

Gemeente Tubbergen



Verkeersonderzoek schoolomgeving Geesteren

Omdat we ons verplaatsen



adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Tubbergen
Titel rapport	Verkeersonderzoek schoolomgeving Geesteren
Kenmerk	004825.20190823.R1.04
Datum publicatie	16 september 2019
Projectteam opdrachtgever(s)	
Projectteam Goudappel Coffeng	

1	Inleiding	1
2	Huidige situatie	3
2.1	Schoolomgeving	4
2.2	Schoolroutes op basis van verkeerstellingen	4
2.3	De weg naar school	5
2.4	Het autoverkeer	7
3	Varianten voor verkeer en stedenbouw	9
3.1	Drie verkeerskundige varianten	9
3.2	Vier stedenbouwkundige varianten	13
3.3	Beoordeling van de 12 scenario's	16
4	Nadere uitwerking van scenario's	17
4.1	Parkeren	17
4.2	Uitwerking scenario 1	18
4.3	Uitwerking scenario 2	19
4.4	Uitwerking scenario 3	21
5	Conclusies en aanbevelingen	24
Bijlage 1	Rekentool Basisschool	1
Bijlage 2	Ontwerp scenario 1	1
Bijlage 3	Ontwerp scenario 2	1
Bijlage 4	Ontwerp scenario 3	1

1

Inleiding

Het huidige gebouw van de RKBS St. Aloysiuschool in Geesteren is technisch en functioneel gedateerd. Gekozen is voor vervangende nieuwbouw. Locatieonderzoek voor vervangende nieuwbouw (februari 2019) heeft uitgewezen dat de huidige locatie het meest geschikt is voor nieuwbouw. De basisschool voor circa 300 leerlingen blijft in het dorp. Er zijn vier stedenbouwkundige ontwerpen opgesteld voor de onderwijslocatie.

- Huidige locatie en hoofdingang aan de Vriezenveenseweg (geel);
- Huidige locatie en hoofdingang aan Kampboerlaan (geel);
- Nieuwbouw op locatie van Bibliotheek (groen);
- Nieuwbouw op locatie van pastorie (groen).



Figuren 1.1 – 1.2: Situering St. Aloysiuschool in Geesteren; mogelijke locaties onderwijslocaties

De gemeente Tubbergen heeft Goudappel Coffeng gevraagd verkeersonderzoek te doen naar de ontsluiting van de onderwijslocatie en rekening te houden met de vier stedenbouwkundige ontwerpen en drie circulatievarianten voor het autoverkeer.

De aanpak is zo ingestoken dat alle gegevens die nodig zijn voor de analyses goed op een rij staan. De bestaande situatie is in beeld gebracht met onder andere tellingen en herkomst van de leerlingen (hoofdstuk 2). Vervolgens doen we uitspraken over de stedenbouwkundige ontwerpen en de mogelijkheden voor de verkeerskundige ontsluiting (hoofdstuk 3). Er zijn drie scenario's nader uit gewerkt en beoordeeld (hoofdstuk 4). Deze notitie sluit af met conclusies en aanbevelingen (hoofdstuk 5).

2

Huidige situatie

De basisschool heeft momenteel haar ingang aan de Kampboerlaan. Om een beter beeld te krijgen van de huidige situatie hebben meerdere schouws plaatsgevonden en zijn de postcode gegevens van de leerlingen opgevraagd bij de basisschool.



Figuur 2.1: huidige situering van de RKBS St. Aloysiussschool in Geesteren.

2.1 Schoolomgeving

In de huidige situatie valt op dat auto's aan de randen van het schoolgebied staan geparkeerd. Er zijn loop- en fietsroutes om bij het schoolplein en de schoolingang te komen. Dit is positief, kinderen hebben veel vrijheid om te bewegen. Bij het verlaten van de school hoeven de leerlingen niet direct rekening te houden met gemotoriseerd verkeer.

Parkeergelegenheid is aanwezig aan de Kampboerlaan/Louis ten Catelaan en de Vriezenveenseweg. Bij de inrit van de Kampboerlaan staat een verbodsbord voor gemotoriseerd verkeer op maandag tot en met vrijdag tussen 8.00 – 9.00 uur en 13.30 – 14.30 uur. Bij het begin en einde van de schooldag rijdt er geen verkeer door de Kampboerlaan/ Louis ten Catelaan. Hierdoor levert deze route geen conflict op met deze fiets- en looproute.



Figuur 2.2: Oversteek Vriezenveenseweg | inrit Kamboerlaan met verbodsbord | loop- en fietsroute vanaf Kampboerlaan.

2.2 Schoolroutes op basis van verkeerstellingen

Om inzicht te krijgen in de gebruikte schoolroutes en de vervoerswijze is op 10 juli tussen 8.00 – 8.45 het schoolverkeer geteld. Daarbij is onderscheid gemaakt naar kinderen die te voet naar de school komen, op de fiets of met de auto. De verdeling tussen de vervoerswijze is in onderstaande tabel weergegeven. De gebruikte schoolroutes zijn inzichtelijk gemaakt in figuur 2.3. Er is op drie locaties geteld; de Vriezenveenseweg, Kampboerlaan – Louis ten Catelaan – Louis ten Catelaan ter hoogte van huisnummer 1.

	Aantal leerlingen
Lopend	127
Fiets zonder begeleiding	135
Fiets met begeleiding	26
Aantal auto's	47

Tabel: aantal leerlingen per vervoerswijze

Tijdens de schouw kwam bijna 80% van de leerlingen zelfstandig lopend of met de fiets naar school. Bij slecht weer is het aanmerkelijk dat het aantal leerlingen die met de auto komen hoger ligt.

Bijna de helft van de kinderen kwam via de Vriezenveenseweg. 1/3 kwam via het voetpad tussen de Peuverstraat en Louis ten Catelaan. Dat veel kinderen zelfstandig naar school mogen lopen en fietsen betekent dat de schoolomgeving en de weg naar school veilig zijn, zo veilig dat ouders het niet nodig vinden om altijd mee te lopen of fietsen.

Leerlingen die met de auto komen, worden voornamelijk aan de Vriezenveenseweg afgezet. Hier is duidelijk sprake van een zoen- en zoef functie. 11 auto's negeren het verbodsbord en parkeren bij de Louis ten Catelaan.

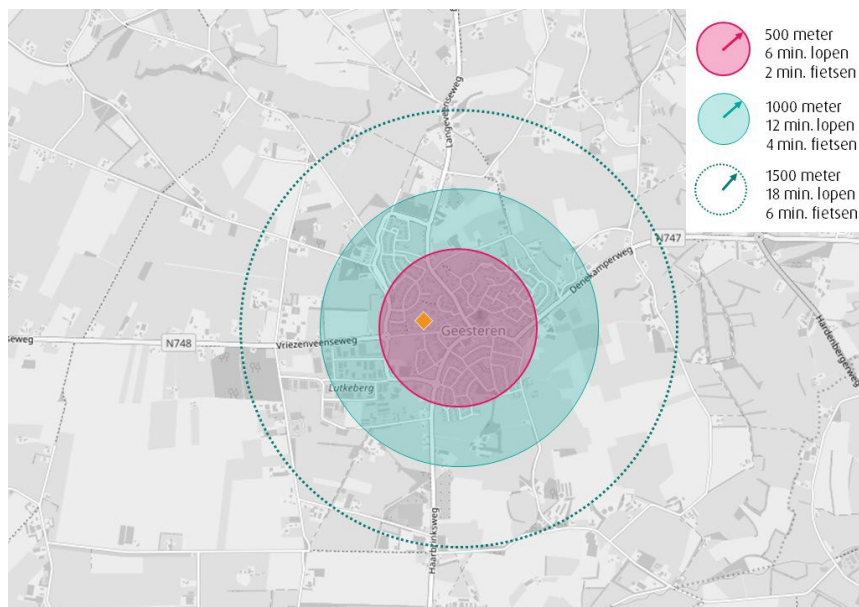
Bij de school zijn nadat de school gestart was, het aantal geparkeerde fietsen geteld. In totaal zijn 141 fietsen geteld. Deze fietsen passen niet allemaal in de stallingen.



Figuur 2.3: looproutes naar de basisschool

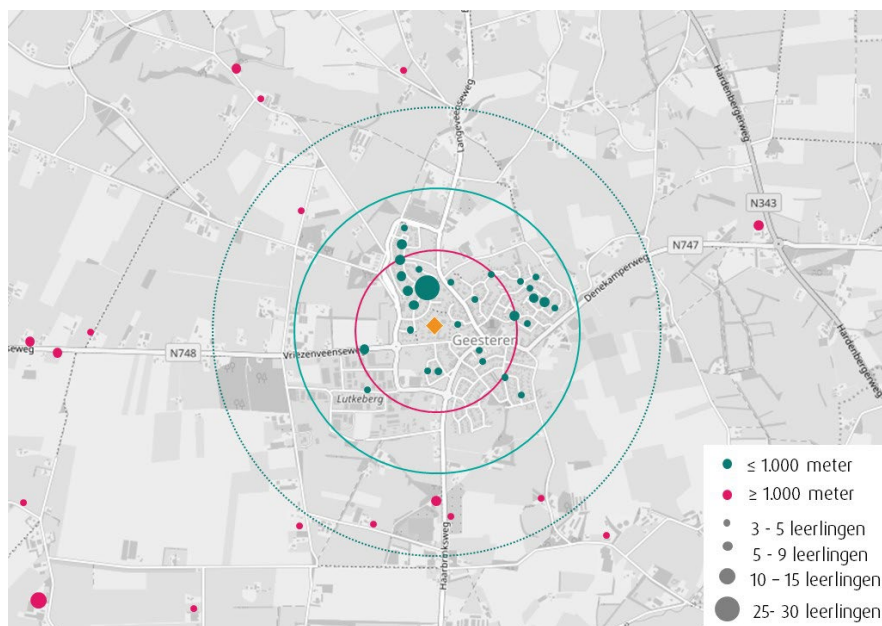
2.3 De weg naar school

De weg naar school moet allereerst veilig zijn voor kinderen. Als er in de schoolroute wegen voorkomen waar hard wordt gereden of die erg druk zijn, is het niet verantwoord dat kinderen zelfstandig naar school komen. Maar als de veiligheid niet problematisch is, blijken vooral de afstanden nauw te luisteren. Voor kinderen die binnen een afstand van 500 meter van de school wonen is lopen veruit favoriet. Boven 2 km kiest een groot deel van de ouders de auto om kinderen school te brengen (bron: KPVVdashboard.nl). Op kortere afstanden mogen kinderen op enig moment zelfstandig naar school, op grotere afstanden is dat vaak geen optie. In onderstaande figuur zijn afstand cirkels rond de school op hemelsbreed 500 meter, 1.000 meter en 1.500 meter getekend. Duidelijk is te zien dat de school voor de hele kern op loop- of fietsafstand ligt.



Figuur 2.4: Afstand cirkels ten opzichte van de huidige locatie RKBS St. Aloysius school

Van de RKBS St. Aloysius school hebben we van de huidige leerlingen de (geanonimiseerde) postcodes ontvangen. Om deze wijze is de spreiding van de leerlingen inzichtelijk gemaakt (figuur 2.5). 57% van de leerlingen woont binnen een straal van 1.000 meter van de school. 43% woont buiten de bebouwde kom en heeft een langere afstand.



Figuur 2.5: Spreiding van de leerlingen op basis van postcodes

2.4 Het autoverkeer

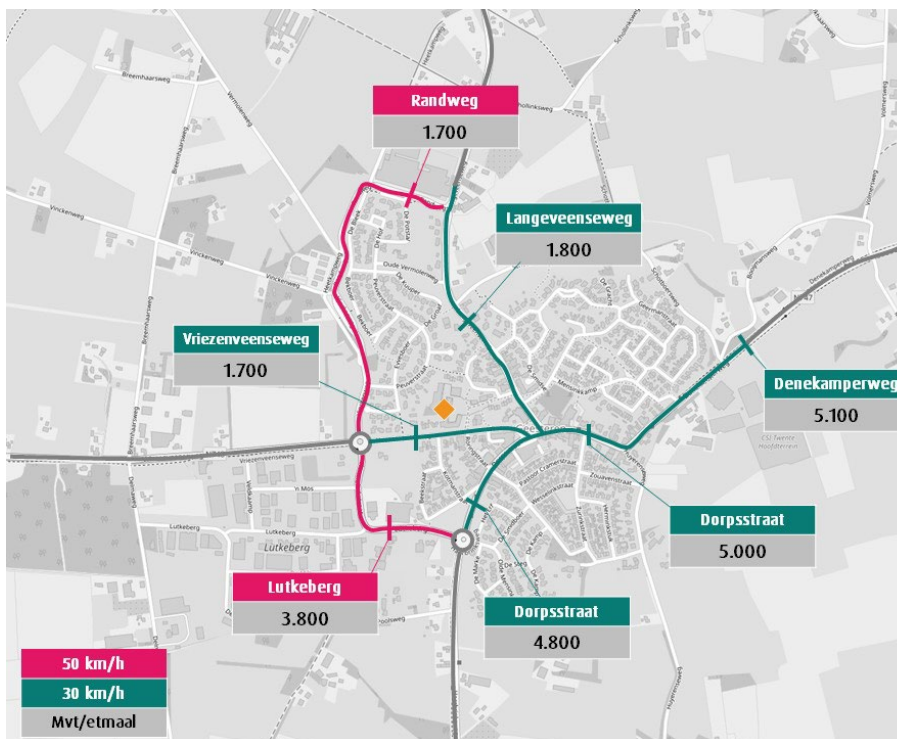
Het is goed als de route naar school zodanig rustig en veilig is, dat leerlingen in de hogere groepen zelfstandig naar school kunnen lopen of fietsen. Het belangrijkste aspect is daarbij een lage snelheid van het autoverkeer en de drukte van het autoverkeer. Het Handboek ontwerpen voor Kinderen (CROW publicatie 153) geeft een richtlijn voor de overstek van wegen binnen het 30 km/uur gebied. Tabel 2.1 is daar een samenvatting van.

Wegen waar auto's harder (mogen) rijden dan 30 km/uur kunnen basisschoolleerlingen niet veilig zelfstandig oversteken. Op wegen met een 30 km/uur-regime kunnen de oudere kinderen wel zelfstandig oversteken, mits de intensiteit niet hoger is dan 4.000 auto's per etmaal.

Intensiteit	Karakterisering van de overstek
tot 2000 mvt (spitsintensiteit = 200 mvt/uur)	de straat is goed tot redelijk goed over te steken, ook voor jonge kinderen
2000 tot 4000 mvt (spitsintensiteit = 200 tot 400 mvt/uur)	oversteekbaarheid wordt minder makkelijk voor jonge kinderen, zorg voor goed zicht van en naar de stoep en voor logische oversteekplekken op kinderroutes
meer dan 4000 mvt	op schoolroutes en andere intensief gebruikte kinderroutes: zebrapad/voetgangersoversteekplaats op een plateau; versmalling van de rijbaan; goede zichtbaarheid op overstekend kind; middeneiland (facultatief).

Tabel 2.1: Indicatie leeftijd waarop kinderen bepaalde verkeerstaken al dan niet zelfstandig kunnen uitvoeren (afgaande op het ontwikkelingsproces van kinderen)

Een groot deel van de wegen binnen de bebouwde kom van Geesteren ligt in een 30 km/uur zone. De Lutkeberg en de Randweg hebben de maximale snelheid van 50 km/h. De Vriezenveenseweg, Langeveenseweg en de Dorpsstraat zijn wegen met een doorgaande functie, die kinderen binnen de bebouwde kom tegen komen op hun schoolroute. In 2017 is op verschillende locaties in Geesteren het verkeer geteld, zie onderstaande figuur.



Figuur. Intensiteiten per etmaal 2017¹

De Dorpsstraat kent een hogere intensiteit, die kinderen niet zelfstandig kunnen oversteken. Uit gegevens van ViaStat blijkt dat de V85¹ ligt op de snelheid 31 km/h. De Dorpsstraat heeft een dorpskarakter met verschillende functies. De inrichting is zodanig ingericht dat bestuurders hun gedrag aanpassen en rekening houden met onverwachte situaties. De oversteekbaarheid van de Dorpsstraat voor kinderen blijft een aandachtspunt.

De Vriezenveenseweg is een éénrichtingsweg met 1.700 motorvoertuigen per etmaal. De V85 is 36 km/h.

¹ (aanvulling) monitoring Geesteren, 2018

3

Varianten voor verkeer en stedenbouw

Het creëren van een nieuwe schoolomgeving is een kans om (opnieuw) een veilige schoolomgeving te creëren. De fysieke omgeving heeft een grote impact op het verkeersgedrag van de ouders en de kinderen. Wanneer de schoolomgeving een inrichting kent waarbij het spelende kind centraal staat, heeft dit een ander mobiliteitsgedrag tot gevolg. Ouders worden zo gestimuleerd hun kind met de fiets of te voet naar school te brengen. Ook stimuleert dit ouders hun kinderen zelfstandig naar school te laten gaan. Dit heeft allemaal een positief effect op de zelfredzaamheid van het kind. De kinderen kunnen zo op vroege leeftijd al langzaam wennen aan een omgeving met verkeer.

Vanuit de gemeente zijn vier stedenbouwkundige en drie verkeerskundige varianten aangedragen (figuur 3.1 t/m 3.6). Vanuit een bewoners- en ondernemersgroep is de wens uitgesproken om de ruimtelijke kwaliteit rondom het centrum te versterken en aantrekkelijker te maken. Hierbij wordt gedacht aan een autoluw plein ter hoogte van het kerkplein en de Dorpsstraat.

De stedenbouwkundige varianten voor de school:

1. Huidige locatie, ingang aan de Vriezenveenseweg;
2. Huidige locatie, ingang aan de Kampboerlaan;
3. Locatie voormalige bibliotheek;
4. Locatie voormalige bibliotheek met nieuwe woonstraat.

De verkeersvarianten:

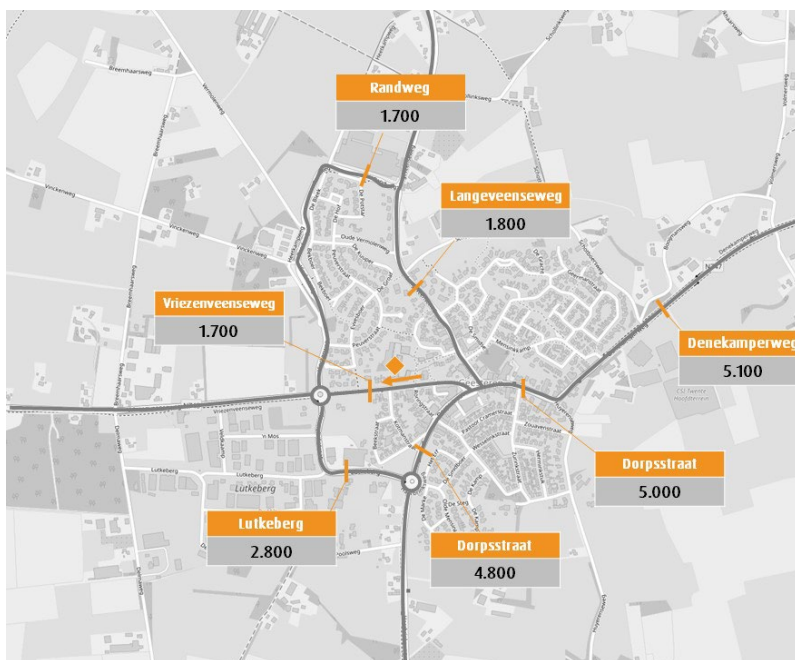
1. Huidige verkeersstructuur met eenrichtingsverkeer op de Vriezenveenseweg;
2. Huidige verkeersstructuur met tweerichtingsverkeer op de Vriezenveenseweg;
3. Nieuwe weg om het centrum heen.

3.1 Drie verkeerskundige varianten

Variant 1 – huidige verkeersstructuur

De huidige verkeersstructuur voor het gemotoriseerd verkeer blijft in deze variant behouden. De Vriezenveenseweg blijft eenrichting. Op de ontwikkellocatie is ruimte om te schuiven met de interne structuur van de loop- en fietsroutes.

De verkeersintensiteiten blijven dan ook vergelijkbaar met de tellingen uit 2017. De Vriezenveenseweg kent een lage intensiteit waardoor kinderen zelfstandig naar school kunnen lopen en fietsen.



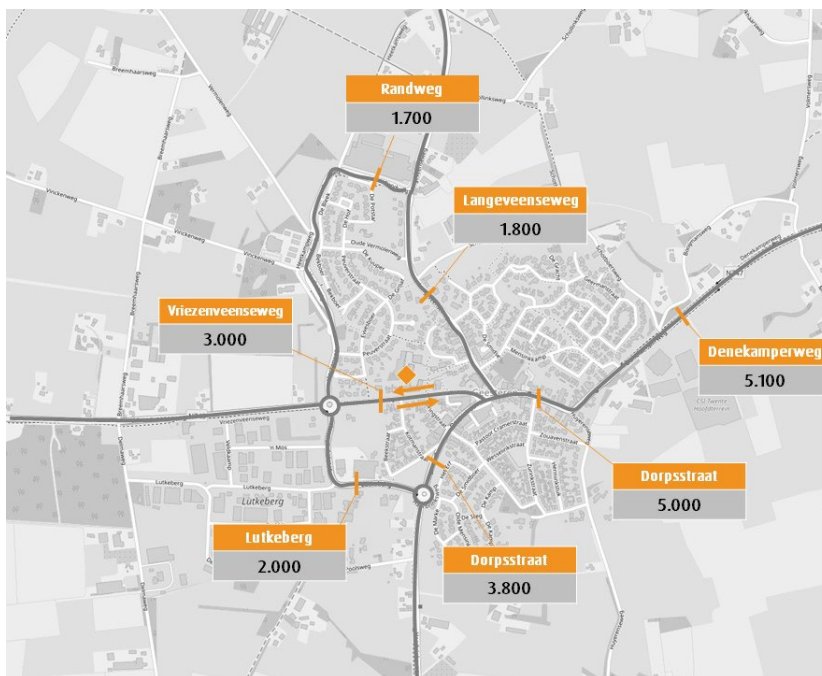
Figuur 3.1: Intensiteiten verkeerskundige variant 1 – huidige verkeerstructuur

Mede door de eenrichtingsstructuur van de Vriezenveenseweg wordt het verkeer evenredig verdeelt over de verschillende voorzieningen die aanwezig zijn in het dorp. Bij de kruising Dorpsstraat – Langeveenseweg – Vriezenveenseweg is de intensiteit laag genoeg waardoor ruimte blijft om kort te stoppen. De oversteekbaarheid van de Dorpsstraat blijft vergelijkbaar als in de huidige situatie en een aandachtspunt.

Variant 2 – Vriezenveenseweg tweerichtingsverkeer

De infrastructuur blijft behouden, maar de Vriezenveenseweg wordt opnieuw opengesteld voor tweerichtingsverkeer. Het eerder genomen verkeersbesluit wordt teruggedraaid. Op de ontwikkellocatie is ruimte om te schuiven met de interne structuur van de loop- en fietsroutes.

De intensiteit van Vriezenveenseweg gaat omhoog naar circa 3.000 motorvoertuigen per etmaal. Dat houdt in dat er een extra barrière ontstaat in de directe omgeving van de school. De oversteekbaarheid van de Vriezenveenseweg wordt minder makkelijk voor jonge kinderen. Bij de ontwikkeling dient rekening gehouden te worden met goede, veilige en overzichtelijke oversteeklocaties voor de kinderen.



Figuur 3.2: Intensiteiten verkeerskundige variant 2 – Vriezenveenseweg terug naar tweerichtingsverkeer.

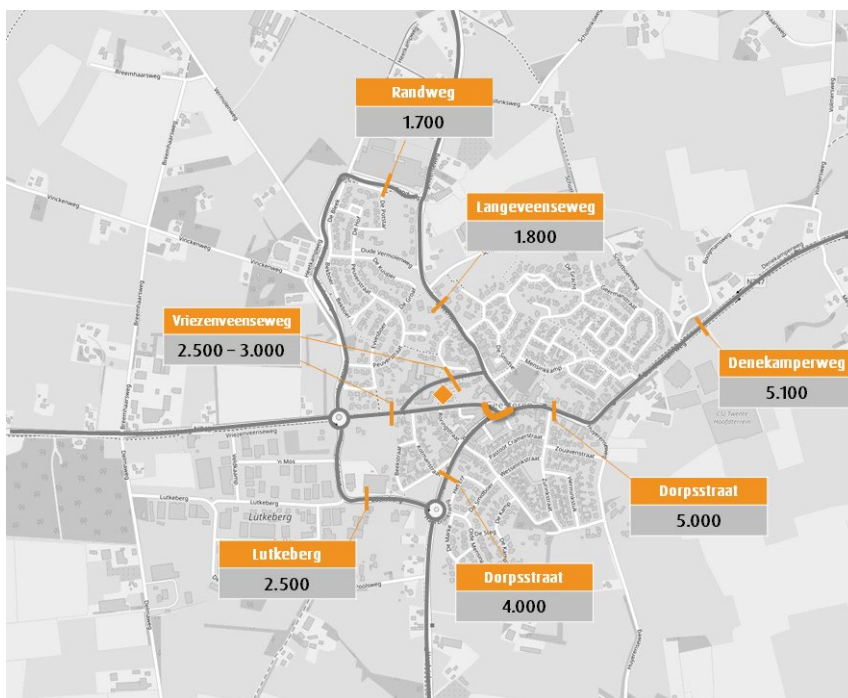
De Vriezenveenseweg kent ter hoogte van het TMZ gezondheidscentrum krappe haakspareervakken. In combinatie met tweerichtingsverkeer (3.000 mvt) en veel fietsers in de schoolomgeving levert dit conflicten op. Er wordt regelmatig gewisseld op de haakspareervakken, voor uitparkerende auto's is er weinig kijk- en manoeuvreer ruimte. Door de krappe pareervakken moeten fietsers (ook kinderen) extra schrikafstand houden tot de geparkeerde auto's. Hierdoor fietsen de fietsers midden op het profiel. Met het invoeren van tweerichtingsverkeer zijn er te veel verkeersbewegingen om midden op het profiel te rijden.

Om de verkeerssituatie zodanig in te richten dat tweerichtingsverkeer op een veilige wijze te realiseren is extra ruimte nodig tussen de rijweg en de pareervakken. De ruimte daarvoor ontbreekt in het profiel. Er is alleen extra ruimte te vinden door de weg iets naar het noorden te verschuiven. Dit gaat ten koste van de bomen aan die zijde van de weg.

Bij de kruising Dorpsstraat – Langeveenseweg – Vriezenveenseweg wordt het drukker en onoverzichtelijker door het verkeersaanbod. De ruimtelijke kwaliteit van het centrum verbetert niet ten opzichte van de huidige situatie.

Variant 3 – nieuwe infrastructuur naar Langeveenseweg

In de derde variant wordt een nieuwe (doorgaande) weg aangelegd tussen de Vriezenveenseweg en de Langeveenseweg. Op deze wijze ontstaat er meer ruimte om een autoluw plein te creëren en de ruimtelijke kwaliteit te versterken.



Figuur 3.3: Intensiteiten verkeerskundige variant 3 – nieuwe infrastructuur naar Langeveenseweg

De inrichting van de wegen en het autoluwe plein zijn erg belangrijk. Afhankelijk hiervan maken verkeerdeelnemers zijn routekeuzes. Enkele gevolgen zijn afhankelijk van de inrichting:

- Uitgaande van een volledige nieuwe herinrichting met een herkenbare route via de nieuwe weg gaan circa 2.500 – 3.000 voertuigen deze weg gebruiken.
- Mogelijke omrijdbewegingen (sluipverkeer) via de Roringstraat. De Roringstraat is een korte doorsteek waardoor tijdwinst te behalen valt.
- De route over het plein blijft geschikt voor openbaar vervoer en bevoorrading. Dat betekent dat autoverkeer feitelijk weinig hinder ondervindt. Daarmee is er een kans dat een deel van het verkeer gebruik blijft maken van de route via het plein. Het plein wordt daardoor minder autoluw dan bedoeld.

Omrijdbewegingen via Zurinkstraat – Pastoor Cramerstraat en Broenenstraat achten wij niet waarschijnlijk. De omrijdafstand is te lang, waardoor er geen tijdwinst te behalen is om het dorpsplein te meiden via deze route te rijden. Daarnaast oogt de straat smal door het op straat parkeren en zijn er meerdere verkeerdrempels aanwezig in de straat. Om die redenen wordt de route via Zurinkstraat – Pastoor Cramerstraat en Broenenstraat niet als sluiproute gebruikt.

3.2 Vier stedenbouwkundige varianten

Stedenbouwkundige variant 1 – hoofdingang Vriezenveenseweg

Bij deze stedenbouwkundige variant zijn de routes voor auto's en langzaam verkeer uit elkaar gehaald. Op deze wijze kunnen de leerlingen te voet en op de fiets via een veilige route het schoolplein bereiken.



Figuur 3.4: Stedenbouwkundige variant 1 – hoofdingang Vriezenveenseweg

Het voetpad bij de Vriezenveenseweg en tussen de Peuverstraat – Louis ten Catelaan worden in de huidige situatie veel gebruikt. Bij deze variant verdwijnt gedeeltelijk de autoluwe route van de Louis ten Catelaan naar het schoolplein, door het parkeren en halen en brengen te ontsluiten via de Vriezenveenseweg en de Louis ten Catelaan.

In de verdere uitwerking kan hier rekening mee worden gehouden en nogmaals naar gekeken worden. Daarnaast gaat het om een laag verkeersaanbod, waar automobilisten hun gedrag aanpassen doordat ze zich in een schoolomgeving bevinden.

Stedenbouwkundige variant 2 – hoofdingang Kampboerlaan

In de tweede variant is de hoofdingang aan het schoolplein en de Kampboerlaan gesitueerd. De langzame (interne) verbindingen zijn vergelijkbaar met de huidige situatie.

Een nadeel van deze variant is dat het halen en brengen met de auto in de directe schoolomgeving en het schoolplein is gesitueerd. Kinderen die de school verlaten worden direct geconfronteerd met auto's. De kracht van het parkeren op 70-100 meter vanaf af de hoofdingang en de afgescheiden route voor het autoverkeer verdwijnt in deze variant.

In de huidige situatie vindt het halen en brengen met name aan de Vriezenveenseweg plaats. Bij een verdere uitwerking van deze stedenbouwkundige variant kan overwogen worden om het halen en brengen op een andere locatie te situeren.



Figuur 3.5: Stedenbouwkundige variant 2 – hoofdingang Kampboerlaan

Stedenbouwkundige variant 3 – locatie bibliotheek

In deze stedenbouwkundige variant is gekozen om een weg ten noorden van de school te maken. Daarnaast staan woningen gepland ten noorden van de ontwikkellocatie.

Het halen en brengen is ter hoogte van de Langeveenseweg gesitueerd. Bij eventueel verdere uitwerking kan gekeken worden of het halen en brengen deels gecombineerd kan worden met de inrichting van autoluwe plein.

De verkeersluwe langzaam verkeersroute via de Vriezenveenseweg en Kampboerlaan verdwijnt. Dit is nadelig voor een veilige directe schoolomgeving en levert extra problemen op bij het halen en brengen van kinderen. Ouders gaan direct voor de schoolingang stilstaan of parkeren.

Kinderen die via het voetpad tussen de Peuverstraat en Louis ten Catelaan komen, vervolgen de route via een rustige woonstraat. Echter moeten zij de nieuwe weg oversteken.



Figuur 3.6: Stedenbouwkundige variant 3 – locatie bibliotheek

Stedenbouwkundige variant 4 – locatie naast de kerk

In de vierde stedenbouwkundige variant ligt de onderwijslocatie naast de kerk. Ten westen van de onderwijslocatie komt een nieuwe verbinding die de Louis ten Catelaan en de Vriezenveenseweg aan elkaar koppelt. Aan deze nieuwe verbindingen wordt het halen en brengen gesitueerd en staan 18 woningen gepland. Het doorgaande verkeer blijft gebruik maken van de Vriezenveenseweg. Gezien het slingerende verloop van de nieuwe verbindingsweg verwachten we hier geen doorgaand verkeer.

Door de ligging van het halen/brengen en parkeren op enige afstand van de ingang van de school, ondervinden kinderen te voet en op de fiets in de directe schoomgeving geen hinder van manoeuvrerende auto's. Net als in de huidige situatie kunnen ouders die met de auto hun kind(eren) brengen er ook voor kiezen om de auto op de Vriezenveenseweg te parkeren.



Figuur 3.7: Stedenbouwkundige variant 4 – locatie naast de kerk

3.3 Beoordeling van de 12 scenario's

In totaal zijn 12 combinaties te maken, 3 verkeerskundige varianten en 4 stedenbouwkundige varianten. Als we kijken naar de realiseerbaarheid van de scenario's zien we dat er vijf scenario's niet mogelijk zijn en daarom afvallen.

	Stedenbouwkundige variant 1	Stedenbouwkundige variant 2	Stedenbouwkundige variant 3	Stedenbouwkundige variant 4
Verkeerskundige variant 1	Realiseerbaar	Realiseerbaar	Niet realiseerbaar	Realiseerbaar
Verkeerskundige variant 2	Realiseerbaar ten koste van bomen	Realiseerbaar ten koste van bomen	Niet realiseerbaar	Realiseerbaar ten koste van bomen
Verkeerskundige variant 3	Niet realiseerbaar	Niet realiseerbaar	Realiseerbaar	Niet realiseerbaar

De wens om de ruimtelijke kwaliteit te versterken in het centrum en een autoluw plein te creëren, zien wij kansen bij de verkeerskundige varianten 1 (eenrichtingsverkeer Vrijenveenseweg) en 3 (nieuwe infrastructuur naar Langeveenseweg). Beide verkeerskundige varianten leiden tot een relatief verkeersluw plein. Verkeerskundige variant 2 leidt tot meer verkeer over het plein en gaat ten koste van bomen, reden om deze variant niet verder uit te werken.

4

Nadere uitwerking van scenario's

In overeenstemming met de gemeente Tubbergen is gekozen om de volgende scenario's nader uit te werken:

1. Vriezenveenseweg éénrichting (V1) – schoolgebouw op huidige locatie met hoofdingang aan Kampboerlaan (S1-S2).
2. Nieuwe doorgaande weg (V3) - met schoolgebouw op locatie van de bibliotheek (S3).
3. Vriezenveenseweg tweerichtingsverkeer (V2) - schoolgebouw op locatie van de bibliotheek met nieuw woonerf via Vriezenveenseweg (S4).

4.1 Parkeren

Bij de ontwikkeling dient rekening te worden gehouden met het auto parkeren van leraren, auto parkeren ouders, zoen- en zoef strook en fiets parkeren leerlingen. Goudappel Coffeng heeft een rekentool ontwikkeld om de benodigde parkeerplaatsen voor schoolomgevingen te bepalen. De totale berekening is opgenomen in bijlage 1.

Mede op basis van aantal leerlingen onder- en bovenbouw, aantal medewerkers, overblijfspercentage, percentage leerlingen begeleid naar school, autogebruik en bezettingsgraad zijn de volgende aantallen als uitgangspunt genomen:

	Aantallen
Parkeerplaatsen personeel	17
Parkeerplaatsen halen en brengen	17
Zoen- en zoefstrook	6

Tabel 4.1. Benodigde parkeerplaatsen

Tijdens de tellingen en schouw op 10 juli 2019 blijkt dat de parkeerplaatsen aan de Vriezenveenseweg voornamelijk worden gebruikt voor zoen- en zoef.

De benodigde aantal fiets parkeerplaatsen is circa 150 stuks.

4.2 Uitwerking scenario 1

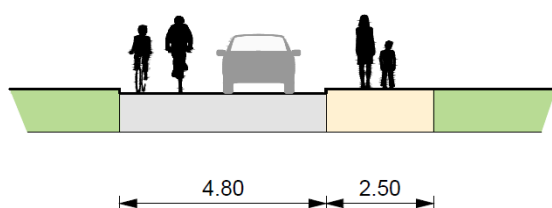
De locatie van het schoolgebouw en de infrastructuur blijft nagenoeg gelijk ten opzichte van de huidige situatie. De ingang voor de leerlingen blijft aan de Kampboerlaan. Er wordt een nieuwe woonstraat aangelegd ter ontsluiting van de nieuwe woningen (1.845 m²). Aan deze woonstraat zijn ook 22 parkeerplaatsen voorzien voor ouders die graag de auto parkeren en mee lopen naar het klaslokaal. De mogelijkheid tot 'zoen-zoef' aan de Vriezenveenseweg blijft aanwezig. Personeel parkeert de auto aan de Louis ten Catelaan.

Het ontwerp is in bijlage 2 toegevoegd.

Op basis van een globale kostenraming zijn de realisatiekosten berekend op €1.380.000,-. Hierbij betreffen het de civiele werkzaamheden exclusief grondaankoop, sloopwerkzaamheden en nieuwbouw.

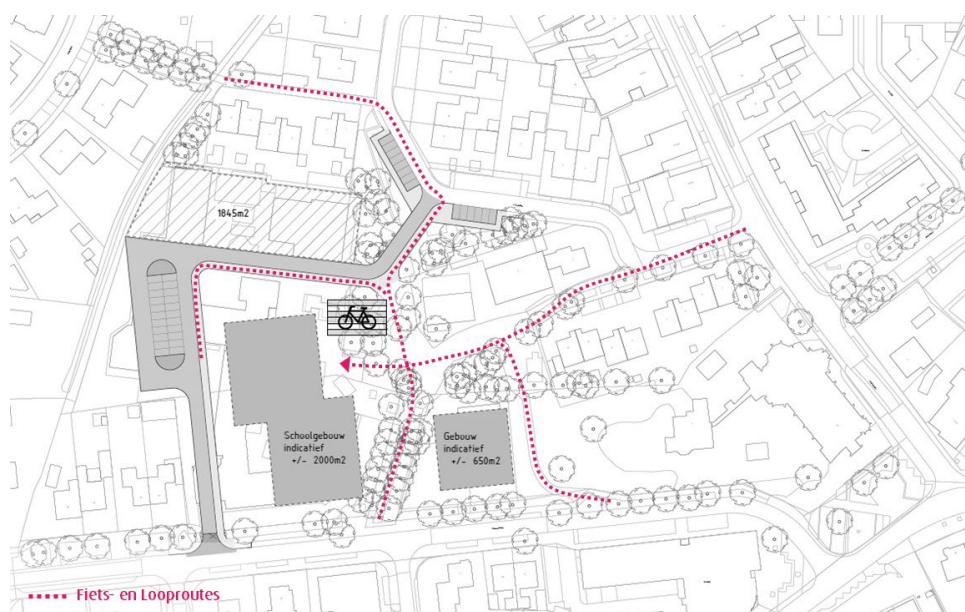


Figuur 4.1: uitwerking scenario 1



Figuur 4.2: Wegprofiel nieuwe woonstraat

De locatie van de schoolingang en de fietsenstalling is bepalend voor de loop- en fietsroutes van leerlingen. De leerlingen kennen een autoluwe schoolomgeving. De leerlingen die op het nieuwe parkeerterrein worden afgezet lopen via de stoep naar de ingang van het schoolterrein, bij de fietsenstalling.



Figuur 4.3: Loop- en fietsroutes scenario 1

4.3 Uitwerking scenario 2

Het tweede scenario situeert het schoolgebouw dicht bij de kerk op de locatie van de bibliotheek en pastoriegebouw. Er wordt een nieuwe doorgaande weg ten noorden van het schoolgebouw gerealiseerd. Deze kent een wegbreedte van 5,80 meter waardoor die geschikt is voor tweerichtingsverkeer inclusief vrachtwagens (figuur 4.5). Doorgaand verkeer rijdt niet langs de Vriezenveenseweg ter hoogte van het gezondheidscentrum.

Ten noorden van de weg is circa 6.000 + 4050 m² gereserveerd voor woningen. Het parkeren voor personeel is gesitueerd aan de Langeveenseweg. Het parkeren en zoen- en zoefstrook voor ouders is aan de Vriezenveenseweg. De situering van de ingang is erg belangrijk hoe het gebied gaat bewegen. Met de hoofdingang in het midden van het gebouw en aan de Vriezenveenseweg bestaat de kans dat ouders direct voor de ingang de kinderen afzetten.

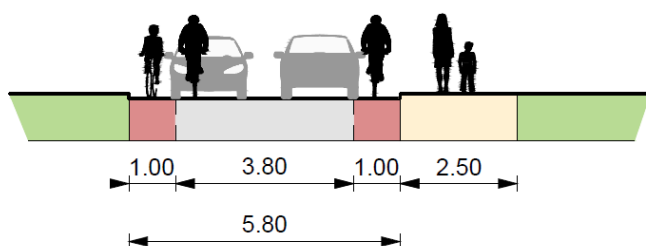
Wel zien we kansen dat ouders parkeren op het dorpsplein, omdat het schoolgebouw dicht bij de kerk en het dorpsplein wordt geplaatst. Hierdoor is dubbelgebruik van parkeren mogelijk op het dorpsplein.

Het ontwerp is toegevoegd in bijlage 3.

Op basis van een globale kostenraming zijn de realisatiekosten berekend op €3.200.000,-. Hierbij betreffen het de civiele werkzaamheden exclusief grondaankoop, sloopwerkzaamheden en nieuwbouw.

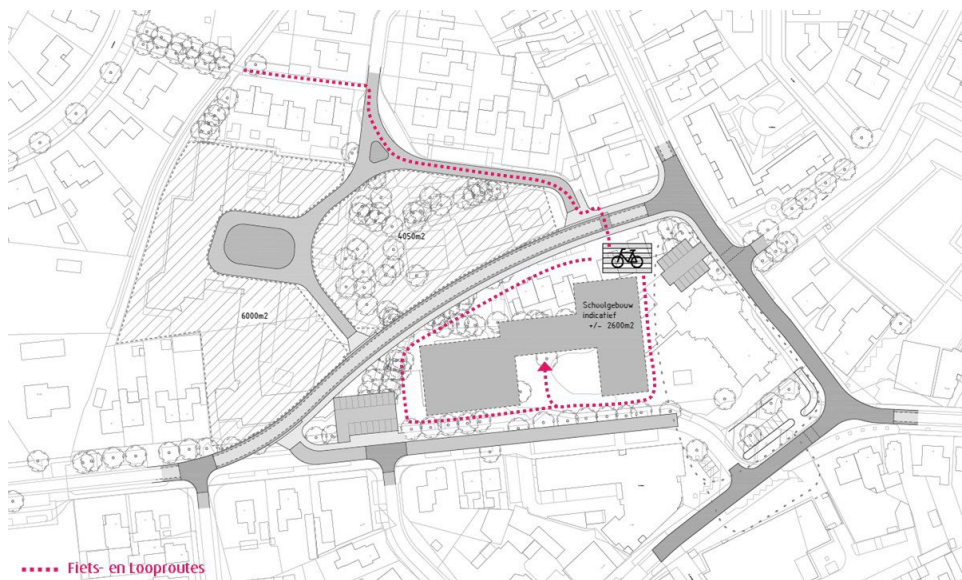


Figuur 4.4: Uitwerking scenario 2



Figuur 4.5: Wegprofiel nieuwe doorgaande weg

De hoofdingang van het schoolgebouw is gesitueerd aan de Vriezenveenseweg. De fietsenstallingen is ten noorden van het schoolgebouw geplaatst. Op deze wijze worden de kinderen uit het noorden gestuurd naar de oversteekplaats. De oversteekplaats heeft een attentie verhoging voor de schoolomgeving. Kinderen fietsen en lopen over het schoolplein naar de ingang van de school. De Dorpsstraat wordt een belangrijkere schoolroute voor kinderen. Waar in de huidige situatie de Dorpsstraat met name wordt over gestoken, gaan kinderen nu vaker over de Dorpsstraat fietsen.



Figuur 4.6: Loop- en fietsroutes scenario 2

Met de nieuwe doorgaande weg ontstaat er meer ruimte voor een dorpsplein. Aanbeveling is om het dorpsplein verder uit te werken in een integraal stedenbouwkundig- en verkeerskundig ontwerp. De oranje stippellijn in het ontwerp geeft de beschikbare ruimte voor het plein weer. Het gebruik van de nieuwe weg is erg afhankelijk van de inrichting van de Dorpsstraat, Langeveenseweg, Vriezenveenseweg en de nieuwe weg. De bus blijft door de Dorpsstraat rijden, hierdoor is de Dorpsstraat altijd toegankelijk voor verkeer. Het blijft lastig om verkeer te verleiden om nieuwe weg te gebruiken.

Met behulp van materiaal is het mogelijk om het plein verder te vergroten en te verbijzonderen. Met het juiste materiaal kan optisch een groter plein worden gecreëerd door het juiste materiaal door te trekken bij de Dorpsstraat en de parkeerplaatsen voor de supermarkt. Dit uiteraard in overleg, omdat het particulier grond betreft. Des te belangrijker om in samen hang met stedenbouw en verkeer één plan voor het plein op te stellen.

4.4 Uitwerking scenario 3

Het derde scenario plaatst het schoolgebouw aan de Kampboerlaan. Aan de westzijde in het plangebied is 6.200 m² beschikbaar voor woningbouw. Deze woningen worden ontsloten door een woonstraat (figuur 4.8). Aan deze woonstraat zijn zes parkeerplaatsen voorzien voor het halen en brengen van kinderen. Het zoen- en zoef vindt plaats aan de Vriezenveenseweg. Het personeel parkeert op het parkeerterrein direct aan de Louis ten Catelaan.

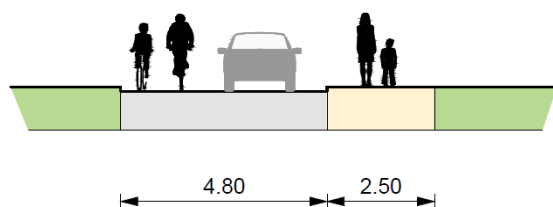
De Vriezenveenseweg is tweerichtingsverkeer. Om dit op een veilige wijze mogelijk te maken is extra schrikruimte noodzakelijk voor de haakspaarkeervakken. De Vriezenveenseweg wordt daarom bij de parkeervakken verbreed. Hiervoor moeten circa negen bomen worden gekapt. Hierdoor ontstaat ruimte voor de zoen-zoefstrook.

Het ontwerp is toegevoegd in bijlage 4.

Op basis van een globale kostenraming zijn de realisatiekosten berekend op €1.920.000,-. Hierbij betreffen het de civiele werkzaamheden exclusief grondaankoop, sloopwerkzaamheden en nieuwbouw.

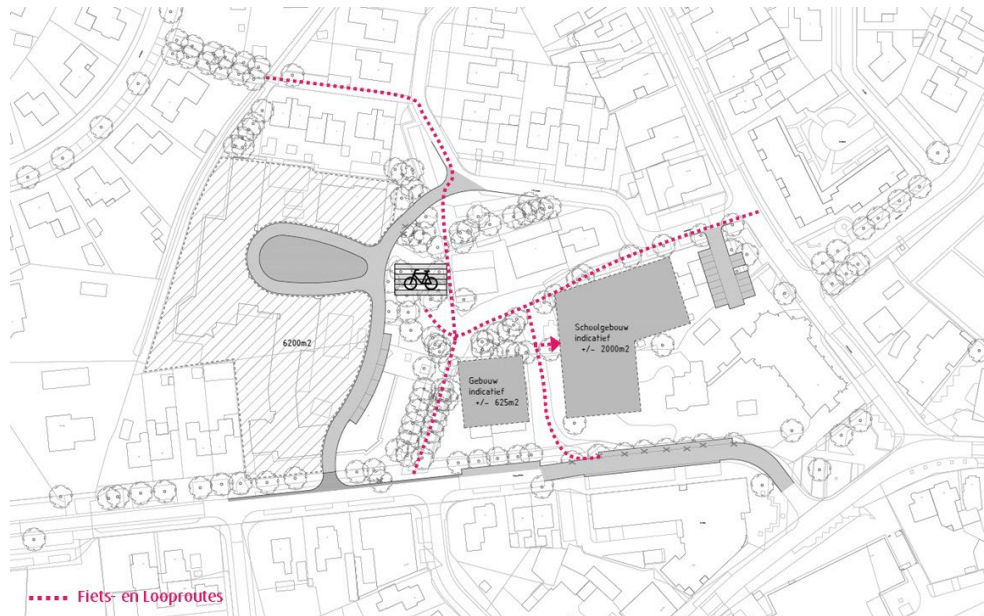


Figuur 4.7: Uitwerking scenario 3



Figuur 4.8: Wegprofiel nieuwe woonstraat

In het plangebied is ruimte voor verschillende fiets- en looproutes, die grotendeels zijn gebaseerd op de huidige structuur. Mede door de locatie van de fietsenstalling en de schoolingang zijn de autoluwe fiets- en loopstromen te sturen. Erve Kampboer blijft behouden.



Figuur 4.6: Loop- en fietsroutes scenario 3

Conclusies en aanbevelingen

De huidige locatie van de school, centraal in het dorp, is een goede locatie uit het oogpunt van de bereikbaarheid. Leerlingen hebben een korte afstand tussen huis en school, waardoor zij te voet en op de fiets naar school kunnen komen. De locatie kent een goede autobereikbaarheid voor ouders van leerlingen die buiten de kern van Geesteren wonen.

In de huidige situatie komt een groot deel van de leerlingen te voet en op de fiets naar school. Rond de school ondervinden zij geen hinder van autoverkeer, aangezien het haal- en brengverkeer op enige afstand van de ingang van de school plaatsvindt. Voor de nieuwe schoollocatie is het wenselijk om opnieuw tot een goede ontsluiting van de school te komen met veilige loop- en fietsverbindingen. Daarnaast is er de wens om de ruimtelijke kwaliteit in het centrum te versterken. De verschillende mogelijkheden zijn uitgewerkt in drie scenario's.

De huidige verkeersstructuur levert voor de bereikbaarheid van de school voor leerlingen te voet en op de fiets de beste uitgangssituatie. Met tweerichtingsverkeer op de Vriezenveenseweg wordt de oversteekbaarheid minder goed, wat betekent dat oversteekmaatregelen nodig zijn voor leerlingen vanuit het zuiden. Bij een nieuwe verbindingsweg met tweerichtingsverkeer ten noorden van het schoolgebouw geldt dit voor leerlingen die noordelijk van de school wonen.

In alle gevallen is het belangrijk om ervoor te zorgen dat de toegang voor leerlingen te voet en op de fiets wordt gescheiden van het halen en brengen met de auto. Met de locatie van de fietsenstalling en de ingang van de school zijn de loop- en fietsroutes te bepalen.

Het versterken van de ruimtelijke kwaliteit in het centrum dient verder uitgewerkt te worden in een stedenbouwkundig- en verkeerskundig plan. Door het schoolgebouw dicht bij de kerk te verplaatsen ontstaan kansen om een dorpsplein te creëren. We zien hierbij wel negatieve effecten ontstaan voor de directe schoolomgeving. Het halen en brengen met de auto komt dicht bij het schoolgebouw, waardoor ouders de schoolomgeving als onveiliger kunnen gaan ervaren.

Alle argumenten in acht nemend bevelen wij aan om scenario 1 verder uit te werken. Deze heeft het minst grootschalig ingrijpen in de ruimtelijke- en groenstructuur in de kern. De loop- en fietsroutes worden zoveel mogelijk gescheiden van het autoverkeer. De school behoudt zijn ruimtelijke opzet met ruimte voor spelen en bewegen.

Bijlage 1

Rekentool Basisschool

Rekentool basisschool versie 6.0	Klassen	Onderbouw	Bovenbouw	Docenten	Overig personeel	Totaal	Opmerkingen / bronnen
Stap 1 aantal leerlingen onderbouw en bovenbouw en aantal medewerkers							Het gemiddeld aantal leerlingen in de onderbouw bedraagt 23,3 en in de bovenbouw 23,1. Bron: Groepsgrootte en personele inzet in het basisonderwijs 2006, Inspectie van het Onderwijs, afdeling Communicatie, Inspectierapport 2007, 7 mei 2007
- aantal klassen en percentage boven- en onderbouw	16,0	38%	63%				
- aantal leerlingen, docenten en overig personeel per klas		20,0	20,0	1,0	0,3		
- aantal leerlingen, docenten en overig personeel		120	200	16	5		
- totaal aantal leerlingen en medewerkers		320		21			
Stap 2 overblijfspercentage leerlingen							- Van de 1.542.800 kinderen op de basisscholen blijven er per dag gemiddeld ruim 460 000 over (30%). Bron: Brief 'Kinderopvang' van de staatssecretaris van VWS aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, Den Haag, 20 maart 2002.
- aantal overblijvende leerlingen		36	60				
- aantal niet overblijvende leerlingen		84	140				
Stap 3 percentage leerlingen begeleid naar school							- Ruim een op de zes (17%) van de kinderen blijft over op school. Bron: Reisgedrag kinderen basisschool TT02-95, Traffic Test, 9 juni 2004
- aantal leerlingen begeleid naar school		96	60			49%	
- aantal leerlingen onbegeleid naar school		24	140				
Stap 4 autobedrijf en bezettingsgraad							- Van de leerlingen in de onderbouw komt circa 70 tot 80% begeleid naar school en van de leerlingen in de bovenbouw circa 30%. Bronnen: Onderzoek schoolroutes gemeente Gouda, Goudappel Coffeng BV, 2005 en Reisgedrag kinderen basisschool, TT02-95, Traffic Test, 9 juni 2004.
- autobedrijf van begeleiders, docenten en overig personeel		45%	45%	80%	80%		
- aantal leerlingen per begeleider per auto		1,33	1,18				
- aantal leerlingen per begeleider overige vervoerswijze		1,2	1,2				
- aantal leerlingen per begeleider alle vervoerswijze		1,3	1,2				
- aantal begeleiders		76	50				
- aantal leerlingen per auto		46	27			23%	
Aankomsten en vertrekken begeleiders, docenten en overig personeel							- Circa 59% van alle leerlingen gaat begeleid naar school. Bron: Fietsverkeer nr 5, maart 2003.
		519	343	32	10		
Stap 5 autoritten per werkdag (aankomsten en vertrekken)							
- voor begin schooldag		233	154	26	8	421	
- begin schooldag		0	0	13	2	15	
- begin middagpauze		69	45	0	2	116	
- eind middagpauze		48	32	0	0	80	
- eind schooldag		48	32	0	0	80	
- na eind schooldag		69	45	0	2	116	
		0	0	13	2	15	
Stap 6 parkeergelegenheid							- Het autobedrijf van leerlingen ligt gemiddeld over Nederland in de range van 15% tot 18%. Bron: Reisgedrag kinderen basisschool TT02-95, Traffic Test, 9 juni 2004/IVG 2001.
- turnover parkeerplaatsen		2,0	4,0	1,0	1,0		
- benodigd aantal parkeerplaatsen		17	6	13	4	39	
- totaal benodigd aantal parkeerplaatsen begeleiders en medewerkers		23		17		39	
							invoercel
							controlecel
							einduitkomst

Bijlage 2

Ontwerp scenario 1

Bijlage 3

Ontwerp scenario 2

Bijlage 4

Ontwerp scenario 3

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl