijke deel van het parkeerterrein openbaar te maken zodat hier tenminste 9 parkeerplaatsen openbaar worden die met name in de avonduren gebruikt kunnen worden door toekomstige bezoekers en/of bewoners.

Het is op voorhand niet exact te bepalen hoeveel van de totale beschikbare restcapaciteit (11pp) op de werkdagmiddag beschikbaar zal zijn voor dit gedeelte van het parkeerterrein. Een deel van die capaciteit zal zich achter de hekken bevinden, maar het is aannemelijk dat het bezoekersaandeel van de parkeerbehoefte voor de toekomstige appartementen hiermee ten alle tijden kan worden opgevangen (maximaal 6pp of 5pp afhankelijk van hoeveelheid appartementen en met name in de avonduren, niet op een doordeweekse middag). Er zal van nature een verdeling ontstaan tussen gebruikers van de Wilgenbroek en de omwonenden voor wat betreft het gebruik van het openbare deel en het niet openbare deel van de parkeerplaats. Het niet-openbare deel is en blijft voorzien van een met behulp van markering en/of bebording gestuurde circulatie waarmee het gebruik van het niet-openbare deel van de parkeerplaats optimaal wordt ingericht voor het halen en brengen van kinderen.

Aanvullend kunnen met de gebruikers van de Wilgenbroek afspraken gemaakt worden over waar te parkeren ten behoeve van het personeel, mocht men niet “vanzelf” achter de hekken willen parkeren.

Onderstaand is dit geschetst, blauw is te verwijderen hekwerk, rood is te plaatsen hekwerk. Exacte begrenzingen in overleg met gebruikers gebouw te bepalen. Pijlen geven rijrichting aan.

Ook voor dit scenario geldt dat de verkeersveiligheid ter plaatse verbeterd kan worden door het verplaatsen van de huidige inrit.

Voordelen:

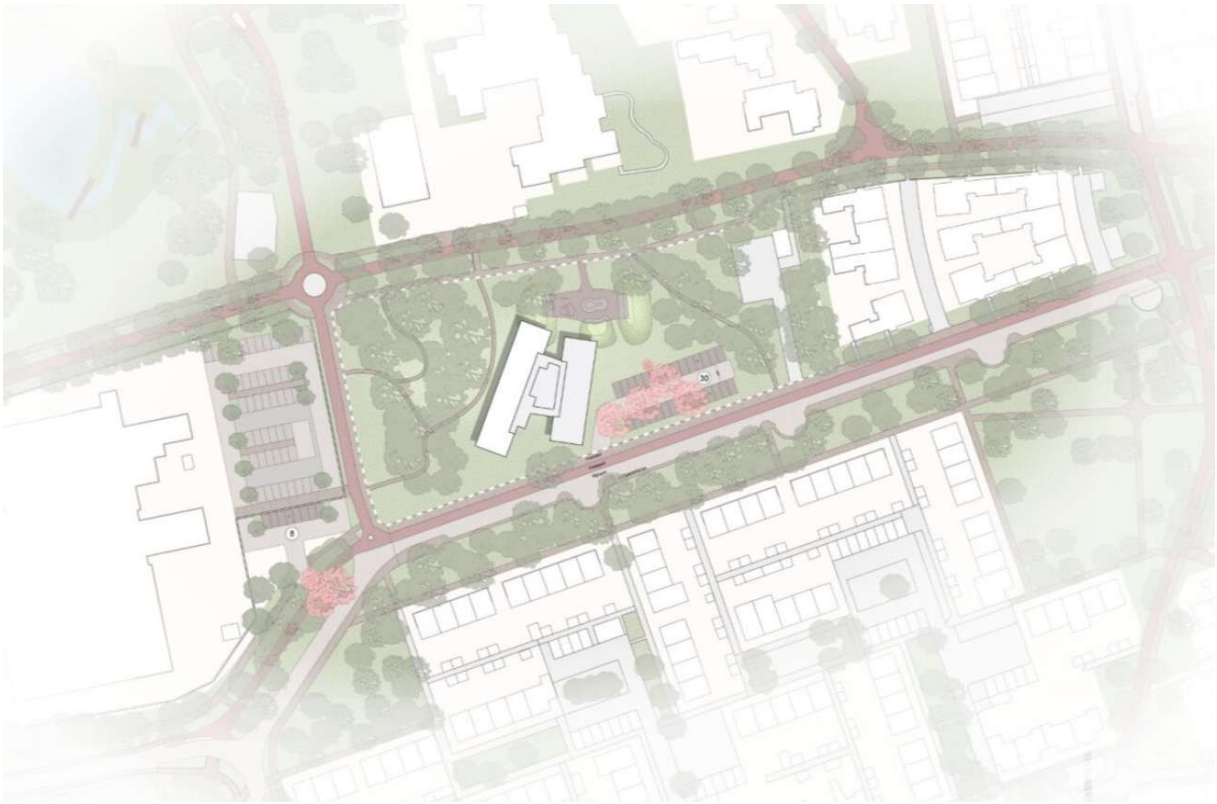
- Gebruik bestaande verharding ten behoeve van bezoekersaandeel woningbouwontwikkeling en daardoor minder aantasting park.
- Bestaande verkeersveiligheidsproblemen ter hoogte van de inrit naar het parkeerterrein worden opgelost.

Nadelen:

- Minder herkenbaar als openbaar parkeerterrein en daardoor risico dat deze niet optimaal gebruikt gaat worden
- Prijskaartje in relatie tot ruimtelijke winst
- Kans op overlast van hangjeugd op het parkeerterrein

Basisvariant

- Aanleg parkeerterrein (30pp) in het park
- Deels openbaar maken bestaand parkeerterrein school
- Aanbrengen looproute tussen parkeerterrein en nieuwbouw



Optie 3.1 Verplaatsen bestaande inrit parkeerterrein school

Optie 2.3 Parkeren aan de Hobbendonkseweg intensief (totaal 29 pp waarvan 9pp extra)

Optie 2.4 Parkeren aan de Hobbendonkseweg intensief (totaal 11 pp waarvan 5pp extra)