

Aanvullend verkeersonderzoek IHP locaties Julianaschool

VKM | Gemeente Albrandswaard
Januari 2024



Gemeente
Albrandswaard

AANLEIDING	2
LEESWIJZER	2
HERKOMST EN VERVOERWIJZE LEERLINGEN	3
GEPLANDE (WONINGBOUW)ONTWIKKELINGEN	5
WONINGBOUWONTWIKKELINGEN	5
GEPLANDE INGREPEN IN DE BUITENRUIMTE	6
MOBILITEITSVISIE.....	6
HUIDIGE SITUATIE RONDOM JULIANASCHOOL.....	7
DRUKTE BIJ DE SCHOOL	7
VERKEERSVEILIGHEID	8
VERVOERWIJZE LEERLINGEN	8
NIEUWBOUWLOCATIE SPORTLAAN.....	9
ONTSLUITING EN ROUTES	9
FIETSPARKEREN	11
AUTOPARKEREN	12
VERKEERSGENERATIE	12
NIEUWBOUWLOCATIE RIVIERWEG.....	13
ONTSLUITING EN ROUTES	13
FIETSPARKEREN	15
AUTOPARKEREN	15
VERKEERSGENERATIE	15
VAN HUIDIG NAAR GEWENST	16
MOGELIJKE MAATREGELEN	16
AANDACHTSPUNTEN EN AANBEVELINGEN.....	19
ALGEMENE AANBEVELINGEN	19
SPORTLAAN	20
RIVIERWEG.....	21
SAMENVATTING.....	22
BIJLAGEN.....	23
1 - PARKEERONDERZOEK	24
2 - ONGEVALLENSTATISTIEKEN	28

Aanleiding

In het kader van het Integraal Huisvestingsplan (IHP) Albrandswaard, wordt er voor de Julianaschool gezocht naar een nieuwbouwlocatie met 23 lokalen. Deze locatie vervangt de huidige twee locaties van de Julianaschool. In het voortraject zijn twee locaties geselecteerd, namelijk op de Sportlaan nabij de huidige dependance en op de hoek van de Rivierweg – Rhoonse Baan.

Ook is er in het voortraject een quick scan uitgevoerd op het gebied van verkeer en milieu voor beide locaties door onderzoeksbureau Goudappel¹.

Dit advies richt zich nu enkel op de Rivierweg en de Sportlaan omdat deze locaties op voorhand zijn geselecteerd. De ruimtelijke keuze voor een nieuwe school heeft directe gevolgen voor en invloed op mobiliteit en de verplaatsingen binnen de kern.

Voor deze notitie wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met:

- Het zoveel mogelijk inzetten op wandelen en fietsen, vooruitlopend op de, nog op te stellen, mobiliteitsvisie;
- Het collegewerkprogramma, waar ingezet wordt op de langzame verkeersdeelnemer;
- De nieuwe school ligt bij voorkeur in de nabijheid van woningen, zodat wandelen en fietsen de meest logische verplaatsingskeuze wordt;
- Veilige routes van en naar school en andere bestemmingen;
- Kinderen dienen zelfstandig van en naar school te kunnen reizen;
- Inzetten op gedragsveranderingen in combinatie met fysieke maatregelen;
- Ouders en school betrekken bij proces; zij staan aan de lat voor het vertonen van het gewenste gedrag.

Leeswijzer

In deze notitie wordt ingegaan op de herkomst en vervoerwijze van de leerlingen, de geplande (woningbouw)ontwikkelingen in Albrandswaard en de huidige situatie rondom de Sportlaan en Julianastraat. Vervolgens wordt per nieuwbouwlocatie gekeken naar de ligging van de voorgestelde locatie, de ontsluiting hiervan en de (fiets)parkeersituatie.

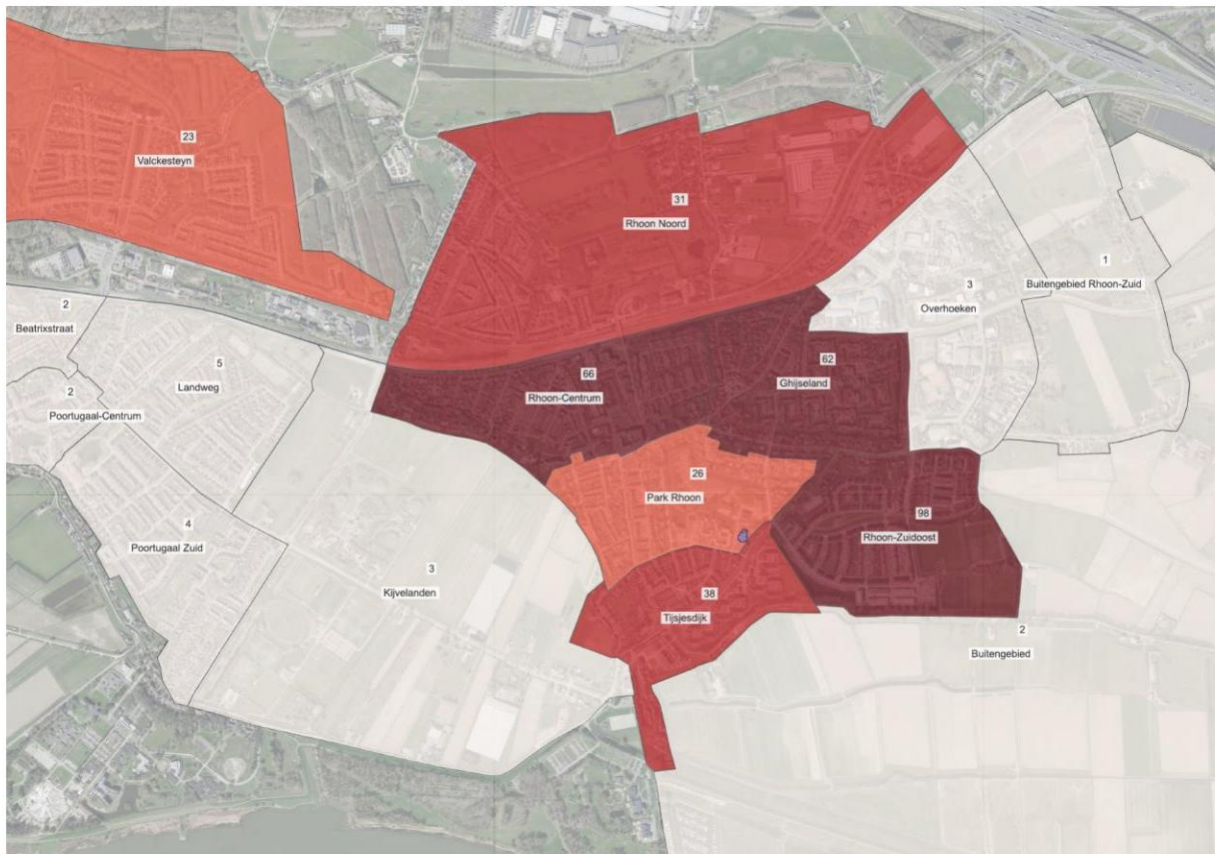
Vervolgens zal geschetst worden welke maatregelen er genomen kunnen worden om van de huidige naar de gewenste situatie te komen. Hier worden concrete (praktijk)voorbeelden voor aangehaald. Ten slotte volgt er een samenvatting.

¹ QuickScan verkeer en milieu | Schoollocaties Rhoon (Goudappel, 2023)

Herkomst en vervoerwijze leerlingen

Kijkend naar de huidige herkomst van leerlingen van de Julianaschool, valt op dat bijna 90 procent uit Rhoon zelf komt². Binnen Rhoon is een redelijk gelijkmatige verdeling te zien, met Rhoon-Zuidoost als uitschieter. Wel woont het merendeel van de huidige leerlingen ten zuiden van de Groene Kruisweg.

Middels een loopafstand-analyse is bepaald dat, op basis van de huidige locaties van de Julianaschool, bijna 70 procent van de leerlingen binnen 1 km van de school woont. Dit is een ideale afstand is om te wandelen of te fietsen.



Over de huidige verdeling van modaliteiten is weinig bekend. Gelet op de nabijheid van de onderwijsvoorzieningen, is het wenselijk dat een groot deel van de leerlingen lopend of op de fiets komt³. Daarnaast speelt de ligging van de locatie een belangrijke rol in het te verwachten mobiliteitsgedrag.

² O.b.v. onderzoek uit oktober 2022

³ Factsheet schoolmobiliteit en gedrag, CROW (2016)

Bij het kiezen van een nieuwe schoollocatie is het wenselijk dat de locatie op loop- en fietsafstand voor leerlingen ligt, dat er voldoende ruimte voorhanden is om lopen, fietsen en autoverkeer veilig af te wikkelen, dat er veilige aanrijdroutes zijn voor alle modaliteiten en dat er ruim van te voren voldoende aandacht is voor school-thuisroutes en de inrichting van de schoolomgeving en de straten rondom de school.

Wanneer ouders het gevoel hebben dat de schoolomgeving onveilig is, kan dit ervoor zorgen dat er meer ouders hun kinderen met de auto brengen en halen. Dit vergroot de verkeersonveiligheid verder en zorgt voor een neerwaartse spiraal.

Bovendien ontstaat het risico dat het steeds normaler wordt om voor korte ritten, ook naar de basisschool, de auto te pakken. Het gevolg hiervan is dat kinderen minder ervaring in het verkeer op doen, wat voor verkeersveiligheidsrisico's kan zorgen wanneer zij naar de middelbare school gaan.

Geplande (woningbouw)ontwikkelingen

Binnen de gemeente Albrandswaard wordt er continu gewerkt aan het verder verbeteren van de buitenruimte en leefomgeving. Fietsinfrastructuur wordt verbeterd en nieuwe woningen worden gebouwd.

Woningbouwontwikkelingen

Op het moment van schrijven, wordt er hard gewerkt aan het ontwikkelen van het Hof van Poortugaal op het Antes-terrein en het voorbereiden van de woningbouwlocatie De Omloop in Rhoon. Beide ontwikkelingen zullen, samen met andere ontwikkelingen binnen Albrandswaard, goed zijn voor circa 1.000 woningen.

Nieuwe woningen betekent nieuwe bewoners, waaronder kinderen. Bewoners van Hof van Poortugaal zullen naar alle waarschijnlijkheid in Poortugaal naar school gaan, kinderen uit De Omloop zullen hoofdzakelijk in Rhoon naar school gaan.



In De Omloop is op dit moment geen basisschool voorzien, waardoor kinderen o.a. naar de Julianaschool zullen gaan. Het aantal kinderen dat binnen 1 km woont, zal dan ook verder toenemen. Het is van belang om deze ontwikkeling mee te nemen in de locatiekeuze van de nieuwe schoollocatie en de inrichting van de bijbehorende school-thuisroutes.

Geplande ingrepen in de buitenruimte

Naast woningbouw, wordt er ook aan de weg getimmerd in Albrandswaard. Zo staat de Tijsjesdijk op de planning voor een herinrichting tot fietsstraat met een maximumsnelheid van 30 km/u. Deze ingreep zal, bij voldoende fietsers, positieve effecten hebben op de verkeersveiligheid. Hier is onderzoek naar gedaan.



Mobiliteitsvisie

Daarnaast wordt er ook gewerkt aan een mobiliteitsvisie voor Albrandswaard, waarin scenario's en doelen geformuleerd worden om Albrandswaard leefbaar, veilig en bereikbaar te houden. De ontwikkeling van een nieuwe schoollocatie zal bij voorkeur vooruitlopend binnen dit kader moeten plaatsvinden.

Binnen de mobiliteitsvisie zal er worden ingezet op een aantal zaken, in onderstaande volgorde:

- 1) Bij ruimtelijke ontwikkelingen wordt geprobeerd de verplaatsing (zoveel mogelijk) weg te nemen door voorzieningen binnen veilige loop- of fietsafstand te realiseren. Daarmee voorkomen we dat men zich met de auto gaat verplaatsen voor korte afstanden, waardoor het niet onnodig drukker wordt in de Albrandswaardse woonstraten.
- 2) Inzetten op verandering van de verplaatsingsvorm, zoals de overstap van de auto naar fiets of lopen. Dit kan bewerkstelligd worden door veilige infrastructuur en andere stimuli.
- 3) De verplaatsingsvorm te verduurzamen, zoals elektrisch rijden.

Huidige situatie rondom Julianaschool

De Julianaschool is op dit moment gevestigd op twee locaties binnen Rhoon. Beide locaties kampen met uitdagingen op het gebied van verkeer en mobiliteit. Verkeerskundige uitdagingen rond schoolzones zijn niet uniek en/of alleen te vinden in Albrandswaard. In heel Nederland spelen zich situaties af die vergelijkbaar zijn met die in Rhoon. Ondanks dat de situaties niet uniek zijn, zorgen ze wel voor overlast in de omgeving en potentieel verkeersonveilige situaties.



Geparkeerde auto's van wachtende ouders in de middag rondom de Zwaluwenlaan-Sportlaan-Merellaan.

Drukke bij de school

De drukte concentreert zich met name rondom de haal- en brengmomenten van de school. Voor de Julianaschool met een continu rooster is dit in de ochtend en in de middag. De drukte ontstaat door een aantal factoren:

1. Beperkte parkeerruimte

Rondom de Julianaschool is beperkte parkeerruimte op korte loopafstand voorhanden. Hierdoor parkeren ouders hun auto op de rijbaan, voor/op uitritten of op het trottoir.

2. Concurrentie tussen automobilisten

Ouders zetten hun kind(eren) het liefst zo dicht mogelijk bij de ingang van de school af. Dit kan leiden tot spanningen tussen ouders die de 'beste' parkeerplek willen bemachtigen. Bij de Sportlaan is het niet mogelijk om voor de deur te parkeren, bij de Julianastraat is dit wel mogelijk.

3. Conflicten met andere verkeersdeelnemers

De verschillende verkeersstromen (voetganger, fietser en automobilist) komen samen rondom de school. Allen maken ze gebruik van de beperkte ruimte. Hierdoor duiken voetgangers en fietsers soms 'uit het niets' op achter (fout) geparkeerde auto's.

Verkeersveiligheid

Ondanks de drukte op beide locaties, laten de ongevallenstatistieken geen ongevallen zien rondom beide locaties. Het gevoel van onveiligheid speelt echter veel meer een rol dan de daadwerkelijke cijfers bij ouders en bewoners, zeker wanneer er veel foutparkeerders zijn en er (te) hard gereden wordt in de straat.

Vervoerwijze leerlingen

Zoals eerder is aangegeven, is er op dit moment niet bekend hoe leerlingen naar school komen. Gelet op het aantal auto's tijdens de haal- en brengmomenten, is het waarschijnlijk dat het aandeel wat met de auto gebracht wordt, hoger is dan het landelijk gemiddelde. Signalen uit de omgeving bevestigen dit beeld ook.

Locatiebezoek

Tijdens een locatiebezoek in januari '24 bij de Sportlaan waren een aantal ouders te zien die met de auto kwamen, alsook kinderdagverblijven met 8-persoonsbusjes. Daarnaast was er ook een groot aandeel leerlingen wat lopend of per fiets naar de school kwam.

Ook werd het beeld, geschetst door het parkeeronderzoek, bevestigd. De straten direct in de buurt van de Sportlaan hadden beperkte restcapaciteit, maar de omliggende straten op 100-150m hadden voldoende restcapaciteit.

Nieuwbouwlocatie Sportlaan

De nieuwbouwlocatie Sportlaan is voorzien naast een van de huidige dependances van de Julianaschool, op de grens van de Jan Cornelis Polder. De locatie is centraal gelegen binnen Rhoon. De locatie bevindt zich in een verblijfsgebied en wordt omsloten door erftoegangswegen met een maximale snelheid van 30 km/u. In de buurt van de voorziene locatie zijn al andere bestemmingen aanwezig, zoals een sporthal en het zwembad. De Sportlaan zelf is vrij van autoverkeer.



Maximumsnelheden rondom de Sportlaan.

Ontsluiting en routes

In de huidige situatie is er al een basisschool gevestigd op de Sportlaan. De Sportlaan en omliggende straten zijn rustig en grenzen ook aan een park. Door de centrale ligging in een woongebied, kunnen kinderen veilig van en naar school reizen zonder (veel) 50 km/u-wegen over te steken. Het grotendeel van de verplaatsingen kan dus via 30 km/u-wegen. Ook verplaatsingen naar andere bestemmingen, zoals de gymzaal aan de Stationsstraat, de speeltuinen in de buurt en de voetbalverenigingen aan de oostzijde van Rhoon, gebeuren over grotendeels 30 km/u-wegen.

De hoofdroutes naar de nieuwbouwlocatie lopen via de Tijsjesdijk (30 km/u) en de Zwaluwenlaan (30 km/u). Uit snelheidsanalyses blijkt dat de V85⁴ rondom de nieuwbouwlocatie met name op de Tijsjesdijk aan de hoge kant is, over de gehele lengte bijna 40 km/u. Vanwege het ontbreken van vrijliggende fietsvoorzieningen op dit moment, heeft dit een negatief effect op de verkeersveiligheid.



Verskil geschatte V85 (S85) ten opzichte van de maximum toegestane snelheid.

De Tijsjesdijk krijgt daarom in de loop van 2024 een herinrichting als fietsstraat. Hierdoor wordt het minder aantrekkelijk om de auto te pakken en wordt de straat fietsvriendelijker. Fietsstraten functioneren goed wanneer er veel fietsers gebruik van maken.

Door de nieuwbouwlocatie op de Sportlaan te realiseren, zullen er meer kinderen (en dus fietsers) gebruik maken van de fietsstraat. Automobilisten zullen daadwerkelijk het gevoel hebben dat ze 'te gast' zijn, wat een positief effect zal hebben op de verkeersveiligheid.

⁴ De V85 is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet en door 15% wel wordt overschreden.

Fietsparkeren

In de huidige situatie bij de Julianaschool aan de Sportlaan is een kleine fietsenstalling aanwezig voor leerlingen en medewerkers. De trottoirs zijn breed genoeg voor ouders om te wachten, ook met grotere fietsen.

Om in te kunnen zetten op een ander verplaatsingspatroon, is het van belang om voldoende fietsparkeerplaatsen te faciliteren. Zowel voor de leerlingen, maar ook voor de medewerkers. Het CROW hanteert fietsparkeernormen voor basisonderwijs, deze zijn weergegeven in tabel 1.

Basisschool	Schoolgrootte	Min	Gem	Max	Eenheid
Leerlingen	<250 leerlingen	7,5	10	12,5	leslokaal
	250 – 500 leerlingen	8,8	11,6	14,5	
	> 500 leerlingen	10,8	14,4	18	
Medewerkers		0,2	0,5	0,7	10 leerlingen

Tabel 1

Bij het ontwerp van de fietsenstalling moeten vanzelfsprekend in voldoende (lage) fietsparkeerplekken worden voorzien. Hierbij moet, naast de standaardfiets, ook rekening gehouden worden met zogenaamde buitenmodelfietsen (BMF). Voorbeelden hiervan zijn elektrische fietsen of fietsen met accessoires, zoals kratten en fietstassen. Zeker bij een basisschool zal het aandeel BMF's hoger zijn dan op andere locaties.

Het is ook te verwachten dat kinderen gebracht en opgehaald worden in een bakfiets. Hiervoor zullen speciale voorzieningen voor getroffen moeten worden, idealiter op een locatie waar ouders ook prettig kunnen wachten op hun kind.

Alle fietsvoorzieningen moeten voldoende mogelijkheden bieden om de fiets veilig en gemakkelijk te kunnen stallen. De kans op schade of letsel moet minimaal zijn. Een extra ontsluiting naar de fietsenstalling en Sportlaan vanaf bijvoorbeeld De Gaarde is ook wenselijk om de verschillende stromen zoveel mogelijk te scheiden.

Autoparkeren

Er zal altijd een deel van de ouders en medewerkers met de auto komen. Om de overlast in de omgeving te beperken en de verkeersveiligheid in stand te houden, is het van belang om voldoende parkeerplaatsen aan te leggen. Te veel parkeerplaatsen is echter niet goed, immers wat je faciliteert krijg je ook. Dit geldt overigens voor alle nieuwbouwwontwikkelingen.

Het CROW⁵ hanteert parkeernormen voor verschillende type functies, waaronder een basisschool. Deze staan weergegeven in tabel 2. Voor de parkeercijfers is 'matig stedelijk' en 'rest bebouwde kom' aangehouden.

	Min	Gem	Max	Eenheid
Basisschool	0,5	0,75	1	leslokaal

Tabel 2

Op basis van deze parkeercijfers dienen er 23 parkeerplaatsen aangelegd te worden voor deze ontwikkeling. In de openbare ruimte is op de maatgevende momenten⁶ binnen een loopafstand van 200 meter voldoende parkeerplek voorhanden om deze vraag op te kunnen vangen, parkeerplaatsen kunnen namelijk dubbel gebruikt worden. In de omgeving zijn diverse type woningen te vinden, die elk een eigen gebruik kennen.

Het daadwerkelijke aantal benodigde parkeerplaatsen is lastiger te bepalen. Dit hangt sterk af van de ligging, de grootte, hoeveel kinderen met de auto gebracht worden en wat voor type school het is. Het is daarom belangrijk om maximaal in te zetten op lopen en fietsen en om zo min mogelijk parkeren te faciliteren, zeker gelet op de nabijheid van de school ten opzichte van de woongebieden. Het aanleggen van een Kiss And Ride is daarom niet wenselijk.

De inrichting van de schoolomgeving en de omliggende straten moet dusdanig zijn dat het logisch is om lopend of met de fiets naar school te komen. Het moet voor de automobilist zo moeilijk mogelijk worden om met de auto te komen.

Verkeersgeneratie

Het aantal parkeerplaatsen bepaalt uiteindelijk ook de verkeersgeneratie. Op dit moment kan hier geen uitspraak over gedaan worden omdat kencijfers voor verkeersgeneratie ontbreken voor basisscholen.

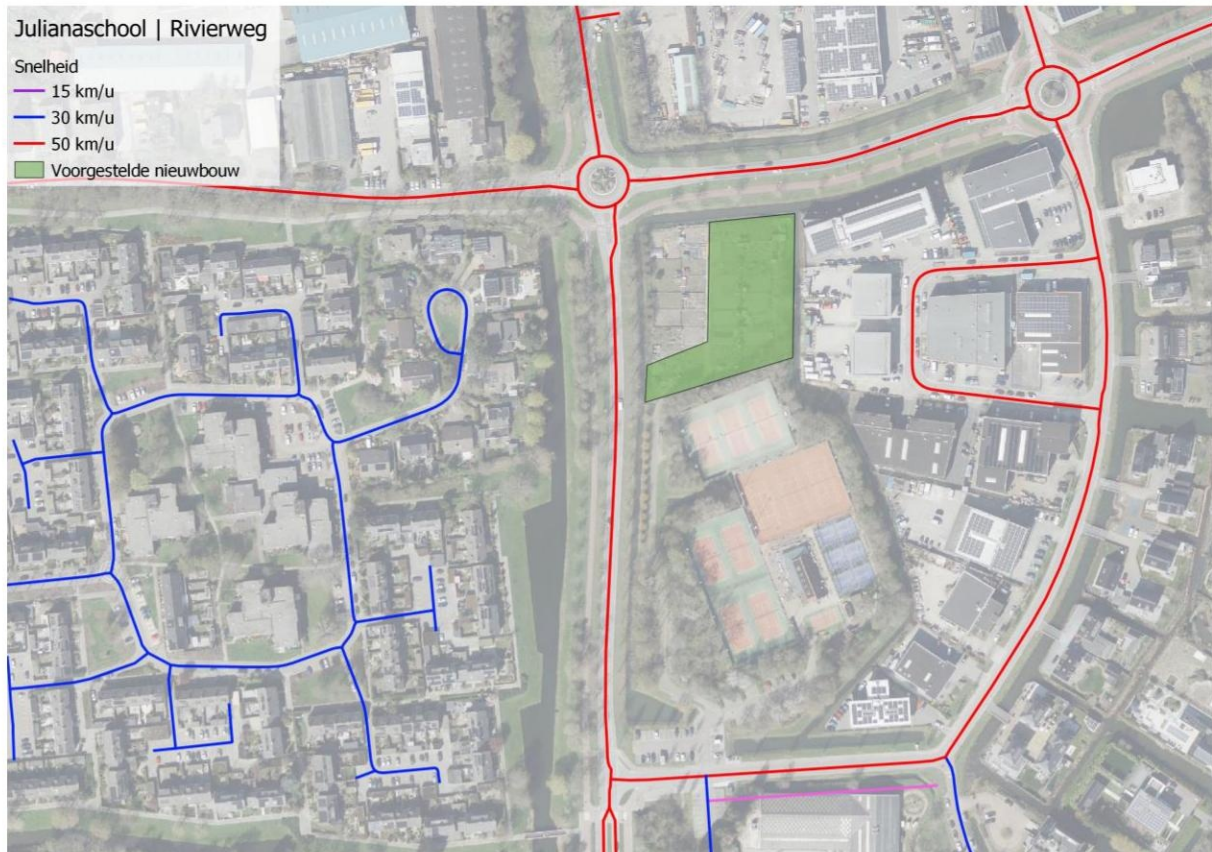
Verder hangt de verkeersgeneratie sterk samen met de gekozen modaliteiten van ouders. Daarom is het noodzakelijk dat er ingezet wordt op wandelen en fietsen. Zo leren kinderen op vroege leeftijd al hoe zij deel moeten nemen aan het verkeer, ontstaan er minder onveilige situaties rondom de school en zorgt het voor minder overlast in de buurt.

⁵ Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek

⁶ Op basis van parkeeronderzoek uit september 2023. In bijlage 1 zijn de tellingen opgenomen.

Nieuwbouwlocatie Rivierweg

Als tweede locatie is een perceel op de kruising Rivierweg – Rhoonse Baan gevonden. Op dit moment wordt het perceel gebruikt door volkstuinen. De locatie ligt aan de oostkant van Rhoon, op de rand van het industrieterrein. De locatie wordt omringd door gebiedsontsluitingswegen (GOW) met vrijliggende fietspaden. De maximale snelheid is hier 50 km/u.



Ontsluiting en routes

Op het perceel nabij de Rivierweg is op dit moment nog geen school gevestigd. De omliggende straten zijn druk en de maximumsnelheid is 50 km/u. Een snelheidsverlaging in de toekomst voor de Rivierweg en Nijverheidsweg is, gelet op het type verkeer en de functie van de weg, niet realistisch.

De loop- en fietsroutes zijn beperkt en concentreren zich rondom de GOW-50 wegen. Vanuit de wijk Ghijsseland bestaat op dit moment niet of nauwelijks een verbinding met de nieuwbouwlocatie over 30 km/u-wegen. Dit heeft een negatief effect op de verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

Dit geldt zowel voor de school-thuisroutes, maar ook voor verplaatsingen naar de gymzaal aan de Stationsstraat, de speeltuinen in de buurt en de voetbalverenigingen aan de oostzijde van Rhoon.

De hoofdroutes naar de nieuwbouwlocatie lopen via de Rivierweg, Nijverheidsweg, Rhoonse Baan, Rijsdijk en Binnenbaan. Uit snelheidsanalyses blijkt dat de V85⁷ rondom de nieuwbouwlocatie met name op de Rivierweg aan de hoge kant is, vooral het stuk tussen de Rhoonse Baan en Rijsdijk. De V85 ligt hier tussen de 56 en 65 km/u.

Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid wordt geadviseerd om aanvullende maatregelen te nemen rondom de nieuwbouwlocatie, maar ook op de diverse routes van en naar school. De omliggende ontsluitingswegen kunnen aanvoelen als een barrière voor langzamere verkeersdeelnemers (fietsers en voetgangers).



Verskil geschatte V85 (S85) ten opzichte van de maximum toegestane snelheid.

⁷ De V85 is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet en door 15% wel wordt overschreden.

Fietsparkeren

Voor beide locaties gelden dezelfde fietsparkeernormen en uitgangspunten met betrekking tot het ontwerp van de fietsenstalling. Deze worden hier daarom niet herhaald. Wel dienen de routes richting de fietsenstalling gescheiden te zijn van gemotoriseerd verkeer. Dit kan bijvoorbeeld door een extra ontsluiting voor langzaam verkeer te creëren tussen de Rhoonse Baan en de nieuwbouwlocatie.

Autoparkeren

Op basis van de eerder besproken autoparkeercijfers dienen er 23 parkeerplaatsen aangelegd te worden voor deze ontwikkeling. In de openbare ruimte is op de maatgevende momenten⁸ binnen een loopafstand van 200 meter ruim voldoende parkeerplek voorhanden om deze vraag op te kunnen vangen, de tennisvereniging maakt op andere tijdstippen gebruik van de parkeerplaatsen.

Door parkeren op afstand (+/- 200m) af te vangen en het laatste stuk alleen geschikt te maken voor voetgangers en fietsers, is het mogelijk om een autovrije en verkeersveilige zone rondom de school te creëren. Het wordt zo ook minder aantrekkelijk voor ouders om de auto te pakken, snel voor de deur afzetten is niet mogelijk. Ook worden de stromen tussen fiets- en autoverkeer gescheiden, wat positieve effecten heeft op de verkeersveiligheid.

Het daadwerkelijke aantal benodigde parkeerplaatsen is lastiger te bepalen. Dit hangt sterk af van de ligging, de grootte, het aandeel kinderen dat met de auto gebracht worden en wat voor type school het is. Het is daarom belangrijk om maximaal in te zetten op lopen en fietsen. Het aanleggen van een Kiss And Ride is daarom niet wenselijk.

Verkeersgeneratie

Vanwege de decentrale ligging van de nieuwbouwlocatie en de barrièrewerking van omliggende ontsluitingswegen is het zeer aannemelijk dat de automobilititeit sterk toe zal nemen, zeker in combinatie met de potentiële en gevoelsmatige verkeersonveilige situaties en het ruime aanbod aan parkeerplaatsen.

Dit zal een vicieuze cirkel in gang zetten waarbij minder kinderen lopend en fietsend komen, maar gebracht worden. Hierdoor neemt de drukte, verkeersonveiligheid en het aantal korte autoritten binnen Rhon weer toe, wat een onwenselijke ontwikkeling is.

⁸ Op basis van parkeeronderzoek uit september 2023. In bijlage 1 zijn de tellingen opgenomen.

Van huidig naar gewenst

Zoals eerder naar voren is gekomen, ook in het rapport van Goudappel⁹, zijn er in de huidige situatie een aantal knelpunten op het gebied van mobiliteit rondom de Julianaschool. Het gevoel leeft dat bij een uitbreiding van de school op de Sportlaan, de problematiek in verhouding toeneemt. Dit hoeft niet direct het geval te zijn.

Voor de locatie aan de Sportlaan is 'parkeren' volgens Goudappel het grootste knelpunt. Uit recent parkeeronderzoek blijkt dat er binnen 100 meter beperkt restcapaciteit (30 parkeervakken) is op de maatgevende momenten. Wordt deze afstand opgerekt naar 150-200m, dan is er ruim voldoende parkeercapaciteit voorhanden.

Voor de Rivierweg geeft Goudappel aan dat er parkeerplaatsen aangelegd moeten worden omdat er geen bestaande capaciteit is binnen 100 meter, terwijl er voldoende parkeerplaatsen liggen voor de tennisvereniging. Hoewel deze parkeerplaatsen op ongeveer 200 meter liggen, kunnen deze ook gebruikt worden voor de basisschool. De tennisvereniging heeft namelijk andere maatgevende momenten voor wat betreft het parkeren waardoor de vakken 'dubbel' kunnen worden gebruikt.

Mogelijke maatregelen

Vanuit de mobiliteitsvisie wordt (voorlopig) aangemoedigd dat korte ritten te voet of met de fiets afgelegd worden. Hiermee wordt bijgedragen aan een duurzame, leefbare en verkeersveilige (school)omgeving. Daarnaast doen kinderen al ervaring op, waardoor ze op latere leeftijd weerbaarder zijn in het verkeer.

Vanuit deze visie worden de komende jaren diverse maatregelen en plannen gericht op verkeersveiligheid, duurzaam verplaatsen en stimuleren van wandelen en fietsen.

Er zijn veel maatregelen denkbaar om van een huidige, ongewenste, situatie over te gaan naar een gewenste en ideale situatie rondom de schoolomgeving. Naast de fysieke maatregelen die vanuit Goudappel worden voorgesteld, zijn er ook vele andere maatregelen mogelijk om ander verplaatsingsgedrag te stimuleren.

⁹ QuickScan verkeer en milieu | Schoollocaties Rhoon (Goudappel, 2023)

Fysieke ingrepen

Rondom de school en op de belangrijke routes kan er extra aandacht worden besteed aan het veilig inrichten van de buitenruimte, zoals extra attentie, aanpassingen in wegontwerp, straatmeubilair en het opzetten van een heuse schoolzone.



Voorbeeld van een schoolzone, waarbij extra attentie aanwezig is

Gedragmaatregelen

Het (direct) aanspreken van ouders kan weerstand oproepen. Er zijn landelijk diverse succesvolle projecten waarbij de gedragsmaatregelen via de kinderen naar de ouders loopt en het kind 'ambassadeur' wordt. Als het kind graag wil lopen of fietsen, is het waarschijnlijker dat ouders hierin meegaan. Voorbeeld hiervan is het belonen van kinderen met een sticker wanneer ze lopend of fietsend komen¹⁰.

¹⁰ www.walking4school.nl

Ook helpt het om met de school, ouders en omwonenden afspraken te maken over bijvoorbeeld aanrijdroutes, plekken waar wel en niet geparkeerd mag worden en gewenste vervoerswijze. Wanneer ouders zich niet houden aan deze afspraken, kunnen kinderen op een ludieke wijze ouders 'beboeten' en aanspreken op hun gedrag. Een voorbeeld hiervan is het *Verkeersprotocol*¹¹.



Voorbeeld uit Rotterdam, waarbij kinderen samen met politie en BOA's op pad gaan om 'verkeersboetes' uit te delen en automobilisten aan te spreken.

Educatieve maatregelen

Ten slotte is het altijd goed om kinderen op (in)formele wijze in aanraking te laten komen met verkeerseducatie. Er zijn diverse lespakketten en cursussen beschikbaar voor het basisonderwijs. Ook kunnen basisscholen meedoen aan het verkeersexamen van Veilig Verkeer Nederland en kunnen verkeersouders zich inzetten voor de verkeersveiligheid rondom de school.

¹¹ [Verkeersprotocol - Hildegaertschool Rotterdam](#)

Aandachtspunten en aanbevelingen

Voor beide locaties worden algemene aanbevelingen meegegeven. De locaties aan de Sportlaan en Rivierweg kennen allebei hun eigen kenmerken en daarmee ook voor- en nadelen. Per locatie zal er verder ingezoomd worden op de aandachtspunten, maar ook de aanbevelingen.

Algemene aanbevelingen

Ongeacht de locatiekeuze, zijn er een aantal zaken die altijd meegenomen moeten worden in de planvorming en de verdere uitwerking van beide locaties:

- Benader locatiekeuze nieuwe school integraal en kijk wat een gewenste locatie is, gelet op diverse uitgangspunten, zoals de nabijheid van woongebieden;
- Verricht aanvullend onderzoek naar huidige modaliteiten leerlingen, anders is verkeersgeneratie en parkeerbalans moeilijk te maken;
- Richt voldoende fietsparkeerplaatsen in waar alle soorten fietsen veilig en gemakkelijk gestald kunnen worden;
- Vanaf het begin inzetten op STOMP¹²: motiveer en beloon kinderen om lopend of fietsend naar school te komen;
- Iedereen is verantwoordelijk voor een veilige (school)omgeving. Spreek samen met de school, ouders en omwonenden gedragsregels af over gewenste vervoerswijzekeuze, aanrijdroutes, parkeerplekken en de wijze waar/hoe eventueel geparkeerd wordt en dit 'levend' houden;
- School-thuisroutes inzichtelijk maken.

¹² Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a Service (Maas) en Privé-auto

Sportlaan

Aanbevelingen

Om ervoor te zorgen dat de fiets-, wandel- en autostromen 'ontvlecht' worden en de druk te verspreiden, is er een extra ontsluiting nodig met De Gaarde. Daarnaast zal de parkeersituatie gemonitord moeten worden.

Sterktes	Zwaktes
Centrale ligging binnen Rhoon, zowel in de huidige als toekomstige situatie	Extra verkeer door woonstraten
Huidige situatie al ingericht op kwetsbare verkeersdeelnemers	Parkeren dichtbij mogelijk, mogelijk overlast tot gevolg
Zwembad dichtbij	Op korte afstand van Don Boscoschool (ruimtelijke spreiding schoollocaties)
Sportlaan niet toegankelijk voor autoverkeer	
Kansen	Bedreigingen
Mobiliteitsvisie biedt mogelijkheden om STOMP verder toe te passen	Uitbreiding zal plaats moeten vinden in het park
Nieuwe ontsluiting aan De Gaarde	In huidige situatie al klachten uit omgeving
Tijsjesdijk wordt fietsstraat	
Ontwikkeling De Omloop	

Rivierweg

Aanbevelingen

Houd laatste 200m richting de school autovrij en zorg voor extra ontsluiting voor fietsers en voetgangers ri. Rhoonse Baan. Daarnaast dienen de school-thuisroutes inzichtelijk gemaakt te worden om ingrepen t.b.v. verkeersveiligheid te kunnen treffen, zoals op de Rijdsijk en Binnenbaan.

Nadere uitwerking zal duidelijk moeten maken welke aanvullende maatregelen genomen moeten worden in het kader van verkeersveiligheid rondom de nieuwbouwlocatie, zoals het verhoogd aanleggen van de fietspaden op de rotonde Rivierweg – Rhoonse Baan en de aanleg van een plateau op de kruising Rivierweg – Nijverheidsweg.

Verder dient de bereikbaarheid vanuit Ghijsseland nader onderzocht te worden. Voorkomen moet worden dat er structureel over trottoirs gefietst wordt.

Door de decentrale ligging van het perceel, zal een aanzienlijk deel van de leerlingen verder moeten reizen en meer conflictpunten tegen komen. In vergelijking met de huidige locaties, gaat het naar verwachting om ongeveer 60 procent van de leerlingen.¹³

Sterktes	Zwaktes
Parkeerplaatsen auto op afstand -> autovrije schoolomgeving mogelijk	Grotere reisafstand voor veel leerlingen
Scheiding modaliteiten	Minder aantrekkelijk om te lopen en fietsen
Geen directe overlast voor omgeving	
Afwikkeling extra verkeer geen probleem	
Park wordt niet aangetast	
Kansen	Bedreigingen
Vrijliggende fietsvoorzieningen	Veel ingrepen nodig omtrent verkeersveiligheid
Geen extra parkeerplaatsen nodig	Decentrale ligging t.o.v. woongebieden
	Goede autobereikbaarheid

¹³ Op basis van een afstand van 1 km (niet hemelsbreed) is het aantal adressen met woonfunctie geanalyseerd voor de huidige locaties, de locatie Sportlaan en Rivierweg.

Samenvatting

In de zoektocht naar een geschikte locatie voor de nieuwbouw van de Julianaschool, zijn in een verkennend voortraject twee kavels naar voren gekomen binnen de portefeuille van de gemeente. Het gaat om een perceel aan de Sportlaan en op de kruising Rivierweg – Rhoonse Baan. Vanuit Mobiliteit is er aan de hand van een aantal punten nader onderzoek gedaan naar beide locaties.

Op dit moment kampen beide locaties van de Julianaschool met uitdagingen op het gebied van verkeer en mobiliteit. Gelet op de ongevalstatistieken zijn beide locaties objectief veilig, maar subjectief ervaren ouders, omwonenden en de school dit anders en is er rond de haal- en brengmomenten sprake van overlast in de omgeving en potentieel verkeersonveilige situaties.

Voor de Sportlaan geldt dat deze locatie een gunstige ligging heeft ten opzichte van de rest van Rhoon. Mobiliteit volgt in dit geval ruimtelijke ordening, wat goed uitpakt op deze locatie vanwege de nabijheid van woongebieden. Hiermee wordt voorgesorteerd op de nog op te stellen mobiliteitsvisie.

Daarnaast biedt de Sportlaan verkeersveilige straten van en naar school en is de omgeving al ingericht op schoolgaande kinderen vanwege de ligging van de huidige locatie van de Julianaschool, het zwembad en de sportzaal. Met de herinrichting van de Tijsjesdijk als fietsstraat zal dit verder verbeteren.

De Sportlaan kent echter een nadeel, namelijk dat een (groot) deel van het park ten koste zal gaan van de uitbreiding van de nieuwbouwlocatie. Met het eventueel anders oplossen van de parkeervraag en het anders inrichten van de kavel, kan het ruimtebeslag mogelijk beperkt worden.

De locatie aan de Rivierweg biedt voldoende ruimte voor een school en kent een goede autobereikbaarheid waarin de parkeervraag goed op te lossen is. Het laatste stuk richting de school kan volledig autovrij gemaakt worden, wat positieve effecten heeft op de verkeersveiligheid.

Hier staat tegenover dat de locatie minder centraal gelegen is ten opzichte van de woongebieden en dat het kavel lopend en fietsend lastig te bereiken is vanwege meerdere conflictpunten op de schoolthuisroutes. Dit brengt verkeersveiligheidsuitdagingen met zich mee, die in combinatie met de autobereikbaarheid, een aanzuigende werking op korte autoritten binnen Albrandswaard zal hebben. Daarnaast kan het oversteken van 50 km/u-wegen gevoelsmatig als een barrière voelen, waardoor voor het halen/brengen van de kinderen vaker naar de auto gegrepen wordt.

Ongeacht de locatiekeuze, zal er samen met de school en ouders (sterk) ingezet moeten worden op gedragsmaatregelen en –afspraken rondom de haal- en brengmomenten en zal de inrichting van de schoolomgeving en –routes om extra aandacht vragen.

Bijlagen

Parkeerdruk Sportlaan
Donderdag 28-09-2023 09:00 - 12:00

● Ingang nieuwbouwlocatie
□ 200m loopafstand

Parkeerdruk_200m

- < -70%
- 70% - 80%
- 80% - 90%
- 90% - 100%
- >100%
- Geen capaciteit

0/0
Zwaluwenlaan
0/0
5/12
Tweespan
4/8
11/14
Vierspan
3/13
Zwaluwenlaan
3/4
Roerdomplaan
5/11
3/5
2/6
5/6
7/8
Merellaan
4/11
Kluisdijk
0/4
10/33
Tijdesdijk
1/0
5/11
De Beuk
7/8
De Kersballe
4/19
2/5
De Beuk
0/0
Tijdesdijk
0/0
5/25
De Gaarde

Sportlaan, donderdag 28 september | 14:00 – 17:00



Rivierweg, donderdag 28 september | 09:00 – 12:00

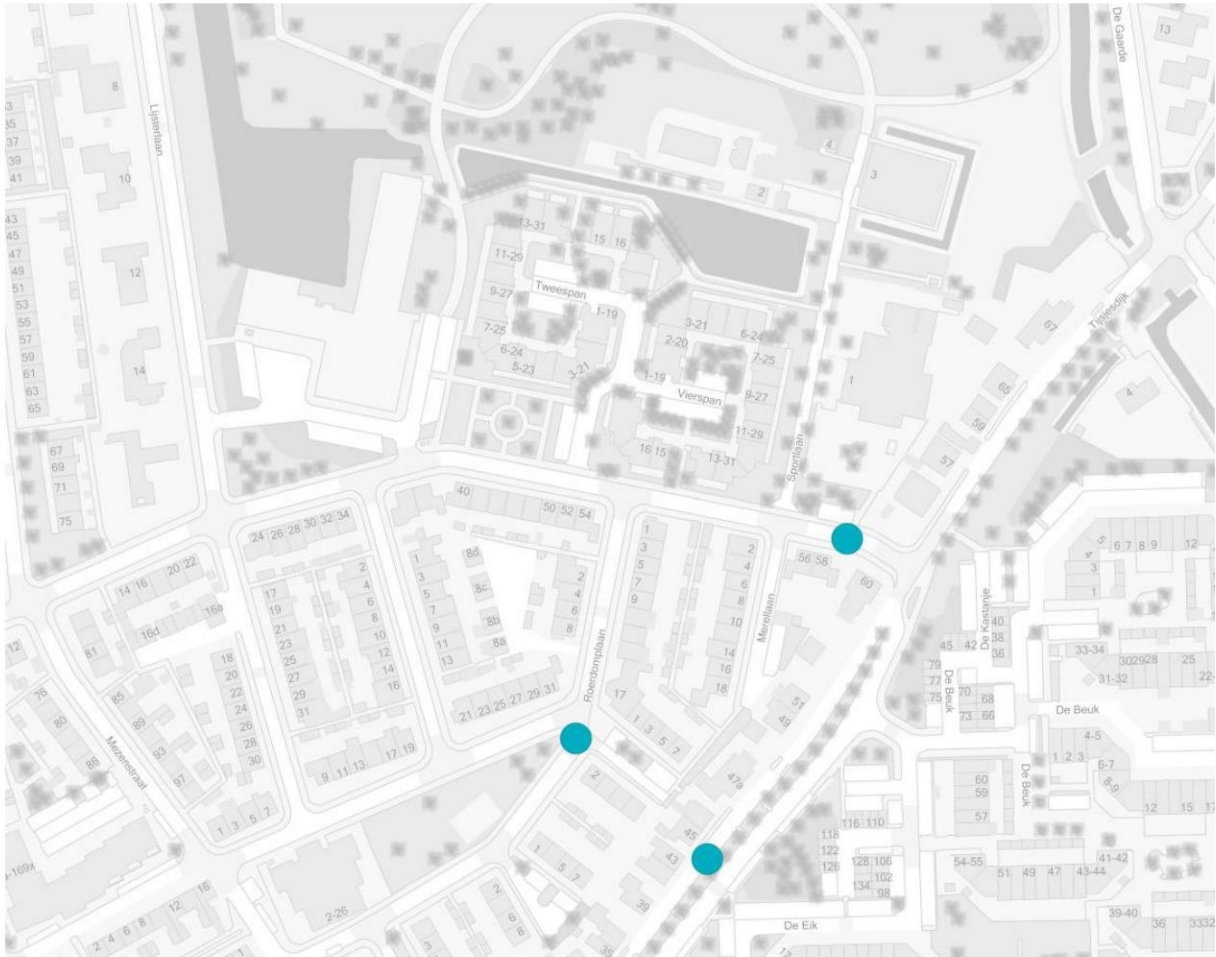


Rivierweg, donderdag 28 september | 14:00 – 17:00



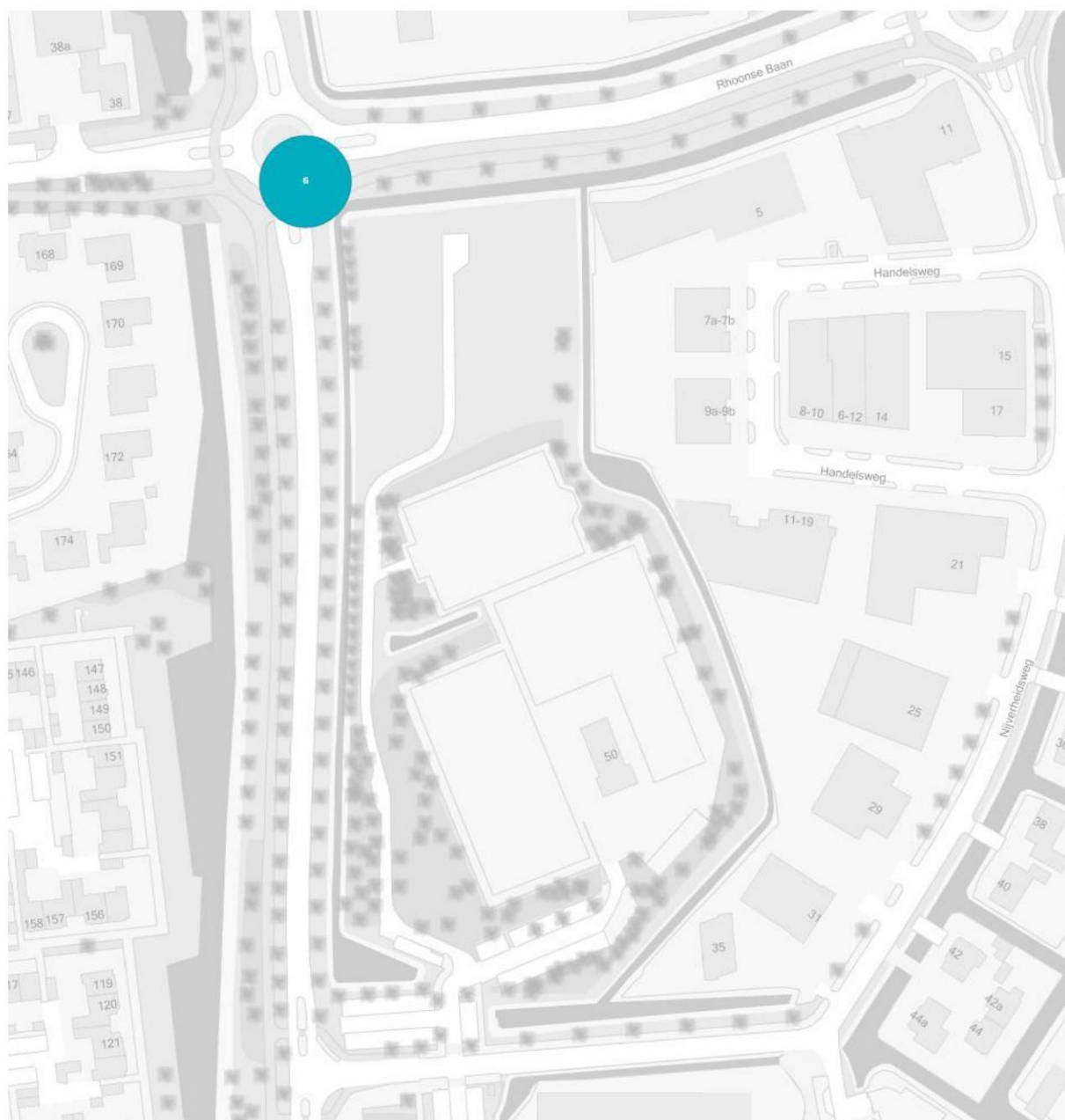
2 - Ongevallenstatistieken

Sportlaan



Ongevallenstatistieken van VIA uit de periode 2020 – 2023. Het enige ongeval rondom de Zwaluwenlaan gebeurde midden in de nacht. Dit ongeval stond dus los van de schoolomgeving en schoolgaande kinderen.

Rivierweg



Ongevallenstatistieken van VIA uit de periode 2020 – 2023. De ongevallen betroffen met name fietsers en automobilisten (voornamelijk fietsers op de rotonde).