

Hoe kan ISU bijdragen aan duurzame mobiliteit op het Utrecht Science Park

Notitie over denkbare duurzame mobiliteitsoplossingen
5 januari 2018

&Morgen

Mariaplaats 4b
3511 LH Utrecht

+31 (0)30 215 50 80
info @enmorgen.nl
www.enmorgen.nl

Project

Opdrachtgever
Internationale School Utrecht

Auteurs

[Redacted]



Inhoud

Uw vraag	3
(On)mogelijkheden van oplossingen in de omgeving	4
De doelgroep en reisgedrag in kaart	12
Mogelijke interventies voor gedragsbeïnvloeding	15
Bronnen	20
Bijlage 1: Overzicht onderzoek	21
Bijlage 2: Checklist Fietsstimulering	22

Uw vraag

Op dit moment wordt de ruimtelijke, planologische, juridische, financiële en technische haalbaarheid onderzocht voor de definitieve huisvesting van de Internationale School Utrecht (ISU) voor 1200 leerlingen, primair en secundair onderwijs en buitenschoolse opvang op het Utrecht Science Park (USP) aan de Cambridgelaan.

De verkeerskundige verkenning heeft inzichten gemaakt dat de toekomstige omvang van ISU met het huidige (auto)vervoerspatroon een knelpunt vormt voor de bereikbaarheid van het USP. Het USP is een zwaar belast verkeersgebied waar het ontmoeden van autoverkeer voor het bereikbaar én leefbaar houden van het gebied gemeenschappelijk is. U heeft met de gemeente afgesproken in januari aan te geven hoe de verhuizing van ISU ertoe zal leiden tot een verslechtering van de bereikbaarheid van het gebied door het aantal autobewegingen door de school te verminderen.

U heeft ons gevraagd u daarin te ondersteunen door voor het bestuur van ISU een rapport op te stellen met de denkbare oplossingen voor duurzame mobiliteit van uw personeel, leerlingen en hun ouders. Een verkeerskundig bureau (Movares) werkt op basis van o.a. een door ISU uitgezette enquête onder ouders (en leerlingen) en de Vissersstudie aan de verwachte impact op en mogelijke (technische) oplossingen voor de bereikbaarheid. Mogelijkheden die al eens de revue zijn gepasseerd zijn: fietseducatie voor leerlingen en ouders, parkeren op afstand voor personeel, veranderen in breng- en haaltijden.

Deze notitie over denkbare mobiliteitsoplossingen vormt voor het bestuur de basis om aan te geven wat daarvan haalbaar en wenselijk is.

Om te komen tot denkbare mobiliteitsoplossingen nemen wij u mee door de volgende stappen:

1. (on)mogelijkheden van de omgeving en voorzieningen in kaart
2. De doelgroep en reagegedrag in kaart
3. Presenteren van alle mogelijke oplossingen

Dit document vormt de basis voor u als bestuur om een passende set maatregelen en interventies samen te stellen.

In het rapport hebben we op verschillende plekken doorkijk gemaakt naar relevante websites. Deze worden aangegeven met .n



Het Utrecht Science Park (USP) is een gebied dat het thuis is van meerdere (kennis)instellingen en het Universitair Medisch Centrum. Er gaat een gezamenlijke ambitie van publieke en private partijen om het USP te ontwikkelen tot een internationaal toonaangevend gebied voor healthy urban living en duurzaamheid. Deze ambitie kan gerealiseerd worden als wordt ingezet op een duurzaam mobiel netwerk, dat past bij de positie van het gebied.

De potentie en groei van het USP heeft een hoger tempo dan de vergroting van de capaciteit van de verbindingen van en naar het USP. Naar verwachting zullen in 2020 circa 100.000-110.000 personen per dag naar USP reizen en in 2030 circa 225.000 (AVU-BSU-IGM, 2015). In de komende jaren zullen zich verschende nieuwe organisaties/instellingen vestigen op het USP en bestaande organisaties verder uitbreiden.

- De Weg tot de Wetenschap (verkeer komend vanaf de Water n eweg)
- De Un vers te tsweg (verkeer komend vanaf de A28)
- Arch medes aan (verkeer komend vanaf R insweerd)



Door het onderzoeksbureau Movares is onderzoek verricht naar de verkeersstromen in het gebied, waarbij zijn uitgegaan van 4 scenario's. Hierina zullen we vier scenario's met de belangrijkste aannames kort typeren:

1) Basisjaar 2017: de situatie op het USP op dit moment

Het basisjaar geeft een beeld voor zowel de ochtend - als avondspits in 2017

- De ochtendspits loopt van 07:00 tot 09:00 uur.
- De avondspits loopt van 16.00 tot 18.00 uur.
- Basis voor het model is het Verkeersmodel van de Gemeente Utrecht; concept VRU 3-4
- Daarbij zijn er op de 3 routes fietsen en autobewegingen geteld
- Ook de tegevens van de verkeerslichten zijn meegenomen
- Parkeercapaciteiten en aantallen op het USP (afkomstig van de Universiteit Utrecht)
- Herkomst- en bestemmingsonderzoek uit 2016, waarmee het doorgaand verkeer bepaald kan worden

2) Het jaar 2022 waarin ISU zich niet op het USP heeft gevestigd

- De vaststaande ontwikkelingen van het Prinses Maxima Centrum, RIVM en Hogeschool Utrecht zijn toegevoegd aan het basisjaar
- Voor de vorming van de nieuwe (parkeer)capaciteiten aangesloten bij de vorming van al bestaande garages
- Update van de buslijnen
- Toevoegen van de tram
- Aangenomen groei van het verkeer van 1% per jaar

3) Het jaar 2022 waarin ISU zich wel op het USP heeft gevestigd.

Hierbij wordt middels een aantal aannames de reiswijze van de leerlingen en ouders geschat

Scenario 3a:

- Voor leerlingen in de primary is een maximale fietsafstand van 2,5 kilometer gehanteerd.
- Voor leerlingen in de secondary is een maximale fietsafstand van 5 kilometer gehanteerd.
- De huidige wooncapaciteit en huidige reiswijze van de leerlingen is gebruikt om de toekomstige reiswijze te bepalen.
- Er is rekening gehouden met de verschillende haaien en brengtijden
- Er is rekening gehouden met 20 Kss & Rde zones, 70 Short Stay plekken, en 60 Long stay parkeerplekken.

Scenario 3b: gevoeligheidsanalyse

- Hierbij wordt het huidige percentage fietsers gehanteerd (peildatum 2017)
- Alleen overgevoerd gangpunten zijn gekozen

Deze scenario's leiden tot het beeld zoals we dat in figuur 1 hebben opgenomen (zie volgende pagina en knikker voor het totaal overzicht in bijlage 1). Dit schema gebruiken we in de navolgende hoofdstukken om het potentieel bereik van aantallen reizigers en het potentieel om anders te reizen door reizigers in te schatten.

Figuur 1: Overzicht aantallen eerdere per re sw ze per scenario

Scenario's ISU			
	-1- Huidige situatie 2017	-3a- Scenario 2022 inclusief ISU	-3b- 2022 gevoeligheid
Totaal aantallen	545	1.200	1.200
Vervoerwijze primary	340 eerdere	600 eerdere	600 eerdere
• openbaar	• 4,3%	• 0%	• 0%
• fiets	• 42,2%	• 3%	• 42,2%
• auto	• 30,6%	• 55,4% *	• 33%
• openbaar vervoer	• 22,9%	• 41,6%	• 24,8%
Vervoerwijze secondary	214 eerdere	600 eerdere	600 eerdere
• openbaar	• 0,9%	• 0%	• 0%
• fiets	• 46,8%	• 27%	• 46,8%
• auto	• 14,7%	• 20,5% *	• 14,9%
• openbaar vervoer	• 37,6%	• 52,5%	• 38,3%

Movares concludeert in haar rapport op basis van alle bovenstaande scenario's dat met name in de avondspits het gebied de verkeersstromen niet kan afwaken. Dit komt doordat het verkeer bij de noordelijke uitgang van het gebied, bij de opgang naar de A28, vastloopt. Dit heeft tot gevolg dat de wachtrij vanaf de Unversiteitweg steeds langer wordt, en uiteindelijk tot op de Lundaan staat. In 2022 staat de wachtrij tot aan de Leuvenaan, waardoor het verkeer niet meer weg kan.

De conclusies van Movares zijn per scenario in onderstaande tabel samengevat.

Spitstijd	Locatie	Conclusie Movares
Ochtendspits - ingaand Scenario 2 - 2022 zonder ISU	Kruisweg Weg tot de Wetenschap / Sorbonne aan	De wachtrijen zijn beperkt tot maximaal 45 meter. Het kruispunt kan het verkeer afwaken.
Ochtendspits - ingaand Scenario 3a - 2022 met ISU	Kruisweg Weg tot de Wetenschap / Sorbonne aan	Vanaf 08:30 grote piek aan verkeer naar ISU van ouders die kinderen komen brengen. Het kruispunt kan op dat moment de aanvoer van verkeer niet verwerken. De rij voor het stoplicht kan oplopen tot 500 meter.
Ochtendspits - ingaand Scenario 3b - 2022 met ISU	Kruisweg Weg tot de Wetenschap / Sorbonne aan	Vanaf 08:30 piek aan verkeer naar ISU van ouders die kinderen komen brengen. Het kruispunt kan op dat moment de aanvoer van verkeer niet verwerken. De rij voor het stoplicht kan oplopen tot 80 meter.
Ochtendspits - ingaand Scenario 2 & 3a & 3b	Kruispunt Leuvenaan / Unversiteitweg	Verkeer vanaf de A28 dat linksaf de Leuvenaan n.w.s. aan, moet voorrang verlenen aan fietsers. Dit leidt tot een wachtrij die langer is dan het opstapvak. Hierdoor wordt de Unversiteitweg geblokkeerd.

Ochtendspits - uitgaand Scenario 3a - 2022 met ISU	Kruis ng Weg tot de Wetenschap / Sorbonne aan	Vanaf 08.30 grote pe k aan verkeer van ISU terug naar Utrecht. D t z j n ouders d e hun k nderen weggebracht hebben. De wachtr j op de Sorbonne aan kan op open tot 120 meter.
Ochtendspits - uitgaand	Kruis ng Weg tot de Wetenschap / Sorbonne aan	Een moge jkhe d om een betere verkeersafw kke ng te rea seren s door het verkeers cht anders n te ste en (anger groen). In deze s tuat e s d t n et moge jk want d t heeft gevo gen voor de pr or te t van de tram.
Avondspits - uitgaand Scenario 2 - 2022 zonder ISU	A28	Het verkeer kan de A28 n et opstromen, waardoor er een wachtr j ontstaat tot voorb j de Lund aan. Herdoor kan het verkeer u te nde k n et meer weg.
Avondspits - uitgaand Scenario 3a & 3b	A e u tgangen	De hoeveel he d verkeer kan n et afgew kke d worden.

Kantteken ng b j de aannames b j de avondsp ts s dat n het onderzoek s aangenomen dat n de avondsp ts 10% van de re z gers naar ISU vanaf de A28 zu en komen. D t s echter een nader te onderzoeken hypothese. Het s name jk te verwachten dat ouders s avonds n et vanu t hun hu sadres naar ISU komen om hun k nderen op te ha en, maar d t vanaf hun werk ocat e doen. In verge jk ng met de ochtendsp ts zu en naar verwacht ng meer ouders s avonds n et vanu t hu s, maar vanu t hun werk k nderen komen opha en. De kans dat z j dan vanaf de A28 het geb ed nkomen, zou we eens anders kunnen ggen dan 10%. U t eerder onderzoek van AT Osborne s geb eken dat de mot even van re z gers d e het geb ed n - en u t re zen n de ochtend - en avondsp ts versch en. Zo s er n de avondsp ts m nder woon -werkverkeer, en meer zake jk verkeer (z e fguur 2).

Figuur 2: Aandeel verplaatsingen (personenauto's per motief)

	Ochtendspits richting kerngebied	Avondspits vanuit kerngebied
Woon-werk	61%	54%
Zakelijk	8%	14%
Winkel	0%	1%
Onderwijs	22%	14%
Overig	9%	17%

Bron: AVU BSU IGM, 2015

Herna zu en we de mp cat es h ervan verder u twerken voor autogebru k, OV-gebru k, parkeren, f etsgebru k.

Implicaties van bovenstaande uitkomsten voor autogebruik door ISU

Aangez en de u tkomsten van de Movares stud e voor de avondsp ts we n g aangr jp ngspunten voor effect eve beïnv oed ng aten z en, hebben we d e op d t moment even bu ten beschouw ng ge aten. We zu en h er ater we op terugkomen a s het gaat over veranderen van b okt jden voor ha en en brengen van eer ngen.

Beoogde doelstellingen verminderen autogebruik

Voor wat betreft de ochtendsp ts z en we een aant a aangr jp ngspunten. In scenar o 3b geschetst door Movares moeten er 150 auto s u t de ochtendsp ts worden gehaa d om de bere kbaarhe d van USP n et extra te be asten. In scenar o 3a s aangegeven dat er 260 auto s u t de ochtendsp ts gehaa d moeten worden. Deze aant a en ge den a een voor de ochtendsp ts rondom de Sorbonne aan. 90% van de ouders komt over d t kru spunt, de over ge 10% komen het geb ed b nnen v a de Un vers te tsweg.

Afhankelijk van welke scenario realiseert wordt betekent dit dus dat er door ISU ingezet moet worden om tussen **150 - 260 auto's uit de spits** gehaald moeten worden. Dit vormt het vertrekpunt voor het door ISU op te stellen plan van aanpak voor mobiele topsnellingen.

Oplossingen door andere schooltijden

Mobiel management gericht op het verspreiden van het autoverkeer door ISU betekent dat de bloktijden moeten verschuiven. Hier zijn twee smaken die nader onderzocht kunnen worden.

1. De bloktijden van alle groepen verschuiven
2. Verschillende klassen/jaargangen op andere tijden laten beginnen

Het verschuiven van alle schooltijden (optie 1) vraagt nader onderzoek door Movares. Het model laat nu niet zien of bij een start tussen 07.30 - 08.00 er ook daadwerkelijk meer ruimte is om het verkeer af te waken. Het is te verwachten dat (ook vanuit andere onderzoeken) de pekin scenario 2 (USP zonder ISU) tussen 08.00 en 08.30 valt. Als de ouders die hun kinderen komen brengen voor deze pekin het gebied ingaan, kan dit de doorstroming verbeteren. In de middag/avond wordt het kruisen van de trambaan problematisch, maar zal het verkeer via de Sorbonne aan het USP kunnen verlaten. De primary zal door het vervroegen van schooltijden om 14.30 klaar zijn. Hierdoor zijn zij waarschijnlijk voor de spitsopgang komt vanuit het gebied. De secondary zal door een haast eerder uit te zijn nog steeds in de spits vallen. Door het verschuiven van de bloktijden vermindert dit licht, maar is er verkeerstechnisch meer ruimte om het autoverkeer af te waken.

Optie 2, het spreiden van de verschillende klassen/jaargangen, biedt met name een oplossing voor het ISU zelf. 80% van de ouders komt in hetzelfde haast hun kinderen afzetten. Door dit meer te spreiden zal er een betere doorstroming zijn op het kruispunt Sorbonne aan en kan er gemakkelijker geparkeerd worden. Ook de aankomst van het personeel kan zo beter gespreid worden.

Het veranderen van de schooltijden (nabij de opties) betekent echter dat ISU niet zozeer inzet op het verminderen van het autogebruik in de spits, maar kijkt voor het verminderen van het aantal auto's gedurende de drukste spistijden op het USP (uitgaande van spits van 6.30-9.30 uur).

Implicaties van bovenstaande uitkomsten voor OV gebruik door ISU

Openbaar vervoer 2017 -2022

Het openbaar vervoer in de stad Utrecht wordt verzorgd door Qbuzz tot en met 2023. Op het moment van de verhuizing zal het busvervoer dus nog verzorgd worden door Qbuzz. Qbuzz zal ook de tram exploiteren. Voor het ISU zijn met name de lijnen die rechtstreeks vanuit de woonwijken naar het USP gaan interessant. Reizen vanaf Utrecht Centraal zijn een weinig aantrekkelijke optie. Lijn 12 die vanaf Utrecht Centraal naar het USP rijdt zal met de komst van de tram komen te vervallen, en is op dit moment al drukbezet. De tram zal 16x per uur gaan rijden en rijdt op werkdagen tot 21:30. De verwachtingen ten aanzien van de tram zijn dat deze op het moment dat de dienstregeling start al snel aan de maximale bezetting zal zitten. Op het moment van schrijven is het onduidelijk wanneer de tram zal gaan rijden (zie ook website ovpro.nl).

Vergeleken met de huidige woonwijken van de leerlingen valt op dat er relatief weinig leerlingen in Nieuwegein wonen, terwijl de busverbindingen met het USP vanuit Nieuwegein goed zijn. Een groot deel van de huidige leerlingen woont in Leidsche Rijn en rond de huidige wijk van ISU in Transwijk. Voor hen is alleen lijn 28 een reële optie. Deze lijn oopt bij Utrecht Centraal voornamelijk met studenten en medewerkers die op het USP werken, wat waarschijnlijk niet als prettig kan worden ervaren door de leerlingen. Het is ook een optie voor leerlingen uit Leidsche Rijn om eerst met de trein naar het Centraal station te reizen en daar de bus te nemen, dit betekent echter wel een overstap en een lange reis.

De volgende lijnen zijn mogelijk geschikt voor ISU:

Buslijn	Route	Opmerkingen
Lijn 27	Zuilen - Ondep - Pijnsweerd - Centrum - Rijnswaard - Science Park	
Lijn 28	Vleuten - Vleuterweg - De Meern - Centraal Station - Centrum - Willemsvrouwen - Rijnswaard - Science Park	Loopt bij Utrecht CS voornamelijk met studenten en medewerkers van het Science Park. We worden er door de dubbelgeplande bussen ingevoerd om de druk op te vangen.
Lijn 29	De Meern Oost - Papendorp - Kanaal - and - Station Vaartsche Rijn - Sterrenwijk - Science Park	Sinds december 2017 frequentie verhoogd van 2x per uur naar 4x per uur
Lijn 30	Station Overvecht - Willemsvrouwen - Rijnswaard - Science Park	
Lijn 31	Bethoven - Utrecht Science Park - Rijnswaard - Lunetten	Spits - wordt volgens het vervoerplan 2018 opgeheven. Reizigers kunnen de tram nemen.
Lijn 71	Nieuwegein - Utrecht Rijnswaard - Science Park - De Bilt - Zeist - Drachten - Doorn (← Leersum ← Amerongen)	
Lijn 72	Nieuwegein - Utrecht Rijnswaard - Science Park - Zeist - Soesterberg - Amersfoort	
Lijn 242	Wijk bij Duurstede - N229 - Odijk - Bunnik - Utrecht Rijnswaard - Science Park	Spits -
Lijn 271	Nieuwegein Zuid - Utrecht Kanaal - and Zuid - Rijnswaard - Science Park - Drachten	Spits -
Lijn 281	Houten - Utrecht Rijnswaard - Science Park	Spits -
Lijn 283	IJsselstein - Utrecht Rijnswaard - Science Park	Spits - Gaat in 2018 Nieuwegein Centrum aandoen.
Lijn 287	Vianen - Utrecht Rijnswaard - Science Park	Gaat in 2018 ook Nieuwegein - Zuid stoppen.

(klik op de route in de tabel om meer te zien over de halte, tijden en het specifieke traject)

Als we u gaan van het huidige lijnennet (en de bezetting ervan) in 2022 conform 2017 dan biedt het busvervoer voor de huidige woonwijken van de regio beperkt alternatief, uitzonderd voor de eigen woonwijken in Nieuwegein. In 2023 zal er sprake zijn van een nieuwe concessie en ing. Het is aan te bevelen bij vestiging op USP de behoefte aan busvervoer tijdig kenbaar te maken aan de concessiehouder.

Implicaties van bovenstaande uitkomsten voor parkeren door ISU

ISU's voornemens om onder het nieuwe gebouw een parkeerbak te realiseren met maximaal 100 parkeerplaatsen. Deze plaatsen worden verdeeld in 40 Short Stay plaatsen, en 60 Long Stay plaatsen. Daarnaast zijn er 20 Kss & Rde gepland, waar ouders hun kinderen gemakkelijk kunnen afzetten. Door Movares is na de 1^o simulatie vastgesteld dat het aantal van 30 Short Stay plaatsen onvoldoende is. Movares heeft daarom 40 extra Short Stay plaatsen in het model gevoerd, om de ochtendspits op te kunnen vangen. Deze 40 extra plaatsen kunnen gereserveerd worden in de Long Stay.

Bij het berekenen van het aantal parkeerplaatsen is uitgegaan van zo goed mogelijk voldoen aan de te verwachte vraag voor parkeren. Vanuit onderzoeken door Goudappel Coffeng (2010) weten we dat het schaars maken van parkeren of het invoeren van betaald parkeren een effectieve maatregel is om het autogebruik met 15 tot 30% te verminderen. Voorbeelden hiervan zijn verzekeraar a.s.r., Hogeschool Utrecht, Atos.

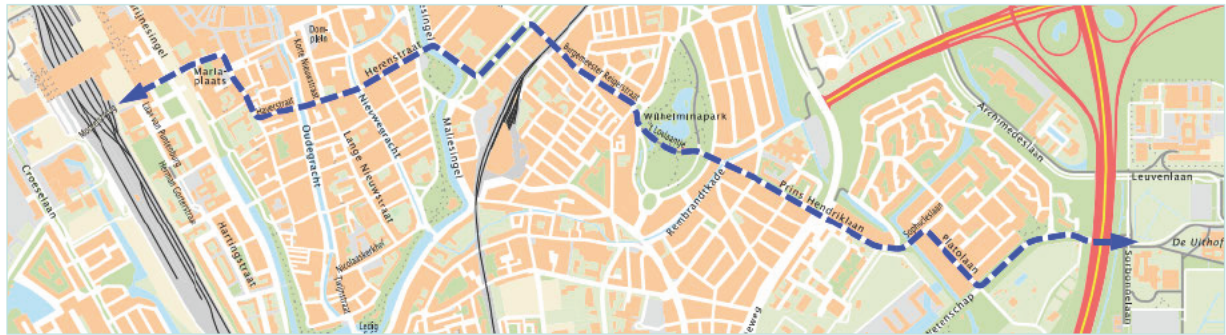
Ook kan er gedacht worden aan het invoeren van parkeervignetten. Ouders mogen dan bijvoorbeeld een aantal dagen per jaar parkeren, bijvoorbeeld 3 van 5 dagen doordeweeks, en zullen voor de andere dagen een alternatief moeten regelen. Ouders die meerdere kinderen brengen mogen wel alle dagen parkeren (samenrijden voordeel). Zo worden ouders gestimuleerd om te kijken hoe ze hun kinderen op te halen en te brengen.

Implicaties van bovenstaande uitkomsten voor fietsgebruik door ISU

De gemeente Utrecht heeft de vijf meest gebruikte hoofdfietsroutes de afgelopen jaren flink verbeterd. Daardoor ontstonden betere verbindingen, bredere paden, specifieke fietsstraten en nieuwe fietstunnels op de hoofdroutes (zie kaartje): Vleuten - USP, De Meern - USP, Zuilen - Lunetten, Overvecht - Kanaaleneiland, Overvecht - USP.



Het drukste punt met fietsers in de stad is het Vredenburg (daar fietsen nu dagelijks zo'n 33.000 mensen, de komende jaren worden dat er volgens de gemeente nog véél meer). Daarom geeft de gemeente de alternatieven voor de routes door de binnenstad aan, zoals de Herenroute. Deze zijn voor (ouders met) fietsende kinderen een goede optie.



Een alternatief voor de route van het Vredenburg fietsen door de Daastrunne en van de Breestraat, Willemsstraat, Berenkuil, Rijnswaard naar het USP. Deze route is in het rood aangegeven op onderstaand kaartje. Ook de Berenkuil is een druk punt, waar elke dag 14.600 fietsers passeren. Het fietspad op de Berenkuil is ook door de Gemeente aangemerkt als te smal en daardoor te druk. Deze straat staat bij de Gemeente op de lijst om te herstructureren.

De vestiging van ISU op USP betekent dat de fietsafstanden voor een groot deel van de huidige gebruikers langer wordt. Vanuit Leidsche Rijn wordt de afstand bijvoorbeeld tussen de 8 - en 13 kilometer. Bij gebruik van een normale fiets betekent dit een reistijd tussen de 30 en 45 minuten. We zien dat voor afstanden tot 10 kilometer het gebruik van de gewone fiets een reële alternatief is. Voor grotere afstanden kiezen mensen vaker alternatieve vervoerwijzen. Een te promoten alternatief is zeker de e-bike. Een e-bike is geschikt voor afstanden tussen de 10-20 kilometer. Hoe groot het e-bike potentieel daadwerkelijk is kan op basis van de beschikbare postcodes vastgesteld worden.



De doelgroep en reisgedrag in kaart

Veranderen van gedrag: motieven en weerstanden

Het veranderen van gedrag is maatwerk. We ke gedrag s ntervent e werkt, versch t per doe groep en per s tuat e. Ten aanz en van de ISU besch kken we over beperkte nformat e over de doe groep (onderverde ng n eer ngen, personee en ouders; aant en per categor e; herkomst van eer ngen op kaartn veau n et op postcode). Om effect ef gedrag sverander ng n te zeten, he pt het om meer nz cht te kr jgen n de psychog e achter het gedrag. We ke dr jfveren veroorzaken dat emand re st zoa s h j/z j doet. A s je de mot even kent kun je medewerkers/re z gers vee ger chter mot veren ander re sgedrag te vertonen.

Naast mot veren s het ook be angr jk om te k jken naar te verwachten weerstanden. Ik bepaa ze f we hoe k naar m jn werk re s of hoe k m jn k nd naar schoo aat gaan! Zo kan een medewerker bes u ten om n et met het OV te re zen, omdat ze het gevee hebben dat het re zen met OV wordt opgedrongen door de werkgever. Of kunnen ouders bes u ten n et n te gaan op de oproep van de ISU om k nderen per f ets naar schoo te aten re zen.

Weerstand kan ook bestaan u t reserve of tw jfe over nut en noodzaak van anders re zen naar de ISU. "Wat draagt het fe t dat k anders re s naar ISU nu u t n verge jk ng met a d e andere organ sat es, met vee medewerkers op het USP?" Wat we ook we z en s dat mensen we nz en dat het goed zou z jn om n et met de auto te re zen, maar geen z n hebben om n beweg ng te komen en dus b jven re zen zoa s ze dat a t j deden.

Daarom ste en we n et graag zomaar ntervent es voor, maar k jken we graag een beetje d eper. In deze not t e presenteren we zo vee moge jk denkbare duurzame mob te tsop oss ngen. B j het maken van keuzes s het aan te beve en de mot vat e/weerstanden nva shoek mee te nemen.

Segmenteren van reizigers

De tota e groep re z gers van en naar de ISU kunnen we verder onderverde en. Deze onderverde ng he pt om te bepa en we ke maatreg en/ ntervent es te r chten op we ke subgroep.

Internationale School Utrecht			
Doelgroep	Scenario huidig	Scenario 2020 met ISU	Scenario 2020 (Gevoeligheidsanalyse)
Primary • opend • f ets • auto • openbaar vervoer	340 eer ngen • 4,3% • 42,2% • 30,6% • 22,9%	600 eer ngen • 0% • 3% • 55,4% * • 41,6%	600 eer ngen • 0% • 42,2% • 33% • 24,8%
Secondary • opend • f ets • auto • openbaar vervoer	214 eer ngen • 0,9% • 46,8% • 14,7% • 37,6%	600 eer ngen • 0% • 27% • 20,5% * • 52,5%	600 eer ngen • 0% • 46,8% • 14,9% • 38,3%

BSO	49 (14%)	Onbekend	Onbekend
Personeel • auto	55 medewerkers ¹ • 100%? ²	Onbekend	Onbekend
Ouders • Brengen/ha en primary • Brengen/ha en secondary • Brengen/ha en BSO • Vrijwer	554 leerlingen • 30,6% • 14,7% Onbekend Onbekend	1.200 leerlingen • 55,4% • 20,5% Onbekend Onbekend	1.200 leerlingen • 33% • 14,9% Onbekend Onbekend
In essentie gaat de te beïnvloeden groep rezigers tussen de 150 en 260 auto's, om de ochtendspits niet verder te belasten.			

Beïnvloeden van reisgedrag: Waarom?

Een heel ander antwoord op de vraag waarom je als ISU het reizen van en naar de instelling met OV en fiets stimuleert is essentieel. In de verschillende documenten hebben we hier nog niet echt iets over gezegd. Een antwoord omdat het een voorwaarde is om ons te kunnen vestigen in deze niet zo krachtige USP is een gebied dat een bruisende en inspirerende omgeving wilt zijn voor mensen die gezondheid en kwaliteit van leven willen verbeteren. Veel van de gevestigde instellingen dragen o.a. van de mobieltsmanagement bij aan de overal door de stad Utrecht k maatneutraan 2030. De Hogeschool Utrecht bijvoorbeeld heeft duurzame ontwikkeling in haar onderwijs, onderzoek en bedrijfsvoering centraal gesteld. HU maakt duurzaamheid deel van het professioneel handelen van studenten en medewerkers en heeft zich ertoe toegezworen dat de uitstoot van CO₂ in 2020 met 20% is verminderd ten opzichte van 2014. We kunnen ons voorstellen dat de ISU nu hiermee ook doet instellingen formuleert de vervoersmiddelenrichting geven aan het mobieltsbeleid van de instelling.



Voor het beïnvloeden van reisgedrag zullen we drie invalshoeken: regelingen, voorzieningen en gedrag. De regelingen zijn bijvoorbeeld reiskosten- en parkeerregelingen die een organisatie voor haar medewerkers hanteert. De Hogeschool Utrecht, Universiteit Utrecht, UMC en Prinses Maxima Centrum – allemaal grote werkgevers op het USP – stimuleren via hun reiskostenregeling (vergoedingen) dat medewerkers vooraf fietsen of met het OV reizen. De instellingen hebben onlangs ook hun parkeerbeleid onderling afgestemd en het dichtbij de werkpak parkeren duurder gemaakt. Hierdoor wordt het autobezit (waar het kan) ontmoedigd.

Het reisgedrag van personeel kan ook gestuurd worden via voorzieningen: fietsen beschikbaar op staties of bij P+R, carpoolmogelijkheden faciliteren, collectief vervoer organiseren. Door parkeermogelijkheden schaars te maken (restricte parkeerbeleid) worden zowel personeel als ouders gedwongen om op een andere wijze naar de school te komen. Daarnaast is het van belang rechtstreeks te interveniëren op ander reisgedrag. De doelgroep te beïnvloeden via verschillende strategieën. Sommige zijn meer push andere meer pull:

- Informeren: het is belangrijk dat de doelgroepen te informeren en hun kennis te vergroten over waarom je het reizen anders dan met de auto stimuleert

¹ Overgenomen uit Programma van Eisen, niet nader gespecificeerd.

² Onbekend hoe personeel reist naar het werk. In ontwerp parkeeraanpak is uitgegaan van iedereen per auto.

- mensen dingen uit handen nemen door bijvoorbeeld eerst een fietseducatief programma aan te bieden of ouders en leerlingen te voorzien van een persoonlijk advies voor de nieuwe ocatie. Ook het stimuleren van voorbeeldgedrag en het gewenste gedrag prikkelen en aandacht geven is effectief. Het reizen reguleren hoort hier zeker ook bij.
- Mensen willen vaak best veranderen, maar ze willen niet veranderd worden. Laat de doelgroep daarom meedenken en experimenteren (geef OV-probeerkaarten, organiseer een mobiel testmarkt of een testdag van elektrische fietsen). Bepaal we vooraf op welke punten je geen concessies wilt doen en op welke terreinen juist partcipatie gewenst is.
- Overtuigen kan ook een belangrijke strategie zijn. Een beroep doen op gezond verstand, openheid en plichtsbesef. We zien organisaties bijvoorbeeld de CO2 footprint expliciet maken en samen met doelgroepen werken aan het verbeteren ervan.
- Soms kan het niet anders dan dat je met partijen moet zoeken naar aanvaardbare compromissen. Alle belangen in kaart brengen, voor- en nadelen afwegen en dan onderhandelen. Nu er nog tijd is tot aan de verhuizing is het nog ruimtelijk voor.
- Niet doen is soms ook een optie. Bewust afzien van een vorm van beïnvloeding en de verandering zijn gang laten gaan. In dit geval kan het betekenen dat ouders de reis tijd per auto naar de ISU fors zullen toenemen, vanwege wachtlijsten staan voor stoplichten, onzeker zijn of ze op tijd bij de BSO aankomen, vanzelf ander gedrag gaan vertonen.



Mogelijke interventies voor gedragsbeïnvloeding

In dit hoofdstuk presenteren we zo veel mogelijke denkbare interventies om het gedrag van rezzigers (eeringen, ouders, personeel) van en naar de ISU te beïnvloeden.

We hebben de mogelijke interventies voor gedragsbeïnvloeding opgedeeld in drie momenten:

- Interventies die ISU a vast in het heden nu aan oop naar de verhuizing n gang kan zetten om de bewustwording te vergroten en bereidheid te veranderen te versterken
- Interventies die goed getimed kunnen plaatsvinden vlak voor en tijdens de verhuizing, als het moment eervaarbaar is voor de doelgroep
- En interventies die regulerend onder de van ISU uit kunnen maken na verhuizing naar het USP (mobiel te stude en maatregelen als onder de van de bedrijfsvoering)

Vanuit de gedragspsychologie weten we dat het juist doen op het juiste moment, als mensen er voor open staan heel belangrijk is om tot duurzame verandering te komen. De interventies die we voorstellen zijn heel divers. Sommige interventies dragen bij aan het bewustworden van de doelgroep over het belang van anders rezen naar de ISU (bewustwording, priming). Andere interventies zijn meer framend van karakter (ISU vinderen fietsen naar school heel belangrijk" vergelijkbaar met de BOB campagnes bijvoorbeeld. Door personeel het goede voorbeeld te geven, of fietsende eeringen te benoemen wordt gewerkt aan expliciete sociale normen. Het gaat om heel veel duwtjes in de goede richting en het ook leuk maken om anders te rezen.

Over het daadwerkelijke effect van interventies op duurzaam ander resgedrag is nog niet zoveel bekend. Verschillende gedragspsychologische onderzoeken laten conversies tussen de 10 en 30%.

Interventies in aanloop naar de verhuizing

Interventie	Doelgroep
Aandacht voor fiets • Fietsonderwijs: eeringen in de onderbouw fietsen en betrek daardoor ook de ouders, laten hen bijvoorbeeld het gemak van de elektrische bakfiets ervaren • Organiseren een aantal keer per jaar een inspirerende fietsdag • Organiseren fietschaalenges (fietsen voor het goede doel) • juffenfiets: personeel als rolmodel • Reserveer ruimte in de Werkkosten regeling om de aanschaf van (elektrische) fietsen voor medewerkers zo laagdrempelig mogelijk te maken • Renteoelening voor personeel om (e)fiets aan te schaffen • Stimuleer het gebruik van de fietsen op (regio) stations • Maak gebruik van stimuleringsprogramma's zoals R2op5.nl, Rnrgn.nl etc.	Ouders die nu kiezen voor auto (ong. 150) en de eeringen (400) en medewerkers (55)

• Ste een probeerpoule aan e-bikes beschikbaar zodat ouders, kinderen en medewerkers aagdrempel e-bikes kunnen uitproberen. • Bij aanmelding en plaatsing nieuwe leerlingen het thema mobiel te bespreken en adviseren over beste manier van reizen naar ISU. • Zorg voor voldoende stations, douches, lockers en andere fietsvoorzieningen op de nieuwe locatie. <u>Kijk hier</u> voor bijlage 2 met een voorbeeld overzicht.	
Regelingen medewerkers • Medewerkers met een woon-werkafstand onder de 10 kilometer hebben geen recht meer op een parkeerplaats en dit ook na verhuizing • Bij nieuwe personeelsleden het thema mobiel te bespreekbaar maken en aangeven dat reizen per OV of fiets wenselijk is. Regelingen eventueel hierop aanpassen.	55 medewerkers
Openbaar vervoer • Kinderen van 4 t/m 11 jaar ontvangen een korting van 34% op busabonnementen. Ga in gesprek met Qbuzz om te verkennen om er mogelijkheden om deze korting aan te bieden voor alle leerlingen. • Doe mee met leuke acties zoals Neem een OV dag of het Low Car day.	Ouders die nu kiezen voor auto (ong. 150) en leerlingen (400) en medewerkers (55) en nieuwe leerlingen en medewerkers
Bloktijden aanpassen • Start een proef met 1 klas of jaar om te ervaren of andere est den werken voor de leerlingen, ouders en leerkrachten	Alle doegroepen
Parkeervignetten • Starten met invoeren parkeervignetten door bijv. ouders die binnen een straat van 5 kilometer van de school wonen niet meer te laten parkeren • Een andere variant is om ouders nog meer 3 of 4 keer per week te laten parkeren. Voor 1 of 2 dagen moeten zij dan op zoek naar een alternatief. • Overweeg het instellen van een parkeertarief, om ouders nu a te stimuleren om hun kinderen niet met de auto te brengen	Ouders die nu kiezen voor auto (150)
Informatie • Plaats een scherm in de hal met de actuele vertrektijden van het OV en fietsroutes • Ga zelf of laat coaches in gesprek gaan met medewerkers en ouders. Wat zouden zij graag anders willen doen? • Besteed aandacht aan mobiel te n de (functies) gesprekken met medewerkers • Geef het goede voorbeeld! Kom als directeur ook met de fiets of het OV en laat dit zien. • Organiseer eens per kwartaal een autooze dag	Alle doegroepen
Verhuizen • Wijs medewerkers op de mogelijkheid om een verhuiskostenvergoeding aan te vragen (zie beleidsgedest. 20.1.5)	Pm

Samen nadenken en werken aan mobiliteit • Samen met leerlingen bovenbouw va projecten n t at even u tdenken en u tvoeren d e de duurzaamhe d v a mob te t van de schoo bevorderen • Met PTA nadenken over kansrijke n t at even t.a.v. mob te t • Werkbezoek naar andere nste ngen op USP en hoe z j met mob te t omgaan • Het mob te tsverhaa van ISU maken - vanu t de dr jfveren van ISU (Why van ISU)	Leer ngen bovenbouw en medewerkers, act eve ouders n PTA
---	--

Verwacht bereik en impact

Ook n de aan oop naar de verhu z ng kan a gestart worden met het verm nderen van het autogebru k. Een voorz cht ge redener ng over bere k en mpact zou de vo gende kunnen z jn;

We kennen n et de postcodes van het personee om n te kunnen schatten of h er OV en fetspotent ee s.

Maar naar verwacht ng zou ook h er de moda sp t ten gunste van OV en fets beïnv oed moeten kunnen worden (tussen de 5-15 auto s u t sp ts). In de hu d ge s tuat e z en we dat ongeveer 140 eer ngen (dage jks) per auto komen (tussen de 14-52 auto s u t sp ts).

Tijdens de verhuizing

Interventie	Doelgroep
Aandacht voor fiets • Organ seer de eerste paar weken vanaf een aantacentrale punten fetsk asjes d e samen fetsen. Oudere eer ngen of ouders a s fetsmaatje.	Hu d ge f etsers (42% pr mary. 47% secondary) f etsend houden. En n euwe f etsers act veren onder de hu d ge autogroep (150)
Informatie • zet re scoaches n om n gesprek te gaan met ouders, medewerkers en eer ngen. Hoe ben je van p an om naar de n euwe ocat e te re zen? We ke a ternat even z jn er voor jou? Een persoon k, kort gesprek (vanu t gedragspsycho og sch scr pt) van een paar m nuten kan een grote mpact hebben.	A e doe groepen
Anders reizen • zet pende bus n vanaf b jv. Kromme R jn Zwembad of de oude ocat e. Ouders zetten h er hun k nderen af. Z re zen met bus e verder. Deze d enst moet hoogfrequent r jden n ochtendsp ts. • zoek samen met de ouders naar centra e p ekken n de w k waar ouders e kaars k nderen kunnen opha en om samen naar USP te re zen. • Be oon ouders d e andermans k nderen ook opha en (samen r jden) • St mu eer carpoo en onder medewerkers, b jvoorbee d door gebru k van Togethr • Besteed ook aandacht aan op andere man eren re zen (step, skateboard, skee ers)	Hu d ge autogroep (150)

Bloktijden aanpassen Organiseer een schoolontbijt. Leerlingen en/of ouders kunnen samen op de nieuwe ophaal- en afzetten en melden zich de spits.	Afhaal- en afzetgroepen
Organiseren Verkeersregelaars inzetten op de piekuren (van 08.00 tot 09.00) om de ochtendspits in goede banen te leiden.	Huidige autogroep (150)
Sturend parkeerbeleid - Voer parkeervignetten in waardoor parkeren niet vanzelfsprekend is - Start met betaald parkeren	Huidige autogroep (150) en medewerkers (55)
Openbaar vervoer Ontwikkel een buddy systeem om oudere leerlingen te koppelen aan jongere leerlingen als zij de bus nemen.	Huidige OV gebruikers (100) en de huidige autogroep (150)

Verwacht bereik en impact

Tijdens de verhuizing is het vooraf inzetten van leerlingen (al dan niet vergezeld door ouders) op de fiets houden, leerlingen en ouders die aangegeven hebben de fiets als vervoersmiddel te willen gaan proberen te faciliteren. Het personeel faciliteren om met het OV of de fiets te komen.

We kennen niet de postcodes van het personeel om niet te kunnen schatten of hier OV en fietspotentie is. Maar naar verwachting zou ook hier de modale split ten gunste van OV en fiets beïnvloed moeten kunnen worden (tussen de 5-15 auto's uit de spits).

Na de verhuizing zijn er potentieel tussen de 259 en 410 autogebruikers. 30% hiervan bereikt betekent tussen de 90 en 140 auto's uit de spits.

Regulier mobiliteitsmanagement

Interventie
Regeling medewerkers - OV maximaal vergoeden zodat dit aantrekkelijker wordt als alternatief - Fietskometers vergoeden - Houdt bij de werking van nieuw personeel rekening met de werklocatie
Voorzieningen medewerkers - Faciliteer de fietsen om van (regio) station naar werklocatie te reizen (astm.nl) - Geef uw medewerkers een mobiele app, waarmee zij gemakkelijk kunnen reizen en decoderen (bijv. NS busnisscard). - Biedt goede voorzieningen aan medewerkers om thuis te werken.
Onboarding nieuw personeel Informerend over wettelijke wijzigingen van reizen van en naar ISU
Onboarding nieuwe leerlingen/ouders Standaard Informeren en doorspreken over reizen van en naar ISU
Samenwerking met andere organisaties USP Meedoen aan gezamenlijke activiteiten om auto's uit de USP, k-maatneutraal Utrecht te bereiken (bijv. Stichting USP, U15, projecten)

Verwacht bereik en impact

Door het formuleren van mobiliteitsbeleid kan ISU de beste mogelijke formuleren (en hierop sturen) die gaan over bijvoorbeeld manieren van reizen (moda split, CO2 footprint, duurzaamheid, vitaliteit medewerkers) en op die manieren sturen op beperken autoverkeer.

Wat doen andere internationale scholen?

Tijdens de periode waarin we aan deze notitie werkten waren de meeste internationale scholen gesloten. We hebben hen dus onvoordoele kunnen bevragen over hoe zij mobiliteitsbeleid vormgeven en welke maatregelen zij treffen.

Internationale scholen in Amsterdam en Den Haag organiseren eigen busvervoer vanuit diverse woonlocaties in de omgeving. Ouders moeten de kosten hiervan betalen.

Om (kort)parkeren te reguleren moeten ouders in Amsterdam een parkeervignet hebben om het terrein op te rijden. Het vignet moet ieder jaar opnieuw worden aangevraagd en geeft geen recht op/garantie dat er ook een parkeerplaats is.

Hoe nu verder

Bovengenoemde interventies vormen een basis voor het bestuur om te komen tot een aanpak die ertoe bijdraagt dat de verhuizing van ISU niet zwaar valt tot een verslechtering van de bereikbaarheid van het gebied. De interventies zijn kernachtig weergegeven. We kunnen u in het vervolg voorzien van meer gedetailleerde achtergrond bij de verschillende interventies.

Bronnen

- Mobiliteitsanalyse 21 december 2017 Movares
- Studie de Uithof ISU, 21 december 2017 Movares
- Utrecht Science Park: Analyse bereikbaarheid en maatregelen, AT Osborne – Grontmij 2015
- Eindrapport Resultaten programma-aanpak U Ned eerste fase DEFINITIEF, vastgesteld in Bestuurlijk Overleg van september 2017
- Integrale probleemanalyse Programma Beter Benutten 2015 - 2017 Midden Nederland door Mu-consult
- Gebiedsverkenning Utrecht Oost - 2016
- Gemeente Utrecht Ontwikkelingskader Uithof en Rijsweerd (2013)
- Fietzersbond, routeplanner
- Project portfolio platform Beter Bereikbaar Utrecht Oost
- Projectenoverzicht Goed op Weg (www.goedopweg.nl)

Bijlage 1: Overzicht onderzoek

Overzicht onderzoek/berekeningen ISU en De Uithof, nu en in de toekomst

	2017	2022 excl. ISU	2022 incl. ISU	2022 gevoeligheid
Situatie Internationale School Utrecht				
Aantal leerlingen	545		1.200	1.200
Vervoerwijze onderbouw	340 leerlingen		600 leerlingen	600 leerlingen
• openbaar	• 4,3%		• 0%	• 0%
• fiets	• 42,2%		• 3%	• 42,2%
• auto	• 30,6%		• 55,4% *	• 33%
• openbaar vervoer	• 22,9%		• 41,6%	• 24,8%
Vervoerwijze bovenbouw	214 leerlingen		600 leerlingen	600 leerlingen
• openbaar	• 0,9%		• 0%	• 0%
• fiets	• 46,8%		• 27%	• 46,8%
• auto	• 14,7%		• 20,5% *	• 14,9%
• openbaar vervoer	• 37,6%		• 52,5%	• 38,3%
* In de onderstaande berekeningen is hierop een correctie uitgevoerd van -10%, omdat een aantal ouders meer dan één kind naar school zullen brengen:				
• scenario 2022 incl. ISU van 456 naar 410 auto's				
• scenario 2022 gevoeligheidsanalyse van 288 naar 259 auto's				
Ochtendspits modelberekeningen Movares voor De Uithof als geheel				
Uithof IN:				
• # voertuigen	• 1.432	• 1.585 = +11%	• 1.698 = +19%	• 1.652 = +15%
• gem. reistijd	• 179	• 216 = +20%	• 235 = +31%	• 202 = +13%
• gem. verlies	• 82 = 46%	• 119 = 55%	• 142 = 60%	• 107 = 53%
Uithof UIT:				
• # voertuigen	• 288	• 314 = +9%	• 597 = +107%	• 477 = +66%
• gem. reistijd	• 158	• 169 = +6%	• 171 = +8%	• 156 = -1%
• gem. verlies	• 61 = 39%	• 72 = 43%	• 81 = 47%	• 65 = 42%
Wachtrijen:				niet berekend
• max. lengte	• 1.153	• 1.907 = +65%	• 2.630	
• # overschrijd.	• 143x	• 251x = +76%	• 317x = +122%	
• gem. bij overschr.	• 419	• 1.132	• 1.591	
Avondspits* modelberekeningen Movares voor De Uithof als geheel				
Uithof IN:		*In de avondspits komt het verkeer alvast te staan in de straat en zonder ISU. Daarom had het geen toegevoegde waarde volgens Movares om voor deze andere variabelen de avondspits door te rekenen.		
• # voertuigen	• 512			
• gem. reistijd	• 203			
• gem. verlies	• 98 = 48%			
Uithof UIT:				
• # voertuigen	• 1.458			
• gem. reistijd	• 1353			
• gem. verlies	• 257 = 73%			
Wachtrijen:				
• max. lengte	• 2.069			
• # overschrijd.	• 621x			
• gem. bij overschr.	• 1.251			

Bijlage 2: Checklist Fietsstimulering

Organisatie	Hebben we	Gaan we doen	Doen we niet
Een visie op het reizen van medewerkers in het algemeen en fietsen in het bijzonder. Waarom vindt uw organisatie het belangrijk dat medewerkers naar het werk fietsen?			
Een functionaris aanstellen die verantwoordelijk is voor het realiseren van het fietsbeleid van uw organisatie.			
Een plan van aanpak fietsstimulering met daarin opgenomen uw doel, de maatregelen die u gaat nemen en de manier waarop u daarover gaat communiceren.			
Een nulmeting: inzicht in de manier waarop medewerkers nu naar het werk reizen en hoe ver ze van het werk wonen.			
Vergoedingen en regelingen	Hebben we	Gaan we doen	Doen we niet
Een reiskostenvergoeding voor medewerkers die op de fiets naar het werk reizen			
Een hogere reiskostenvergoeding voor medewerkers die met de fiets komen dan voor medewerkers die met de auto komen. Of medewerkers die binnen een straal van 10 kilometer wonen krijgen alleen reiskostenvergoeding als ze op de fiets komen.			
Extra beloning voor fietsers bijvoorbeeld via Trappers			
Reiskostenvergoeding voor zakelijke fietskilometers			
Een fietsplan (medewerkers kunnen fiscaal voordeling fiets aanschaffen)			
We maken gebruik van de mogelijkheid om voor €82,- per jaar met fiets samenhangende zaken te vergoeden			
Abonnementen op de OV-fiets			
Vergoeden van de stallingskosten van de fiets op het station			
Voorzieningen	Hebben we	Gaan we doen	Doen we niet
Alternatieven voor zakelijk ritten overdag zoals een poolauto of een scooter (zodat dat geen reden is om niet met de fiets te komen).			
Een interne fietsreparatieservice of een contract met een fietsreparateur.			
Communicatie	Hebben we	Gaan we doen	Doen we niet
Inzicht in de verschillende interne doelgroepen en een plan hoe en met welke boodschap u met deze doelgroepen gaat communiceren: - Management - Afdeling P&O /HR - Ondernemingsraad - Bestaande fietsers - Nieuwe medewerkers - Automobilisten (medewerkers die met eigen auto reizen) - Leaserijders			
Inzetten van een campagne, bijvoorbeeld B Riders			
Informatie verstrekken aan bezoekers hoe zij met de fiets naar uw locatie kunnen komen			
Aandacht voor de zichtbaarheid van de fietsenstalling voor bezoekers			