

Aan gemeente Utrecht t.a.v. [REDACTED]
Van Movares
Telefoon [REDACTED]
Opsteller [REDACTED]
Controleur [REDACTED]
Kenmerk E82-RWÖ-KA-1900027
Projectnummer RM006638
Onderwerp Verkeerseffecten BSO en KDV
Datum 7 november 2019

1. Inleiding

De Internationale School Utrecht (ISU) is momenteel tijdelijk gehuisvest aan de Van Bijkershoeklaan in Utrecht. De Stichting ISU en de gemeente Utrecht zijn als initiatiefnemers op zoek gegaan naar een locatie voor de definitieve huisvesting van de school. Huisvesting op het Utrecht Science Park (USP) is voor de partijen het meest wenselijk.

Begin 2018 is door Movares een mobiliteitsanalyse opgeleverd. Conclusies hieruit zijn meegenomen in het Haalbaarheidsonderzoek Internationale School Utrecht van de gemeente Utrecht uit januari 2018. Belangrijke conclusie ten aanzien van de mobiliteit is dat ten opzicht van de berekeningen uit de mobiliteitsanalyse een reductie van het aantal autoritten dient plaats te vinden van 150 (totaal aantal autoritten 260). Dit teneinde een aanvaardbare doorstroming te verkrijgen voor de Sorbonnelaan in de ochtendspits. De avondspits is buiten beschouwing gelaten vanwege de doorstromingsproblemen die niet gerelateerd zijn de komst van ISU. Om deze reductie te bewerkstelligen zijn door ISU maatregelen voorgesteld.

Aan Movares is gevraagd het effect te bepalen van de door ISU voorgestelde maatregelen. Dit is beschreven in de rapportage [Mobiliteitsmaatregelen ISU, onderbouwing en toetsing; Movares maart 2019].

Naast huisvesting van ISU is de wens om een buitenschoolse opvang (BSO) en kinderdagverblijf (KDV) in- of nabij de nieuwbouw van ISU te realiseren. De mobiliteitseffecten (aantal autoritten) dat door deze BSO of KDV wegen mee in de totale verkeersproductie van het ISU.

Deze rapportage beschrijft de effecten van de eventuele komst van een BSO of KDV.

Adviesnota

2. Uitgangspunten en aannames

Bij het opstellen van deze adviesnota zijn uitgangspunten en aannames gehanteerd. Hieronder zijn de deze weergegeven.

Kinderdagverblijf (KDV)

- Het toekomstige KDV is uitsluitend voor de broertjes en zusjes van ISU leerlingen bedoeld¹.
- Op het toekomstige KDV worden 48 kinderen over 3 groepen verdeeld (16 kinderen per groep)².
- Op het KDV zijn 4 tot 5 medewerkers per groep nodig, dit zijn dus 12 tot 15 medewerkers³.
- De modal split van de medewerkers is niet bekend. Als aanname is 20% autogebruik aangehouden, gelijk aan de huidige modal split van de medewerkers van ISU (peildatum november 2018).
- De openingstijden van het KDV zijn nog niet bekend. Aanname is opening in de ochtendspits en sluiting in avondspits.
- In lijn met hetgeen in de rapportage Mobiliteitsmaatregelen ISU is opgenomen wordt verdeling over de aanrijdroute aangehouden van 20% via de A28/Universiteitsweg en 80% via de Sorbonnelaan.

Buitenschoolse opvang (BSO)

- De BSO is bedoeld voor opvang van leerlingen van de Primary School.
- Op de nieuwe BSO worden 198 kinderen over 9 groepen verdeeld (22 kinderen per
- Aantal ouders/gezinnen dat meer dan één kind wegbrengt/haalt is 35%⁴.
- In lijn met hetgeen in de rapportage Mobiliteitsmaatregelen ISU is opgenomen wordt verdeling over de aanrijdroute aangehouden van 20% via de A28/Universiteitsweg en 80% via de Sorbonnelaan.
- Op de BSO zijn 2 medewerkers per groep nodig, dit zijn dus 18 medewerkers⁵.
- De openingstijd van de BSO is niet bekend. Voor nu wordt aangenomen dat de BSO na de Primary School opent (15:00). De sluitingstijd is wel bekend, de BSO sluit om 19:00.

¹ Opgave ISU

² Opgave ISU

³ Beleidsregels kwaliteit, GGD Regio Utrecht.

⁴ Gebaseerd op de aangeleverde postcodegegevens van ISU peildatum november 2018.

⁵ Beleidsregels kwaliteit, GGD Regio Utrecht.

Adviesnota

3. Uitwerking

Op basis van de uitgangspunten en aannames zijn de extra autoritten als gevolg van het KDV en de BSO uitgewerkt.

Kinderdagverblijf (KDV)

Verkeersgeneratie leerlingen

Het kinderdagverblijf is uitsluitend bedoeld voor broertjes of zusjes van leerlingen van de ISU. In eerste instantie zou een conclusie zijn dat er daarom geen extra autoritten gegenereerd worden, aangezien de broertjes of zusjes ook naar school gebracht worden.

Echter het is mogelijk dat leerlingen van ISU nu met de fiets of OV reizen, maar dat het broertje of zusje met de auto naar KDV wordt gehaald en gebracht. Dit leidt tot meer autoritten in de ochtendspits. Naar verwachting zorgen ouders van kinderen voor 5 tot 10 autoritten extra in de ochtendspits (aanneمة op basis van expert judgement).

Verkeersgeneratie werknemers

Naar verwachting zijn de meeste werknemers woonachtig in de directe omgeving, waardoor het aandeel per fiets of OV relatief hoog ligt, en het autogebruik relatief laag. Een inschatting op basis van expert judgement (conservatieve benadering) wordt aangenomen dat werknemers zorgen voor 3 autoritten in de ochtendspits.

Totaal aantal autoritten

Op basis van bovenstaande is de inschatting dat het KDV zorgt voor **8 tot 13 autoritten** in de ochtendspits.

Buitenschoolse opvang (BSO)

Verkeersgeneratie leerlingen

De BSO start aansluitend aan de lessen. Leerlingen die gebruik maken van de BSO zijn dus al op school. Het brengen van deze leerlingen is reeds meegenomen in de verkeersgeneratie van ISU. Er zijn dus geen extra autoritten in de ochtendspits ten opzichte van hetgeen al is meegenomen in de verkeersgeneratie ISU.

Verkeersgeneratie werknemers

Aangenomen wordt dat de BSO start om 15.00 uur. Logischerwijs zullen werknemers tussen 14.00 en 15.00 uur aankomen. Het ligt niet in de verwachting dat werknemers in de ochtendspits naar de BSO gaan. Er is daarom geen extra verkeersgeneratie voor werknemers in de ochtendspits.

Totaal aantal autoritten

Op basis van bovenstaande is de inschatting dat de BSO zorgt voor **0 (nul) extra autoritten** in de ochtendspits.

4. Conclusie

Het KDV leidt naar verwachting van 8 tot 13 extra autoritten in de ochtendspits. Deze autoritten komen tot stand door personeel en ouders van de kinderen op het KDV. Van deze 8 tot 13 autoritten zijn 3 hiervan van werknemers. Er dient dus rekening gehouden te worden met een stijgende parkeervraag van 3 langparkeerplaatsen.

De BSO leidt naar verwachting tot 0 extra autoritten in de ochtendspits.

Wanneer rekening wordt gehouden met de routekeuze gelijk aan de rapportage Mobiliteitsmaatregelen ISU, zal 20% via de A28/Universiteitsweg en 80% via de Sorbonnelaan rijden.

Uit de mobiliteitsanalyse uit 2018 is geconcludeerd dat de Sorbonnelaan het knelpunt is. Het aantal extra autoritten op de Sorbonnelaan in de ochtendspits als gevolg van het KDV is (afgrond naar boven) 7 tot 11.