

In opdracht van:
Gemeente Albrandswaard

Projectnummer:
M08739-R2-E

Datum:
9 april 2025



Deelrapport 2 Netwerkanalyse schoolroutes – nieuwe locatie Julianaschool te Rhoon

1. SAMENVATTING	3
2. INLEIDING	4
2.1 Aanleiding	4
2.2 Leeswijzer	5
3. UITGANGSPUNTEN	6
3.1 Gevolg conflict op 50km/u weg versus 30km/u weg	7
4. ALGEMENE OBSERVATIES (TOEKOMSTIG) NETWERK	8
5. LOCATIE 1 – SPORTLAAN	10
6. LOCATIE 2 – RIVIERWEG	15
7. CONCLUSIE	19

Colofon

Dit rapport is opgesteld door Tom Scheppink en Babet Hendriks van Mobycon.

Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

No part of this book may be reproduced in any form, by print, photoprint, microfilm or any other means without written permission from the publisher.



1. SAMENVATTING

In dit deelrapport komen het wegennetwerk van Rhoon en de schoolroutes aan bod en hoe zij verkeerskundig tot elkaar in verhouding staan op netwerkniveau. Het doel van dit deelrapport is om de knelpunten op netwerkniveau te bepalen en beoordelen hoe het aantal conflictpunten met ingrepen op netwerkniveau verminderd kunnen worden.

We hanteren in deze netwerkanalyse een aantal uitgangspunten, in overeenstemming met de gemeente Albrandswaard

1. De schoolroutes zijn bepaald vanaf het midden van iedere buurt richting de beoogde schoollocatie.
2. We identificeren conflictpunten alleen op plekken waar een schoolroute in aanraking komt met een gebiedsontsluitingsweg (GOW).
3. We beoordelen conflictpunten alleen op het mogelijke gevolg. Een potentieel ongeval op een weg waar 50 km/u de geldende snelheid is, kent een zwaarder gevolg dan een weg waar 30 km/u de geldende snelheid is.
4. We verdelen de conflictpunten in drie categorieën:
 - categorie 1: GOW30;
 - categorie 2: GOW50 met intensiteit van minder dan 5.000 motorvoertuigen per etmaal;
 - categorie 3: GOW50 met intensiteit van meer dan 5.000 motorvoertuigen per etmaal.
5. We baseren ons voor de verkeersintensiteiten op inschatting voor het jaar 2030.
6. We hanteren het wegencategoriseringsplan 2040 van de gemeente Albrandswaard.
7. Bij het beoordelen van ontbrekende fietsinfrastructuur houden we het wegencategoriseringsplan 2040 in gedachten.

De Sportlaan heeft met zes conflictpunten minder te maken dan de Rivierweg en bovendien zijn er op de schoolroutes naar de Sportlaan drie minder categorie 2 en 3 conflictpunten.

	Categorie 1 Conflictpunt met GOW30	Categorie 2 Conflictpunt met GOW50 <5000 motorvoertuigen per etmaal	Categorie 3 Conflictpunt met GOW50 >5000 motorvoertuigen per etmaal	Totaal
Sportlaan	7	0	2	9
Rivierweg	10	2	3	15

Voor de locatie Sportlaan zien we verschillende mogelijkheden om alternatieve schoolroutes aan te wijzen. Deze mogelijkheden ontstaan met name door de nabijheid van het park waar schoolroutes doorheen zouden kunnen (ondanks dat dit op dit moment niet is toegestaan). Voor de locatie Rivierweg zien we geen alternatieven behalve de mogelijkheid die is opgenomen in de massastudie om een extra ingang te maken aan de noordzijde van het gebied. Door vanaf de Rhoonse Baan een ingang voor voetgangers en fietsers te maken wordt een deel van de routes verkort.

Dit zorgt ervoor dat er bij locatie Sportlaan zicht is op het verminderen van het aantal conflictpunten terwijl dit bij de Rivierweg beperkt is.



2. INLEIDING

2.1 Aanleiding

Voor de Julianaschool in Rhoon wordt door de gemeente Albrandswaard gezocht naar een nieuwe locatie. Hiervoor zijn twee locaties in beeld: de Sportlaan en de hoek van de Rivierweg en Rhoonse Baan. Op de beoogde locatie aan de Sportlaan is al een school aanwezig, wat een dependance is van de huidige Julianaschool aan de Julianastraat.

Er is al eerder verkeersonderzoek gedaan om deze twee locaties af te wegen. Dit heeft niet tot bestuurlijke besluitvorming geleid. Op 16 december 2024 is door de gemeenteraad een amendement aangenomen over de verdere uitwerking van de locatiekeuze voor de Julianaschool. Daarvoor wordt in deze rapportage verdiepend en aanvullend onderzoek uitgewerkt. Deze rapportage is onderdeel van een breder onderzoek, waarin naast de onderbouwing van de parkeeropgave en de verkeersgeneratie voor de nieuwe schoollocatie ook de verkeersveiligheidssituatie op netwerkniveau wordt getoetst. In dit deelrapport komen het wegennetwerk van Rhoon en de schoolroutes aan bod en hoe zij verkeerskundig tot elkaar in verhouding staan op netwerkniveau. Figuur 1 laat de beoogde locaties voor de nieuwe school zien.

Het doel van dit deelrapport is om de knelpunten op netwerkniveau te bepalen en beoordelen hoe het aantal conflictpunten met ingrepen op netwerkniveau verminderd kunnen worden.



Figuur 1: Beoogde locaties nieuwe basisschool. Mobycon, 2025.



2.2 Leeswijzer

Deelrapport 2 is als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 3 legt uit welke uitgangspunten en informatie zijn gebruikt om het netwerk en de beoogde schoolroutes te analyseren.
- Hoofdstuk 4 gaat in op algemene observaties van het wegennetwerk in Rhoon.
- Hoofdstuk 5 en 6 staan in het teken van de twee beoogde schoollocaties en welke knelpunten we zien op de schoolroutes naar beide locaties. In deze hoofdstukken wordt ook een advies gegeven over de mogelijke manier waarop schoolroutes gescheiden kunnen worden van gebiedsontsluitingswegen en hoe deze aanpassingen mogelijk kunnen worden geïmplementeerd.
- Hoofdstuk 7 geeft een beknopte conclusie.

In deelrapport 3 lichten we toe hoe de verkeersveiligheid bij de knelpunten verbeterd kan worden.





Figuur 2: Wegcategoriseringplan Rhoon 2040. Gemeente Albrandswaard, 2025.

3.1 Gevolg conflict op 50km/u weg versus 30km/u weg

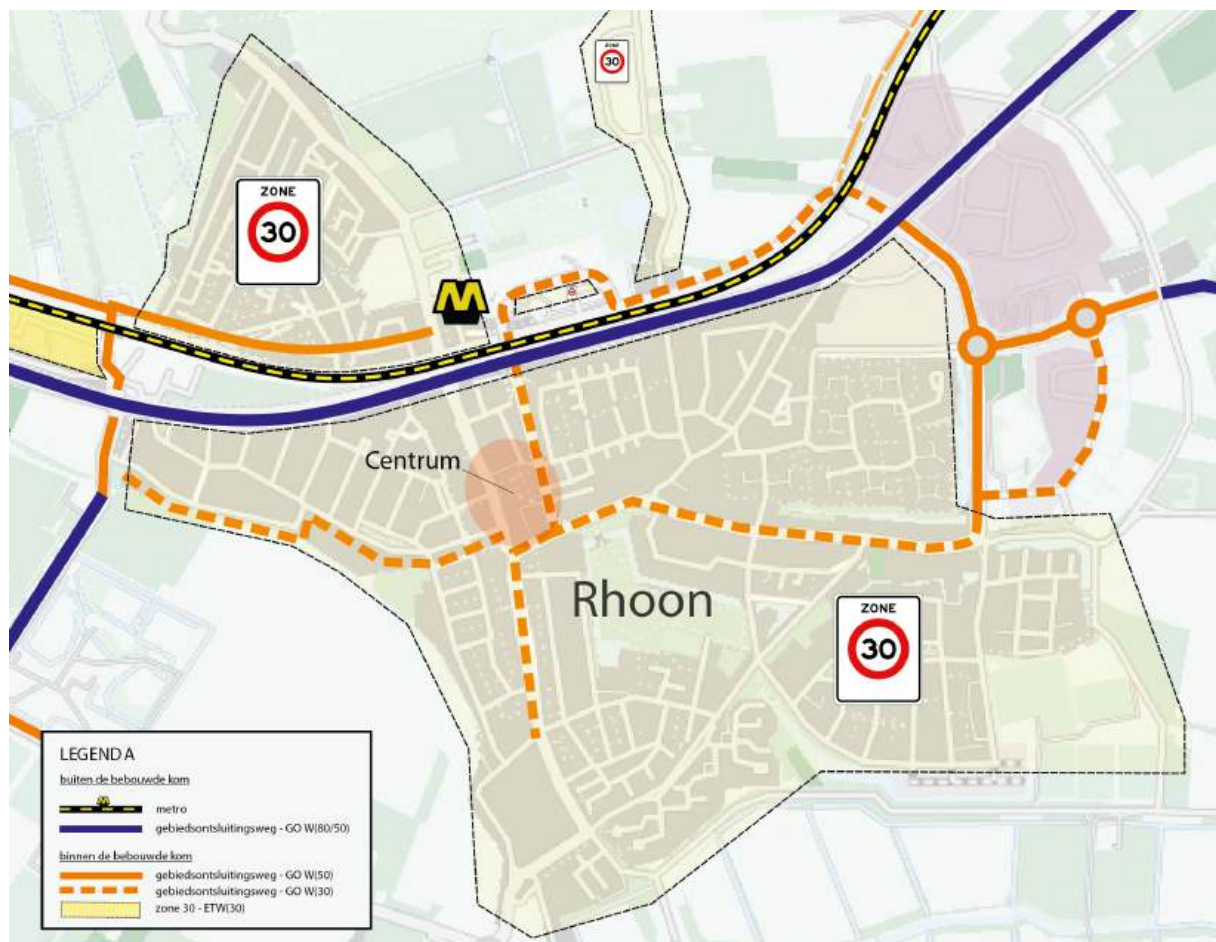
Voor het analyseren van conflictpunten op het netwerk maken we een onderscheid tussen wegen waar een maximumsnelheid geldt van 50 en van 30 km per uur. De reden hiervoor is het verschil in gevolgen van een ongeval tussen incidenten op beide wegen.

Wegen waar een maximumsnelheid geldt van 30km/u zijn (mits goed ingericht) veiliger dan wegen met een maximumsnelheid van 50km/u (SWOV, 2018). Bij een botsnelheid van 30 km/u overleeft meer dan 95% van voetgangers een botsing met een personenauto. Bij een botsnelheid van 50km/u zakt dit percentage naar 85%. Dit zou betekenen dat voor elke 100 ongevallen op beide wegen, er tien meer dodelijke ongevallen plaatsvinden op een 50km/u weg dan bij een 30 km/u weg. Een ander onderzoek (SWOV, 2018) laat zien dat een snelheidsverlaging van ongeveer 10% op wegen binnen de bebouwde kom leidt tot zo'n 20% minder ernstig gewonden en 30% minder verkeersdoden. De snelheidsreductie van 50 km/uur naar 30 km/uur is aanzienlijk groter dan 10%, wat suggereert dat daar een nog grotere veiligheidswinst te behalen is.

Deze twee onderzoeksgegevens tonen het verschil in veiligheid aan tussen ongevallen op zowel 30 als 50 km/u wegen. Om deze reden onderscheiden we de drie categorieën zoals benoemd bij de uitgangspunten.

4. ALGEMENE OBSERVATIES (TOEKOMSTIG) NETWERK

Als eerste benoemen we de algemene kenmerken van de verkeersstructuur van Rhoon. We baseren ons hierbij op de hoofdwegstructuur van het wegcategoriseringsplan 2040 van Gemeente Albrandswaard. Op Figuur 3 staan de belangrijkste gebiedsontsluitingswegen binnen Rhoon, volgens dit plan. Het wegcategoriseringsplan is begin 2025 vastgesteld. Dit betekent dat de wegcategorisering op een aantal punten een wens is en nog geen realiteit. We kijken in dit hoofdstuk naar de plek van de gebiedsontsluitingswegen in het netwerk ten opzichte van de beoogde schoollocaties. Dit geeft een eerste idee van waar mogelijk barrières ontstaan.



Figuur 3: Gebiedsontsluitingswegen Rhoon volgens Wegcategoriseringsplan 2040. Gemeente Albrandswaard, Mobycon, 2025.

Rhoon heeft aan de noordzijde een grote barrière in de vorm van de Groene Kruisweg en de metrobaan van de RET. Dit is een provinciale gebiedsontsluitingsweg (GOW) buiten de bebouwde kom waar 80 km/u gereden mag worden (op de kruispunten na, daar geldt 50 km/u). De sporthal ligt ten noorden van deze weg. Om vanuit een van de twee beoogde schoollocaties bij de sporthal te komen moet de Groene Kruisweg worden overgestoken. De Viaductweg is daarbij de prettigste ongelijkvloerse mogelijkheid.

Het centrum van Rhoon, waar veel van de winkelveorzieningen zijn, ligt tegen de Groene Kruisweg aan en wordt ontsloten via de Dorpsdijk richting de Groene Kruisweg. De Dorpsdijk is (deels) een ETW30.



Zoals te zien in Figuur 3 worden er een aantal GOW30 verbindingen gecreëerd binnen de grenzen van de bebouwde kom en liggen deze gebiedsontsluitingswegen vooral in de noordelijke helft van Rhoon. Deze gebiedsontsluitingswegen kunnen een barrière vormen voor schoolgaand verkeer die vanuit het noorden naar een van de beoogde schoollocaties moet gaan.

In het noordoosten van Rhoon liggen twee rotondes op de Rhoonse Baan waarbij een groot deel van de toegangen GOW50 wegen zijn. De fietspaden die kruisen met deze rotondes zijn op dit moment in twee richtingen toegankelijk. Dit komt mede doordat de fietspaden niet de hele rotonde rondgaan en vaak maar een aantal toegangen kruisen. Een fietsoversteek in twee richtingen beschouwen we als minder veilig dan een oversteek in één richting.





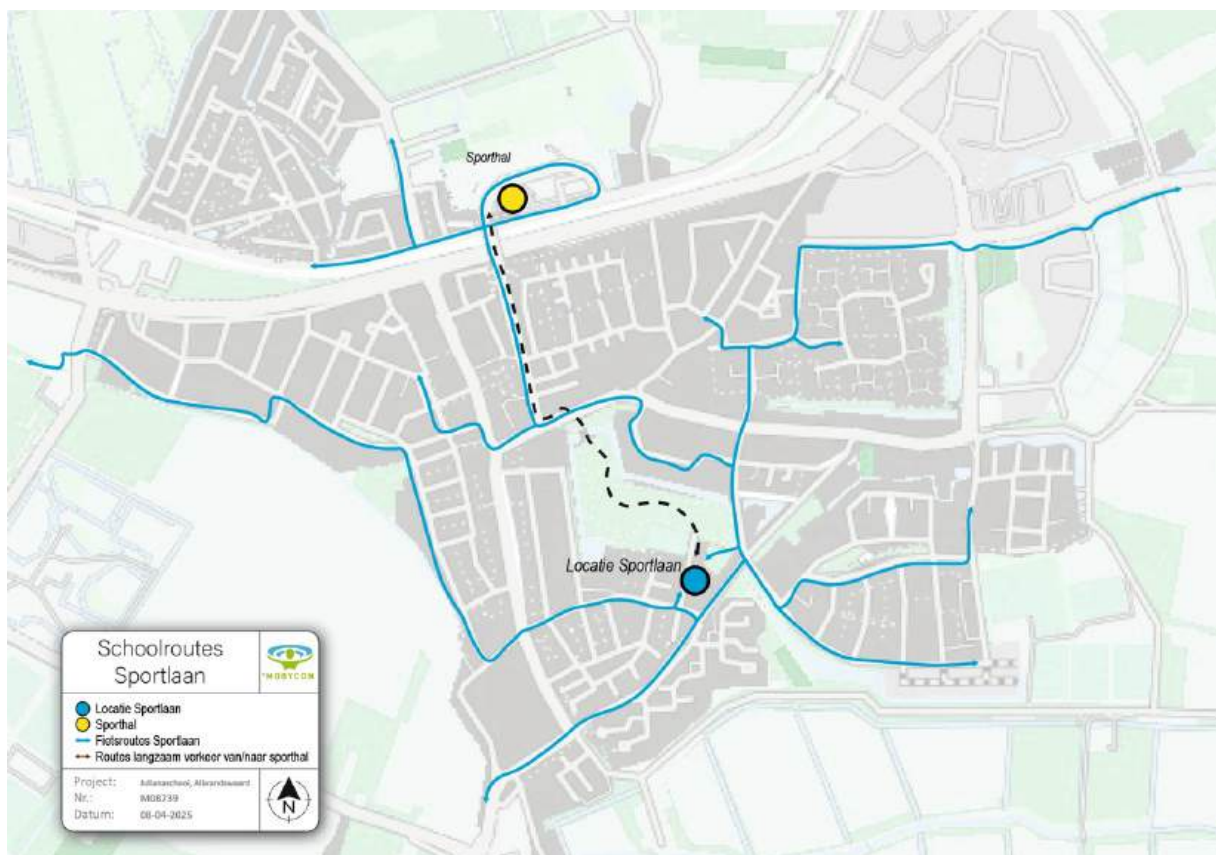
5. LOCATIE 1 – SPORTLAAN

In dit hoofdstuk kijken we naar de beoogde locatie voor de Julianaschool aan de Sportlaan. Zoals in hoofdstuk 3 vermeld, vinden we plekken waar een schoolroute kruist of samenkomt met een gebiedsontsluitingsweg een conflictpunt. Voor de locatie Sportlaan tellen we in totaal **negen conflictpunten**. Deze zijn als volgt verdeeld over de categorieën:

- categorie 1: 7 conflictpunten
- categorie 2: 0 conflictpunten
- categorie 3: 2 conflictpunten

Schoolroutes

In Figuur 4 zijn de schoolroutes in blauwe lijnen weergegeven naar de beoogde locatie aan de Sportlaan. De sporthal, die de school gebruikt voor gymlessen, bevindt zich in het noorden van Rhoon, boven de Groene Kruisweg. De kortste en snelste route tussen school en sporthal is weergegeven met een zwarte stippellijn. De schoollocatie ligt centraal in Rhoon nabij het park 'Jan Cornelis Polder'.



Figuur 4: Schoolroutenetwerk naar de beoogde locatie aan de Sportlaan. Gemeente Albrandswaard, Mobycon, 2025.

Ontmoetingen met gebiedsontsluitingswegen 2040



Figuur 5: Conflictpunten binnen het schoolroutenetwerk voor de locatie Sportlaan. Gemeente Albrandswaard, Mobycon, 2025.

Wanneer we de schoolroutes naar de locatie Sportlaan en de gebiedsontsluitingswegen in 2040 binnen Rhoon over elkaar heen leggen, komt daar het volgende kaartbeeld uit: Figuur 5. De cirkels geven weer waar er een conflictpunt is. De rode lijn binnen de cirkel laat zien in welke richting het autoverkeer op de gebiedsontsluitingsweg voornamelijk gaat. Door deze rijrichting te vergelijken met de richting van de schoolroute, bepalen we of schoolroute en GOW elkaar kruisen of ontmoeten en samen verdergaan.

De grootste concentratie conflictpunten bevindt zich nabij het centrum van Rhoon en op de Rijsdijk. Aangezien de leerlingen van de Julianaschool dit gebied ook deels passeren wanneer zij zich naar de sporthal verplaatsen, blijft dit gebied een belangrijk aandachtspunt binnen het netwerk van Rhoon.



Figuur 6: Conflictpunten genummerd voor locatie Sportlaan. Mobycon, 2025.

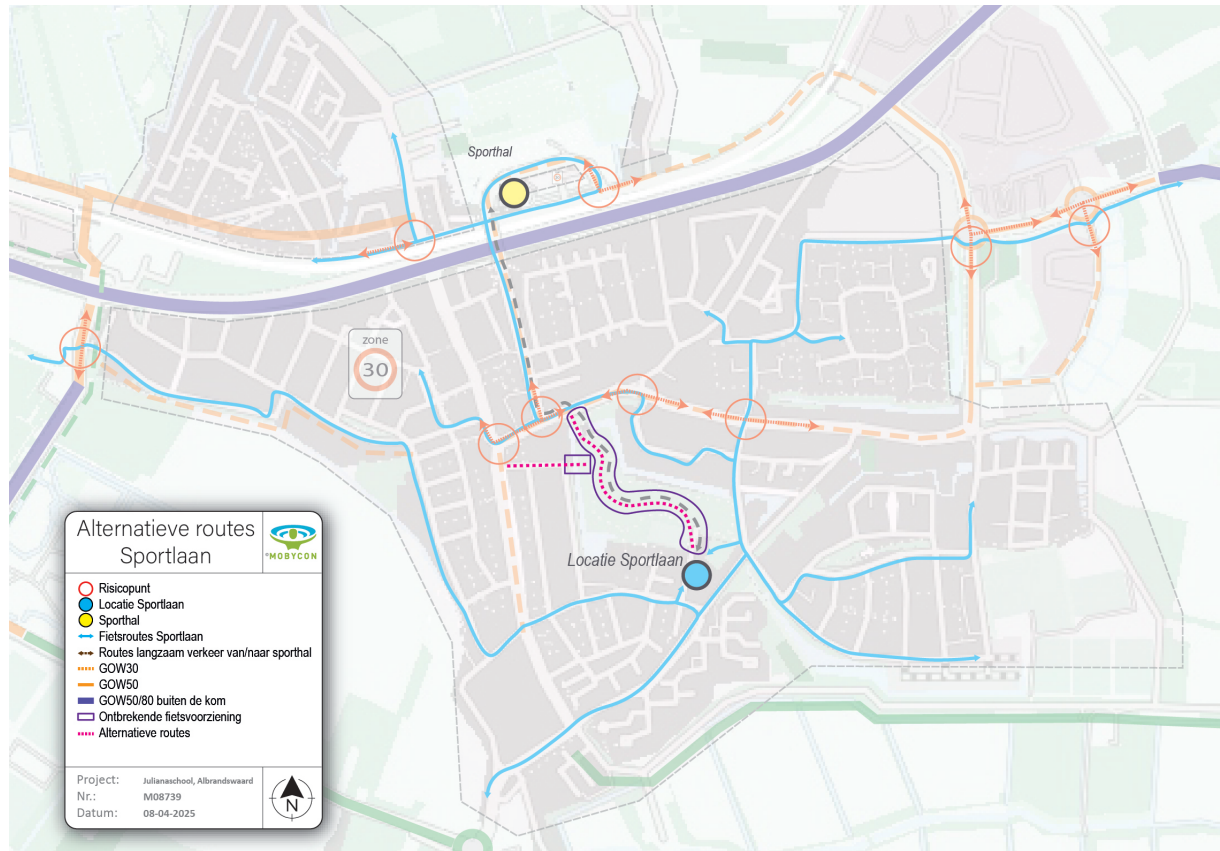
In Tabel 1 staan alle conflictpunten die we zien op de schoolroutes naar de locatie Sportlaan. De locatie van elk conflictpunt is te vinden op de kaart in Figuur 6. In totaal zijn er negen conflictpunten te onderscheiden waarvan acht met een GOW30 en twee met een GOW50. Van deze twee GOW50 conflictpunten heeft er een te maken met een verwachte weekgemiddelde intensiteit van 8.045 motorvoertuigen/etmaal. Dit conflictpunt valt in dat geval onder categorie 3 'Zeer drukke GOW50'. Voor het punt bij de andere GOW50 is er geen intensiteitsdata bekend. Deze scharen we onder categorie 2 'GOW50' omdat we verwachten dat deze niet boven de 5.000 uitkomt. De overige dertien GOW30 punten vallen binnen categorie 1 'GOW30'.

Tabel 1: Conflictpunten uiteengezet voor locatie Sportlaan. Mobycon, 2025.

Nr.	Wegcategorie 2040	Situatie	Weekgemiddelde aantal motorvoertuigen per etmaal	Categorie
1	GOW-30	Voorrangskruispunt		1
2	GOW-30	Voorrangskruispunt		1
3	GOW-30	Voorrangskruispunt		1
4	GOW-30	Voorrangskruispunt		1
5	GOW-50	Rotonde, fietser in de voorrang	8.045 mvt's	3
6	GOW-30	Rotonde, fietser in de voorrang		1
7	GOW-30	Uitritconstructie		1
8	GOW-30	Voorrangskruispunt		1
9	GOW-50	VRI	7.599 mvt ¹	3

¹ Deze intensiteit is gemeten in 2025 en houdt nog geen rekening met toekomstige ontwikkelingen. De verwachte intensiteit ligt hier daarom hoger dan 7.599.

Alternatieve schoolroutes



Figuur 7: Mogelijke alternatieve routes + ontbrekende fietsstructuur locatie Sportlaan. Gemeente Albrandswaard, Mobycon, 2025.

In Figuur 7 is de kaart met conflictpunten aangevuld met mogelijke alternatieve routes die leerlingen kunnen nemen om conflictpunten te vermijden. Daarnaast laat de kaart zien op welke plekken er nog fietsvoorzieningen ontbreken op de beoogde schoolroutes. Hierbij nemen we het wegencategoriseringsplan 2040 in acht in combinatie met de infrastructuur zoals het er nu uitziet.

Voor de mogelijke alternatieve route die aansluit aan de westkant van het 'Jan Cornelis Polder' park zou er een fietsbrug gerealiseerd kunnen worden om deze verbinding te maken. Dit betekent dat er een conflictpunt verderop op de Rijdsdijk vermeden kan worden. Scholieren fietsen dan namelijk langs de Mezenstraat of mogelijk de Lijsterlaan in plaats van via Rijdsdijk. Door deze route worden er twee conflictpunten aan de zuidelijke kant van de Dorpsdijk vermeden en kunnen scholieren door de woonwijk de school bereiken.

Een ander aandachtspunt is de noordelijke ingang van het park. Deze wordt nu meegenomen als schakel in de schoolroutes richting de sporthal. De route door het park is op dit moment echter een voetgangersgebied en de noordelijke ingang kent enkel een voetpad. Ten tijde van de renovatie van het park is ervoor gekozen om er geen fiets- en voetpad van te maken.

Er ontbreekt nu een aansluiting vanuit het voetpad naar de Rijdsdijk. Fietzers zouden dan op het voetpad blijven fietsen tot aan de kruising met de Dorpsdijk. Om veiligheid en overzichtelijk te waarborgen moet er een duidelijke fietsroute en aansluiting gemaakt worden.



In het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (horend bij het Mobiliteitsplan Albrandswaard) is een onderzoek opgenomen naar ingrepen om de verkeerscirculatie en de leefbaarheid in de kernen te verbeteren. Denk hierbij aan ingrepen die ervoor zorgen dat er minder autoverkeer door het centrum van Rhoon rijdt. De impact van deze maatregelen op het verwachte autoverkeer is nu niet vast te stellen. Een nadere analyse is dus nodig om te beoordelen of en in hoeverre deze maatregelen bijvoorbeeld ook bij kunnen dragen aan een afname van verkeer rond de conflictpunten.





6. LOCATIE 2 – RIVIERWEG

In dit hoofdstuk gaan we in op de beoogde locatie langs de Rivierweg in het noordoosten van Rhoon. Ook hier hebben we het schoolrouten netwerk samengevoegd met de toekomstige gebiedsontsluitingswegen zoals in het wegcategoriseringsplan 2040. Als we deze punten bij elkaar optellen komen we voor de locatie aan de Rivierweg uit op een totaal van **vijftien conflictpunten**. Deze zijn als volgt verdeeld over de categorieën:

- categorie 1: 9;
- categorie 2: 2;
- categorie 3: 4.

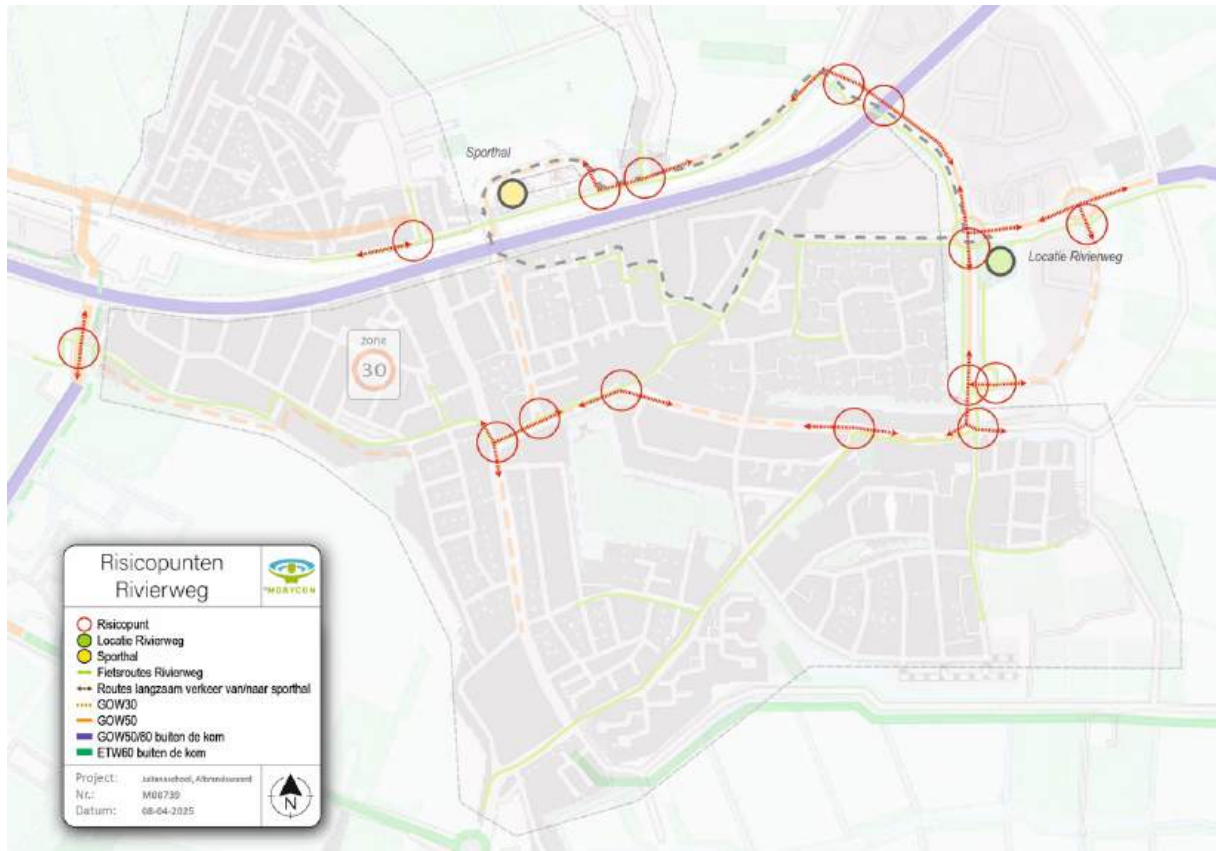
Schoolroutes

In Figuur 8 zijn de schoolroutes voor de beoogde locatie aan de Rivierweg opgenomen. De sporthal die de school gebruikt voor gymlessen bevindt zich in het noorden van Rhoon, boven de Groene Kruisweg. De route tussen school en sporthal is weergegeven met twee stippellijnen. We zien hier twee mogelijke routes. De eerste mogelijkheid gaat via de Nijverheidsweg en Ghijseland. De tweede mogelijkheid gaat over de Binnenbaan en slingert richting Mozartlaan naar de Viaductweg. In deze kaart houden we al rekening met de mogelijke nieuwe ingang vanaf de Rhoonse Baan richting de locatie.



Figuur 8: Schoolrouten netwerk voor locatie aan de Rivierweg. Gemeente Albrandswaard, Mobycon, 2025.

Ontmoetingen met gebiedsontsluitingswegen 2040



Figuur 9: Conflictpunten binnen het schoolroutenetwerk voor locatie Rivierweg. Gemeente Albrandswaard, Mobycon, 2025.

Figuur 9 laat zien waar de schoolroutes richting locatie Rivierweg samenkomen dan wel kruisen met gebiedsontsluitingswegen.

Er bevinden zich ook hier een aantal conflictpunten nabij het centrum van Rhoon en op de Rijdsdijk. Daarbij zijn er in het oosten van Rhoon ook een aantal conflictpunten ten zuiden van de beoogde schoollocatie, rond de kruising Rivierweg en Rijdsdijk. Dit is een plek waar de schoolroute een GOW50 ontmoet en hier zal dus extra aandacht naar uit moeten gaan in het kader van verkeersveiligheid. De twee rotondes als onderdeel van de Rhoonse Baan, die we eerder hebben aangestipt als risicovolle oversteken door de tweerichtingsfietspaden, bevinden zich ook op het schoolroutenetwerk van de locatie Rivierweg.

De route van de school naar de sporthal is op twee manier te volbrengen. Enerzijds via de Viaductweg, anderzijds via een gelijkvloerse kruising met de Groene Kruisweg. In beide gevallen kent deze school-sporthal route meer conflictpunten dan de school-sporthal route van de locatie aan de Sportlaan.



Figuur 10: Conflictpunten genummerd voor locatie Rivierweg. Mobycon, 2025.

In Tabel 2 staan alle conflictpunten die we zien op de schoolroutes naar de locatie Rivierweg. De locatie van elk conflictpunt is te vinden op de kaart in Figuur 10. In totaal zijn er vijftien conflictpunten te onderscheiden waarvan tien met een GOW30 en vijf met een GOW50. Van deze vijf GOW50 conflictpunten hebben er drie te maken met een weekgemiddelde intensiteit van 8.045 motorvoertuigen/etmaal. Deze conflictpunten vallen in dat geval onder categorie 3 'Zeer drukke GOW50'. Voor de punten bij de andere GOW50 is er of geen intensiteitsdata bekend of is de intensiteit dusdanig laag dat deze niet als zeer druk wordt bestempeld. Deze scharen we onder categorie 2 'GOW50'. De overige dertien GOW30 punten vallen binnen categorie 1 'GOW30'.

Tabel 2: Conflictpunten uiteengezet voor locatie Rivierweg. Mobycon, 2025.

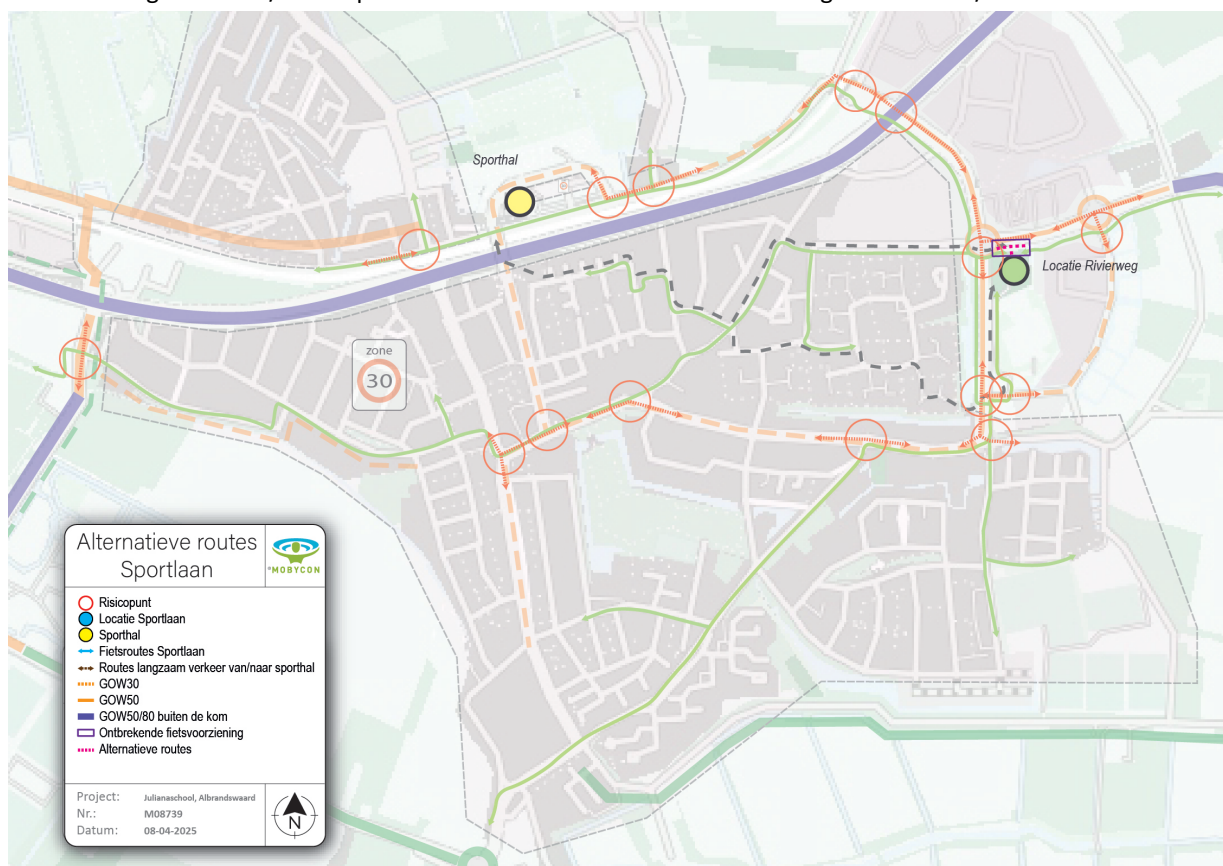
Nr	Wegcategorie 2040	Situatie	Weekgemiddelde / etmaal	Categorie
1	GOW-30	Voorrangskruispunt		1
2	GOW-30	Voorrangskruispunt		1
3	GOW-30	Voorrangskruispunt		1
4	GOW-30	Voorrangskruispunt		1
5	GOW-50	Voorrangskruispunt	onbekend	2
6	GOW-50	Voorrangskruispunt	8.045 mvt	3
7	GOW-30	Inritconstructie		1
8	GOW-50	Rotonde fietser voorrang	8.045 mvt	3
9	GOW-30	Rotonde fietser voorrang		1
10	GOW-50	Verkeersregeling installatie	onbekend	3



11	GOW-50	Vorrangskruispunt		2
12	GOW-30	Vorrangskruispunt		1
13	GOW-30	Inritconstructie		1
14	GOW-30	Vorrangskruispunt		1
15	GOW-50	Verkeersregeling installatie	7.599 mvt ²	3

Alternatieve schoolroutes

De enige alternatieve route die het fiets- en voetgangersnetwerk kan verbeteren is hier de langzaamverkeersverbinding vanaf de schoollocatie richting de Rhoonse Baan. Deze route hangt sterk samen met de mogelijke ingang aan de noordzijde van de school. Deze ingang zou ervoor zorgen dat de loop- en fietstijd richting de sporthal voor een deel van de schoolroutes via de Binnenbaan ruim 500 meter korter worden. Bovendien zouden minder kinderen dan langs de conflictpunten ten zuiden van de schoollocatie hoeven: de Nijverheidsweg en Rivierweg. Hier ligt de gereden snelheid van gemotoriseerd verkeer hoger dan bij de rotonde Rhoonse Baan – Binnenbaan. Een oplossing zou ook gevonden kunnen worden in het afwaarderen van 50 km/u naar 30 km/u. Dit hebben we niet als mogelijkheid meegenomen, omdat deze keuzes recent zijn gemaakt in het wegcategoriseringsplan. Daar is beoordeeld welke snelheid het beste past, kijkende naar de relatie tussen hoeveelheid verkeer, omgevings- en inrichtingskenmerken en functie in het netwerk. Voor de Rivierweg is 50 km/u een passende snelheid en is een afwaardering naar 30 km/u niet realistisch.



Figuur 11: Mogelijke alternatieve routes + ontbrekende fietsstructuur locatie Rivierweg. Gemeente Albrandswaard, Mobycon, 2025.

² Deze intensiteit is gemeten in 2025 en houdt nog geen rekening met toekomstige ontwikkelingen. De verwachte intensiteit ligt hier daarom hoger dan 7.599.



7. CONCLUSIE

De Sportlaan heeft met zes conflictpunten minder te maken dan de Rivierweg en bovendien zijn er op de schoolroutes naar de Sportlaan minder categorie 2 en 3 conflictpunten. Daarnaast zijn er rond de Sportlaan op netwerkniveau meer mogelijkheden om het aantal conflictpunten te verminderen door alternatieve routes te realiseren waardoor schoolroutes minder in aanraking komen met GOW30 of GOW50 dan voor de Rivierweg.

In dit rapport is er onder andere gekeken naar:

- De ligging van de twee schoollocaties binnen het toekomstige wegennet van Rhoon.
- Het aantal conflictpunten op de schoolroutes naar beide schoollocaties.
- Mogelijke alternatieve schoolroutes en ontbrekende fietsvoorzieningen op de huidige infrastructuur.

Hieronder zetten we onze bevindingen bij ieder van deze punten uiteen.

De ligging van de schoollocatie binnen het toekomstige wegennet van Rhoon

De locatie voor de Rivierweg ligt ingesloten door gebiedsontsluitingswegen met in de nabije omgeving twee rotondes met fietsoversteken in twee richtingen. Dit kan als barrière worden ervaren voor kinderen en hun ouders om te voet of met de fiets naar school te gaan. De Sportlaan ligt tegen een park aan en midden in een toekomstige zone-30, waarvan een groot deel nu al behoort tot zone-30. Dit maakt het toegankelijker en prettiger om te voet of met de fiets naar school te komen.

Het aantal conflictpunten op de schoolroutes

In onderstaande tabel is te zien hoe de twee beoogde locaties voor de nieuwe locatie van de Julianaschool zich tot elkaar verhouden in het aantal conflictpunten.

Hierin komt naar voren dat, zoals eerder benoemd, de locatie aan de Rivierweg zes conflictpunten meer kent dan de locatie aan de Sportlaan. Als we kijken naar de verdeling van de conflictpunten over de drie categorieën dan constateren we dat deze drie van de vijf extra conflictpunten GOW50 conflictpunten zijn.

Tabel 3: Aantal conflictpunten in het schoolroutenetwerk van beide beoogde schoollocaties. Mobycon, 2025.

	Categorie 1 Conflictpunt met GOW30	Categorie 2 Conflictpunt met GOW50 <5000 motorvoertuigen per etmaal	Categorie 3 Conflictpunt met GOW50 >5000 motorvoertuigen per etmaal	Totaal
Sportlaan	7	0	2	9
Rivierweg	10	2	3	15

Mogelijke alternatieve fietsroutes en ontbrekende fietsinfrastructuur

Bij de locatie Rivierweg zijn er geen alternatieve fietsroutes gevonden. De enige optie wordt geboden in de massastudie: een mogelijke ingang aan de noordkant van het terrein vanaf de Rhoonse Baan. Dit zou de loop- en fietsafstand met 500 meter verkorten en ervoor zorgen dat er minder leerlingen en ouders langs de conflictpunten op de Nijverheidsweg/Rivierweg hoeven. Bij de locatie Sportlaan zijn er twee alternatieve routes gevonden via het westen en noorden van het park. Dit vraagt om een brug vanuit de Korhoenlaan richting het park en een aansluiting vanuit het park op de Rijsdijk. De bestaande wandelroute door het park zou toegankelijk gemaakt moeten worden voor fietsers om de schoolfietsroute via de noordzijde prettig te maken.

