



RAPPORTAGE

VERKEERSONDERZOEK KC KROPSWOLDE - MEERWIJCK

OPDRACHTGEVER:

Gemeente Midden-Groningen

PROJECTNUMMER:

11034223

DATUM:

28 november 2022



Bezoekadres
Kroezenhoek 8
7683 PM Den Ham

Postadres
Postbus 12
7683 ZG Den Ham

T +31 (0) 546 67 88 88
E info@roelofsgroep.nl

Tevens vestigingen in
Stadskanaal
Sneek
Steenwijk
Veenendaal
Spijkenisse
Weesp

PROJECTGEGEVENS:

Naam: Verkeersonderzoek KC Kropswolde - Meerwijk
Nummer: 11034223
Documentnr: R01-D01-11034223-SWS2
Status: Definitief/01
Datum: 28 november 2022

OPDRACHTGEVER:

Gemeente Midden-Groningen

AUTORISATIE

Naam:

Handtekening:

Datum: 28-11-2022

INHOUDSOPGAVE

1.	Inleiding	3
1.1	Aanleiding.....	3
1.2	Studiegebied	3
1.3	Leeswijzer.....	3
2.	Werkwijze	4
3.	Inventarisatie	5
3.1	Huidige situatie Onderwijs & Kinderopvang	5
3.2	Huidige situatie Buurthuis.....	9
3.3	Infrastructuur.....	9
3.4	Toekomstige situatie	13
4.	Analyse KC Kropswolde – Meerwijck	15
4.1	Parkeren auto	15
4.1.1	Scenario kindcentrum.....	15
4.1.2	Scenario multifunctionele accommodatie.....	15
4.1.3	Brengen & halen onderwijs & kinderopvang (beide scenario's).....	16
4.1.4	Invulling parkeeropgave per scenario.....	16
4.2	Parkeren fiets.....	17
4.2.1	Scenario kindcentrum.....	17
4.2.2	Scenario multifunctionele accommodatie.....	18
4.3	Verkeersgeneratie.....	18
4.3.1	Scenario kindcentrum.....	18
4.3.2	Scenario multifunctionele accommodatie.....	19
4.4	Verkeersontsluiting	19
4.4.1	Verkeerstructuur	19
4.4.2	Verkeersafwikkeling.....	20
4.4.3	Mogelijkheden verkeersontsluiting.....	21
4.5	Schoolomgeving	21
5.	Conclusies & Aanbevelingen	23
5.1	Conclusies	23
5.2	Aanbevelingen	23

1. INLEIDING

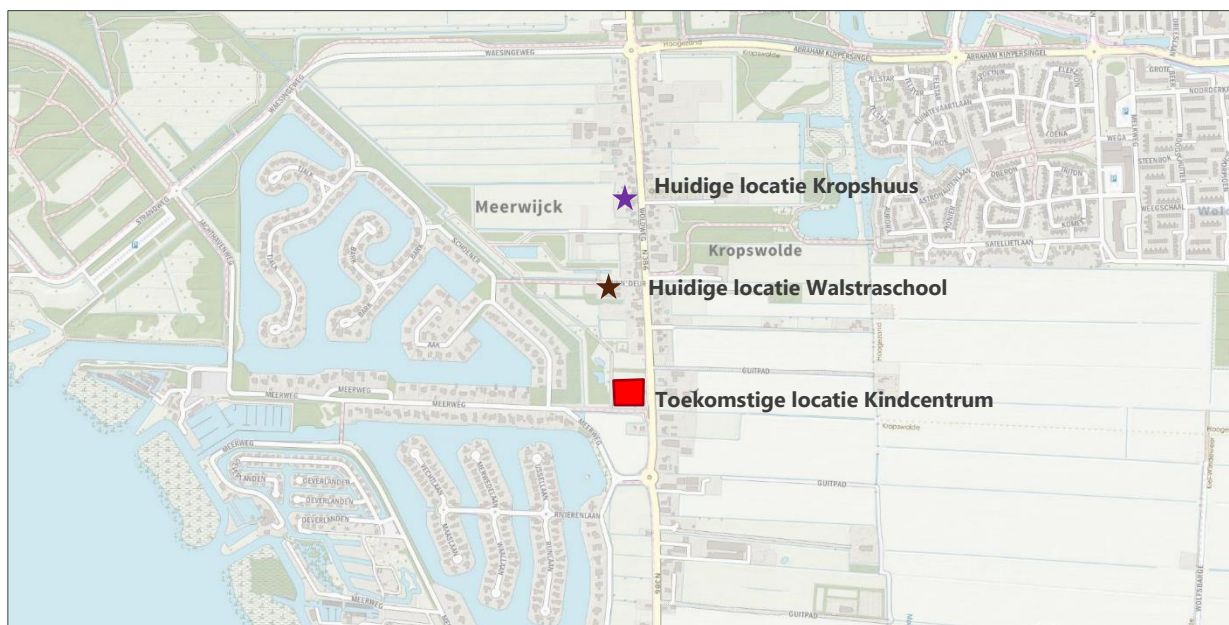
1.1 AANLEIDING

In Kropswolde wordt een nieuwe onderwijsvoorziening gerealiseerd met de werktitel 'Kindcentrum Kropswolde - Meerwijck'. De Walstraschool en een kinderopvang vestigen zich samen met een speellokaal plus in het kindcentrum. Vanuit de verstevigingsopgave is er een mogelijkheid dat het dorpshuis en gymzaal worden toegevoegd aan de nieuwe voorziening. In dit geval is sprake van een volwaardige multifunctionele accommodatie (MFA).

Als onderdeel van de verdere planuitwerking heeft de gemeente behoefte aan verkeerskundig advies. De gemeente Midden-Groningen heeft Roelofs Advies en Ontwerp BV daarom gevraagd om de verkeerskundige consequenties van het kindcentrum inzichtelijk te maken, waarbij wordt uitgegaan van een scenario met een kindcentrum en een scenario met multifunctionele accommodatie.

1.2 STUDIEGEBIED

Figuur 1.1 toont het studiegebied van het verkeersonderzoek. In de figuur zijn de toekomstige locatie van het kindcentrum, de huidige locatie van de Walstraschool en het Kropshuus (dorpshuis) weergegeven. Doordat ook leerlingen uit de omgeving van Kropswolde komen, zijn in het verkeersonderzoek ook de belangrijkste invalsweg (Woldweg/N386) in het verkeersonderzoek meegenomen.



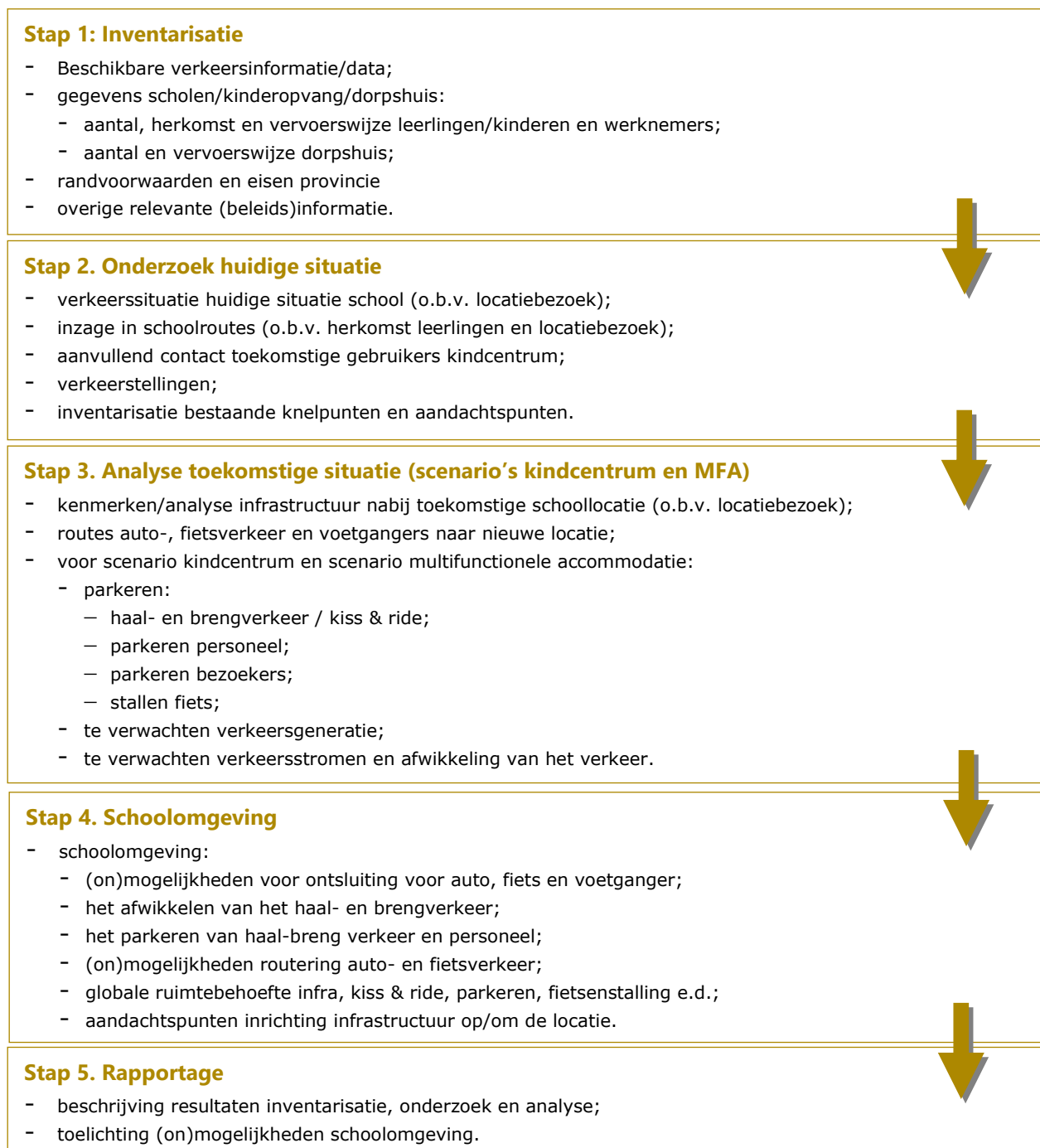
Figuur 1.1 Studiegebied

1.3 LEESWIJZER

Hoofdstuk 2 bevat op hoofdlijnen een overzicht van de werkstappen van het verkeersonderzoek. In hoofdstuk 3 zijn de resultaten van de inventarisatie opgenomen en hoofdstuk 4 bevat de verkeerskundige analyse en uitwerking. De conclusies en aanbevelingen zijn opgenomen in hoofdstuk 5.

2. WERKWIJZE

Onderstaand schema bevat de hoofdlijnen van de werkstappen van het verkeersonderzoek.



De rapportage vormt het vertrekpunt om door middel van participatie met de omgeving tot een gedragen ontsluitingsvariant voor het 'Kindcentrum Kropswolde - Meerwijck' te komen.

3. INVENTARISATIE

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de huidige (verkeers)situatie bij de Walstraschool en het buurthuis (Kropshuus). Tevens wordt nader ingegaan op beschikbare verkeersgegevens en de ontsluitende infrastructuur rondom het toekomstig kindcentrum.

De Walstraschool en de kinderopvang (Berend Botje) zijn benaderd voor het verstrekken van de gegevens met betrekking tot aantallen en herkomst van de leerlingen, de werknemers en een inschatting van de vervoerwijzen. De gegevens van het buurthuis zijn afkomstig van internet en de locatieschouw. Ook is aan de school en kinderopvang gevraagd of sprake is van verkeerskundige knelpunten en aandachtspunten rond de huidige schoollocaties. Die input is meegenomen in de inventarisatie en analyse.

Voor het inventariseren van de infrastructuur en huidige en toekomstige routes is een uitgebreide schouw uitgevoerd, waarbij zowel gekeken is naar de huidige schoollocatie en dorps huis als de voorgenomen locatie van het kindcentrum.

Het resultaat van de inventarisatie vormt input voor de analyse van de beoogde locatie van het kindcentrum (hoofdstuk 4).

3.1 HUIDIGE SITUATIE ONDERWIJS & KINDEROPVANG

Aantallen gebruikers

Tabel 3.1 toont het huidig aantal groepen, leerlingen/kinderen en werknemers van de basisschool en de kinderopvang voor peuters (juni 2022). In de kolom met werknemers staat het aantal werknemers dat tijdens het maatgevende moment aanwezig is. Totaal kent de Walstraschool 12 werknemers.

Zoals uit de tabel is af te leiden ligt het totaal aantal leerlingen/kinderen op 128. Tijdens het maatgevende moment zijn 9 werknemers aanwezig.

Voorziening	groepen	leerlingen	werknemers
Walstraschool	5	120	8
Berend Botje (kinderopvang)	1	8	1
Totaal	6	128	9

Tabel 3.1 Gebruikers huidige basisschool en kinderopvang

Vervoerswijze

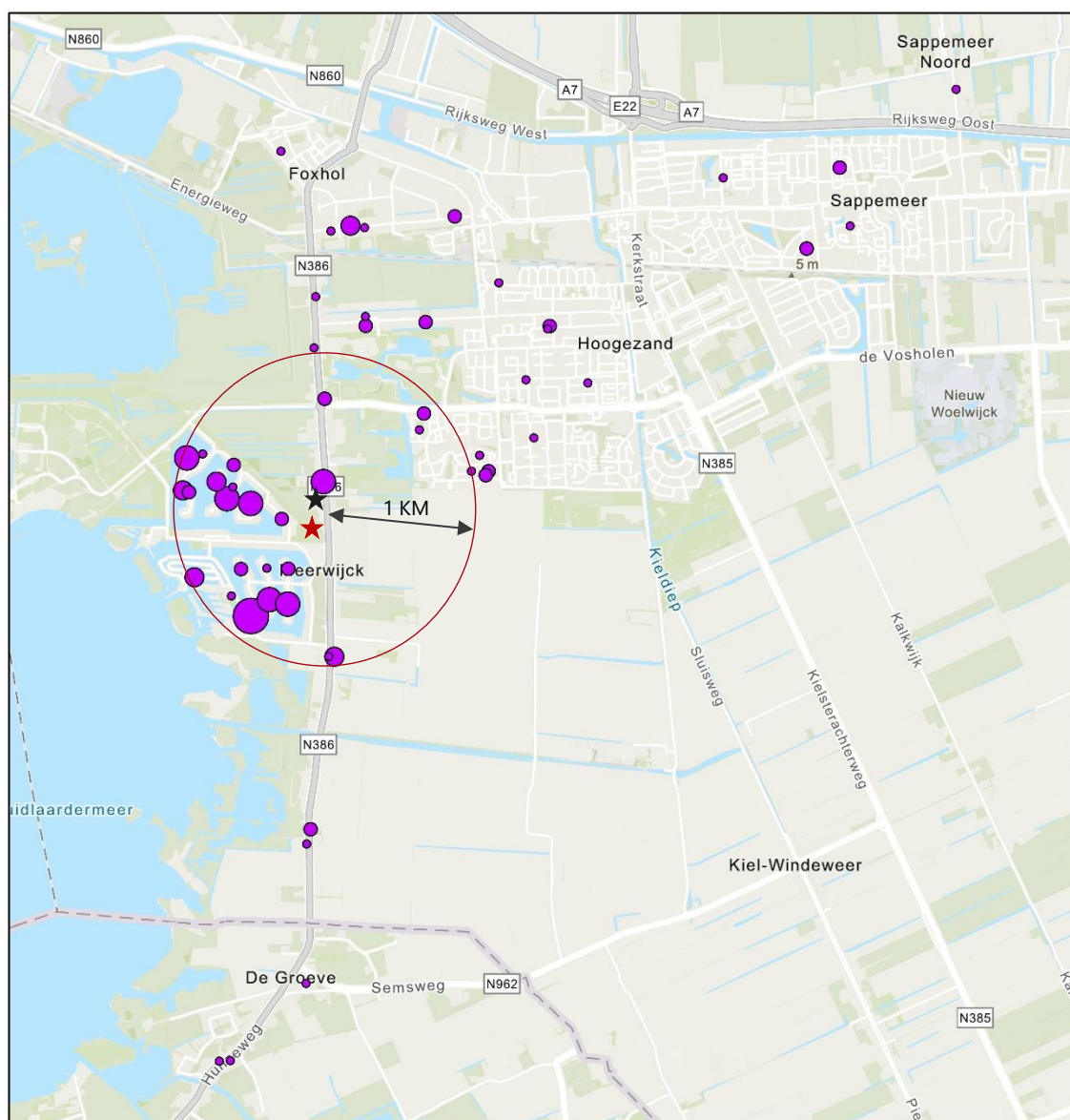
Wat betreft de vervoerswijze van het personeel is de inschatting vanuit de school dat 75% van het personeel met de auto komt en de overige 25% per fiets. Het personeel van de kinderopvang komt volgens opgave per fiets. Samengevoegd (totaal 9 werknemers) reizen 6 werknemers met de auto en 3 werknemers met de fiets.

Tijdens een schouw is een telling uitgevoerd waarbij gekeken is op welke manier leerlingen naar school komen. Uit een indicatieve telling volgt dat ongeveer 30% van de leerlingen per auto wordt gebracht, 50% per fiets komt of gebracht wordt en 20% van de leerlingen naar school loopt. Voor de kinderopvang ligt de inschatting op 50% auto en 50% fiets.

Herkomst leerlingen

Op basis van geanonimiseerde postcodes van de woonadressen van huidige basisschoolleerlingen is een overzichtskaart gegenereerd met daarop de herkomst van de leerlingen (zie figuur 3.1). De omvang van de stippen heeft het aantal leerlingen weer en de zwarte ster is de huidige locatie van de Walstraschool en de rode ster de toekomstige locatie.

Uit de figuur en de postcodes is af te leiden dat ongeveer 50% van de leerlingen in Meerwijck woont. Deze leerlingen komen dus vanuit het westen naar de schoollocatie. Ongeveer 10% leerlingen woont ten zuiden van Kropswolde in en om De Groeve en de overige 40% is woonachtig in Kropswolde, Foxhol, Hoogezand en Sappemeer. Deze leerlingen arriveren vanuit het noorden (auto/fiets) of oosten (fiets). Opvallend is dat ruim 60% van de leerlingen binnen één kilometer van de huidige (en toekomstige) schoollocatie woont (zie rode cirkel). De kinderen bij de kinderopvang wonen vooral in Meerwijck en Hoogezand (wijk Woldwijk).



Figuur 3.1 herkomst huidige leerlingen Waltraschool

School-/openingstijden

School- en kinderopvang gerelateerd verkeer kent op reguliere werkdagen een aantal piekmomenten tijdens de begin- en eindtijden in de ochtend en middag. Het is dus van belang om inzicht te hebben in deze tijdstippen. Voor de huidige situatie gelden de volgende tijden:

- Walstraschool: maandag t/m vrijdag 8.30 tot 14.00 uur;
- Berend Botje: maandag en donderdag 8.30 tot 12.30 uur.

De Walstraschool werkt met een vijf gelijke dagen model (vijf identieke schooldagen zonder vrije middag). Kinderopvang Berend Botje is alleen op de maandag en donderdagochtend geopend. Hiermee is in de huidige situatie de maandag- en donderdagochtend rond 8.30 uur het drukste verkeersmoment.

Locatieschouw huidige locatie

Om inzicht te krijgen in de huidige verkeerssituatie rondom de Walstraschool en kinderopvang en buurthuis is in de ochtendperiode (tijdens brengen school) een locatieschouw uitgevoerd. De schouw geeft onder andere inzicht in het gebruik van schoolroutes en het functioneren van parkeer- en stallingsvoorzieningen. Ook is gekeken bij de toekomstige locatie van het kindcentrum. De weersomstandigheden (licht bewolkt, 20 graden Celsius) waren representatief.

De ouders/verzorgers die hun kind naar school brengen parkeren bijna allemaal op het parkeerterrein bij de bouwmarkt aan de oostzijde van de Woldweg/N386. Via een fietspad lopen leerlingen met hun ouder/verzorger naar school toe. Opvallend is dat nagenoeg alle ouders meelopen. Om de Woldweg/N386 over te steken wordt gebruik gemaakt van de oversteekvoorziening met middengeleider.

Aan weerszijden van de oversteekvoorziening staan verkeersborden die waarschuwen voor een school en fietsers (maar niet dat ze oversteken). Daarnaast wordt met enkel één paal de 'schoolzone' Walstraschool aangegeven, waarmee de schoolzone zeer summier is ingericht.

Een beperkt aantal leerlingen werd afgezet op de langsparkeervakken naast de Woldweg/N386, waarbij de ouder/verzorger niet mee naar school liep, maar direct verder in zuidelijke richting reed. Mede door de rijrichting en de uitstapzijde (trottoir) brengt dit in praktijk geen problemen met zich mee. De parkeervakken direct naast de school (zie figuur 3.2 link) worden gebruikt door werknemers. De inschatting is dat ongeveer 50% van de auto's uit zuidelijke richting kwam en 50% uit noordelijke richting.



Figuur 3.2 Parkeren werknemers school (links) en middengeleider N386/Woldweg (rechts)

Het snelheidsremmend effect van de middengeleider (zie figuur 3.2 rechts) is beperkt. Doorgaand verkeer remt nauwelijks af. Opvallend was dat er ook een aantal momenten waren dat een voertuig voorrang gaf aan overstekende fietsers/voetgangers. Hierbij ontstonden dan soms korte wachtrijen van 3 á 4 voertuigen. De wachtrijen vorm vanuit de verkeersafwikkeling geen probleem, maar er ontstaat hierdoor wel een risico op kop-staart ongevallen. De overstekende fietsers en voetgangers maken wel allemaal netjes gebruik van de beoogde oversteeklocatie. Er zijn geen fietsers/voetgangers waargenomen die al eerder de rijbaan oversteken.

Fietsverkeer komt vooral uit het oosten (fietspad vanuit Woldwijck), westen (fietspad Binn'n Deur) en zuiden (fietspad aan westzijde Woldweg/N386). Voetgangers kwamen met name uit het noorden (via voetpad westzijde Woldweg/N386) en het westen (fietspad Binn'n Deur). Opvallend is dat er ten zuiden van de oversteek geen voetpad langs de Woldweg/N386 aanwezig is. Voetgangers maken hier ook gebruik van het fietspad. Dit geldt ook voor de voetgangers naar school op Binn'n Deur, maar hier is het fietspad een stuk breder. De fietsen worden op twee locaties gestald bij de Walstraschool.

De omgeving van de huidige schoollocatie wordt zeer summier aangeduid als schoolzone. Er zijn geen capaciteitsproblemen bij het parkeren. Wel vormt de locatie van het parkeren ten opzichte van de schoollocatie een aandachtspunt. De oversteek Woldweg/N386 vormt hierbij voor zowel voetgangers als fietsers een barrière met veiligheidsrisico's.

Locatieschouw toekomstige locatie

Op de toekomstige locatie van het kindcentrum ligt aan de westzijde van de Woldweg/N386 een tweerichtingenfietspad van circa 2,5 m. Het fietspad buigt nabij de toekomstige locatie van het kindcentrum iets uit (zie figuur 3.3 links), waar ook een fietspad richting Meerwijck (zie figuur 3.6 rechts) aansluit. Dit fietspad sluit in de bocht aan op de Meerweg. De Meerweg kent, net als de rest van de wijk, geen eigen voorzieningen voor fietsers en/of voetgangers.



Figuur 3.3 fietspad langs N386/Woldweg (links) en richting Meerweg (rechts)

3.2 HUIDIGE SITUATIE BUURTHUIS

Voor het buurthuis zijn slechts beperkt gegevens bekend. Er is daarom gebruik gemaakt van gegevens uit de locatieschouw en internet, waarbij een aantal logische aannames zijn gedaan voor het gebruik.

In het buurthuis vinden wekelijks diverse activiteiten plaats (darten, bridgen & kunstkring). Daarnaast bevat het buurthuis een gymzaal waar schoolgym en bodyfit wordt gegeven. Ook bevat het huidige buurthuis een BSO met voor- en naschoolse opvang. De aanwezige zalen kunnen ook gehuurd voor vergaderingen en feestjes e.d. Tijdens activiteiten is de bar ook geopend.

Overdag wordt het buurthuis vooral gebruikt door de BSO en de schoolgym. De andere activiteiten vinden met name in de avondperiodes plaats. Incidenteel zijn er wel andere activiteiten overdag.

Omdat het buurthuis vooral een functie heeft voor de 'buurt' zijn de reguliere bezoekers vooral afkomstig uit Kropswolde en Meerwijck. Bezoekers per auto komen overdag vooral aan het begin van de ochtend (brengen voorschoolse opvang) en eind van de middag (halen naschoolse opvang) en in de avond bij activiteiten. Auto's kunnen parkeren langs de Woldweg/N386 of op de haakspareervakken aan de overzijde van de rijbaan voor de kerk.

Een groot deel van de bezoekers komt ook per fiets. Deze fietsers maken gebruik van het fietspad aan de oostzijde van de Woldweg/N386 en moeten bij het dorps huis de Woldweg/N386 oversteken. Voor voetgangers is er aan de westzijde (kant buurthuis) wel een verhoogd trottoir aanwezig.

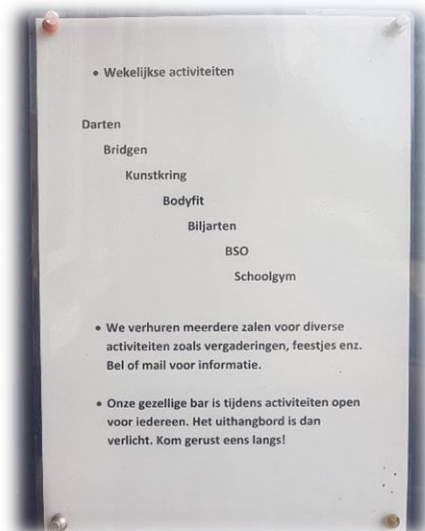
Bij het buurthuis zijn in de reguliere situatie geen parkeerproblemen te verwachten. Wel vormt de oversteekbaarheid van de Woldweg/N386 voor zowel fietsers als voetgangers een aandachtspunt.

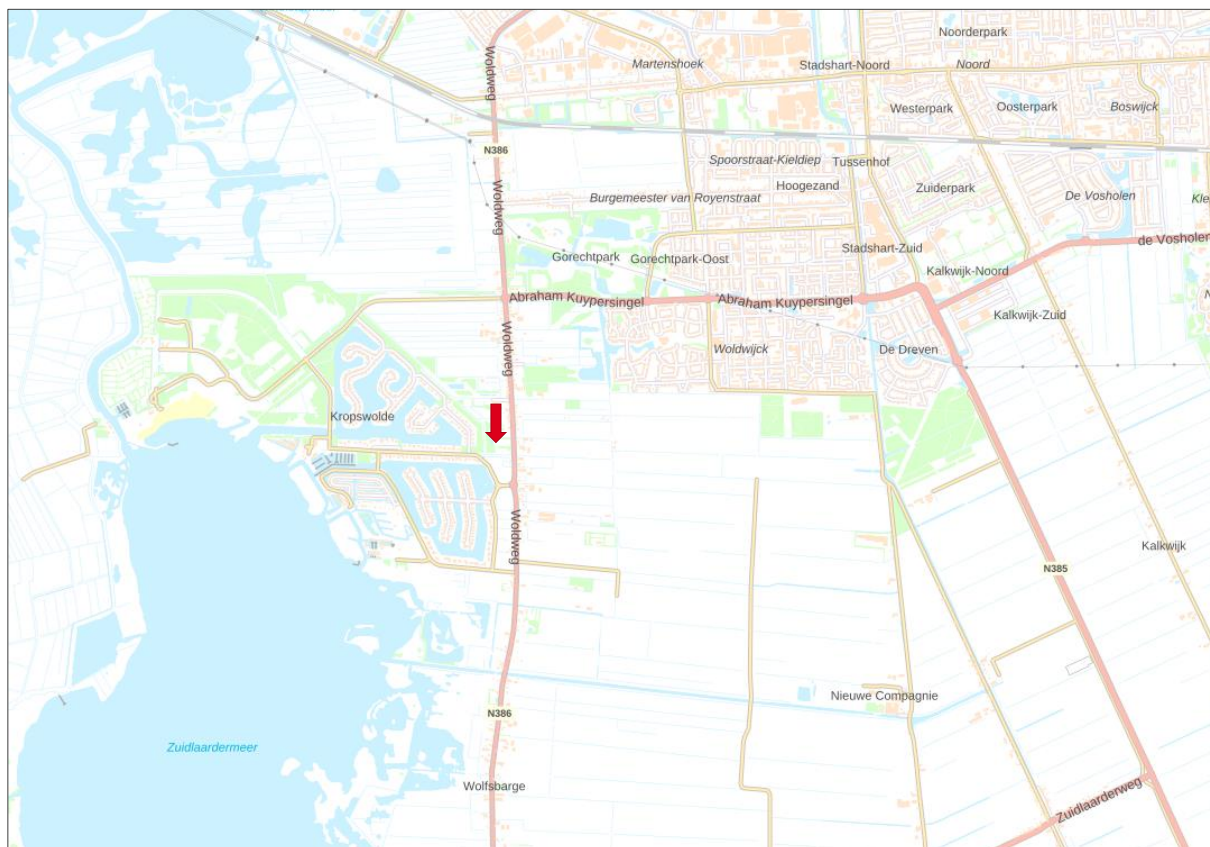
3.3 INFRASTRUCTUUR

Verkeerstructuur

Figuur 3.4 toont de verkeerstructuur in Kropswolde, waarbij de rode pijl de locatie van het kindcentrum aangeeft. De belangrijkste ontsluitingsweg voor Kropswolde is de provinciale weg Woldweg/N386, die de A7 en A28 met elkaar in verbinding brengt.

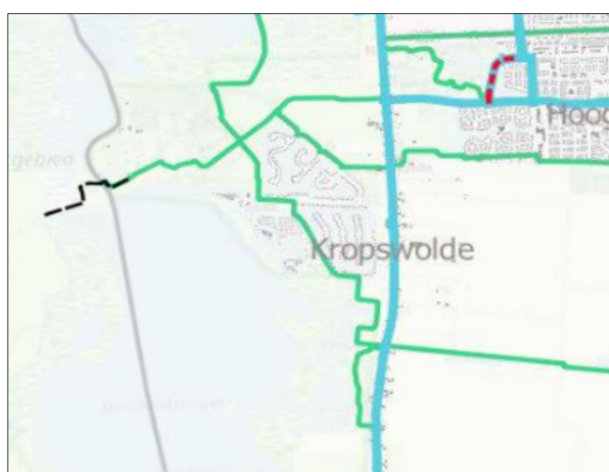
Ten westen van de Woldweg/N386 ligt het buurtschap 'Meerwijck'. Deze wijk met kunstmatige schiereilanden wordt via de Meerweg en Waesingeweg op drie locaties ontsloten op de Woldweg/N386. De zuidelijke ontsluiting is een voorrangskruispunt en de middelste en noordelijke ontsluiting zijn vormgegeven als rotonde. De middelste rotonde ligt iets ten zuiden van de locatie van het toekomstig kindcentrum. Op de noordelijke rotonde sluit ook de Abraham Kuypersingel aan. Deze weg vormt de ontsluitingsroute van/naar Hoogezand (wijken Woldwijck en Gorecht).





Figuur 3.4 Verkeerstructuur rondom locatie kindcentrum

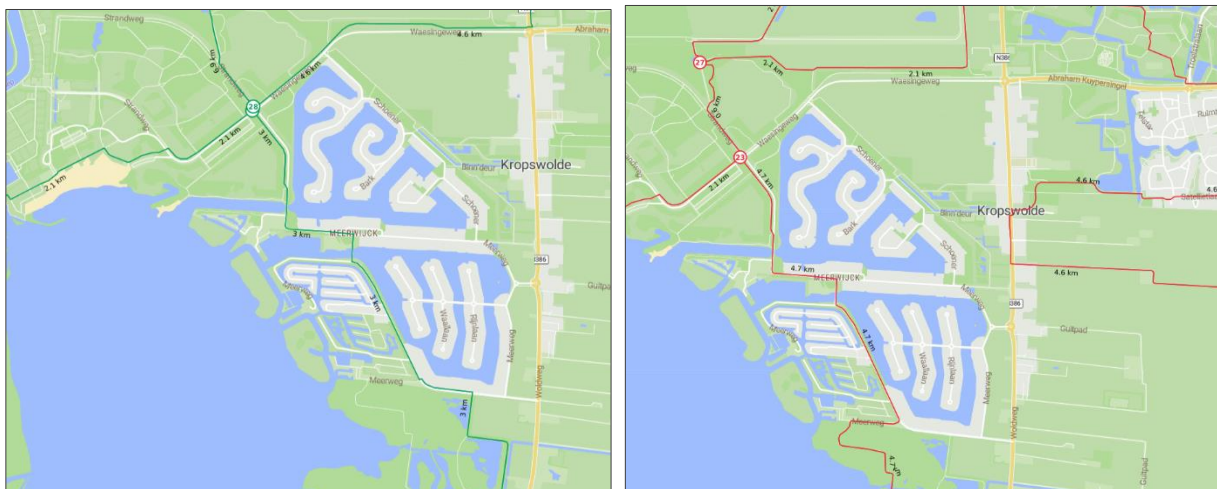
In de gemeentelijke wegcategorisering is de Woldweg/N386 aangewezen als 'gebiedsontsluitingsweg'. De provincie Groningen heeft dit wegvak gecategoriseerd als 'erftoegangsweg type A'. Binnen de komgrens sluit de weginrichting en het snelheidsregime (50 km/uur) functioneel het beste aan op een gebiedsontsluitingsweg. Buiten de komgrens sluiten weginrichting en snelheidsregime (60 km/uur) het beste aan op een erftoegangsweg.



Figuur 3.5 Wensbeeld fietsnetwerk Midden-Groningen

In het 'Wensbeeld fietsnetwerk' van de gemeente Midden-Groningen (zie figuur 3.5) maakt de Woldweg/N386 (blauwe lijn) als noord-zuidverbinding onderdeel uit van het hoofd fietsnetwerk. Het Guit fietspad vanuit Hoogezand, de fietsverbinding via Binn' Deur (langs bestaande Walstraschool), het fietspad net ten noorden van de Leinewijk (Leinewijkpad) en een verbinding door Meerwijk maken onderdeel uit van het onderliggend fietsnetwerk (groene lijn).

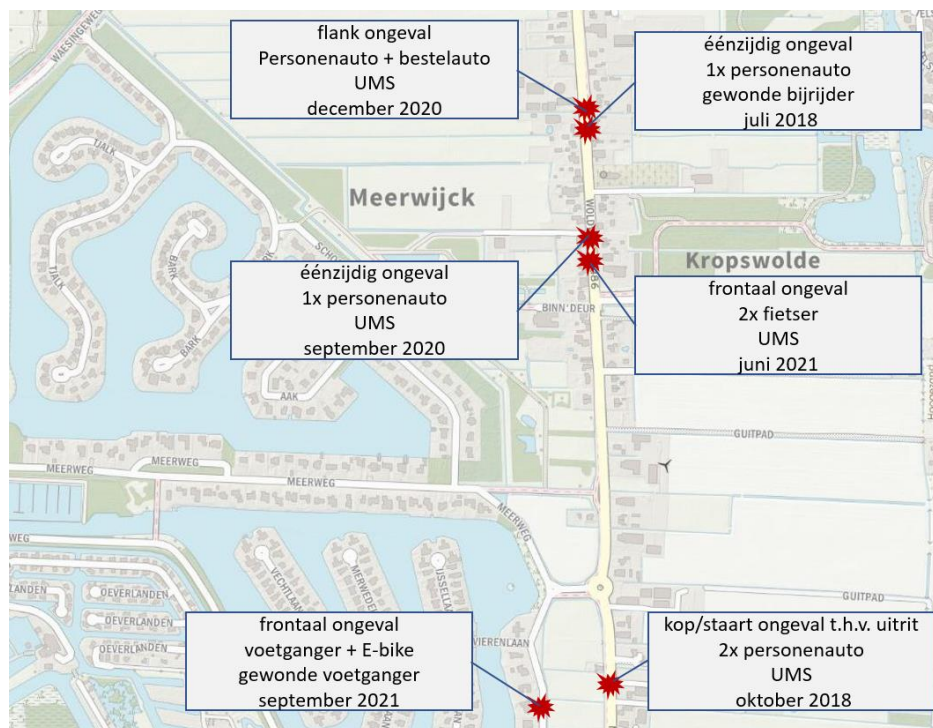
Vanuit recreatief gebruik maakt het fietsnetwerk (figuur 3.6 links) geen gebruik van de infrastructuur rondom de huidige Walstraschool en/of toekomstige locatie van het kindcentrum. Het recreatieve wandelnetwerk (figuur 3.4 rechts) maakt vanuit Woldwijck een ommetje via het fietspad, Woldweg/N386 en Guitpad. Voetgangers moeten langs de Woldweg/N386 gebruik maken van het fietspad.



Figuur 3.6 Recreatief fietsnetwerk (links) en wandelnetwerk (rechts)

Verkeersveiligheid

Om inzicht te verkrijgen in de verkeersveiligheid rondom het plangebied zijn de geregistreerde verkeersongevallen in het studiegebied in beeld gebracht. Figuur 3.7 toont een overzicht van geregistreerde ongevallen in de periode tussen 1 januari 2017 en 31 december 2021.



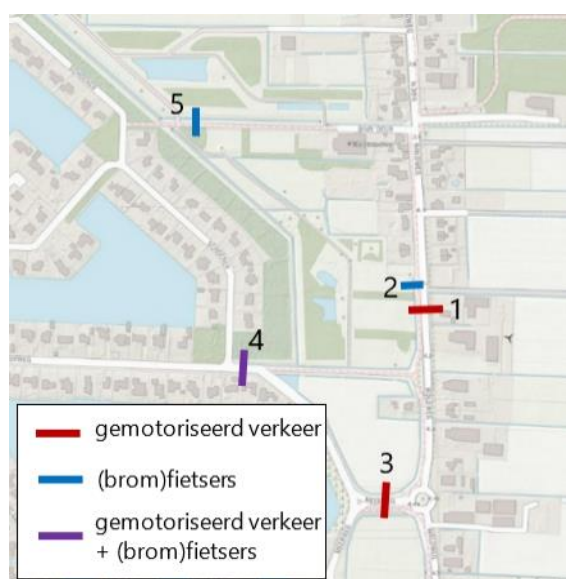
Figuur 3.7 Geregistreerde ongevallen 2017 - 2021

Uit de figuur is af te leiden dat er in een periode van vijf jaar totaal vijf geregistreerde ongevallen hebben plaatsgevonden op de Woldweg/N386. Tevens is er op de Meerweg één ongeval geregistreerd. Naast twee éézijdige ongevallen (met één gewonde rijder) en twee ongevallen met twee gemotoriseerde voertuigen, is bij twee ongevallen langzaam verkeer betrokken geweest. Op het fietspad langs de Woldweg/N386 zijn in juni 2021 twee fietsers frontaal tegen elkaar aange fietst en op de Meerweg is in september 2021 een voetganger gewond geraakt na aanrijding door een E-bike.

Kijkend naar het snelheidsbeeld uit VIASTAT blijkt dat de huidige rijsnelheden rondom het Kropshuus en de Walstraschool aansluiten bij de vigerende maximumsnelheid van 50 km/uur. De gemiddelde snelheid ligt rond de 45 km/uur en de V85 net boven de 50 km/uur. Ter hoogte van het toekomstig kindcentrum ligt de snelheid op de Woldweg/N386 wat hoger. De gemiddelde snelheid ligt rond de 55 en de V85 rond de 60 km/uur. Het snelheidsbeeld bij de toekomstige locatie van het kindcentrum ligt dus hoger dan toegestaan c.q. gewenst is. Dichter bij de rotonde met de Meerweg ligt ook de snelheid logischerwijs wat lager.

Intensiteiten

Om gedetailleerd inzicht te krijgen in de verkeerstromen rondom het toekomstig kindcentrum, zijn op vijf locaties van 10 tot 17 mei 2022 wegvaktellingen uitgevoerd.



Aandachtspunt is dat de brug Oostermoerse Vaart in De Groeve tijdens de telling was afgesloten voor vrachtverkeer. In de reguliere situatie zal er dus iets meer verkeer (enkele procenten) over de Woldweg/N386 rijden. Figuur 3.8 toont de locaties en in tabel 3.2 zijn de belangrijke resultaten opgenomen.

Tellocaties

1. Woldweg/N386 (tussen Oude Meerweg en Binn'n Deur);
2. Fietspad Woldweg/N386 (tussen Oude Meerweg en Binn'n Deur);
3. Meerweg (direct ten westen van rotonde Woldweg/N386);
4. Meerweg (direct ten oosten van Schoener);
5. Fietspad Binn'n Deur (tussen Schoener en Westraschool).

Figuur 3.8 Meetlocaties wegvaktellingen

	gemotoriseerd verkeer	(brom) fietsverkeer	snelheid	
			gemiddeld	V85
1. Woldweg/N386	7.322	-	53	60
2. Fietspad Woldweg/N386	-	654	n.v.t.	n.v.t.
3. Meerweg	1.940	-	33	38
4. Meerweg	802	201	30	37
5. Fietspad Binn'n Deur	-	185	n.v.t.	n.v.t.

Tabel 3.2 Resultaten verkeerstellingen (gemiddelde werkdag)

De Woldweg/N386 kent een etmaalintensiteit van circa 7.300 mvt/werkdag. Hierbij is een duidelijke piek in de ochtend- en avondspits waarneembaar, waarbij verkeer in de ochtend vooral zuidwaarts rijdt en in de avondspits juist noordwaarts. De gemiddelde snelheid ligt iets boven de 50 km/uur en de V85 op 60 km/uur. De hoeveelheid fietsers ligt op circa 650 fietsers per etmaal, waarbij er in de ochtendspits juist een duidelijke piek in noordelijke richting is en in de middag een meer verspreide piek in zuidelijke richting.

Op de ontsluiting van Meerwijck (Meerweg) ligt de intensiteit op circa 1.950 mvt/werkdag en op de route naar het noorden op circa 800 mvt/werkdag. Hieruit is af te leiden dat het merendeel van het verkeer in Meerwijck (1.150 mvt/werkdag) op de Meerweg van/naar het zuiden rijdt. De hoeveelheid fietsers op de Meerweg (en fietspad langs plangebied) ligt op circa 200 fietsers per werkdag. Op het fietspad Binn'n Deur ligt dit aantal met 185 fietsers per werkdag iets lager. Hier is wel een duidelijke piek in de ochtend en vroege middag waargenomen. Vooral op basis van de piek in de vroege middag is af te leiden dat het waarschijnlijk vooral leerlingen zijn.

3.4 TOEKOMSTIGE SITUATIE

Het opgestelde Ruimtelijk en functioneel Programma van Eisen (juni 2021) bevat ruimtelijke en functionele eisen waar de nieuwe voorziening aan moet voldoen. Voor de toekomstige situatie is hierbij uitgegaan van twee scenario's:

1. Kindcentrum: Onderwijs + opvang + speellokaal plus;
2. Multifunctionele accommodatie (MFA): Onderwijs + opvang + dorpsvoorziening + (gym)zaal.

Hieronder volgt voor de verschillende functies een beschrijving, inclusief relevante (verkeerskundige) uitgangspunten.

Onderwijs

Het uitgangspunt is dat de Walstraschool in de toekomst 100 leerlingen kent. Hierbij wordt uitgegaan van 5 combinatiegroepen en 10 werknemers. In het scenario zonder gymzaal heeft de school een eigen speellokaal voor bewegen, dans en andere activiteiten (speellokaal plus). Deze ruimte is uitsluitend bestemd voor het onderwijs en de opvang. Uitgangspunt is dat de basisschool ook in de toekomstige situatie werkt met de huidige schooltijden (maandag t/m vrijdag 8.30 – 14.00 uur).

Opvang

Voor de opvang is het uitgangspunt dat er in ieder geval een groep van 8 kinderen peuteropvang met één werknemer op de locatie gehuisvest wordt. De peuteropvang krijgt hierbij een eigen groepsruimte. De exacte tijden/dagen zijn nog niet bekend.

Bij een mogelijke toekomstige uitbreiding naar een kinderopvang is er ruimte voor 16 kinderen met maximaal vier werknemers tegelijk aanwezig. Kinderen kunnen flexibel tussen 7.30 en 18.30 uur gebracht en gehaald worden. Wanneer er behoefte is aan buitenschoolse opvang (BSO) wordt dit in overleg met de school geregeld, waarbij plek is voor 22 leerlingen en 2 werknemers. De tijden van de BSO zijn voor- en na schooltijd tussen 7.30 en 18.30 uur. Wanneer dagopvang en buitenschoolse opvang in de toekomst worden aangeboden, dan wordt gebruik gemaakt van de ruimte van de peuteropvang en ruimten van de school.

Tabel 3.3 toont resumerend de gebruikersaantallen voor het onderwijs en opvang. Vanuit worst-case is voor de peuter-/kinderopvang in voorliggend verkeersonderzoek uitgegaan van een kinderopvang met maximaal 16 kinderen en 4 werknemers.

Voorziening	groepen	leerlingen/kinderen	werknemers
Onderwijs	5	100	10
Kinderopvang	1	16 (max)	4 (max)
Buitenschoolse opvang	1	22	2
Totaal	7	116*	11/14

Tabel 3.3 Gebruikers onderwijs en opvang

** de leerlingen van de BSO zijn leerlingen van de Walstraschool die eerder komen en/of later vertrekken dan de schooltijden van de Walstraschool. Los van de twee werknemers heeft de BSO daardoor geen eigen verkeersgeneratie en/of parkeerbehoefte.*

Dorpsvoorziening

De dorpsvoorziening van 155 m² BVO kent verschillende ruimten (ontmoetingsruimte/bar, kantoor en vergaderruimte) met bijbehorende algemene voorzieningen. De dorpsvoorziening heeft een eigen entree die goed zichtbaar en toegankelijk is en aansluit op de parkeervoorziening.

(Gym)zaal

De grote (gym)zaal van 461 m² BVO heeft een eigen entree en kan daardoor ook gebruikt worden buiten openingstijden van het onderwijs en/of dorpsvoorziening. Er moeten voldoende en goed verlichte ruimte zijn om auto en fiets te parkeren/stallen.

Buitenruimte

Aanvullend zijn er voor het onderwijs en de kinderopvang ook nog een aantal algemene uitgangspunten voor de verkeersveiligheid geformuleerd, die (deels) geconcretiseerd zijn voor de buitenruimte rondom de accommodatie. Voor de dorpsvoorziening en (gym)zaal zijn geen concrete uitgangspunten geformuleerd.

Voor de onderwijs en de kinderopvang is het van belang dat de locatie goed en veilig bereikbaar is. Scheiding van gemotoriseerd en langzaam verkeer vormt hierbij de basis. Voor fietsers en voetgangers moeten er veilige routes komen, waarbij rekening wordt gehouden met startende (jonge) verkeersdeelnemers. Voor het autoverkeer is een logische en veilige routing wenselijk voor het halen en brengen. Een mogelijkheid hierbij is een 'smok en vot' voorziening die na het halen/bringen kan worden toegevoegd aan de buitenspeelruimte.

Verder moeten er voldoende stallings-/parkeerruimte komen voor fietsen en auto's. De entree moet goed aansluiten op de looproute van/naar de fietsenstallingen en parkeervoorzieningen. Uitgangspunt vanuit het PvE is dat er een onoverdekte fietsenstalling met circa 75 plaatsen met fietsbeugels komt voor de leerlingen een overdekte en afsluitbare fietsenstalling met 10 plaatsen voor personeel. Voor het autoparkeren wordt voorts nog uitgegaan van 12 parkeerplaatsen voor halen & brengen en het personeel. De gymzaal en dorpsvoorziening lijken hierbij buiten beschouwing gelaten.

4. ANALYSE KC KROPSWOLDE – MEERWIJCK

In dit hoofdstuk volgt een analyse van de verkeerseffecten van het kindcentrum Kropswolde – Meerwijk.

- Scenario KC: onderwijs + kinderopvang + speellokaal plus;
- Scenario MFA: onderwijs + kinderopvang + dorpsvoorziening + gymzaal.

4.1 PARKEREN AUTO

Het parkeervraagstuk voor de ontwikkellocatie is afhankelijk van het aantal voorzieningen, twee- of vierledig. In beide scenario's komt het onderwijs en de kinderopvang terug.

De gemeente Midden-Groningen heeft geen eigen parkeernormen. Daarom is uitgegaan van de meest recente kencijfers uit CROW-publicatie 381. Hierbij is uitgegaan van een locatie in de 'rest bebouwde kom' in een 'niet stedelijk gebied'. De kencijfers van het CROW geven een bandbreedte met een minimaal en maximaal kencijfer. Gezien de geografische situering van de ontwikkellocatie is het aannemelijk dat het aandeel bezoekers/gebruikers per auto bovengemiddeld zal zijn. Om deze reden is uitgegaan van het 'maximale' kencijfer.

4.1.1 Scenario kindcentrum

Uit de parkeerberekening (zie tabel 4.1) volgt dat het kindcentrum een bruto parkeerbehoefte heeft van (afgerond) 6 parkeerplaatsen. Deze parkeerbehoefte is uitsluitend voor personeel en bezoekers en dus exclusief het breng- en haalverkeer.

Voorziening	CROW-functie	hoeveelheid	parkeernorm	parkeerbehoefte
basisschool	basisonderwijs	5 lokalen	1,0 per lokaal	5,0
kinderopvang	kinderdagverblijf	92 m ² BVO	1,5 per 100 m ²	1,4
Totaal	-	-	-	6,4

Tabel 4.1 Bruto parkeerbehoefte scenario KC (exclusief K&R)

** De kinderen die in de toekomst gebruik maken van de Buitenschoolse Opvang zijn praktisch allemaal ook leerlingen van de Waltraschool. Deze groep heeft geen eigen verkeersgeneratie en parkeerbehoefte, maar is alleen op een ander moment van de dag van toepassing, namelijk (ruim) vóór en/of na de schooltijden. Ook de kinderen van de kinderopvang kunnen (ruim) voor het begin van de schooldag arriveren en/of (ruim) na de schooldag vertrekken.*

4.1.2 Scenario multifunctionele accommodatie

In het scenario met een multifunctionele accommodatie brengen, naast het onderwijs en de kinderopvang, ook de dorpsvoorziening en gymzaal een eigen parkeerbehoefte met zich mee (zie tabel 4.2). Op basis van de gehanteerde CROW-kencijfers voor de betreffende functies volgt een bruto parkeerbehoefte van afgerond 30 parkeerplaatsen. Dit is exclusief het breng- en haalverkeer.

Voorziening	CROW-functie	hoeveelheid	parkeernorm	parkeerbehoefte
basisschool	basisonderwijs	5 lokalen	1,0 per lokaal	5,0
kinderopvang	kinderdagverblijf	92 m ² BVO	1,5 per 100 m ²	1,4
dorpsvoorziening	café/bar/cafetaria	115 m ² BVO	8,0 per 100 m ²	9,2
gymzaal	sportzaal	461 m ² BVO	3,1 per 100 m ²	14,3
Totaal	-	-	-	29,9

Tabel 4.2 Bruto parkeerbehoefte scenario MFA (exclusief K&R)

4.1.3 Brengen & halen onderwijs & kinderopvang (beide scenario's)

Met behulp van de CROW-rekenmethodiek 'Verkeersgeneratie en Parkeren' is voor het onderwijs en de kinderopvang berekend hoeveel parkeerplaatsen benodigd zijn voor het brengen en halen van leerlingen en kinderen. Het uitgangspunt hierbij is dat er een aparte Kiss & Ride voorziening wordt getroffen. In bijlage I zijn de uitgebreide resultaten van de parkeerberekeningen opgenomen.

In de situatie waarbij de basisschool en de kinderopvang gelijktijdig starten en/of eindigen, zijn er 10 parkeerplaatsen nodig op de Kiss & Ride voorziening (zie tabel 4.4). Dit aantal Kiss & Ride parkeerplaatsen is van toepassing op beide scenario's. Hierbij is het uitgangspunt dat de kinderopvang is uitgebreid naar 16 kinderen.

	kinderopvang	onderbouw	bovenbouw	totaal
basisschool	-	4	2	6
kinderopvang	4	-	-	4
BSO*	-	-	-	-
Totaal	4	4	2	10

Tabel 4.3 Benodigd aantal parkeerplaatsen t.b.v. brengen en halen

** gebruikers van de BSO zijn leerlingen van de Walstraschool die eerder komen en/of later vertrekken dan de schooltijden van de Walstraschool. De BSO heeft daardoor geen eigen Kiss & Ride parkeerbehoefte.*

4.1.4 Invulling parkeeropgave per scenario

In het Programma van Eisen is aangegeven dat de Kiss & Ride (of 'smok en vot') eventueel gecombineerd kan worden met de buitenspeelruimte. Omdat de kinderopvang andere eindtijden heeft dat de basisschool is het advies om alleen het benodigde K&R parkeerplaatsen voor de basisschool (zes stuks) te combineren met de buitenspeelruimte en de vier parkeerplaatsen voor de kinderopvang te combineren met de reguliere parkeervoorziening.

scenario kindcentrum

Voor het scenario met kindcentrum volgt een advies voor een K&R voorziening (gecombineerd met buitenspeelruimte) met zes parkeerplaatsen en een reguliere parkeervoorziening met 10 parkeerplaatsen. Dit aantal van totaal $10 + 6 = 16$ parkeerplaatsen wijkt af van het Programma van Eisen, waar een aantal van 12 is benoemd.

scenario multifunctionele accommodatie

In het scenario met multifunctionele accommodatie zijn niet alle voorzieningen gelijktijdig aanwezig. Dit biedt kansen voor dubbelgebruik van parkeerruimte, waardoor mogelijk minder parkeerplaatsen benodigd zijn. Het gaat hierbij om de voorzieningen exclusief de K&R voorziening (gecombineerd met buitenspeelruimte) van zes parkeerplaatsen.

Op basis van aanwezigheidspercentages van het CROW is een parkeerbalans opgesteld voor het scenario (zie tabel 4.4). Voor de dorpsvoorziening is vanuit worst-case uitgegaan van 100% bezetting op alle momenten. Daarnaast is het uitgangspunt dat de sportvoorziening tijdens schooltijd uitsluitend door het onderwijs gebruikt wordt. Vanuit het advies om de K&R parkeerplaatsen voor de kinderopvang te combineren met de reguliere parkeervoorziening zijn deze parkeerplaatsen meegenomen in de parkeerbalans.

Uit de parkeerbalans volgt dat de werkdagochtend- en middag maatgevend zijn. Met dubbelgebruik kan het benodigde parkeercapaciteit gereduceerd worden van 34 naar 24 parkeerplaatsen.

voorziening	bruto	werkdag						zaterdag				zondag	
		ochtend		middag		avond		middag		avond		middag	
dagonderwijs	5,0	100%	5,0	100%	5,0	0%	0,0	0%	0,0	0%	0,0	0%	0,0
opvang	1,4	100%	1,4	100%	1,4	0%	0,0	0%	0,0	0%	0,0	0%	0,0
sportfuncties binnen	14,3	0%	0,0	0%	0,0	100%	14,3	100%	14,3	100%	14,3	75%	10,7
dorpsvoorziening	9,2	100%	9,2	100%	9,2	100%	9,2	100%	9,2	100%	9,2	100%	9,2
K&R kinderopvang	4,0	100%	4,0	100%	4,0	0%	0,0	0%	0,0	0%	0,0	0%	0,0
totaal	33,9		19,6		19,6		23,5		23,5		23,5		19,9

Tabel 4.4 Parkeerbalans scenario MFA

Het advies is om de parkeervoorziening op een locatie te positioneren die met name gericht is op de dorpsvoorziening en gymzaal. Het grootste deel van de parkeerbehoefte is op deze voorzieningen gericht en het is geen probleem dat werknemers van het onderwijs en de opvang en ouders/verzorgers naar de opvang iets verder van de school/opvang moeten parkeren.

Aanvullend is het advies om in het scenario met MFA ook één gehandicaptenparkeerplaats aan te leggen. Deze parkeerplaats dient zo dicht mogelijk bij de ingang van dorpsvoorziening/gymzaal aangelegd te worden. Tevens kan in dit scenario overwogen worden om één of twee parkeerplaatsen in te richten voor elektrisch laden. In het scenario met kindcentrum zijn een gehandicaptenplaats en/of oplaadvoorzieningen niet nodig.

4.2 PARKEREN FIETS

4.2.1 Scenario kindcentrum

Tabel 4.5 toont het benodigd aantal fietsstallingsplaatsen voor het scenario met kindcentrum. Het aantal stallingsplaatsen is gebaseerd op het aantal leerlingen en werknemers dat zelfstandig per fiets komt en gaat (dus niet meerijdt op de fiets van een ouder/verzorger).

Op basis van de locatieschouw en praktijkervaringen volgt de aanname dat 80% van de fietsende leerlingen een eigen fiets bij de school stalt en dat kinderen van de kinderopvang niet zelfstandig fietsen. Vanuit robuustheid wordt aanbevolen om minimaal 15% extra fietsenstallingen te creëren. Tevens wordt aanbevolen om wachtruimte voor ouders/verzorgers te creëren (zie ook paragraaf 4.5).

	leerlingen	werknemers
<i>basisschool</i>	$100 * 50\% * 80\% = 40$	3
<i>kinderopvang</i>	-	3
<i>BSO</i>	-	3
subtotaal	40	9
<i>15% robuustheid</i>	6	1
Totaal (afgerond)	46	10

Tabel 4.5 Benodigd aantal stallingsplaatsen fiets

Het aantal fietsenstallingen op basis van praktijkcijfers (46) wijkt af van het Programma van Eisen, waarin een aantal van 75 fietsparkeerplaatsen voor leerlingen is opgenomen. Wat betreft vormgeving is het advies om de fietsenstalling, conform het Programma van Eisen, onoverdekt in te richten met fietsbeugels op een logische locatie van/naar school en kinderopvang.

Het aantal fietsenstallingen voor personeel sluit wel aan bij het Programma van Eisen, waarin ook wordt uitgegaan van 10 stallingsplaatsen. Ook hier volgt het advies om de vormgeving aan te sluiten bij het Programma van Eisen. Dit wil zeggen een overdekte en afsluitbare fietsenstalling.

4.2.2 Scenario multifunctionele accommodatie

Het berekend aantal fietsenstallingen voor het onderwijs en de kinderopvang komen in dezelfde aantallen 46 voor leerlingen en voor 10 personeel) ook terug in het scenario met multifunctionele accommodatie.

Daarnaast hebben de dorpsvoorziening en gymzaal een eigen fietsparkeerbehoefte. Met behulp van de fietsparkeerkencijfers (2019) van het Kenniscentrum CROW-Fietsberaad is het aantal fietsenstallingen bepaald voor de dorpsvoorziening en de gymzaal. Voor de dorpsvoorziening is, net als voor het autoparkeren, uitgegaan van de functie 'café/bar/cafetaria'. De fietsparkeerkencijfers leiden tot een stallingsbehoefte van (afgerond) 26 fietsenstallingen:

- Dorpsvoorziening: $115 \text{ m}^2 \text{ BVO} * 7,0/100 = 8,05 \text{ fietsenstalling}$
- Gymzaal: $461 \text{ m}^2 \text{ BVO} * 4,0/100 = 18,44 \text{ fietsenstalling} + 26,49 \text{ fietsenstalling}$

Doordat de dorpsvoorziening (en gymzaal) een eigen ingang krijgt, is het mogelijk dat beide functies gelijktijdig in gebruik zijn met het onderwijs en de kinderopvang. Vanuit (sociale) veiligheid en directheid volgt het advies om de fietsenstalling dicht bij de entree van de dorpsvoorziening en gymzaal een plek te geven en dus niet te combineren met de fietsenstalling van de school.

Dit leidt tot een advies van 26 stallingen (13 fietsnietjes) nabij de entree van de dorpsvoorziening en gymzaal en 46 + 10 fietsenstallingen voor de school nabij de entree van de school.

4.3 VERKEERSGENERATIE

De te verwachten verkeersgeneratie voor het onderwijs en kinderopvang is berekend met behulp van de CROW-rekenmethodiek voor 'Verkeersgeneratie en parkeren'. De methodiek bevat landelijke praktijk- en ervaringscijfers, die aangevuld zijn met project specifieke gegevens. In bijlage I zijn de uitgebreide resultaten opgenomen.

4.3.1 Scenario kindcentrum

Tabel 4.6 toont de verkeersgeneratie van het onderwijs en de kinderopvang tijdens een dag, waarbij de peuter- of kinderopvang ook volledig bezit is. Op de maatgevende schooldag kent het kindcentrum een verkeersgeneratie van 112 mvt/schooldag. Ten opzichte van de huidige situatie neemt het aantal leerlingen af (van 120 naar 100), maar neemt het aantal kinderen bij de opvang iets toe. Per saldo zal de verkeersgeneratie ongeveer gelijkliggen met de huidige situatie.

	opvang	onderbouw	bovenbouw	personeel	totaal
voor begin schooldag	0	0	0	8	8
begin schooldag*	14	16	18	0	48
eind schooldag*	14	16	18	0	48
na eind schooldag	0	0	0	8	8
totaal	28	34	36	19	112

Tabel 4.6 Verkeersgeneratie onderwijs + kinderopvang (voertuigbewegingen/schooldag)

* De kinderen die in de toekomst gebruik maken van de Buitenschoolse Opvang zijn praktisch allemaal ook leerlingen van de Waltraschool. Deze groep heeft geen eigen verkeersgeneratie en parkeerbehoefte, maar is alleen op een ander moment van de dag van toepassing, namelijk (ruim) vóór en/of na de schooltijden. Ook de kinderen van de kinderopvang kunnen (ruim) voor het begin van de schooldag arriveren en/of (ruim) na de schooldag vertrekken.

4.3.2 Scenario multifunctionele accommodatie

In het scenario met multifunctionele accommodatie is de berekende verkeersgeneratie van de school en kinderopvang (112 mvt/schooldag) aanwezig, maar hebben de dorpsvoorziening en de gymzaal ook een eigen verkeersaantrekkende werking.

Met behulp van kencijfers uit CROW-publicatie 381 is een berekening voor de verkeersgeneratie gemaakt (zie tabel 4.7). Hierbij is net als bij de uitwerking van het thema parkeren uitgegaan van het maximale kencijfer. Voor de dorpsvoorziening zijn geen specifieke CROW-kencijfers beschikbaar. Vanuit de parkeerbehoefte (9,2 pp) is de aanname gedaan dat elke parkeerplaats dagelijks tweemaal bezet is.

Voorziening	CROW-functie	hoeveelheid	kencijfer	verkeersgeneratie
dorpsvoorziening	café/bar/cafetaria	115 m2 BVO	n.b.	36,8
gymzaal	sportzaal	461 m2 BVO	14,3 per 100 m ²	65,9
Totaal	-	-	-	102,7

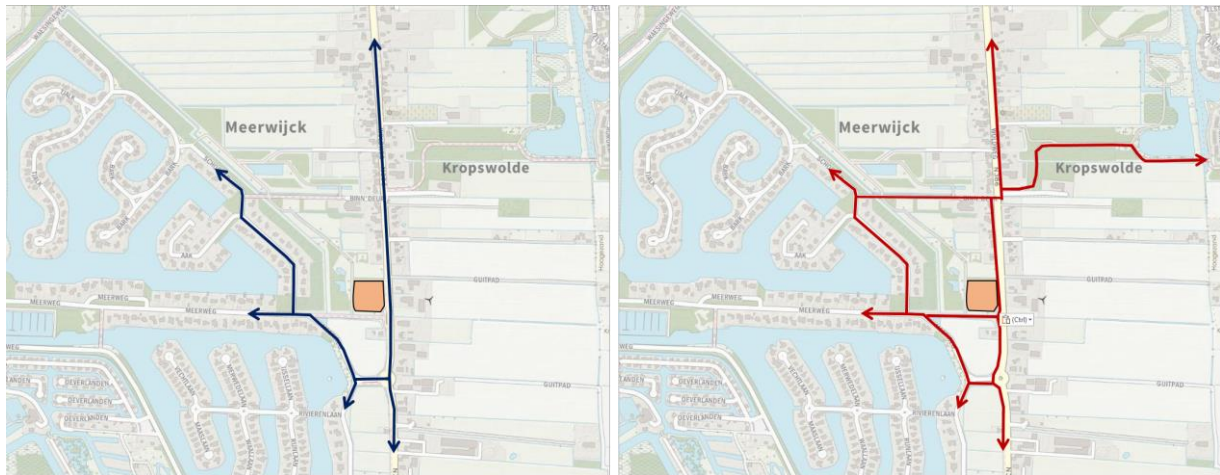
Tabel 4.7 Verkeersgeneratie scenario MFA

Samen met de verkeersgeneratie van het onderwijs en de opvang, leidt het scenario met MFA tot een verkeersgeneratie van 215 mvt/etmaal. In de huidige situatie is het merendeel van dit verkeer ook al aanwezig.

4.4 VERKEERSONTSLUITING

4.4.1 Verkeerstructuur

Figuur 4.1 toont de bestaande ontsluitingsstructuur van de locatie van het kindcentrum voor auto- en fietsverkeer. De ontsluitingsmogelijkheden voor voetgangers komen in hoofdlijnen overeen met de fietsstructuur. Voor het gemotoriseerde verkeer vormt de Woldweg/N386 (vanuit de lintstructuur in Kropswolde) de belangrijkste ontsluitingsmogelijkheid. Gemotoriseerd verkeer van/naar Meerwijck rijdt via de Meerweg (vanuit westen en zuiden) en via de Schoener.



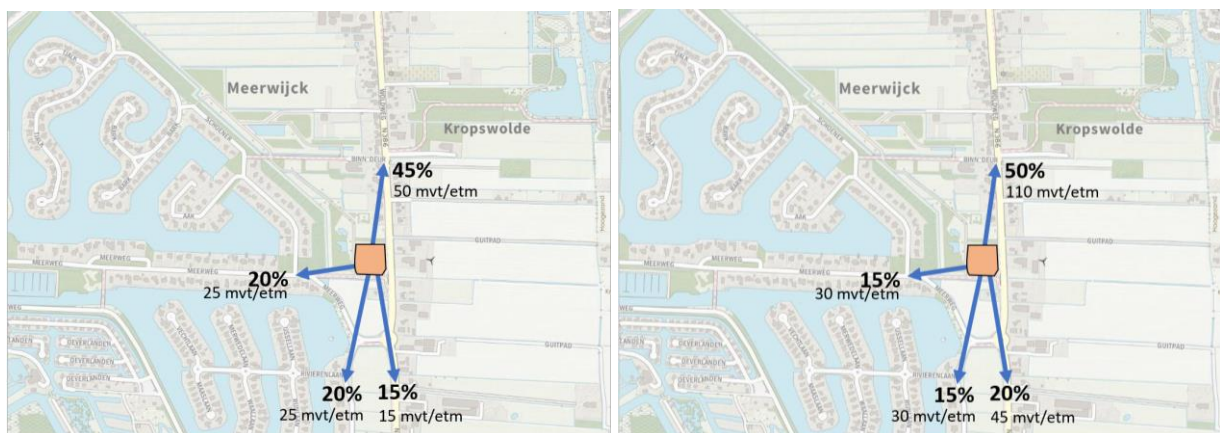
Figuur 4.1 Verkeersstructuur gemotoriseerd verkeer (links) en langzaam verkeer (rechts)

Voor het fietsverkeer is er een meer fijnmaziger verkeersstructuur beschikbaar, waarbij het fietsverkeer grotendeels fysiek is gescheiden van het gemotoriseerde verkeer. Langs de Woldweg/N386 ligt ten noorden van Binn'n Deur een vrijliggend fietspad aan de oostzijde van de hoofdrijbaan. Ten zuiden van deze locatie ligt dit vrijliggende fietspad aan de westzijde van de hoofdrijbaan.

Op de oversteeklocatie sluit aan de oostzijde ook een fietspad naar Hoogezand (Woldwijck) aan. Ten westen van de oversteeklocatie ligt het (fiets)pad Binn'n Deur, die zorgt voor een rechtstreekse ontsluiting van de huidige Walstraschool en de achterliggende woonwijk Meerwijck op de Woldweg/N386. Direct ten zuiden van de toekomstige locatie van het kindcentrum liggen ook nog twee verbindingen voor fietsers en voetgangers waar Meerwijck ontsluit op de Woldweg/N386. Direct ten zuiden van het plangebied licht een fietspad en nabij de rotonde een vrijliggend fietspad. In Meerwijck moeten fietsers en voetgangers in de basis gebruik maken van de rijbaan.

4.4.2 Verkeersafwikkeling

De verkeersafwikkeling van de toekomstige locatie is op detailniveau afhankelijk van de wijze van ontsluiting. Figuur 4.2 toont een prognose van de verdeling van de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer (relatief en in absolute afgeronde aantallen). De figuur links toont de toedeling van scenario met kindcentrum en in de rechter figuur is het scenario met multifunctionele accommodatie weergegeven.



Figuur 4.2 Toedeling verkeer scenario kindcentrum (links) en multifunctionele accommodatie (rechts)

Zoals uit de linker figuur is af te leiden is de verwachting bij het scenario kindcentrum dat totaal 40% van het autoverkeer van/naar het kindcentrum uit Meerwijck komt/gaat. Dit percentage ligt iets lager dan het aandeel leerlingen uit Meerwijck (50%), omdat de verwachting is dat verhoudingsgewijs meer leerlingen op de fiets of lopend komen/gaan. Daar tegenover staat dat een deel van de ouders/verzorgers uit de wijk hun kind(eren) voor/na werktijd per auto zullen afzetten c.q. ophalen op de rit van/naar het werk. Het aandeel autobewegingen richting De Groeve en Kropswolde ligt op basis van de afstand juist wat hoger, omdat verhoudingsgewijs meer leerlingen er auto komen/gaan.

In het scenario met multifunctionele accommodatie is de verwachting dat relatief (en absoluut) gezien meer voertuigen uit de richting van De Groeve of Kropswolde komen. Achterliggende gedachte is dat de voorzieningen in het dorps huis en sportvoorziening een groter verzorgingsgebied hebben en er dus meer mensen van/naar de multifunctionele accommodatie komen/gaan. De gebruikers uit Meerwijck zullen verhoudingsgewijs wat meer te fiets of voet komen/gaan.

4.4.3 Mogelijkheden verkeersontsluiting

Voor de verkeersontsluiting van de locatie zijn er ontsluitingsmogelijkheden vanuit verschillende windrichtingen mogelijk. In samenspraak met stakeholders volgt in een later stadium een voorkeursvariant voor de ontsluiting van het plangebied.

Belangrijke verkeerskundige aandachtspunten hierbij zijn de verkeerstructuren voor verschillende verkeersdeelnemers, voldoende parkeerplaatsen voor auto en fiets (met uitbreidingsmogelijkheid voor het MFA-scenario), de verkeersveiligheid voor alle verkeersdeelnemers (met specifiek aandacht voor kinderen), de inrichting van een verkeersveilige schoolomgeving en de aansluiting op de omliggende hoofdwegenstructuur.

4.5 SCHOOLOMGEVING

In deze paragraaf volgen aanbevelingen en aandachtspunten voor de nadere uitwerking van de schoolomgeving van het kindcentrum.

Ontsluiting

Aanbevelingen en aandachtspunten voor de ontsluiting van de schoolomgeving zijn:

- Afhankelijk van ontsluitingsvariant: met wegmeubilair de schoolzone aangeven;
- het scheiden van de ontsluiting (toegangen schoolterrein) voor autoverkeer, fietsverkeer & voetgangers in de schoolomgeving;
- de fietsstructuur logisch aansluiten op de fietsenstalling;
- een circuit met éénrichtingsverkeer t.b.v. het brengen/halen per auto;
- op locaties waar belangrijke verkeerstroken van auto's en fietsers/voetgangers elkaar kruisen attenderende en/of snelheidsremmende voorzieningen aanbrengen;
- de oversteekafstand beperken en zorgen voor goed zicht, afgestemd om de lengte van kinderen.

Parkeren

Aanbevelingen en aandachtspunten voor het parkeren in de schoolomgeving zijn:

- breng- en haalverkeer via een Kiss & Ride voorziening dicht bij het kindcentrum (6 parkeerplaatsen). Ouders/verzorgers die wat langer blijven en meelopen (met name onderbouw en kinderopvang) en personeel kunnen gebruik maken van verder weg gelegen parkeerplaatsen;
- Kis & Ride voorziening vormgegeven met langspaarkeerstrook waarbij leerlingen/kinderen de parkeerweg niet over hoeven te steken (rechter autodeuren aan trottoirzijde);
- direct voor de schooluitgang geen auto's parkeren, zodat leerlingen vrij uitzicht hebben en opvallen voor overig verkeer;
- fietsen (bovenbouw) gescheiden stallen van (onderbouw), waarbij ook rekening wordt gehouden met afwijkende maatvoering van fietsen (dikke banden, bakfietsen, steps e.d.);
- wachtruimte creëren om te voorkomen dat verkeersruimte en/of de Kiss & Ride voorziening geblokkeerd wordt door wachtende ouders/verzorgers;
- Aandacht voor mogelijkheid van parkeren van touringcars en busjes.

Overige aandachtspunten

Overige aandachtspunten voor een goed functionerende verkeerssituatie zijn:

- zorgen voor veilige schooluitgang, waarmee voorkomen wordt dat leerlingen het kindcentrum uitrennen en direct in de verkeersruimte terecht komen;
- verkeerseducatie van de school afstemmen op de locatie van het kindcentrum.
- aanwijzen van verkeersouders/verkeerscommissie en gebruikers (leerlingen, personeel, ouders/verzorgers) vanaf begin meenemen in een nieuw verkeerplan (hoe gebruiken we de verkeersruimte?);
- aandacht voor vormgeving en gebruik oversteeklocatie Woldweg/N386 ter hoogte van huidige Walstraschool.

5. CONCLUSIES & AANBEVELINGEN

5.1 CONCLUSIES

In voorliggend verkeersonderzoek zijn de verkeerskundige consequenties van het kindcentrum Kropswolde – Meerwijck inzichtelijk gemaakt. Hierbij is uitgegaan van een scenario waarbij alleen onderwijs en opvang op de locatie huisvesten (scenario kindcentrum - KC) en een scenario waarbij ook het dorpshuis en de sportvoorziening een plek krijgen (scenario multifunctionele accommodatie - MFA).

Realisatie van het kindcentrum Kropswolde-Meerwijck heeft de volgende consequenties:

- verkeersgeneratie:
 - scenario KC: + circa 110 mvt/schooldag;
 - scenario MFA: + circa 215 mvt/schooldag;
- parkeerbehoefte (# parkeerplaatsen):
 - scenario KC:
 - 10 parkeerplaatsen (6 personeel + 4 brengen/halen opvang);
 - 6 parkeerplaatsen Kiss & Ride;
 - scenario MFA:
 - 24 parkeerplaatsen (personeel + opvang + dorpshuis + sport);
 - 6 parkeerplaatsen Kiss & Ride;
- fietsparkeren:
 - scenario KC:
 - 46 stallingsplaatsen leerlingen;
 - 10 stallingsplaatsen personeel;
 - scenario MFA:
 - 46 stallingsplaatsen leerlingen;
 - 10 stallingsplaatsen personeel;
 - 26 stallingsplaatsen dorpsvoorziening/sport.

Bij de nadere invulling van de schoolomgeving en wijze van ontsluiting zijn er een aantal aandachtspunten, waarbij gescheiden verkeerstructuren, het parkeren t.b.v. brengen/halen de organisatie/educatie belangrijke pijlers zijn. Ook vormt de oversteeklocatie op de Woldweg/N386 een aandachtspunt, waarbij eventueel koppelkansen zijn met Groot Onderhoud van de provincie.

5.2 AANBEVELINGEN

Aanbevolen wordt om de ontsluiting en inrichting van de schoolomgeving nader uit te werken op basis van de beschreven aandachtspunten. Hiervoor volgt de aanbeveling om hierbij ook afstemming met de stakeholders plaats te vinden, bijvoorbeeld door uitvoering van een participatietraject.