

Notitie Verkeer
Onderwijsclusters Olst-Wijhe



**scholen
voor
morgen**

Definitief

April 2019

Inhoudsopgave

| | |
|---|---|
| 1. Inleiding..... | 1 |
| 1.1. Aanleiding | 1 |
| 1.2. Relatie met verkeersstudie Olst..... | 1 |
| 1.3. Verkeerstechnisch onderzoek | 1 |
| 2. Opzet van het verkeersonderzoek | 2 |
| 2.1. Overzicht huidige scholen en zoeklocaties..... | 2 |
| 2.2. Verkeersgeneratie | 2 |
| 3. Conclusies | 3 |
| 3.1. Olst-Boskamp-Den Nul | 3 |
| 3.2. Wijhe..... | 3 |
| 3.3. Aanbevelingen..... | 3 |
| Bijlage:..... | 4 |
| • Rapport Goudappel & Coffeng; verkeerseffecten clustering scholen Olst en Wijhe..... | 4 |

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

De aanwezigheid van goed en modern onderwijs is van groot belang voor onze gemeente. We willen onze inwoners een aantrekkelijke woonomgeving bieden waarin onze kinderen goed kunnen opgroeien. Daar horen kwalitatief sterke en gezonde onderwijsvoorzieningen bij. Moderne onderwijsvoorzieningen leveren daarnaast een belangrijke bijdrage aan ons vestigingsklimaat. We willen als woongemeente aantrekkelijk blijven voor jonge gezinnen.

Door een dalend leerlingenaantal en verouderde schoolgebouwen met soms aanzienlijke leegstand staan deze voorzieningen onder druk. Beide schoolbesturen, stichting De Mare (openbaar primair onderwijs) en mijnplein (bijzonder primair onderwijs), beschreven gezamenlijk scenario's die ervoor moeten zorgen dat er ook voor de lange termijn kwalitatief goede, kansrijke, toekomstbestendige en betaalbare voorzieningen voor onderwijs en kinderopvang in onze gemeente voorhanden zijn. Bij de totstandkoming van de scenario's zochten de schoolbesturen nadrukkelijk de samenwerking met onder andere de gemeente, De Capellenborg (school voor voortgezet onderwijs) en kinderopvangorganisaties KOOS en De Bieënkorf (kinderdagverblijf, buitenschoolse opvang en peuterwerk).

Op 25 september 2017 stemde de raad van de gemeente Olst-Wijhe in met de door de schoolbesturen geschetste scenario's en sprak de bereidheid uit hier als gemeente een randvoorwaardelijke rol te vervullen. Vanuit deze rol kon een verdiepend onderzoek naar de haalbaarheid van de geschetste scenario's worden gestart.

Voorliggende rapportage betreft een weergave van de studie die heeft plaatsgevonden naar de verkeerstechnische effecten van de door de schoolbesturen beschreven clusteringsscenario's.

1.2. Relatie met verkeersstudie Olst

Ten tijde van het verkeersonderzoek had er nog geen besluitvorming plaatsgevonden in het project Verkeersvisie Olst (scheiden en spreiden). Dit houdt in dat in relatie tot alle onderzoeklocaties alle verkeersmaatregelen uit de verkeersstudie Olst (o.a. meerdere fietstunnelopties) in het onderzoek zijn betrokken.

1.3. Verkeerstechnisch onderzoek

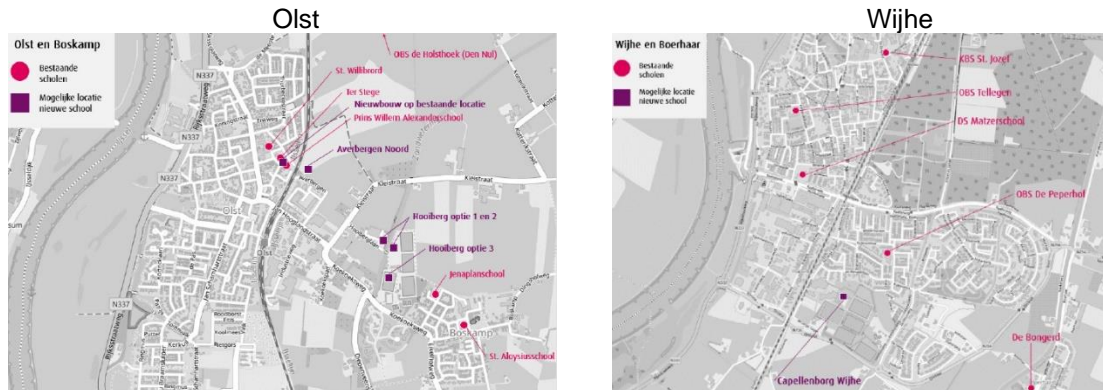
Bureau Goudappel & Coffeng heeft opdracht gekregen om antwoord te geven op de volgende onderzoeksvragen:

- Wat zijn de huidige routes van de leerlingen naar de diverse schoollocaties?
- Hoe gaan de routes van de leerlingen veranderen bij het clusteren van de scholen?
- Welke wegen krijgen een toename van leerlingen (en dus auto's of fietsers) te verwerken?
- Zijn de wegen op deze routes geschikt om dit schoolverkeer verkeersveilig af te wikkelen?

2. Opzet van het verkeersonderzoek

2.1. Overzicht huidige scholen en zoeklocaties

In onderstaande kaartbeelden zijn de (belangrijkste) huidige scholen en mogelijke nieuwe schoollocaties weergegeven.



2.2. Verkeersgeneratie

Voor het berekenen van de verkeersgeneratie (omvang van de vervoersbewegingen) die samenhangt met een scholencluster is gebruik gemaakt van landelijke kengetallen van het CROW (kenniscentrum op het gebied van verkeer & vervoer). Daarnaast is er gelet op:

- Het verschil tussen met- en zonder continuïteit.
- Het verschil tussen met- en zonder spreiding aanvangstijden van de scholen.
- Voorschoolse- en buitenschoolse kinderopvang (VSO/BSO) en de peuterspeelzaal.

Omdat het verschil tussen de leerlingentotalen voor beide clusterlocaties minimaal is, kan worden volstaan met één berekening die geldt voor beide clusterlocaties.

De gehanteerde uitgangspunten zijn:

- Het gaat om circa 24 klassen met circa 40 medewerkers en circa 565 leerlingen, waarvan 38% (215 leerlingen) onderbouw en 63% (350 leerlingen) bovenbouw.
- Het percentage leerlingen dat overblijft in de middagpauze verschilt per scenario:
 - 0% (zonder continuïteit).
 - 100% (met continuïteit).
- Ongeveer 80% van de leerlingen in de onderbouw en 40% van de leerlingen in de bovenbouw komt begeleid naar school (bron: diverse onderzoeken van o.a. Goudappel Coffeng en gemeente Gouda).
- Het autogebruik van de begeleiders (bijvoorbeeld ouders) is 50% en van de medewerkers is dit 90%.
- Het aantal leerlingen per auto in de onderbouw is 1,3 en in de bovenbouw gaat het om 1,2 leerlingen per auto (gebaseerd op CROW-publicatie 182 Parkeerkencijfers).
- Van de leerlingen wordt 28% met de auto naar school gebracht en 72% gaat met de fiets (al dan niet zelf fietsend) of lopend (gebaseerd op doorlopend onderzoek van SOAB Adviseurs op 30 basisscholen in Nederland).

Totale verkeersgeneratie en continuïteit

Bij het hanteren van voorgaande uitgangspunten, komt de totale verkeersgeneratie voor de nieuwe school in Olst en in Wijhe uit op circa 1.100 autoritten op etmaalbasis (per dag) wanneer er geen continuïteit wordt gehanteerd.

Bij een continuïteit zijn er geen ritten in de middagpauze aangezien de kinderen overblijven op school. Het aantal autoritten op etmaalbasis bedraagt zodoende circa 600 (onderwijzend personeel gaat niet naar huis in de middagpauze).

Voorschoolse- en buitenschoolse opvang

Bij voorschoolse- en buitenschoolse opvang is er sprake van opvang voorafgaand en na afloop van de basisschool. Uit de aangeleverde gegevens van Koos en de Bieënkorf blijkt dat dit in Olst en in Wijhe gaat om circa 50 tot 100 leerlingen per dag. Deze kinderen worden echter nog steeds opgehaald en afgezet.

Hetzelfde geldt voor het scenario met gespreide aanvangstijden. Kinderen worden dan weliswaar net na de ochtendspits gebracht, maar het totale aantal autoritten per dag blijft met circa 1.100 gelijk.

Beide scenario's zijn dus gedekt binnen de totale verkeersgeneratie (circa 1.100 autoritten) en die van het continuurooster (circa 600 autoritten).

3. Conclusies

Hieronder is per kern weergegeven wat de belangrijkste conclusies zijn gelet op onderstaande onderzoeksvragen:

- Wat zijn de huidige routes van de leerlingen naar de diverse schoollocaties?
- Hoe gaan de routes van de leerlingen veranderen bij het clusteren van de scholen?
- Welke wegen krijgen een toename van leerlingen (en dus auto's of fietsers) te verwerken?
- Zijn de wegen op deze routes geschikt om dit schoolverkeer verkeersveilig af te wikkelen?

3.1. Olst-Boskamp-Den Nul

De hoofdconclusie voor de onderzochte clusterlocaties is dat de betreffende wegen, waarop een toename van verkeersbewegingen is te verwachten, allen toereikend zijn gelet op de van toepassing zijn wet- en regelgeving.

Het bouwen bij of in de buurt van de Hooiberg betekent meer ruimte voor het goed inpassen van de verkeersstromen. De te realiseren fietstunnel bij de Ter Stege straat zal hierdoor meer worden benut.

Deze fietsverbinding biedt hiermee een veilig alternatief ten opzichte van de Jan Hooglandstraat. Afhankelijk van een uit te voeren evaluatie wordt in 2023 door de gemeenteraad afgewogen of de realisatie van een fietstunnel bij de Roodborst hierop mede van toegevoegde waarde kan zijn.

3.2. Wijhe

De hoofdconclusie voor de onderzochte clusterlocatie is dat de betreffende wegen, waarop een toename van verkeersbewegingen is te verwachten, allen toereikend zijn gelet op de van toepassing zijn wet- en regelgeving.

Gezien de verkeersintensiteiten op deze wegen, komt de veiligheid op de meeste van deze straten op de route niet in het geding. Voetgangers, fietsers en automobilisten hebben op de meeste locaties een duidelijke plek op de weg en de kwetsbare verkeersdeelnemers (voetgangers) zijn gescheiden. Een aandachtspunt is echter het ontbreken van voetgangersvoorzieningen op de zuidzijde van de Lange Slagen.

3.3. Aanbevelingen

In aanvulling op voorgaande conclusies worden, afhankelijk van de te kiezen locatie, specifieke aanbevelingen gedaan. Deze aanbevelingen zijn van dien aard dat deze meegenomen kunnen worden bij de verdere uitwerking/detaillering van de schoollocatie.

In de notitie 'Locatiestudie' is van de gekozen 'voorkeurslocaties' een schetsontwerp opgenomen. In dit schetsontwerp is rekening gehouden met de uitkomsten van het verkeersonderzoek en de genoemde aanbevelingen.

Bijlage:

- Rapport Goudappel & Coffeng; verkeerseffecten clustering scholen Olst en Wijhe