

Verkeersanalyse Campus Esserberg in Haren



8 april 2024

Inhoud

1.	Inleiding.....	3
1.1	Aanleiding.....	3
1.2	Projectgebied.....	3
2	Beleidskaders	4
2.1	Mobiliteitsvisie	4
2.2	Parkeerbeleid / Beleidsregel parkeernormen 2021	4
3.	Huidige situatie GSV aan de Sweelincklaan	6
4.	Huidige situatie locatie Haren.....	7
4.1	Invulling campus locatie	7
4.2	Fietsverkeer	7
	Fietsroutes	7
	Fiets parkeren	8
4.2	Gemotoriseerd verkeer	9
	Parkeren	9
4.3	Voetgangers.....	10
4.4	Openbaar vervoer	11
5.	Analyse toekomstige situatie	12
5.1	Herkomsten leerlingen	12
5.2	Fietsverkeer	14
	Fietsroutes	14
	Fietsstallingen	16
5.3	Autoverkeer	16
	Verkeersafwikkeling	16

	Parkeren.....	17
6.	Voorwaarden en strategie	21
	Strategie.....	21
	Voorwaarden & risico's.....	22
7.	Aanpassingen omgeving en uit te voeren onderzoeken.....	23
7.1	Infrastructurele aanpassingen	23
7.2	Nader uit te voeren onderzoeken.....	26
8.	Risico's ontwikkeling	27

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

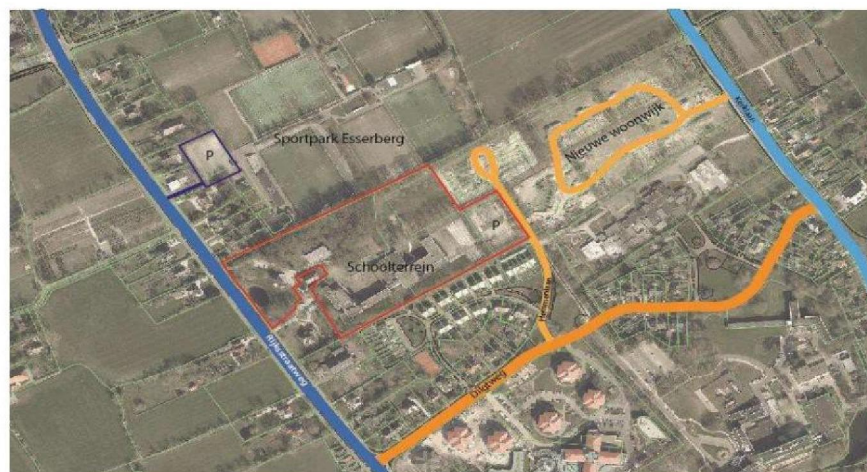
Eind 2021 heeft de gemeenteraad de koers voor het onderwijs in Groningen Zuid vastgesteld. Hiermee is 'groen licht' gegeven om de herinrichting van de locatie Maartenscollege aan de Hemmenlaan in Haren nader uit te werken. Dit betreft een campus voor internationaal- en tweetalig onderwijs inclusief de volledige verplaatsing van de basisschool Groningse schoolvereniging (GSV). De volgende kernpartijen zijn betrokken bij de campusontwikkeling: de basisschool GSV, Maartenscollege, ISG, en de kinderopvang bestaande uit KDV, Pre-school en BSO en een nieuwe dubbele gymzaal (sportzaal) en gebruik van de twee bestaande gymzalen.

De afgelopen jaren zijn hiervoor verschillende studies uitgevoerd. Voorliggende rapportage is een samenvoeging van eerdere studies zodat een up to date verkeersanalyse ontstaat. Deze verkeersanalyse geeft een handvat voor het vervolg proces van de ontwikkeling van de campus Esserberg aan de Hemmenlaan met de hiervoor genoemde organisaties. De campus wordt voorzien met een volledige verplaatsing van de Groningse Schoolvereniging (GSV). En daarmee wordt een campus gevormd voor tweetalig en internationaal onderwijs van 0 tot 18 jaar.

Een dergelijke campus kan alleen ontwikkeld worden als deze goed en veilig bereikbaar is. Daarnaast is ook de leefbaarheid van de bewoners in de omgeving van belang. Deze rapportage geeft inzicht in de mogelijkheden en beperkingen van de verkeerssituatie in dit gebied. Daarnaast wordt advies gegeven over randvoorwaarden waar de ontwikkeling aan moet voldoen om tot een goed bereikbare en veilige schoolomgeving te komen.

1.2 Projectgebied

De locatie voor de beoogde campus is de huidige locatie van het Maartenscollege en ISG aan de Hemmenlaan 2 in Haren. Deze locatie ligt in het noorden van Haren op kleine afstand van de stad Groningen. Het plangebied (binnen rood kader) strekt zich van de oprijlaan aan de Rijksweg 24 tot en met de parkeerplaats aan de Hemmenlaan. Om inzicht te krijgen op de invloed van de ontwikkeling op het verkeer, wordt in deze analyse ook de directe omgeving rondom dit terrein meegenomen.



Figuur 1.1 Locatie campus Haren

2 Beleidskaders

Voor een goede analyse en onderbouwd advies, is het wenselijk om de relevante beleidsdocumenten daarbij te betrekken. In dit hoofdstuk zijn daarom de belangrijkste uitgangspunten van de mobiliteitsvisie, parkeervisie en het fietsbeleid opgenomen.

2.1 Mobiliteitsvisie

In de komende jaren moeten nieuwe keuzes gemaakt worden over hoe we binnen, van en naar onze gemeente reizen. De uitgangspunten en ambities worden omschreven in de nieuwe visie op mobiliteit. Deze visie geeft ons een kijkje in de toekomst over hoe wij tegen mobiliteit aankijken, vanuit alle belangen, behoeften en vervoerswijzen.

De aandacht komt meer te liggen bij het verplaatsen en vervoer te voet en op de fiets en OV. We verplaatsen ons met name van huis naar ons werk, maar ook naar winkels en scholen. Met supermarkten en scholen om de hoek bereik je verkeersluwe wijken waarmee veilige, toegankelijke en aantrekkelijke woon- en schoolomgevingen ontstaan. Binnen deze woongebieden komt de focus meer te liggen op het faciliteren van goede voorzieningen voor fietsers en voetgangers. Het belang van de auto wordt in deze gebieden juist kleiner.

In de mobiliteitsvisie worden de volgende punten omschreven die betrekking hebben op schoolomgevingen:

- gezonde mobiliteit te stimuleren door lopen en fietsen de ruimte te geven, we willen dat verreweg de meeste kinderen lopend of op de fiets naar school gaan;
- rondom scholen willen we gemotoriseerd verkeer van halende en brengende ouders terugdringen;

- we zijn terughoudend met het realiseren van nieuwe kiss & ride plaatsen;
- ook willen we loop- en fietsroutes van en naar school verbeteren.

2.2 Parkeerbeleid / Beleidsregel parkeernormen 2021

Voor bouwontwikkelingen geldt dat er parkeernormen zijn opgesteld. Deze parkeernormen geven aan hoe groot de parkeerbehoefte voor een dergelijk gebouw is. Uitgangspunt is dat deze parkeerbehoefte in het bouwplan wordt opgelost. Dit om te voorkomen dat alle openbare ruimte wordt opgeslokt voor parkeren.

Onderstaande uit de Beleidsregel parkeernormen 2021 is van toepassing op de ontwikkeling van de campus Esserberg in Haren.

In de Beleidsregel parkeernormen 2021 wordt ook ingegaan op het aantal 'fietsparkeerplaatsen'. Conform de 'Beleidsregel parkeernormen 2021' dient het fietsparkeren voor vaste gebruikers op het eigen terrein te worden opgelost. Specifiek voor schoolomgevingen is benoemd dat het bepalen van het benodigd aantal fietsplekken maatwerk betreft, afhankelijk van meerdere factoren, zoals het verzorgingsgebied van de school. In het parkeerbeleid is een norm opgenomen die als uitgangspunt kan worden gehanteerd; deze norm is hieronder opgenomen. Voor het ruimtebeslag is gerekend met een factor 1,2m² per geparkeerde fiets.

Artikel 17 - Onderwijs en kinderopvang

1. Begrippen:

- Beroeps onderwijs:** bij beroeps onderwijs wordt de norm voor leslokaal of collegezaal gehanteerd, al naar gelang de onderwijsvorm. Een leslokaal telt circa 30 zitplaatsen; een collegezaal circa 150.
- Het aantal autoparkeerplaatsen bij onderwijs en kinderopvang op eigen terrein wordt vastgesteld aan de hand van *tabel VII, aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij onderwijs en kinderopvang.*

Tabel VII - Aantal aan te leggen parkeerplaatsen bij onderwijs en kinderopvang

Functie	Zone A		Zone B				Zone C		Eenheid
			Met betaald parkeren*		Zonder betaald parkeren				
	Min	Max	Min	Max	Min	Max	Min	Max	
Peuterspeelzaal, crèche, kinderdagverblijf exclusief kiss en ride	0	0,7	0,4	0,7	0,7	-	0,7	-	Per werknemer Per 100 m ² GO
Basisschool (regulier en speciaal: ZMLK, MLK, clusterscholen) exclusief kiss en ride	0	0,7	0,4	0,7	0,7	-	0,7	-	Per werknemer Per leslokaal
		0,8	0,5	0,8	0,8	-	0,8	-	
Voortgezet onderwijs	0	0,7	0,4	0,7	0,7	-	0,7	-	Per werknemer Per leslokaal
Beroeps onderwijs (mbo, hbo, wo, ROC's)	0	0,7	0,4	0,7	0,7	-	0,7	-	Per werknemer
		6	4	6	6	-	6	-	Per leslokaal
		20	13	20	20	-	20	-	Per collegezaal
Avondonderwijs	0	0,7	0,4	0,7	0,7	-	0,7	-	Per werknemer
		0,8	0,3	0,8	0,8	-	0,8	-	Per student

* Ligt de ingang van de ontwikkeling binnen een loopafstand van 250 meter van de grens met zone B zonder betaald parkeren, dan geldt de norm voor zone B zonder betaald parkeren.

Artikel 17 - Onderwijs en kinderopvang

De parkeerbehoefte voor kiss-and-rideplaatsen bij basisscholen en kinderdagopvang wordt berekend met de volgende formule: $([A] \times [B] \times ([D] / [E])) / [C]$

- Het aantal leerlingen op de school of de capaciteit op de opvang;
- Het gemiddeld aantal kinderen dat met de auto gebracht of gehaald wordt;
- Het gemiddeld aantal kinderen per auto;
- De gemiddelde parkeerduur in minuten;
- De duur van de spits in minuten.

Bij uitbreiding van een bestaande school of kinderopvang kan voor B en C gebruik gemaakt worden van de gegevens over de bestaande situatie. Wanneer die cijfers onbekend zijn of er sprake is van complete nieuwbouw gelden de volgende kencijfers:

- Percentage autokinderen voor basisscholen: 14% (0,14)
Percentage autokinderen voor kinderdagopvang: 50% (0,5)
- Aantal kinderen per auto: 1,1 kind/auto
- Bij basisscholen 10 minuten. Bij kinderdagopvang 15 minuten. Afhankelijk van de loopafstand van de kiss-and-rideplekken tot de ingang van het gebouw.
- Bij basisscholen 15 minuten. Bij kinderopvang 60 minuten.

* voor scholen met een duidelijk groter verzorgingsgebied kan een hoger percentage gelden. Hiervoor geldt maatwerk, (mede) afhankelijk van het verzorgingsgebied en de locatie van de school.

Figuur 2.1 Parkeernormen onderwijs Gemeente Groningen

V Fietsparkeren

Artikel 22 - Fietsparkeren

- Het aantal aan te leggen fietsparkeerplaatsen bij niet-woonfuncties wordt vastgesteld aan de hand van *tabel XII*.
- De fietsparkeeroplossingen bij woningen zijn geregeld via het Bouwbesluit. Wanneer voor een gelijkwaardig (collectief) alternatief wordt gekozen, wordt het aantal aan te leggen fietsparkeerplaatsen op eigen terrein vastgesteld aan de hand van *tabel XIII*.

Tabel XII - Aantal aan te leggen fietsparkeerplaatsen bij niet-woonfuncties

SCHOLEN	Schoolgrootte	Zone A	Zone B	Zone C	Eenheid
Basisschool (leerlingen)	<250 leerlingen	5	4,3	3	Per 10 leerlingen
	250 tot 500 leerlingen	5,8	5	3,5	
	>500 leerlingen	7,2	6,2	4,3	
Basisschool (medewerkers)		0,7	0,4	0,2	Per 10 leerlingen
Middelbare school (leerlingen)		16	10	6	Per 100 m ² bvo
Middelbare school (medewerkers)		1,1	0,9	0,7	Per 100 m ² bvo
ROC (leerlingen)		14	12	8	Per 100 m ² bvo
ROC (medewerkers)		1	0,9	0,6	Per 100 m ² bvo

Figuur 2.2 Normen fietsparkeren onderwijs Gemeente Groningen

Samenvatting beleidskaders:

- Beleid van gemeente Groningen bij schoolomgevingen is het lopen en fietsen te stimuleren en het gemotoriseerd verkeer bij scholen terug te dringen;
- Voor het berekenen van het aantal fietsstallingen en auto parkeerplaatsen moet worden voldaan aan de normen van gemeente Groningen.

3. Huidige situatie GSV aan de Sweelincklaan

De GSV is op dit moment grotendeels gevestigd midden in een woonwijk aan de Sweelincklaan in Groningen-zuid.

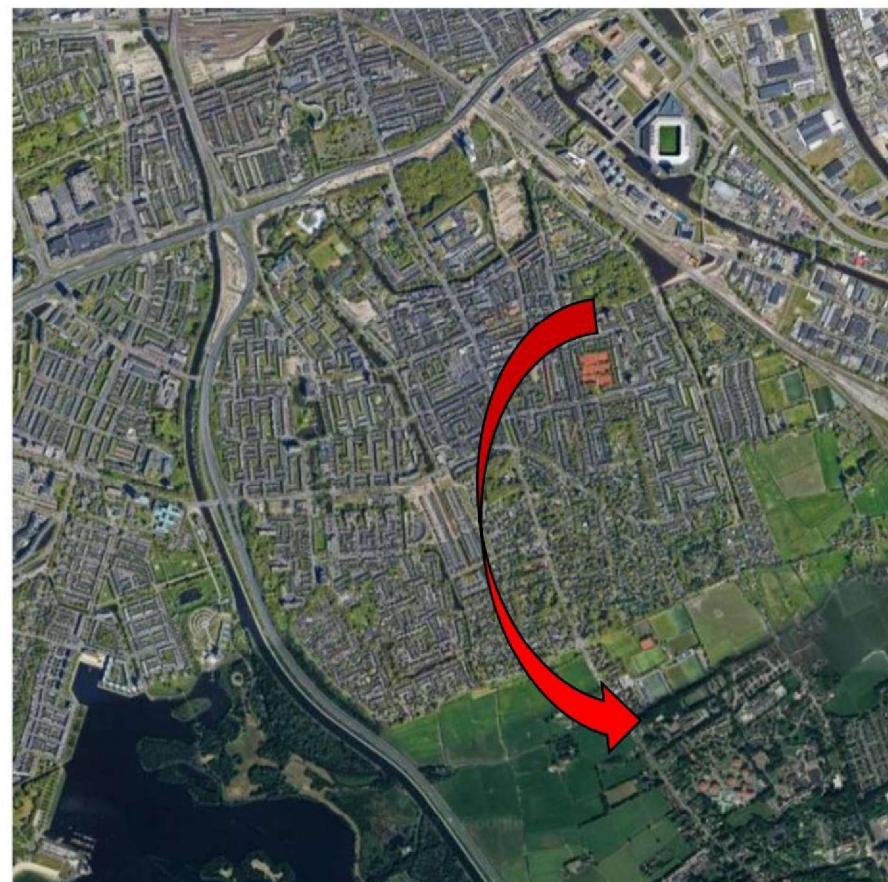
Hemelsbreed is dit ca. 1,5 km ten noorden van het beoogde plangebied van de campus aan de Hemmenlaan. 5.1.2i

5.1.2i Er zijn verschillende scholen gevestigd, waardoor er zeker tijdens de schoolspitsen enorme pieken ontstaan in verkeersbewegingen van het halen en brengen van de kinderen. Er zijn voor de school nauwelijks parkeerplaatsen beschikbaar en personeel, bezoekers en ouders zijn afhankelijk van de parkeercapaciteit in de wijk. 5.1.2i

5.1.2i

Tegelijkertijd is er ook een tekort aan onderwijsruimte in dit gebied. Maar een verdere uitbreiding van onderwijsruimte zou de leefbaarheid van de wijk nog verder onder druk zetten en is vanuit dat oogpunt niet wenselijk.

Een integrale verplaatsing van de GSV naar de beoogde locatie aan de Hemmenlaan is daarmee niet alleen van invloed op het gebied rondom de MCH locatie. Ook het gebied rondom de huidige locatie wordt daarmee beïnvloed. Bij de integrale verplaatsing ontstaan kansen om de leefbaarheid voor de wijk mogelijk te verbeteren. En anderzijds ook om de beschikbare onderwijsruimten anders in te delen.



Samenvatting GSV Sweelincklaan:

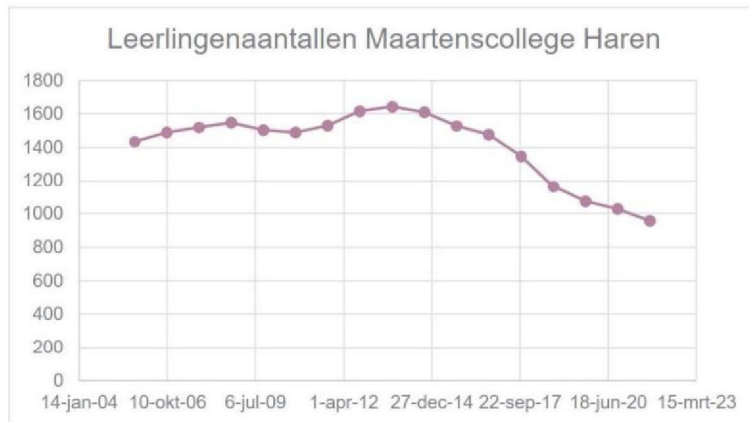
- Bij de huidige GSV locatie aan de Sweelincklaan is nauwelijks parkeercapaciteit aanwezig en personeel en ouders zijn afhankelijk van parkeerplaatsen in de wijk;
- 5.1.2i

4. Huidige situatie locatie Haren

Dit hoofdstuk is een beschrijving van de huidige situatie van het verkeer op en om de beoogde locatie aan de Hemmenlaan. Daarnaast wordt ingegaan op de huidige verkeersvraag van de scholen.

4.1 Invulling campus locatie

Het leerlingenaantal van het MCH en ISG is door de jaren heen gefluctueerd. Het verloop vanaf 2005 tot aan 2021 is in onderstaand figuur weergegeven. In 2013 was er sprake van circa 1.650 leerlingen, in 2021 is dit aantal afgenomen tot circa 960 leerlingen. De verwachting is dat het leerlingaantal van MCH en de ISG de komende jaren een stabiele lijn zal volgen (bron: leerling prognose BRIN). Voor de MCH en de ISG ligt het uitgangspunt voor het Programma van Eisen op een totaal van 1.145 leerlingen



Figuur 4.1 Verloop leerlingenaantallen Maartenscollege

In de huidige situatie zijn ca. 140 leerlingen van de International Primary School (IPS) van de GSV gevestigd in de tijdelijke gebouwen op de campuslocatie.

4.2 Fietsverkeer

Fietsroutes

Aan zowel de oost- als de westzijde van het schoolterrein loopt een route van het hoofdfietsnetwerk van de gemeente. Beide routes, zijn vrij liggende fietspaden. Vanaf de Rijksstraatweg is geen rechtstreekse aansluiting voor het fietsverkeer het schoolterrein op. Het grindpad wordt nu wel incidenteel gebruikt voor het halen en brengen van leerlingen per fiets. De verharding en inrichting van het pad sluit niet aan bij de behoefte van fietsers. Als fietsers vanaf de hoofdfietsroutes naar het schoolterrein willen, kunnen zij deze alleen bereiken via de Dilgtweg, Hemmenlaan en via de nieuwe woonwijk. Deze nieuwe woonwijk wordt op de Hemmenlaan aangesloten met een solitaire fietsroute. Deze is niet toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer.

De bovengenoemde wegen hebben verder allen een gemengd profiel, waarbij de fietser de ruimte deelt met het gemotoriseerde verkeer. Bij gematigde intensiteiten voor het autoverkeer vormt dit geen problemen voor de leefbaarheid of verkeersveiligheid.

Met name voor de fietsbewegingen van en naar de noordelijke richting mist er een directe aansluiting op het hoofdfietsnetwerk vanaf de school. De route via de Dilgtweg voelt dan al snel als omfietsen. Een directe oost- west verbinding voor langzaam verkeer aansluitend op het schoolterrein is een kans. De ingang aan de Rijksstraatweg, wordt ondanks dat het een grindpad is, wel gebruikt door fietsers. Dit geeft aan dat hier ook daadwerkelijk een behoefte ligt.



Figuur 4.2 Fietsroutes omgeving campuslocatie



Figuur 4.3 Huidige fietsroute over parkeerterrein

Fiets parkeren

Aan de oostzijde op het schoolterrein is nu ca. 1700m² oppervlakte voor het parkeren van fietsen. Het Maartenscollege ervaart op dit moment het als voldoende ruimte voor het parkeren van fietsen van zowel medewerkers als leerlingen. De huidige fietsenstalling is gelegen tussen het parkeerterrein voor auto's en het schoolgebouw. De huidige inrichting leidt er toe dat veel fietsers over het parkeerterrein fietsen tussen de in- en uitparkeren auto's door. Met de komst van het fietspad richting de nieuwe woonwijk tegenover de inrit van het parkeerterrein wordt de directe route over het parkeerterrein voor fietsers nog aantrekkelijker. Vanwege de verkeersveiligheid is het niet wenselijk om deze situatie te behouden. Het heeft de voorkeur de routes van auto's en fietsers van elkaar te scheiden.

4.2 Gemotoriseerd verkeer

Het schoolterrein is gelegen op een landgoed en wordt via de achterzijde van het terrein ontsloten op de Hemmenlaan. Dit is ook direct de enige ontsluiting waar het autoverkeer richting het schoolterrein gebruik van kan maken. Aan de voorzijde van het landgoed (Rijksstraatweg) sluit de Landgoedlaan aan op de Rijksstraatweg, maar deze is per auto alleen toegankelijk voor bezoekers van de Villa.

Dit houdt in dat al het autoverkeer richting de school op dit moment gebruik maakt van de Hemmenlaan. De Hemmenlaan is een erftoegangsweg, met een maximaal toegestane snelheid van 30 km/u en met een gemengd profiel (fietsers op de rijbaan). Als uitgangspunt wordt gehanteerd dat niet meer dan 400 motorvoertuigen (mvt.) per uur gebruik maken van dit type weg Conform richtlijnen fietsberaad/CROW. Het drukste moment in de omgeving van een school is in de regel gedurende de ochtendspits. De intensiteit tijdens de ochtendspits op de Hemmenlaan is op dit moment in dit kader acceptabel met ca. 240 mvt. per uur. (Onderzoek Roelofs 2022).

Aan de andere zijde van het schoolterrein ligt de Rijksstraatweg. Dit betreft een gebiedsontsluitingsweg. Deze weg is een auto verbinding tussen het zuidelijk deel van de stad Groningen en Haren. Deze weg is een schakel in het autonetwerk en het bereikbaar houden van de gemeente. Tevens is er aan de Rijksstraatweg een aansluiting naar het parkeerterrein van sportpark Esserberg. Dit parkeerterrein wordt sinds november 2020 naast het gebruik voor het sportpark ook ingezet voor het halen en brengen van de leerlingen van de International Primary School (IPS) van de GSV.



Figuur 4.4 Routes autoverkeer campuslocatie

Parkeren

Parkeerterrein Hemmenlaan

Op het huidige parkeerterrein bij de school aan de zijde van de Hemmenlaan zijn 96 parkeerplekken aangeduid. Deze parkeerplekken worden gebruikt voor bezoekers, het parkeren door personeel en incidenteel ook voor het halen en brengen van de leerlingen van het Maartenscollege.

Parkeerterrein Esserberg

Het parkeerterrein bij het sportpark Esserberg wordt zoals eerder genoemd sinds november 2020 mede ingezet ten behoeve van de schoollocatie. Circa 140 leerlingen van de International Primary School (IPS) van de GSV zijn sindsdien gevestigd in het voormalig ISG gebouw. Om de Hemmenlaan niet verder te belasten is destijds gekozen om het

parkeerterrein van het sportpark in te zetten, omdat deze aansluit op de Rijksstraatweg.

Het sportpark Esserberg gebruikt het parkeerterrein met name in het weekend, de avonden en de namiddag. Waarbij de trainingen gedurende de werkdagen vanaf 15:30 uur (Maandag/woensdag/vrijdag) of 16:00 uur (dinsdag/donderdag) starten. De 116 parkeerplekken op het parkeerterrein worden daarmee tijdens schooltijden weinig gebruikt. Uit eerdere parkeerdrukmetingen is gebleken dat in de middag situatie beperkt gebruik wordt gemaakt van het parkeerterrein. Ook op de momenten dat kinderen van de school worden opgehaald en de eerste bij bezoekers bij het sportpark aankomen.

Huidige parkeerbezetting

Om de huidige parkeerbezetting van de parkeerterreinen Hemmenlaan en sportpark Esserberg in beeld te brengen zijn op verschillende momenten parkeertellingen uitgevoerd (door gemeente/scholen). Hieronder is de bestaande parkeercapaciteit en het huidige gebruik weergegeven.

Parkeercapaciteit:

- Hemmenlaan: 96 pp ¹
- Esserberg: 116 pp
- Totaal 213 pp

Huidig gebruik:

- Hemmenlaan:
 - gemiddeld 58 pp bezet ^{2 3}

¹ Huidig aantal aangeduide parkeervakken; nog checken of dit aantal behouden kan blijven bij aanpassingen parkeerterrein of dat het nog iets verminderd

² Op basis van verschillende tellingen in september / oktober 2023

³ Mogelijk ook geparkeerde auto's van personeel van de Mytylschool, dus werkelijk gebruik Maartenscollege is mogelijk lager. Dit kunnen we op dit moment niet met feitelijke gegevens onderbouwen.

- gemiddeld 38 pp beschikbaar
- Parkeerterrein Esserberg
 - Overdag 0-10 pp bezet ⁴
 - Extra geparkeerde auto's ouders GSV: 30 ⁵
 - Ca 76-86 pp beschikbaar tijdens huidig haal-moment in de middag

Bovenstaande tellingen zijn op verschillende momenten uitgevoerd. Om de bestaande parkeersituatie goed in beeld te brengen, moet nog een actueel en onafhankelijk parkeerdrukmeting voor de beide parkeerplaatsen uitgevoerd worden.

4.3 Voetgangers

Voor voetgangers is het schoolterrein vanaf verschillende zijden te bereiken. Behalve de toegang bij de Hemmenlaan kan je als voetganger ook gebruik maken van de toegang aan de Rijksstraatweg. De oude entree van het landgoed aan deze zijde van de kavel is een grindpad vanaf de Rijksstraatweg. Deze route kan bijvoorbeeld gebruikt worden in de richting van de bushalte. Echter, is deze route vanwege het grindpad niet volledig toegankelijk voor bijvoorbeeld minder validen. Daarnaast zijn ook zorgen over de verkeersveiligheid op deze oversteek locatie. Met een verdere toename van het aantal leerlingen is een andere inrichting van deze oversteek locatie noodzakelijk. Enerzijds voor het waarborgen van de veiligheid. Anderzijds voor een optimale bereikbaarheid van de bushalte.

⁴ Waarneming op verschillende momenten (vermoedelijk personeel school, personeel sportvelden)

⁵ Parkeertelling 26 januari 2023 (één momentopname, verstandig meerdere momenten te meten)



Figuur 4.5 Huidige toegang campuslocatie vanaf Rijksstraatweg

Afgelopen jaar is over het landgoed richting het sportpark Esserberg nog een voetpad aangelegd. Dit voetpad biedt via het sportpark een verkeersluwe wandelroute naar het parkeerterrein Esserberg.

4.4 Openbaar vervoer

In de directe omgeving bij de school rijden twee verschillende buslijnen. Beide buslijnen halteren aan de Rijksstraatweg ter plaatse van de school.
Lijn 50 (Assen – Groningen)
Lijn 51 (Annen - Groningen)

Daarnaast zijn de treinstations Groningen Europark en Haren beiden op minder dan 3 km afstand van de school. Op beide stations zijn ook OV - fietsen verkrijgbaar wat ketenmobiliteit goed mogelijk maakt voor deze locatie.



Figuur 4.6 Bushaltes in omgeving van de school (bron: Qbuzz)

Samenvatting huidige situatie:

- Leerlingenaantallen Maartenscollege zijn laatste jaren gedaald (voor de MCH en de ISG ligt het uitgangspunt op een totaal van 1.145 leerlingen);
- Meeste huidige fietsers komen via Hemmenlaan naar Maartenscollege; ze moeten over het parkeerterrein naar de fietsenstalling wat niet een wenselijke situatie is;
- Personeel parkeert bij parkeerterrein Hemmenlaan, ouders deel GSV bij parkeerterrein Esserberg; voor huidige leerlingen en personeel is ruim voldoende parkeercapaciteit aanwezig
- Locatie is goed bereikbaar met OV;
- De oversteek bij de Rijksstraatweg is goed ingericht voor overstekende voetgangers, maar onvoldoende ingericht voor overstekende fietsers.

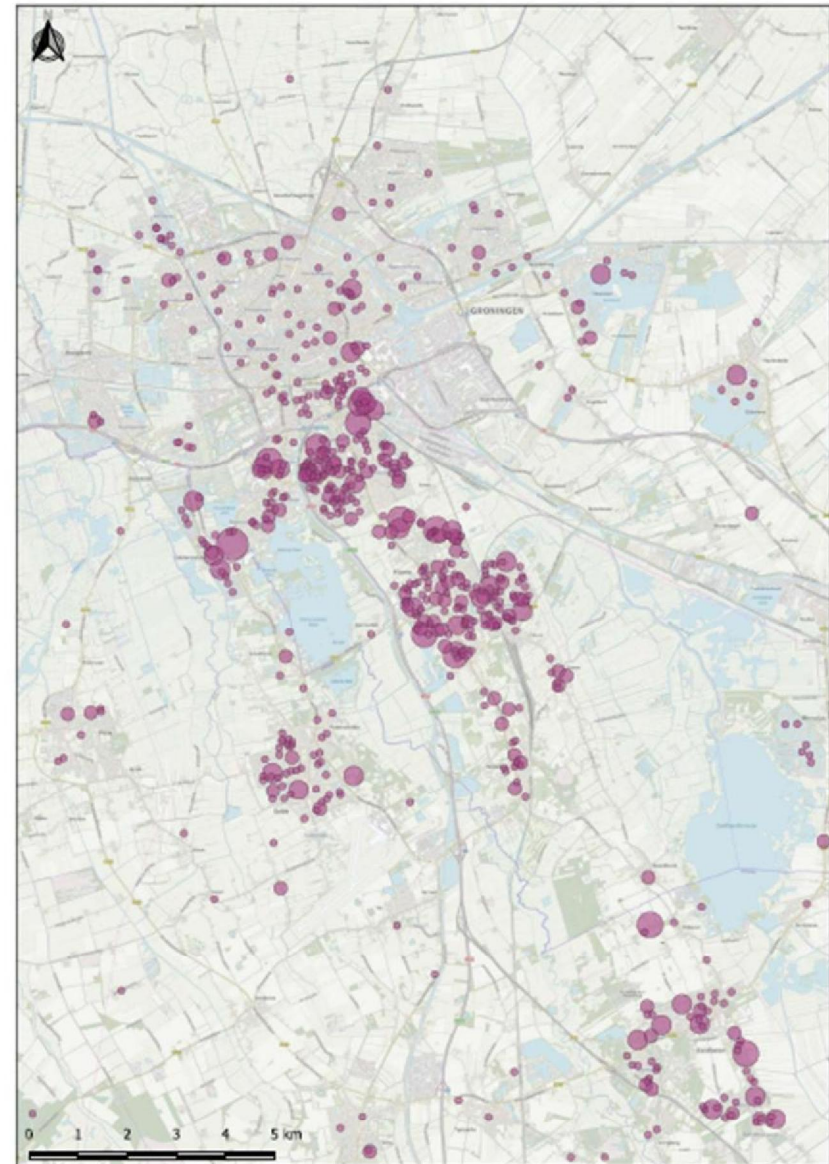
5. Analyse toekomstige situatie

5.1 Herkomsten leerlingen

Om een goed beeld te krijgen van de verkeersstromen (huidig en toekomst) naar de Campus locatie is het belangrijk om inzicht te hebben in herkomsten van de leerlingen. In onderstaande kaarten zijn de herkomsten van de leerlingen van zowel het Maartenscollege als het GSV weergegeven.

Herkomsten leerlingen Maartenscollege

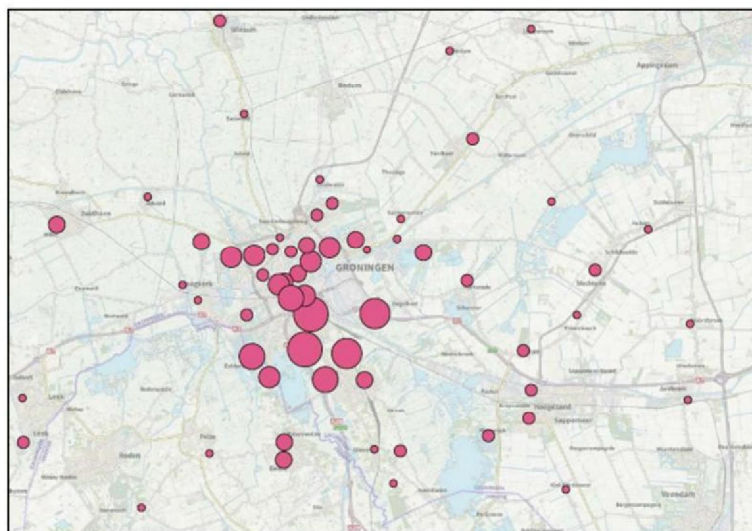
- Meeste leerlingen uit Groningen en Haren
- Maar ook uit omliggende regio
- Merendeel leerlingen komt fietsend naar school
- Fietsers komen uit verschillende windrichtingen
- Dit betreffen de huidige herkomsten, de verwachting is dat dit in de toekomst niet substantieel zal veranderen.



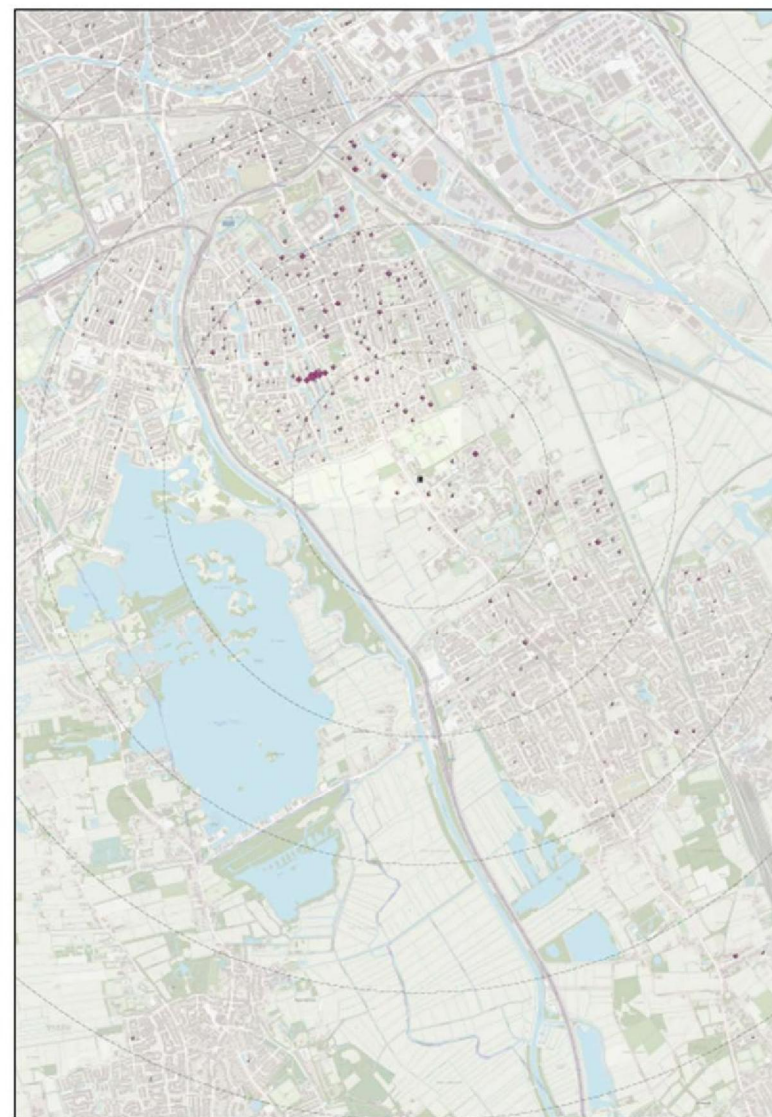
Figuur 5.1 Herkomsten leerlingen Maartenscollege

Herkomsten leerlingen GSV

- Meeste leerlingen komen uit Groningen en Haren, maar ook uit de omliggende regio
- Niet iedereen woont op fietsafstand, ca. de helft van de leerlingen woont binnen een straal van ca. 2 kilometer vanaf de school (afstand die nog te fietsen is)
- De andere helft woont op grotere afstand van de school
- De Rijksweg is een barrière, de helft van de kinderen op fietsafstand moet de Rijksweg oversteken (ca 200 leerlingen), de overige helft woont aan de oostzijde van de Rijksweg
- Dit is in de toekomstige situatie niet een verandering, de huidige schoollocatie ligt ook aan de oostzijde van de Rijksweg.



Figuur 5.2 Herkomsten leerlingen GSV (regio)



Figuur 5.3 Herkomsten leerlingen GSV (Groningen, Haren)

5.2 Fietsverkeer

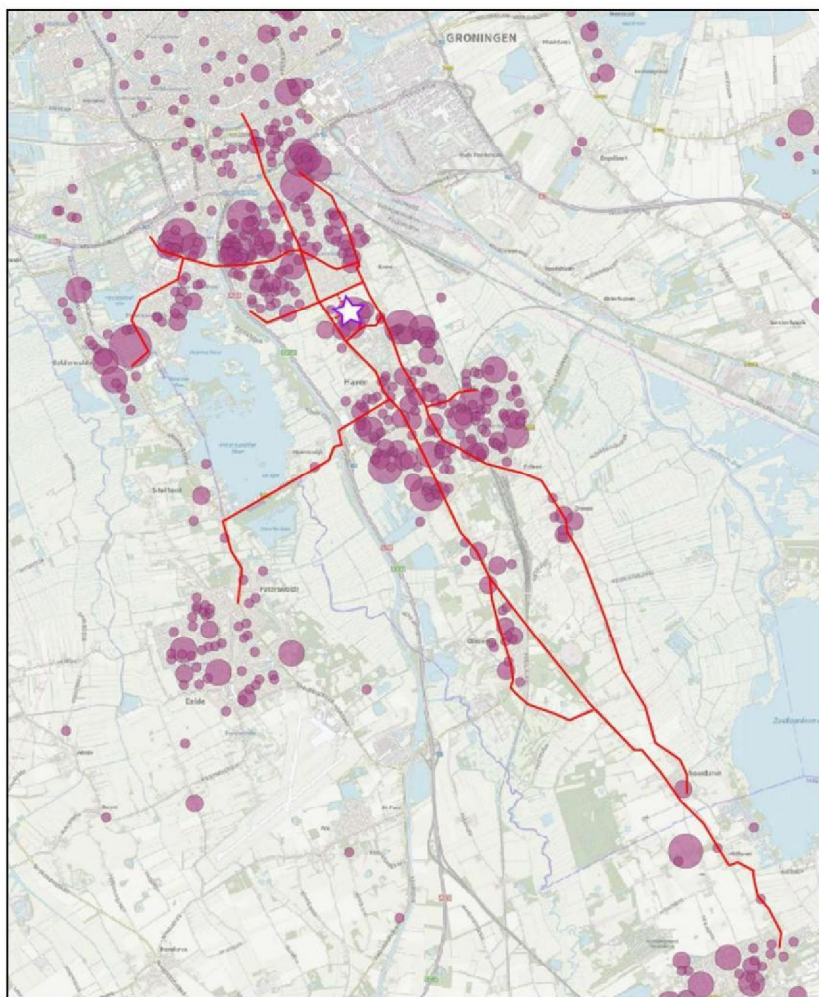
Fietsroutes

In de figuren 5.4 en 5.5 zijn de herkomsten en mogelijke fietsroutes naar de beoogde campuslocatie weergegeven.

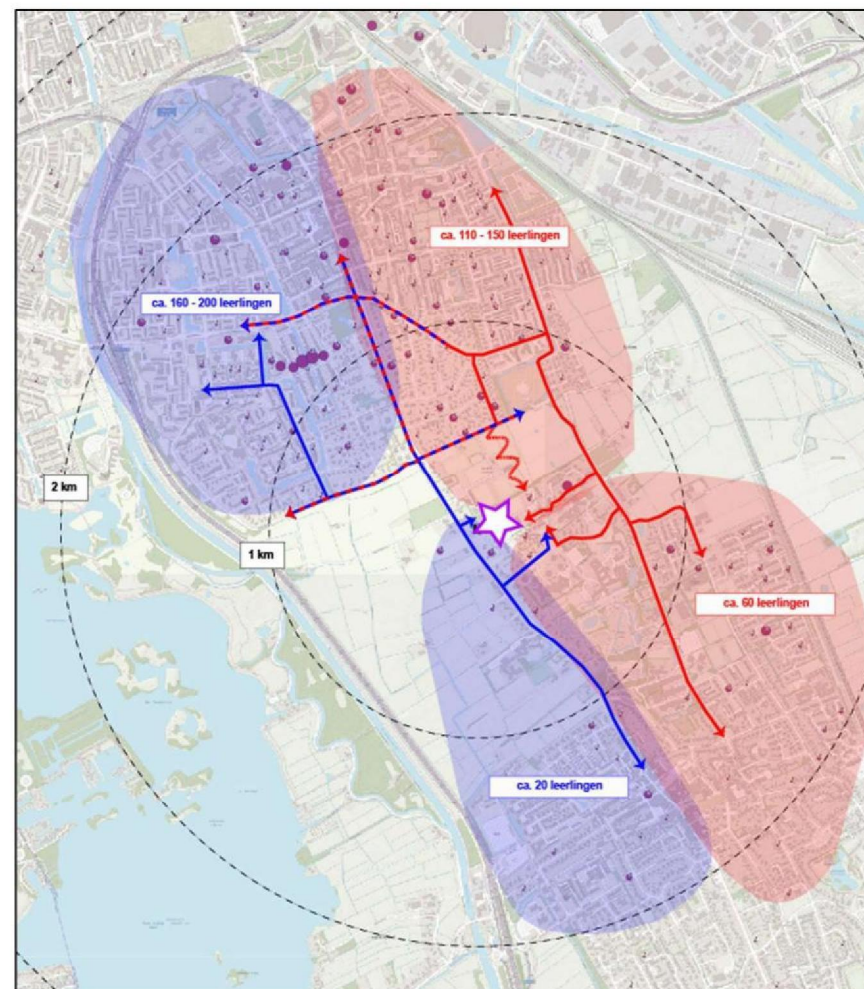
Op figuur 5.4 zijn herkomsten en fietsroutes van de leerlingen van het Maartenscollege zichtbaar. Omdat deze leerlingen van een grotere afstand komen, heeft deze kaart een groter schaalniveau. De fietsers komen uit verschillende windrichtingen en ze komen uiteindelijk samen op de Rijksstraatweg, de Kerklaan, de Dilgtweg en de Kloostersingel.

Op figuur 5.5 zijn herkomsten en fietsroutes van de leerlingen van het GSV zichtbaar. Deze leerlingen komen van een kortere afstand, daarom is deze kaart meer ingezoomd op de campuslocatie. De leerlingen uit de blauwe vlekken, moeten de Rijksstraatweg oversteken om bij de nieuwe school te komen. Dit is in de huidige situatie ook al zo, omdat de huidige locatie aan de Sweelincklaan ook ten oosten van de Rijksstraatweg ligt. Door de verplaatsing van het GSV kan het wel zijn dat de leerlingen op een andere locatie gaan oversteken, dus dat hier verschuivingen in optreden. Het is wenselijk dat de fietsers zo veel mogelijk gespreid over verschillende wegen / fietspaden naar de campus locaties komen. Dan wordt de drukte niet geconcentreerd op één locatie. De hinder/overlast zal dan ook minder worden. De campuslocatie is in de toekomst via verschillende wegen te bereiken. Vanuit het zuiden zullen de meest fietsers komen via de Dilgtweg/Hemmenlaan. Maar ook via de Kloostersingel door de nieuwbouwwijk tussen de campus en de Kerklaan. Vanuit het noorden zullen ook fietsers via de Kloostersingel door de nieuwbouwwijk gaan, maar ook deels via de Rijksstraatweg fietsen. Een deel van de fietsers zal ergens ten noorden van de Vestdijklaan/Esserweg oversteken (en mogelijk verder via de Kloostersingel het gebied in gaan). En een ander deel zal

oversteken ter hoogte van de campus bij de huidige voetgangersoversteek. De routes naar het GSV en naar het Maartenscollege komen grotendeels overeen. De oversteek t.h.v. de campuslocatie is nu ingericht voor voornamelijk voetgangers. Om er een volwaardige fietsoversteek van te maken, zijn aanpassingen noodzakelijk (zie hoofdstuk 7).



Figuur 5.4 Fietsroutes naar campus locatie (Maartenscollege leerlingen)



Figuur 5.5 Fietsroutes naar campus locatie (GSV leerlingen)

5.1.2i

Fietsstallingen

Er zal in de toekomstige situatie zowel basisonderwijs als voortgezet onderwijs op de campus locatie zijn. De fietsstallingen voor beide functies liggen niet bij elkaar. Dus het basisonderwijs en het voortgezet onderwijs krijgen eigen fietsenstallingen. Van oost naar west op het campusterrein komt de Landgoedlaan. De Landgoedlaan vormt de ruggengraat waar alle activiteiten en gebouwen aan worden verbonden. De verschillende fietsenstallingen worden aangesloten op deze Landgoedlaan.

5.3 Autoverkeer

Verkeersafwikkeling

Met de komst van de GSV op de Campus locatie zullen het aantal verplaatsingen van en naar het terrein onvermijdelijk toenemen. Echter, is de manier waarop de verplaatsingen worden gedaan van grote invloed op het verkeer en de omgeving.

De GSV heeft een inventarisatie gedaan onder de leerlingen om inzicht te krijgen in hoe zij nu van en naar school komen (Locatie Sweelincklaan). Door de regiofunctie is het aandeel kinderen dat met de auto naar school komt relatief hoog, namelijk ca 44%. Echter vindt er met de ouders in de huidige situatie al veel carpoolen plaats. Met een verrekening van het aantal kinderen wat gezamenlijk in één auto naar school gebracht wordt,

komt dat neer op ca. 34% auto's ten opzichte van het aantal leerlingen. Dit is een vrij hoog percentage ten opzichte van andere basisscholen binnen de gemeente. Ook ligt dit percentage hoger dan het percentage wat genoemd wordt in het parkeerbeleid van gemeente Groningen om de parkeerbehoefte voor halen en brengen te bepalen. Voor een deel is het hoge percentage te verklaren vanuit het grote verzorgingsgebied van de school. Het type onderwijs wat de school aanbiedt, met name het hoogbegaafde en internationale onderwijs, maakt dat kinderen vanuit een grote regio naar de school toe komen. Soms op afstanden waarbij de fiets geen realistisch alternatief is.

Het halen en brengen van de kinderen zal plaats vinden op het parkeerterrein sportpark Esserberg. Het haal- en brengmoment van de GSV betreft het maatgevende moment, het haal- en brengmoment van het MCH is beperkter, omdat deze leerlingen voornamelijk op de fiets of met het openbaar vervoer komen (basisonderwijs versus voortgezet onderwijs).

Om de verplaatsing van de GSV mogelijk te maken, zijn voor het autoverkeer een aantal randvoorwaarden gesteld. De randvoorwaarden zijn in hoofdstuk 6 nader toegelicht. Maar één van deze randvoorwaarden is het spreiden van begin- en eindtijden. Met een differentiatie in begin- en eindtijden kan met dezelfde infrastructuur meer verkeer worden afgewikkeld. Het sportpark Esserberg heeft niet voldoende parkeercapaciteit, en het kruispunt Rijksstraatweg – Stadion Esserberg heeft niet voldoende afwikkelcapaciteit om één haal- en brengmoment voor de totale GSV te faciliteren. Per tijdsblok van ca 30 minuten is er ruimte voor maximaal 150 motorvoertuigen (300 verkeerbewegingen in- en uit). Dit is ook direct het kantelpunt voor wat qua verkeersafwikkeling conform richtlijnen acceptabel is. Het kruispunt Rijksstraatweg – Stadion Esserberg zit bij circa 150 motorvoertuigen in een tijdsblok van 30

minuten aan de maximale capaciteit (kantelpunt). Hoeveelheden boven dit kantelpunt leiden tot wachtrijen en wachttijden boven acceptabele waarden. Dit blijkt uit uitgevoerde verkeersberekeningen en microsimulaties door Sweco (2021). Dergelijke drukte kan in de praktijk leiden tot een vermindering van autogebruik onder de ouders (positief effect), een ongewenst effect kan zijn dat ouders gaan parkeren op ongewenste plekken in de omliggende wijk.

Uitgangspunt is dat het halen en brengen van de kinderen niet via de Hemmenlaan zal gebeuren. Dit omdat de fietsstromen en de autostromen dan met elkaar in conflict komen en onwenselijke situaties met zich mee kan brengen. De verkeerssituatie op de Hemmenlaan zal daardoor nauwelijks veranderen. In de toekomstige situatie zullen de gebruikers van de Hemmenlaan goed en veilig gebruik van de Hemmenlaan kunnen blijven maken.

Parkeren

Voor de ontwikkeling van de campus Esserberg in Haren is het parkeren van personeel en ouders een belangrijk aandachtspunt. Om de toekomstige parkeerbehoefte in beeld te brengen, is deze berekend aan de hand van de parkeernormen uit Beleidsregel parkeernormen 2021 van Gemeente Groningen.

Het parkeerterrein van het sportpark Esserberg wordt ingezet voor alle haal- en breng autobewegingen van leerlingen van de scholen (GSV, Maartenscollege en ISG). Het huidig parkeerterrein van de MCH locatie aan de Hemmenlaan wordt ingezet voor het parkeren van het personeel.

Voor de berekeningen van de parkeerbehoefte zijn de uitgangspunten in de volgende tabellen gehanteerd:

Scholen en leerlingen	Aantal leerlingen
Maartenscollege	961
International School Groningen (ISG)	184
GSV, integraal (afdeling TPO, HB, ID)	900
Kinderopvang - 0-4 jarigen (kinderdagverblijf)	48
Kinderopvang- Preschool 3 jarigen	20
Kinderopvang - BSO (let op: na schooltijd GSV)	120
Gymzalen (2 stuks) alleen voor bewegingsonderwijs	0
Sportzaal/ 2 gymzalen (onderwijs& sportverenigingen)	0
Subtotaal	2.233

Gebouwen en aantal lokalen	Partij	Aantal werknemers	m2 BVO	Aantal lokalen
West vleugel onderwijs, exclusief souterrain	GSV		4.265	32
West vleugel, gymzaal wordt ondersteunende ruimten	GSV		500	0
Oost vleugel, onderwijs, begane grond	GSV		1.500	12
Oost vleugel, onderwijs, 1e en 2e verdieping	ISG		3.340	21
Oostvleugel, kinderopvang	SKSG	13	520	4
BSO	SKSG	12	594	6
Oostvleugel, 2 gymzalen	campus		830	2
nieuwbouw, onderwijsvolume	MCH		4.450	38
nieuwbouw - 2 nieuwe gymzalen (sportzaal)	campus		1.150	2
Subtotaal			17.149	117

Om de parkeerbehoefte te berekenen zijn verschillende scenario's doorgerekend. Het gaat hierbij om scenario's die slechts rekening houden met de toename van parkeerbehoefte t.o.v. de bestaande parkeerbehoefte. Daarnaast zijn er scenario's die uitgaan van een volledige nieuwe situatie.

Tevens zijn berekeningen gemaakt van een maximale theoretische invulling (alle ruimtes in het gebouw zijn maximaal ingevuld als klaslokaal), maar ook een berekening van de representatieve invulling (de invulling van het beoogde plan – maximaal 900 leerlingen GSV, maximaal 1145 leerlingen Maartenscollege/ISG).

De berekeningen zijn gedaan op basis van de parkeernormen en berekeningsmethodiek uit hoofdstuk 2. Standaard wordt in de parkeernormen voor het percentage kinderen dat in de auto naar school wordt gebracht uitgegaan van 14%. Voor de berekeningen is uitgegaan van een percentage van 34% (dit percentage is door GSV aangegeven als percentage kinderen dat in de auto naar school komt – al rekening houdend dat de huidige ouders/kinderen carpoolen). Er is daarmee gerekend met een hoger autogebruik dan bij een reguliere school.

Parkeerscenario's

De volgende scenario's worden onderscheiden:

1. Theoretische invulling totaal (absolute worst case)
 - a. *Verdeling basisonderwijs en voortgezet onderwijs conform plan*
 - b. *Volledig basisonderwijs*
2. Representatieve invulling totaal
(*verdeling basisonderwijs en voortgezet onderwijs conform plan*)
3. Theoretische invulling uitbreiding
(*volledig basisonderwijs*)
4. Representatieve invulling uitbreiding
(*verdeling basisonderwijs en voortgezet onderwijs conform plan*)

Uit de parkeerberekeningen blijkt het volgende:

- Indien wordt uitgegaan van scenario 1 (alle ruimtes in de gebouwen worden ingezet als klaslokaal - absolute worst case scenario), dan is er onvoldoende parkeercapaciteit voor de ontwikkeling aanwezig;
 - o Dit betreft niet een reëel scenario, omdat alle ruimtes gebruikt worden als klaslokaal, dit gaat ten koste van leerpleinen, kantines, lerarenkamers e.d.
- Indien wordt uitgegaan van scenario 2 (huidige plannen - uitgangspunt: gehele campus als totaal berekenen) dan lijkt er in het totale plangebied net voldoende parkeercapaciteit
 - o Echter de verdeling personeel Hemmenlaan en ouders sportpark Esserberg is een aandachtspunt (niet al het personeel kan op het parkeerterrein Hemmenlaan)
- Indien wordt uitgegaan van scenario 3 (alle ruimtes in de uitbreiding worden ingezet als klaslokaal basisonderwijs), dan is er onvoldoende parkeercapaciteit voor de ontwikkeling aanwezig;
 - o Dit betreft niet een reëel scenario, omdat alle ruimtes gebruikt worden als klaslokaal, dit gaat ten koste van leerpleinen, kantines, lerarenkamers e.d.
- Indien wordt uitgegaan van scenario 4 (huidige plannen - uitgangspunt: alleen uitbreiding berekenen) dan lijkt er in het totale plangebied net voldoende parkeercapaciteit
 - o Echter de verdeling personeel Hemmenlaan en ouders sportpark Esserberg is een aandachtspunt.

Conclusie parkeerscenario's:

De scenario's 1a, 1b en 3 gaan uit van een volledige vulling van het gebouw/de uitbreiding met basisonderwijs. Uit de berekeningen blijkt dat voor deze scenario's onvoldoende parkeercapaciteit in de directe omgeving beschikbaar is. Er kan dus geconcludeerd worden dat een volledige invulling met basisonderwijs geen realistisch scenario is en dat het niet mogelijk is om het parkeren op te lossen.

Scenario's 2 en 4 gaan uit van zowel basisonderwijs als voortgezet onderwijs, dus conform de beoogde invulling van deze ontwikkeling. Indien de parkeerbehoefte voor de campus als geheel berekend wordt (scenario 2) dan is er voor de ouders voldoende parkeercapaciteit op parkeerterrein Esserberg, maar voor het personeel ontstaat een tekort van 7 – 13 parkeerplaatsen bij de Hemmenlaan.

Indien de parkeerbehoefte van uitsluitend de uitbreiding berekend wordt (scenario 4) dan is er voor de ouders voldoende parkeercapaciteit op parkeerterrein Esserberg, maar voor het personeel ontstaat een tekort van 10 – 16 parkeerplaatsen.

De berekeningen van scenario's 2 en 4 komen daarmee nagenoeg overeen.

Hierbij moet opgemerkt worden dat mogelijk het personeel van de nabij gelegen Mytylschool ook parkeert op het parkeerterrein Hemmenlaan. Hoeveel geparkeerde auto's dit zijn, is niet bekend. Indien het personeel van de Mytylschool parkeert op haar eigen parkeerplekken, ontstaat extra ruimte voor het personeel van de campus.

5.1.21

Aandachtspunten parkeerberekeningen

Bij bovenstaande berekeningen moeten een aantal aandachtspunten worden benoemd:

- De tellingen van de bestaande situatie zijn op verschillende momenten uitgevoerd. Om de bestaande parkeersituatie goed in beeld te brengen, moet nog een actueel en onafhankelijk parkeeronderzoek uitgevoerd worden.
- Mogelijk parkeert in de huidige situatie ook personeel van de Mytyschool bij het Maartenscollege; de werkelijke huidige parkeerbehoefte ligt daardoor mogelijk lager en er is daarmee mogelijk meer restcapaciteit voor de uitbreiding beschikbaar (een actueel parkeeronderzoek moet dit inzichtelijk maken).
- Het aandeel kinderen in de auto (34%) moet nog nader onderbouwd worden of dit daadwerkelijk het aandeel kinderen in de auto is.

6. Voorwaarden en strategie

Vanuit de verkeersanalyse blijkt verandering nodig om een integrale verplaatsing van de GSV naar het plangebied campus Esserberg aan de Hemmenlaan mogelijk te maken. De generatie van het autoverkeer van de scholen moet worden verminderd en gespreid. Daarnaast zijn er ook een aantal infrastructurele ingrepen noodzakelijk voor een veilig en goed toegankelijk schoolgebied. In dit hoofdstuk worden de voorwaarden en risico's voor een verplaatsing verder toegelicht.

Strategie

In het vorige hoofdstuk zijn verschillende knoppen genoemd waaraan gedraaid kan worden om de integrale verplaatsing haalbaar te maken. Met een mix van verschillende maatregelen en afspraken is de integrale verplaatsing van scholen realistisch, zonder dan de leefbaarheid en verkeersveiligheid van de omgeving te veel onder druk komt te staan. De strategie die hiervoor voorgesteld wordt:

1. Inzetten parkeerterrein Esserberg voor halen en brengen

Het parkeerterrein van het sportpark Esserberg wordt ingezet voor alle haal- en breng autobewegingen van leerlingen van de scholen. Dit geldt voor zowel de GSV als de leerlingen van het Maartenscollege en ISG. Van de scholen wordt verwacht dat zij zich inzetten om ouders hierover te informeren. Tevens wordt duidelijk gecommuniceerd dat haal- en brengverkeer niet mag verlopen via het parkeerterrein aan de zijde Hemmenlaan.

2. Verspreiding van autobewegingen over de tijd.

Met een verspreiding van autobewegingen over de tijd kan met dezelfde infrastructuur meer verkeer worden afgewikkeld. Er komt een differentiatie in de start- en eindtijden van de scholen. Met een tijdvak van 30 minuten tussen de start van de verschillende afdelingen. Op deze manier worden de autobewegingen verdeeld over de tijd. De piek in het aantal autobewegingen tegelijkertijd is daarmee veel lager.

Per tijdsblok is er ruimte voor ca. 150 motorvoertuigen (150 verkeersbewegingen in en 150 verkeersbewegingen uit parkeerterrein Esserberg). Dit aantal motorvoertuigen voldoet indien wordt uitgegaan van 900 leerlingen die 50-50% verdeeld worden over de tijdsblokken. Indien het percentage auto-kinderen lager blijkt te zijn dan het gehanteerde percentage (34%), dan is een andere verdeling mogelijk. Hierbij moet opgemerkt worden dat de 150 motorvoertuigen per half uur maximaal is. Bij de tijdsblokken van het onderwijs is de maximale eindtijd van het GSV 15:15 uur i.v.m. start programma Esserberg.

Een voorbeeld hiervan kan zijn:

- 8.10 uur starttijd GSV 1
- 8.40 uur starttijd GSV 2
- 9.10 uur starttijd eerste uur MCH/ISG

3. Vermindering in aandeel autoverkeer

Het aandeel autogebruik voor de scholen moet zoveel mogelijk worden gereduceerd. Met name het percentage kinderen van

de GSV wat op dit moment met de auto wordt gebracht zorgt voor een hoog aantal verkeersbewegingen. 5.1.2i

5.1.2i

5.1.2i

Dan ontstaat er een zo veilig en comfortabel mogelijke schoolomgeving. Een nog grotere reductie vergroot de verkeersveiligheid in de omgeving nog verder.

De scholen maken in samenwerking met een extern adviesbureau een mobiliteitsplan om te laten zien hoe ze met deze punten om gaan.

4. Inzetten parkeerterrein Hemmenlaan personeel

Het huidig parkeerterrein van de MCH locatie aan de Hemmenlaan wordt ingezet voor het parkeren van het personeel. Er wordt geen gebruik van dit terrein gemaakt voor het halen en brengen van de leerlingen van de scholen.

5. Aanpassingen infrastructuur ter ondersteuning

Veilige en goed toegankelijke infrastructuur rondom het schoolgebied zijn een voorwaarde voor de haalbaarheid van de integrale verplaatsing. Om tot een veilige schoolomgeving te komen dienen een aantal investeringen te worden meegenomen. Zie hoofdstuk 7 voor een overzicht van deze aanpassingen.

Voorwaarden & risico's

Uitgaande van voorgenoemde strategie wordt een verplaatsing van de GSV verkeerskundig verantwoord geacht. Voorwaarde is wel dat de punten uit deze strategie worden waargemaakt.

Het realiseren van nieuwe infrastructuur is een concrete stap met regie vanuit de gemeente. Voor deze aanpassingen kan de investering worden berekend en worden uitgevoerd om aan de strategie te voldoen.

In de eerste vier stappen uit het strategisch plan is een grote rol en verantwoordelijkheid weggelegd voor de scholen. Bijvoorbeeld in communicatie en het doorvoeren van de gestelde lestijden. Voor het borgen van deze aspecten moeten de scholen een mobiliteitsplan aan kunnen leveren. Dit mobiliteitsplan is onderdeel van de vergunningverlening.

Samenvatting Voorwaarden en strategie:

- Inzetten parkeerterrein Esserberg voor halen en brengen
- Verspreiding van autobewegingen over de tijd.
- Vermindering in aandeel autoverkeer
- Inzetten parkeerterrein Hemmenlaan personeel
- Aanpassingen infrastructuur ter ondersteuning

7. Aanpassingen omgeving en uit te voeren onderzoeken

Om de ontwikkeling van de schoolcampus in Haren in goede banen te leiden, zijn een aantal infrastructurele aanpassingen in de omgeving noodzakelijk. Deze infrastructurele aanpassingen staan hieronder benoemd. De aanpassingen moeten in een later stadium nader worden uitgewerkt. In dit hoofdstuk staan tevens een aantal onderzoeken benoemd die nog uitgevoerd moeten worden.

7.1 Infrastructurele aanpassingen

Parkeerterrein Esserberg / aansluiting Rijksweg

- Opstelruimte voor links afslaand verkeer;
- Verduidelijken entree parkeerterrein vanaf Rijksweg;
- Verbeteren oversteekbeweging voor fietsers;
- Verbeteren / aantrekkelijker maken looproute van het parkeerterrein naar de campuslocatie.

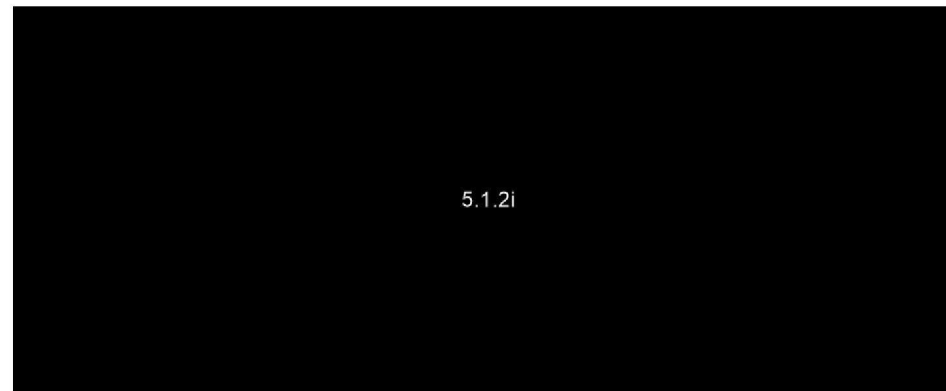
Visualisering mogelijke maatregelen:



Parkeerterrein Hemmenlaan

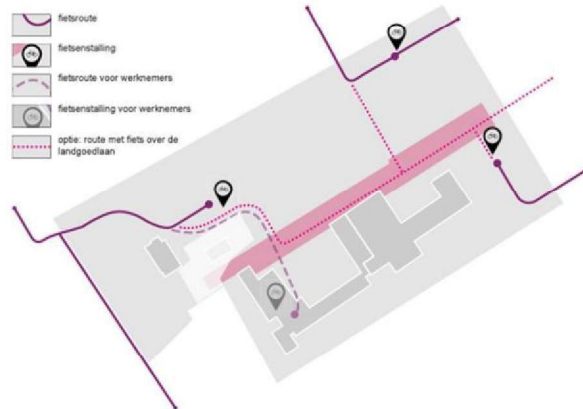
- Ontvlechten van de fietsroute naar de fietsstalling en de autoroute naar het parkeerterrein;
- Optimalisering routing en indeling;

Visualisering mogelijke maatregelen:



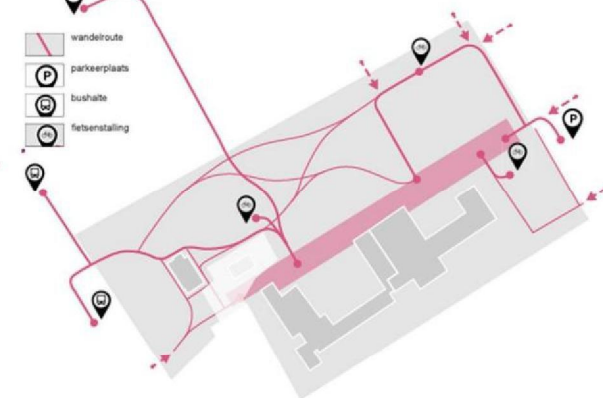
FIETSER

- fietsroute
- fietsstalling
- fietsroute voor werknemers
- fietsstalling voor werknemers
- opb: route met fiets over de landgoedlaan



VOETGANGER

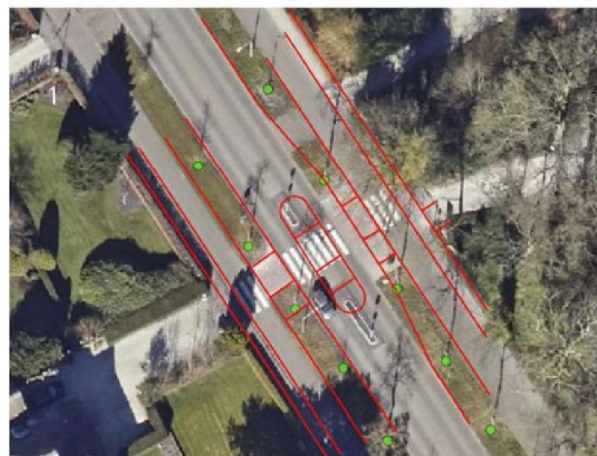
- wandelroute
- parkeerplaats
- bushalte
- fietsstalling



Oversteek Rijksstraatweg

- Middengeleider verbreden naar ca. 3 meter zodat fietsers veilig en comfortabel op kunnen stellen;
- Gescheiden plek voor overstekende fietsers en voetgangers
- Ca. 2 meter opstelruimte tussen rijbaan en fietspad zodat fietsers hier veilig op kunnen stellen.
- Attentiewaarde van de school verhogen, om de snelheid van het passerende verkeer te remmen, door bijvoorbeeld:
 - (Visuele) versmalling door begroeiing in de bermen
 - Julie palen
 - Verhoogd plateau, gekleurd asfalt, markering e.d.

Visualisering mogelijke maatregelen:



Verbeteren verkeersveiligheid fietsroutes naar campus

- Dilgtweg-Rijksstraatweg
 - Herinrichting Dilgtweg zorgt voor veiligere inrichting;
 - Onderzoeken hoe de oversteek van de Rijksstraatweg voor voetgangers en fietsers verbeterd kan worden en hoe dit meegenomen kan worden in de herinrichting Dilgtweg (koppelkansen onderzoeken);
- Veldijklaan-Rijksstraatweg
 - Bekijken hoe de oversteek van de Rijksstraatweg voor voetgangers en fietsers verbeterd kan worden;
 - Aandachtspunt: dit is nog niet een concreet project;

7.2 Nader uit te voeren onderzoeken

Onderstaande onderzoeken moeten nog worden uitgevoerd:

- Uitvoeren van (actuele) parkeertellingen op parkeerterreinen sportpark Esserberg en Hemmenlaan om het huidige gebruik en de restcapaciteit te bepalen. Hiermee kan onderbouwd worden of er voldoende restcapaciteit beschikbaar is voor de uitbreiding van de campus;
- Nader onderzoeken wat het percentage kinderen dat in de auto naar school (GSV) gaat;
- Uitwerken bovenstaande infrastructurele aanpassingen;
- De scholen maken in samenwerking met een extern adviesbureau een mobiliteitsplan om te laten zien hoe ze met het verminderen van verkeer om gaan.

8. Risico's ontwikkeling

Hieronder staan een aantal risico's benoemd met daarbij een aantal mogelijke maatregelen om de risico's tegen te gaan.

Risico 1: Autogebruik valt hoger uit dan beoogd

De aanname dat het autoaandeel (34%) gelijk blijft of verder afneemt [redacted] 5.1.2i is een risico in de planologische procedure. De verhuizing van de GSV uit het belangrijkste herkomstgebied van de leerlingen (Groningen Zuid) is contraproductief voor het terugdringen van autogebruik [redacted] 5.1.2i

[redacted] 5.1.2i

Ook bestaat er reële kans op juist een toename in autogebruik en daarmee toenemende parkeerbehoefte (waar wellicht geen ruimte voor is) op de parkeerfaciliteiten aan de Hemmenlaan en sportpark Esserberg of een toenemende parkeerdruk in de directe omgeving.

Risico 1: Mogelijk maatregelen – Autogebruik valt hoger uit dan beoogd

- Mobiliteitsplan om het autogebruik tijdens halen en brengen te beperken (randvoorwaarde)
- Vanuit de school stimuleren om lopend of fietsend naar school te komen als je binnen bijvoorbeeld 2 kilometer van de school (minimaal de helft van de kinderen (GSV) woont binnen fietsafstand van de school)
- Vermindering in het aantal leerlingen op de schoollocatie
- Oplossingsrichtingen onderzoeken scenario waarin het parkeerterrein Esserberg aansluit op een grotere behoefte. Het dimensioneren van het kruispunt Rijksstraatweg – Sportpark Esserberg op een hoger aandeel autogebruik.

Risico 2: Knelpunt halen en brengen op verschillende locaties

Het halen en brengen van de kinderen vindt plaats op sportpark Esserberg. Risico bestaat dat ouders ook via het parkeerterrein aan de Hemmenlaan kinderen gaan brengen. Het halen en brengen beperkt de parkeer capaciteit voor het personeel en kan zo leiden tot hogere intensiteiten op de Hemmenlaan.

Risico 2: Mogelijke maatregelen- Knelpunt halen en brengen op verschillende locaties

- Haal- en brengverkeer uitsluitend op parkeerterrein Esserberg (fysiek afsluiten parkeerterrein Hemmenlaan met slagboom/poller – alleen toegang voor personeel/bezoek). Inclusief begin- en eindtijden / haal- en brengtijden als randvoorwaarde voor de ontwikkeling

Risico 3: Beperkte parkeer capaciteit voor medewerkers

Het parkeeraanbod op het landgoed is te beperkt in verhouding tot het gebruik (risico Afvloeiing naar de wijk of Stadion Esserberg). Het effect is afvloeiing van auto's van werknemers. Deze worden tijdens werkuren mogelijk geparkeerd in de omliggende wijk. Dit zorgt mogelijk voor overlast in de omliggende wijk. Een andere mogelijkheid is dat werknemers uitwijken naar Stadion Esserberg, waardoor de benodigde capaciteit voor het halen en brengen wordt ingeperkt. Met een te beperkte parkeer capaciteit moet er aanvullende onderbouwing komen om deze door de plantoetsing goed te laten keuren.

Risico 3: Mogelijke maatregelen– Beperkte parkeer capaciteit voor medewerkers

- Mobiliteitsplan om het autogebruik van het personeel te beperken (randvoorwaarde)
- Vermindering in het aantal leerlingen/docenten op de schoollocatie
- Afwijken van eigen beleid op basis van andere belangen.
- 5.1.2i
- Eventueel uitbreiden parkeer capaciteit in de directe omgeving.

Risico 4: Incidentele pieken

Incidentele pieken in de avonden bij de verschillende scholen (zoals bijvoorbeeld informatieavond). Tijdens de incidentele pieken (in de avonden of weekend) kan geen beroep worden gedaan op het parkeerterrein Esserberg in verband met de sportactiviteiten.

Risico 4: Mogelijke maatregelen – Incidentele pieken

- Afspraken tussen de scholen om de incidentele pieken te spreiden. Mogelijk ook interne spreiding binnen de verschillende scholen
- Nader onderzoek inzet huidige parkeerfaciliteiten op loopafstand tijdens incidentele piekmomenten
- Nader in beeld brengen welke pieken worden verwacht. Tijdens incidentele pieken mogelijk sprake van minder personeel (geen MCH of GSV i.v.m. eerst punt) en dus meer ruimte voor bezoekers.
- Ophalen ervaringen MCH en GSV