

Hoofdstuk 8 Leemtes in kennis en evaluatie

§ 8.1 Leemtes in kennis

In een/het MER moet worden aangegeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. In het hiernavolgende wordt hieraan nader aandacht besteed.

Deze inventarisatie is toegespitst op die milieuaspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschreven is:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit;
- de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit

Algemeen/effectvoorstelling

Zoals gebruikelijk is bij het opstellen van het voorliggend MER de grootste zorgvuldigheid betracht ten aanzien van uitgangspunten, aannames en veronderstellingen die in het voorliggend MER zijn gebruikt. Voor de kwantificering van de verkeersaantrekkende werking, van daarmee samenhangende lucht- en geluidemissies is gebruik gemaakt van onderzoeken en prognoses op grond van ervaringscijfers bij andere vergelijkbare projecten en kentallen, alsmede voorgeschreven dan wel algemeen aanvaarde voorspellingsmethoden. Nadere prognoses voorbij het jaar 2015 ontbreken.

Ten aanzien van laatstgenoemde modellen wordt ook verwezen naar hetgeen daarover in de externe effectrapportages is vermeld,

Uitgangspunten

Het voorliggend MER is gebaseerd op het voornemen een groot aantal verschillende functies in gezamenlijkheid te ontwikkelen; juist door die gezamenlijkheid c.q. centrumfunctie wordt een belangrijke synergie bereikt.

Mogelijk kan nog op detailniveau nog tot enige aanpassing van de omvang van enkele functies worden besloten. Op dat moment zal nader moeten worden beoordeeld of deze passen binnen de in het voorliggend MER gehanteerde uitgangspunten ten aanzien van verkeersaantrekkende werking, modal split e.d. Aangezien met name in het verkeerskundig onderzoek (en daarmee in het geluid- en luchtonderzoek) is uitgegaan van een 'worst-case' benadering mag worden aangenomen dat in de praktijk gelijke en mindere milieu-effecten zullen gaan optreden. In dit verband is reeds een eerste beoordeling uitgevoerd omtrent een afname van het aantal woningen (138 i.p.v. 202 - zie ook § 4.3.9.1/tabel 4.10) alsmede vergroting van het b.v.o. voor cultuur resp. ondersteunende functies. Deze beoordeling is opgenomen in bijlage 8.1.

Overigens is in hoofdstuk 4 reeds aangegeven dat bijvoorbeeld de kantoortoren wellicht later zal worden ontwikkeld. Deze fasering leidt niet tot andere, zwaardere milieu-effecten dan eerder beschreven.

Verkeer en vervoer

Zoals aangegeven heeft het Eemcentrum (c.q. de voorgenomen functies daarin) met name nog een lokale aantrekkingskracht. De in het MER beschreven modal-split is mede hierop gestoeld. Welke vervoerstromen uiteindelijk daadwerkelijk per auto, per fiets of openbaar vervoer dan wel lopend zullen optreden –en welke routes dan zullen worden gebruikt- is niet bekend.

Ook de precieze omvang van het expeditieverkeer (alsmede de in dit verband te hanteren venstertijden) is met enige onzekerheid omgeven.

Lucht

De emissies, die samenhangen met verkeer, worden (ook) bepaald door het type voertuig. Teneinde op dit punt meer/enige zekerheid te genereren, is in opdracht van de gemeente, een verkeerstelling uitgevoerd. De in het MER opgenomen emissie- en immissieberekeningen zijn op deze gemeten waarden gebaseerd. Welke mate van beperking van luchtverontreiniging door algemene mitigerende maatregelen (stimulering roetfilters e.d.) in de toekomst kan worden bereikt, is niet bekend.

Parkeren

Met name de omvang en wijze van uitvoering van de fietsenstalling zal nog nader moeten worden uitgewerkt. Omtrent de uitvoering van de parkeergarage voor (personen)auto's zijn geen leemten in kennis meet aanwijsbaar;

In verband met de verdere uitwerking van de parkeergarage is de totale inrichting van de garage in feite nog niet vastgesteld. De gedetailleerde uitwerking is sterk gerelateerd aan de exacte invulling van de functies in het Eemcentrum en mogelijke plannen daaromheen. In het voorliggend MER zijn handvatten aangereikt (aantal plaatsen, in-/ uitrijpoortjes, uitblaasopening verplaatsen van het plein) voor het verder ontwerp van de gehele garage. Gezien het voorgaande en gelet op de opname van de garage in het centrale parkeerverwijssysteem en de koppeling met andere, omliggende garages, worden dan ook geen relevante leemten in kennis meer geconstateerd.

Geluid

Zoals uit het MER blijkt dient met name voor de woningen binnen het Eemcentrum nader te worden vastgesteld op welke wijze geluidsarme gevels e.d. zullen worden gerealiseerd. In het MER zijn hiervoor reeds handvatten opgenomen.

§ 8.2 Voorstel voor evaluatie

Burgemeester en Wethouders moeten bij het besluit over de herziening/vrijstelling van het bestemmingsplan CSG-Noord aangeven of en zo ja, op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

Ten behoeve daarvan wordt in het hiernavolgende reeds een aanzet gegeven tot een programma voor dit onderzoek, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichten evaluatieonderzoek.

Voor de vergelijking van de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten worden de volgende methoden voorgesteld:

- uitvoering van mondelinge of schriftelijke enquêtes onder bezoekers van het Eemcentrum in verband met algemene leefbaarheidsaspecten, sociale veiligheid e.d. Tevens kan dan de precieze herkomst en gekozen vervoerswijze worden achterhaald
- uitvoering van tellingen van de werkelijke aantallen bezoekers, verkeersintensiteiten op het omringend wegennet en bezettingsgraad van de parkeergarage;
- uitvoering van metingen van de geluidbelasting (zowel inpandig als uitpandig), alsmede van de (ontwikkeling) van de luchtkwaliteit in de directe omgeving van het Eemcentrum (met name gericht op NO₂, stof (PM₁₀) en benzeen);
- monitoring verkeersveiligheid (aantal verkeersongevallen en hun oorzaak) op en rond het Eemplein;
- uitvoering van leefbaarheids- en hinderonderzoek(en) in de directe omgeving.

Mocht daartoe aanleiding zijn c.q. als blijkt dat bepaalde milieueffecten ernstiger zijn dan voorspeld, dan zal ontwikkeling en uitvoering van aanvullende, mitigerende maatregelen moeten worden overwogen

Bijlage 8.1 Beoordeling kleinere aanpassingen (maart 2005)

Aan Goudappel Coffeng
t.a.v. dhr. ir. J-A. Waagmeester
Postbus 161
7417 BJ DEVENTER

Onze ref. 01057B.005

Uw ref. AMF108/Wrj/1018

Dordrecht, 21.03.2005

Behandeld door: ir. E.C. Doekemeijer

Betreft : ontwikkelingen Eemcentrum

Geachte heer Waagmeester / Beste Jan-Anne,

In augustus 2004 is –in opdracht van OCA/AM Vastgoed- door Goudappel een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd ten behoeve van de realisatie van het Eemcentrum in Amersfoort. Het onderzoek is uitgevoerd op grond van de zienswijzen anno december 2003, zoals vastgelegd in het (voor)ontwerp-Masterplan alsmede een concept-Programma van Eisen. Het rapport is in augustus 2004 in concept afgerond.

Uit nadere beoordeling van de rapportage blijkt dat uwerzijds is uitgegaan van teveel woningen (202 st.). In werkelijkheid waren (en zijn) (slechts) 138 woningen voorzien, waarvan 36 huurwoningen, 35 student-/jongerenwoningen en 67 koopwoningen. Zeker omdat ons inziens voor de studenten-/jongerenwoningen geen parkeerplaatsen nodig zijn, verzoeken wij u hierbij voornoemde aanpassing in de rapportage door te voeren en de gevolgen in beeld te brengen.

Daarnaast zijn mede op grond van voortschrijdend inzicht inmiddels de volgende wijzigingen in de planvorming doorgevoerd:

- vergroting b.v.o. voor cultuur, educatie en leisure waaronder bibliotheek, poppodium, scholen in de kunst, bioscoop (21.800 ipv 20.800 m²). De extra 1000 m² betreft een vervanging van 600 m² virtual dance lab door 1.600 m² gemeentearchief (met publieksfunctie)
- vergroting ondersteunende functies waaronder detailhandel, horeca, dienstverlening en healthcentrum (13.900 ipv 11.900 m²). De extra 2.000 m² betreft een toevoeging van extra m² GDV-winkels.

Wij verzoeken u vriendelijk doch dringend na te gaan of deze wijzigingen 'passen' binnen de voor het verkeerskundig onderzoek gestelde kaders. Mocht dat niet het geval zijn, dan verzoeken wij u de gevolgen van deze wijzigingen (summer) in kaart te brengen. Deze beoordeling mag wat ons betreft in een separate memo worden gerapporteerd.

Wij gaan ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd. Voor eventuele vragen kunt u contact opnemen met ondergetekende of met de heer Doekemeijer (078-6169558).

In afwachting van uw reactie, tekenen wij,

Met vriendelijke groet,
Gemeente Amersfoort

A.J. de Ligt
Projectleider Eemcentrum

AM Vastgoed

Verkeerskundige effecten van aanpassingen in het programma Eemcentrum

Datum 29 maart 2005

Kenmerk AVG036/Wrj

Eerste versie

1 Inleiding

In het rapport 'Verkeersstudie Eemcentrum ten behoeve van m.e.r.-procedure' (eindconcept d.d. 18 augustus 2004, kenmerk AMF108/Wrj/1018) zijn de verkeerskundige effecten berekend van de ontwikkeling van het Eemcentrum in Amersfoort. Inmiddels is het programma voor het Eemcentrum licht gewijzigd. De wijzigingen in het programma van het Eemcentrum betreffen:

- een vermindering van het aantal woningen van 202 naar 103 woningen (exclusief studentenwoningen die in de raming van de verkeersproductie en parkeerbehoefte buiten beschouwing gelaten worden);
- toevoeging van 2.000 m² extra GDV (grootschalige detailhandelsvestiging);
- vervanging van 600 m² virtual dance lab (leisure) door 1.600 m² gemeentearchief (met publieksfunctie).

In deze notitie wordt beknopt weergegeven in hoeverre deze wijzigingen van invloed zijn op de verkeersstromen van en naar het Eemcentrum en de parkeerbehoefte.

2 Effect op verkeersstromen en parkeerbehoefte

2.1 De effecten in hoofdlijnen

Het aantal woningen vermindert met 49%. Dit betekent dat de verkeersproductie en de parkeerbehoefte van woningen ook met 49% afneemt.

In het oorspronkelijke plan werd uitgegaan van 7.000 m² 'supermarkt en grootschalige publiekstrekker'. Dit wordt nu 9.000 m², een uitbreiding van 28,6%. We gaan ervan uit dat het aantal bezoekers rechtevenredig stijgt met het vloeroppervlak. Daarmee stijgt ook de verkeersproductie en parkeerbehoefte met hetzelfde percentage.

Wij achten de vervanging van 600 m² virtual dance lab (leisure) door 1.600 m² gemeentearchief (met publieksfunctie) niet van invloed op de verkeerproductie en parkeerbehoefte. De oppervlakte neemt weliswaar toe, maar de bezoekersintensiteit van een gemeentearchief is duidelijk lager. Per saldo is het effect van deze wijziging nihil.

2.2 Veranderingen in verkeerproductie en verkeersafwikkeling

In tabel 2.1 is aangegeven wat het effect van de programmawijzigingen is op de etmaal- en de spitsintensiteiten van en naar het Eemcentrum als geheel.

	oorspronkelijk programma	aangepast programma	verschil
etmaalintensiteit			
- piekscenario vrijdag	8.883	8.917	+ 0,4 %
- piekscenario zaterdag	8.373	8.757	+ 4,6 %
- gemiddelde werkdag	6.887	6.850	- 0,5 %
spitsintensiteiten			
- piekscenario vrijdag	712	707	- 0,7 %
- piekscenario zaterdag	693	722	+ 4,2 %
- gemiddelde werkdag	589	578	- 1,9 %

Tabel 2.1: Verkeerproductie Eemcentrum bij oorspronkelijk en aangepast programma

Uit de cijfers blijkt dat de effecten op werkdagen zeer beperkt zijn: de toename van verkeer door de extra GDV en de afname van verkeer van en naar woningen houdt elkaar in evenwicht. Op zaterdag is wel sprake van enige toename van het verkeersaanbod. Dit komt doordat een GDV op zaterdag meer bezoekers trekt dan op een werkdag.

De veranderingen in verkeerproductie beïnvloeden de verkeersintensiteiten en de verkeersafwikkeling op de Amsterdamseweg slechts zeer marginaal. Voor de verkeersafwikkeling op het Eemplein en andere kruispunten op de Amsterdamseweg is de vrijdagmiddagsituatie maatgevend en in die spitsperiode is geen sprake van een toename van verkeer¹.

2.3 Veranderingen in parkeerbehoefte

Het effect van de programma-aanpassingen op de parkeerbehoefte is weergegeven in tabel 2.2.

¹ De hoeveelheid verkeer van en naar het Eemcentrum is in de spits op zaterdag iets hoger geworden dan de hoeveelheid in de spits op vrijdag, maar het verkeersaanbod op andere zijtakken van de Amsterdamseweg (bijvoorbeeld de Mondriaanlaan) is op zaterdag juist lager dan op vrijdag.

	oorspronkelijk programma	aangepast programma	verschil
piekscenario vrijdag			
- overdag	947	863	- 8,9 %
- 's avonds	1.109	1.002	- 9,7 %
piekscenario zaterdag			
- overdag	948	897	- 5,3 %
- 's avonds	1.008	902	- 10,6 %

Tabel 2.2: Parkeerbehoefte Eemcentrum bij oorspronkelijk en aangepast programma

Er is sprake van een structurele vermindering van de parkeerbehoefte (de toename van parkeerbehoefte van GDV is kleiner dan de afname van de parkeerbehoefte bij woningen).

In de Verkeersstudie Eemcentrum is aanbevolen 950 parkeerplaatsen te realiseren waarvan 263 voor bewoners. Dit aantal is afgestemd op de behoefte overdag, omdat 's avonds gebruik gemaakt kan worden van de parkeerplaatsen in de nabijgelegen (nog te realiseren) kantorenlocatie Trapezium. Bij het nieuwe programma kan het totale aantal te realiseren parkeerplaatsen met 50 gereduceerd worden tot 900 (conform de behoefte op zaterdag overdag). Van deze 900 parkeerplaatsen zijn 134 plaatsen nodig voor bewoners.

Bijlage 1: Berekeningsuitgangspunten

	ritten etmaal			aanpassing programma	verandering aantal ritten etmaal		
	vrijdag	zaterdag	gem vrij		vrijdag	zaterdag	gem vrij
1 Bibliotheek	908	873	589	28,6% -49,0%	0	0	0
2 CEC en RHC	134	178	116		0	0	0
3 Scholen in de Kunst	677	339	440		0	0	0
4 Pop-podium	274	274	71		0	0	0
5 Bioscoop	762	1117	659		0	0	0
6 Leisure overig	675	675	292		0	0	0
7 Supermarkt/trekker	1852	3076	1604		529	879	458
8 Detailhandel overig	47	78	40		0	0	0
9 Horeca	260	260	135		0	0	0
10 Diensten/healthcentr.	337	99	109		0	0	0
11a Werkers kantoren	1570	0	1570		0	0	0
11b Werkers overig	379	395	251		0	0	0
12 Woningen	1010	1010	1010		-495	-495	-495
	8883	8373	6887		34	384	-37
					0,4%	4,6%	-0,5%
					8917	8757	6850

	ritten spits			aanpassing programma	verandering aantal ritten spits		
	vrijdag	zaterdag	gem vrij		vrijdag	zaterdag	gem vrij
1 Bibliotheek	52	65	34	28,6% -49,0%	0	0	0
2 CEC en RHC	10	13	9		0	0	0
3 Scholen in de Kunst	45	23	29		0	0	0
4 Pop-podium	0	0	0		0	0	0
5 Bioscoop	82	120	71		0	0	0
6 Leisure overig	22	22	10		0	0	0
7 Supermarkt/trekker	156	275	135		45	79	39
8 Detailhandel overig	4	7	3		0	0	0
9 Horeca	25	25	13		0	0	0
10 Diensten/healthcentr.	32	16	11		0	0	0
11a Werkers kantoren	157	0	157		0	0	0
11b Werkers overig	25	26	17		0	0	0
12 Woningen	101	101	101		-50	-50	-50
	712	693	589		-5	29	-11
					-0,7%	4,2%	-1,9%
					707	722	578

	auto's tegelijkertijd aanwezig				aanpassing programma	verandering parkeerbehoefte			
	vrij mi	vrij av	za mi	za av		vrij mi	vrij av	za mi	za av
1 Bibliotheek	70	52	87	0	28,6% -49,0%	0	0	0	0
2 CEC en RHC	13	0	18	0		0	0	0	0
3 Scholen in de Kunst	113	141	56	71		0	0	0	0
4 Pop-podium	0	137	0	137		0	0	0	0
5 Bioscoop	96	142	141	209		0	0	0	0
6 Leisure overig	28	141	28	141		0	0	0	0
7 Supermarkt/trekker	156	74	275	82		45	21	79	23
8 Detailhandel overig	4	2	7	2		0	0	0	0
9 Horeca	13	34	13	34		0	0	0	0
10 Diensten/healthcentr.	16	44	8	5		0	0	0	0
11a Werkers kantoren	126	0	0	0		0	0	0	0
11b Werkers overig	50	80	53	65		0	0	0	0
12 Woningen	263	263	263	263		-129	-129	-129	-129
	947	1109	947	1007		-84	-108	-50	-105
						-8,9%	-9,7%	-5,3%	-10,5%
						863	1002	897	902