

Mobiliteitsplan Campus Esserberg

Concept



Inhoud

Mobiliteitsplan Campus Esserberg	1
Inhoud	2
1 Inleiding	3
1.1 Aanleiding	3
1.2 Scope en projectgebied	4
1.3 Beleidskader	5
1.4 Mobiliteitsopgave	7
1.5 Kernboodschap	7
1.6 Leeswijzer	7
2 Huidige situatie	8
2.1 Huidig programma	8
2.2 Snelheidsregimes, -metingen en verkeersintensiteiten	9
2.3 Deelgebied Hemmenlaan - Dilgtweg	11
2.4 Deelgebied Helperzoom - Esserhaag – Kerklaan/Kloostersingel	15
2.5 Deelgebied Verlengde Hereweg - Rijksstraatweg	22
2.6 Profiel Scholen	27
2.7 Parkeren	32
3 Toekomstige situatie	33
3.1 Beoogde uitbreiding	33
3.2 Verkeersgeneratie	33
3.3 Toekomstige verkeersstromen	34
3.4 Parkeren	35
4 Maatregelen en oplossingsrichtingen	38
4.1 Optimaliseren infrastructuur voor langzaam verkeer	39
4.2 Spreiden parkeerbewegingen	40
4.3 Spreiding start- en eindtijden	41
4.4 Gedragsverandering en gedragsinterventies	43
4.5 Monitoring en evaluatie	45
Bijlage 1: Advies Mobiliteit & Gedrag &Morgen	46
Bijlage 2: Verkeersgeneratie Campusontwikkeling	47
Bijlage 3: Modelsimulatie Rijksstraatweg-Esserberg	48
Bijlage 4: Analyse fietsoversteek Rijksstraatweg	49

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Groningen is van plan om op de huidige locatie van het Maartenscollege in Haren een nieuwe onderwijscampus voor kinderen van 0 tot 18 jaar te realiseren: Campus Esserberg. Het primair onderwijs van de Groningse Schoolvereniging (GSV), het voortgezet onderwijs van het Maartens College (MCH) en de International School Groningen (ISG), evenals kinderopvangorganisatie SKSG (Pre-school, KDV en BSO), krijgen daarmee gezamenlijk de beschikking over een vernieuwd en toekomstbestendig complex. Ook is er naast onderwijs ruimte voor sport: naast de bestaande gymzalen komt er extra ruimte voor bewegingsonderwijs.

Met de ontwikkeling ontstaat meer ruimte voor zowel tweetalig als internationaal primair onderwijs. De GSV is momenteel verspreid over drie locaties in de gemeente Groningen: Tweetalig Primair Onderwijs (TPO) aan de Sweelincklaan, Hoogbegaafdenonderwijs aan de Hora Siccamasingel, en Engelstalig onderwijs International Primary School (IPS) reeds gevestigd aan de Rijksstraatweg: de locatie van de beoogde campus.

Door de daling van het leerlingaantal bij MCH en ISG is daar overcapaciteit ontstaan, terwijl de GSV op de huidige locatie(s) juist ruimte tekortkomt. Omdat de gemeente in Groningen behoefte heeft aan extra onderwijshuisvesting, vormt de locatie in Haren een oplossing.

Het grootste deel van de GSV is momenteel gevestigd aan de Sweelincklaan, in de woonwijk Coendersborg in Groningen-Zuid. Naast de GSV bevinden zich in de directe omgeving van de Sweelincklaan meerdere scholen. De Joseph Haydn school telt circa 700 leerlingen en heeft haar hoofdlocatie aan de Haydnlaan, direct om de hoek van de Sweelincklaan. Daarnaast beschikt de school over enkele aanvullende locaties in de wijk, waaronder één aan de Sweelincklaan naast de GSV.

Tijdens de schoolspitsen leidt de aanwezigheid van de verschillende scholen tot haal- en brengverkeer in de wijk. De GSV heeft op de huidige locatie beperkte parkeerruimte, waardoor personeel, bezoekers en ouders gebruikmaken van de beschikbare plaatsen in de straat en de buurt (zoals de K+R-zone aan de Beethovenstraat). De beoogde locatie aan de Rijksstraatweg biedt meer ruimte voor de huisvesting van de GSV en maakt het mogelijk om de drie afdelingen op één plek samen te brengen. Daarnaast is ruimte om de verkeersstromen rond het halen en brengen op een veilige en efficiënte manier te organiseren.

Eind 2021 heeft de gemeenteraad de koers voor het onderwijs in Groningen-Zuid vastgesteld, waarmee het startsein is gegeven voor de verdere uitwerking van Campus Esserberg. Aan deze ontwikkeling ligt het mobiliteitsplan ten grondslag, waarin de maatregelen zijn opgenomen die nodig zijn om een integrale verhuizing verkeerskundig mogelijk te maken. Het plan richt zich op een verkeersveilige en goed bereikbare schoolomgeving, met expliciete aandacht voor de leefbaarheid in de wijk Haren-Noord. Hierin hebben zowel de gemeente als de scholen een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

1.2 Scope en projectgebied

12-03-2026

De locatie van Campus Esserberg bevindt zich tussen de Rijksstraatweg en de Hemmenlaan (zie figuur 1). De huidige hoofdentree bevindt zich aan de Hemmenlaan. Vanaf het parkeerterrein Esserberg is een wandelroute naar de Campus.



Figuur 1: Ligging van Campus Esserberg op het schaalniveau Groningen–Haren



Figuur 2: Ligging Campus Esserberg te Haren Noord

1.3 Beleidskader

1.3.1 Mobiliteitsvisie 'Groningen Goed op Weg' / Uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad

De Groningse mobiliteitsvisie geeft richting aan het inrichten van veilige, gezonde en toekomstbestendige schoolomgevingen. Het stimuleren van gezonde mobiliteit staat daarin centraal: lopen en fietsen krijgen nadrukkelijk de ruimte, met als doel dat het overgrote deel van de leerlingen zelfstandig lopend of op de fiets naar school gaat.

Om dit te ondersteunen, wil de gemeente de aanwezigheid van gemotoriseerd verkeer rondom scholen beperken en het halen- en brengen per auto terugdringen. Het realiseren van nieuwe K+R-voorzieningen gebeurt bijvoorbeeld slechts zeer terughoudend.

Tegelijkertijd wordt (op gemeentelijk niveau) ingezet op het verbeteren van de loop- en fietsroutes (waar nodig) van en naar school, zodat deze veilig, logisch en aantrekkelijk worden voor zowel kinderen als ouders.

In de directe schoolomgeving en op de routes naar de Campus zijn verschillende wegen gelegen waarvan de gemeente het snelheidsregime wil verlagen (van 50 km/u naar 30 km/u) en waarvoor een passende inrichting of aanvullende maatregelen worden voorzien. Dit betreft de volgende wegen^{1 2}:

- Dilgtweg³ (Planning medio april 2026 start uitvoering en gereed in de zomer 2026)
- Helperzoom Noord (Herinrichting Helperzoom Noord tot fietsstraat Helper Brink – Waterloolaan, deels gereed/deels volgt)
- Vestdijklaan (ntb, na 2026)
- Savornin Lohmanlaan⁴, Herinrichting tot 30km/u (Start januari 2026)
- Van Iddekingeweg/Vondellaan (ntb, na 2026)

Voor de Goeman Borgesiuslaan wordt nog nader onderzocht of de snelheid kan worden teruggebracht of dat op andere wijze (bijvoorbeeld met aanvullende voorzieningen voor de fiets) de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid kan worden verbeterd.

1.3.2 Fietsstrategie 2025-2035

In 2025 is de Groningse Fietsstrategie 2025-2035 vastgesteld. Hierin is aan vijf thema's invulling gegeven om het fietsen in de gemeente Groningen toekomstbestendig te houden. Het gaat om de volgende thema's met daarbij een korte toelichting:

1. De fiets eerst

Groningen geeft nog nadrukkelijker voorrang aan de fiets door te blijven investeren in een fijnmazig, direct en comfortabel fietsnetwerk, inclusief nieuwe routes naar groeiende wijken en dorpen.

2. Veilig op de fiets

De strategie bevat maatregelen om fietsen veiliger en prettiger te maken, onder andere door het zoveel mogelijk spreiden van fietsstromen over het netwerk, het aantrekkelijker inrichten van wegen die van 50 naar 30km/u gaan, autoluw

¹ <https://gemeente.groningen.nl/file/mobiliteitsvisie-groningen-goed-op-weg>

² <https://gemeente.groningen.nl/file/uitvoeringsprogramma-doorwaadbare-stad>

³ <https://gemeente.groningen.nl/herinrichting-dilgtweg>

⁴ <https://gemeente.groningen.nl/herinrichting-de-savornin-lohmanlaan>

maken van schoolomgevingen, veiliger maken van schoolroutes en gedragsafspraken met ouders van scholieren

3. Stallen van de fiets

Er komt meer focus op voldoende, kwalitatief goede en gebruiksvriendelijke fietsparkeerplekken, zowel in de binnenstad als in de wijken.

4. Groningen fietsstad

De gemeente wil de positie als dé fietsstad versterken door goed fietsgedrag te stimuleren, campagnes in te zetten en het fietsen aantrekkelijk te houden.

5. Fietsrecreatie

De strategie benut kansen voor recreatief fietsen, bijvoorbeeld door aantrekkelijke routes te verbeteren en voorzieningen voor recreanten te versterken.

De beide routes rondom de campus: Kerklaan en Rijksstraatweg zijn in de strategie opgenomen als het hoofdfietsnetwerk. De Kerklaan heeft daarnaast ook de functie van Doorfietsroute tussen Groningen en Zuidlaren.

1.3.3 Beleidsregels Parkeernormen 2024

Op het moment van schrijven zijn de Beleidsregels Parkeernormen 2024 van kracht (*geldig vanaf 23-12-2025 tot heden*). De beleidsregels schrijven parkeernormen voor zowel auto- als fietsparkeren voor. Hier wordt nader op ingegaan in hoofdstuk 4.

Doorgaans is het uitgangspunt is dat deze parkeerbehoefte in principe volledig op eigen terrein wordt opgelost, binnen het gehele grondgebied of plangebied van het bouwinitiatief. Binnen de gebiedsindeling valt de campus onder "*zone B, zonder betaald parkeren*". Voor de functies *kinderdagverblijf* en *basisschool* is de parkeernorm nadrukkelijk niet bedoeld voor het haal- en brengverkeer, maar slechts voor personeel. Voor het haal- en brengverkeer kan gebruik worden gemaakt van de formule onder Artikel 17, maar kan ook desgewenst maatwerk worden toegepast. Hier wordt nader op ingegaan in hoofdstuk 4.

1.4 Mobiliteitsopgave

Met de campusontwikkeling wordt de verhuizing van circa 800 leerlingen in het primair onderwijs en ongeveer 100 kindplaatsen van SKSG (Pre-School, KDV en BSO) mogelijk gemaakt. Voor het realiseren van deze ontwikkeling zijn verschillende maatregelen noodzakelijk. In samenwerking met de gemeente Groningen en de betrokken scholen (GSV en MCH/ISG) zijn daarbij de volgende uitgangspunten opgesteld:

- Het realiseren van een integrale campus waar onderwijs, opvang en beweging samenkomen voor GSV, MCH/ISG en KDV/BSO.
- Een kindgerichte campus en schoolomgeving die goed, veilig en toegankelijk is voor alle verkeersdeelnemers en gebruikers: leerlingen, ouders, personeel en bezoekers.
- Een campus die optimaal en veilig bereikbaar is per fiets en te voet, met de mogelijkheid om de locatie per auto te bereiken wanneer dat nodig is.
- Prioriteit voor verkeersveiligheid rondom de campus, met bijzondere aandacht voor jonge en kwetsbare verkeersdeelnemers.
- Een verkeersstructuur die piekmomenten, zoals de schoolspits, veilig en beheersbaar maakt en houdt.
- Een campus die aansluit bij het beleid van de gemeente Groningen om lopen en fietsen te stimuleren en autoverkeer bij scholen te ontmoedigen.

1.5 Kernboodschap

Een goed bereikbare campus en een verkeersveilige schoolomgeving zijn op de locatie Campus Esserberg haalbaar, mits de juiste randvoorwaarden en aanvullende maatregelen worden getroffen. Dat het tijdens de pieken druk kan zijn, is inherent aan een grote school met veel leerlingen op één locatie. Het wordt druk, maar met een omvangrijk pakket aan harde en zachte maatregelen blijft de situatie naar verwachting goed beheersbaar.

1.6 Leeswijzer

Deze leeswijzer geeft kort toelichting op de opbouw van dit document. In **hoofdstuk 2** wordt de huidige situatie en de context van de omgeving van de Campus Esserberg beschreven. **Hoofdstuk 3** gaat vervolgens in op het toekomstige programma en de bijbehorende verkeersstromen. In **hoofdstuk 4** worden, voortbouwend op de analyse uit hoofdstuk 2 en 3, de geadviseerde maatregelen en oplossingsrichtingen toegelicht.

2 Huidige situatie

In dit hoofdstuk is de huidige situatie beschreven: zowel de bestaande omgeving rond de campus als de wijze waarop deze functioneert, met haar huidige functies zoals de GSV (afdeling IPS), de MCH/ISG, SKSG en de twee gymzalen. Daarnaast wordt ingegaan op de relevante kenmerken en het profiel van de GSV (inclusief de afdelingen TPO en HB), omdat deze school het zwaartepunt van de toekomstige ontwikkeling vormt. Dit is gedaan om een goed beeld te krijgen van de toekomstige situatie rond Campus Esserberg bij een integrale verhuizing.

2.1 Huidig programma

In onderstaande tabel is het bestaande programma op de Campus Esserberg bij benadering weergegeven:

Onderdeel	Afdeling	Leerlingen	Personeel / FTE	Lokalen
MCH		945 leerlingen	80 medewerkers	-
ISG		200 leerlingen	20 medewerkers	-
GSV	IPS	113 leerlingen	16 medewerkers	-
SKSG	Pre school	15 kindplaatsen	-	-
	BSO	24 kindplaatsen	-	-
Gymzalen			-	2 gymzalen

Voor het voortgezet onderwijs (MCH/ISG) geldt dat de afgelopen jaren (sinds 2005) het aantal leerlingen gestaag is afgenomen, in 2013 was er nog sprake van circa 1.650 leerlingen, in 2025 is dit voor MCH/ISG circa 1.145. Tussen het 2013 en 2025 heeft hier een daling van circa 500 leerlingen plaatsgevonden.

De verwachting is dat het leerlingaantal van MCH en de ISG de komende jaren een stabiele lijn zal volgen⁵. Voor de MCH en de ISG ligt het uitgangspunt voor het Programma van Eisen gezamenlijk op een totaal van 1.145 leerlingen.

De GSV is sinds 2020 met de afdeling IPS volledig gevestigd op de Campus Esserberg, momenteel in een tijdelijk gebouw.

De gymzalen worden overdag gebruikt door de scholen en 's avonds bijvoorbeeld door sportverenigingen via Sport050. De huidige start- en eindtijden zijn als volgt:

- MCH/ISG: 8:30 – 16:30
- GSV: 8:30 (8:15 deuren open) – 14:30/15:00 (12:30 op woensdag)
- SKSG Pre School: 7:30 – 13:00
- SKSG BSO: 15:00 – 18:00

Het haal- en brengmoment van de SKSG Pre School vindt doorgaans vroeg plaats en overlapt niet met de overige haal- en brengmomenten.

⁵ Leerling prognose BRIN

2.2 Snelheidsregimes, -metingen en verkeersintensiteiten

In figuur 3 is een overzicht weergegeven van de huidige snelheidsregimes (d.d. maart 2026). Daarnaast zijn tussen 2022 en 2025 zijn diverse tellingen uitgevoerd rondom de Campus. De telgegevens van de relevante telpunten zijn weergegeven in figuur 4. In figuur 5 zijn snelheidsgegevens weergegeven vanuit dezelfde telpunten.



Figuur 3: Huidig snelheidsregime van de wegen rondom Campus Esserberg



Figuur 4: Verkeersintensiteit op een gemiddelde werkdag (metingen Hemmenlaan/Dilgtplein uit 2022; overige metingen uit 2025)



Figuur 5: Gemeten gemiddelde en V85-snelheden op diverse locaties (V85: snelheid die door 85% van het verkeer niet wordt overschreden; metingen Hemmenlaan/Dilgtplein uit 2022, overige metingen uit 2025)

2.3 Deelgebied Hemmenlaan - Dilgtweg

2.3.1 Verkeersstromen

De Hemmenlaan vormt in de huidige situatie de hoofdentree: het meeste verkeer komt via de Hemmenlaan en de Kloostersingel. Het autoverkeer komt via de Hemmenlaan-Dilgtweg en het fietsverkeer spreidt zich over zowel de Hemmenlaan als de Kloostersingel.

Aan de Hemmenlaan bevinden zich parkeerplaatsen voor personeel, een K+R-zone en parkeervakken die door ouders worden gebruikt tijdens de haal- en brengmomenten. Met name in de ochtendspits is sprake van een mix van verkeer dat de Campus oprijdt en in dezelfde periode weer verlaat. Dit is momenteel de plek waar nu vrijwel alles samenkomt: personeel, haal- en brengverkeer, fietsers en voetgangers.

Modaliteit	Etmaalintensiteit gemiddelde werkdag	Drukste uur (8:00-9:00) totaal	Ri Noord	Ri Zuid
Fietsers	ca. 750	190	175	15
Motorvoertuigen	ca. 950	240	180	60

Tabel 1: Verkeersintensiteiten Hemmenlaan, meting december 2022

Modaliteit	Etmaalintensiteit gemiddelde werkdag	Drukste uur (8:00-9:00) totaal	Ri West	Ri Oost
Fietsers	ca. 1.600	250	40	210
Motorvoertuigen	ca. 4.300	490	160	330

Tabel 2: Verkeersintensiteiten Dilgtweg, meting oktober 2025

Naar verwachting heeft een aanzienlijk deel van de motorvoertuigen verband met de campus, zowel van personeel als van het haal- en brengverkeer. Het fietsverkeer is op het zuidelijk deel van de Hemmenlaan niet dominant ten opzichte van het autoverkeer. Op het noordelijke deel, nabij de fietsoversteek bij de Kloostersingel, verdubbeld het aandeel fietsverkeer.

De Hemmenlaan sluit aan de zuidkant aan op de Dilgtweg, die in westelijke richting aansluit op de Rijksstraatweg en in oostelijke richting op de Kerklaan. Buslijn 51 rijdt via de Dilgtweg naar de Rijksstraatweg (en vice versa), waar de halte Hemmenlaan zich bevindt. Vanaf deze halte lopen scholieren via de Hemmenlaan richting de Campus. De halte is functioneel maar niet optimaal: optimalisatie wordt meegenomen in de herinrichting van de Dilgtweg.

2.3.2 Weginrichting

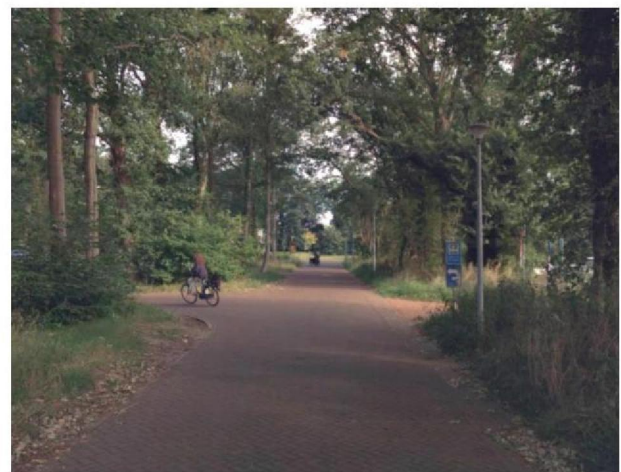
Op de Dilgtweg geldt een maximumsnelheid van 50 km/uur, maar de huidige inrichting sluit hier niet goed op aan. Zoals in paragraaf 1.3 benoemd is de gemeente voornemens de snelheid te verlagen naar 30 km/uur en de weg opnieuw in te richten om de verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit te verbeteren. De Hemmenlaan is in 2021, in overleg met omwonenden, al heringericht met snelheidsremmende plateau's, straatmeubilair en extra duiding om beter aan te sluiten bij een schoolzone.

De Hemmenlaan maakt deel uit van een 30-km/u-zone en is een doodlopende straat met helemaal aan het einde van de straat (voorbij de campus), nog 14 woningen. De Hemmenlaan heeft een profiel met gemengd verkeer, passend bij de verkeersaantallen en de ligging midden in de woonwijk. Tijdens de spits kan het druk ogen, maar niet ongewoon voor een schoolomgeving. Voor de Hemmenlaan geldt het volgende:

- De rijbaan is circa 4,7 meter breed en voorzien van grasbetontegels als uitwijkstrook.
- Bij de kruispunten met de Hemmenkamp en met het Dilgtplein/campus ligt een snelheidsremmend plateau. De kruispunten zijn gelijkwaardig.
- De kruispunten zijn extra geduid met kleurstelling en straatmeubilair (zoals Julie-paaltjes).
- De schoolzone is gemarkeerd met een 'school'-opdruk op het wegdek.
- Voor het vervoer naar het speciaal onderwijs aan het Dilgtplein is afgesproken (en via eenrichtingsverkeer geregeld) dat busjes via de Hemmenlaan inrijden en via het Dilgtplein uitrijden, zodat zij grotendeels met de fietsstroom meebewegen in plaats van ertegenin.



Figuur 6: Kruispunten op de Hemmenlaan (links Hemmenlaan – Hemmenkamp – Dilgtplein, rechts Hemmenlaan – Hemmenkamp)



Figuur 7: Aansluiting Hemmenlaan – Campus - Kloostersingel

2.3.3 Aanbevelingen CROW

Het Kennisplatform CROW doet landelijke aanbevelingen voor weginrichting. Gemeenten kunnen deze aanbevelingen toepassen met oog voor lokale omstandigheden. Voor een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur een wegbreedte van 4,8 tot 5,8 meter aan. In een eerder advies (ten behoeve van het bestemmingsplan Haren Noord Deelgebied 1) is aangegeven dat een bredere rijbaan gewenst is om uitwijkmogelijkheden te bieden, maar dat een te bredere weg ook een keerzijde heeft⁶. Een te brede rijbaan kan ertoe leiden dat automobilisten fietsers gaan inhalen, hogere snelheden ontstaan of twijfelsituaties optreden.

Er is destijds gekozen voor het toepassen van grasbetonstenen, aanvullend op de 4,7m wegbreedte: deze faciliteren uitsluitend het uitwijken van autoverkeer, zonder dat de rijbaan optisch volledig wordt verbreed. Door deze keuze blijft het profiel optisch smal, wat snelheid remmend werkt. Inclusief de grasbetonstenen is de totale wegbreedte toereikend, maar in de bocht bij de Hemmenkamp is wel bermschade geconstateerd, vermoedelijk veroorzaakt door uitwijkmanoeuvres wanneer verkeer elkaar vanuit tegengestelde richting passeert

CROW stelt dat 30-km/uur-wegen alleen effectief zijn als de inrichting de snelheid ook daadwerkelijk afdwingt. Dat gebeurt met o.a. plateaus, versmallingen en (optische) snelheidsremming. De inrichting sluit, behoudens enkele aandachtspunten, aan bij de gangbare aanbevelingen van CROW.

2.3.4 Observatie(s) en ongevallen

Er zijn meerdere observaties uitgevoerd rondom de campus en de aanvoerroutes, op representatieve momenten. De belangrijkste bevindingen op basis van de observatie(s) zijn hieronder puntsgewijs weergegeven:

- Typerend voor een schoolomgeving is dat er in de ochtendspits sprake is van piekdrukke, waarbij verschillende verkeersstromen samenkomen (voetgangers, fiets en auto).
- De Hemmenlaan is doodlopend (voor autoverkeer) en wordt daardoor vrijwel uitsluitend gebruikt door bestemmingsverkeer.
- Het schoolpersoneel arriveert eerder, waardoor zij zich minder mengen met de scholieren.
- Er is menging van haal- en brengverkeer met fietsverkeer, wat vraagt voor extra aandacht en alertheid van alle weggebruikers.
- Met name rondom de kruispunten Hemmenlaan–Dilgtplein–Hemmenkamp en Hemmenlaan–Kloostersingel, waar begroeiing het zicht beïnvloedt en fietsers uit verschillende richtingen naderen.
- Op het parkeerterrein Hemmenlaan fietsen scholieren richting MCH/ISG tussen het parkeerverkeer door, wat vanuit veiligheidsoogpunt niet ideaal is.
- Fietsers vanaf de GSV (IPS) rijden langs het parkeerterrein en buiten het parkeerterrein om.
- Haal- en brengverkeer vindt in dezelfde tijdsperiode plaats, wat leidt tot een hogere belasting van de route (heen en terug in korte tijd).
- Fietsers vanaf de Kloostersingel letten niet altijd op het autoverkeer dat vanaf de Hemmenlaan richting de campus rijdt, automobilisten moeten soms op de rem.

⁶ Verkeer Haren Noord Deelgebied 1, Verkeersonderzoek 2018 Sweco

- Tijdens de ochtendspits is er iemand van facilitair aanwezig om het haal- en brengverkeer naar de juiste plekken te verwijzen (personeelsparkeren versus halen en brengen).
- Vanuit het MCH/ISG zijn tijdens het eerste uur tussen de 30 - 40 auto's geobserveerd die kinderen komen brengen.
- De V85 op de Hemmenlaan ligt op 34 km/u en de gemiddelde snelheid ligt op 28 km/u. Dit snelheidsbeeld past bij het snelheidsregime.
- Veel scholieren van het MCH/ISG fietsen over de Dilgtweg, deze weg heeft een erg breed profiel en de snelheid past niet bij de inrichting.

Tussen 2020 en februari 2026 hebben zich op de Hemmenlaan en de Dilgtweg drie geregistreerde ongevallen voorgedaan⁷: één op het kruispunt Hemmenlaan – Hemmenkamp en twee op de Dilgtweg. Een geregistreerd ongeval is simpel gezegd een verkeersongeval dat officieel is vastgelegd door de politie of weginspecteurs en daarna in een landelijke database terechtkomt. Op basis van deze incidenten is geen directe relatie te leggen met de weginrichting. In twee van de drie gevallen betrof het een aanrijding tussen een (brom)fietsers en een personenauto tijdens de ochtendspits.

2.3.5 Bevindingen

Uit de observaties, de ongevallenanalyse en de CROW aanbevelingen blijkt dat de Hemmenlaan goed is ingericht, maar dat er een aantal aandachtspunten zijn die kunnen worden verbeterd. De Dilgtweg is niet optimaal ingericht, maar wordt reeds aangepakt en heringericht. De bevindingen zijn hieronder kort weergegeven:

- De bosschage bij de doorsteek Hemmenlaan - Kloostersingel vraagt om regelmatig onderhoud om het zicht te verbeteren.
- Voor fietsverkeer is een eigen route (niet over het parkeerterrein) aan te bevelen.
- Spreiding van personeel en haal- en brengverkeer over meerdere locaties (Parkeerterrein Esserberg) kan bijdragen aan een rustiger wegbeeld in de wijk en de kans op bermschade verminderen, doordat er minder ontmoetingen tussen auto's in tegengestelde rijrichting plaatsvinden

⁷ ViaStat verkeersongevallen januari 2020 - februari 2026.

2.4 Deelgebied Helperzoom - Esserhaag – Kerklaan/Kloostersingel

2.4.1 Verkeersstromen

De route Helperzoom–Esserhaag–Kerklaan is een veelgebruikte en relatief drukke fietsverbinding, maar is tegelijkertijd goed ingericht. De Kerklaan maakt deel uit van het gemeentelijke hoofdfietsnetwerk en de Kerklaan vormt bovendien een onderdeel van de doorfietsroute Groningen–Zuidlaren⁸. Het is één van de drie belangrijke fietsroutes tussen Haren en Groningen (naast de Rijksweg en de doorfietsroute Groningen-Assen).

De route via Helperzoom–Esserhaag-Kerklaan/Kloostersingel is relatief autoluw. Er is beperkte uitwisseling tussen fietsers en autoverkeer, en de fietser heeft vrijwel overal voorrang. Hoewel de Kerklaan een drukke fietsroute is (zie Tabel 3), is het autoverkeer op de Kerklaan en de aangrenzende Esserweg beperkt. Het drukste moment op het fietspad Kerklaan doet zich voor tijdens de ochtendspits (8.00 - 9.00 uur), wanneer de stromen schoolgaande jongeren en forenzen samenkomen. Buiten dit piek uur is de concentratie duidelijk lager en gelijkmatiger verdeeld over de dag.

In de ochtendspits komt circa 70% van de fietsers vanuit Haren en ongeveer 30% vanuit Groningen. Scholieren die vanuit het oosten richting de Campus fietsen verdelen zich daarbij over de Kloostersingel en de Dilgtweg.

Modaliteit	Etmaalintensiteit gemiddelde werkdag	Drukste uur (8:00-9:00) totaal	Ri Noord	Ri Zuid
Fietsers	ca. 6.000	1.000	700	300
Motorvoertuigen	-	-	-	-

Tabel 3: Verkeersintensiteiten fietspad Kerklaan, meting oktober 2025

2.4.2 Weginrichting

Ten noorden en zuiden van de Esserhaag is sprake van een verplicht fietspad (bord G11), terwijl op de Esserhaag sprake is van een onverplicht fietspad (bord G13). Daardoor mogen brom- en snorfietsen de route formeel niet gebruiken, en door deze onderbreking is de route voor dit verkeer minder logisch als doorgaande verbinding. Voor autoverkeer geldt op de Kerklaan een maximumsnelheid van 50 km/uur tussen de Esserweg en de Dilgtweg; op de overige delen geldt een 30-km/uur-zone.

Ter plekke van de Helperzoom is sprake van een tweerichtingsfietspad van circa 4,0 meter breed. De oversteek op de Helperzoom (vanuit de wijk) zijn voorzien van verkeersdrempel/verhoging van het kruisvlak. De drukste oversteek bevindt zich nabij de Helperzoomtunnel. In 2021 is deze locatie opnieuw ingericht met een aangepast kruispuntontwerp.

Op de route Helperzoom – Esserhaag – Kerklaan zijn enkele ondergeschikte kruispunten. Het gaat hierbij om de lokale ontsluitingen van Bloemersmaborg, Kooiweg, Saaksumborg, Esserweg, Kloostersingel en Dilgtweg. De kruispunten met de fietspaden bieden voldoende zicht voor alle verkeersdeelnemers.

⁸ Fietsstrategie Gemeente Groningen 2025 - 2035

Ter plekke van het fietspad Esserhaag – Kerklaan is sprake van het volgende:

- De effectieve verhardingsbreedte bedraagt circa 4,8 meter (vrijliggend naast de rijbaan).
- Ten noorden van de Esserweg is de verharding overwegend 4,8 meter breed, met een minimum van 4,1 meter op het smalste punt.
- Ten zuiden van de Esserweg is de breedte gemiddeld eveneens circa 4,8 meter.
- Voetgangers en fietsers hebben een visueel gescheiden ruimte (eigen plek voor voetgangers).
- De verharding bestaat uit een rode strook van circa 3,5 meter en een grijze strook van circa 1,3 meter (ten noorden van de Esserweg op delen versmald tot circa 0,6 meter, ten gunste van de rode strook).
- Het fietspad is fysiek gescheiden van de rijbaan met een brede groene berm.
- De totale verharding is gelijkvloers en volledig overrijdbaar (uitwisseling is mogelijk).
- De haag langs de Esserhaag is relatief hoog, maar de bocht ten noorden van het buurtschap Saaksumborg is ruim opgezet om voldoende zicht te behouden.



Figuur 8: Fiets- en voetpad Kerklaan



Figuur 9: Fiets- en voetpad Esserhaag (links centraal in het wegprofiel, rechts in de bocht vanaf Saaksumborg)

In de nabijheid van de Campus is op deze route specifiek gekeken naar de volgende kruispunten en locaties:

12-03-2026

- Kruispunt Kerklaan – Esserhaag - Esserweg: Bij de herinrichting van de Doorfietsroute Groningen–Zuidlaren is het fietspad extra uitgebogen, zodat automobilisten ondanks de hoge haag goed zicht hebben op het fietsverkeer.
- Kruispunt Kerklaan - Kloostersingel: Het fietspad biedt goed zicht en er is voldoende opstelruimte voor autoverkeer tussen het fietspad en de rijbaan van de Kerklaan.



Figuur 10: Zicht vanuit de auto op fietspad Kerklaan (komend vanaf Kerklaan)



Figuur 11: Zicht vanuit de auto op fietspad Kerklaan (komend vanaf de Esserweg)

Ook is gekeken naar de Kloostersingel: Een rustige 30-km/u-straat met alleen lokaal verkeer; de aansluiting op de Hemmenlaan is veilig en volgens aanbevelingen van CROW vormgegeven. De Kloostersingel heeft een relatief smal wegprofiel, wat aansluit bij het karakter van een rustige woonstraat. De beperkte breedte nodigt uit tot gematigde rijsnelheden en draagt bij aan een veilige en overzichtelijke verkeerssituatie voor zowel automobilisten als fietsers. Hiermee past de inrichting bij de functie van de straat als lokaal verblijfsgebied. De bosschage bij de doorsteek Hemmenlaan vraagt wel om regelmatig onderhoud om het zicht goed te houden.



Figuur 12: Zicht op fietspad Kerklaan (vanaf de Kloostersingel)



Figuur 13: Kloostersingel (links richting het fietspad naar de Hemmenlaan, rechts centraal in het wegprofiel).

2.4.3 Aanbevelingen CROW

CROW geeft ook landelijke richtlijnen voor effectieve fietspadbreedtes, gebaseerd op de fietsintensiteiten tijdens het maatgevende uur. Gemeenten kunnen deze aanbevelingen toepassen met oog voor lokale omstandigheden. Het volgende is geconstateerd op basis van de aanbeveling:

- De geel gemarkeerde cel (breedte van 3,5m), wordt gehanteerd als een minimumbreedte voor hoofdfietsroutes. Het fietspad Kerklaan voldoet aan de minimumbreedte.
- Op basis van de aanbevelingen wordt op de Kerklaan een effectieve breedte van 3,80 meter aanbevolen (het aandeel snor- en bromfietsers is zeer beperkt en intensiteit van >900).
- De rode strook fietspad: circa 3,5 m breed, grijze strook (voetpadgedeelte): circa 1,3 m breed. De totale effectieve verhardingsbreedte is circa 4,8 m.
- De effectieve breedte is de daadwerkelijk bruikbare ruimte voor fietsers. In de praktijk is dit meer dan alleen de rode strook, omdat het lage aantal voetgangers ruimte biedt om de grijze strook veilig als uitwijkruimte te gebruiken.

Tweerichtingsfietspaden

Intensiteit maatgevend uur	Aandeel brom/snorfietsers		
	0%	4%	8%
< 75	230	260	270
75 - 150	270	270	350
150-250	270	360	360
250-350	270	360	360
350-500 *)	350	360	400
500-700	350	440	470
700-900	350	480	520
>900	380	520	>550

Figuur 14: Aanbevelingen voor effectieve fietspadbreedte Tweerichtingsfietspaden (CROW)

2.4.4 Observatie(s) en ongevallen

Er zijn meerdere observatiemomenten geweest rondom de campus en de routes daarnaar toe. De observatie(s) zijn uitgevoerd op representatieve schouwmomenten (waarbij de gemiddelde fietsintensiteit op de Kerklaan tijdens het drukste uur ongeveer 800 tot 900 fietsers bedroeg). De belangrijkste bevindingen zijn hieronder samengevat:

- Tot 8.00 uur is het rustig op het fietspad; tussen 8.00 en 8.30 uur neemt de drukte toe en daarna wordt het weer iets rustiger. De fietsstroom is niet constant: er ontstaan regelmatig hiaten waarin autoverkeer (vanuit Esserweg en Kloostersingel) kan oversteken.
- Doordat er voldoende hiaten in de stroom zitten, kan er comfortabel op het fietspad worden gefietst zonder dat men voortdurend in één aaneengesloten groep hoeft mee te rijden.
- Het voetpad/fietspad wordt in de ochtendspits niet tot nauwelijks door voetgangers gebruikt.
- Snor- en bromfietsen zijn verboden en zijn tijdens de observaties niet waargenomen. Fietsers houden rekening met elkaar, er zijn geen conflicten of bijna-ongevallen waargenomen.

- Een alternatieve fietsroute loopt via Esserlaan/Hondsruglaan naar de Kerklaan (hoewel veel minder dan via de Esserhaag).
- De Kloostersingel en Esserweg zijn zeer rustig in de ochtendspits, hier is weinig autoverkeer waargenomen.
- Fietsers lijken gemiddeld gezien geconcentreerd op het verkeer en de omgeving (bijvoorbeeld geen telefoongebruik waargenomen) en het overgrote deel voert voor- en achterlicht.
- Snelheidsverschillen beperken zich tot e-bikes versus reguliere fietsen en leveren geen zichtbare gevaarlijke situaties op.
- Tijdens drukke momenten gebruiken fietsers, indien nodig en zolang er geen voetgangers zijn, de volledige verhardingsbreedte. Wanneer er wel voetgangers zijn, houden fietsers rekening met hen. De rode en grijze delen zijn in de praktijk uitwisselbaar als effectieve breedte.

Tussen 2020 en februari 2026 hebben er tussen Saaksumborg en de Kloostersingel-Dilgtweg drie door de politie geregistreerde ongevallen plaatsgevonden⁹. Hoewel niet alle incidenten, zoals valpartijen of kleine aanrijdingen tussen fietsers onderling, worden geregistreerd, geven deze meldingen wel goed inzicht in de ongevallen met letsel:

- één ongeval op het kruispunt Esserweg–fietspad, waarbij een automobilist geen voorrang verleende aan fietsers;
- één ongeval tussen een bromfietser en een fietser op het fietspad bij Saaksumborg–Esserhaag.
- Verderop bij het kruispunt met de Dilgtweg heeft één ongeval plaatsgevonden tussen een e-bike en een fiets.

Bij de geregistreerde ongevallen waren geen jongeren betrokken. Met drie letselongevallen in vijf jaar is het aantal meldingen op dit deel van de Esserhaag–Kerklaan–Dilgtweg relatief laag en niet direct te koppelen aan de inrichting van het fietspad of de aansluitende kruisingen

2.4.5 Bevindingen

Uit de observaties, de ongevallenanalyse en de CROW aanbevelingen blijkt dat het fietspad goed is ingericht en passend is bij de verkeersintensiteiten. Er is voldoende ruimte om fietsers veilig en comfortabel te laten doorstromen. Uit de analyse en observaties volgt het volgende beeld:

- Het fietspad voldoet aan de vereiste effectieve breedte volgens CROW, doordat het pad volledig gelijkvloers is uitgevoerd, geen fysieke scheiding bevat en voldoende uitwijkruimte biedt zonder dat dit tot conflicten leidt.
- Dit geldt zowel voor de absolute piek in de ochtendspits als voor de rest van de dag, wanneer de piek lager ligt en fietsers meer gespreid over de tijd rijden.
- De kruispunten met het autoverkeer zijn zodanig ingericht dat het zicht op de fietser goed is en dat het fietspad op een veilige wijze kan worden gekruist.
- Er is bovendien ruimte voor extra fietsverkeer, zonder dat dit direct tot andere conclusies voor de veiligheid of capaciteit leidt.

⁹ ViaStat verkeersongevallen januari 2020 - februari 2026

Op basis hiervan is er geen aanleiding om aan te nemen dat het fietspad de huidige en toekomstige fietsbewegingen niet veilig kan verwerken. Wel zijn er enkele aanbevelingen geformuleerd om de verkeerssituatie verder te borgen en waar mogelijk te verbeteren. Deze maatregelen zijn aanvullend van aard:

- Verbeter het zicht vanaf de Esserweg (westzijde) richting het fietspad aan de Kerklaan door tijdig te snoeien, vooral in het voor en zomerseizoen. Dit aandachtspunt geldt eveneens voor de aansluiting van de Kloostersingel.
- Overweeg vervanging van het voorrangsbord door een stopbord met stopstreep voor het autoverkeer bij de Esserweg. Dit kan de attentiewaarde vergroten voor automobilisten die het fietspad oversteken.
- De reflecterende hekjes in de bocht bij de Esserhaag zijn een waardevolle toevoeging, maar mogelijk kan deze maatregel nog iets worden verlengd vanwege de smalle ruimte tussen fietspad en sloot.

CONCEPT

2.5 Deelgebied Verlengde Hereweg - Rijksstraatweg

2.5.1 Verkeersstromen

De route Verlengde Hereweg–Rijksstraatweg is zowel een belangrijke fietsroute als een noord-zuidverbinding voor autoverkeer. De weg vormt de historische verbinding tussen Glimmen, Haren. Fietsers richting de Campus maken momenteel gebruik van de oversteek bij de Rijksstraatweg–Dilgtweg, maar de oversteekmogelijkheden voor fietsers zijn hier niet optimaal.

Een directe fietsontsluiting vanaf de Rijksstraatweg naar het schoolterrein ontbreekt. Het grindpad langs de Rijksstraatweg (westzijde campus) wordt slechts incidenteel door fietsers gebruikt en is primair bedoeld voor voetgangers richting de bushaltes. Bij halte Sportpark Esserberg stoppen de buslijnen 50 (Assen-Groningen) en 51 (Annen-Groningen), per richting stopt ongeveer de gehele dag om het kwartier een bus. De voetgangersoversteek is niet bedoeld als fietsoversteek. De campusuitrit op de Rijksstraatweg is afgesloten voor regulier autoverkeer.

Modaliteit	Etmaalintensiteit gemiddelde werkdag	Drukste uur (8:00-9:00) totaal	Ri Noord	Ri Zuid
Fietsers	ca. 5.400	800	500	300
Motorvoertuigen	ca. 8.500	750	350	350

Tabel 4: Verkeersintensiteiten Rijksstraatweg, meting oktober 2025

Ten noorden van de Campus ligt Sportpark Esserberg, met een parkeerterrein dat wordt ontsloten via de Rijksstraatweg. Dit parkeerterrein wordt door sportverenigingen vooral in de late middag en weekenden gebruikt. Tijdens de spitsmomenten van de scholen is de parkeerdruk hier laag. Sinds november 2020 maken enkele personeelsleden van de GSV (IPS) en ouders hiervan gebruik bij het halen en brengen.

2.5.2 Weginrichting

De Rijksstraatweg is ingericht als Gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 50 km/uur. De weg beschikt over een rijbaan voor autoverkeer en vrijliggende fietspaden aan beide zijden. Tussen de rijbaan en de fietspaden ligt een brede groene berm met diverse bomen, waardoor het fietsverkeer fysiek is gescheiden van het autoverkeer. Het betreft een verplicht fietspad (bord G11): snorfietsen mogen hiervan gebruikmaken, terwijl bromfietsen en speed-pedelecs een plek hebben op de rijbaan.

De vrijliggende fietspaden hebben een breedte van circa 3,0m. Langs de Verlengde Hereweg zijn de fietspaden minder breed (minder dan 2,5m). Daarnaast is sprake van enigszins smal trottoir (aan weerszijden is de ruimte beperkt door aangrenzende percelen). Gelijkijdig is hier ook geen sprake van drukke voetgangersstromen.

Het zebepad tegenover de entree van de campus heeft in 2021 een middensteunpunt en aanvullende markering gekregen. Door de beperkte breedte biedt het middensteunpunt weinig opvangruimte en is daarom niet optimaal.



Figuur 15: Voetgangersoversteek Rijksstraatweg (Entree Campus)



Figuur 16: Kruispunt Rijksstraatweg – Parkeerterrein Esserberg

Het kruispunt met de Esserweg is een voorrangskruispunt waarbij de tak vanaf het parkeerterrein Esserberg uitgevoerd is als een uitritconstructie. Dit is tevens de inrit van het tankstation (de uitrit van het tankstation zit iets verderop naar het noorden). Tussen het fietspad en de rijbaan is informeel ruimte beschikbaar voor een auto om zich op te stellen. De rijbaan ter plekke van de Campus is breed vormgegeven. (plaatselijk meer dan 7,0m tot bijna 8,0m).

Tussen de Campus en het sportpark ligt een voetpad dat een verkeersluwe wandelroute vormt naar het parkeerterrein Esserberg. De veiligheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van dit pad zijn momenteel acceptabel voor kleine aantallen gebruikers, maar niet optimaal voor grotere stromen of voor bijvoorbeeld ouders met kinderwagens en mindervaliden (zie bijlage 1 & Morgen).



Figuur 17: Kruispunt Rijksstraatweg – Dilgtweg (links gezien vanaf de Rijksstraatweg Noord, rechts vanaf de Dilgtweg)

Ter hoogte van de Dilgtweg, waar in de huidige situatie de meeste fietsers oversteken, ontbreekt een aparte fietsoversteek. Fietsers kunnen wel gebruikmaken van het linksafvak als middengeleider voor autoverkeer richting de Dilgtweg (mits daar geen auto's staan). Daardoor kan de oversteek wel in twee fasen worden gemaakt.

2.5.3 Aanbevelingen CROW

Ook voor éénrichtingsfietspaden en oversteken doet CROW aanbevelingen. Het volgende is geconstateerd op basis van de aanbevelingen:

- De geel gemarkeerde cel: 2,30m – 2,70m wordt gehanteerd als een minimumbreedte voor hoofd fietsroutes.
- Voor de Rijksstraatweg wordt (met circa 500 fietsers ri Noord en 300 ri Zuid) een effectieve breedte van 2,3m tot 2,7m aanbevolen (het aandeel snorfietzers is onbekend, maar ligt naar verwachting niet boven de 4%).
- De fietspaden aan weerszijden van de Rijksstraatweg voldoen hieraan met een breedte van circa 3,0m.
- Op de Verlengde Hereweg zijn de fietspaden minder breed, maar wordt hieraan ook grotendeels voldaan. Ook verspreidt een deel van de fietsers zich, richting de Campus of juist vanaf de Campus, over verschillende routes, zoals de Vestdijklaan en de Esserweg.
- De effectieve breedte is vooral op de plekken met veel uitwisseling extra belangrijk, zoals nabij de Dilgtweg en op de Rijksstraatweg.
- Hier is de fietspadbreedte goed en is ook sprake van robuustheid. Een toename in fietsverkeer leidt niet direct tot andere conclusies. De middengeleider zorgt mogelijk voor extra duiding van de oversteek, maar biedt slechts beperkt daadwerkelijke bescherming.

Eénrichtingsfietspaden

Intensiteit maatgevend uur	Aandeel brom/snorfietsers		
	0%	4%	8%
< 75	230	230	230
75 - 150	230	230	250
150-250	230	250	270
250-350 *)	230	270	290
350-500	230	270	330
500-700	270	330	360
700-900	270	350	360
>900	270	360	360

Figuur 18: Aanbevelingen voor effectieve fietspadbreedte Eénrichtingsfietspaden

2.5.4 Observatie(s) en ongevallen

Ook aan de zijde van de Rijksstraatweg zijn observatiemomenten geweest. De belangrijkste bevindingen zijn hieronder samengevat:

- De Rijksstraatweg heeft een duidelijke functie als autoverbindingroute, met een piek in de ochtendspits en voornamelijk doorgaand verkeer.
- Ter hoogte van parkeerterrein Esserberg veroorzaakt linksafslaand verkeer vanuit noordelijke richting ondanks de beperkte aantallen regelmatig korte stagnatie, wat de doorgaande stroom van noord naar zuid hindert.
- Incidenteel gebruiken automobilisten de inhammen en inritten langs de Rijksstraatweg als K+R-locatie, met name bij het parkeerterrein en het zebepad richting de campus.
- Enkele fietsers van de GSV (afdeling IPS) gebruiken het parkeerterrein als entree en lopen vanaf daar naar de school.
- De V85 op de Rijksstraatweg bedraagt 55-56 km/uur en de gemiddelde snelheid 46-47 km/uur wat op een 50-weg doorgaans niet direct problematisch, maar in de schoolomgeving wel een aandachtspunt is.

Tussen 2020 en februari 2026 hebben er op de Rijksstraatweg (tussen en inclusief kruispunt Esserweg en de Dilgtweg) 17 geregistreerde ongevallen plaatsgevonden¹⁰. Hoewel niet alle incidenten, zoals valpartijen of kleine aanrijdingen tussen fietsers onderling, worden geregistreerd, geven deze meldingen wel goed inzicht in de ongevallen met letsel:

- Op het kruispunt Rijksstraatweg – Esserweg – Vestdijklaan hebben 3 ongevallen plaatsgevonden:
- Tussen de Esserweg en de entree van de campus hebben 7 ongevallen plaatsgevonden:
- Tussen de entree en de Dilgtweg hebben 3 ongevallen plaatsgevonden
- Op het kruispunt Rijksstraatweg – Dilgtweg hebben 4 ongevallen plaatsgevonden:

De 17 geregistreerde letselongevallen in vijf jaar vormen in verhouding tot de verkeersintensiteiten geen opvallend hoog aantal, al lijkt een deel samen te hangen met de inrichting van de route en een deel met andere factoren. Het

¹⁰ ViaStat verkeersongevallen januari 2020 - februari 2026

ongevalsrisico kan op enkele punten worden verminderd door gerichte ingrepen. Met name de oversteekbaarheid en zichtbaarheid van de oversteek naar de campus, evenals de oversteeklocaties bij de kruispunten Rijksstraatweg–Esserweg–Vestdijklaan en Rijksstraatweg–Dilgtweg, kunnen worden verbeterd. Ook kan bij grotere afslaan bewegingen, zoals bij het parkeerterrein Esserberg, het risico op kop-staartbotsingen worden verminderd door de schoolzone en het kruispunt duidelijker te markeren.

2.5.5 Bevindingen

Uit de observaties, ongevalanalyse en de CROW aanbevelingen blijkt dat de fietspaden goed zijn ingericht en passend bij de verkeersintensiteiten. De oversteekbaarheid en daarmee verkeersveiligheid op de Rijksstraatweg en de relevante kruispunten is niet optimaal. Uit de analyse en observaties volgt het volgende beeld:

- De fietspaden aan beide zijden van de Rijksstraatweg zijn goed ingericht en voldoen aan de CROW-eisen voor effectieve breedte.
- Op de Verlengde Hereweg zijn de fietspaden smaller, maar wordt ook grotendeels voldaan aan de effectieve breedte. Ook verspreidt een deel van de fietsers zich, richting de Campus of juist vanaf de Campus, over verschillende routes, zoals de Vestdijklaan en de Esserweg.
- De fietsoversteek bij de Rijksstraatweg–Esserweg–Vestdijklaan is niet optimaal: het kruispunt kan compacter en verkeersveiliger worden ingericht.
- Ook de fietsoversteek bij de Rijksstraatweg–Dilgtweg is onvoldoende en vraagt om verbetering.
- Het kruispunt bij parkeerterrein Esserberg is niet voor alle weggebruikers goed zichtbaar (niet iedereen verwacht afslaan bewegingen). Toename van uitwisseling kan hier onverwacht zijn, met risico op kop-staartbotsingen. Een duidelijkere markering van de afslag en schoolzone kan dit risico mitigeren.
- De voetgangersoversteek bij de campus voldoet niet aan de CROW-richtlijnen en is te smal om voldoende veiligheid te bieden.

2.6 Profiel Scholen

2.6.1 Onderzoek vervoer naar school GSV (alle afdelingen)

Om een volledig beeld te krijgen van zowel de huidige als de toekomstige verkeersstromen is een brede enquête afgenomen onder ouders van alle afdelingen van de GSV. De enquête ¹¹. richt zich dus niet alleen op de huidige situatie, maar ook op de verwachte toekomstige situatie. Daarbij is gevraagd hoe ouders en kinderen momenteel naar school reizen, én op welke manier zij verwachten te reizen wanneer de GSV zich op de locatie Campus Esserberg bevindt, volgens de huidige vormgeving en inrichting van de schoolomgeving.

Met de enquête is sprake van een hoog responspercentage van 73% met spreiding over de verschillende afdelingen en groepen. De enquête is daarmee als representatief beoordeeld.

Een aantal relevante bevindingen over het reisgedrag zijn hieronder weergegeven:

- Het aantal leerlingen dat op een gemiddelde schooldag met de auto naar school komen ligt ergens tussen de 30 en 40%.
- Voor 900 leerlingen gaat dit om circa 240 auto's per haal- en brengmoment per werkdag (inclusief IPS). Hierin is ook rekening gehouden met het halen- en brengen van meerdere leerlingen van dezelfde ouders en/of carpoolen van leerlingen.
- Dit is hoger dan het gemiddelde voor basisonderwijs in de gemeente Groningen¹² met circa 14%.
- Ongeveer de helft (circa 50%) van de kinderen/ouders komt op de fiets, en een kleiner aandeel komt te voet of te voet in combinatie met OV.
- Van de leerlingen die te voet, met de fiets of met het OV naar school komen, wordt ongeveer 70% door hun ouders begeleid (meefietsend of vervoerd in een (elektrische) bakfiets).
- Hoewel de locatie verschuift van Groningen-Zuid naar Haren-Noord, zal het reisgedrag op basis van de enquête naar verwachting niet wezenlijk veranderen.
- Van de automobilisten geeft 63% aan met de auto te blijven komen, maar een aanzienlijk deel staat open voor fietsen, lopen of OV bij een veilige oversteken, veilige routes en goede stallingen (hier wordt nader op ingegaan in hoofdstuk 4).

Daarnaast zijn enkele voor dit mobiliteitsplan relevante aandachtspunten en suggesties geuit om de schoolomgeving te verbeteren. De meest voorkomende categorieën zijn hieronder uiteengezet:

- **Veilige fietsroutes:** zorg voor een veiliger route om naar school te fietsen.
- **Oversteekplaatsen:** met name aan de Rijksstraatweg veiliger maken, bijvoorbeeld met verkeersdrempels, een 30 km zone, bebording, betere verlichting, verkeerslichten of verkeersbrigadiers.
- **Ontmoedigen van auto's:** bijvoorbeeld door beperken aantal parkeerplaatsen, grotere afstand tussen parkeerplaatsen en school of invoeren van betaald parkeren.
- **Fietsen stimuleren:** door o.a. geven van fietslessen en meer voorlichting over de voordelen.

¹¹ Onderzoek vervoer naar school: Groningse Schoolvereniging 2025, Oostveen Beleidsonderzoek en Advies

¹² Beleidsregels Parkeernormen 2024

- **Belonen van fietsen:** met bijvoorbeeld vergoeding, een stickerkaart, waardebonnen of challenges.
- **Goede stallingsmogelijkheid:** vlakbij de leslokalen en veilig tegen diefstal.
- **Openbaar vervoer verbeteren:** bijvoorbeeld verbeteren looproutes en bushaltes.

Verschillende aandachtspunten en suggesties hebben een plek gekregen in dit mobiliteitsplan, binnen de mogelijkheden en kaders van de opgave (zie hoofdstuk 4).

2.6.2 Observatie GSV (TPO) te Sweelincklaan

Om een goed beeld te vormen van de GSV en met name de afdeling TPO (de grootste afdeling van de GSV) zijn op de huidige locatie te Sweelincklaan observaties uitgevoerd. Er is tweemaal op locatie geobserveerd:

- Dinsdag 3 maart 2026 rond de eindtijd (15:00), 7°C en zonnig en helder.
- Maandag 9 maart 2026 rond de starttijd (8:15-8:30), 10°C en zonnig en helder.

Tijdens beide momenten waren er werkzaamheden aan de gang aan de Savornin Lohmanlaan (hierom is de route via de Helperzoom tijdelijk niet beschikbaar).

Op dinsdag 3 maart (tijdens de eindtijd) is het volgende geconstateerd:

- Ouders die hun kinderen met de auto ophalen maken weinig tot geen gebruik van de Sweelincklaan (in lijn met de afspraken tussen school en gemeente).
- De bestemde K+R-plekken aan de Beethovenlaan worden goed gebruikt en zijn iets vóór het school uitmoment (14:50) volledig bezet; ouders staan hier waarschijnlijk langer dan in het ochtendmoment.
- Ook wijken ouders uit naar de achterzijde, richting de Helper Brink, waar parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Kinderen kunnen het gebouw ook via deze zijde verlaten. Ook hier staan ouders langer dan in de ochtend.
- Rond 14:55 neemt de drukte iets toe (een aantal extra ouders met de auto). Deze rijden vooral door vanaf de Beethovenlaan naar de Helper Brink of parkeren op afstand in de Beethovenlaan.
- Er zijn geen situaties geconstateerd waarbij ouders met de auto midden op de weg stilstaan en daarmee de doorgaande route blokkeren. Wel wordt soms kort gestopt op een hoek van een kruispunt (geen formele parkeerplek), maar dit leidt niet tot onveilige situaties.
- Opvallend is de grote hoeveelheid kinderen die naar de BSO gaan, zowel lopend, met de (elektrische-)bakfiets of met een busje.
- Er is sprake van veel verschillende BSO-aanbieders. Enkele BSO's bevinden zich in de directe nabijheid, anderen komen van verder.
- Doordat veel kinderen naar de BSO gaan, is het haalmoment in de middag rustiger qua autoverkeer dan het brengmoment in de ochtend.
- Het aantal auto's dat is geteld ligt aanzienlijk lager dan het aantal ouders dat volgens de enquête hun kinderen met de auto brengt.
- Weinig ouders parkeren in de Troelstralaan en de Savornin Lohmanlaan.
- Rond 15:15 (een kwartier nadat de school uit is) lijkt de piek grotendeels voorbij. Rondom de scholen staan na 15:15 nog enkele ouders, en relatief weinig auto's.

- Rond 15:20 (twintig minuten na het einde van het schoolmoment) is het haalmoment voorbij.

12-03-2026

Op maandag 9 maart (tijdens de starttijd) is het volgende geconstateerd:

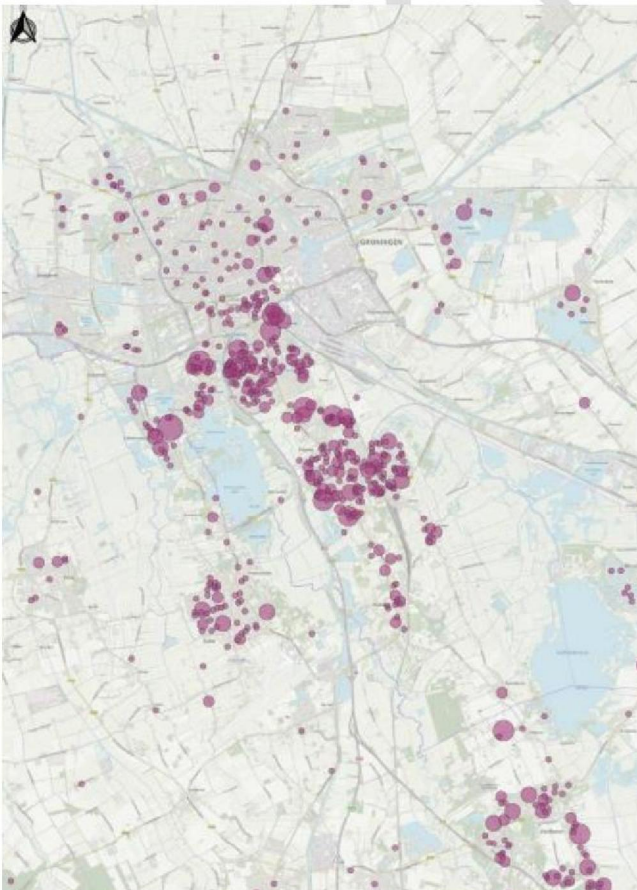
- Er is veel sprake van menging tussen fiets- en autoverkeer.
- Binnen de wijk mengen verkeersstromen vanuit meerdere richtingen, wat lastig te overzien is, door bijv. drukte en parkeerstroken.
- Ouders die hun kinderen met de auto ophalen maken weinig tot geen gebruik van de Sweelincklaan, in lijn met de afspraken tussen school en gemeente.
- De Coendersweg is afgesloten met een verplaatsbaar hek vanwege de Schoolzone, met toezicht van een medewerker van de GSV.
- De Helper Brink en de Savornin Lohmanlaan zijn plekken waar veel verkeer samenkomt.
- De Nolenslaan–Thorbeckelaan wordt veel gebruikt als alternatieve route vanaf de Helperzoom.
- Het brengverkeer rijdt vooral via de Savornin Lohmanlaan richting Beethovenlaan en via de Helper Brink.
- Op de Savornin Lohmanlaan ontstaan soms korte wachtrijen door toestroom vanuit de Thorbeckelaan.
- Rond de Helper Brink is het overzicht beter, maar er is ook brengverkeer voor onder andere de Joseph Haydyschool.
- Direct bij de school is het rustiger door de schoolzone, maar de drukte verplaatst zich naar het noorden en zuiden van de wijk.
- Op de K+R-strook aan de Beethovenlaan (ma–vr, 8:00–16:00) staan nog auto's uit de wijk, waardoor deze niet optimaal benut kan worden.
- Zo nu en dan ontstaat een korte wachtrij in de Beethovenlaan, maar deze lost meestal snel op.
- In de ochtend is het duidelijk drukker dan in de middag, vooral door schoolgaande fietsers en autoverkeer; de scholen trekken verkeer de wijk in.
- Vanaf ongeveer 8:10 uur neemt de drukte toe; rond 8:15–8:30 ligt de piek, waarna het brengmoment binnen 15–20 minuten voorbij is.

Om inzicht te krijgen in de huidige en toekomstige verkeersstromen naar de campus is een herkomstanalyse uitgevoerd onder leerlingen van GSV en MCH/ISG. MCH/ISG en de GSV-afdeling IPS zijn al op de campus gevestigd; door de verhuizing van het overige deel van de GSV ontstaan nieuwe verkeersstromen. Ook kunnen door de nieuwe ontsluiting van de campus verschuivingen optreden in de routes die leerlingen kiezen.

Herkomstanalyse MCH/ISG

In de volgende figuren is de herkomst van de leerlingen van zowel het MCH/ISG als de GSV weergegeven. De herkomst is gebaseerd op het huidige leerling bestand, maar geeft doorgaans een goed beeld van de relaties met verschillende en blijft doorgaans relatief stabiel op buurt en wijkniveau. Voor de herkomst van de leerlingen MCH/ISG (weergegeven in figuur 19) geldt het volgende:

- Meeste leerlingen komen uit de kernen Groningen en Haren
- Ook leerlingen uit omliggende regio.
- Merendeel leerlingen komt fietsend naar school.
- Kleiner aandeel komt met OV of wordt gebracht met de auto.
- Fietsers komen uit verschillende windrichtingen.
- Fietsers verdelen zich ongeveer gelijkmatig over de herkomst Rijksstraatweg en de Kerklaan.
- Ongeveer 80% van de leerlingen woont ten noorden van de campus en ongeveer 20% ten zuiden van de campus.



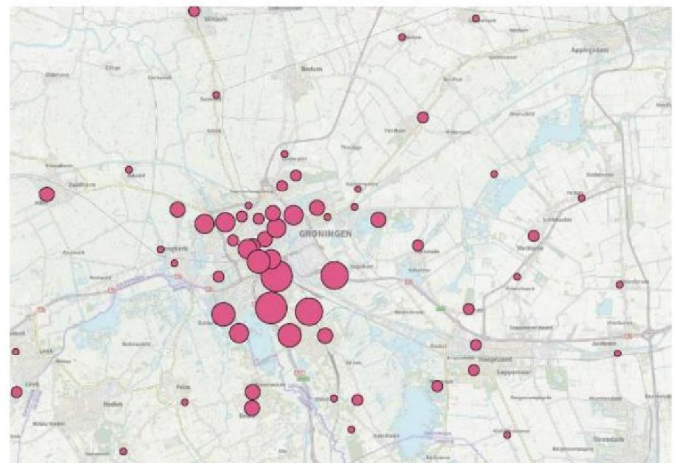
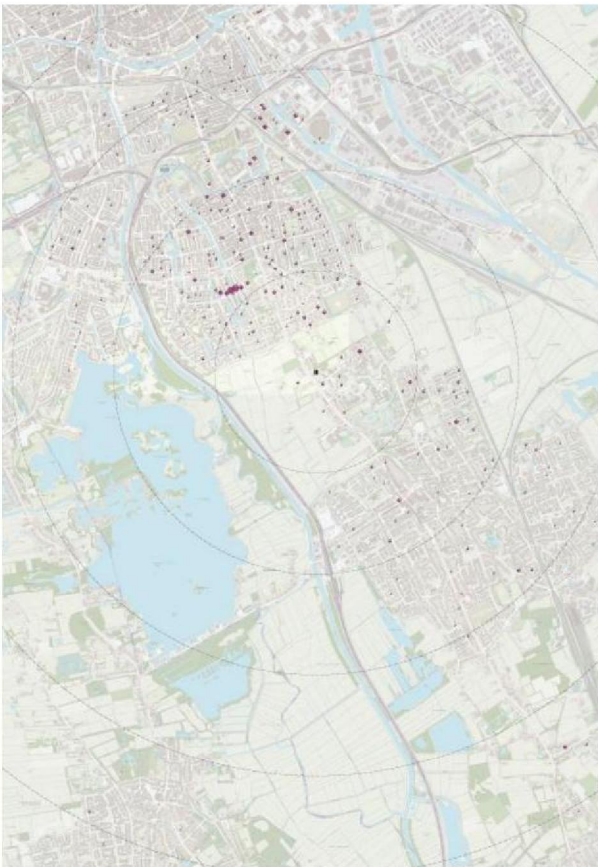
Figuur 19: Herkomst leerlingen MCH/ISG, schaal Regionaal

Herkomstanalyse GSV

12-03-2026

Voor de herkomst van de leerlingen GSV (weergegeven in figuur 20) geldt het volgende:

- De meeste leerlingen komen uit de kernen Groningen en Haren, maar ook uit de omliggende regio (regionaal karakter en groot verzorgingsgebied)
- Ongeveer de helft van de leerlingen woont op fietsafstand: binnen een straal van 2 kilometer vanaf de school
- In de bovenbouw is 2-5 kilometer fietsen ook zeer gebruikelijk.
- Ongeveer de helft woont buiten een straal van 2 kilometer van de school.
- De huidige Rijksstraatweg/Verlengde Hereweg is een barrière, de helft van de kinderen op fietsafstand moet de Rijksstraatweg oversteken (ca 200 leerlingen).
- De andere helft woont ten oosten van de Rijksstraatweg/Verlengde Hereweg.



Figuur 20: Herkomst leerlingen GSV (links: schaal Groningen-Zuid – Haren, rechts: schaal Regionaal)

2.7 Parkeren

2.7.1 Fietsparkeren

Er zijn op dit moment voldoende fietsparkeerplaatsen beschikbaar voor zowel medewerkers als leerlingen. De stallingen bevinden zich tussen de autoparkeerplaatsen en het schoolgebouw van MCH/ISG, en daarnaast nabij het tijdelijke gebouw van GSV (IPS). Voor het personeel zijn afgesloten fietsparkeervoorzieningen aan de Hemmenlaan.

2.7.2 Autoparkeren

Het parkeerterrein aan de Hemmenlaan beschikt over 94 parkeerplekken. De parkeerplekken worden gebruikt door personeel, bezoekers en voor het halen en brengen van de leerlingen van het MCH/ISG (via de vakken of de K+R-strook). Er zijn diverse parkeerdrukmetingen uitgevoerd om een beeld te krijgen van de parkeerdruk en capaciteit (ná het brengmoment en voor het haalmoment):

- De parkeerbezetting was op een gemiddelde werkdag in September 2023 58 auto's.
- De parkeerbezetting was op een gemiddelde werkdag in oktober 2023 gemiddeld circa 58 auto's.
- De parkeerbezetting was op een gemiddelde werkdag in maart 2026 gemiddeld circa 54 auto's.

Het terrein is in de huidige situatie openbaar toegankelijk. Het is mogelijk dat ook personeel van het speciaal onderwijs parkeert op het parkeerterrein aan de Hemmenlaan. Hoeveel voertuigen dit betreft, is niet bekend.

Het parkeerterrein van Sportpark Esserberg beschikt over circa 116 parkeerplaatsen. De bezetting is hier, afgezien van het gebruik door de afdeling IPS, overdag beperkt en ligt doorgaans tussen de 0 en 10 geparkeerde auto's. Er is geen verplichte rijrichting, geen formele K+R-voorziening en geen duidelijk gemarkeerde plek voor voetganger.

In totaliteit is er beschikking over een parkeercapaciteit van 210 plekken, verspreid over de twee locaties. Voor het huidige personeel en de haal- en brengmomenten is er voldoende capaciteit beschikbaar.

3 Toekomstige situatie

3.1 Beoogde uitbreiding

De campusontwikkeling betekent een uitbreiding van de functies ten opzichte van de huidige situatie. De nieuwe of uitbreiding van bestaande functies zijn in onderstaande tabel weergegeven. De grootste wijziging is de verhuizing van de GSV afdelingen TPO en HB (in totaal iets minder dan 800).

Onderdeel	Afdeling	Leerlingen	Personeel	Lokalen
GSV ¹³	TPO	658 leerlingen	-	-
	HB	129 leerlingen		-
SKSG	KDV 0-4	48 kindplaatsen	-	-
	Pre school	15 kindplaatsen		-
	BSO	24 kindplaatsen		-
Gymzalen			-	2 gymzalen

Tabel 5: Overzicht beoogde uitbreiding op de Campus

De nieuwe gymzalen vormen samen één sportzaal, opgebouwd uit twee zaaldelen. Deze worden gebruikt voor het bewegingsonderwijs.

Het volledige programma op de locatie van de campus wordt dan als volgt:

Onderdeel	Afdeling	Leerlingen	Personeel	Lokalen
MCH		945	80 medewerkers	-
ISG		200	20 medewerkers	-
GSV	IPS	113 leerlingen	-	-
	TPO	658 leerlingen		-
	HB	129 leerlingen		-
SKSG	KDV 0-4	48 kindplaatsen	-	-
	Pre school	20 kindplaatsen		-
	BSO	120 kindplaatsen		-
Gymzalen			-	4 gymzalen

Tabel 6: Overzicht totaal programma op de Campus

Om dit mogelijk te maken zijn maatregelen op het gebied van bereikbaarheid en verkeersveiligheid nodig. Het beoogde maatregelenpakket is toegelicht in hoofdstuk 5.

3.2 Verkeersgeneratie

Voor het berekenen van de totale nieuwe verkeersgeneratie is gebruikgemaakt van meerdere bronnen: CROW-kencijfers, input uit de enquête en een inventarisatie logistieke bewegingen van de SKSG, GSV, MCH/ISG en Sport050. Deze cijfers dienen vooral als input voor de milieuonderzoeken. Voor de mobiliteitsanalyse is met name het haal- en brengverkeer en specifiek het brengmoment maatgevend. Een overzicht van de inschatting van de verkeersgeneratie is opgenomen in bijlage 2.

¹³ De afdelingen zijn geëxtrapoléerd, en vormen tezamen tot een totaal van maximaal 900 leerlingen.

3.3 Toekomstige verkeersstromen

3.3.1 Auto

Op basis van paragraaf 3.8 zijn enkele bevindingen gedaan over de herkomst van de leerlingen. Deze informatie is tevens gebruikt om een inschatting te maken van de herkomst van het haal- en brengverkeer.

- De verwachting is dat circa 80% van het autoverkeer uit het noorden komt en circa 20% uit het zuiden.
- Het haal- en brengverkeer focust zich op het parkeerterrein Esserberg via de Rijksstraatweg. Dit zorgt voor een afname van deze stromen op de Hemmenlaan. Het haal- en brengverkeer zijn doorgaans 2 tot 4 ritten per dag (2 ritten per spits).
- De huidige kruispuntinrichting Rijksstraatweg – Parkeerterrein Esserberg is niet toereikend om al het haal- en brengverkeer gelijktijdig af te. Hier wordt nader op ingegaan in hoofdstuk 4.
- Het nieuwe personeel wat met de auto komt, focust zich op het parkeerterrein Hemmenlaan. Dit zorgt weer voor een toename van deze stromen op de Hemmenlaan. Het personeelsverkeer is doorgaans 2 ritten per dag.

3.3.2 Fiets

Op basis van paragraaf 3.8 zijn enkele bevindingen gedaan over de herkomst van de leerlingen. Deze informatie is tevens gebruikt om een inschatting te maken van de herkomst van het fietsverkeer.

- De verwachting (op basis van herkomst en logische routes) is dat fietsverkeer uit het noorden zich ongeveer gelijk verdeelt: circa 50% van de nieuwe GSV-leerlingen en ouders kiest de route Kerklaan–Kloostersingel–Dilgtweg en circa 50% de route Rijksstraatweg–Dilgtweg.
- In de praktijk kan deze verhouding enigszins afwijken, zowel in het voordeel van de Kerklaan-route als van de Rijksstraatweg.
- Ongeveer de helft van de GSV leerlingen komt op de fiets: 450 leerlingen
- Uit de enquête onder ouders GSV blijkt dat 70% gebracht wordt door ouders en 30% zelfstandig naar school fietst;
- Het totaal aantal extra fietsers vanuit de GSV bedraagt daarmee ca. 800.
- Ook leerlingen van MCH/ISG kunnen door de nieuwe oversteek een andere route gaan kiezen, gezien de ligging van het gebouw aan de zijde van de Hemmenlaan. De route via de Dilgtweg–Hemmenlaan blijft daarbij eveneens logisch. De verwachting is dat de routekeuze zich enigszins zal verspreiden.
- Deze toename van aantal fietsers zal op het fietspad Kerklaan niet leiden tot problemen (zie paragraaf 2.4). In de middag schoolspits is het aantal fietsers op het fietspad Kerklaan lager; ook dan worden geen problemen op het fietspad verwacht.
- De fietspadbreedte op de Rijksstraatweg is passend bij de aantallen extra fietsverkeer. Voor de Rijkstraatweg zijn maatregelen nodig in de vorm van oversteekvoorzieningen (zie hoofdstuk 5 en bijlage 4).

3.4 Parkeren

3.4.1 Fietsparkeren

De vigerende fietsparkeernormen zijn als volgt:

- Basisschool (leerlingen >500): 6,2 per 10 leerlingen
- Basisschool (medewerkers): 0,4 per 10 leerlingen

Door de verhuizing van de GSV en SKSG is het noodzakelijk om extra fietsparkeerplaatsen toe te voegen op strategische en logische locaties rondom de campus. Omdat de campus wordt vernieuwd, is uitgegaan van de toekomstige situatie. Er is een overkoepelende berekening gemaakt voor de totale behoefte aan fietsparkeerplaatsen voor de GSV, MCH/ISG en SKSG gezamenlijk.

In de tabel zijn de BSO (onderdeel van de SKSG) en de gymzalen niet opgenomen. De BSO is buiten beschouwing gelaten omdat dit zou leiden tot dubbeltelling: de kinderen en het personeel zijn al aanwezig of wisselen elkaar af. De gymzalen zijn niet meegenomen omdat deze deels onder de onderwijsfunctie vallen of juist voornamelijk in de avonduren gebruikt worden.

	Doelgroep	Aantal	Opp.	Fietsparkeernorm	Benodigd
GSV	Leerlingen	900	-	6,2 per 10 leerlingen	558
	Medewerkers	900	-	0,4 per 10 leerlingen	36
MCH/ISG	Leerlingen	1.145	8.100 bvo	10 per 100m ² bvo	810
	Medewerkers	100		0,9 per 100m ² bvo	73
SKSG	Leerlingen	68	-	6,2 per 10 leerlingen	42
	Medewerkers	-	-	6,2 per 10 leerlingen	42
Totaal					1.561

Tabel 7: Aantal fietsparkeerplekken conform Beleidsregels Parkeernormen 2024

Aan dit aantal moet in de campusontwikkeling worden voldaan. Dit is oplosbaar binnen de kaders van het projectgebied. In het plan wordt voorzien in drie stallingslocaties rondom de campus (vanaf de Rijksstraatweg gericht op GSV/SKSG) en in twee stallingslocaties aan de Hammenlaan: één voor het MCH en één voor de GSV/ISG.

3.4.2 Autoparkeren

Het autoparkeren bestaat grofweg uit twee onderdelen: personeelsparkeren en halen en brengen. Voor het personeel hanteert de gemeente parkeernormen.

Personeelsparkeren

Stap 1: Parkeerbehoefte Beleidsregels parkeernormen 2024

De vigerende parkeernormen zijn als volgt:

- Kinderdagverblijf: 0,7 parkeerplaats per medewerker / 2,1 per 100 m² GO
- Basisschool: 0,7 parkeerplaats per medewerker / 0,8 per leslokaal

Voor de nieuwe functies schrijft de gemeente op basis van deze normen het volgende voor (volledig doorgerekend voor de toekomstige situatie):

- Benodigde capaciteit personeel: 103 parkeerplaatsen
- Beschikbare capaciteit Hemmenlaan: 87 parkeerplaatsen
- Theoretisch tekort: 16 parkeerplaatsen

Stap 2: Behoeftebepaling organisaties

Op de Hemmenlaan zijn maximaal 87 parkeerplaatsen beschikbaar. Deze kunnen in principe als volgt worden verdeeld tussen de betrokken organisaties:

- MCH/ISG: 45 parkeerplaatsen
- GSV: 30 parkeerplaatsen
- SKSG: 10 parkeerplaatsen
- Algemene bezoekers: 2 parkeerplaatsen

Totaal: 87 parkeerplaatsen

De voorgestelde verdeling past binnen de beschikbare capaciteit. Om het personeelsparkeren in goede banen te leiden en het resterende tekort op te vangen, zijn in hoofdstuk 4 aanvullende maatregelen opgenomen. Deze omvatten onder meer het afstemmen van parkeerrechten op de afstand woon-werk en, indien onverhoopt toch parkeeroverlast optreedt, de inzet van het parkeerterrein Esserberg als overlooplocatie voor medewerkers van het MCH en de ISG, uitsluitend in uitzonderlijke gevallen. Die ruimte blijkt er ook te zijn conform de analyse in onder halen en brengen en de nadere analyse in bijlage 3.

Halen en brengen

Voor het parkeren tijdens het halen en brengen hanteert de gemeente een rekenmethode om de benodigde lengte van de Kiss and Ride zone (K+R) te bepalen. Bij basisscholen is vooral het verzorgingsgebied bepalend voor de benodigde capaciteit. Scholen met een groot verzorgingsgebied trekken relatief weinig kinderen die lopend komen; zij worden voornamelijk met de auto of fiets gebracht. Hoe groter het verzorgingsgebied, hoe meer verkeersbewegingen er ontstaan. In dergelijke situaties wordt daarom ook vaak gewerkt met maatwerk.

Artikel 17 - Onderwijs en kinderopvang

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

- A. Het aantal leerlingen op de school of de capaciteit op de opvang;
- B. Het gemiddeld aantal kinderen dat met de auto gebracht of gehaald wordt;
- C. Het gemiddeld aantal kinderen per auto;
- D. De gemiddelde parkeerduur in minuten;
- E. 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:

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

Hierbij is onderscheid gemaakt tussen de onderbouw en de midden-/bovenbouw (twee afzonderlijke berekeningen), evenals tussen de verschillende momenten van de GSV (zie hoofdstuk 4). Dit onderscheid is relevant omdat sprake is

van verschillen in parkeerduur: in de onderbouw zijn kinderen minder zelfstandig (lagere turnover), terwijl kinderen in de midden-/bovenbouw zelfstandiger zijn (hogere turnover). Daardoor is de

parkeerduur in de onderbouw langer en in de midden-/bovenbouw korter. Er is uitgegaan van een parkeerduur van 10 tot 15 minuten voor de onderbouw en 1 tot 4 minuten voor de midden-/bovenbouw. In de voormalige CROW-publicatie 182 (2008) werd gemiddeld 10 minuten voor de onderbouw en 5 minuten voor de midden-/bovenbouw gehanteerd; dit ligt in lijn met de bandbreedtes die wij gebruiken. (Deze verschillen in parkeerduur worden structureel bevestigd in CROW methodieken die met turnover werken.)

Op basis van de statische formule uit Artikel 17 komen we uit op het volgende:

- Parkeerbehoefte totaal: 93 parkeerplaatsen
 - (gebaseerd op de gemiddelde parkeerduur binnen de bandbreedte 10–15 min / 1–4 min)
 - 70% (maatgevend moment TPO): 65 parkeerplaatsen
- Parkeerbehoefte totaal: 125 parkeerplaatsen
 - (gebaseerd op de maximale parkeerduur binnen de bandbreedte 10–15 min / 1–4 min)
 - 70% (maatgevend moment TPO): 88 parkeerplaatsen

Dit betekent dat er tijdens het drukste parkeermoment naar verwachting 30 tot 50 parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

De berekening conform Artikel 17 uit de beleidsregels is gebruikt om in eerste instantie en op hoofdlijnen inzicht te krijgen in de parkeerbehoefte. De benodigde capaciteit voor het halen en brengen is aanvullend bepaald op basis van een verdiepende modelanalyse (zie paragraaf 4.3.2 en bijlage 3). In de modelsimulatie is een hoger detailniveau gehanteerd dan in de statische formule om beter zicht te krijgen op de verwachte praktijksituatie. De statische en modelsimulatie liggen in lijn met elkaar: uit beide blijkt een functionerende situatie.

4 Maatregelen en oplossingsrichtingen

Om de campusontwikkeling verkeerskundig mogelijk te maken, zijn ruimtelijke (harde) maatregelen en organisatorische/communicatieve (zachte) maatregelen nodig. Om hieraan invulling te geven zijn 4 pijlers opgesteld:

1. Optimaliseren infrastructuur voor langzaam verkeer
2. Spreiden parkeerbewegingen
3. Spreiding starttijden
4. Gedragsverandering en gedragsinterventies

Alle pijlers zijn van belang voor een goed functionerend geheel en voor het welslagen van het plan. Voor de planvorming en de toetsing is in eerste instantie uitgegaan van de modal split zoals vastgesteld op basis van de enquête (zie paragraaf 3.5). Een vermindering van het aandeel autoverkeer wordt nagestreefd, maar de effecten van deze maatregelen zijn vooraf minder nauwkeurig te kwantificeren en daarom niet aan de voorkant als harde uitgangswaarde gehanteerd.

De fysieke maatregelen zijn weergegeven op de kaart in figuur 21. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen maatregelen die al gepland staan vanuit de mobiliteitsvisie en het bijbehorende uitvoeringsprogramma (lichtgroen), en maatregelen die voortkomen uit de campusontwikkeling (groen).

Alle maatregelen zijn kort benoemd en toegelicht in paragraaf 5.1 t/m 5.4.



Figuur 21: Fysieke maatregelen en oplossingsrichtingen Mobiliteitsplan

4.1 Optimaliseren infrastructuur voor langzaam verkeer

De volgende maatregelen worden geadviseerd en/of uitgevoerd, al dan niet parallel aan de campusontwikkeling, onder andere via het uitvoeringsprogramma Doorwaadbare Stad:

1. Dilgtweg herinrichten, aansluiting Rijksstraatweg verbeteren en afwaarderen naar 30 km/uur.
2. Helperzoom Noord herinrichten tot fietsstraat (deels gerealiseerd, deels in uitvoering).
3. Vestdijklaan herinrichten en afwaarderen naar 30 km/uur, inclusief verbetering van de fietsoversteek richting de wijken westelijk van de Verlengde Hereweg.
4. Van Iddekingeweg - Vondellaan afwaarderen naar 30 km/uur.
5. Goeman Borgesuslaan: verbeteren verkeersveiligheid en oversteekbaarheid (nader onderzoek).
6. Esserweg: voorrangsbord vervangen door stopbord met stopstreep.
7. Extra reflecterende hekjes plaatsen in de bocht bij de Esserhaag.
8. Aparte fietsroute van Hemmenlaan naar de fietsenstalling (niet via het parkeerterrein).
9. Nieuwe veilige fietsoversteek op de Rijksstraatweg richting campus en opwaardering voetgangersoversteek (rekening houdend met toename schoolgaand verkeer en bijzondere fietsen zoals bakfietsen).



Figuur 22: Principeschets oversteek Rijksstraatweg – Campus Esserberg

10. Optimaliseren wandelroute van het parkeerterrein Esserberg naar de campus.
11. Schoolzone instellen op de Rijksstraatweg met markering en snelheidsremmende maatregelen (30 km/uur afdwingen).
12. Zicht verbeteren op de Esserweg richting het fietspad Kerklaan door regelmatig snoeien (voorjaar/zomer), idem bij aansluiting Kloostersingel.

13. Regelmatig onderhoud van de bosschage bij de doorsteek Hemmenlaan–Kloostersingel.

12-03-2026

4.2 Spreiden parkeerbewegingen

Indien de parkeerbewegingen niet worden gereguleerd, dan zal dit leiden tot extra druk op de Hemmenlaan. Dit kan worden voorkomen door het parkeerterrein Esserberg op een slimme manier te benutten. Daarmee wordt efficiënt gebruikgemaakt van bestaande voorzieningen en is het niet nodig een nieuw parkeerterrein aan te leggen.

Het ligt voor de hand dat al het personeel van GSV, MCH/ISG en SKSG parkeert op de parkeerplaats aan de Hemmenlaan. Personeel arriveert doorgaans eerder, mengt minder met het schoolgaande verkeer, is minder gehaast en zorgt in de spits slechts voor één verkeersbeweging (richting school).

Het parkeren van de ouders (halen en brengen) vindt plaats op het parkeerterrein van het Sportpark Esserberg. De loopverbinding tussen Esserberg en de campus moet hiervoor worden verbeterd (zie paragraaf 5.1). Voor de woonwijk zorgt dit eveneens voor meer rust. Het is niet volledig te voorkomen dat sommige ouders toch kiezen om door te rijden naar de Dilgtweg/Hemmenlaan. Wel kunnen maatregelen worden getroffen die het halen en brengen op het parkeerterrein Esserberg goed faciliteren, zonder dat dit zó aantrekkelijk wordt dat het juist extra autogebruik stimuleert. Hierbij is het belangrijk om een goede balans te vinden. Ook zijn maatregelen nodig om het doorrijden tot de Hemmenlaan minder aantrekkelijk te maken.

Er zijn een aantal maatregelen nodig om het spreiden mogelijk te maken:

4.2.1 Parkeerterrein Esserberg (Halen en brengen)

14. Herinrichten parkeerterrein Esserberg: formaliseren van een K+R-strook langs zuidoostzijde, optimaliseren van parkeerplaatsen, instellen van een verplichte rijrichting (circuit) en het realiseren van duidelijke en veilige looproutes.
15. Opwaarderen van het kruispunt Esserberg – Rijksstraatweg: het toevoegen van een linksafstrook om overlast op de Rijksstraatweg te beperken en de doorstroming op het terrein te verbeteren.
16. (Eventueel) het parkeerterrein Esserberg fysiek afsluiten om ongewenst gebruik door derden te voorkomen.

4.2.2 Parkeerterrein Hemmenlaan (Personeelsparkeren en bezoekers)

17. Herinrichten van het parkeerterrein Hemmenlaan.
18. Fysiek afsluiten van de Hemmenlaan met slagbomen, zodat alleen personeel, logistiek verkeer, calamiteiten en eventueel bezoekers toegang hebben (met pas- of meldsysteem).
19. Verdelen van de parkeerplaatsen aan de Hemmenlaan onder het personeel van MCH/ISG, GSV en SKSG. Voor overige parkeerders is geen ruimte (zie paragraaf 4.4, doelgroep 3).
20. Logistieke bewegingen via het parkeerterrein aan de Hemmenlaan vinden plaats op basis van een melding aan de meldkamer of facilitair dienst, waarna toegang tot het terrein en de gebouwen wordt verleend. Hierbij is uitgegaan van blusvoertuigen als maatgevend voertuig.

4.3 Spreiding start- en eindtijden

4.3.1 Bindende afspraak over start- en eindtijden

De beschikbare parkeercapaciteit en de afwikkelcapaciteit van het parkeerterrein Esserberg zijn onvoldoende om alle scholen en afdelingen gelijktijdig gebruik te laten maken van het terrein (zie paragraaf 5.3 en 5.4). Daarom is het noodzakelijk om met verschillende start- en eindtijden te werken, met minimaal een half uur tussenruimte. Dit geldt zowel voor de TPO en IPS/HB van de GSV als voor MCH/ISG. De volgende begintijden worden geadviseerd:

- 08:10 – TPO (70% van de GSV)
- 08:40 – IPS/HB (30% van de GSV)
- 09:10 – Eerste uur MCH/ISG

Ook voor de eindtijden is het noodzakelijk om een speling van een half uur aan te houden. Daarnaast moet met Sport050 en andere gebruikers van het terrein duidelijke afspraken worden gemaakt over de wijze waarop het terrein wordt gebruikt (ook over evenementen zoals ouderavonden). Indien nodig kunnen aanvullende maatregelen worden getroffen om ongewenst parkeren te voorkomen. Ondanks de spreiding van start- en eindtijden blijft het druk, maar beheersbaar.

4.3.2 Functioneren parkeerterrein Esserberg

Voor de start- en eindmomenten van de afdeling TPO zijn bepalend voor de verkeersdruk, omdat deze groep circa 70% van de GSV instroom vormt. Twee factoren spelen hierbij een centrale rol: (1) de capaciteit en functionaliteit van het parkeerterrein en (2) het functioneren van het kruispunt Rijksstraatweg–Esserberg. De belangrijkste bevindingen zijn:

Rekensoftware Capacito

- Voor de beoordeling van het kruispuntfunctioneren is eerst een berekening uitgevoerd met de rekensoftware Capacito.
- Capacito rekent op uurbasis en gaat uit van een volledig kruispunt inclusief de tak richting het parkeerterrein Esserberg. Op uurbasis voldoet het kruispunt aan de benodigde capaciteit.
- De piek van het haal- en brengmoment duurt echter slechts 15 tot 20 minuten, waardoor de werkelijke drukte niet nauwkeurig met Capacito kan worden gemodelleerd.

Modellsimulatie VISSIM

- Om deze kortdurende piek beter inzichtelijk te maken, is een modellsimulatie uitgevoerd met VISSIM. Dit is gedaan tijdens het maatgevende moment: tussen 7:00 en 9:00.
- Tussen 7:00 – 9:00 zijn de drie opeenvolgende brengmomenten gesimuleerd.
- Uit deze simulatie blijkt dat met de aanleg van een linksafstrook zorgt dat de verkeersdruk op de Rijksstraatweg beheersbaar blijft. Tijdens het brengmoment blijkt bovendien de parkeercapaciteit voldoende. Het volgende is geconstateerd:
- Gedurende vrijwel het gehele brengvenster blijft de wachtrij op Rijksstraatweg Noord binnen de capaciteit van het linksafvak. Alleen

tijdens de periode 08:00–08:05, het piekmoment van het TPO-brengverkeer, ontstaat er een kortdurende toename van de wachtrij.

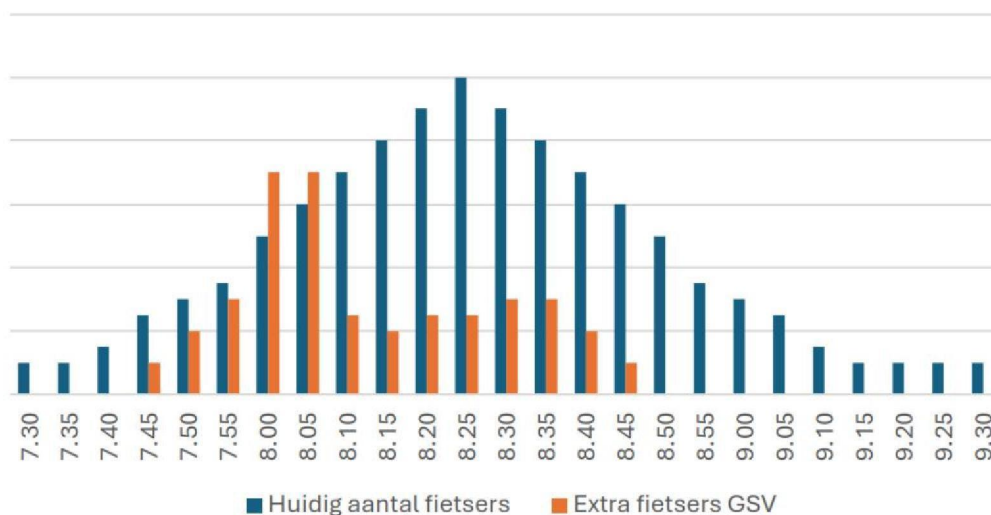
- Tijdens dit vijfminutenvenster is er op de Rijkstraatweg Noord sprake van een korte piek die vrij snel weer oplost.
- Op de tak Rijkstraatweg Zuid doen zich geen relevante wachtrijen voor.
- Ook op het parkeerterrein Esserberg zijn de wachtrijen beperkt. Alleen in het drukste brengvenster, met name tussen 08:00 en 08:10, ontstaan enkele kortdurende opstoppingen: gemiddeld max 10 voertuigen, met een uitschieter van 20 voertuigen tijdens het drukste moment. Dit lost relatief snel weer op.
- Voor het OV geldt dat alleen de route van noord naar zuid in een kort tijdsvenster intensief wordt belast. Volgens de dienstregeling van 12-03-2026 heeft dit mogelijk invloed op één buslijn (lijn 50) richting Haren; lijn 51 rijdt buiten het maximale piekmoment (voor 7:50 of na 8:20). Verwacht wordt dat dit hooguit tot enkele seconden vertraging leidt (maximaal circa 20 seconden), en doordat de bus ook net buiten dit tijdvak kan passeren, blijft de impact beperkt.
- Het parkeerterrein functioneert in de simulatie zoals beoogd. De beschikbare parkeer capaciteit blijkt voldoende om de verschillende brengmomenten op te vangen, ook tijdens de piekbelasting in de ochtend.

Zie bijlage 3 voor nadere toelichting op de modelsimulatie.

4.3.3 Spreiding fietsbewegingen

Spreiding van schooltijden helpt daarnaast bij het spreiden van de verkeersdruk over de fietsroutes en vermindert menging tussen primair en voortgezet onderwijs. De fietsers van het MCH/ISG komen bijvoorbeeld buiten het drukste moment terecht. De eerste en grootste groep van de GSV valt in de relatief rustige periode op het fietspad Kerklaan (rond 8.00 uur), de tweede periode valt in de iets drukkere periode (rond 8.30 uur).

Fietsers fietspad Kerklaan



Figuur 23: Verloop fietsbewegingen fietspad Kerklaan

4.4 Gedragsverandering en gedragsinterventies

De wijze waarop men naar school reist wordt voornamelijk bepaald door de afstand tussen huis en school, de beschikbare reismogelijkheden en het ervaren gevoel van verkeersveiligheid op de route van en naar de campus. Voor Campus Esserberg zijn daarbij meerdere doelgroepen relevant:

- **Doelgroep 1:** ouders/verzorgers die binnen 3,5 km van school wonen (Gewenst gedrag: fietsen)
- **Doelgroep 2:** ouders/verzorgers die verder dan 3,5 km van school wonen (Gewenst gedrag: parkeren op afstand)
- **Doelgroep 3:** medewerkers die binnen 7,5 km van school wonen (Gewenst gedrag: fietsen)

Voor alle doelgroepen zijn de theoretische reismogelijkheden, de feitelijke reiswijzen en de bijbehorende ervaringen in kaart gebracht. De bevindingen per doelgroep en per modaliteit zijn vervolgens vertaald naar maatregelen en gedragsinterventies. Dit mobiliteitsplan beschrijft welke acties nodig zijn om het reisgedrag van ouders, leerlingen en medewerkers waar mogelijk te beïnvloeden, zodat de bereikbaarheid en verkeersveiligheid rondom de campus verbetert. Het achterliggende rapport van &Morgen is opgenomen in bijlage 1.

Een belangrijke pijler in het mobiliteitsplan is het beperken en verminderen van autoverkeer van en naar de school. Op basis van onderzoek onder de genoemde doelgroepen zijn diverse maatregelen en interventies opgesteld. Via bureauonderzoek, observaties en interviews is inzicht verkregen in zowel objectieve als subjectieve ervaringen van bereikbaarheid en verkeersveiligheid, evenals in de belangrijkste invloedsfactoren per doelgroep. Er kan sprake zijn van overlap met maatregelen benoemd onder de andere pijlers.

Een korte samenvatting hiervan is in voorliggend rapport opgenomen.

Doelgroep 1: ouders/verzorgers die maximaal <3,5 km van school wonen **Gewenste gedrag: hun kind(eren) fietsend naar school brengen.**

21. Halen en brengen naar parkeerterrein Esserberg en Kiss+Bike-zones Hemmenlaan/Rijksstraatweg
22. De lesfiets voor jonge kinderen
23. Fietslessen op school via Verkeerswijzer Groningen
24. De samen fietsroute via de route Kerklaan
25. E-(business)bike probeeractie voor ouders
26. Communicatiecampagne ouders/kinderen: met verwachtingen en bovengenoemde interventies

Doelgroep 2: ouders/verzorgers die verder dan >3,5 km van school wonen **Gewenste gedrag: parkeren op afstand op de daartoe aangewezen locatie**

27. Duidelijke entree parkeerplaats Rijksstraatweg (duidelijkheid en vindbaarheid)
28. Loopbus (via personeel of ouders GSV)
29. Loopbeleving: opstelruimte voor kinderen en veilige, toegankelijke en aantrekkelijke looproute van parkeerterrein Esserberg naar de Campus
30. Communicatiecampagne ouders/kinderen: met verwachtingen en bovengenoemde interventies

Doelgroep 3: medewerkers die maximaal 7,5 km van school wonen **Gewenste gedrag: fietsen naar het werk**

31. Parkeerrechten  5.1.21  op elkaar afstemmen:

12-03-2026

 5.1.21

32. Stimuleringsprogramma fiets: Start een fietsstimuleringsprogramma met een beloningsapp (zoals Trappers) waarmee medewerkers hun gefietste woon-werkkilometers sparen voor beloningen, eventueel aangevuld met seizoen bonussen, teamcompetities en gezamenlijke spaardoelen
33. Bestaande/indienstreding fietsende medewerkers eenmalig of eens per zoveel jaar fietsaccessoires verstrekken: Fietspakket met gadgets om veilig en comfortabel fietsen te stimuleren (bijv. fietstassen, regenpak, goede verlichting etc.)
34. Communicatiecampagne medewerkers: Communicatie over de verschillende mogelijkheden voor medewerkers om fietsen een aantrekkelijker alternatief te laten zijn.

CONCEPT

4.5 Monitoring en evaluatie

Monitoring en evaluatie rond de Campus is essentieel. Gemeente en scholen dragen hierbij een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Door na realisatie observaties en evaluaties uit te voeren kan tijdig worden bijgestuurd indien nodig. Mocht de praktijk tegenvallen, dan kan kunnen aanvullende maatregelen worden ingezet: beperkende maatregelen (zoals bijvoorbeeld een stilstaanverbod op de Hemmenlaan), het opschalen van gedragsinterventies, aanvullende communicatiecampagnes en gerichte handhaving.

Het parkeerterrein Esserberg kan bij hoge uitzondering worden gebruikt als overlooplocatie voor medewerkers van het MCH en de ISG. Het is nadrukkelijk niet bedoeld als standaardvoorziening en mag geen vaste praktijk worden. Inzet vindt alleen plaats wanneer er onverhoopt parkeeroverlast in de wijk ontstaat.

Een vast aanspreekpunt vanuit de scholen (bijvoorbeeld een conciërge of facilitair medewerker) is essentieel als duidelijke ingang voor signalen over overlast en draagt bij aan een goede coördinatie tussen alle betrokken partijen

CONCEPT

Bijlage 1: Advies Mobiliteit & Gedrag &Morgen

12-03-2026

CONCEPT

Conceptplan

Gedragsverandering en gedragsinterventies

Mobiliteit

Campus Esserberg

Gemeente Groningen



Inhoudsopgave

Intro	Plan mobiliteit en gedragsverandering
Hoofdstuk 1	Scherpstellen
Hoofdstuk 2	Onderzoeken
Hoofdstuk 3	Diagnose
Hoofdstuk 4	Plan mobiliteit en gedragsverandering
BIJLAGEN	Interviewverslagen



Intro

Mobiliteitsplan voor Campus Esserberg

De wijze waarop men naar school reist, wordt met name bepaald door de afstand van huis naar school, door de beschikbare reismogelijkheden en door het gevoel van verkeersveiligheid op de route naar- en rondom school. In de situatie van Campus Esserberg zijn er meerdere doelgroepen: ouders die kinderen naar de basisschool brengen, kinderen die zelfstandig naar de basisschool gaan en docenten die naar hun werk komen. Van al deze doelgroepen hebben we de theoretische reismogelijkheden, de reismethode in de praktijk en de bijbehorende ervaringen verzameld. Vervolgens zijn er per doelgroep en per modaliteit bevindingen gedaan die vertaald zijn naar maatregelen en gedragsinterventies.

In dit Mobiliteitsplan staat beschreven wat er moet gebeuren om het reisgedrag van ouders, leerlingen en docenten (zoveel als mogelijk) te veranderen, waardoor de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid van schoolroute en omgeving van de campus verbetert. Een mobiliteitsplan met concrete maatregelen en acties, waarmee u direct aan de slag kan. Het Mobiliteitsplan is in samenhang ontwikkeld met Sweco die een ruimtelijke onderbouwing en verkeerskundige onderzoeken en adviezen opstelt en kan worden gebruikt in de ruimtelijke procedure.



1 Scherpstellen

Het is essentieel om te bepalen wie in dit onderzoek de belanghebbenden zijn en welke rol zij innemen, en ook welke doelgroep 'probleemgedrag' vertoont en wat het gewenste doelgedrag van deze doelgroep is.



2 Onderzoeken

Middels een bureauonderzoek, gedragsobservaties en interviews wordt inzicht gekregen in de objectieve en subjectieve ervaringen van bereikbaarheid en verkeersveiligheid en wordt inzicht gekregen in de invloedsfactoren per doelgroep.



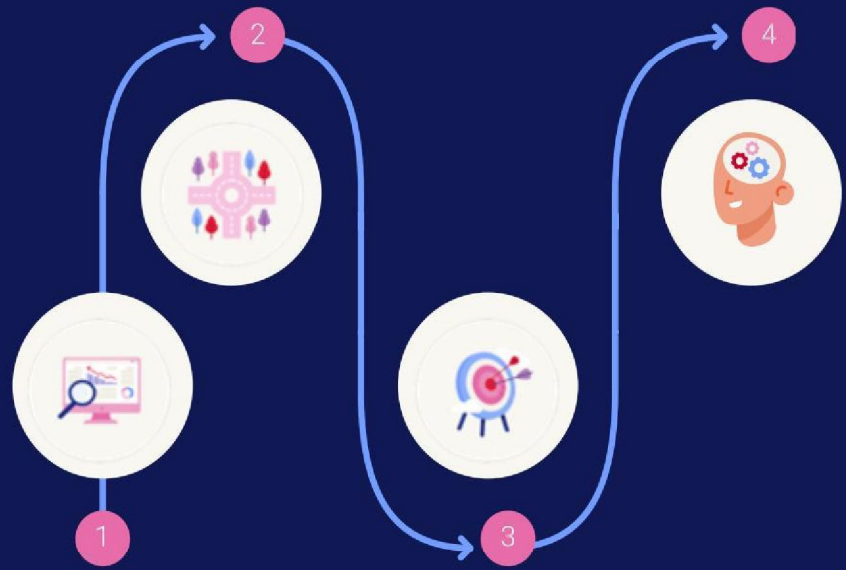
3 Diagnose

Nadat de huidige situatie en de ervaringen van de doelgroepen in kaart zijn gebracht, is het van belang om deze op een gestructureerde wijze te analyseren en een 'gedragsdiagnose' te stellen. Hierdoor weten we niet alleen hoe de huidige situatie ervaren wordt, maar ook wat er veranderd of juist benut/versterkt moeten worden om tot het gewenste gedrag te komen.



4 Plan mobiliteit en gedragsverandering

Deze stap vormt de brug tussen analyse en uitvoering. In deze stap is bepaald welke gedragsinterventies en bijbehorende infrastructurele aanpassingen nodig zijn om het gewenste gedrag te realiseren.



1



Scherpstellen

Voor kwalitatief en onderzoek en resultaat, is het essentieel om vooraf te bepalen wie de belanghebbenden zijn en welke rol zij innemen. Tijdens het scherpstellen starten we daarom met een krachtenveldanalyse. Vanuit daar maken we concreet wat de vraag van het onderzoek is, welk probleem(gedrag) we waarnemen en wie dit gedrag vertoont. Ook stellen we vast wat de gewenste situatie is, welk gedrag daarbij hoort en wie dit gedrag moet/kan uitvoeren. Pas wanneer we exact weten waarop we ons scherpstellen in dit onderzoek, kunnen we de pijlen goed richten..

Krachtenveldanalyse

Wie zijn de belanghebbenden binnen dit onderzoek en welke rol nemen zij in?

Belanghebbenden

Het is cruciaal om belanghebbende goed in beeld te hebben; hun betrokkenheid vergroot de kans op succes aanzienlijk door de waardevolle kennis en ervaringen die zij leveren. De volgende belanghebbenden zijn betrokken bij de totstandkoming van het mobiliteitsplan:

- Gemeente Groningen
 - Projectleider MCH
 - Verkeerskundige
 - Stedenbouwkundige
- Scholen
 - Groningse Schoolvereniging (GSV) / primair onderwijs (PO)
 - Het Maartenscollege Haren / voortgezet onderwijs (VO)
 - International Primary School (IPS) Groningen / primair onderwijs (PO)
- Kinderopvang en BSO (SKSG)

5.1.2i

Doelgroep en gewenst gedrag

Om je op een bepaalde manier te gedragen, zoals je kind op de fiets naar school brengen, moet je beschikken over capaciteit, motivatie en gelegenheid. We noemen dit de invloedsfactoren van gedrag (zie afbeelding hiernaast). Om er achter te komen welke factoren van kracht zijn, moet je doelgroep en het gewenste gedrag glashelder zijn. Alleen dan kunnen we goed onderzoek doen, een juiste gedragsdiagnose maken en daar passende interventies bij uitdenken en ontwikkelen. Tijdens dit onderzoek ligt de focus op drie doelgroepen en twee gewenste gedragingen:

Doelgroep 1

Ouders/verzorgers die maximaal 3,5 km van de school wonen die hun kind(eren) op dit moment voornamelijk met de auto naar school brengen.

Gewenste gedrag: hun kind(eren) fietsend naar school brengen.

Doelgroep 2

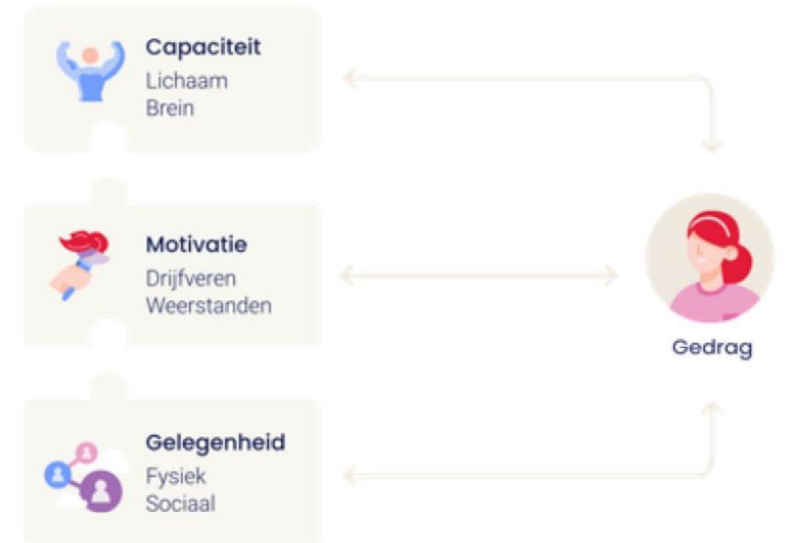
Ouders/verzorgers die meer dan 3,5 km van de school wonen die hun kind(eren) op dit moment voornamelijk met de auto naar school brengen, en hen direct voor de school afzetten.

Gewenste gedrag: parkeren op de daartoe aangewezen parkeerlocatie.

Doelgroep 3

Medewerkers die maximaal 7,5 km van de school wonen en op dit moment voornamelijk met de auto naar school reizen.

Gewenste gedrag: fietsen naar het werk.





Onderzoeken

Middels een bureauonderzoek, observaties en interviews wordt inzicht gekregen in de objectieve en subjectieve ervaringen van bereikbaarheid en verkeersveiligheid en wordt inzicht gekregen in de invloedsfactoren per doelgroep.

Bevindingen bureauonderzoek

Omdat dit onderzoek onderdeel is van een reeks van uitgevoerde en nog uit te voeren onderzoeken, is een bureauonderzoek naar relevante documenten belangrijk omdat het helpt bij het verhelderen van de onderzoeksvraag, de beschikbare kennis over een onderwerp in kaart brengt, en waardevolle inzichten biedt zonder directe betrokkenheid van respondenten. Het geeft een weergave van de context voordat er verder wordt gegaan met gedragsobservaties en interviews.

Bureauonderzoek

Het onderzoek van Veilig Verkeer Nederland

Uit [onderzoek van Veilig Verkeer Nederland](#) blijkt dat bijna 60% van de ouders in Nederland drukte ervaart op de route naar school; 2/3^e deel vindt het rondom de school zelfs te druk. Een derde van de ouders beschouwt de schoolomgeving als onveilig voor hun kinderen. Redenen voor onveiligheid zijn onder meer snelheidsoverschrijdingen, gebrek aan veilige oversteekplaatsen en een hoge verkeersdruk. Vaak is er sprake van ongewenst verkeersgedrag waardoor er onveilige situaties kunnen ontstaan. Ouders die hun kind met de auto brengen willen bijvoorbeeld zo dicht mogelijk bij de school komen. Dat zorgt voor zeer grote drukte rondom de scholen en onoverzichtelijke situaties. Wanneer ouders de verkeerssituatie rondom scholen onveilig vinden, zijn ze eerder geneigd de auto te pakken en maken ze de verkeerssituatie desondanks nog gevaarlijker.

Opvallend is dat ouders hun keuzes over het vervoer naar school voornamelijk af laten hangen van de aangeboden subjectieve informatie. Denk hierbij aan de persoonlijke meningen van andere ouders en kinderen. Objectieve informatie, zoals cijfers over de verkeersveiligheid, lijkt veel minder invloed op het gedrag van ouders te hebben.

5.1.2i

5.1.2i

Keuze voor vervoersmiddel

In Nederland gaat ongeveer 2/3^e deel van de basisschoolleerlingen met de fiets of lopend naar school, maar ook nog 30% wordt met de auto gebracht wordt. Men ziet de auto, naast veiliger, ook als sneller, meer comfortabel en praktisch. Fietsen wordt daarentegen vooral geassocieerd met een betere gezondheid, rust en het 'altijd op tijd komen'. De reistijd is hierbij ook cruciaal, een minuut meer of minder maakt al verschil voor de beleving.

Volgens Veilig Verkeer Nederland is het voor de ontwikkeling van het verkeersinzicht belangrijk om kinderen al van jongs af aan mee te nemen op de fiets. Ook ouders vinden dat wanneer ze hun kinderen vroeg meenemen op de fiets, ze later ook veiliger deelnemen aan het verkeer. Toch fietst 1 op de 11 kinderen nooit of nauwelijks naar school.

Bureauonderzoek

Onderzoek vervoer naar school: Groningse Schoolvereniging | Oostveen Beleidsonderzoek en Advies (2024)

Omdat dit onderzoek onderdeel is van een reeks van uitgevoerde en nog uit te voeren onderzoeken, is een bureauonderzoek naar relevante documenten belangrijk. Het helpt bij het verhelderen van de onderzoeksvraag, het brengt de beschikbare kennis over een onderwerp in kaart en het biedt waardevolle inzichten zonder directe betrokkenheid van respondenten. Het geeft een weergave van de context voordat er verder wordt gegaan met gedragsobservaties en interviews.

- 80% van de leerlingen komt dagelijks op dezelfde manier naar school (gewoontegedrag)
 - 46% komt dagelijks op de fiets; 29% met de auto
- 7% komt minimaal eens per week lopend, 63% op de fiets en 44% met de auto van een ouder. Daarnaast rijdt 4% wel eens mee met een andere ouder en komt 1% met het openbaar vervoer.
- Belangrijkste redenen om te lopen/fietsen:
 - Gezond (69%)
 - Vergroten van zelfredzaamheid (47%)
 - Goed voor het milieu (36%),
 - Sneller dan met de auto (36%)
- Belangrijkste redenen voor het gebruik van de auto:
 - School is te ver om te lopen of fietsen (56%)
 - Direct doorrijden naar bijvoorbeeld werk (51%)
 - Slecht weer (22%)
 - Auto is sneller (12%)
- Belangrijkste motivaties om vaker met de fiets of lopend te reizen?
 - Als de school dichterbij is (55%)
 - Als kind ouder is (44%)
 - Als het vaker mooi weer zou zijn (21%)
 - Als de fietsroute veiliger is (20%)

Bureauonderzoek

Onderzoek vervoer naar school: Groningse Schoolvereniging | Oostveen Beleidsonderzoek en Advies (2024)

- Uit de enquête (N=437 ouders/75%) blijkt dat bij verplaatsing naar de campus het de verwachting is dat het aantal kinderen dat dagelijks met de auto wordt gebracht stijgt van 29% naar 34%. Tegelijkertijd blijkt dat er ook meer kinderen zijn die dagelijks op de fiets naar school zouden gaan.
- Wat is er nodig om te gaan lopen of fietsen?
 - Niets zou helpen (63%); hun kind blijft met de auto komen (vooral door afstand)
 - Veiligere oversteekplaats aan de Rijksstraatweg (24%)
 - Hulp bij het oversteken van de Rijksstraatweg (21%)
 - Aanpassen van de fietsroute naar school (11%)
 - Goede fietsenstallingen (11%)

* Opvallend dat er veel reacties zijn gekomen op het verbeteren van de verkeersveiligheid om ervoor te zorgen dat meer kinderen met de fiets of lopend komen, maar dit wordt bij andere vragen niet als een van belangrijkste de redenen voor vervoerkeuze gegeven.

* De ouders spreken over een toekomstige locatie > het huidige gedrag en de factoren die daarbij horen gaan dus over een andere locatie. Omdat het voor mensen heel moeilijk is om hun eigen gedrag te voorspellen, is het dus belangrijk dit in acht te nemen bij de interpretatie van deze data.

Conclusie: Het reisgedrag wordt vooral bepaald door afstand en dagelijkse logistiek van ouders, niet primair door parkeersituatie of algemene verkeersveiligheid. De nieuwe campus leidt tot een lichte stijging van autoverkeer, maar geen structurele gedragsverandering. De grootste kansen om autogebruik te beperken liggen in:

- Veilige oversteek Rijksstraatweg
- Kwaliteit van fietsroutes
- Stimuleren van (zelfstandig) fietsen bij ouders

Bureauonderzoek

5.1.2i

5.1.2e
5.1.2e

Bureauonderzoek

Stedenbouwkundige randvoorwaarden campus Esserberg

De voetganger heeft over de gehele campus voorrang, de fietsers zijn te gast, de auto's blijven erbuiten

De parkeerplaats aan de Hemmenlaan biedt onvoldoende ruimte, daarom wordt de parkeerplaats van sportpark Esserberg betrokken bij de ontwikkeling. Beide locaties zijn door looproutes met elkaar verbonden waardoor zij eenvoudig van elkaars parkeerplaats gebruik kunnen maken.

Uitgangspunten voor auto:

- Behoud doorstroming Rijksstraatweg
- De bestaande parkeervelden Esserberg en MCH aanhouden en niet vergroten/verruimen
- Veiligheid parkeerterreinen vergroten; ontvlechten
- Gebruik van slagboom parkeerterrein Hemmenlaan is toegestaan tijdens schooluren
- Autoparkeren vindt plaatst op bestaande parkeerplekken buiten de campus

Uitgangspunten fiets:

- Faciliteren verkeersveilig gebruik fiets
- Aantrekkelijke route op de campus met verblijfskwaliteit
- Fietsparkeerplekken worden aan de randen in bestaande open plekken van het landgoed georganiseerd

Uitgangspunten lopen:

- Versterken relatie tussen campus en sportpark Esserberg
- Herstellen oost-west route
- Bereikbaar groen
- Verkeersveiligheid
- Verblijfskwaliteit



CAMPUS ESSERBERG

Campus Esserberg is een plekje voor (overal) jong en oud, om te leren en met elkaar te leren, waar (overal) geleerd wordt en waar ontmoeting en verbinding de grootste plus is. De campus is meer dan de sum der delen. Het is een integrale, geleidelijk en veilig herontwikkeling naar de schoolgemeenschap. Een ontmoetingsplek voor de internationale gemeenschap en een groene publieke ruimte.

De prachtige locatie aan de Boesche School architectuur van de bestaande 'Wierdweg' biedt een rijk cultureel-historisch fundament waarop we 'doorbrouwen' om een generatie, barsten en toekomstbestendige uitwerking te realiseren.

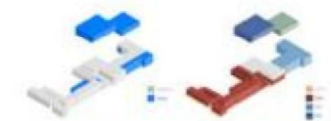
Het landschap is het verbindende element dat de groene herontwikkeling een campusgemeenschap bij elkaar houdt en het ook geheel maakt. De campus wordt ingericht als een publiek open plekken die zorgvuldig wordt ingevuld binnen het bestaande historische landschap.

De locatie aan een in eigenaarschap 'landgoed' vormt de verschillende programma's van de campus aan elkaar en zorgt tegelijkertijd voor een duidelijke scheiding tussen de private domeinen van de school en de publieke ruimte van de campus.

De verschillende domeinen de verbindingen van het bestaande, nemen het architectuurhistorische DNA mee van de bestaande 'Wierdweg'. Hierdoor ontstaat er een familie van gebouwen die tegelijkertijd bij elkaar horen in een eigen karakter hebben.



Bestaande situatie van de Wierdweg en de Wierdweg



De campus wordt een open ontmoetingsplek met de bestaande publieke ruimte verbonden. Dit wordt mogelijk gemaakt door de bestaande open plekken te verbinden met de publieke ruimte van de campus.



De relatie die wordt hersteld, verbindt, geeft de toekomst.

Bureauonderzoek

Verkeersanalyse Campus Esserberg in Haren

Mobiliteitsvisie Gemeente Groningen

- Doel: verreweg de meeste kinderen lopend of op de fiets naar school
- Terugdringen van gemotoriseerd verkeer van halende en brengende ouders rondom scholen
- Terughoudend zijn met realiseren van nieuwe kiss&ride plaatsen
- Verbeteren van loop- en fietsroutes van en naar school

Parkeerbeleid / Beleidsregel parkeernormen 2021

- Het bepalen van het benodigd aantal fietsplekken betreft maatwerk, afhankelijk van meerdere factoren, zoals het verzorgingsgebied van de school. In het parkeerbeleid is een norm opgenomen die als uitgangspunt kan worden gehanteerd.
- Voor het ruimtebeslag is gerekend met een factor $1,2 \text{ m}^2$ per geparkeerde fiets.

Huidige situatie campus

Fietsroutes

- Aan oost- en westzijde van terrein loopt een (vrijliggende) route van hoofdfietsnetwerk
- Vanaf Rijksstraatweg geen rechtstreekse aansluiting naar terrein
- Incidenteel gebruik van grindpad (sluit niet aan bij behoefte)
- Fietsroute vanuit nieuwe woonwijk (enkel voor fietsers)

5.1.2i

Verkeersanalyse Campus Esserberg in Haren



8 april 2024

Bureauonderzoek

Verkeersanalyse Campus Esserberg in Haren

Fietsparkeren

- Op dit moment voldoende fietsparkeerplekken voor medewerkers en leerlingen
- Locatie: tussen autoparkeerplaatsen en schoolgebouw

Gemotoriseerd verkeer

- Hemmenlaan is enige ontsluiting voor autoverkeer (30km/u), intensiteit Hemmenlaan tijdens ochtendspits: 240 mvt. pu
- Parkeerterrein van het Sportpark Esserberg wordt gebruikt als haal- en brenglocatie voor leerlingen

Parkeren

- Hemmenlaan: 96 parkeerplaatsen (bezoekers, personeel en incidenteel voor halen en brengen van leerlingen)
- Sportpark Esserberg: 116 parkeerplaatsen (buiten trainingstijden)

Voetgangers

- Voor voetgangers is het schoolterrein vanaf verschillende zijden te bereiken (ook Rijksstraatweg).
- Zorgen over oversteeklocatie bij grindpad vanaf de Rijksstraatweg, wens tot andere inrichting (veiligheid en bereikbaarheid bushalte)
- Voetpad over landgoed richting parkeerterrein

Openbaar vervoer

- Lijn 50 (Assen-Groningen) en lijn 41 (Onnen-Groningen)

Gewenste en noodzakelijke infrastructurele aanpassingen:

- Parkeerterrein Esserberg/aansluiting Rijksstraatweg (opstelruimte; verduidelijking entree etc.)
- Parkeerterrein Hemmenlaan (ontvlechten met fietsroute)
-  5.1.2i
- Oversteek Rijksstraatweg
- Verbeteren verkeersveiligheid fietsroutes naar campus
 - Dilgtweg-Rijksstraatweg
 - Vestdijklaan-Rijksstraatweg

Bureauonderzoek

Gedragsonderzoek veilige schoolroutes Gemeente Pijnacker-Nootdorp | &Morgen (2025)

In een grootschalig gedragsonderzoek bij 20 basisscholen in de gemeente Pijnacker-Nootdorp, werd er specifiek gekeken naar factoren die het gedrag van ouders beïnvloeden in de keuze van hun vervoersmiddel. Hoewel het een andere gemeente betreft, gaat het wel om dezelfde doelgroep: ouders van basisschoolleerlingen. Overkoepelende inzichten die niet contextafhankelijk zijn, kunnen dus ook relevant zijn voor de ouders van leerlingen van de Groningse Schoolvereniging. Daarnaast zien we dat sommige contextafhankelijke inzichten ook genoemd worden in de enquête die uitgezet werd bij de ouders van de Groningse Schoolvereniging. Een korte opsomming van de belangrijkste inzichten uit het onderzoek van &Morgen beschrijven we hier.

Objectief tegenover subjectief

Opvallend is dat objectief gezien de schoolomgevingen over het algemeen niet onveilig zijn. Zo hebben acht van de vijftien schoolomgevingen een (zeer) laag risicoprofiel; er gebeuren nauwelijks ongelukken, auto's rijden over het algemeen niet te hard en de infrastructuur is (grotendeels) goed ingericht. Dit staat haaks op de gevoelsmatige veiligheid van het merendeel van de ouders. Zo zegt bijna 60% de veiligheid rondom de school/scholen waar ze geregeld zijn als 'onveilig' tot zelfs 'zeer onveilig' te ervaren. 44% van alle omwonende respondenten rond de school geven aan heel vaak een gevaarlijke situatie te zien gebeuren. Een opmerkelijk verschil en tegelijkertijd een onderbouwing van de (gedrags)literatuur waaruit blijkt dat ouders de subjectieve veiligheid een stuk zwaarder meewegen in hun beslissing over het vervoer naar school. Objectieve cijfers, zoals het lage aantal automobilisten dat te hard rijdt, lijken anders over te komen en/of geen invloed te hebben op hun ervaren veiligheid.

Gedrag bepalend voor gevoel van onveiligheid

Dit onveiligheidsgevoel zou vooral voort kunnen komen uit het gevoel van chaos en onoverzichtelijkheid tijdens de haal- en breng momenten van de kinderen. Ouders noemden in de enquête en interviews verschillende rotondes en kruispunten als knelpunten. Bovendien zou er een gebrek zijn aan zebrapaden of vrije fietspaden. De zebrapaden of voorrangsborden die er zijn worden genegeerd door automobilisten. Tijdens de verschillende expertsessies werd opgemerkt dat het eigen gedrag van ouders die met de auto naar school komen vaak de kern van het probleem vormt.

Factoren die gedrag beïnvloeden

Het gedragsonderzoek laat zien dat de keuze voor de auto vaak een gewoonte is, gevoed door gemak en praktische overwegingen (zoals doorrijden naar werk). Interessant is dat ouders aangeven zich met hun kinderen veiliger te voelen in de auto en om die reden ook eerder de auto in te stappen, maar daarmee de onveiligheid (door toenemende verkeersdruk) juist in stand houden dan wel verergeren. Tegelijkertijd zien ze ook de voordelen van fietsen: beweging, verkeersbekwaamheid voor hun kind en een rustiger begin van de dag. Echter, weerstand tegen verandering en een sociaal beeld waarin 'autorijden de norm is', staan het overstappen op de fiets in de weg.

Bevindingen observaties

Om een goed beeld te krijgen bij de subjectieve verkeersveiligheid van de school, zijn we op gaan observeren. Hoe ziet de schoolomgeving eruit, hoe ervaren we het zelf om hier rond te fietsen, maar ook: wat is, het gedrag van verkeersdeelnemers tijdens de haal- en breng momenten?

Bevindingen observaties

Dinsdag 25 november 2025, 7.30u – 9.30u

Rijksstraatweg

- Stagnatie van verkeer vanuit richting Groningen t.h.v. linksaffer bij Shell/parkeerterrein Sportpark Esserberg en t.h.v. linksaffer Dilgtweg
- Veel doorgaand verkeer van zowel auto's als fietsers en in beide richtingen.
 - Dit belemmert afslaand verkeer (voorgenoemde linksaffers) waardoor stagnatie ontstaat
 - Dit belemmert uitgaand verkeer vanaf het parkeerterrein Sportpark Esserberg
- Twee voertuigen waargenomen die Rijksstraatweg gebruiken als kiss and ride (K+R) en kind afzetten (t.h.v. inrit parkeerterrein Sportpark Esserberg en t.h.v. zebrapad)

Parkeerterrein Sportpark Esserberg

- Meeste ouders lopen met het kind/de kinderen naar school
- Een 5-tal ouders gebruiken het parkeerterrein als kiss and ride (K+R)
- Ruim voldoende capaciteit over

Parkeerterrein Hemmenlaan

- Ruim voldoende capaciteit over op achterste deel van parkeerterrein, conciërge van het Maartenscollege aanwezig om parkeren in goede banen te leiden

Maartenscollege

- Fietsenstalling ongeveer voor de helft bezet, vermoedelijk starten niet alle scholieren het eerste uur
- Fietsen keurig per type gestald; 'normale fiets', fiets met bak, fatbikes en ook scooters/brommers apart

Overige:

- Beperkt aantal leerlingen kijkt links en rechts bij oversteek op de Hemmenlaan (en een deel kijkt helemaal niet)
- Door weersomstandigheden en in wintermaanden donker op locatie, en in combinatie met gladheid vooral op het looppad tussen het parkeerterrein Sportpark Esserberg en school hinderlijk

Bevindingen observaties

Dinsdag 25 november 2025, 7.30u – 9.30u





Bevindingen interviews

Interviews zijn cruciaal voor een goed beeld van de omgeving omdat ze diepgaande, contextuele inzichten verschaffen in waarom mensen denken en doen wat ze doen, waardoor de complexiteit van de werkelijkheid wordt begrepen.

Samenvatting bevindingen interviews

5.1.2i

Groningse Schoolvereniging (GSV) | Maartenscollege Haren | International Primary School Groningen

Verkeersveiligheid leerlingen & ouders

- Verkeersveiligheid is randvoorwaarde: Rijksstraatweg vormt grootste knelpunt (oversteek, linksafbewegingen, interactie auto-fiets).
- Autogebruik door ouders wordt mede veroorzaakt door ervaren onveiligheid; dit versterkt verkeersdruk rond school.
- Parkeren concentreren bij Sportpark Esserberg; looproutes veiliger en comfortabeler maken. Overweeg kiss & ride bij Hemmenlaan.
- Fiets heeft groot aandeel ($\pm 50-70\%$ bij leerlingen en medewerkers); voldoende en veilige stallingscapaciteit essentieel.
- Spreiding van starttijden noodzakelijk om piekdruk (± 900 leerlingen MCH) te verminderen; afstemming via MR vereist.
- Medewerkersmobiliteit: beperkt extra fietspotentieel, wel kansen in parkeerregulering, carpoolen, dienstfietsen en elektrificatie.
- Logistiek scheiden van haal- en brengtijden; vaste leveranciersroutes en venstertijden instellen.
- Calamiteitenroute moet altijd gegarandeerd bereikbaar blijven.

2

Samenvatting onderzoeken

Samenvatting onderzoeken

Algemeen beeld

- Schoolomgevingen worden door ouders vaak als druk en onveilig ervaren; dit leidt tot meer autogebruik, wat de onveiligheid verder vergroot
- Keuze voor vervoer naar school is grotendeels gewoontegedrag (80%) en sterk beïnvloed door subjectieve percepties van veiligheid, niet door objectieve cijfers
- Fietsen en lopen worden geassocieerd met gezondheid en zelfredzaamheid; de auto met comfort, snelheid en praktische voordelen

Huidige en verwachte mobiliteit

- Bij GSV komt circa 29–34% van de leerlingen met de auto; dit ligt hoger dan gemeentelijke uitgangspunten (14%)
- Verplaatsing naar de campus leidt naar verwachting uit de ondervraagde ouders tot meer autobewegingen*, naast ook een toename van fietsgebruik
- Rijksstraatweg is het grootste verkeersveiligheidsknelpunt, met complexe oversteeksituaties en (tijdens de spits) nu al knelpunten bij de linksafslaande bewegingen vanuit het noorden

Campus en infrastructuur

- Uitgangspunt: voetganger centraal, fiets te gast, auto's buiten de campus
- Parkeren vindt plaats op Hemmenlaan en Sportpark Esserberg; beide kennen aandachtspunten in routing en veiligheid
- Fietsroutes missen cruciale schakels (o.a. aansluiting vanuit het noorden) en fietspaden zijn soms te smal
- Fietsparkeerdruk is (en blijft) hoog; capaciteit is essentieel bij verdere fietsstimulering

Observaties en interviews

- Tijdens haal- en brengtijden ontstaan stagnaties op de Rijksstraatweg en onveilig gedrag (K+R op ongeschikte plekken, beperkte kijkdicipline bij oversteken)
- Ouders, schooldirecties en medewerkers benadrukken dat verkeersveiligheid randvoorwaarde is om gedrag te veranderen
- Logistiek, leveranciers en hulpdiensten vragen om duidelijke routes en tijdvensters te behouden (zoals dat nu het geval is)

* De ouders spreken over een toekomstige locatie > het huidige gedrag en de factoren die daarbij horen gaan dus over een andere locatie. Omdat het voor mensen heel moeilijk is om hun eigen gedrag te voorspellen, is het dus belangrijk dit in acht te nemen bij de interpretatie van deze data.

Gedragsdiagnose

Het onderzoek levert veel informatie op over enerzijds de ervaring van de schooldirectie, en anderzijds de factoren die (on)gewenste gedrag beïnvloeden: capaciteit, motivatie en gelegenheid. Op basis van een gestructureerde analyse, stellen we gedragsdiagnoses per doelgroep op. Deze gedragsdiagnoses vertalen we naar oplossingsrichtingen in de vorm van interventies.

Gedragdiagnose 1

Doelgroep 1: ouders/verzorgers die maximaal <3,5 km van school wonen
Gewenste gedrag: fietsen



Negatieve invloed op gewenste gedrag

Positieve invloed op gewenste gedrag

Gedragdiagnose 2

Doelgroep 2: ouders/verzorgers die verder dan >3,5 km van school wonen
Gewenste gedrag: parkeren op afstand



Negatieve invloed op gewenste gedrag

Positieve invloed op gewenste gedrag

Gedragsdiagnose 3

Doelgroep 3: medewerkers die maximaal 7,5 km van school wonen
Gewenste gedrag: fietsen



Negatieve invloed op gewenste gedrag

Positieve invloed op gewenste gedrag

4



Plan mobiliteit en gedragsverandering

Deze stap vormt de brug tussen analyse en uitvoering. In deze stap is bepaald welke gedragsinterventies en bijbehorende infrastructurele aanpassingen nodig zijn om het gewenste gedrag te realiseren.



Interventies doelgroep 1

Hoe stimuleer je ouders/verzorgers om vaker hun kind(eren) op de fiets naar school te brengen?

Gedragdiagnose 1

Doelgroep 1: ouders/verzorgers die maximaal <3,5 km van school wonen
Gewenste gedrag: fietsen



Negatieve invloed op gewenste gedrag

Positieve invloed op gewenste gedrag

Interventies per inzicht en gedragsfactor

Inzicht	Gedragsfactor	Interventie	Gedragstechniek
1 Er is een gebrek aan goede/veilige oversteeekplaatsen op Rijksstraatweg	Gelegenheid (fysiek)	Zebrapad, middeneiland, schoolzone en 30 km/u	Aanpassen fysieke omgeving
2 Een aantal ouders/verzorgers die maximaal <3,5km van school wonen brengen kinderen met de auto; auto bepaalt het straatbeeld	Gelegenheid (sociaal)	Autoparkeren verplaatsen naar parkeerplaats Esserberg en Kiss + bike zone aan zijde Hemmenlaan en Rijksstraatweg	Sociale norm communiceren
3 Fietsen vergroot zelfredzaamheid van kinderen in het verkeer	Motivatie (drijfveer)	De lesfiets	Geanticipeerde trots
4 Fietsen vergroot zelfredzaamheid van kinderen in het verkeer	Motivatie (drijfveer)	Fietslessen op school	Geanticipeerde trots
5 Fietsen vergroot zelfredzaamheid van kinderen in het verkeer Ouders/verzorgers voelen zich onzeker en/of zijn niet gewend om te fietsen	Motivatie (drijfveer) Capaciteit (lichaam)	De samen fietsroute	Zekerheid vergroten
6 Na afzetten kind(eren) rijden ouders/verzorgers direct door naar hun werk; tijdsdruk + afstand maakt keuze auto aantrekkelijk	Gelegenheid (fysiek)	E-(business)bike probeerpool	Gedrag laten ervaren
7 Communicatie vanuit school over fietsstimulering zorgt voor bewustwording (maar gebeurt nu nog niet)	Capaciteit (brein)	Communicatie-campagne	Doelgroepgerichte communicatie (afhankelijk van afstand en leeftijd kind)

1. Zebrapad, middeneiland, schoolzone en 30 km/u Rijksweg

Inzicht

Er is een gebrek aan goede/veilige oversteekplaatsen op Rijksweg.

Gedragsfactor: fysieke gelegenheid

Wanneer de gelegenheid voor fietsen beperkt is, door bijvoorbeeld onveilige oversteekplaatsen, vermindert dit de kans op het uitvoeren van dit gedrag. Met deze interventie spelen we in op het verbeteren van deze gelegenheid.

Interventie

Met de toepassing van een zebrapad, een middeneiland, elementen toevoegt die duiding geven aan een schoolzone en een 30 km/u regime, verbeter je de veiligheid in de fysieke omgeving voor fietsers. Dit geeft ouders een sterker gevoel van veiligheid en stimuleert hen om wél de fiets te pakken.

Gedragstechniek

- **Aanpassen fysieke omgeving:** met een zebrapad en een middeneiland creëer je een duidelijke zichtbare 'kinderoversteekplaats', maak je de fysieke omgeving veiliger en vergroot je de mogelijkheid voor ouders/verzorgers om hun kind veilig naar school te brengen/halen op de fiets.



2. Autoparkeren Esserberg en Kiss + Bike zone

Inzicht

Een aantal ouders/verzorgers die maximaal <3,5km van school wonen brengen kinderen met de auto; de auto bepaalt het straatbeeld aan de Hemmenlaan

Gedragsfactor: sociale gelegenheid

Mensen stemmen hun gedrag af op de bestaande norm, wat doen anderen en wat wordt er vanuit anderen verwacht. We volgen het voorbeeld van mensen om ons heen. Een aantal ouders die maximaal <3,5km van school wonen brengen hun kinderen met de auto naar school, dit wordt dus gezien als 'normaal'. De auto is dan ook heel zichtbaar op de Hemmenlaan en met een parkeerplaats naast de school. Deze interventie 'is erop gericht om deze norm te doorbreken en fietsen naar school als nieuwe norm zichtbaar(der) te maken.

Interventie

Met de interventie Autoparkeren Esserberg en Kiss + Bike zone wordt het gewenste gedrag (fietsen) zichtbaar gemaakt via een speciale zone en een opvallend bord bij de school aan de zijde van de Hemmenlaan, terwijl het autoparkeren wordt gefaciliteerd op het parkeerterrein van Sportpark Esserberg. De Kiss + Bike zone is het fietsvriendelijke alternatief voor de Kiss + Ride zone. In plaats dat ouders hun kind met de auto bij school afzetten, is er een duidelijk aangegeven plek dicht bij het schoolplein waar ouders hun kind veilig en makkelijk kunnen afzetten op de fiets. Dit maakt het brengen met de fiets makkelijker, veiliger en zichtbaarder. Hiermee zet je fietsen neer als 'de standaard', hiervoor creëren we ruimte en gemak. De auto heeft daarentegen een gefaciliteerde autoparkeerplaats op afstand, wat net dat zetje kan geven om alsnog op de fiets te gaan en bovendien een positieve bijdrage heeft in de sociale veiligheid van de directe schoolomgeving.



Gedragstechnieken

- **Norm communiceren:** de autoparkeerplaats Esserberg is duidelijk herkenbaar voor ouders die kinderen met de auto brengen, en de Kiss + Bike zone is herkenbaar door grondmarkeringen en een verkeersbord, net zoals bij een Kiss + Ride. Extra pijlen op de grond leiden fietsers eenvoudig naar de juiste plek. Zo wordt de norm helder en duidelijk: kinderen naar school brengen doe je op de fiets.
- **Fietsen is de default:** door de fiets als vervoersmiddel in de directe omgeving van de school zichtbaar en toegankelijk te maken, maak je van fietsen de standaardkeuze.
- **Aanpassen fysieke omgeving:** door een locatie te reserveren voor de fiets zorg je voor meer zichtbaarheid van het gewenste gedrag, en daarmee ook voor het gewenste autoparkeer-gedrag.

3. De lesfiets

Inzicht

Fietsen vergroot zelfredzaamheid van kinderen in het verkeer.

Gedragfactor: motivatie

Ouders willen graag dat hun kinderen zelfstandig en veilig deel kunnen nemen in het verkeer. Uit de enquête en het bureauonderzoek bleek dit een terugkerende drijfveer om kinderen op de fiets naar school te brengen. Bovendien voelen ouders een verantwoordelijkheid om hun kinderen wegwijs te maken in het verkeer. Deze interventie speelt in op de intrinsieke motivatie van ouders.

Interventie

De lesfiets is een opvallende fiets die scholen kunnen inzetten om kinderen te laten ervaren en leren hoe het is om zelf naar school te fietsen, ook als ze thuis geen fiets hebben. Net als bij Flip de Beer mag de fiets met ieder kind mee naar huis. Zo ontdekken kinderen op een speelse manier hoe handig en leuk fietsen is, zowel naar school als naar andere activiteiten. Het vrolijke uiterlijk van de fiets maakt hem extra aantrekkelijk: kinderen willen er op fietsen, wat ouders indirect stimuleert om ook vaker de fiets te pakken. Het uiteindelijke doel van de lesfiets is om kinderen zelfstandiger te maken in het verkeer, iets waar ouders trots op zijn, omdat het bijdraagt aan de groei en zelfredzaamheid van hun kind.



Gedragstechnieken

- **Geanticiperde trots:** 'hoe trots ben je op je kind als hij/zij straks alleen naar school kan fietsen'.
- **Zekerheid vergroten:** door zichtbaar te maken dat een kind leert fietsen met behulp van de 'lesfiets', kunnen andere weggebruikers beter rekening houden met het kind. Dit speelt in op de zekerheid die ouders voelen over de veiligheid van hun kinderen in het verkeer. Wanneer een ouder zich hier zeker over voelt, zal die ook meer motivatie hebben om samen met het kind de fiets te pakken.
- **Gedrag laten ervaren:** wanneer kinderen enthousiast zijn over de fiets en hun ouders stimuleren om met de fiets naar school te gaan, proberen de ouders het gewenste gedrag uit.
- **Wederkerigheid:** door ouders/kinderen wat te geven (een lesfiets + starterspakket), hoop je dat ze ook wat voor je terugdoen: op de fiets naar school komen.

4. Fietslessen op school

Inzicht

Fietsen vergroot zelfredzaamheid van kinderen in het verkeer.

Gedragfactor: motivatie

Ouders willen graag dat hun kinderen zelfstandig en veilig deel kunnen nemen in het verkeer. Uit de enquête en het bureauonderzoek bleek dit een terugkerende drijfveer om kinderen op de fiets naar school te brengen. Bovendien voelen ouders een verantwoordelijkheid om hun kinderen wegwijs te maken in het verkeer. Deze interventie speelt in op de intrinsieke motivatie van ouders.

Interventie

Veel scholen bieden theorie en praktijk fietslessen aan die de aan te vragen zijn bij de provincie. Provincie Groningen heeft hier 'Verkeerswijzer Groningen' voor. Deze lessen worden afgesloten met een praktijkexamen waarbij leerlingen een fietsdiploma halen. Hoe trots ben je als ouder wanneer je kind zijn/haar fietsdiploma haalt? Deel informatie over de fietsvaardigheidslessen en hoe je als ouder je kind hier ook bij kunt helpen, zodat hij/zij straks zijn/haar fietsdiploma haalt. Investeren in leerlingen van basisschoolleeftijd is erg waardevol, deze leerlingen zetten het gedrag dan voort op de middelbare school.



Gedragstechnieken

- **Geanticipeerde trots:** speel in op de geanticipeerde trots van ouders wanneer hun kind straks zijn/haar fietsdiploma in ontvangst mag nemen. 'Wil je je straks zo trots voelen als ouder? Help je kind dan door samen op de fiets te gaan.'
- **Zekerheid vergroten:** door verkeerslessen aan te bieden aan kinderen, vergroot je het vertrouwen van ouders dat kinderen kunnen fietsen. Wanneer een ouder zich hier zeker over voelt, zal die ook meer motivatie hebben om samen met het kind de fiets te pakken.
- **Gedrag laten ervaren:** door kinderen met de lessen een positieve ervaring te geven, kunnen zij zelf hun ouders motiveren om met de fiets naar school te gaan.

5. De samen fietsroute

Gedragstechnieken

- **Zekerheid vergroten:** de samen fietsroute biedt een herkenbare en toegankelijke route naar school. Dit geeft ouders zelf meer vertrouwen op de fiets, ze hoeven zich minder druk te maken over of ze goed fietsen. Bovendien draagt het ook bij aan herkenning voor het kind, waardoor ze zich ook zekerder voelen over de vaardigheden van hun kind.
- **Geanticiperde trots:** hoe trots ben je op je kind als hij/zij straks alleen naar school kan fietsen via de samen-fietsroute?
- **Norm communiceren:** door de borden en gronduitingen wordt ook voor automobilisten op een opvallende wijze gecommuniceerd dat het normaal is om samen met je kind naar school te fietsen.
- **Mascottes (antropomorfisme):** de getekende figuren op de borden komen terug op de borden en herkenningspunten rondom de school. Ze zijn herkenbaar voor de kinderen en fungeren als mascottes.



Voorstel meest geschikte locatie samen fietsroute:
→ vanuit midden en oost via Kerklaan

Inzicht

- Fietsen vergroot zelfredzaamheid van kinderen in het verkeer
- Ouders/verzorgers voelen zich onzeker doordat ze niet goed kunnen fietsen

Gedragsfactor: capaciteit (fysiek) en motivatie (drijfveer)

Ouders voelen zich onzeker over hun eigen fietsvaardigheden. Daarnaast willen ze graag dat hun kinderen zelfstandig en veilig deel kunnen nemen in het verkeer. Uit de enquête en het bureauonderzoek bleek dit een terugkerende drijfveer om kinderen op de fiets naar school te brengen. Bovendien voelen ouders een verantwoordelijkheid om hun kinderen wegwijs te maken in het verkeer. Deze interventie speelt in op zowel de fysieke capaciteit en de intrinsieke motivatie van ouders.

Interventie

De samen fietsroute maakt de weg naar school herkenbaar. Met borden en grondmarkeringen ontstaat een duidelijke route, waardoor kinderen uiteindelijk zelfstandig de route naar school kunnen fietsen. Bovendien maakt het andere verkeersdeelnemers in de omgeving meer alert voor kinderen op de fiets en zorgen we voor meer veiligheid. Het doel van de samen fietsroute is inspelen op de wil van ouders om hun kind zelfstandig deel te laten nemen aan het verkeer en het vergroten van hun eigen gevoel van zekerheid op de fiets. De herkenningspunten geven ouders een soort 'overgang' tussen brengen en zelfstandig laten fietsen. De punten helpen kinderen zelf de weg te vinden en fietsen. En geeft daarmee ouders meer rust. De herkenningspunten 'primeren' het gewenste gedrag en de motivatie die daarachter ligt.

6. E-(business)bike probeeractie



Gedragstechnieken

- **Gedrag laten ervaren:** door ouders eerst te laten ervaren hoe het is om met de e-bike door te gaan naar werk, geef je ze laagdrempelig de mogelijkheid om het gewenste gedrag uit te proberen. Zodoende voelt het gedrag direct als minder 'gedoe', je bent letterlijk een ervaring rijker en hoeft een volgende keer niet bang te zijn dat je je fiets niet kunt stallen, na te denken hoe lang je erover doet of de route op te zoeken.
- **Garanties geven:** de probeeractie biedt de garantie om laagdrempelig en zonder verplichtingen iets uit te proberen. "Bevalt niet het niet? Dan zit je er niet aan vast!" Garanties maken mensen eerder geneigd het gedrag uit te voeren.

Inzicht

Na afzetten kind(eren) rijden ouders/verzorgers direct door naar hun werk; tijdsdruk + afstand maakt keuze auto aantrekkelijk

Gedragfactor: fysieke gelegenheid

Een belangrijk onderdeel in de keuze voor de auto is dat ouders door rijden naar hun werk. Hiervoor vinden zij de auto de keuze met het meeste gemak. Om hier verandering in aan te brengen, speelt deze interventie in op het verbeteren van de gelegenheid om door te fietsen naar het werk.

Interventie

De e-bike probeeractie biedt ouders de gelegenheid om op een laagdrempelige manier kennis te maken met een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Dit speelt in op hun behoefte om na het brengen van hun kinderen gemakkelijk door te reizen naar het werk. Door het gebruik van een e-bike wordt het haalbaar om grotere afstanden af te leggen, waardoor ouders makkelijker door kunnen fietsen naar werk. Zo ervaren ze zelf de voordelen van de e-bike. Na afloop van de probeerperiode wordt een evaluatieformulier uitgedeeld, om te achterhalen of de e-bike een autorit heeft vermeden. Dan kun je dus denken aan vragen als:

- Wanneer en voor welk doel heb je de e-bike gebruikt?
- Is de e-bike voor jou een goed alternatief op de auto?
- Hoe is het om met je e-bike je kind naar school te brengen?

Optioneel: een speciale aanbieding om tegen gereduceerd tarief een e-bike aan te schaffen na de proefperiode.

7. Communicatiecampagne



Gedragstechnieken

- **Gedrag laten veranderen:** door ouders te informeren over goede en veilige fietsroutes in de omgeving ontstaat bewustwording van alternatieven van de auto. Dit kan de drempel verlagen om hun kind(eren) met de auto naar school te brengen. Daarnaast is het informeren van het gewenste gebruik van parkeerplaats Esserberg van belang om bewustwording te creëren over een alternatieve locatie voor het afzetten van kinderen en het parkeren van de auto.
- **Norm communiceren:** door de communicatiecampagne wordt expliciet gecommuniceerd dat het normaal is om te fietsen, en als men met de auto komt dat het dan gewenst is om bij Esserberg de auto te parkeren.

Inzicht

Het helpt wanneer je met ouders duidelijke afspraken maakt over het gewenste gedrag bij halen en brengen. Hoe minder kinderen met de auto naar school worden gebracht, hoe veiliger het is. En hoe veiliger het rond de school is, hoe meer ouders en kinderen weer lopend of op de fiets naar school komen. Daarom is het van belang om duidelijk te communiceren wat het gewenste gedrag is. Geef aan dat jullie verwachten dat iedereen zoveel mogelijk lopend of fietsend naar school komt, en als ze met de auto komen dat er dan gebruik gemaakt kan worden van het parkeerterrein Esserberg.

Gedragfactor: gelegenheid (brein)

Een belangrijk onderdeel in de keuze om de auto te gebruiken en te parkeren op de Hemmenlaan is dat ouders zich niet bewust zijn van goede en veilige fietsroutes of het bestaan en de functie van parkeerterrein Esserberg. Om hier verandering in aan te brengen, speelt deze interventie in op bewustwording van goede en veilige fietsroutes en de functie van het parkeerterrein Esserberg.

Interventie

Communiceren van goede en veilige fietsroutes en functie van parkeerplaats Esserberg bij eerste gesprekken/introductiepakketten met ouders van nieuwe basisschoolscholieren, en ook in nieuwsbrieven en ouderavonden. Ook andere relevante interventies, zoals de loopbus en loopbeleving, kunnen ook direct gecommuniceerd worden.

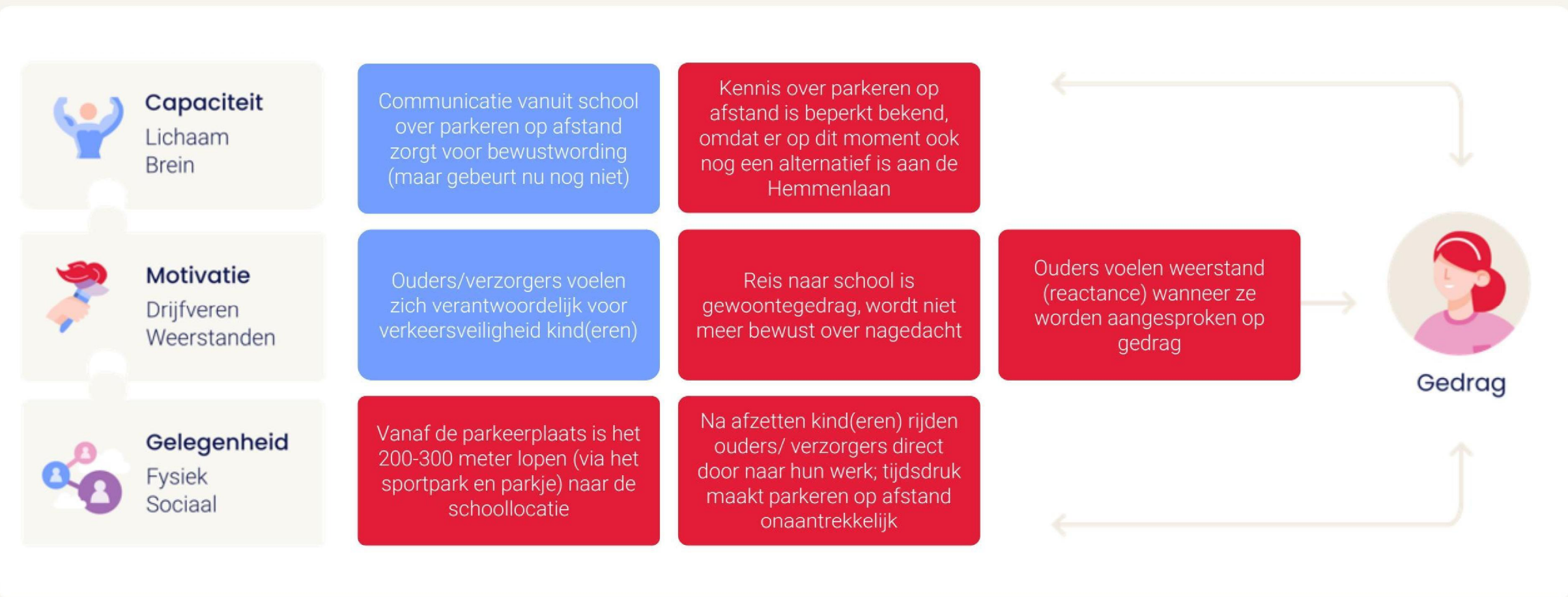


Interventies doelgroep 2

Hoe stimuleer je ouders/verzorgers om te parkeren op afstand bij het afzetten/ophalen van hun kind(eren)?

Gedragsdiagnose 2

Doelgroep 2: ouders/verzorgers die verder dan >3,5 km van school wonen
Gewenste gedrag: parkeren op afstand parkeerplaats Esserberg



Negatieve invloed op gewenste gedrag

Positieve invloed op gewenste gedrag

Interventies per inzicht en gedragsfactor

Inzicht	Gedragsfactor	Interventie	Gedragstechniek
<p>1 Kennis over parkeren op afstand is beperkt bekend, omdat er op dit moment ook nog een alternatief is aan de Hemmenlaan Ouders/verzorgers voelen zich verantwoordelijk voor verkeersveiligheid kind(eren)</p>	<p>Capaciteit (brein)</p> <p>Motivatie (drijfveer)</p>	<p>Entree parkeerplaats Rijksstraatweg</p>	<p>Informereren</p> <p>Priming</p>
<p>2 Vanaf de parkeerplaats is het 200-300 meter lopen (via het sportpark en parkje) naar de schoollocatie Ouders voelen weerstand (reactance) wanneer aangesproken op gedrag</p>	<p>Gelegenheid (fysiek)</p> <p>Motivatie (weerstand)</p>	<p>Loopbus</p>	<p>Aanpassen fysieke omgeving</p> <p>Framing</p>
<p>3 Vanaf de parkeerplaats is het 200-300 meter lopen (via het sportpark en parkje) naar de schoollocatie</p>	<p>Gelegenheid (fysiek)</p>	<p>Opstelruimte voor kinderen en veilige, toegankelijke en aantrekkelijke looproute</p>	
<p>4 Kennis over parkeren op afstand is beperkt bekend, omdat er op dit moment ook nog een alternatief is aan de Hemmenlaan</p>	<p>Capaciteit (brein)</p>	<p>Communicatie-campagne</p>	<p>Doelgroepgerichte communicatie (afhankelijk van afstand en leeftijd kind)</p>

1. Entree parkeerplaats Rijksstraatweg

Inzicht

- Kennis over parkeren op afstand ontbreekt, omdat het een nieuw concept is.
- Ouders/verzorgers voelen zich verantwoordelijk voor verkeersveiligheid kind(eren)

Gedragfactor: capaciteit (brein) en motivatie (drijfveer)

Wanneer ouders/verzorgers weten waar ze veilig kunnen parkeren, dan vergroten we de kans dat ze dit gedrag ook uit gaan voeren. Door niet alleen kennis te geven, maar ook de reden van parkeren op afstand mee te geven (het veiliger maken van de schoolomgeving), vergroten we eveneens de motivatie. Met deze interventie willen we bewustwording en kennis vergroten.

Interventie

Door de entree van de parkeerplaats aan de Rijksstraatweg zichtbaar, herkenbaar en opvallend te maken, zorg je dat ouders de locatie kunnen vinden en gebruiken. Door het inzetten van kinderen als boodschapper, die vertellen waarom het belangrijk is om hier te parkeren, speel je eveneens in op het verantwoordelijkheidsgevoel van ouders om de schoolomgeving veilig te maken en houden. De poort naar het stadion zou een mooie plek zijn om hier aandacht aan te geven.



Gedragstechniek

- **Informereren:** informeer ouders/verzorgers over parkeren op afstand door de entree van de Rijksstraat zichtbaar en herkenbaar te maken als parkeerplaats voor de school.
- **Priming:** zet kinderen in als priming voor het gevoel van verantwoordelijkheid; ouders/verzorgers zorgen voor hun kinderen door hier te parkeren.

2. Loopbus

Inzicht

- Kennis over parkeren op afstand is beperkt bekend, omdat er op dit moment ook nog een alternatief is aan de Hemmenlaan
- Ouders voelen weerstand (reactance) wanneer aangesproken op gedrag

Gedragsfactor: fysieke gelegenheid

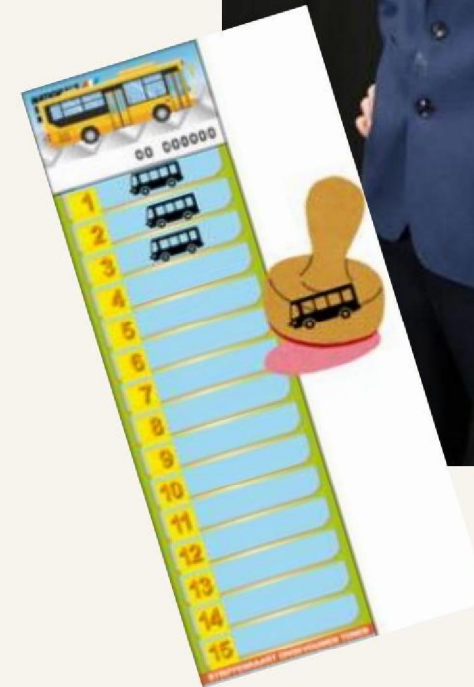
Wanneer de gelegenheid voor lopen beperkt is, door bijvoorbeeld de afstand van de parkeerplaats naar school, vermindert dit de kans op het uitvoeren van dit gedrag. Met deze interventie spelen we in op het verbeteren van deze gelegenheid.

Interventie

Maak de loopbus een leuk event elke dag door een echte 'chauffeur' de loopbus te laten besturen. Inclusief alle tools die hij/zij nodig heeft. Om de beleving echt te maken, is het leuk om strippenkaarten te stempelen. Afwisseling zorgt voor nieuwsgierigheid bij de kinderen. Dus wellicht elke week een andere stempel. Hier kan zelfs een wedstrijd element aan toegevoegd worden; wie de meeste stempels spaart in X periode of wie de meeste verschillende stempels heeft gespaard.

Gedragstechniek

- **Aanpassen fysieke omgeving:** met het inzetten van de loopbus en een andere route naar school', maak je de fysieke omgeving veiliger en vergroot je de mogelijkheid voor ouders/verzorgers om hun kind veilig naar school te brengen/halen via de parkeerplaats op afstand.
- **Framing:** door in te spelen op de belevingswereld van kinderen en de route naar school in een andere 'frame' te zetten, maak je hen enthousiast om deel te nemen. Zij kunnen dan hun ouders enthousiasmeren, waardoor reactance beperkt wordt.



3. Loopbeleving

Inzicht

- Kennis over parkeren op afstand is beperkt bekend, omdat er op dit moment ook nog een alternatief is aan de Hemmenlaan

Gedragsfactor: fysieke gelegenheid

Wanneer de gelegenheid voor lopen beperkt is, door bijvoorbeeld de afstand van de parkeerplaats naar school, vermindert dit de kans op het uitvoeren van dit gedrag. Met deze interventie spelen we in op het verbeteren van deze gelegenheid.

Interventie

Het streven is dat ouders hun kind lopend of met de fiets naar school brengen of dat kinderen zelfstandig lopend of fietsend naar school toe komen. Lopen en fietsen is niet voor iedereen mogelijk (denk aan afstand tussen school en thuis, leeftijd, fysieke beperking enz.). Voor deze ouders willen we een parkeerplek faciliteren die niet direct op het schoolterrein ligt i.v.m. de huidige autoproblematiek rondom school wat leidt tot onveilige situaties, maar een parkeerplek bij Sportpark Esserberg. Dit parkeerterrein ligt op loopafstand (150-300 meter/2-4 minuten lopen afhankelijk van de exacte locatie op het terrein). Echter is de huidige veiligheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van het looppad voor ouders en kinderen niet optimaal.

De veiligheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid van het looppad zijn cruciaal omdat ze in combinatie bepalen of ouders het parkeerterrein bij Sportpark Esserberg gaan gebruiken; het looppad moet veilig zijn (geen kans tot ongelukken, sociaal veilig) toegankelijk (vrij van obstakels, breed genoeg) voor iedereen, inclusief ouders met beperkingen en kinderwagens, en aantrekkelijk (mooi, schoon, goed verlicht, met voorzieningen) om ouders te motiveren om te lopen. Op de volgende sheets staan randvoorwaarden en aandachtspunten genoemd die nodig zijn om de **veiligheid, toegankelijkheid en aantrekkelijkheid** van het looppad te verbeteren.



3. Loopbeleving

Interventie Veiligheid

In de toekomstige situatie dient het looppad aan de volgende randvoorwaarden te voldoen:

- Op het parkeerterrein bij Sportpark Esserberg dient een veilige looproute aangegeven te worden, waarbij kinderen niet met auto's in contact kunnen komen. Dat kan door een looproute aan de rand van de parkeerplaats te realiseren (zie afbeelding 1), zodat ouders en kinderen niet dwars de parkeerplaats over hoeven te steken of door een looproute met een onverhard pad aan de zijkant van het parkeerterrein te realiseren en de scheiding ervan te voorzien van een lage barrière (bijv. lage struiken).
- Het aanbrengen van voldoende heldere verlichting op de parkeerplaats en op het looppad.
- Het aanbrengen van een barrière tussen het parkeerterrein en het looppad naar school (met uitzondering van noodgevallen).
- Het aanpassen van de laad- en lostijden van bevoorrading van het sportpark buiten breng- en haaltijden van de school.
- Het creëren van een centraal punt dat overzichtelijk en goed verlicht is, waar de kinderen en ouders zich kunnen opstellen en vervolgens onder begeleiding naar school lopen.



3. Loopbeleving

Interventie Toegankelijkheid

In de toekomstige situatie dient het looppad aan de volgende randvoorwaarden te voldoen:

- Een obstakelvrij looppad zonder klim en afdaling zodat ouders met een kinderwagen of die slecht ter been zijn de schoollocatie kunnen bereiken.
- Op dit moment is de toegankelijkheid beperkt doordat een tribune, trap en brug onderdeel is van het looppad.
- Een comfortabel en betegeld looppad t.h.v. de route door het bos met een "vrije breedte" van $\geq 1,80\text{m}$ (CROW) met ecologische uitvoering en uitstraling – ook qua verlichting>
- Op dit moment is dit deel van het looppad voorzien van een "steenslagpad" (zie afbeelding) dat bij hevige regenval de toegankelijkheid beperkt.



Interventie Aantrekkelijkheid

- Maak op een aantal locaties spelenderwijs een aantrekkelijke route voor kinderen die gemakkelijk te volgen is. Dit kan door bijvoorbeeld spelletjes op de grond mee te nemen in de route (denk aan hinkeltegels). Een ander idee is om te werken met figuren zoals kabouters langs de route (volg de kabouters richting school) (zie afbeelding).
- Het creëren van een centraal punt dat overzichtelijk en goed verlicht is, waar de kinderen en ouders zich kunnen opstellen en vervolgens onder begeleiding naar school lopen. Het centrale punt dient voorzien te zijn van een halte voor kinderen met speelelementen (zie afbeeldingen).



4. Communicatiecampagne



Gedragstechnieken

- **Gedrag laten veranderen:** door ouders te informeren over goede en veilige fietsroutes in de omgeving ontstaat bewustwording van alternatieven van de auto. Dit kan de drempel verlagen om hun kind(eren) met de auto naar school te brengen. Daarnaast is het informeren van het gewenste gebruik van parkeerplaats Esserberg van belang om bewustwording te creëren over een alternatieve locatie voor het afzetten van kinderen en het parkeren van de auto.
- **Norm communiceren:** door de communicatiecampagne wordt expliciet gecommuniceerd dat het normaal is om te fietsen, en als men met de auto komt dat het dan gewenst is om bij Esserberg de auto te parkeren.

Inzicht

Het helpt wanneer je met ouders duidelijke afspraken maakt over het gewenste gedrag bij halen en brengen. Hoe minder kinderen met de auto naar school worden gebracht, hoe veiliger het is. En hoe veiliger het rond de school is, hoe meer ouders en kinderen weer lopend of op de fiets naar school komen. Daarom is het van belang om duidelijk te communiceren wat het gewenste gedrag is. Geef aan dat jullie verwachten dat iedereen zoveel mogelijk lopend of fietsend naar school komt, en als ze met de auto komen dat er dan gebruik gemaakt kan worden van het parkeerterrein Esserberg.

Gedragfactor: gelegenheid (brein)

Een belangrijk onderdeel in de keuze om de auto te gebruiken en te parkeren op de Hemmenlaan is dat ouders zich niet bewust zijn van goede en veilige fietsroutes of het bestaan en de functie van parkeerterrein Esserberg. Om hier verandering in aan te brengen, speelt deze interventie in op bewustwording van goede en veilige fietsroutes en de functie van het parkeerterrein Esserberg.

Interventie

Communiceren van goede en veilige fietsroutes en functie van parkeerplaats Esserberg bij eerste gesprekken/introductiepakketten met ouders van nieuwe basisschoolscholieren, en ook in nieuwsbrieven en ouderavonden. Ook andere relevante interventies, zoals de loopbus en loopbeleving, kunnen ook direct gecommuniceerd worden.

4



Interventies doelgroep 3

Hoe stimuleer je medewerkers om op de fiets naar werk te reizen?

Gedragdiagnose 3

Doelgroep 3: medewerkers die maximaal 7,5 km van school wonen
Gewenste gedrag: fietsen



Negatieve invloed op gewenste gedrag

Positieve invloed op gewenste gedrag

Interventies per inzicht en gedragsfactor

Inzicht	Gedragsfactor	Interventie	Gedragstechniek
1 Er is vooralsnog geen restrictief parkeerbeleid voor medewerkers die op fietsafstand wonen van school	Gelegenheid (fysiek)	Parkeerrechten en kilometervergoeding op elkaar afstemmen	Aanpassen beleid
2 Voor medewerkers die nu al op locatie MCH werken is de reis naar het werk gewoontegedrag, wordt niet meer bewust over nagedacht	Motivatie (drijfveer)	Stimuleringsprogramma fiets ontwikkelen	Stimuleren
3 Voor medewerkers die nu al op locatie MCH werken is de reis naar het werk gewoontegedrag, wordt niet meer bewust over nagedacht	Motivatie (drijfveer)	Bestaande/indiensttreding fietsende medewerkers eenmalig fietsaccessoires verstrekken	Stimuleren
4 Voor medewerkers die nu al op locatie MCH werken is de reis naar het werk gewoontegedrag, wordt niet meer bewust over nagedacht	Motivatie (drijfveer)	Voorgaande via interne communicatiecampagne promoten	Informereren

1. Parkeerrechten en kilometervergoeding op elkaar afstemmen

Het MCH beschikt in de huidige situatie over circa 90 parkeerplaatsen, en parkeren is kosteloos en vrij toegankelijk. Door de uitbreiding van de campus zal het parkeervraagstuk de komende jaren gaan veranderen. Dit maakt het noodzakelijk om vooruit te kijken en keuzes voor te bereiden. Want naar verwachting is het aantal beschikbare parkeerplaatsen dan onvoldoende zijn voor iedereen die met de auto wil komen. Dan wordt de kernvraag onvermijdelijk: wie krijgt wél en wie krijgt géén toegang tot de parkeerterreinen?

Inzetten parkeerrechten

Op basis van de huidige inzichten, de toekomstige ontwikkelingen en de ambities van het MCH, ligt het voor de hand om in te zetten op een systeem van parkeerrechten met de toepassing van slagbomen:

- Parkeerrechten worden toegekend op basis van vooraf vastgestelde criteria, waarbij het recht in ieder geval geldt voor medewerkers die minimaal 7,5 km van school wonen.
- Mensen die echt afhankelijk zijn van de auto krijgen hierdoor (meer) zekerheid.
- Onnodig autogebruik wordt hierdoor ontmoedigd, en het gewenste gedrag (fiets voor medewerkers die maximaal 7,5 km van school wonen) wordt met andere interventies juist gestimuleerd.

Aanpassen kilometervergoeding in CAO

- De werknemer heeft volgens de CAO VO 2025/2027 recht op een tegemoetkoming in de kosten van het woon-werkverkeer tussen zijn woning en het gebouw indien de afstand hiertussen 8 of meer km enkele reis bedraagt. De tegemoetkoming per kilometer bedraagt € 0,19.
- Het advies is om aanvullend op deze vergoeding een fietskilometervergoeding in te voeren voor medewerkers die maximaal 7,5 km van school wonen.

Aandachtspunt

Werken met parkeerrechten terwijl parkeren in de omgeving gratis is, kan leiden tot een waterbedeffect: parkeerdruk verschuift naar de wijk, met overlast voor omwonenden. Het is daarom raadzaam om de invoering van parkeerrechten gelijk te trekken met de invoering van stimuleringsmaatregelen om het gewenste gedrag te bereiken.



2. Stimuleringsprogramma fiets ontwikkelen

Start een stimuleringsprogramma voor fietsen om het fietsgebruik te verhogen door middel van beloningen. Faciliteer een applicatie (bijvoorbeeld Trappers) waarmee de gefietste woon-werk kilometers wordt gemeten en medewerkers de gespaarde punten kunnen inwisselen voor prijzen in een gefaciliteerde webshop, zoals een Bol.com waardebon. Eventueel kunnen in de herfst en winter de gespaarde punten verdubbeld worden, kunnen teams of afdelingen met elkaar in competitie gaan en kan er als collectief gespaard worden voor een MCH-feest.

Doel

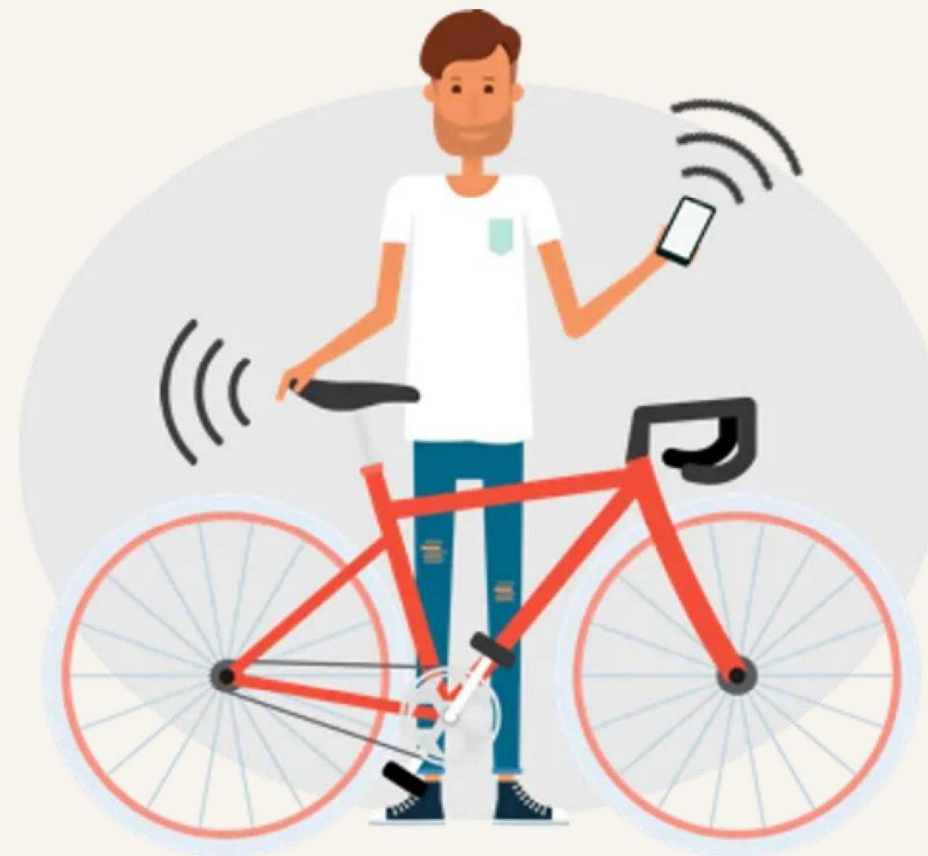
Zoveel mogelijk medewerkers stimuleren om te fietsen, en daarmee te belonen cq. bestaande fietsers ook te belonen om hun duurzame reisgedrag te blijven voortzetten.

Voordeel

Het bieden van een beloning kan een motiverende werkcultuur bevorderen. Medewerkers voelen zich erkend voor hun inspanningen, wat hun betrokkenheid en motivatie kan verhogen.

Aandachtspunt

De administratieve belasting van het bijhouden van de fietskilometers kan worden uitbesteed, hier zal tijd in geïnvesteerd moeten worden



3. Bestaande/indiensttreding fietsende medewerkers eenmalig fietsaccessoires verstrekken

Geef een pakket met fietsaccessoires aan alle medewerkers die op minder dan 7,5 km afstand van school wonen, en vervolgens alle indiensttredende medewerkers die op deze fietsafstand wonen. Het pakket bestaat bijvoorbeeld uit een fietsbel, regenpak en (werk)fietstas en informatie over de voordelen van fietsen naar het werk.

Doel

Medewerkers te ondersteunen bij het gebruik van de fiets, hun veiligheid te verhogen, en het fietsen aantrekkelijker en praktischer te maken. Daarnaast informeer je hiermee over de norm: duurzame mobiliteit.

Voordeel

Door medewerkers van de juiste fietsaccessoires te voorzien, wordt het voor hen gemakkelijker en aantrekkelijker om de fiets te gebruiken voor het woon-werkverkeer.

Aandachtspunt

Medewerkers die niet op fietsafstand wonen ontvangen geen pakket, wat tot onenigheid kan leiden. Een alternatief is dat alle medewerkers – ongeacht reisafstand woon-werk – een pakket ontvangen.

De interventie bestaat uit:

- Fietspakket met gadgets om veilig en comfortabel fietsen te stimuleren (bijv. fietstassen, regenpak, goede verlichting etc.)

Uitrol:

- Uitdenken wat te faciliteren in het pakket
- Uitdelen bij indiensttreding van nieuwe medewerkers (die op fietsbare afstand wonen)
- Fietsende medewerkers en medewerkers met fietspotentie ook het pakket aanbieden



4. Communicatiecampagne fiets

Start een communicatiecampagne om fietsen bij medewerkers te bevorderen en alle regelingen en voorzieningen t.b.v. fietsen onder de aandacht te brengen.

Doel

Het bevorderen van een gezonde en duurzame levensstijl, het vergroten van de bewustwording van de voordelen (zoals gezondheid, milieu en financiële voordelen uit de regelingen en voorzieningen).

Voordeel

Een communicatiecampagne fiets kan indirect impact hebben op de medewerkerstevredenheid doordat men zich fitter voelt en zich onderdeel voelt van een groene, vitale en positieve organisatie.

Aandachtspunt

Een verkeerde vorm van communicatie kan averechts werken; het is dus van belang om de inhoud van de campagne zorgvuldig af te stemmen op de doelgroep.

De interventie bestaat uit:

- Communicatie over de verschillende mogelijkheden voor medewerkers om fietsen een aantrekkelijker alternatief te laten zijn

Uitrol:

- Communicatie over voordelen van fietsen, maar ook over de faciliteiten/voorzieningen/vergoedingen voor de medewerkers
- Communicatie via de mail, teamoverleggen etc



Bijlagen

Bevindingen interviews

5.1.2i

5.1.2i

5.1.2i

5.1.2i

5.1.2i

5.1.2i

5.1.2i

5.1.2i



Contact

🏠 Stadsplateau 5
3521 AZ Utrecht

☎️ (030) 215 50 80

✉️ info@enmorgen.nl

🌐 www.enmorgen.nl

Bijlage 2: Verkeersgeneratie Campusontwikkeling

12-03-2026

CONCEPT

Onderdeel	Afdeling	Aantal kinderen/personeel	Aantal lokalen	Aantal m²	CROW-functie	Verkeersgeneratie	Bron	Opmerking
Bestaand								
MCH		945	Nvt	Nvt	Middelbare school	186,165	DUO / CROW (max bandbreedte = 19,7 per 100m²)	
ISG		200	Nvt	Nvt	Middelbare school	39,4	DUO / CROW (max bandbreedte = 19,7 per 100m²)	
GSV	IPS	113	Nvt	Nvt	Nvt	136	Enquête 'Onderzoek vervoer naar school', na rato totaal leerlingen opgehoogd tot 900 / Verkeersstelling P-terrein Esserberg 2025 (Ochtendspits 7:00-9:00: 68 * 2 = haal en brengverkeer). Personeel is in totaal onder 'nieuw' opgenomen.	
KDV	Pre school	15	Nvt	Nvt	Nvt	Nvt	SKSG, verkeersgeneratie is opgenomen in de nieuwe situatie	
	BSO	24	1	Nvt	Nvt	Nvt	SKSG, verkeersgeneratie is opgenomen in de nieuwe situatie	
Gymzalen			2	860	Nvt	122,98	Kencijfers CROW (max bandbreedte =14,3 per 100m²)	
						485		
Nieuw								
GSV	TPO (halen en brengen)	658	Nvt	Nvt		360	Enquête 'Onderzoek vervoer naar school', na rato totaal leerlingen opgehoogd tot 900	
	HB (halen en brengen)	129	Nvt	Nvt		50	Enquête 'Onderzoek vervoer naar school', na rato totaal leerlingen opgehoogd tot 900	
	Personeel	120	Nvt	Nvt		60	Input Bestuur GSV (30 auto's)	Personeel deels al huidig op locatie
	Logistiek GSV	Nvt	Nvt	Nvt		10	Input Bestuur GSV	
	Subtotaal GSV (inclusief personeel en logistiek)						480	Enquête 'Onderzoek vervoer naar school' + input Bestuur GSV
KDV	Kinderopvang 0-4	48	Nvt	Nvt			Informatie en aantallen Gemeente	
	Pre school	5	Nvt	Nvt			Informatie en aantallen Gemeente	
	BSO	96	5	Nvt			Informatie en aantallen Gemeente	
	Logistiek SKSG	Nvt	Nvt	Nvt		2	Input Bestuur SKSG	Logistiek deels al huidig op locatie
	Subtotaal KDV (inclusief personeel en logistiek)						233	Kencijfers CROW (max bandbreedte = 38 per 100m²) + Logistiek
Sport050	Gymzalen bewegingsonderwijs (inclusief personeel)	Nvt	2	1394	Sportzaal	199	Kencijfers CROW (max bandbreedte =14,3 per 100m²)	
	Logistiek Sport050	Nvt	Nvt	Nvt		2	Input Sport050	Uitgangspunt 4 september 2025
	Subtotaal Sport050 (inclusief personeel en logistiek)					201	Kencijfers CROW (max bandbreedte) + Logistiek	
Totaal motorvoertuigen per etmaal						914		

Schatting aantal auto's per afdeling per werkdag

Afdeling	Oudersparen (huidig aantal)	Waarvan met auto gebracht (per dag)	Idem, absoluut*	
			Bij huidig leerl.aantal	Bij 900 leerlingen
TPO	433	39%	170	180
HB	91	26-31%	25	25
IPS	86	39-42%	35	35
Totaal	597	37-38%	225	240

* De schatting is afgerond op vijftallen.

Sommige oudersparen hebben kinderen op meerdere afdelingen (vooral HB+TPO).

Verdeling van nieuw verkeer naar voertuicategorie	Licht	Middelzwaar	Zwaar	Toelichting
GSV	475	8	2	Aanname: 80% is middelzwaar, 20% is zwaar
KDV	231	2	0	Aanname: Logistiek is Middelzwaar
Sport050	194	1,6	0,4	Aanname: 80% is middelzwaar, 20% is zwaar
Totaal motorvoertuigen per etmaal	900	12	2	
Waarvan relatie Noord (80%)	725	9	2	
Waarvan relatie Zuid (20%)	176	2	0	

Verdeling over omliggend wegennet	Groningen Zuid	Haren	Centrum, Oost, West en Noord	Overig, buiten de stad	Noord	Zuid
	51%	11%	21%	17%	81%	20%

Bijlage 3: Modelsimulatie Rijksweg- Esserberg

12-03-2026

CONCEPT

Modellsimulatie Rijksstraatweg- Esserberg

11-03-26

Uitgangspunten

Verkeersdata

- Voor het kruispunt Rijksstraatweg – Esserberg is een verkeerskundige modelsimulatie uitgevoerd met VISSIM.
- Er zijn de verkeerstellingen van oktober 2025 gebruikt, representatief voor een gemiddelde werkdag.
- Het brengmoment in de ochtendspits (tussen 7:00 – 9:00) is als maatgevend beschouwd, omdat dan zowel het doorgaande verkeer op de Rijksstraatweg als het schoolverkeer de hoogste intensiteiten kent.
- In de middag (circa 13:30–15:30 uur) is de verkeersdruk lager, mede doordat veel kinderen dan naar de BSO gaan en vormt het kruispunt geen beperkende factor. De ouders die wel met de auto komen, staan in de middag gemiddeld langer geparkeerd. De verwachting is dat dit niet tot onacceptabele situaties leidt.

In oktober 2025 zijn verkeerstellingen uitgevoerd:

- ten noorden van het kruispunt
- ten zuiden van het kruispunt
- bij de ingang van het parkeerterrein Esserberg

In de simulatie zijn toegevoegd:

- verplaatsing van TPO en HB (GSV), IPS is al onderdeel van de verkeerstelling
- brengverkeer van MCH/ISG, op basis van schouwmomenten
- modal split (auto- en fietsgebruik) en herkomstverdeling op basis van de enquête en herkomstanalyse.
Herkomstverdeling nieuw verkeer (o.b.v. Herkomstanalyse):
 - 80% vanuit het noorden
 - 20% vanuit het zuiden

Starttijden en brengmomenten

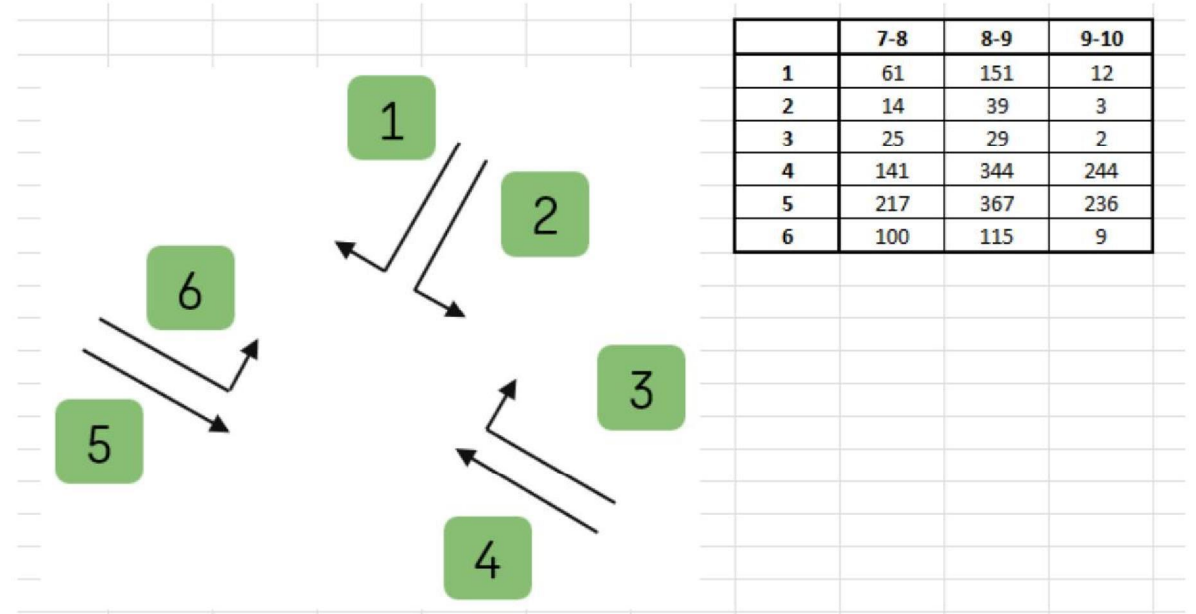
- Starttijden:
 - 08:10 – TPO
 - 08:40 – IPS/HB
 - 09:10 – MCH/ISG
- Brengvensters (15–20 minuten vooraf):
 - 07:45–08:05 – TPO
 - 08:15–08:35 – IPS/HB
 - 08:45–09:05 – MCH/ISG

Modelkeuzes

- Linksafvak noordelijke richting (ca. 6 voertuigen, ± 50 m) opgenomen omdat deze beweging bepalend is voor de doorstroming.
- Parkeerterrein Esserberg gemodelleerd op basis van schetsontwerp gemeente Groningen:
 - haaks parkeren
 - K+R-zone oostzijde
 - eenrichting in via noordelijke tak / tweerichting in middenvak / eenrichting uit via zuidelijke tak
- Indicatieve parkeerduur per bouwlaag (GSV)
 - Onderbouw (groepen 1–2): langparkeren (10–15 min)
 - Midden-/bovenbouw (groepen 3–8): kortparkeren (1–4 min)
- De situatie 10 keer gesimuleerd voor een robuust gemiddelde.

Verkeersaantallen:

- Ca. 240 auto's per brenghmoment (≈ 480 bewegingen)
- Ca. 205 hiervan nieuwe verkeersbewegingen
- De gehanteerde kruispuntintensiteiten zijn hiernaast weergegeven



Resultaten

Wachtrijen op de Rijksstraatweg

Uit de simulatie blijkt dat de aanleg van een linksafstrook vanuit de noordelijke richting de verkeersdruk op de Rijksstraatweg beheersbaar houdt. Gedurende vrijwel het gehele brengvenster blijft de wachtrij op Rijksstraatweg Noord binnen de capaciteit van het linksafvak. Alleen tijdens de periode 08:00–08:05, het piekmoment van het TPO-brengverkeer, ontstaat er een kortdurende toename van de wachtrij.

Tijdens dit vijfminutenvenster is er sprake van:

- een korte piek die het linksafvak incidenteel kan overschrijden;
- een beperkte terugslag op de doorgaande rijstrook, die volgens de simulatie snel weer oplost.

Op de Rijksstraatweg Zuid doen zich geen relevante wachtrijen voor.

Wachtrijen op het parkeerterrein

Ook op het parkeerterrein Esserberg zijn de wachtrijen beperkt. Alleen in het drukste brengvenster, met name tussen 08:00 en 08:10, ontstaan enkele kortdurende opstoppingen.

In deze periode gaat het om:

- gemiddeld maximaal 10 voertuigen die wachten bij het uitrijden;
- een piek van ongeveer 20 voertuigen tijdens het drukste moment.

Buiten deze specifieke periode verloopt de verkeersafwikkeling op het terrein vrijwel zonder noemenswaardige wachtrijvorming.

Vertraging

De vertragingen zijn berekend ten opzichte van een rijsnelheid van 50 km/u. De grootste vertragingen treden op in hetzelfde tijdsvenster waarin ook de hoogste wachtrijen ontstaan: tussen 08:00 en 08:05. Dit geldt zowel voor de Rijksstraatweg Noord als voor de uitrit van het parkeerterrein.

Over de bredere periode 08:00–08:30 ontstaat het volgende beeld:

- op Rijksstraatweg Noord bedraagt de gemiddelde vertraging ongeveer 23 seconden;
- wanneer een schoolzone en bijbehorende snelheidsverlaging worden ingevoerd, daalt dit naar minder dan 20 seconden;
- de vertraging bij de uitrit van het parkeerterrein ligt eveneens rond 20 seconden.

Op Rijksstraatweg Zuid is de vertraging verwaarloosbaar en vormt dit geen belemmering voor de doorstroming.

Parkeren

Het parkeerterrein functioneert in de simulatie zoals beoogd. De beschikbare capaciteit blijkt voldoende om de verschillende brengmomenten op te vangen, ook tijdens de piekbelasting in de ochtend. Daarnaast ondersteunt de interne routing een soepele verkeersafwikkeling. Hierdoor ontstaan geen structurele knelpunten en blijft de doorstroming op het terrein acceptabel.

7:55



- Rond 07:55 uur is het brengverkeer in volle gang.
- Het verloopt naar behoren, met weinig aandachtspunten.

8:00



- Er is vrij consistente stroom van brengeverkeer rond 8:00.
- De situatie functioneert naar behoren en er zijn weinig aandachtspunten.
- Het linksafvak biedt voldoende capaciteit voor de afslaanbeweging.

8:05



- Kort ná 8:00 ontstaat de piekdrukke
- Er vormt zich een wachtrij op het parkeerterrein.
- Er vormt zich een wachtrij op de Rijksstraatweg (buiten de linksafvak).
- De terugslag kan tot aan de Vestdijklaan reiken.
- Het verkeer blijft in deze periode wel doorstromen; de individuele wachttijden blijven beperkt.
- De piek houdt circa vijf minuten aan en lost binnen diezelfde periode weer op.

8:10



- Vanaf circa 08:05 uur begint het parkeerterrein geleidelijk weer leeg te stromen.
- Tussen ongeveer 08:10 en 08:15 uur zijn vrijwel alle ouders vertrokken.
- Daarna ontstaat ruimte voor het volgende brengmoment.
- Het daaropvolgende brengmoment is aanzienlijk minder druk en niet maatgevend voor de verkeersafwikkeling.

Gemiddelde wachtrij

	Rijksstraatweg		Rijksstraatweg		Uitrit [m]	Uitrit [aantal auto's]
	Rijksstraatweg Noord [m]	Noord [aantal auto's]	Rijksstraatweg Zuid [m]	Zuid [aantal auto's]		
07:00		0		0	0	0
07:05		0		0	0	0
07:10		0		0	0	0
07:15		0		0	0	0
07:20		0		0	0	0
07:25		0		0	0	0
07:30		0		0	0	0
07:35		0		0	0	0
07:40		0		0	0	0
07:45		2		0	0	0
07:50		8		1	0	6
07:55		5		1	0	15
08:00		42		7	1	36
08:05		7		1	0	62
08:10		0		0	0	8
08:15		2		0	0	1
08:20		2		0	1	1
08:25		2		0	0	1
08:30		1		0	0	1
08:35		0		0	0	0
08:40		0		0	0	0
08:45		0		0	0	0
08:50		0		0	0	0
08:55		0		0	0	0
09:00		0		0	0	0
09:05		0		0	0	0
09:10		0		0	0	0
09:15		0		0	0	0
09:20		0		0	0	0
09:25		0		0	0	0
09:30		0		0	0	0
09:35		0		0	0	0
09:40		0		0	0	0
09:45		0		0	0	0
09:50		0		0	0	0
09:55		0		0	0	0

Maximale wachtrij

	Rijksstraatweg		Rijksstraatweg		Uitrit [m]	Uitrit [aantal auto's]
	Rijksstraatweg Noord [m]	Noord [aantal auto's]	Rijksstraatweg Zuid [m]	Zuid [aantal auto's]		
07:00		0		0	0	0
07:05		0		0	0	0
07:10		0		0	0	0
07:15		0		0	0	0
07:20		0		0	0	0
07:25		0		0	0	0
07:30		0		0	0	0
07:35		0		0	0	0
07:40		0		0	0	0
07:45		22		4	3	1
07:50		46		8	9	2
07:55		37		6	4	1
08:00		141		24	18	3
08:05		87		15	0	0
08:10		0		0	0	0
08:15		16		3	8	1
08:20		20		3	15	2
08:25		17		3	8	1
08:30		17		3	3	1
08:35		2		0	0	0
08:40		0		0	0	0
08:45		10		2	0	0
08:50		8		1	0	0
08:55		8		1	0	0
09:00		9		1	0	0
09:05		1		0	0	0
09:10		0		0	0	0
09:15		0		0	0	0
09:20		0		0	0	0
09:25		0		0	0	0
09:30		0		0	0	0
09:35		0		0	0	0
09:40		0		0	0	0
09:45		0		0	0	0
09:50		0		0	0	0
09:55		0		0	0	0



Gemiddelde vertraging

	Rijksstraatweg Noord [s]	Rijksstraatweg Zuid [s]	Uitrit [s]
07:00	0	0	0
07:05	0	0	0
07:10	0	0	0
07:15	0	0	0
07:20	0	0	0
07:25	0	0	0
07:30	0	0	0
07:35	0	0	0
07:40	0	0	0
07:45	6	2	3
07:50	12	3	10
07:55	10	3	14
08:00	37	6	28
08:05	45	5	26
08:10	0	0	12
08:15	8	4	4
08:20	10	5	4
08:25	9	5	6
08:30	8	3	4
08:35	4	1	2
08:40	0	0	4
08:45	5	2	2
08:50	4	2	3
08:55	4	2	2
09:00	4	1	3
09:05	4	8	2
09:10	0	0	0
09:15	0	0	0
09:20	0	0	0
09:25	0	0	0
09:30	0	0	0
09:35	0	0	0
09:40	0	0	0
09:45	0	0	0
09:50	0	0	0
09:55	0	0	0

Bijlage 4: Analyse fietsoversteek Rijksstraatweg

12-03-2026

CONCEPT

(Fiets)oversteek Rijksstraatweg

- **Richtlijn CROW** geeft twee aanbevelingen:
 - Meer dan 400 mvt/uur beide richtingen: Middeneiland
 - Tot 800 mvt/uur beide richtingen: Oversteekbaarheid is redelijk zonder middeneiland
- Op de Rijksstraatweg is sprake van 700 mvt/uur beide richtingen
- Kan iets toenemen door verkeerstrom uit ri Zuid
- Oversteekbaarheid wordt vooral bepaald door autodrukke.
- Veilig uitgangspunt: we realiseren een middeneiland.
- Autodrukke bepaalt hiaten (gaten) voor veilig oversteken.
- Ook de voetgangersoversteek veroorzaakt hiaten.
- **Met een goed ontworpen middeneiland voldoet de oversteek.**
- Robuustheid in ontwerp:
 - Tot 1.400 mvt/uur beide richtingen met middeneiland voldoet
 - Tot 1.600 mvt/uur beide richtingen met middeneiland voldoet
 - **Robuust tot dubbele van de huidige verkeersintensiteit**

CROW ASVV

Tabel 2. Ontwerpaanbevelingen voor oversteekvoorzieningen

		Maatregel	Toelichting
Rijbaan met twee richtingen, geen oversteek in etappes			
Tot 400 mvt/h voor twee richtingen	De straat is goed oversteekbaar; geen aanvullende maatregelen nodig		
Meer dan 400 mvt/h voor twee richtingen	De straat is slecht oversteekbaar; aanvullende maatregelen zijn wenselijk	Middeneiland, middenberm	Par. 4.1
Rijbaan met gescheiden rijrichtingen, oversteek in etappes			
Tot 700 mvt/h per richting	De straat is goed oversteekbaar; geen aanvullende maatregelen nodig		
Meer dan 700 mvt/h per richting	Oversteekbaarheid is onvoldoende; hiaten moeten gevormd worden door 'clustervorming	Vormgeving, hiaatmaker	Par. 4.2

CROW Ontwerpwijzer fietsverkeer

- Tot een intensiteit van 800 mvt/h is de oversteekbaarheid redelijk zonder middengeleider.
- Van 800 tot circa 1.600 mvt/h is de oversteekbaarheid redelijk als in twee etappes kan worden overgestoken (met middengeleider).
- Van 1.600 tot circa 2.000 mvt/h is de oversteekbaarheid matig tot slecht.
- Boven de 2.000 mvt/h is de oversteekbaarheid slecht tot zeer slecht.

Aantal fietsers

Reguliere benadering (fietsers verdeeld o.b.v. herkomst)

- MCH/ISG:
 - Ca. 50% via Hemmenlaan en 50% via de Kloostersingel (huidig)
 - Via de Hemmenlaan gaan circa 200 fietsers (8:00-9:00) (bron: Verkeerstelling).
 - Worst-case straks 200 fietsers via de oversteek RSW (en evt nog wat groei)
- GSV:
 - Ca. 50% per fiets: 450 scholieren + 315 ouders (bron: Enquête)
 - Totaal ca. 800 fietsers
 - Obv herkomst: 50% Rijksstraatweg - 50% Kerklaan (400 per zijde)
- Totaal
 - $200 + 400 = 600$ fietsers via de oversteek per uur
- Drukste piekmoment
 - Er is sprake van 3 piekmomenten tussen (7:40 – 9:10)
 - Drukste halfuur is GSV TPO (70% van de 400)
 - $400 \times 0,7 = 280$ fietsers = **9 fietsers per minuut**

Worst-case benadering (75% GSV fietsers kiezen Rijksstraatweg):

- 600 fietsers via de oversteek
- Drukste halfuur is GSV TPO (70% van de 600)
- $600 \times 0,7 = 420$ fietsers = **14 fietsers per minuut**

Wachttijden fiets

- Auto's arriveren onregelmatig; daardoor ontstaan hiaten.
- Bij 350 auto's/uur per strook: gemiddeld **1 auto per 10 sec.**
- Fietsers hebben 3–5 sec nodig per rijstrook, basisschoolkinderen **5–8 sec** (conservatief).
- Meerdere keren per minuut ontstaat een gat van $\geq 5-8$ sec.
- Fietsers richting Campus gebruiken het volledige opstelvak: **± 4 tegelijk.**
- Bij ca. **3 geschikte gaten/min** kunnen **± 12 fietsers/min** oversteken, met **5–10 sec wachttijd per rijstrook.**
- In ongunstige situaties wordt twee keer gewacht (**ca. 10–20 sec totaal**).
- Ter vergelijking: wachttijd bij een **verkeerslicht: 30–40 sec.**
- **Bij meer fietsers (bv. 75% via RSW) loopt de wachttijd iets op, maar blijft goed beheersbaar met voldoende bufferruimte.**

