

In opdracht van:
Gemeente Albrandswaard

Projectnummer:
M08739-R-E3

Datum:
2 april 2025



Deelrapport 1 Parkeerbalans en verkeersgeneratie – Julianaschool in Rhoon

1. SAMENVATTING	3
2. INLEIDING	5
2.1 Aanleiding	5
2.2 Leeswijzer	5
3. UITGANGSPUNTEN	6
3.1 Programma	6
3.2 Berekeningswijze parkeervraag- en balans	7
3.3 Berekeningswijze verkeersgeneratie	9
4. BEREKENING PARKEERVRAAG	10
4.1 Totale parkeeropgave	10
4.2 Parkeerberekening scenario's 1 en 2 – locatie Rivierweg	10
4.3 Scenario 3 en 4: locatie Sportlaan	13
4.4 Fietsparkeren	15
5. BEREKENING AUTOVERKEERSGENERATIE	16
5.1 Totale verkeersgeneratie	16
5.2 Berekening verkeersgeneratie	16
5.3 Omliggende wegen	17
6. CONCLUSIE	18
BIJLAGE 1: BEREKENING KORTPARKEERPLEKKEN	19
BIJLAGE 2: GEMIDDELDE AFSTAND TOT SCHOOLLOCATIE	21

Colofon

Joost Glas
Babet Hendriks
Alex Roedoe

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

Voor de Julianaschool in Rhoon wordt er gezocht naar een nieuwe locatie. Hiervoor zijn twee locaties in beeld: de Sportlaan en de Rivierweg. Naar aanleiding van het amendement dat op 16 december 2024 is aangenomen door de gemeenteraad, bepalen we in dit deelrapport de verwachte auto- en fietsparkeervraag per scenario, de verwachte parkeerbalans per scenario en de verwachte verkeersgeneratie per scenario. De vier scenario's zijn:

1. Rivierweg – basisschool
2. Rivierweg – IKC
3. Sportlaan – basisschool
4. Sportlaan – IKC

We gebruiken de massastudie van ICS (12 februari) om de uitgangspunten te bepalen voor het berekenen van de parkeervraag en verkeersgeneratie:

1. Aantal lokalen: 22-24 (afhankelijk van scenario met of zonder IKC)
 - 1.1. Basisschool: 22 lokalen
 - 1.2. IKC: 2 lokalen – 215 m² bvo (scenario 2 en 4)
2. Aantal leerlingen basisschool: 529
3. Verdeling van het aantal leerlingen:
 - 3.1. Aantal leerlingen onderbouw: 262
 - 3.2. Aantal leerlingen bovenbouw: 267
 - 3.3. Aantal leerlingen IKC: 16 (2 groepen per dag) (scenario 2 en 4)

Voor de berekening van het aantal parkeerplaatsen en de verkeersgeneratie gebruiken we de gemeentelijke nota parkeernormen en de relevante CROW-publicaties. Daarnaast gebruiken we een aantal andere uitgangspunten, zoals het gemiddelde percentage kinderen dat met de auto naar school wordt gebracht (wat verschilt tussen de locatie Rivierweg en locatie Sportlaan, zie bijlage 1), hoe lang auto's worden geparkeerd voor het afzetten van kinderen bij de school en hoeveel kinderen er gemiddeld in één auto zitten.

Tot slot hanteren we het ruimtelijke uitgangspunt dat parkeren wordt opgelost in de openbare ruimte. In de gemeentelijke parkeernota staat dat parkeren opgelost moet worden op eigen terrein. Hier wordt van afgeweken om een groter schoolplein te kunnen aanleggen, wat de kwaliteit van buitenspelen verhoogt. Daarnaast heeft dit een positief effect op de verkeersveiligheid, omdat er geen auto's in de buurt van het schoolplein kunnen komen.

De verwachte parkeervraag per scenario is als volgt:

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4
<i>Kort parkeren</i>	53,2	55,3	43,4	45,3
<i>Lang parkeren</i>	17,6	19,2	17,6	19,2
Totaal autoparkeren	70,8	74,5	61	64,5
Fietsparkeren	246	247	246	247

Op basis van de verwachte parkeervraag maken we de toekomstige parkeerbalans op. Zie hiervoor hoofdstuk 4.



In scenario's 1 en 2 (Rivierweg) is op 200 meter loopafstand voldoende restcapaciteit voor halen en brengen, door het ontbreken van parkeerplaatsen dichterbij. In scenario's 3 en 4 (Sportlaan) zijn er op 100 meter wel parkeerplaatsen, maar te weinig om de hele parkeervraag voor halen en brengen te faciliteren. Op 200 meter is die capaciteit wel beschikbaar. Voor de parkeervraag voor medewerkers in scenario 1 en 2 is de restcapaciteit beschikbaar binnen een maximale loopafstand van 600 meter, verspreid over een groter aantal straten. Hiervoor geldt in scenario 3 en 4 dat de parkeervraag voor medewerkers binnen 300 meter loopafstand kan worden gefaciliteerd. Hierbij geldt wel dat medewerkers eerder aanwezig zijn dan de leerlingen, waardoor zonder aanvullende maatregelen de parkeerplaatsen dichterbij de scholen eerder worden bezet door medewerkers en ouders op grotere afstand moeten parkeren. Hiervoor zullen afspraken gemaakt moeten worden met het personeel.

Voor ieder scenario berekenen we ook de verwachte verkeersgeneratie. Hiermee bedoelen we het aantal verkeersbewegingen van en naar de Julianaschool. Voor beide locaties geldt dat er extra verkeersbewegingen ontstaan en deze zullen zich verspreiden over het hele verkeersnetwerk van Rhoon. We onderzoeken in deelrapport 2 welke knelpunten er ontstaan op dit verkeersnetwerk.

	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4
Verkeersgeneratie halen en brengen	553	629	443	519
Verkeersgeneratie medewerkers	35	35	35	35
Totaal verkeersgeneratie	588	664	483	554

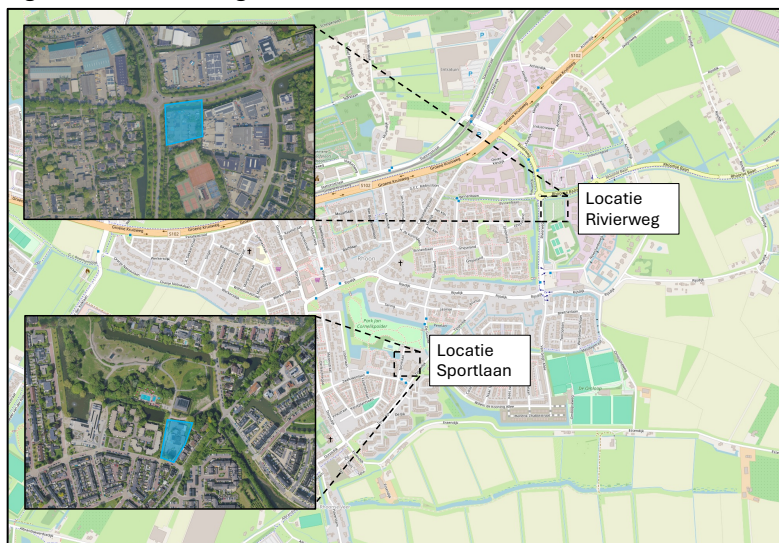
2. INLEIDING

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 wordt getoetst. In dit deelrapport komen de onderbouwing van de parkeeropgave (auto- en fietsparkeren) en de verkeersgeneratie aan bod.

Figuur 1 laat de beoogde locaties voor de nieuwe school zien.



Figuur 1: Beoogde locaties nieuwe basisschool.

2.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 3 wordt de huidige en toekomstige situatie besproken, waarin ook de algemene uitgangspunten van de school besproken. In hoofdstuk 4 brengen we op basis van het parkeerbeleid van de gemeente en de relevante CROW-publicaties de verwachte parkeervraag in kaart. Daarnaast wordt de parkeerbalans opgesteld op basis van de beschikbare restcapaciteit. Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 de verkeersgeneratie berekend. Hoofdstuk 6 geeft een beknopte conclusie.



3. UITGANGSPUNTEN

3.1 Programma

Voor de toekomstige situatie worden een aantal uitgangspunten gebruikt.

Voor de twee beoogde locaties worden per locatie twee scenario's uitgewerkt: een scenario met een Integraal Kindcentrum (IKC) en een scenario zonder een IKC. Dit resulteert in vier scenario's:

- Scenario 1: locatie Rivierweg – zonder IKC;
- Scenario 2: locatie Rivierweg – met IKC;
- Scenario 3: locatie Sportlaan – zonder IKC;
- Scenario 4: locatie Sportlaan – met IKC.

Als uitgangspunt wordt de meest recente locatiestudie van ICS-adviseurs gebruikt, gedateerd op 12 februari 2025¹. Er wordt gerekend met de leerling prognose voor het jaar 2039. Daarnaast wordt voor de gegevens over het leerlingaantal, het aantal groepen en de verdeling van leerlingen tussen de onderbouw en bovenbouw ook het document over de leerling prognose van basisscholen voor de gemeente Albrandswaard gebruikt.

In de locatiestudie van ICS-adviseurs wordt uitgegaan van een nieuwe basisschool met een IKC als aanvullend programma. In dit IKC worden een lokaal met een peuterspeelzaal en een lokaal voor passend onderwijs gerealiseerd. Voor de peuterspeelzaal zullen 2 groepen van 16 leerlingen per dag komen. Het lokaal voor passend onderwijs zal alleen worden gebruikt door leerlingen van de Julianaschool, waardoor hiervoor geen extra verkeersgeneratie of parkeerbehoefte ontstaat. Voor de peuterspeelzaal zal er wel extra verkeersgeneratie en parkeerbehoefte bestaan. In de rest van het rapport wordt de parkeerbehoefte en de verkeersgeneratie van het lokaal van de peuterspeelzaal aangegeven als IKC.

We berekenen de parkeervraag op basis van onderstaande uitgangspunten:

- Aantal leerlingen basisschool: 529
- Aantal lokalen: 22-24 (afhankelijk van scenario met of zonder IKC)
 - Basisschool: 22 lokalen
 - IKC: 2 lokalen – 215 m² bvo
 - 1 lokaal peuterspeelzaal: 115 m²
 - 1 lokaal passend onderwijs: 100 m² (niet van toepassing op berekening parkeerbehoefte en verkeersgeneratie)
- Verdeling onderbouw - bovenbouw: 49,5% - 50,5%
 - Aantal leerlingen onderbouw: 262
 - Aantal leerlingen bovenbouw: 267
- Aantal leerlingen IKC: 16
 - 2 groepen per dag

Op de beoogde locatie aan de Sportlaan is al een school aanwezig. Dit is de dependance van de huidige Julianaschool aan de Julianastraat. Op deze locatie zijn alleen bovenbouwklassen gevestigd, en zijn geen verdere voorzieningen zoals een kinderopvang of peuterspeelzaal aanwezig.

¹ ICS adviseurs (12 februari 2025) - Locatiestudie Julianaschool Albrandswaard - CONCEPT



Voor scenario's 3 en 4 is daarom gerekend met de huidige parkeervraag en verkeersgeneratie, welke zijn verrekend tegen de parkeervraag en verkeersgeneratie in de toekomstige situatie.

- Aantal leerlingen dependance: 168
- Verdeling onderbouw bovenbouw: 0 – 100%
 - aantal leerlingen onderbouw: 0
 - aantal leerlingen bovenbouw: 168

Tot slot hanteren we het ruimtelijke uitgangspunt dat parkeren wordt opgelost in de openbare ruimte. In de gemeentelijke nota parkeernormen staat dat de parkeerbehoefte van een nieuwe ontwikkeling opgelost moet worden op eigen terrein. Hier wordt van afgeweken om een groter schoolplein te kunnen aanleggen, wat de kwaliteit van buitenspelen voor kinderen vergroot. Daarnaast vergroot dit de verkeersveiligheid, omdat er geen auto's in de buurt van de ingang van het schoolplein kunnen komen.

3.2 Berekeningswijze parkeervraag- en balans

3.2.1 Gebruikte kencijfers

Om te bepalen in welke mate de parkeerbehoefte toeneemt bij de verschillende scenario's, berekenen we de parkeerbehoefte van de verschillende functies. Voor de parkeerberekening van medewerkers van de basisschool en het IKC gebruiken we de gemeentelijke parkeernormen² en gaan we uit van het gebiedstype 'overig binnen de bebouwde kom'.

In de gemeentelijke parkeernormen zijn geen kencijfers opgenomen voor kortparkeerplekken. Voor het haal- en brengverkeer naar de school en het IKC willen we wel berekenen welke behoefte er aan parkeerplekken is gedurende deze korte tijd. Hiervoor maken we gebruik van de kencijfers uit CROW-publicatie 182 'Parkeerkencijfers' (2008). De percentages die we hanteren voor het aantal leerlingen dat met de auto naar school wordt gebracht staan hieronder in tabel 1. Hierbij is rekening gehouden met de gemiddelde afstand per buurt tot de twee beoogde locaties en de hoeveelheid leerlingen die in de verschillende buurten woont. De locatie Rivierweg ligt verder van veel buurten dan de locatie Sportlaan. Daarom zijn de percentages van kinderen die met de auto naar school worden gebracht hoger voor de locatie Rivierweg dan voor de locatie Sportlaan. De verdere toelichting hierover wordt beschreven in bijlage 1. Na het berekenen van de kortparkeervraag vergelijken we dit met de aanwezige restcapaciteit op loopafstand van de schoollocaties.

Groep	Gemiddelde percentage halen en brengen met de auto - locatie Sportlaan	Gemiddelde percentage halen en brengen met de auto - locatie Rivierweg	Reductiefactor parkeerduur	Reductiefactor aantal kinderen per auto
Onderbouw (groep 1 t/m 4)	32%	38%	0,5	0,75
Bovenbouw (groep 5 t/m 8)	21%	28%	0,25	0,85
IKC	65%	70%	0,25	0,75

Tabel 1: Uitgangspunten parkeerberekening en verkeersgeneratie kortparkeren (uit CROW-publicatie 182).

² <https://raad.albrandswaard.nl/Documenten/Bijlage-1-Nota-Parkeernormen-1.pdf>



De parkeervraag voor medewerkers is langduriger dan de parkeervraag voor het halen en brengen van leerlingen. Waar halen en brengen een voorziening is die niet altijd in de vorm van parkeerplaatsen hoeft te worden gemaakt, is de parkeervraag voor personeel structureler. Hiervoor zijn vanuit de gemeentelijke parkeernormen wel kencijfers beschikbaar: 0,8 parkeerplaatsen per leslokaal.

Verder worden voor de berekening van de parkeerbehoefte op verschillende momenten van de week de volgende aanwezigheidspercentages gebruikt, zoals genoemd in de nota parkeernormen van gemeente Albrandswaard.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koop avond	Vrijdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Dag- onderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	0%	0%	0%

Tabel 2: Aanwezigheidspercentages onderwijs.

De parkeervraag voor medewerkers van de school zijn vaker vaste parkeerplekken in vergelijking met de parkeerplekken voor kortparkeerders. Deze moeten of op eigen terrein worden gemaakt, of moet worden opgelost in de openbare ruimte. Om de restcapaciteit van de parkeerplekken in de openbare ruimte te bepalen, wordt rekening gehouden met een maximaal acceptabele parkeerdruk van 85%, zoals wordt genoemd in de nota parkeernormen van de gemeente Albrandswaard. Verder wordt gerekend met een maximale loopafstand van 100 meter voor haal- en brengverkeer en 200 tot 600 meter voor medewerkers van de basisschool, gebaseerd op de maximale loopafstanden zoals genoemd in CROW-publicatie 744 (100-300m voor scholen, 200-800 meter voor werknemers). Ten slotte is voor de berekening van de restcapaciteit gebruik gemaakt van een parkeerdrukonderzoek van Rhon, wat is uitgevoerd op donderdag 28 september 2023.

Voor een IKC zijn vanuit CROW-publicatie 744 (2024) kencijfers beschikbaar voor de verkeersgeneratie (in CROW-publicatie 744 genoemd als kencijfers voor kinderdagverblijf/crèche). In het kencijfer, namelijk 33,2 per 100 m² bvo, zit ook de verkeersgeneratie van het haal- en brengverkeer en van medewerkers van het IKC verwerkt. Voor het bepalen van het kencijfer is uitgegaan van het gemiddelde kencijfer (in CROW-publicatie 744 worden minimale en maximale kencijfers gebruikt), en is uitgegaan van een matig stedelijke gemeente³ voor het gebiedstype rest bebouwde kom (wat overeenkomt met het gebiedstype 'overig binnen bebouwde kom', zoals gebruikt voor de kencijfers van de gemeentelijke parkeernormen).

Verder worden voor de fietsparkeervraag voor de basisschool de gemeentelijke parkeernormen gebruikt, en voor de fietsparkeervraag voor het IKC worden de kencijfers van de Fietsparkeerkencijfers 2025 van het CROW gebruikt (uitgaande van gemiddelde kencijfers).

Samenvattend worden voor de verschillende berekeningen de volgende bronnen gebruikt.

³ <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85755NED/table?dl=455E9>



Aspect	Bron
Parkeerberekening basisschool – halen en brengen leerlingen	CROW-publicatie 182
Parkeerberekening IKC - halen en brengen leerlingen	CROW-publicatie 182
Parkeervraag basisschool - basisschool	Gemeentelijke parkeernormen
Parkeervraag IKC- medewerkers	Gemeentelijke parkeernormen
Fietsparkeervraag basisschool – medewerkers en leerlingen	Gemeentelijke parkeernormen
Fietsparkeervraag -IKC	CROW Fietsparkeerkencijfers 2025
Verkeersgeneratie basisschool – halen en brengen	CROW-publicatie 182
Verkeersgeneratie basisschool – medewerkers	CROW-publicatie 182
Verkeersgeneratie IKC – halen en brengen en medewerkers	CROW-publicatie 744

Tabel 3: Gebruikte bronnen voor berekenen parkeerbehoefte en verkeersgeneratie

Ten slotte geldt vanuit de gemeentelijke parkeernormen dat parkeerberekeningen niet tussentijds worden afgerond maar pas bij het optellen van de totale parkeervraag, en geldt dat 0,4 parkeerplaats naar beneden wordt afgerond en vanaf 0,5 naar boven.

3.3 Berekeningswijze verkeersgeneratie

Voor het berekenen van de toename in verkeer die de ontwikkeling genereert zijn geen gemeentelijke normen beschikbaar. Daarom wordt gebruik gemaakt van de landelijke CROW-richtlijnen (CROW-publicatie 182). Om de verkeersgeneratie te bepalen, wordt een vergelijkbare formule gebruikt als de formule die in CROW-publicatie 182 wordt geboden, namelijk:

*Aantal leerlingen * % leerlingen met de auto * reductiefactor aantal kinderen per auto * 2 (brengmoment en haalmoment) * 2 verkeersbewegingen.*

Omdat de leerlingen die 's ochtends met de auto worden gebracht en 's middags worden opgehaald (uitgaande van een continue rooster), levert dit per moment twee verkeersbewegingen op. Dit wordt vervolgens vermenigvuldigd met het percentage van de leerlingen dat met de auto wordt gebracht en de reductiefactor van het aantal kinderen per auto. De uitgangspunten die betrekking hebben op het percentage leerlingen dat met de auto wordt gebracht en de reductiefactor van het aantal kinderen per auto zijn gelijk aan de waarden genoemd in tabel 1.



4. BEREKENING PARKEERVRAAG

Eerst bespreken we het totaal aantal parkeerplekken dat nodig is door de realisatie van de nieuwe school. Vervolgens wordt per scenario de parkeeropgave berekend voor het halen en brengen van leerlingen van de basisschool, het IKC (voor scenario 2 en 4) en de medewerkers van de school. Daarna wordt de fietsparkeervraag berekend.

4.1 Totale parkeeropgave

De parkeeropgave verschilt per locatie en per scenario vanwege de verschillende uitgangspunten zoals genoemd in paragraaf 3.2. Voor de locatie Rivierweg geldt dat er wordt aangenomen dat relatief meer kinderen met de auto naar school worden gebracht dan bij de locatie Sportlaan. Daardoor is het aantal benodigde parkeerplaatsen hoger voor de locatie Rivierweg.

Voor de locatie Rivierweg is de parkeervraag zonder IKC (scenario 1) 71 parkeerplaatsen, waarvan 18 voor medewerkers, en is er behoefte aan 246 fietsparkeerplekken. Met de toevoeging van een IKC (scenario 2) stijgt de parkeervraag naar 75 parkeerplaatsen, terwijl de fietsparkeervraag stijgt tot 247 plekken.

Bij de locatie Sportlaan is de bruto parkeervraag zonder IKC (scenario 3) 61 parkeerplaatsen, waarvan 18 voor medewerkers. Door het verrekenen met de bestaande parkeervraag van de huidige school moeten 36 parkeerplaatsen extra voor halen en brengen en 12 voor medewerkers worden gerealiseerd. Voor scenario 3 zijn er 246 fietsparkeerplekken nodig. Met de toevoeging van een IKC (scenario 4) stijgt de bruto parkeervraag naar 65 parkeerplaatsen. Na de verrekening blijft een parkeervraag over van 38 parkeerplaatsen extra plaatsen voor halen en brengen en 14 plaatsen voor medewerkers. Daarnaast is voor scenario 4 de fietsparkeervraag 247 plekken.

4.2 Parkeerberekening scenario's 1 en 2 – locatie Rivierweg

Hieronder wordt de parkeervraag voor auto- en fietsparkeren berekend voor scenario's 1 en 2, die betrekking hebben op de locatie nabij de Rivierweg. Per scenario wordt de parkeervraag berekend voor het halen en brengen van leerlingen van de basisschool, de medewerkers en bij scenario 2 en 4 de leerlingen van het IKC. Hiervoor worden de uitgangspunten gebruikt zoals vermeld in tabel 1.

4.2.1 Autoparkeren

Voor scenario 1 en 2 bedraagt de totale parkeervraag afgerond 71 parkeerplaatsen en 75 parkeerplaatsen respectievelijk, zoals weergegeven in Tabel 4.



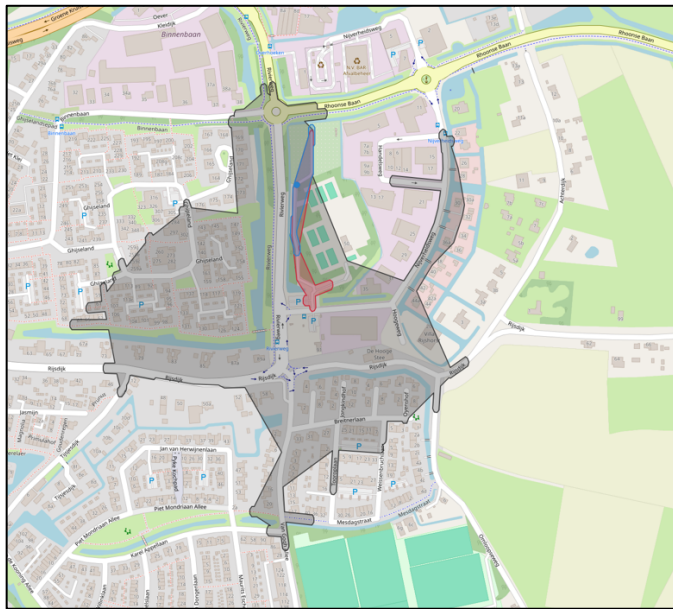
Toekomstige locatie Rivierweg		
	Scenario 1 – zonder IKC	Scenario 2 – met IKC
Parkeervraag halen en brengen onderbouw	$262 * 38\% * 0,5 * 0,75 = 37,3$ plaatsen	$262 * 38\% * 0,5 * 0,75 = 37,3$ plaatsen
Parkeervraag halen en brengen bovenbouw	$267 * 28\% * 0,25 * 0,85 = 15,9$ plaatsen	$267 * 28\% * 0,25 * 0,85 = 15,9$ plaatsen
Parkeervraag halen en brengen IKC	N.v.t	$16 * 70\% * 0,25 * 0,75 = 2,1$ plaatsen
Subtotaal kortparkeren	53,2 plaatsen	55,3 plaatsen
Parkeervraag medewerkers basisschool	$22 * 0,8 = 17,6$ plaatsen.	$22 * 0,8 = 17,6$ plaatsen
Parkeervraag medewerkers IKC	N.v.t.	$115/100 * 1,4 = 1,6$ plaatsen
Subtotaal langparkeren	17,6 plaatsen	19,2 plaatsen
Totaal parkeerbehoefte	70,8 plaatsen	74,5 plaatsen

Tabel 4: Parkeervraag locatie Rivierweg - scenario 1 en 2.

4.2.2 Parkeerbalansberekening

Omdat op eigen terrein geen parkeerplaatsen worden gerealiseerd, wordt zoveel mogelijk de restcapaciteit van parkeerplaatsen op loopafstand van de nieuwe locaties gebruikt. Idealiter zijn er op korte loopafstand (100 meter of minder) parkeerplaatsen beschikbaar voor haal- en brengverkeer. Voor de locatie aan de Rivierweg geldt dat de dichtstbijzijnde parkeerplaatsen zich op circa 200 meter loopafstand bevinden, aan de Nijverheidsweg.

De maximale loopafstand voor medewerkers ligt hoger dan voor ouders die hun kinderen afzetten. In publicatie 744 van het CROW staat omschreven dat voor medewerkers een maximale loopafstand 200 tot 800 meter geldt vanaf een geparkeerde auto. Voor het bepalen van de restcapaciteit is in dit geval een loopafstand van 600 meter gebruikt, zoals weergegeven in Figuur 2.



Figuur 2: Maximale loopafstand van 100- (blauwe vlak), 200 meter (rode vlak) en 600 meter (grijze vlak) van locatie Rivierweg.

Bij het gebruik van de restcapaciteit voor kortparkeerplaatsen wordt een maximale bezettingsgraad van 100% gebruikt, omdat de parkeerplaatsen voor korte duur worden gebruikt. Bij het gebruik van restcapaciteit voor langparkeren wordt een maximale bezettingsgraad van 85% gebruikt.

Binnen een loopafstand van 200 meter is de restcapaciteit bepaald op basis van het parkeeronderzoek in Rhoon (2023), en is als volgt:

Moment	Capaciteit	Bezetting	Huidige parkeerdruk	Restcapaciteit
09:00 – 12:00	80	20	25%	60
14:00 – 17:00	80	17	21%	63

Tabel 5: Parkeerdruk en restcapaciteit rondom locatie Rivierweg (loopafstand 200 meter).

Voor de locatie aan de Rivierweg geldt dat het meetmoment 09:00 tot 12:00 het maatgevende (drukste) moment is. Met een capaciteit van 80 plaatsen (waarbij de parkeerplaatsen aan beide zijden van de Nijverheidsweg zijn meegerekend) bij een bezetting van 100% om 09:00 is er voldoende restcapaciteit beschikbaar om de kortparkeervraag voor scenario 1 en 2 te faciliteren, er blijft om 09:00 een restcapaciteit van 6,8 parkeerplaatsen bestaan in scenario 1 en een restcapaciteit van 4,7 parkeerplaatsen in scenario 2.

Voor het voorzien in de parkeervraag voor medewerkers wordt ook gebruik gemaakt van restcapaciteit. Omdat de restcapaciteit op de Nijverheidsweg in dit geval wordt gebruikt voor het faciliteren van de kortparkeerplaatsen, wordt deze restcapaciteit niet meegenomen in de restcapaciteit voor het parkeren van medewerkers. Ook zonder de Nijverheidsweg geldt dat er, rekening houdend met een maximale bezettingsgraad van 85% en een loopafstand van 600 meter, voldoende restcapaciteit beschikbaar is in de straten in de omliggende buurten Ghijsseland (voornamelijk in het hofje achter huisnummer 89 t/m 113 en het hofje achter huisnummers 114 t/m 138) en Rhoon-Zuidoost (voornamelijk in de Tooroplaan en Marisstraat). Bij het gebruik van restcapaciteit voor de parkeervraag van medewerkers blijft een restcapaciteit bestaan van 21,1 plaatsen om 09:00 en 12,1 plaatsen om 14:00 in scenario 1 en 19,5 plaatsen om 09:00 en 10,5 plaatsen om 14:00 in scenario 2.



Moment	Capaciteit	Bezetting	Parkeerdruk	Restcapaciteit (85%)
09:00 – 12:00	129	71	61%	38,7
14:00 – 17:00	129	80	59%	29,7

Tabel 6: Parkeerdruk en restcapaciteit rondom locatie Rivierweg (loopafstand 600 meter).

4.3 Scenario 3 en 4: locatie Sportlaan

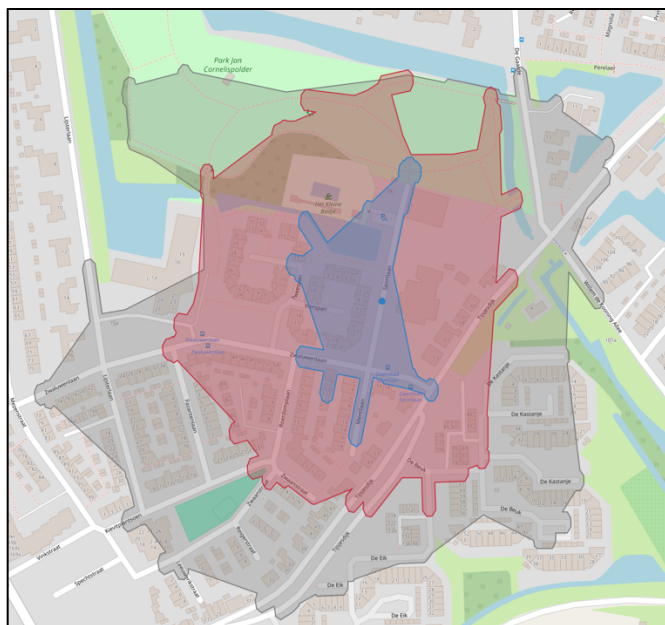
4.3.1 Autoparkeren

In Tabel 7 wordt de parkeervraag voor scenario 3 en 4 berekend, welke over de uitbreiding van de huidige schoollocatie aan de Sportlaan gaat. Omdat in de huidige situatie al een school aanwezig is (met alleen bovenbouwgroepen) kan de nieuwe parkeervraag voor de parkeerbalansberekening worden verrekend (gesaldeerd) met de parkeervraag in de huidige situatie. Uitgangspunt is dan wel dat de huidige kort- en langparkeerplaatsen behouden blijven. De uitgangspunten van de berekening staan vermeld in paragraaf 3.2. Hierbij is het belangrijkste verschil met scenario's 1 en 2 het lagere percentage van kinderen dat met de auto naar school wordt gebracht doordat de locatie aan de Sportlaan meer centraal is gelegen binnen Rhoo. Daarnaast zijn er minder doorgaande wegen rondom de locatie aan de Sportlaan, zoals die wel aanwezig zijn bij de locatie aan de Rivierweg.

Toekomstige locatie		
	Scenario 3 – zonder IKC	Scenario 4 – met IKC
Parkeervraag halen en brengen onderbouw	$262 * 32\% * 0,5 * 0,75 = 31,4$ plaatsen	$262 * 32\% * 0,5 * 0,75 = 31,4$ plaatsen
Parkeervraag halen en brengen bovenbouw	$267 * 21\% * 0,25 * 0,85 = 11,9$ plaatsen	$267 * 21\% * 0,25 * 0,85 = 11,9$ plaatsen
Parkeervraag halen en brengen IKC	N.v.t	$16 * 65\% * 0,25 * 0,75 = 1,9$ plaatsen
Subtotaal kortparkeren	43,4 plaatsen	45,3 plaatsen
Parkeervraag medewerkers basisschool	$22 * 0,8 = 17,6$ plaatsen.	$22 * 0,8 = 17,6$;
Parkeervraag medewerkers IKC	N.v.t.	$115/100 * 1,4 = 1,6$.
Subtotaal langparkeren	17,6 plaatsen	19,2 plaatsen
Huidige locatie		
Parkeervraag halen en brengen bovenbouw	$168 * 21\% * 0,25 * 0,85 = 7,5$ plaatsen	$168 * 21\% * 0,25 * 0,85 = 7,5$ plaatsen
Parkeervraag medewerkers basisschool	$7 \text{ (lokale)} * 0,8 = 5,6$ plaatsen	$7 \text{ (lokale)} * 0,8 = 5,6$ plaatsen
Salderen		
Gesaldeerd halen en brengen	$43,4 - 7,5 = 35,9$ (resterende parkeeropgave)	$45,3 - 7,5 = 37,8$ (resterende parkeeropgave)
Gesaldeerd medewerkers	$17,6 - 5,6 = 12,0$ (resterende parkeeropgave)	$19,2 - 5,6 = 13,6$ resterende parkeeropgave)

Tabel 7: Parkeervraag locatie Sportlaan - scenario 3 en 4.

Voor deze locatie geldt ook dat er op eigen terrein geen kortparkeerplaatsen worden gerealiseerd, en daarvoor de restcapaciteit in de nabije omgeving wordt gebruikt, indien mogelijk. Omdat in vergelijking met de locatie aan de Rivierweg voor de locatie aan de Sportlaan binnen 100 meter wel parkeercapaciteit beschikbaar is, is voor deze locatie de restcapaciteit op 100- en 200 meter loopafstand berekend.



Figuur 3: Maximale loopafstand 100 meter (blauwe vlak), 200 meter (rode vlak) en 300 meter (grijze vlak) van locatie Sportlaan.

Voor de restcapaciteit voor kortparkeren wordt een maximale bezettingsgraad van 100% gebruikt. Daarbij is de restcapaciteit als volgt:

Moment	Capaciteit	Bezetting	Huidige parkeerdruk	Restcapaciteit
09:00 – 12:00	52	30	58%	22
14:00 – 17:00	52	32	62%	20

Tabel 8: Parkeerdruk rondom locatie Sportlaan (100 meter loopafstand).

Binnen 100 meter is er niet voldoende restcapaciteit beschikbaar om de kortparkeervraag te faciliteren, er blijft op het maatgevende moment om 14:00 een tekort bestaan van 23,4 plaatsen in scenario 3 en 25,9 plaatsen in scenario 4.

Op 200 meter loopafstand is er wel voldoende restcapaciteit beschikbaar. Op 200 meter loopafstand is het maatgevende moment ook om 14:00, en blijft een restcapaciteit over van 25,6 plaatsen in scenario 3 en 23,7 plaatsen in scenario 4.

Moment	Capaciteit	Bezetting	Parkeerdruk	Restcapaciteit
09:00 – 12:00	149	76	51%	73
14:00 – 17:00	149	80	54%	69

Tabel 9: Parkeerdruk rondom locatie Sportlaan (200 meter loopafstand).

Voor de langparkeervraag voor medewerkers ligt de maximale loopafstand hoger. Binnen een afstand van 300 meter is er voldoende restcapaciteit beschikbaar, rekening houdend met een maximale parkeerdruk van 85%. Daarbij wordt de restcapaciteit binnen een loopafstand van 100 meter en 200 meter niet meegerekend in onderstaande restcapaciteit, omdat deze benut zal worden voor de kortparkeervraag. Binnen een loopafstand



van 300 meter ligt het maatgevende moment om 09:00, en is er voldoende restcapaciteit beschikbaar om de parkeervraag voor medewerkers in scenario 3 (17,6 plaatsen) en scenario 4 (19,2 plaatsen) te faciliteren. Op het maatgevende moment blijft na invulling van de parkeervraag voor medewerkers een restcapaciteit bestaan van 42,4 plaatsen in scenario 3 en 40,8 plaatsen in scenario 4.

Moment	Capaciteit	Bezetting	Parkeerdruk	Restcapaciteit (85%)
09:00 – 12:00	199	109	55%	60
14:00 – 17:00	199	97	49%	72

Tabel 10: Parkeerdruk rondom locatie Sportlaan (300 meter loopafstand)

4.4 Fietsparkeren

De fietsparkeervraag is berekend aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen (voor basisschoolleerlingen en medewerkers van de basisschool) en de Fietsparkeerkencijfers 2025 van het CROW (voor het IKC).

Voor de fietsparkeervraag voor basisschoolleerlingen wordt dit per aantal lokalen berekend (met een gemiddeld kencijfer van 10 fietsparkeerplekken per lokaal), voor medewerkers van de basisschool wordt dit per 10 leerlingen gerekend (met een gemiddeld kencijfer van 0,5 fietsparkeerplekken per 10 leerlingen). Ten slotte wordt de fietsparkeervraag voor het IKC berekend per 100 m² bvo (met een gemiddeld kencijfer van 0,75 per 100 m² bvo). Dit resulteert in de volgende fietsparkeervraag:

Toekomstige locatie	Scenario 1 en 3 – zonder IKC	Scenario 2 en 4 – met IKC
Fietsparkeervraag – basisschoolleerlingen	22 (lokale) * 10 = 220 plaatsen;	22 (lokale) * 10 = 220 plaatsen
Fietsparkeervraag - IKC	N.v.t.	115 (m ² bvo) * 0,75 = 0,86 plaatsen
Fietsparkeervraag – medewerkers	52,9 (per 10 leerlingen) * 0,5 = 26,45 plaatsen;	52,9 (per 10 leerlingen) * 0,5 = 26,45 plaatsen;
Totaal	246 plaatsen.	247 plaatsen.

Tabel 11: Fietsparkeervraag scenario 1 tot 4.



5. BEREKENING AUTOVERKEERSGENERATIE

In dit hoofdstuk bespreken we het aantal verkeersbewegingen dat de school oproept. We bespreken eerst de totale verkeersgeneratie per scenario. Vervolgens berekenen we per scenario de verkeersgeneratie voor het halen en brengen van leerlingen van de basisschool, het IKC (voor scenario 2 en 4) en de medewerkers van de school.

5.1 Totale verkeersgeneratie

Voor de locatie Rivierweg is de verkeersgeneratie zonder IKC (scenario 1) 588 verkeersbewegingen, waarvan 35 voor medewerkers. Met de toevoeging van een IKC (scenario 2) stijgt het aantal verkeersbewegingen naar 664 verkeersbewegingen, waarvan 35 voor medewerkers.

Bij de locatie Sportlaan is de bruto verkeersgeneratie zonder IKC (scenario 3) 478 verkeersbewegingen, waarvan 35 voor medewerkers. Door saldering met de bestaande verkeersgeneratie van de huidige school blijft een netto verkeersgeneratie over van 347 verkeersbewegingen. Met de toevoeging van het IKC (scenario 4) stijgt de bruto verkeersgeneratie naar 554 verkeersbewegingen. Na saldering resteert een netto verkeersgeneratie van 423 verkeersbewegingen, waarvan 399 verkeersbewegingen voor halen en brengen⁴ en 24 voor medewerkers.

5.2 Berekening verkeersgeneratie

5.2.1 Verkeersgeneratie voor locatie Rivierweg: scenario 1 en 2

Voor de locatie aan de Rivierweg geldt dat er voor scenario 1 maximaal 588 verkeersbewegingen en voor scenario 2 maximaal 664 verkeersbewegingen zullen plaatsvinden.

Toekomstige locatie	Scenario 1 – zonder IKC	Scenario 2 – met IKC
Onderbouw	$262 * 38\% * 0,75 * 2 * 2 = 299$ verkeersbewegingen	$262 * 38\% * 0,75 * 2 * 2 = 299$ verkeersbewegingen
Bovenbouw	$267 * 28\% * 0,85 * 2 * 2 = 254$ verkeersbewegingen	$267 * 28\% * 0,85 * 2 * 2 = 254$ verkeersbewegingen
IKC - haal en brengverkeer en medewerkers	N.v.t.	$115 \text{ m}^2 \text{ bvo}/100 * 33,2 * 2 = 76,2$ verkeersbewegingen
Medewerkers basisschool	$17,6 \text{ (plaatsen)} * 2 = 35,2$ verkeersbewegingen	$17,6 \text{ (plaatsen)} * 2 = 35,2$ verkeersbewegingen
Totaal	588 verkeersbewegingen	664 verkeersbewegingen

Tabel 12: Verkeersgeneratie locatie Rivierweg - scenario 1 en 2.

⁴ In de verkeersgeneratie voor het IKC zit ook de verkeersgeneratie van medewerkers van het IKC verwerkt. De verkeersgeneratie van het haal- en brengverkeer door ouders vormt het grootste deel van het totale aantal verkeersbewegingen.



5.2.2 Verkeersgeneratie voor locatie Sportlaan: scenario 3 en 4

Voor de locatie aan de Sportlaan geldt dat de extra verkeersbewegingen worden gesaldeerd met de verkeersgeneratie van de bestaande school. Dit resulteert in 347 extra verkeersbewegingen in scenario 3 en 423 extra verkeersbewegingen in scenario 4, wat minder verkeersbewegingen zijn dan in scenario 1 en 2.

Toekomstige locatie		
	Scenario 3 – zonder IKC	Scenario 4 – met IKC
Onderbouw	$262 * 32\% * 0,75 * 2 * 2 = 252$ verkeersbewegingen	$262 * 32\% * 0,75 * 2 * 2 = 252$ verkeersbewegingen
Bovenbouw	$267 * 21\% * 0,85 * 2 * 2 = 191$ verkeersbewegingen	$267 * 21\% * 0,85 * 2 * 2 = 191$ verkeersbewegingen
IKC – haal en brengverkeer en medewerkers	N.v.t.	$115 \text{ m}^2 \text{ bvo}/100 * 33,2 * 2 = 76,2$ verkeersbewegingen
Medewerkers basisschool	$17,6 \text{ (plaatsen)} * 2 = 35,2$ verkeersbewegingen	$17,6 \text{ (plaatsen)} * 2 = 35,2$ verkeersbewegingen
Subtotaal	478 verkeersbewegingen	554 verkeersbewegingen
Huidige locatie		
Bovenbouw	$168 * 21\% * 0,85 * 2 * 2 = 120$ verkeersbewegingen	$168 * 21\% * 0,85 * 2 * 2 = 120$ verkeersbewegingen
Medewerkers	$5,6 \text{ (plaatsen)} * 2 = 11,2$ verkeersbewegingen	$5,6 \text{ (plaatsen)} * 2 = 11,2$ verkeersbewegingen
Subtotaal	131 verkeersbewegingen	131 verkeersbewegingen
Gesaldeerd	$478 - 131 = 347$ extra verkeersbewegingen	$554 - 131 = 423$ extra verkeersbewegingen

Tabel 13: Verkeersgeneratie locatie Sportlaan - scenario 3 en 4.

5.3 Omliggende wegen

De realisatie van een nieuwe school zal op beide locaties voor extra verkeer op de omliggende wegen zorgen, waarbij er meer verkeersbewegingen zullen worden gegenereerd in scenario's 1 en 2. Deze verkeersbewegingen zullen zich verspreiden over het omliggende wegennetwerk, de gevolgen hiervan worden geanalyseerd in het tweede deelrapport. Binnen de inrichting van de bestaande situatie op het schoolterrein lijken zich geen problemen voor te doen, omdat de parkeervraag voor halen en brengen voor alle scenario's op maximaal 200 meter loopafstand van de school zal worden gefaciliteerd.



6. CONCLUSIE

Op basis van de uitgevoerde parkeer- en verkeersgeneratieberekeningen zijn er duidelijke verschillen zichtbaar tussen de onderzochte locaties en scenario's. De locatie aan de Sportlaan (scenario's 3 en 4) kent in de berekeningen een lagere verwachte parkeervraag en verkeersgeneratie dan de locatie aan de Rivierweg (scenario's 1 en 2). Dit hangt samen met de meer centrale ligging van de Sportlaan ten opzichte van de omliggende woonbuurten, waardoor een kleiner aandeel leerlingen naar verwachting met de auto wordt gebracht. Ook de barrièrewerking van de drukke gebiedsontsluitingswegen speelt hierin een rol.

Voor alle scenario's geldt dat parkeren wordt opgelost in de openbare ruimte. Door geen parkeerplaatsen op eigen terrein te realiseren, ontstaat namelijk ruimte voor een groter schoolplein. Dit vergroot niet alleen de kwaliteit van het buitenspelen, maar draagt ook bij aan de verkeersveiligheid doordat auto's fysiek op afstand van de schoolingang blijven.

Bij alle scenario's wordt uitgegaan van parkeren in de openbare ruimte; op eigen terrein worden geen parkeerplaatsen gerealiseerd. Hoewel er volgens de parkeerdrukmetingen voldoende restcapaciteit aanwezig lijkt, verschilt de afstand tot de beschikbare parkeerplaatsen per locatie. Voor de locatie Rivierweg geldt dat een deel van de parkeervraag alleen op grotere afstand (tot circa 600 meter) kan worden opgevangen. Een deel van deze vraag komt terecht in de wijk Ghijseland, waar de parkeercapaciteit op sommige plekken al onder druk staat. Zonder aanvullende maatregelen kan dit tot extra belasting van de wijk leiden. Extra parkeergelegenheid in de directe omgeving (mits dit te realiseren) kan dit eventueel voorkomen.

Bij de Sportlaan is de situatie gunstiger. Hier is op 100 tot 200 meter afstand wél parkeercapaciteit beschikbaar voor halen en brengen. Ook de parkeerbehoefte voor medewerkers kan binnen 300 meter worden opgevangen. Ook hier kan extra parkeergelegenheid in de directe omgeving de druk op de omgeving verlichten, mits dit te realiseren is.



BIJLAGE 1: BEREKENING KORTPARKEERPLEKKEN

Voor het berekenen van het aantal kortparkeerplekken baseren we ons op CROW-publicatie 182. Deze publicatie geeft bandbreedtes van het aantal leerlingen dat met de auto naar school wordt gebracht (tabel 14). Voor de locatie Sportlaan adviseren we een gemiddeld percentage van 32% te hanteren voor de onderbouwklassen. Dit ligt dicht bij de minimale bandbreedte zoals gehanteerd in CROW-publicatie 182, namelijk 30%. Voor de locatie Rivierweg adviseren we het midden van de bandbreedte te hanteren. Dit verschil is te verklaren doordat veel buurten zich op korte loopafstand van de Sportlaan bevinden, waardoor we verwachten dat relatief veel kinderen lopend of fietsend naar school gaan. In tabel 15 staan de gehanteerde percentages voor het haal- en brengverkeer met de auto. In deze bijlage lichten we dit nader toe.

Loopafstand	Onderbouw	Bovenbouw	IKC
0-400 meter	10%	0%	50%
400-1000 meter	30%	20%	65%
>1000 meter	50%	40%	80%

Tabel 14: percentage van leerlingen die met de auto naar school worden gebracht (gebaseerd op kencijfers in CROW-publicatie 182)

Tabel 15: percentages leerlingen die met de auto gebracht worden (toelichting in bijlage 1)

Locatie Sportlaan	Onderbouw	Bovenbouw	IKC
	32%	21%	65%
Locatie Rivierweg	Onderbouw	Bovenbouw	IKC
	38%	28%	70%

Om te bepalen welk percentage we hanteren kijken we naar:

- gemiddelde loopafstand vanuit de verschillende buurten (bijlage 2⁵)
- verdeling van basisschoolleerlingen in Rhoon per buurt (bijlage 2).

In tabel 14 hebben we de bandbreedtes van CROW-publicatie 182 gekoppeld aan gemiddelde loopafstanden van huis naar school per buurt (zie bijlage 2). Per buurt zijn de percentages uit tabel 14 vermenigvuldigd met het percentage leerlingen dat uit die buurt komt, zoals vermeld in tabel 16.

Als we alle percentages bij elkaar optellen, komen we tot het verwachte aandeel kinderen dat met de auto wordt gebracht. Hierbij is rekening gehouden met de loopafstand van de buurt tot de school en de hoeveelheid leerlingen per buurt. Omdat er meer leerlingen op grotere loopafstand van locatie Rivierweg wonen, resulteert dit in hogere percentages van leerlingen die met de auto worden gebracht.

We hebben bewust afgeweken van de minimale percentages uit CROW-publicatie 182. In die publicatie wordt benadrukt dat de kencijfers slechts indicatief zijn en afhankelijk van factoren zoals de stedelijkheidsgraad. De percentages in CROW-publicatie 182 gaan uit van het percentage leerlingen in alle gebiedstypen, van stedelijke- tot niet stedelijke gebieden. Hoewel de kern Rhoon onder de categorie 'matig stedelijk' valt, liggen veel buurten op minder dan 500 meter van een basisschool. Met het uitgangspunt dat er geen voorzieningen worden gerealiseerd om haal- en brengverkeer te faciliteren, zal het percentage van kinderen dat met de auto

⁵ Hierbij is alleen gerekend met buurten in de wijk Rhoon-Zuid, omdat de leerlingprognose voor de Julianaschool alleen uitgaat van leerlingen uit Rhoon-Zuid



naar school wordt gebracht ook lager liggen. Dit rechtvaardigt het hanteren van aangepaste percentages die beter aansluiten op de lokale situatie.

Binnen een loopafstand van 500 meter zullen de meeste onderbouwleerlingen en vrijwel alle bovenbouwleerlingen lopend of fietsend naar school gaan. Dit sluit aan bij het beeld in stedelijke gemeenten, waar de gemiddelde afstand tot een basisschool ongeveer 500 tot 700 meter bedraagt en de meeste leerlingen te voet komen⁶. Om deze reden is in tabel 1 een lagere bandbreedte gehanteerd dan de minimale bandbreedte uit CROW-publicatie 182.

Daarnaast hanteren we reductiefactoren bij het berekenen van de kortparkeervraag:

1. reductiefactor voor parkeerduur: wanneer kinderen worden opgehaald- of weggebracht, worden auto's voor korte duur geparkeerd. Daarom kan dezelfde parkeerplaats gedurende de haal- en brengperiode door meerdere auto's achtereenvolgend worden gebruikt, en kan daarmee een reductiefactor worden toegepast. Wel geldt dat ouders van kinderen in de onderbouw vaker hun kind wegbrengen en daarmee de auto kort geparkeerd laten staan, waardoor de reductiefactor voor onderbouwgroepen lager is dan voor bovenbouwgroepen.
2. reductiefactor kinderen per auto: er zitten gemiddeld meer kinderen in één auto, waardoor een reductiefactor van het aantal kinderen per auto kan worden toegepast.

De uitgangspunten worden samengevat in tabel 15:

Groep	Gemiddelde percentage halen en brengen met de auto - locatie Rivierweg	Gemiddelde percentage halen en brengen met de auto - locatie Sportlaan	Reductiefactor parkeerduur	Reductiefactor aantal kinderen per auto
Onderbouw (groep 1 t/m 4)	32%	38%	0,5	0,75
Bovenbouw (groep 5 t/m 8)	21%	28%	0,25	0,85
IKC	65%	70%	0,25	0,75

Tabel 15: Uitgangspunten parkeerberekening en verkeersgeneratie halen en brengen (uit CROW-publicatie 182).

⁶Nabijheid van voorzieningen; afstand locatie; regionale cijfers (CBS, 2023)
<https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/80305ned/table?dl=695CE>



BIJLAGE 2: GEMIDDELDE AFSTAND TOT SCHOOLLOCATIE

De gemiddelde afstand vanaf de buurten tot de locaties is bepaald vanuit het midden van de buurten. Vervolgens is het gewogen gemiddelde bepaald op basis van het percentage van leerlingen dat in die buurten woont. Hoewel meer leerlingen dichtbij locatie Rivierweg wonen, is de gemiddelde afstand van de buurten tot locatie Sportlaan kleiner. 60% van de leerlingen woont dichtbij locatie Rivierweg (de buurten Ghijsseland, Rhoon-Zuidoost, Overhoeken en de buurten in het buitengebied). Echter, relatief veel leerlingen wonen in de buurten Rhoon Centrum, Park Rhoon en Tijsjesdijk, die veel dicht bij locatie Sportlaan liggen en verder van locatie Rivierweg. Daarnaast liggen de buurten Ghijsseland en Rhoon-Zuidoost maar iets verder van locatie Sportlaan dan locatie Rivierweg.

Door de afstanden van de buurten te koppelen aan het percentage leerlingen in die buurten, blijkt dat relatief meer leerlingen dicht bij locatie Sportlaan wonen dan bij locatie Rivierweg.

	Loopafstand tot locatie Sportlaan	Loopafstand tot locatie Rivierweg	Percentage van leerlingen
Rhoon Centrum	1000 meter	1600 meter	16%
Park Rhoon	500 meter	1500 meter	7%
Tijsjesdijk	300 meter	1300 meter	16%
Ghijsseland	700 meter	600 meter	19%
Rhoon-Zuidoost	800 meter	600 meter	37%
Overhoeken	1700 meter	500 meter	2%
Buitengebied	2700 meter	2100 meter	1%
Buitengebied Rhoon-Zuid	2100 meter	1100 meter	1%
Gewogen gemiddelde	790 meter	950 meter	

Tabel 16: gemiddelde afstand tot schoollocatie gewogen aan percentage van leerlingen per buurt.

