

1760-33

NOTITIE

ARCADIS Ruimte & Milieu BV
Beaulieustraat 22
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Tel 026 3778 899
Fax 026 4457 549
www.arcadis.nl

Onderwerp:
Nadere toelichting verkeersonderzoek Aanvullend MER Stationsgebied Utrecht

Arnhem,
28 september 2007

Van:
K.M. van der Wel

Opgesteld door:
K.M. van der Wel / N. de Groot

Afdeling:
Ruimte & Milieu

Ons kenmerk:
110623/CE7/208/000605

Aan:
Werkgroep Cie m.e.r.

Kopieën aan:

Aanleiding notitie

Op 3 september jl. heeft er een deskundigenoverleg plaatsgevonden tussen de betrokkenen bij het Aanvullend MER Stationsgebied Utrecht en het MER Ontwikkeling Kop Jaarbeurs Utrecht. Dit deskundigenoverleg had tot doel vragen en kanttekeningen van de Cie m.e.r.- werkgroep, die met de toetsing van deze beide MER'en is belast, te bespreken en te beantwoorden. Als basis voor dit overleg is door de werkgroepsecretaris een memo aangeleverd (memo met kenmerk: 1307/1715-235 Memo deskundigenoverleg d.d. 3 september 2007).

In de memo van de Cie m.e.r. en tijdens het overleg op 3 september jl. zijn door de werkgroep vragen gesteld over de in het Aanvullend MER genoemde verkeersintensiteiten op de Weerdsingel voor de autonome en toekomstige situatie in relatie tot de capaciteit van de Weerdsingel. De Cie m.e.r. vraagt zich daarbij af in hoeverre de toekomstige verkeersintensiteiten op de Weerdsingel tot knelpunten op de Weerdsingel leiden en daardoor invloed heeft op de verkeersintensiteiten in het stationsgebied.

In de memo van de Cie m.e.r. wordt bij deze vraagstelling verwezen naar telefonische navraag van de werkgroepsecretaris bij de gemeente Utrecht. Uit deze telefonische navraag is volgens de memo van de Cie m.e.r. gebleken dat het hier 'om een fout in het verkeersmodel ging'. Omdat de verkeerskundige en contactpersoon van de gemeente niet op dit deskundigenoverleg aanwezig konden zijn, is deze vraag (en later blijkt misverstand) 'mee naar huis genomen'.

Voorliggende notitie geeft aan dat er geen sprake is van 'fouten' in het verkeersmodel. Deze notitie geeft een nadere toelichting op het verkeersonderzoek dat in het kader van het aanvullend MER Stationsgebied Utrecht heeft plaatsgevonden. Achtereenvolgens wordt ingegaan op het verkeersmodel van de gemeente Utrecht, het doel van het verkeersonderzoek dat heeft plaatsgevonden en de bepaling

van het invloedsgebied van de ontwikkelingen die tot 2015 in het stationsgebied Utrecht zijn voorzien. Hierbij is tevens de relatie aangegeven tussen de verkeerstromen op de Weerdsingel en het Stationsgebied Utrecht. De notitie sluit af met een beknopte samenvatting en bijbehorende conclusies.

Verkeersonderzoek Aanvullend MER

Toelichting verkeersmodel

In de MER-studie is gebruik gemaakt van het voor de gemeente Utrecht vigerende model Verkeersmodel Regio Utrecht (VRU) 1.31. Dit is een multimodaal verkeersmodel voor de regio Utrecht en beschrijft de verkeerstromen van, naar, in en door de regio Utrecht. In dit model is een variant gemaakt voor de Utrechtse situatie waarin de gemeente Utrecht qua ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen meer gedetailleerd is opgenomen. Het basisjaar van het verkeersmodel is 1998 en het toekomstjaar is 2015. In het verkeersmodel VRU 1.31 UTR is het bereikbaarheidsprogramma verwerkt alsook het Masterplan Stationsgebied (in tabel 4.1 van het Aanvullend MER is opgenomen welke infrastructurele plannen tot 2011 en 2015 zijn verwerkt).

Het verkeersmodel VRU 1.31 is bestuurlijk vastgesteld. Het verkeersmodel wordt sindsdien gebruikt voor het doorrekenen van *alle* ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in de gemeente Utrecht. Ook het 1^e fase MER dat voor het Stationsgebied is opgesteld en de Strategische Milieubeoordeling die in het kader van het Structuurplan Stationsgebied Utrecht is opgesteld, heeft gebruik gemaakt van de resultaten uit het verkeersmodel VRU 1.31. Het Aanvullend MER heeft vervolgens, als vervolg op het 1^e fase MER en de SMB, gebruik gemaakt van dit vigerende verkeersmodel. Het verkeersmodel VRU 1.31 is immers binnen de gemeente al jarenlang een algemeen geaccepteerd instrumentarium voor het bepalen van (toekomstige) verkeersintensiteiten.

Het model VRU 1.31 is ontwikkeld met het oog op milieuevaluaties. Deze evaluaties vragen om etmaalwaarden. VRU 1.31 is daarom een etmaalmodel. Dit houdt in dat de verkeerstromen voor een etmaal worden berekend. Over de verdeling van het verkeer over het etmaal kan het model niets zeggen: ligt een bepaalde weg in de buurt van een bedrijventerrein, dan zal de verdeling van het verkeer over een etmaal heel anders zijn dan wanneer de weg in de buurt van een uitgaanscentrum ligt. Met de berekende etmaalintensiteiten in het Aanvullend MER zijn om deze reden geen uitspraken te doen over mogelijke capaciteitsknelpunten op de verschillende wegvakken. Het verkeersmodel beschrijft het verkeer op een gemiddelde werkdag (24-uursperiode). Uit de actuele telcijfers (2005/2006) blijkt dat dit voor het Stationsgebied ook de maatgevende periode is.

Bij het bepalen van de verkeersintensiteiten in de autonome situatie is rekening gehouden met de ruimtelijke ontwikkelingen binnen het studiegebied, binnen de regio Utrecht en daarbuiten voor geheel Nederland. Daarnaast is aansluiting gezocht bij het vigerende (landelijke) mobiliteitsbeleid inzake ruimtelijke scenario's, prijsontwikkeling, inkomensontwikkeling, brandstofprijs, prijs voor openbaar vervoer, enzovoorts. De effecten van al deze ontwikkelingen geven inzicht in de verwachte toekomstige (autonome) verkeerstromen. De totale autonome groei van de verkeersintensiteiten op de Weerdsingel komt uit op 3% groei in de periode 1998-2015. Dat is gelet op de autonome groei en de groei als gevolg van de ruimtelijke ontwikkelingen binnen de gehele regio als plausibel te kenmerken. Bij beschouwing van verkeerstellingen van de afgelopen jaren blijkt dit groeipcentage alleszins realistisch te zijn.

Doel van het verkeersonderzoek

Het verkeersonderzoek dat ten behoeve van het Aanvullend MER is uitgevoerd, had tot doel om:

ARCADIS

1. ten behoeve van het geluid en luchtkwaliteitonderzoek te bepalen wat het invloedsgebied is van de ontwikkelingen in het stationsgebied; en
2. de hoeveelheid extra verkeer te berekenen, die als gevolg van de voorziene ontwikkelingen in het stationsgebied zal ontstaan.

Bepaling van het invloedsgebied

In het Aanvullend MER wordt onderscheid gemaakt tussen het plangebied en het invloedsgebied. Het plangebied is het gebied waarbinnen de voorziene ontwikkelingen daadwerkelijk plaats gaan vinden. Het invloedsgebied is het gebied tot waar de invloed van de ontwikkelingen van het stationsgebied reiken. Het invloedsgebied is gekoppeld aan de belangrijkste toegangswegen van en naar het plangebied. Om dit gebied te bepalen is met behulp van het VRU 1.31 een verschilanalyse uitgevoerd. Door middel van deze verschilanalyse is in kaart gebracht op welke wegen de verkeersintensiteiten door de ontwikkelingen in het Stationsgebied worden beïnvloed. Hierbij heeft een afronding op 500-tallen plaatsgevonden. Er is gekeken naar de verschillen in verkeersintensiteiten tussen de autonome situatie en de projectsituatie, in het Aanvullend MER de 'toekomstige situatie' genoemd. De wegvakken waar sprake is van een toename van > 500 mvt/etmaal als gevolg van de ontwikkelingen in het stationsgebied, maken onderdeel uit van het invloedsgebied.

Verkeersmodellen zijn vooral sterk bij het onderling vergelijken en analyseren van scenario's en varianten. Het gebruik van absolute getallen is minder gewenst omdat deze omgeven moeten worden met een niet eenduidig vast te stellen (on)betrouwbaarheidsmarge. Vandaar dat er in dit geval gekozen is voor een aanpak waarbij onderzoek is gedaan naar de *extra* verkeersstromen als gevolg van de beoogde ontwikkelingen. De geconstateerde verschillen, en dus de bijdrage als gevolg van het Stationsgebied, zijn opgenomen in bijlage 11 van het Aanvullend MER.

Uit bijlage 2 van het Aanvullend MER blijkt dat voor een aantal wegvakken de verkeersintensiteiten in de autonome situatie en de toekomstige situatie aan elkaar gelijk zijn. Dit betekent dat de ontwikkelingen die in het stationsgebied zijn voorzien op die wegvakken niet tot een toe- of afname van de verkeersintensiteiten leidt. Deze wegvakken maken om deze reden geen onderdeel uit van het invloedsgebied van het Stationsgebied Utrecht en zijn dan ook niet nader beschouwd in het geluid- en luchtkwaliteitonderzoek. Eén van deze wegvakken betreft de Weerdsingel. De berekende verkeersintensiteiten op deze weg zijn het gevolg van autonome groei en niet het gevolg van de ontwikkeling van het Stationsgebied. Indien de autonome verkeersgroei op dit wegvak in de toekomst tot verkeerskundige en/of luchtkwaliteitsknelpunten zal leiden, zal via separate projecten en bijbehorend onderzoek worden gezocht naar oplossingen en benodigde maatregelen. Voor de Weerdsingel kan worden opgemerkt dat deze weg één van de knelpuntlocaties binnen de gemeente Utrecht is waarvoor in het kader van het nog in ontwikkeling zijnde 'Actieplan Luchtkwaliteit plus' naar maatregelen wordt gezocht. Het 'Actieplan Luchtkwaliteit plus' staat los van het Aanvullend MER.

NB: Er dient te worden opgemerkt dat de Weerdsingel en enkele andere wegvakken in het kaartje met relevante wegvakken voor het geluid- en luchtkwaliteitonderzoek in bijlage 1 per abuis 'groen' zijn gearceerd, als zijnde onderdeel van het invloedsgebied. Uit de bijbehorende verkeersintensiteiten is af te leiden dat deze wegvakken een 'rode' arcering hadden moeten hebben.

Samenvatting en conclusie

Allereerst moet worden gesteld dat de berekende verkeersintensiteiten op de Weerdsingel niet het gevolg zijn van 'een fout' in het verkeersmodel VRU 1.31 van de gemeente Utrecht. Conform alle

ARCADIS

ruimtelijke procedures in de Gemeente Utrecht is er ook voor het Aanvullend MER Stationsgebied Utrecht en het MER Kop Jaarbeurs, in aanvulling op het 1^e fase MER en de SMB Stationsgebied Utrecht, gerekend met het bestuurlijk vastgestelde verkeersmodel VRU 1.31. De gegenereerde verkeersintensiteiten zijn daarbij de uitkomsten van het al jaren algemeen binnen de gemeente Utrecht gebruikte en vigerende verkeersmodel.

Met het verkeersmodel zijn *geen* capaciteitsanalyses, maar verschilanalyses uitgevoerd met als doel het invloedsgebied te bepalen voor het geluid- en luchtkwaliteitonderzoek voor het Stationsgebied Utrecht en om de verkeersbijdrage van de Stationsgebied ontwikkelingen te bepalen. Met de berekende etmaalintensiteiten in het Aanvullend MER zijn daarom *geen* uitspraken te doen over mogelijke capaciteitsknelpunten op de verschillende wegvakken.

Op basis van de verschilanalyses zijn de wegen waarop, als gevolg van de Stationsgebied ontwikkelingen, sprake is van een toename van 500 of meer mvt/etmaal betrokken in het geluid- en luchtkwaliteitonderzoek dat ten behoeve van het Aanvullend MER heeft plaatsgevonden. Uit de verschilanalyse blijkt dat voor de Weerdsingel de ontwikkelingen in het Stationsgebied *geen* invloed hebben op de verkeersintensiteiten op de Weerdsingel. Eventuele toekomstige verkeers- en/of milieuknelpunten op wegen buiten het invloedsgebied, en dus ook op de Weerdsingel, moeten, indien nodig, in andere kaders dan de ruimtelijke procedures voor het Stationsgebied worden onderzocht. Deze vallen daarmee buiten de scope van de ontwikkelingen in het Stationsgebied en dus ook van het Aanvullend MER en het MER Kop Jaarbeurs.

Op het kaartje in bijlage 1 van het Aanvullend MER is het invloedsgebied van het Aanvullend MER niet geheel juist aangeduid. Een aantal wegvakken moet in plaats van een 'groene arcering' een 'rode arcering' krijgen. Dit is af te leiden uit de juist weergegeven verkeersintensiteiten in bijlage 2 en bijlage 11. Dit zal ten behoeve van nog komende WRO- procedures in het stationsgebied worden aangepast.