

Vaststellingsrapport

Chw bestemmingsplan Internationale School Utrecht,
Cambridgelaan USP

februari 2023

Inhoud vaststellingsrapport

1	INLEIDING	3
1.1	PLANGEBIED VAN HET BESTEMMINGSPLAN	3
1.2	DOEL VAN HET BESTEMMINGSPLAN	3
1.3	DE OPBOUW VAN HET VASTSTELLINGSRAPPORT	3
2	DE VASTSTELLINGSPROCEDURE.....	4
2.1	TERMIJN VOOR HET INDIENEN VAN ZIENSWIJZEN	4
2.2	ZIENSWIJZEN OVER HET BESTEMMINGSPLAN	4
2.3	WIJZE VAN BEOORDELING VAN ZIENSWIJZEN.....	4
2.4	PROCEDURE VOOR DE VASTSTELLING	4
2.5	BELANGRIJKSTE WETTELIJKE BEPALINGEN	5
3	WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN HET ONTWERP	6
3.1	WIJZIGING NAAR AANLEIDING VAN ZIENSWIJZE: BIJLAGE 4.....	6
3.2	WIJZIGING VAN ALGEMENE REGELS EN TOELICHTING OP DEZE REGELS.....	6
3.3	OVERIGE, AMBTSHALVE WIJZIGINGEN.....	6
4	BEOORDELING VAN DE ZIENSWIJZEN	7
ZIENSWIJZE 1	- ONTVANGEN VAN PRIVÉPERSOON.....	7
ZIENSWIJZE 2	- ONTVANGEN VAN HOGESCHOOL UTRECHT	7

1 Inleiding

1.1 Plangebied van het bestemmingsplan

Het plangebied is globaal begrensd door de Cambridgelaan in het noorden en de Toulouselaan in het zuiden. Aan de westzijde ligt weiland tot aan de Helsinkilaan en aan de oostzijde is het plangebied begrensd door de watergang die centraal door het Utrecht Science Park (USP) loopt.

1.2 Doel van het bestemmingsplan

Het doel van het bestemmingsplan is het juridisch-planologisch mogelijk maken van een nieuw schoolgebouw voor de Internationale School Utrecht (ISUtrecht) met bijbehorende buitenruimte en speelvelden aan de Cambridgelaan in het USP. Met ISUtrecht in het USP is het mogelijk het brede onderwijsaanbod voor Utrecht te behouden en een goede plek te bieden, een aansprekend gebouw te realiseren en het internationaal vestigingsklimaat van de stad en regio Utrecht en in het bijzonder het USP te versterken.

De nieuwbouw van de school bedraagt circa 14.700 m² bvo exclusief buitenprogramma. Dit gebouw biedt plek aan circa 1200 leerlingen in het primair en voortgezet onderwijs. Er wordt een kinderdagverblijf (KDV) en een buitenschoolse opvang (BSO) aan het programma in het schoolgebouw toegevoegd. Daarnaast kunnen de sportzaal en de culturele ruimten (muziek- en theatterruimten, auditorium) buiten schooltijd door andere doelgroepen worden gebruikt. Hiermee kunnen deze ruimten zo efficiënt mogelijk worden benut. De sportzaal heeft een oppervlakte van circa 1.500 m².

1.3 De opbouw van het vaststellingsrapport

In hoofdstuk 2 is de vaststellingsprocedure beschreven, dat is de fase van het bestemmingsplan die volgt op de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan.

In hoofdstuk 3 is beschreven dat het bestemmingsplan ambtshalve is gewijzigd ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan.

In hoofdstuk 4 zijn de ingekomen zienswijzen behandeld.

2 De vaststellingsprocedure

2.1 Termijn voor het indienen van zienswijzen

Het ontwerpbestemmingsplan heeft van vrijdag 16 september tot en met donderdag 27 oktober 2022 ter inzage gelegen. Tijdens deze termijn konden zienswijzen over het ontwerp aangeboden worden aan de gemeenteraad.

2.2 Zienswijzen over het bestemmingsplan

Er zijn 2 zienswijzen ingediend. De zienswijzen voldoen aan de wettelijke eisen. In hoofdstuk 4 van dit vaststellingsrapport zijn de zienswijzen samengevat en per onderwerp van een reactie voorzien.

Eén zienswijze is alleen een opmerking op het plan, de indiener vindt het 'fantastisch'. De andere zienswijze gaat in op de bereikbaarheid van het USP in het algemeen, de bereikbaarheid van de Hogeschool Utrecht en de verkeersveiligheid aan de Cambridgelaan.

2.3 Wijze van beoordeling van zienswijzen

Een zienswijze bevat de mening van een indiener. De meningen in een zienswijze of de zienswijze zelf zijn nooit goed, fout, gegrond of ongegrond. Elke zienswijze wordt zorgvuldig bestudeerd, om te bezien of het ontwerpbestemmingsplan aangepast moet worden. Als een zienswijze vragen bevat, worden die in dit vaststellingsrapport zo mogelijk beantwoord.

In dit rapport worden alleen de samenvattingen van zienswijzen opgenomen. In verband met de privacy van indieners worden de zienswijzen niet openbaar gemaakt. Burgemeester en wethouders en de gemeenteraad krijgen wel van alle zienswijzen een kopie toegestuurd, zodat zij de volledige zienswijze kunnen lezen en bijvoorbeeld kunnen nagaan waar de indiener woont.

2.4 Procedure voor de vaststelling

Het college van burgemeester en wethouders bereidt de vaststelling van het bestemmingsplan voor. De voorbereiding bestaat uit de beoordeling of het bestemmingsplan nog aangepast moet worden, 'ambtshalve' of naar aanleiding van de zienswijzen. Vervolgens stelt het college de gemeenteraad voor het bestemmingsplan, zo nodig met wijzigingen ten opzichte van het ontwerp, vast te stellen.

De gemeenteraad kan de indieners van zienswijzen in de gelegenheid stellen om hun zienswijze tijdens een raadsinformatiebijeenkomst toe te lichten. Op zo'n bijeenkomst kunnen de raadsleden vragen stellen aan indieners en ook aan ambtenaren die bij de vaststellingsprocedure van het bestemmingsplan betrokken zijn.

Voordat de voltallige gemeenteraad het bestemmingsplan vaststelt, wordt het voorstel van het college besproken in de commissie Ruimtelijke Ontwikkeling, Grondzaken en Vastgoed. In de commissie vindt een politieke discussie plaats. De verantwoordelijke wethouder is daarbij aanwezig en wordt in de gelegenheid gesteld te reageren op de mening van de leden van de raadscommissie. De commissie bepaalt of een nadere bespreking in de gemeenteraad nog nodig is of dat het bestemmingsplan als hamerstuk geagendeerd kan worden. De gemeenteraad stelt het bestemmingsplan vervolgens, al dan niet als hamerstuk, vast.

2.5 Belangrijkste wettelijke bepalingen

De vaststellingsprocedure is beschreven in artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening. Dat artikel verwijst weer naar Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht, de zogenaamde uniforme, openbare voorbereidingsprocedure.

Op grond van artikel 3:16 van de Algemene wet bestuursrecht moeten zienswijzen binnen de daarvoor gestelde termijn van zes weken worden ingediend. Op grond van artikel 6:9, tweede lid, van de Algemene wet bestuursrecht, is bij verzending per post een zienswijze op tijd ingediend, als hij voor het einde van de termijn ter post is bezorgd en de zienswijze niet later dan een week na afloop van de termijn is ontvangen.

3 Wijzigingen ten opzichte van het ontwerp

3.1 Wijziging naar aanleiding van zienswijze: bijlage 4

Bij het anonimiseren van bijlage 4 is een technische fout ontstaan, vlak voordat het bestemmingsplan ter inzage is gelegd. In de zienswijze is opgemerkt dat hierdoor de tekst niet goed leesbaar is. De bijlage is opnieuw geanonimiseerd en ditmaal is de tekst wel leesbaar gebleven. Deze bijlage is in het bestemmingsplan vervangen.

3.2 Wijziging van Algemene regels en toelichting op deze regels

Tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan was ook het nieuwe Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht in procedure. De bedoeling is dat dit paraplubestemmingsplan voor de hele stad gaat gelden, dus ook voor het plangebied van het bestemmingsplan voor de ISUtrecht in USP. De gemeente Utrecht werkt namelijk in stappen toe naar de nieuwe Omgevingswet en naar het Omgevingsplan Utrecht. Een van de stappen is dat de gemeente ervoor zorgt dat alle algemene regels van alle bestemmingsplannen hetzelfde zijn.

In het ontwerpbestemmingsplan voor de ISUtrecht staan nog de algemene regels die tot dusver in de Utrechtse bestemmingsplannen werden gebruikt. Op 2 februari 2023 is het Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht vastgesteld door de raad. In het vast te stellen bestemmingsplan voor de ISUtrecht zijn de algemene regels vervangen door de algemene regels zoals die ook in het vastgestelde Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht zijn opgenomen. De bijlagen, toelichting en de verbeelding zijn hierop ook aangepast. Zo zorgen we dat de uniformiteit van de regels gehandhaafd blijft. Dit heeft wel als gevolg dat niet alle regels een directe relatie hebben met het bouwplan voor de school waar dit bestemmingsplan voor is opgesteld.

3.3 Overige, ambtshalve wijzigingen

De bomenparagraaf in paragraaf 5.10 van de toelichting is geactualiseerd.

In het ontwerpbestemmingsplan is het mogelijke effect van het project door extra stikstofdepositie op Natura 2000-gebieden onderzocht met behulp van het rekenmodel Aerius. Omdat inmiddels een nieuwe versie van Aerius is verschenen, zijn de berekeningen nogmaals gedaan. In de bijlagen bij de plantoelichting zijn de oude Aerius-berekeningen vervangen door de nieuwe Aerius-berekeningen. De nieuwe berekeningen leiden voor dit ontwerp niet tot een andere conclusie dan in het ontwerpbestemmingsplan: er zijn geen negatieve effecten op Natura 2000-gebieden.

4 Beoordeling van de zienswijzen

Zienswijze 1 – ontvangen van privépersoon

De indiener geeft in zijn zienswijze aan dat hij het plan fantastisch vindt.

Gemeentelijke reactie

Wij zijn blij dit te horen en nemen de reactie van de indiener ter kennisneming aan.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.

Zienswijze 2 – ontvangen van Hogeschool Utrecht

De Stichting Hogeschool Utrecht (hierna: HU) is niet tegen de vestiging van de ISUtrecht op het USP maar vindt dat het plan op enkele onderdelen aangepast en duidelijk geconcretiseerd moet worden. HU is ook op het USP gevestigd. De achterkanten van de gebouwen, met in-/uitgangen, (invaliden-)parkeerplaatsen en laad-/losplekken, van de locaties van de HU aan de Padualaan 97, 99 en 101 als ook Heidelberglaan 7, 9 en 15 zijn gelegen aan de Cambridgelaan. Naast een algemeen belang van een goede bereikbaarheid van USP vindt de HU dat zij ook specifieke belangen hebben bij een goede bereikbaarheid, voldoende doorstroming en verkeersveiligheid op de Cambridgelaan.

1. Algemene bereikbaarheid USP

De HU geeft aan dat de bereikbaarheid van USP al jaren een groot probleem is. De HU verwijst naar een reactie van de provincie op het concept-bestemmingsplan met daarin o.a. opmerkingen dat de verkeerssituatie op USP redelijk kritisch is, waardoor elke nieuwe ontwikkeling gedetailleerd bekeken moet worden en dat extra (auto)ritten ook een extra verkeersveiligheidsrisico betekent.

De HU is van mening dat de door de provincie gevorderde kritische blik achterwege is gebleven en misschien zelf plaats heeft gemaakt voor een meer doelgerichte blik. De HU zet vraagtekens bij de zorgvuldigheid van het bestemmingsplanbesluit en verwijst naar onderstaande punten.

Mobiliteitsanalyse

De grondslag voor de beoordeling van de vraag, hoeveel vermindering van het aantal autoritten gerealiseerd zou moeten worden is de mobiliteitsanalyse van Movares uit 2018. Uit deze mobiliteitsanalyse kwam dat ISU 410 autoritten door ouders (exclusief medewerkers) in de ochtendspits genereert. Er wordt verwezen naar tekst uit de mobiliteitsanalyse:

“Met ISUtrecht kan het kruispunt Weg tot de Wetenschap / Sorbonnelaan het aanbod verkeer in de ochtendspits niet verwerken. Dit geldt voor zowel de richting naar ISUtrecht, als na het brengen hier weer vandaan ... Het verdient daarom aanbeveling... het aantal autoritten richting de school te beperken tot circa 260... Voor de overige knelpunten (Leuvenlaan in ochtendspits en Universiteitsweg in de avondspits) zullen andere, drastischer maatregelen benodigd zijn.”

In 2019 heeft de gemeente een vervolgopdracht verstrekt aan Movares en gevraagd na te gaan welk effect de door ISUtrecht opgestelde maatregelen hebben op het aantal autoritten in de ochtendspits en hierbij aandachtspunten en randvoorwaarden te benoemen. HU geeft aan dat deze opdracht zeer ruim is opgevat. Alvorens het effect van de opgestelde maatregelen te beoordelen (met als resultaat een reductie van 47 autoritten door ouders en 7 door medewerkers – wat onvoldoende zou zijn om aan de gestelde eis te voldoen) is in het nieuwe rapport een herijking van de in de mobiliteitsanalyse opgestelde aannames gedaan (op basis van voortschrijdend inzicht, nieuwe informatie en ontwikkelingen/trends in de mobiliteitswereld in de periode tussen 2018 en 2019).

De grootste winst is bereikt door het aantal fietsende kinderen van vier tot elf jaar te verviervoudigen en ook het aandeel fietsende kinderen ouder dan elf jaar van 27% naar 35% te laten

stijgen. Dit is gebaseerd op een verwachte snelle verhuizing. Hierbij wordt verwezen naar deze tekst: *“In de mobiliteitsanalyse uit 2018 is de focus gelegd op de stad Utrecht. Echter (zeker met het toegenomen gebruik van de e-bike) zijn ook Zeist, Bunnik en De Bilt locaties, die qua afstand naar het USP per fiets aantrekkelijk zijn.”*

De nieuwe getallen leiden tot 45 minder autoritten, bijna net zoveel reductie als de impact van alle onderzochte maatregelen samen op de autoritten door ouders. HU geeft aan dat diverse websites laten zien dat er in Bunnik geen enkele woning met twee slaapkamers (.85 m2) te huur is, in De Bilt een enkele en in Zeist zes.

Volgende de herijking leidt de snelle verhuizing naar Zeist of De Bilt ook tot meer verkeer via de Universiteitsweg in plaats van via de Sorbonnelaan. Het ligt voor de hand dat leerlingen uit Tuindorp of Leidsche Rijn via de Universiteitsweg zullen rijden. Op basis van expert judgement leidt dit tot een verdubbeling van het verwachte verkeer via de Universiteitsweg en daarmee tot een aanvullende reductie van 38 autoritten. Ten slotte is nogmaals een reductie van 34 autoritten bereikt door het aantal gezinnen met meerdere kinderen op het ISU te verhogen van 20% naar 35%.

Deze herijking waarmee met slechts twee bladzijdes en drie expert-judgements de conclusies uit de mobiliteitsanalyse en bijbehorende bijlagen compleet schijnen te zijn weggevaagd, lijkt HU onvoldoende robuust onderbouwd. Zeker nu hiermee feitelijk een groot deel van de mobiliteitsanalyse is herschreven had een zorgvuldigere onderbouwing voor de hand gelegen.

Dankzij de herijking (met als resultaat een reductie van 117 autoritten) een vermindering van nog maar 27 autoritten voldoende. Uiteindelijk komt Movares voor de kruising Weg tot de Wetenschap/Sorbonnelaan tot 262 autoritten en concludeert dan ook dat wordt voldaan aan de voor opening van ISU gestelde eisen. Hiervoor is nog wel aantal zaken noodzakelijk:

- 1) Ouders van kinderen boven 10 jaar of wonende binnen een straal van 5 km wordt verboden met de auto op het terrein te komen (invoering parkeervignetten);
- 2) Ouders gebruik maken van samen-reis-apps voor fiets en OV (*“Van de maatregel zijn echter geen effecten van soortgelijke maatregelen bekend”, p.18*) en carpooling (*kennelijk uitgaande van vrije kinderstoelen in de auto's respectievelijk dagelijks overzetten daarvan ter plaatse*);
- 3) Fietslessen worden aangeboden (*gepaard gaande met de constatering: “Kinderen hebben overigens vaak een veel reëlere kijk op de weg naar huis naar school dan hun ouders” p.17*);
- 4) Aannamebeleid van nieuwe medewerkers wordt afgestemd op het gebruik van openbaar vervoer en e-bike (*uitgaande van een voldoende aanbod aan geschikte sollicitanten en kennelijk de grens van het juridisch haalbare opzoekend*).

Uit de bij de laatste drie punten cursief weergegeven teksten blijkt dat er nog wat kritische kanttekeningen kunnen worden geplaatst bij de verschillende maatregelen.

HU geeft ook nog een opmerking over de invoering van een parkeervignet: Enerzijds wordt geconcludeerd: “Door de benoemde randvoorwaarden en aandachtspunten is de verwachting dat in de praktijk de afname van 60 autoritten niet wordt bereikt.” Ondanks die conclusie blijkt dat in tabel 6-1 wel degelijk met een marge van minimaal 45 en maximaal 60 autoritten en het daarbij behorende gemiddeld van 52,5 is gerekend (in plaats van 45). Het percentage had dus met inachtneming van de vooraf getrokken conclusie maximaal 8,8% ($45 \text{ ritten} = 11\% \times \text{wegingsfactor}$) kunnen zijn in plaats van de gestelde gemiddelde reductie van 10,2%.

Tot slot geeft HU het volgende aan, de reductieberekeningen hebben uitsluitend betrekking op de ochtendspits en niet de avondspits. De reden hiervoor is niet dat er geen mobiliteitsprobleem is in de avond maar voor de variant met ISU is uitsluitend de ochtendspits doorgerekend. In de variant zonder ISU bleek dat de avondspits vast kwam te staan. Het toevoegen van meer verkeer zou alleen maar leiden tot meer stilstaand verkeer en levert geen toegevoegde waarde op” (bijlage 3, p.8). De avondspits loopt nu dus al compleet vast, ook zonder ISU. De redenatie is dat als het al vast staat, dan kan er nog een nieuwe school bij, nu het vastlopen niet door de nieuwe school wordt

veroorzaakt. Maar de redenatie had volgens HU ook kunnen zijn dat het ook zonder ISU vaststaat en dus voor een nieuwe school pas ruimte is nadat actuele problemen zijn opgelost.

Wijziging verkeersstructuur

De HU geeft aan dat, met de bedoeling om een programmatische groei van USP wel mogelijk te maken, in de Omgevingsvisie Utrecht Science Park 2040 een gewijzigde verkeersstructuur wordt voorgesteld. Een belangrijke maatregel is daarbij het aanbrengen van knips (o.a. in de Cambridgelaan) om doorgaand verkeer te voorkomen. Door Movares is op 21 juni 2022 een adviesnota opgesteld. Hierin zijn effecten van een knip in de Cambridgelaan en de Leuvenlaan geanalyseerd. Afhankelijk van deze knip kan deze leiden tot nog maar nauwelijks verkeer, dat van de Sorbonnelaan ten zuiden van de trambaan gebruikt maakt, ook in de avondspits. De HU geeft dat het problematisch is dat deze (of een andere) wijziging in de verkeersstructuur ter oplossing van de mobiliteitsproblemen niet is gekoppeld aan de oprichting van ISU. De HU geeft aan dat niet is gewaarborgd dat de programmatische uitbreiding verkeerstechnisch mogelijk wordt gemaakt alvorens deze wordt gerealiseerd. Volgens de HU zou eerst de verkeersstructuur moeten worden aangepast voordat ISU in bedrijf kan gaan.

Gelet op het bovenstaande vraagt de HU zich af of er met een kritische blik naar de onderbouwing voor het realiseren van voldoende vermindering van het aantal autoritten van de ISU is gekeken. De HU is van mening dat de bereikbaarheids-impact van de ISU eerlijk moet worden geschat, effectiviteit van de beoogde maatregelen moet worden gewaarborgd en robuust onderbouwd moet worden. Ook is de HU van mening dat de al bestaande en bekende mobiliteitsproblemen vooraf of uiterlijk tegelijk met de opening van de ISU opgelost moeten zijn. De HU twijfelt of een bestemmingsplanbesluit op basis van het voorliggend ontwerp zorgvuldig wordt genomen en kan leiden tot een goede ruimtelijke ordening.

Gemeentelijke reactie

Bereikbaarheid USP

Dat de bereikbaarheid van USP onder druk staat, zijn wij ons terdege bewust. Dat geldt niet alleen voor het USP, maar voor de hele, snelgroeiende, stad Utrecht. Iedere ontwikkeling die wordt toegevoegd brengt immers mobiliteit met zich mee. De gemeente kiest ervoor om die groei van mobiliteit zo veel mogelijk te voet, fiets of OV te laten plaatsvinden en zo min mogelijk via de auto. Alleen dan kan de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar blijven. Dit is terug te zien in de Utrechtse mobiliteitsaanpak waarin we onder andere inzetten op de pijlers 'anders reizen' en 'slim sturen', maar ook inzetten op het uitbreiden en vervolmaken van het netwerk voor fiets en OV onder de noemer 'netwerken op orde'. Voor het USP is deze mobiliteitsaanpak vertaald in de Omgevingsvisie USP, die recent is vastgesteld. Ook werken we, samen met onze gebiedspartners op het USP (waaronder de HU) aan een gezamenlijke aanpak gericht op het veranderen van het reisgedrag. Bereikbaarheid is immers een gezamenlijke opgave van overheden, vervoerders, werkgevers en de individuele werknemer waarin ieder zijn of haar rol moet pakken. Dat de ISU zich nu committeert aan maatregelen om de automobiliteit te beperken zien wij als een positieve ontwikkeling en voorbeeld voor het gebied.

Dat de bereikbaarheid kritisch is, betekent niet dat we direct de verdere ontwikkeling van de stad op slot moeten zetten. Maar wel dat we zorgvuldig om moeten gaan met de beoordeling van de (auto)bereikbaarheidseffecten van nieuwe ontwikkelingen en dat we tegelijkertijd alternatieven voor de auto moeten aanbieden.

Mobiliteitsanalyse

De mobiliteitsanalyse uit voorjaar 2018 (bijlage 2) betrof een haalbaarheidsonderzoek op basis van bepaalde uitgangspunten en op dat moment bekende brongegevens. Dit onderzoek is uitgevoerd met de bedoeling om in een relatief kort tijdsbestek de haalbaarheid van een definitieve vestiging van de ISUtrecht op het USP inzichtelijk te maken, voor wat betreft mobiliteit en bereikbaarheid. Het onderzoek voldoet wat ons betreft aan deze doelstelling. In het onderzoek zijn diverse varianten (met en zonder de ISUtrecht, met en zonder gevoeligheidsanalyse) doorgerekend. Die berekeningen bevestigen uw beeld dat de bereikbaarheid van het USP kritisch is (zelfs zonder de ISUtrecht), dat de

ISUtrecht zich alleen kan vestigen als dat gepaard gaat met mobiliteitbeperkende maatregelen en dat er op (middel)lange termijn maatregelen nodig zijn om het USP bereikbaar te houden. Welke dat zijn, valt intussen terug te lezen in de Omgevingsvisie.

Mobiliteitsmaatregelen ISUtrecht

Toen uit de Mobiliteitsanalyse bleek dat de vestiging van de ISUtrecht op het USP onder bepaalde voorwaarden haalbaar was, heeft de ISUtrecht zelf aan onderzoeksbureau &Morgen opdracht gegeven om denkbare en haalbare mobiliteitsmaatregelen te formuleren. Vervolgens heeft de gemeente aan Movares de vervolgoopdracht gegeven om uit te zoeken wat het effect zou zijn van de door de ISUtrecht voorgestelde maatregelen. Voorafgaand daaraan zijn eerst de uitgangspunten uit de haalbaarheidsstudie van voorjaar 2018 getoetst en herijkt. Onder andere over het aantal kinderen per gezin. Zowel de herijking als de studie van Movares is begeleid door de gemeente, de Universiteit Utrecht en de ISUtrecht.

Herijking

Met terugwerkende kracht was het voor de transparantie misschien handiger geweest om dat al tijdens de haalbaarheidsstudie te hebben gedaan, zodat al in dat stadium met de juiste uitgangspunten gerekend kon worden zonder dat herijking nadien nodig was geweest. Daarvoor is echter niet gekozen omdat het destijds om een quick scan ging. Een herijking vooraf had overigens geen gevolgen gehad voor de conclusies van het haalbaarheidsonderzoek, anders dan dat het mobiliteitseffect van de ISUtrecht minder groot zou zijn dan nu voorspeld. Wij zijn van mening dat deze herijking oprecht en transparant is, en geen afbreuk doet aan de uitkomsten van het onderzoek.

In de haalbaarheidstudie is berekend wat het fietsaandeel naar de nieuwe locatie op het USP zou zijn op basis van de huidige adressen (locatie Van Bijkershoeklaan) van de leerlingen: respectievelijk 3% voor de onderbouw en 27% voor de bovenbouw. Omdat het bekend is dat de leerlingen 'meeverhuizen' met de vestigingslocatie van de ISUtrecht, is het redelijk en transparant om de uitgangspunten op dit onderdeel te herijken. Het fietsaandeel van de leerlingen op de locatie Van Bijkershoeklaan is 42% en 47%. Een expert-judgement fietsaandeel van resp. 15% en 35% voor de locatie USP is dan nog steeds behoudend en achten wij reëel, ook met de huidige woningmarkt en de toename van het gebruik van de e-bike. Dat is nog steeds fors lager dan bij de huidige locatie, die, net als overal in de stad, ook te kampen heeft met woningschaarste.

Naast het aandeel fietsende kinderen heeft herijking plaatsgevonden op basis van woonplaats/herkomst van de leerlingen en aantallen kinderen per gezin. Ook voor deze herijking geldt dat het wellicht handiger geweest zou zijn om dit al tijdens het haalbaarheidsonderzoek te hebben gedaan, maar ook hier zijn we van mening dat deze herijking oprecht en transparant is en geen afbreuk doet aan de uitkomsten van het onderzoek.

Mobiliteitsmaatregelen

In het vervolgonderzoek heeft Movares een, door &Morgen in opdracht van de ISUtrecht aangedragen, selectie van maatregelen beoordeeld op hun effect op de automobilititeit. Deze toets, op basis van expert-judgement, is bedoeld als inschatting van het te verwachten effect van elk van de maatregelen. Omdat het effect nooit precies te voorspellen is, is hierbij een bepaalde bandbreedte gehanteerd. Uit deze toets blijkt dat de benodigde reductie met de inzet van de voorgestelde maatregelen naar verwachting behaald kan worden. Het berekenen van de reductie van de maatregel 'parkeervignet' op basis van een gemiddelde, zoals gedaan in tabel 6-1, is niet handig en consequent geweest, gezien de conclusie van de theoretische beoordeling. Uitgaan van de verwachte vermindering van 8,8% in plaats van 10,2% was hier beter geweest. Als gevolg hiervan is de verwachte reductie als gevolg van deze maatregel 4 ritten hoger (23 ipv 27) voorgesteld dan zou moeten. Dit heeft echter geen consequenties voor de conclusie dat het aantal ritten op de maatgevende kruising op basis van deze theoretische benadering onder het gestelde maximum blijft. Of de berekende reductie daadwerkelijk behaald wordt, is natuurlijk de vraag. Vandaar ook dat contractueel is vastgelegd dat, naast het verplicht doorvoeren van de set aan maatregelen bij openstelling school, de ISUtrecht moet monitoren wat de verkeersproductie is en of die inderdaad

onder het gestelde maximum blijft. Mocht dat niet zo zijn, dan is de ISU verplicht om aanvullende maatregelen te treffen bovenop de overeengekomen set maatregelen. Welke dat zijn is aan de ISU.

Avondspits

Dat de bereikbaarheid van USP onder druk staat, zijn wij ons terdege bewust. We weten dat de avondspits het meest problematisch is, en groeit, en dat het grootste knelpunt ligt aan de oostzijde van het USP bij de kruising Universiteitsweg-A28. De verkeersmodellen en simulaties, uitgevoerd in het kader van de ISU en andere projecten, laten dat ook zien. Het modelmatig vastlopen van een simulatie, zoals bij de ISU in de avondspits, betekent wat ons betreft niet automatisch dat iedere ontwikkeling 'on hold' gezet moet worden. Het sterkt ons juist in ons gekozen mobiliteitsbeleid. De gemeente zet sterk in op fiets en OV en minder op het maximaal faciliteren, zelfs weren van de (doorgaande) auto via knips (zie Omgevingsvisie USP). Deze modal shift vergt een gedragsverandering en is een proces van lange adem.

Het effect van de ISUtrecht op de avondspits en specifiek aan de kritische oostzijde van het USP is verwaarloosbaar. In tegenstelling tot de ochtendspits is de avondspits van de ISUtrecht veel diffuser. De meeste autobewegingen (ophalen kinderen) vinden al voor de avondspits plaats.

Wijziging verkeersstructuur

De Omgevingsvisie USP doet voorstellen hoe we de groei van het USP kunnen faciliteren, met behoud en zelfs verbetering van bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit. Een effectieve maatregel daarin is het aanbrengen van knips in de Leuvenlaan en de Cambridgelaan. Die leiden tot minder doorgaand verkeer en meer verblijfskwaliteit. Het klopt dat deze maatregelen niet gekoppeld zijn aan het oprichten van de ISU. De Omgevingsvisie dateert ook van ná de planvorming van de ISU. In de verkeersonderzoeken is de huidige verkeersstructuur dan ook als uitgangspunt genomen. Daarin is aangetoond dat de oprichting van de ISU, onder voorwaarden, ook kan plaatsvinden bij de huidige verkeersstructuur. Een gewijzigde verkeersstructuur, met een knip in de Cambridgelaan, zal alleen maar een positief effect hebben op de geconstateerde knelpunten.

2. Notitie Denkbare Mobiliteitsoplossingen ISU

De HU geeft aan dat bijlage 4 van het bestemmingsplan vrijwel geheel onleesbaar is door het ontbreken van letters bij nagenoeg ieder woord. Doordat dit niet is opgevallen twijfelt de HU aan de kritische blik waarmee de denkbare mobiliteitsoplossingen zijn bekeken.

Gemeentelijke reactie

De inhoud van bijlage 4 van het bestemmingsplan is bij de totstandkoming van het plan wel degelijk meegewogen. In de oorspronkelijke versie van de bijlage zijn geen letters weggefallen. Helaas is bij het anonimiseren van bijlage 4 vlak voordat het bestemmingsplan ter inzage is gelegd, een technische fout ontstaan. Terecht is in de zienswijze opgemerkt dat hierdoor de tekst niet goed leesbaar is. De bijlage is opnieuw geanonimiseerd en ditmaal is de tekst wel leesbaar gebleven. Deze bijlage is in het bestemmingsplan vervangen.

3. Verkeersveiligheid Cambridgelaan

De HU maakt zich zorgen over de verkeersveiligheid op de Cambridgelaan. De HU verwijst naar tekst waarin staat dat het plan voorziet in een veilige oversteek ter hoogte van de entree naar de fietsenstalling en het schoolgebouw. Ook voetgangers die gebruik maken van het openbaar vervoer op de Heidelberglaan/Padualaan kunnen hier gebruik van maken. De HU is voorstander van het veilig kunnen oversteken van de Cambridgelaan en acht een passende voorziening noodzakelijk. De HU geeft aan dat in het plan niet wordt omschreven of gewaarborgd hoe deze oversteek wordt voorgegeven en wat deze voldoende veilig maakt. De HU merkt daarbij op dat een zebrapad tijdens drukke haal- en brengtijden geenszins voldoende veiligheid lijkt te waarborgen.

De HU verwijst naar tekst in het rapport Mobiliteitsmaatregelen ISUtrecht waaruit blijkt dat er risico op verkeersonveilige situaties ontstaat als mogelijk gevolg van het invoeren van parkeervignetten (waarbij ouders mogelijk ongewenste manieren vinden om kinderen in de buurt van de school af te zetten). Ook verwijst de HU naar tekst in de Mobiliteitsanalyse waarin staat dat op het moment dat

de doorstroming zou verbeteren er juist file zou ontstaan voor de ingang van ISU. Dit zal volgens de HU niet alleen leiden tot onoverzichtelijke situaties op de Cambridgelaan en menging van auto's, voetgangers en fietsers maar aanvullend ook tot het afzetten van kinderen op de weg, staand in de file of onjuist geparkeerd. Hierbij is bijzonder van belang dat de inrichting en toegankelijkheid van de kiss&ride-plaatsen niet duidelijk zijn.

Gemeentelijke reactie

Met de komst van de ISUtrecht aan de zuidzijde van de Cambridgelaan zullen straks vele kinderen en hun ouders de Cambridgelaan te voet of met de fiets oversteken, ook al is er voorzien in een ontsluiting via de Toulouseaan. Bij de huidige aantallen verkeer is het aan te bevelen om dit te faciliteren met een duidelijke oversteeklocatie met middeneiland en zebepad zodat voetgangers in 2 keer kunnen oversteken. Qua vormgeving vergelijkbaar met vele andere oversteeken in de stad. Deze oversteek is niet zozeer nodig omdat de aantallen autoverkeer zo hoog zijn – die zijn vergelijkbaar met een drukke woonstraat – maar vanwege de combinatie met en de kwetsbaarheid van deze doelgroep en rekening houdende met drukke momenten in de ochtend en middag. Mocht er in de toekomst een knip in de Cambridgelaan komen, dan dalen de auto-intensiteiten tot verwaarloosbare aantallen en is een dergelijke oversteek als nu wordt voorgesteld waarschijnlijk niet eens nodig.

De eventuele verkeersonveiligheid die optreedt als gevolg van opstoppen op de Cambridgelaan valt of staat bij het verkeersgedrag van de ouders. Er zijn op het schoolplein een flink aantal K&R plekken voorzien en zijn er in de garage nog zgn. 'short-stay' plekken waar ouders kunnen parkeren die iets langer willen blijven. Of dit volstaat en op de juiste manier gebruikt wordt, valt of staat bij het (verkeers)gedrag van de ouders. Als blijkt dat er toch te veel ouders met de auto naar de ISUtrecht komen en dat zij de gedragsregels van halen en brengen negeren, dan is het in eerste instantie aan de ISUtrecht om 'hun' ouders daarop aan te spreken en in te grijpen. Ook hiervoor geldt dat we monitoren hoe het parkeer- en mobiliteitsgedrag, en daarmee de verkeersproductie, van de gebruikers zich in de praktijk ontwikkelt. Mocht dat zich niet zo ontwikkelen zoals verwacht, dan zijn aanvullende maatregelen nodig.

4. Bereikbaarheid Gebouwen HU

De ontsluiting van de gebouwen van de HU met auto's en vrachtwagens vindt plaats aan de achterkant via de Cambridgelaan omdat aan de voorzijde van de gebouwen een busbaan ligt. De HU maakt zich zorgen over de bereikbaarheid van deze gebouwen vanwege belemmering door opstoppend verkeer en onveilige situaties in verband met ISU, door bewuste verkeersmaatregelen (zoals de voorgenomen knip) als ook door de voorgenomen algemene herinrichting van de Cambridgelaan. De HU ziet veel onduidelijkheid en heeft behoefte aan betrokkenheid wat betreft de nadere invulling.

De HU stelt nog een aantal vragen waarvan zij vinden dat deze de belangen van de HU raken maar inhoudelijk nog niet zijn ingevuld:

- Hoe wordt gehandhaafd bij opstoppend verkeer en het ontstaan van onveilige situaties?
- Hoe wordt verzekerd dat dit ook daadwerkelijk gebeurt, als het onverhoopt nodig mocht zijn?
- Waar komt de knip?
- Hoe wordt verzekerd, dat de knip op tijd komt?
- Hoe wordt de knip vormgegeven?
- Kunnen toeleveranciers door de knip heen? Is een aparte routing nodig?
- Hoe is verzekerd dat de invalidenparkeerplaatsen met gewone auto's bereikbaar blijven?
- Hoe worden de belangen van HU verzekerd bij de algemene herinrichting van de Cambridgelaan en wordt gewaarborgd, dat deze tijdig wordt aangepakt?

Voor zover de vragen niet op tijd verduidelijkt kunnen worden acht HU het voor een zorgvuldige besluitvorming noodzakelijk dat dan voldoende inspraak en invloed voor de HU wordt gewaarborgd.

Gemeentelijke reactie

In de beantwoording hierboven is al ingegaan op het opstoppend verkeer en dat de ISUtrecht zelf verantwoordelijk is voor bijsturen en aanspreken ouders op de gedrag- en gebruiksregel van de K&R en het autogebruik. Er liggen harde afspraken contractueel vast over beperking autogebruik, het monitoren hiervan met terugkoppeling naar de gemeente. Daarbij geldt ook dat de eventuele drukte slechts geldt voor een korte periode in de ochtend, de middag is meer verspreid.

Bij het onderzoek naar de komst van de ISUtrecht in het USP is geen rekening gehouden met de komst van een knip op de Cambridgelaan. De komst van een knip is ook niet randvoorwaardelijk voor de komst van de ISUtrecht. Wel is het aannemelijk dat bij een situatie met knip op de Cambridgelaan de hoeveelheid verkeer op de laan minder wordt.

In de omgevingsvisie USP wordt voor de langere termijn (2040) gekeken naar verdere ontwikkeling op het USP. Om het USP leefbaar, bereikbaar te houden zijn twee beoogde knips in het USP voorgesteld om het doorgaande en sluipverkeer door het USP tegen te gaan. Voor een efficiënte ingreep is, naast de zuidelijke op de Cambridgelaan, ook een noordelijke knip ter hoogte van de Leuvenlaan noodzakelijk.

Het is van belang om te realiseren dat dit netwerkingrepen zijn en naast herinrichting van twee vrij prominente wegen in het USP het ook een aanpassing betreft van een groot aantal andere locaties op netwerkniveau op en om het USP. In overleg met de Universiteit Utrecht bekijkt de gemeente wanneer de knips het beste kunnen worden gerealiseerd. De gemeente streeft er naar om de komende maanden te komen tot een beoogde planning van de knips in het USP in haar meerjarenprogramma voor grote infrastructurele ingrepen. Tegelijkertijd zal een planning gezamenlijk worden opgesteld in overleg met de UU als groot grondbezitter, beheerder en ontwikkelaar van het USP.

Als duidelijk is wanneer de knips worden gerealiseerd kan de planvorming starten. Dit traject doorloopt de stappen uit het Utrechts Planproces (UPP) en start met het opstellen van een IPVE –SO (Integraal Programma van Eisen en Schetsontwerp). Bereikbaarheid, veiligheid en bevoorradings zijn een aantal onderwerpen die in dit PvE een plek krijgt. In dit traject worden de belangrijke stakeholders en de omgeving nauw betrokken. Dit geldt zeker voor belangrijke stakeholders zoals de HU, met grote belangen langs de beoogde wegen. In dit traject wordt ook bepaald welke eisen en randvoorwaarden gesteld gaan worden voor het ontwerp van de knips en herinrichting van de Cambridgelaan en Leuvenlaan. Onderwerpen als slimme toegang, deels open of volledig dicht en de precieze locatie van de knip krijgen in dit proces een plek.

5. Verzoek om te worden gehoord

De HU vindt het belangrijk om in gesprek te blijven met de gemeente en verzoekt om de zienswijze mondeling nader toe te mogen lichten.

Gemeentelijke reactie

Voorafgaand aan het indienen van de zienswijze is op 12 oktober 2022 al met de HU gesproken over de zorgen die de HU heeft over de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid. Na ontvangst van de zienswijze is de HU conform het verzoek in de zienswijze uitgenodigd om de zienswijze mondeling toe te lichten. Van deze mogelijkheid is gebruik gemaakt op 5 december 2022.

Conclusie

De zienswijze geeft geen aanleiding om het bestemmingsplan aan te passen.