

1307-180

Gemeente Utrecht

DSO Stedenbouw en Monumenten, sectie Juridische Zaken & Projectorganisatie Stationsgebied



## Holland Casino

Aanvulling op MER 1e fase  
Stationsgebied Utrecht

maart 2004




## Holland Casino

Aanvulling op MER 1e fase  
Stationsgebied Utrecht

dossier W0325-59-001  
registratienummer MV-SE20040379  
versie 3

**maart 2004**

© DHV Milieu en Infrastructuur BV

Niets uit dit bestek/drukwerk mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt d.m.v. drukwerk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van DHV Milieu en Infrastructuur BV, noch mag het zonder een dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd.

Het kwaliteitssysteem van DHV Milieu en Infrastructuur BV is gecertificeerd volgens NEN ISO 9001.

<b>INHOUD</b>	<b>BLAD</b>
1 AANLEIDING VOOR DEZE NOTITIE	4
1.1 Uitgangspunten	4
1.2 Leeswijzer	5
2 HUIDIGE SITUATIE CASINOLOCATIE	6
2.1 Inleiding	6
2.2 Bereikbaarheid	6
2.3 Geluidkwaliteit in de huidige situatie	8
2.4 Luchtkwaliteit in de huidige situatie	11
3 ALTERNATIEVEN	13
3.1 Inleiding	13
3.2 Alternatief Masterplan	13
3.2.1 Bereikbaarheid huidige locatie	13
3.2.2 Geluidkwaliteit	15
3.2.3 Luchtkwaliteit	17
3.3 MMA	18
3.3.1 Bereikbaarheid	18
3.3.2 Geluidkwaliteit	18
3.3.3 Luchtkwaliteit	18
4 EVALUATIE VOOR BESLUITVORMING	19
5 BIJLAGEN	20
5.1 Modelberekeningen t.b.v. Masterplan en MMA	20
5.2 Uitgangspunten berekeningen extra casinobezoekers	20
5.3 Informatiebronnen	22
5.4 Procedure-overzicht	23
6 COLOFON	24

## 1 AANLEIDING VOOR DEZE NOTITIE

De huidige, tijdelijke vestiging van Holland Casino aan de Overste den Oudenlaan loopt vooruit op de definitieve vestiging in het nieuwe Stationsgebied. In het Masterplan Stationsgebied wordt namelijk de vestiging van een casino in dat gebied mogelijk gemaakt.

Die plannen worden op dit moment uitgewerkt in het in procedure zijnde bestemmingsplan Stationsgebied.

Vanwege het feit dat zowel Holland Casino als de gemeente Utrecht belang hebben bij een casino heeft de gemeente Utrecht het voornemen om het casino op de huidige locatie te handhaven totdat de definitieve vestiging in het Utrechts Stationsgebied een feit is. Om dit mogelijk te maken, dient een partiële herziening van het bestemmingsplan Kanaleneiland te worden opgesteld met een voorlopige bestemming 'casino', waardoor het gebouw voorlopig kan worden gehandhaafd. In het voorontwerp bestemmingsplan 'Hoek Overste den Oudenlaan' is een termijn van 5 jaar opgenomen.

Uit gegevens blijkt overigens dat het casino als toeristisch-recreatieve voorziening op dit moment jaarlijks ruim 500.000 bezoekers telt, hetgeen inhoudt dat deze - weliswaar (op deze locatie) tijdelijke - activiteit onder de m.e.r.-plicht valt.

In overleg met de Commissie m.e.r. is besloten om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de lopende m.e.r.-procedure voor het bestemmingsplan Stationsgebied als geheel, omdat daarin al rekening is gehouden met een casino.

### 1.1 Uitgangspunten

#### *MER Stationsgebied*

Het MER Stationsgebied 1<sup>e</sup> fase heeft als basis gediend voor deze notitie en daarom worden beide stukken ter inzage gelegd. In dit MER zijn de milieueffecten op uitwerkingsniveau van een globaal bestemmingsplan Stationsgebied beoordeeld.

Dit MER Stationsgebied 1<sup>e</sup> fase dient als achtergrondinformatie en bijlage bij deze notitie en heeft reeds ter inzage gelegen in september 2003, zoals uit het kader hieronder blijkt.

- |   |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>- Richtlijnen MER Stationsgebied 1<sup>e</sup> fase vastgesteld op 8 mei 2003</li> <li>- MER 1<sup>e</sup> fase gedurende vier weken ter inzage in september 2003 (bij het Masterplan Stationsgebied Utrecht)</li> <li>- Tussentijds toestingsadvies Commissie m.e.r. op 13 november 2003</li> </ul> |
|---|

#### **Mogelijk relevante milieueffecten op geluid- en luchtkwaliteit**

De notitie betreft derhalve een aanvulling op het MER Stationsgebied 1<sup>e</sup> fase en beschrijft alleen die aspecten waarvan relevante milieueffecten kunnen worden verwacht. Omdat de bezoekers van het casino zich met name verplaatsen per auto, heeft deze notitie zich beperkt tot het beschrijven van de effecten van het autoverkeer op de geluid- resp. luchtkwaliteit.



Getallen voor geluid- en luchtkwaliteit zijn ontleend aan het verkeersmodel dat is gebruikt voor het Masterplan Stationsgebied Utrecht. In 1999 is Holland Casino uitgegaan van een jaarlijks bezoekersaantal van 400.000. Met dit aantal is ook gerekend in het verkeersmodel. Naar nu blijkt is echter een bezoekersaantal van 500.000 of meer realistisch. Derhalve is met het verkeersmodel als uitgangspunt via extrapolatie berekend wat de effecten zijn als geen 400.000, maar 500.000 bezoekers of meer per jaar het casino bezoeken.

#### **Referentiesituatie – Masterplan en MMA**

De effecten van de huidige situatie worden in deze notitie afgezet tegen de situatie 2010 waarbij het casino op de huidige locatie is gevestigd en de alternatieven ‘Masterplan’ en ‘MMA’ zoals deze zijn beschreven in het MER Stationsgebied 1<sup>e</sup> fase en waarin het casino is opgenomen.. Bedoeling is om een duidelijk beeld te krijgen van eventuele verschillen in geluid- en luchtkwaliteit door tijdelijke handhaving van het casino op de huidige locatie en in dit geval aan te tonen dat de milieueffecten ten aanzien van geluid- en luchtkwaliteit zoals beschreven in het MER Stationsgebied niet wezenlijk verschillen van de effecten van het Casino op de huidige locatie.

### **1.2 Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 worden de effecten van de extra bezoekers op het milieu in de huidige situatie weergegeven. Het derde hoofdstuk beschrijft het casino op de huidige locatie in 2010 met de cijfers 2015 van het Masterplan en MMA. Hoofdstuk 4 tenslotte, geeft de evaluatie voor de besluitvorming aan.

2	Huidige situatie casinolocatie
3	Alternatieven: huidige locatie 2010, Masterplan en MMA
4	Evaluatie voor de besluitvorming

## 2 HUIDIGE SITUATIE CASINOLOCATIE

### 2.1 Inleiding

Het casino is op dit moment de hele week geopend van 13.30 tot 03.00 uur. De gemiddelde bezoeker is 40+. Voor een bezoek aan het casino moet men minimaal 18 jaar oud zijn. Uit de openingstijden van het casino blijkt, dat mogelijke milieueffecten ten gevolge van het autoverkeer van bezoekers van het casino zich voordoen in de middag-, avond- en nachtperiode.

Als huidige situatie is het basisjaar van het verkeersmodel gehanteerd, namelijk 2002.

Uit tellingen blijkt echter dat er jaarlijks ruim 100.000 bezoekers meer naar het casino komen dan in dit MER Stationsgebied Utrecht 1<sup>e</sup> fase - en dus ook in de verkeersstromen - is aangenomen. Zowel in de huidige als in de toekomstige situatie/alternatieven (2010/Masterplan) is deze toename verdisconteerd over de totale etmaalintensiteit.

### 2.2 Bereikbaarheid

**Voetganger:** de bereikbaarheid van het terrein voor de voetganger is redelijk. Gegeven het huidige en voorgenomen gebruik zal de bereikbaarheid vooral op het autogebruik gericht zijn.

**Fietser:** de bereikbaarheid per fiets is redelijk. Gegeven het huidige en voorgenomen gebruik zal de bereikbaarheid vooral op het autogebruik gericht zijn.

**Openbaar vervoer:** de bereikbaarheid per openbaar vervoer is goed. De locatie ligt in de nabijheid van bus- en sneltramhaltes en het Centraal Station.

**Auto en expeditieverkeer:** het terrein waarop het casino is gevestigd, het zogenaamde Heycopterrein, ligt aan de achteringang van het Jaarbeurscomplex. 98% van het publiek bezoekt het casino per auto. De locatie heeft een goede bereikbaarheid voor het autoverkeer. Het casino is te bereiken via de twee invalswegen vanuit de knooppunten Hooggelegen (via de Weg der Verenigde Naties) en Westraven (via de Europalaan en Overste van Oudenlaan).



Voor wat betreft het autoverkeer staat de bereikbaarheid van het Stationsgebied (en daarmee van het casino) onder grote druk; het gebied zit in de spitsuren, op zaterdagen en bij Jaarbeursactiviteiten regelmatig 'op slot'. De hoofdwegen in het gebied zijn tot hun fysiek maximum belast en de kruispuntcapaciteit schiet tekort voor een behoorlijke doorstroming op knooppunten.

Omdat de bezoekers van het casino zich niet concentreren in de spits, zal het effect op de bereikbaarheid van andere functies in of tegen het gebied aan echter beperkt zijn.



In tabel 1 worden de intensiteiten van de huidige situatie weergegeven. Hierbij is uitgegaan van 400.000 bezoekers, de extra bezoekers zijn dus niet in deze intensiteiten meegenomen.

Tabel 1: intensiteiten huidige situatie

<i>Weg</i>	<i>Huidige situatie (2002)</i>	
<i>Weg der Verenigde Naties</i>	38.000	2x2
<i>Graadt van Roggenweg (west)</i>	34.000	2x2
<i>Graadt van Roggenweg (oost)</i>	32.000	2x2
<i>Overste den Oudenlaan</i>	9.000	2x1
<i>Van Zijstweg</i>	9.800	2x1
<i>Croeselaan (zuid)</i>	9.700	2x1
<i>Croeselaan (noord)</i>	21.000	2x2
<i>Westplein – Daalsetunnel</i>	33.000	2x3 (bovengronds)
<i>Catharijnesingel (zuid)</i>	19.200	2x1
<i>Catharijnesingel (noord)</i>	25.000	2x2 (doorgaand, 2x2 (bestemmingen))

Bron: MER Stationsgebied, 2003

**Parkeren:** In de onmiddellijke nabijheid van het casino zijn voldoende parkeerplaatsen aanwezig. Holland Casino heeft 400 parkeerplaatsen en 280 parkeerplaatsen zijn beschikbaar in een overloopsituatie voor Holland Casino [bron: Holland Casino, februari 2004]. Uitgegaan moet worden van een piekbelasting van 500 auto's. Deze auto's kunnen dus alle op de in de directe omgeving aanwezige parkeeraccommodaties worden geparkeerd. Omdat er een ruime parkeer capaciteit op en aanliggend het casinoterrein voorhanden is, is er geen sprake van parkeeroverlast in de omgeving. Ook bij grote evenementen of anderszins grote toeloop is voldoende parkeer capaciteit aanwezig. [bron: Voorontwerp Bestemmingsplan 2004]

### 2.3 Geluidkwaliteit in de huidige situatie

Ten noordwesten, zuidwesten en zuidoosten van het plangebied liggen geen geluidgevoelige bestemmingen. Ten noordoosten van het plangebied bevindt zich het Merwedekanaal waarin woonboten zijn gelegen. De afstand van het midden van de parkeerplaats tot de woonboten is circa 80 meter. De in-/uitrit ligt op circa 150 meter van de woonboten. Voor het Casino gelden geluideisen op basis van de Wet milieubeheer.

De geluidbelasting ten gevolge van het wegverkeer overschrijdt op dit moment op een aantal bestaande woningen de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Op de woningen langs de Graadt van Roggenweg (op twee plaatsen), Westplein (n.v.t. voor casino) en Daalsetunnel (n.v.t. voor casino), de Croeselaan Noord en de Catharijnesingel wordt de 60 dB(A) overschreden. Op de hoek van de Muntkade – Weg der Verenigde Naties wordt de 65 dB(A) overschreden.

Bij de geluidberekeningen die uitgevoerd zijn in het kader van het Masterplan is de nachtperiode maatgevend [bron: Stationsgebied Utrecht – MER (1<sup>e</sup> fase), 2003]. Op stedelijk wegen is als uitgangspunt gehanteerd dat de nachtintensiteit 1% bedraagt van de etmaalintensiteit.



Om het aantal extra bezoekers te berekenen is rekening gehouden met een piekdag, te weten de zaterdag in de periode 2002/2003. Het aantal extra autobewegingen (gemiddeld) is afgeleid uit de verstrekte cijfers van het Holland Casino (zie hoofdstuk 5). Omdat de nachtperiode maatgevend is, zijn de verkeersstromen tussen 23.00 en 7.00 uur gehanteerd.

De Gershwinlaan, de Kanaalweg, Ravellaan en de Adm. Helfrichlaan worden door bezoekers van het casino gebruikt om de Weg der Verenigde Naties te bereiken. Langs de Kanaalweg bevinden zich enige woonboten. Bij de Gershwinlaan bevindt zich de 'kop' van een appartementencomplex. De gevolgen van extra bezoekers van het Casino zullen hier voornamelijk merkbaar zijn.

Tabel 2 geeft de toename aan van het verkeer in de nachtperiode ten gevolge van het (extra) casinobezoek in de huidige situatie.

Tabel 2: Toename verkeer nachtperiode t.g.v. extra casinobezoek 2002

<i>Weg</i>	<i>Intensiteiten nachtperiode (2002, 1%)</i>	<i>Toename autobew. (2002)</i>
<i>Weg der Verenigde Naties</i>	380	+ 490
<i>Graadt van Roggenweg (west)</i>	340	0
<i>Graadt van Roggenweg (oost)</i>	320	0
<i>Overste den Oudenlaan (t.h.v. casino)</i>	90	+858
<i>Van Zijstweg</i>	98	0
<i>Croeselaan (zuid)</i>	97	0
<i>Croeselaan (noord)</i>	210	0
<i>Westplein – Daalsetunnel</i>	330	0
<i>Kanaalweg<sup>1</sup> (Adm. Helfr. – Ravellaan)</i>	40	+490
<i>Gershwinlaan (Ravellaan – WdV)</i>	40	+490
<i>Ravellaan (Kanaalweg – Gershwinlaan)</i>	40	+490
<i>Admiraal Helfrichlaan (OdO-Kanaalweg)</i>	40	+490

De toename van de nachtintensiteit heeft een stijging van de geluidhinder tot gevolg. Eerder is door de gemeente Utrecht berekend hoe hoog de geluidsbelasting is ten gevolge van het wegverkeer op de verschillende wegen rondom het casino. Het aantal personenauto's dat het casino bezoekt, moet echter worden verhoogd (zie kolom 'toename autobewegingen (2002)' in tabel 2). In tabel 3 is aangegeven welke consequenties dit heeft voor de huidige situatie.

<sup>1</sup> Er is gerekend met een gemiddelde van de toe- en afstroom van bezoekers, te weten 49% (zie hoofdstuk 5), in de praktijk zal de toestroomroute wat minder en de afstroomroute wat zwaarder worden belast. Dit geldt alleen voor de wegen op een zeker detailniveau.

Tabel 3: geluidsbelasting met en zonder extra auto's, situatie 2002

<i>Weg</i>	<i>Geluidsbelasting zonder extra auto's</i>	<i>Geluidsbelasting door extra auto's</i>	<i>Totale geluids- belasting</i>
<i>Weg der Verenigde Naties</i>	61 dB(A)	51 dB(A)	61 dB(A)
<i>Overste Den Oudenlaan</i>	55 dB(A)	54 dB(A)	58 dB(A)
<i>Overige wegen*</i>	55 dB(A)	56 dB(A)	59 dB(A)

\* Het betreft hier de wegen Kanaalweg, Gershwinlaan, Ravellaan en Admiraal Helfrichlaan. Uitgegaan wordt van een gemiddelde afstand tot de bebouwing van 20 m (ook voor de woonboten langs de Kanaalweg).

### Conclusie

Uit tabel 3 blijkt dat:

- door de Weg der Verenigde Naties ten gevolge van de extra auto's niet of nauwelijks een toename van de totale geluidsbelasting wordt gerealiseerd;
- door de Overste den Oudenlaan ten gevolge van de extra auto's een toename van de totale geluidsbelasting wordt gerealiseerd van 3 dB(A) in 2002;
- door de overige wegen ten gevolge van de extra auto's een toename van de totale geluidsbelasting wordt gerealiseerd van 4 dB(A) in 2002. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de nachtperiode in geval van deze wegen (die onderdeel zijn van 'de lus' naar de Weg der Verenigde Naties) in de praktijk drukker zal zijn dan 1% van de etmaalintensiteit. De nachtintensiteit is in de huidige situatie ten gevolge van het casinobezoek namelijk al meer dan de in de rekenmodellen gehanteerde 1%. De geluidbelasting door **extra** auto's zal daarmee lager zijn. Dit geldt tevens voor de Overste den Oudenlaan;
- behoudens de Weg der Verenigde Naties, bij geen van de wegen de 60 dB(A) wordt overschreden.

Bij de geluidberekeningen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- er is geen rekening gehouden met het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV), de invloed hiervan is echter verwaarloosbaar;
- de geluidsbelastingen in tabel 3 en tabel 7 zijn etmaalwaardes, de nachtperiode is maatgevend. Er is hierbij een aftrek van 5 dB gehanteerd vanwege artikel 103 Wet geluidhinder. Daarnaast is uitgegaan van een uurintensiteit van 1 % in de nachtperiode. Er kan ook worden uitgegaan van een uurintensiteit van 5 %. In dat geval zullen de geluidsbelastingen in de huidige situatie (zonder extra auto's) toenemen met 7 dB(A), en zal er geen toename zijn van de geluidsbelasting ten gevolge van de extra auto's. Deze uurintensiteit van 5 % wordt door ons echter als irreëel ervaren. Bovendien wordt in dat geval door de Weg der Verenigde Naties de maximale toegestane geluidsbelasting van 65 dB(A) in de huidige situatie reeds overschreden;
- opgemerkt wordt dat voor de toename van het aantal autobewegingen een piekdag (zaterdag) is gehanteerd. Dit is een worst-case benadering. Indien uitgegaan wordt van een gemiddelde dag, zal de geluidsbelasting minder toenemen dan in tabel 3 en tabel 7 is aangegeven.

## 2.4 Luchtkwaliteit in de huidige situatie

Volgens het Besluit luchtkwaliteit Wet milieubeheer moeten gemeenten situaties met normoverschrijding (stikstofoxiden, benzeen en koolmonoxide en fijn stof) oplossen en voorkomen. Het gaat hierbij om verblijfsgebieden.

In en rond het Stationsgebied Utrecht is langs 98% van de wegen die onderdeel zijn van het stedelijk netwerk in de huidige situatie 2002 sprake van een overschrijding van de grenswaarde voor stikstofoxide ( $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  jaargemiddeld). Langs 93% van deze wegen is ook sprake van een overschrijding van de grenswaarde voor fijn stof ( $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  jaargemiddeld). Uiteraard wordt dit niet alleen veroorzaakt door verkeer van en naar het casino. Dit verkeer maakt slechts een klein onderdeel uit van de totale etmaalintensiteit.

De plandrempel voor stikstofoxide ( $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) wordt overschreden op de Graadt van Roggenweg, het Westplein en de Catharijnesingel (bij deze laatste is dit aanzienlijk tussen Bleekstraat en Ledig Erf). Ook langs het deel Martin Luther Kinglaan en het busstation en op het 24 Oktoberplein is de overschrijding zeer groot tot aanzienlijk. De Weg der Verenigde Naties en de Overste den Oudenlaan worden momenteel niet genoemd als het gaat om knelpunten luchtkwaliteit.

Tabel 4: toename etmaalintensiteiten t.g.v. extra casinobezoek 2002

Weg	Huidige situatie (2002)	Huidige locatie	
		toename (2002)	%
<i>Weg der Verenigde Naties</i>	38.000	+1.000	3
<i>Graadt van Roggenweg (west)</i>	34.000	0	
<i>Graadt van Roggenweg (oost)</i>	32.000	0	
<i>Overste den Oudenlaan (Adm.Helfr.-Van Zijstw.)</i>	9.000	+1.750	20
<i>Van Zijstweg</i>	9.800	0	
<i>Croeselaan (zuid)</i>	9.700	0	
<i>Croeselaan (noord)</i>	21.000	0	
<i>Westplein – Daalsetunnel</i>	33.000	0	
<i>Kanaalweg (Adm. Helfr. – Ravellaan)</i>	4.000	+1.000	25
<i>Gershwinlaan (Ravellaan – WdV)</i>	4.000	+1.000	25
<i>Ravellaan (Kanaalweg – Gershwinlaan)</i>	4.000	+1.000	25
<i>Admiraal Helfrichlaan (OdO-Kanaalweg)</i>	4.000	+1.000	25



**Conclusie**

De extra bijdrage van bezoekers van het casino is op de Weg der Verenigde Naties circa 3%, wat inhoudt dat de emissie en immissie met 3% toeneemt. Op de Overste den Oudenlaan nemen de etmaalintensiteiten t.o.v. de huidige situatie van 400.000 bezoekers per jaar, met circa 20% toe. Langs beide wegen bevinden zich nauwelijks verblijfsruimten waardoor de effecten hier beperkt zijn.

Op delen van de Kanaalweg, de Gershwinlaan, de Ravellaan en de Admiraal Helfrichlaan nemen de intensiteiten en daarmee ook de emissie en de immissie in de huidige situatie met 25% toe.

De Graadt van Roggenweg, de Van Zijstweg en de Croeselaan liggen ten westen van het casino en worden op dit moment vrijwel niet gebruikt ter ontsluiting van het casino.

### 3 ALTERNATIEVEN

#### 3.1 Inleiding

De komende 5 jaar wil het Holland Casino zich op de huidige locatie handhaven. Daarna is er zicht op de inpasbaarheid van het casino in de ontwikkelingsplannen van het stationsgebied. In het Masterplan en het MMA voor het Stationsgebied en het daarop gebaseerde MER 1<sup>e</sup> fase Stationsgebied Utrecht is rekening gehouden met het casino [bron: MER Stationsgebied, pag. 5-5]. In het “Voorontwerp Bestemmingsplan Stationsgebied” wordt het casino genoemd als voorgenomen programma-onderdeel.

In dit hoofdstuk worden de volgende situaties in kaart gebracht:

- (huidige) situatie 2002 - huidige casinolocatie
- situatie Masterplan Stationsgebied 2010 – casino in Stationsgebied
- situatie MMA Stationsgebied 2010 – casino in Stationsgebied

#### Verkeersberekeningen

Omdat voor het MER Stationsgebied Utrecht (1<sup>e</sup> fase) geen autonome ontwikkeling is berekend, is 2015 met invulling van het Stationsgebied het uitgangspunt geweest voor de geluid- en luchtberekeningen 2010. Ook is er van uit gegaan dat in de berekeningen ten behoeve van het Masterplan en MMA is gerekend met 400.000 bezoekers per jaar.

#### Modalsplit

Bij het verdisconteren van het aantal extra bezoekers van het casino zal het aandeel auto's afwijken (groter worden ten opzichte) van de alternatieven Masterplan en MMA in het MER Stationsgebied Utrecht 1<sup>e</sup> fase. Casinobezoekers zijn namelijk overwegend autobezoekers (98% van de bezoekers komt met de auto).

#### 3.2 Alternatief Masterplan

##### 3.2.1 Bereikbaarheid huidige locatie

Voor de situatie casino 2010 zijn de verkeerscijfers 2015 na aanpassing van het stationsgebied als uitgangspunt genomen. Mogelijk zorgt dit voor een te negatief beeld omdat de totalen in 2010 lager zullen zijn. Als gevolg van de extra bezoekers van het casino ten opzichte van de 400.000 bezoekers waarvan in het plan van 1999 is uitgegaan neemt de intensiteit in 2010 op een tweetal routes toe, namelijk de Overste den Oudenlaan en de Weg der Verenigde Naties. In 2015 is het casino gevestigd aan de Croeselaan. Het casino zal dan ontsloten worden via de Van Zijstweg-Dr. M.A. Tellegenlaan-Overste den Oudenlaan-Europalaan én via de Croeselaan Noord-Graadt van Roggenweg-Weg der Verenigde Naties.

Deze notitie beschrijft de milieueffecten van de huidige casinolocatie tot 2010.

Om een vergelijking te maken zijn de huidige intensiteiten en de te verwachten intensiteiten van de uitgewerkte alternatieven, het Masterplan (2015) en het MMA, naast elkaar gepresenteerd. In tabel 5 zijn de intensiteiten (in motorvoertuigen per etmaal) zowel zonder als met de veronderstelde toename van de casinobezoekers of op de casinolocatie weergegeven.

**Tabel 5: Intensiteiten huidige situatie, Masterplan en MMA per etmaal, huidige locatie**

Weg	Huidige situatie (2002)		Masterplan (2015)		MMA (2015)	
		extra bezoekers		extra bezoekers 2010		extra bezoekers 2010
Weg der Verenigde Naties	38.000	+1.000	48.000	+900	47.000	+900
Graadt van Roggenweg (west)	34.000	0	29.000	0	32.000	0
Graadt van Roggenweg (oost)	32.000	0	27.000	0	28.700	0
Overste den Oudenlaan	9.000	+1.750	16.000	+1.900	16.500	+1.900
Van Zijstweg	9.800	0	23.000	0	15.000	0
Croeselaan (zuid)	9.700	0	10.000	0	7.500	0
Croeselaan (noord)	21.000	0	22.000	0	16.000	0
Westplein – Daalsetunnel	33.000	0	34.000	0	33.000	0
Catharijnesingel (zuid)	19.200	0	17.500	0	17.500	0
Catharijnesingel (noord)	25.000	0	22.000	0	22.000	0
Overige wegen*	4.000	+1.000	9.000	+900	9.000	+900

\* Het betreft hier de wegen Kanaalweg, Gershwinlaan, Ravellaan en Admiraal Helfrichlaan

**Bron: MER Stationsgebied, 2003**

Ten behoeve van de bereikbaarheid van het Stationsgebied is in het Masterplan en het MMA de capaciteit van de Overste den Oudenlaan en de Van Zijstweg uitgebreid.

De bereikbaarheid van het stationsgebied verslechtert niet ten gevolge van de extra casinobezoekers. Het casino gaat op om 13.30 open, ruim na de ochtendspits. Circa 70% van de bezoekers bezoekt het casino na de avondspits. Buiten de spitsuren is in 2010 de capaciteit op met name de Weg der Verenigde Naties en de Overste den Oudenlaan voldoende.



### 3.2.2 Geluidkwaliteit

In tabel 6 is de toekomstige situatie zonder en met het aantal extra casinobezoekers op de huidige locatie weergegeven.

Tabel 6: : Intensiteittoename in de nachtperiode t.g.v. extra voertuigbewegingen bezoekers Casino, 2010/2015, huidige locatie

<i>Weg</i>	<i>intensiteiten nachtperiode Masterplan (2015, 1%)</i>	<i>toename autobew. in de nachtperiode 2010</i>
<i>Weg der Verenigde Naties</i>	480	+441
<i>Graadt van Roggenweg (west)</i>	290	0
<i>Graadt van Roggenweg (oost)</i>	270	0
<i>Overste den Oudenlaan</i>	160	+913
<i>Van Zijstweg</i>	230	0
<i>Croeselaan (zuid)</i>	100	0
<i>Croeselaan (noord)</i>	220	0
<i>Westplein – Daalsetunnel</i>	340	0
<i>Kanaalweg<sup>2</sup> (Adm. Helfr. – Ravellaan)</i>	90	+441
<i>Gershwinlaan (Ravellaan – WdV)</i>	90	+441
<i>Ravellaan (Kanaalweg – Gershwinlaan)</i>	90	+441
<i>Admiraal Helfrichlaan (OdO-Kanaalweg)</i>	90	+441

Er is uitgegaan van een toename van lichte motorvoertuigen (autoverkeer). Het grootste aandeel van bezoekers van het casino komt met de auto.

<sup>2</sup> Er is gerekend met een gemiddelde van de toe- en afstroom van bezoekers, te weten 49% (zie hoofdstuk 5), in de praktijk zal de toestroomroute wat minder en de afstroomroute wat zwaarder worden belast. Dit geldt alleen voor de wegen op een zeker detailniveau.

Tabel 7: Geluidsbelasting met en zonder extra auto's, huidige situatie en situatie 2010/2015, huidige locatie

Weg	Huidige situatie			Masterplan 2015		
	Geluidsbelasting zonder extra auto's	Geluidsbelasting door extra auto's	Totale geluidsbelasting	Geluidsbelasting zonder extra auto's 2010	Geluidsbelasting door extra auto's 2010	Totale geluidsbelasting 2010
Weg der Verenigde Naties	61 dB(A)	51 dB(A)	61 dB(A)	61 dB(A)	51 dB(A)	62 dB(A) <sup>3</sup>
Overste Den Oudenlaan	55 dB(A)	54 dB(A)	58 dB(A)	60 dB(A)	55 dB(A)	61 dB(A)
Overige wegen*	55 dB(A)	56 dB(A)	59 dB(A)	59 dB(A)	55 dB(A)	61 dB(A)

\*Het betreft hier de wegen Kanaalweg, Gershwinlaan, Ravellaan en Admiraal Helfrichlaan. Uitgegaan wordt van een gemiddelde afstand tot de bebouwing van 20 m (ook voor de woonboten naast de Kanaalweg).

### Conclusie

Uit tabel 7 blijkt dat:

- door de Weg der Verenigde Naties ten gevolge van de extra auto's niet of nauwelijks een toename van de totale geluidsbelasting wordt gerealiseerd;
- door de Overste den Oudenlaan ten gevolge van de extra auto's een toename van de totale geluidsbelasting wordt gerealiseerd van 1dB(A) in 2010/2015;
- door de overige wegen ten gevolge van de extra auto's een toename van de totale geluidsbelasting wordt gerealiseerd van 2 dB(A) in 2010/2015. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de nachtperiode in geval van deze wegen (die onderdeel zijn van 'de lus' naar de Weg der Verenigde Naties) in de praktijk drukker zal zijn dan 1% van de etmaalintensiteit. De nachtintensiteit is in de toekomstige situatie naar alle waarschijnlijkheid ten gevolge van het casinobezoek namelijk al meer dan de in de rekenmodellen gehanteerde 1%. De geluidbelasting door **extra** auto's zal daarmee lager zijn. Dit geldt tevens voor de Overste den Oudenlaan;
- op alle wegen de 60 dB(A) zonder maatregelen in de situatie 2010/2015 wordt overschreden.

<sup>3</sup> Door een afrondingsverschil lijkt het Masterplan negatiever te 'scoren'. Het verschil is echter zeer klein.

## 3.2.3 Luchtkwaliteit

Tabel 8: intensiteitstoename per etmaal t.g.v. extra voertuigbewegingen bezoekers Casino, 2010/2015

Weg	Masterplan (2015)	Huidige locatie	
		toename 2010	%
<i>Weg der Verenigde Naties</i>	48.000	+900	2
<i>Graadt van Roggenweg (west)</i>	29.000	0	
<i>Graadt van Roggenweg (oost)</i>	27.000	0	
<i>Overste den Oudenlaan (Adm.Helfr.-Van Zijstw.)</i>	16.000	+1.900	12
<i>Van Zijstweg</i>	23.000	0	
<i>Croeselaan (zuid)</i>	10.000	0	
<i>Croeselaan (noord)</i>	22.000	0	
<i>Westplein – Daalsetunnel</i>	34.000	0	
<i>Kanaalweg (Adm. Helfr. – Ravellaan)</i>	9.000	+900	10
<i>Gershwinlaan (Ravellaan – WdV)</i>	9.000	+900	10
<i>Ravellaan (Kanaalweg – Gershwinlaan)</i>	9.000	+900	10
<i>Admiraal Helfrichlaan (OdO-Kanaalweg)</i>	9.000	+900	10

**Conclusie**

In eerdere berekeningen van de gemeente Utrecht is reeds aangegeven dat in en rond het stationsgebied langs de meeste wegen sprake is van overschrijding van de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof. Dit geldt ook voor de verschillende wegen rondom het casino.

Doordat het aantal auto's dat het casino bezoekt echter wordt verhoogd, zal een additionele verhoging plaatsvinden van de concentraties van luchtverontreinigende stoffen (waaronder stikstofdioxide en fijn stof (PM10)). De berekende verhoging zal echter niet leiden tot extra overschrijdingen van grenswaarde of plandrempel.

Bij de (globale) berekeningen is als uitgangspunt gehanteerd dat de emissie en immisie een procentuele toename kennen gelijk aan de procentuele toename van het totaal aantal vervoersbewegingen. Er is hier dus geen onderscheid gemaakt naar personenauto's, middelzwaar (waaronder bussen) en zwaar verkeer. Door deze benadering is de extra toename mogelijk wat overschat.

Door toename van het aantal bezoekers van het casino zal de intensiteit en daarmee ook de immisie en emissie op de Overste de Oudenlaan met 12% toenemen. Op de overige wegen, Kanaalweg, Gershwinlaan, Ravellaan en Admiraal Helfrichlaan is deze toename 10%. De



toename van de intensiteit op de Weg der Verenigde Naties heeft een verwaarloosbaar effect op de luchtkwaliteit.

### **3.3 MMA**

#### **3.3.1 Bereikbaarheid**

In het MMA wordt ingezet op parkeergelegenheid ten westen van het stationsgebied, een ondergrondse ontsluiting van de parkeervoorzieningen en een reductie ervan. De etmaalintensiteit op de Weg der Verenigde Naties ligt circa 1.000 motorvoertuigen lager t.o.v. het Masterplan. Op de Overste den Oudenlaan rijden er per etmaal 500 voertuigen meer.

#### **3.3.2 Geluidkwaliteit**

In het MMA verschilt op de wegen genoemd in tabel 1 t/m 8 de geluidssituatie ten gevolge van de extra bezoekers van het casino in 2010 niet noemenswaardig met die van het Masterplan.

#### **3.3.3 Luchtkwaliteit**

De luchtkwaliteitssituatie van 2010 MMA op relevante wegen verschilt niet noemenswaardig met die van het Masterplan.

## 4 EVALUATIE VOOR BESLUITVORMING

### **Bereikbaarheid**

Voor wat betreft het autoverkeer staat de bereikbaarheid van het Stationsgebied (en daarmee voor het casino) in de huidige situatie al onder grote druk; het gebied zit in de spitsuren, op zaterdagen en bij Jaarbeursactiviteiten regelmatig 'op slot'. Omdat de bezoekers van het casino zich momenteel echter niet concentreren in de spits, zal het effect van extra bezoekers op de bereikbaarheid van andere functies in of tegen het gebied aan beperkt zijn.

Als gevolg van de extra bezoekers van het casino op de huidige locatie neemt de intensiteit in 2010 op een tweetal routes toe, namelijk de Overste den Oudenlaan en de Weg der Verenigde Naties. De bereikbaarheid van het stationsgebied verslechtert niet ten gevolge van de extra casinobezoekers. Circa 70% van de bezoekers bezoekt ook in de toekomst het casino namelijk na de avondspits. Buiten de spits is de capaciteit op omliggende wegen in 2010 nog voldoende.

### **Geluidkwaliteit**

Door de Weg der Verenigde Naties wordt ten gevolge van de extra auto's zowel in de huidige als in de toekomstige situatie niet of nauwelijks een toename van de totale geluidsbelasting gerealiseerd. Door de Overste Den Oudenlaan wordt ten gevolge van de extra auto's een toename van de totale geluidsbelasting gerealiseerd van 3 dB in 2002 en 1dB in 2010/2015. Door de overige wegen wordt ten gevolge van de extra auto's een toename van de totale geluidsbelasting gerealiseerd van 4 dB in 2002 en 2 dB in 2010/Masterplan 2015. Een toename van 2 dB(A) of meer is aanzienlijk. Er dient echter te worden opgemerkt dat de nachtperiode in geval van deze wegen (die onderdeel zijn van 'de lus' naar de Weg der Verenigde Naties) in de praktijk drukker zal zijn dan 1% van de etmaalintensiteit. De nachtitensiteit is in de huidige situatie en in 2010 ten gevolge van het casinobezoek naar alle waarschijnlijkheid al meer dan de in de rekenmodellen gehanteerde 1%. De geluidbelasting door **extra** auto's zal daarmee lager zijn. Dit geldt tevens voor de Overste den Oudenlaan.

### **Luchtkwaliteit**

In de huidige situatie neemt ten gevolge van de extra bezoekers van het casino de emissie en immissie op de Weg der Verenigde Naties met circa 3% toe. In de toekomst is dit circa 2%. Op de Overste den Oudenlaan nemen de emissie en immissie met circa 20% toe, in 2010 is dit 12%. Langs beide wegen bevinden zich nauwelijks verblijfsruimten waardoor de effecten hier beperkt zijn. Op delen van de Kanaalweg, de Gershwinlaan, de Ravellaan en de Admiraal Helfrichlaan nemen de intensiteiten en daarmee ook de emissie en de immissie in de huidige situatie met 25% toe en in 2010 met 10%.

De Graadt van Roggenweg, de Van Zijstweg en de Croeselaan liggen ten westen van het casino en worden op dit moment vrijwel niet gebruikt ter ontsluiting van het casino. Ook in de toekomst wordt de grootste stroom van bezoekers niet via deze wegen maar via de Weg der Verenigde Naties en de Overste den Oudenlaan verwacht.

## 5 BIJLAGEN

### 5.1 Modelberekeningen t.b.v. Masterplan en MMA

Er zijn drie bereikbaarheidsmodellen doorgerekend, waarvan model 1 en model 3a verder zijn uitgewerkt:

1. **spreiden:** twee ontsluitingsroutes, Graadt van Roggenweg-Westplein-Daalse tunnel (bestemmingsverkeer oostzijde station en doorgaand verkeer) en de Europalaan – Overste den Oudelaan – Van Zijstweg (bestemmingsverkeer westzijde van het station). Verkeer vanaf de oostzijde van de stad zal het Casino via de Weg der Verenigde Naties benaderen en ter hoogte van de Graadt van Roggenweg het parkeerterrein oprijden. Verkeer vanaf de westzijde van de stad zal gebruik maken van de Europalaan en de Overste den Oudenlaan. Het masterplan is uitgegaan van dit model.
2. **concentreren:** verkeer zal via één ontsluitingsroute het stationsgebied benaderen, namelijk via de Graadt van Roggenweg. Al het casinoverkeer zal dit eveneens doen. In de alternatieven van het MER Stationsgebied worden deze niet meer meegenomen.
3. **reduceren**, te verdelen in (3a) **afvangen** en (3b) **afleiden**. 3a. Parkeergelegenheid niet in maar ten westen van het stationsgebied. Voor verkeer met bestemming casino zal niet veel veranderen ten opzichte van de huidige situatie, verkeer kan zowel via model 1 als model 2 kunnen rijden. 3b. Ondergrondse ontsluiting naar de parkeervoorzieningen en reduceren van het aantal parkeerplaatsen. Reductie is geen optie voor het casino als er tegelijkertijd activiteiten plaatsvinden. Deze is afhankelijk van autobezoekers. Uitvoering van 3b zal het aantal autobezoekers van het casino niet terugbrengen. Het MMA gaat uit van model 3b.

### 5.2 Uitgangspunten berekeningen extra casinobezoekers

In onderstaande tabel staan de data van 1999 conform de Voorschriften bestemmingsplan Casino, hoofdstuk II, artikel 5, deel B. Subdoelstellingen voor de voorlopige bestemming “casino. Op basis van de gegevens is in 1997 aan de Nationale Stichting tot exploitatie van casinospelen in Nederland een bouwvergunning verleend met instandhouding van een periode van 5 jaar. Daarnaast is de huidige situatie aangegeven op basis van tellingen. De toekomstige situatie 2010, waarbij het casino nog op zijn huidige locatie zit, is gebaseerd op prognosecijfers van Holland Casino. Bij de situatie Masterplan en MMA is het casino geïntegreerd in het stationsgebied.



<i>Gegevens Holland Casino</i>	<i>Situatie 1999</i>	<i>Huidige situatie (2002/2003)</i>	<i>Toekomstige situatie (2010)</i>	<i>Masterplan</i>	<i>MMA</i>
<i>Brutovloeroppervlak (in m2)</i>	9.000	9.000	9.000	?	?
<i>Jaarlijks aantal bezoekers</i>	400.000	542.400	567.000	705.100	705.100
<i>Aantal bezoekers per dag (zaterdag)</i>	1.873	2.540	2.655	3.302	3.302
<i>Aantal werkzame personen</i>	200	200	200	200	200
<i>Piekbelasting auto's</i>	500 <sup>4</sup>	1.383 <sup>5</sup>	1.446	1.800	1.800
<i>Voertuigbewegingen</i>	1.000	2.766	2.892	3.600	3.600

Bron: deels Voorontwerp bestemmingsplan hoek Overste den Oudenlaan/Admiraal Helfrichlaan (concept), gemeente Utrecht, 2004; deels Informatie Holland Casino. 4 febr. 2004

Het aantal bezoekers is gebaseerd op een piekdag, de zaterdag.

<i>Dagen</i>	<i>Bezoekers</i>	<i>%</i>
<i>Maandag</i>	10.159	11
<i>Dinsdag</i>	10.141	11
<i>Woensdag</i>	12.853	13
<i>Donderdag</i>	11.088	12
<i>Vrijdag</i>	14.946	16
<i>Zaterdag</i>	21.124	22
<i>Zondag</i>	15.755	16
<i>Totaal</i>	96.066	101

Bron: jaarverslag 1998 Holland Casino (bezoekers Nederland totaal)

De verdeling van de bezoekers over de dag staat in onderstaande tabel. Deze verdeling is van belang voor de geluidberekeningen.

<i>Periode</i>	<i>Toestroom</i>	<i>Uitstroom</i>	<i>Gemiddeld totaal</i>
<i>Dag (12.00-19.00)</i>	23%	13%	18%
<i>Avond (19.00-23.00)</i>	50%	15%	33%
<i>Nacht (23.00-sluiting)</i>	27%	72%	49%

Bron: Holland Casino Utrecht (tijdelijk)/99/Tbe/ES/979240/Toestroom bezoekers casino, maart 1999.

<sup>4</sup> Rekening houdend met: 60% van de bezoekers komt met de auto en de gemiddelde autobezetting is 2,4

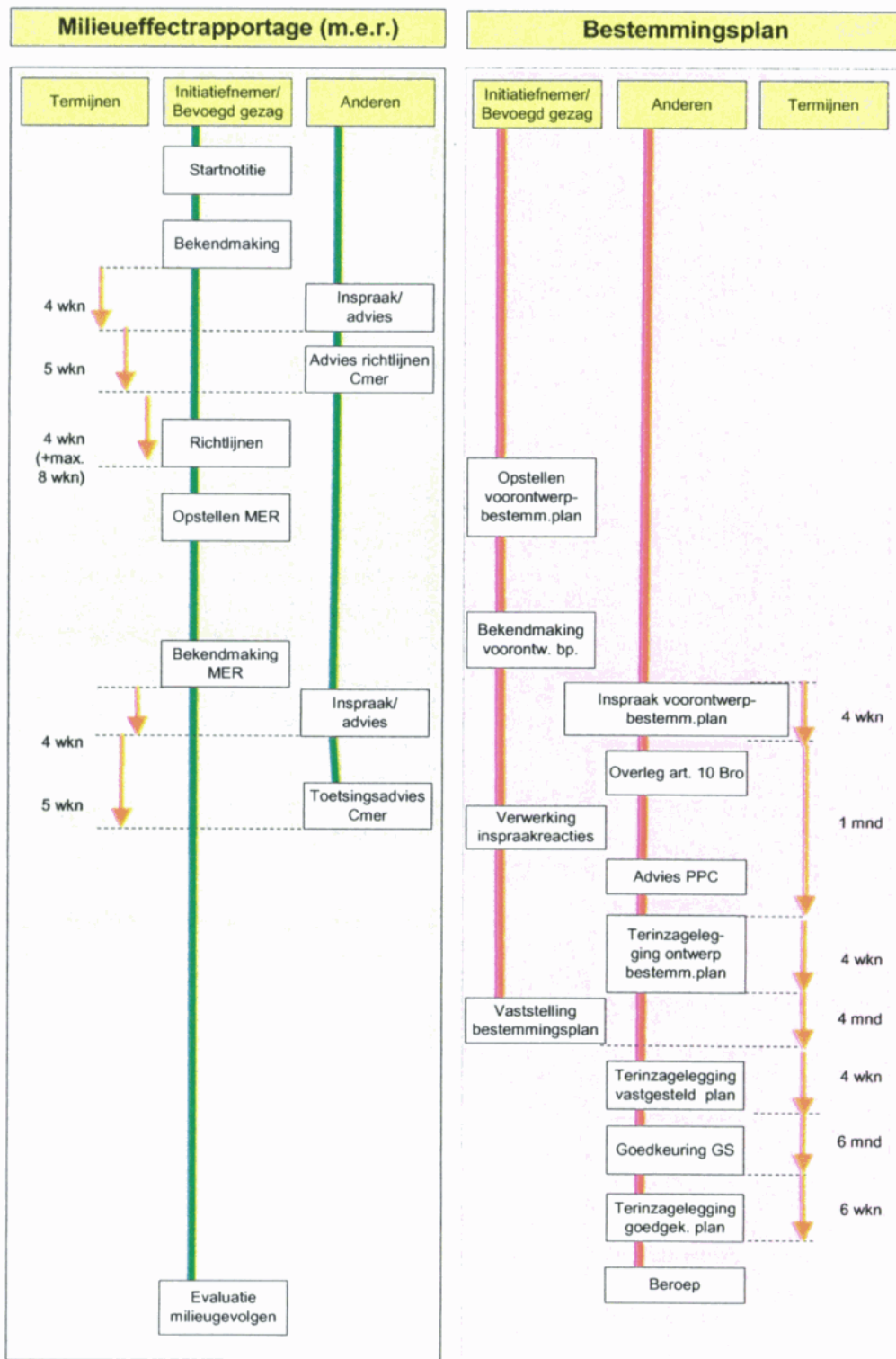
<sup>5</sup> Rekening houdend met: 98% van de bezoekers komt met de auto en de gemiddelde autobezetting is 1,8

### 5.3 Informatiebronnen

Voor het opstellen van deze notitie zijn de volgende bronnen geraadpleegd:

1. MER Stationsgebied Utrecht (1<sup>e</sup> fase), bijlage van Masterplan Stationsgebied Utrecht, gemeente Utrecht, 2003.
2. Bestemmingsplankaart Kanaleneiland d.d. april 1978, bedrijfsterrein ten westen van het Merwedekanaal, Gemeente Utrecht, 1990.
3. Startnotitie Artikel 17-procedure voor de tijdelijke vestiging van Holland Casino Utrecht.
4. Inspraakreacties april/mei 1999: Bewonerscommissie "Nieuw Welgelegen", bewoners woonboten Fentener van Vlissingenkade, Bewoners Overleg City Projekt, Huurders Vereniging Kanaleneiland, bewoner Houtensepad.
5. Holland Casino Utrecht (tijdelijke), bevestiging tijdelijkheid, Holland Casino, juni 1999.
6. Beleidsnotitie t.v.v. bouwvergunning Holland Casino, Dienst Stadsontwikkeling, gemeente Utrecht, 1999.
7. Bereikbaarheidsvisie, bijlage van Masterplan Stationsgebied Utrecht, gemeente Utrecht, 2003.
8. Samenvatting Stationsgebied Utrecht, gemeente Utrecht, 2003.
9. Luchtberekeningen Belangrijkste wegvakken, Dienst Stadsontwikkeling, gemeente Utrecht, 2003.
10. Rapport Luchtkwaliteit, gemeente Utrecht, september 2003
11. Rekenmodel geluid (standaard rekenmethode 1), gemeente Utrecht, 2003.
12. Voorontwerp Bestemmingsplan hoek Overste den Oudenlaan/Admiraal Helfrichlaan (concept), gemeente Utrecht, 2004.
13. Huidige en prognose cijfers bezoekers Holland Casino Utrecht, februari 2003.

5.4 Procedure-overzicht





6 COLOFON

---

Opdrachtgever	: Gemeente Utrecht, DSO Stedenbouw en Monumenten, sectie Juridische Zaken & Projectorganisatie Stationsgebied
Project	: Holland Casino
Dossier	: W0325-59-001
Omvang rapport	: 24 pagina's
Auteur	: Jos de Lange, Annemiek Maatman
Bijdrage	: Harrie van Lieshout, Karen van Tol
Projectleider	: Annemiek Maatman
Projectmanager	: Bart Humblet
Datum	: 4 maart 2004
Naam/Paraaf	:

---

