

GEVOELIGHEIDSANALYSE BEHORENDE BIJ
HET AANVULLEND MER STATIONSGBIED
UTRECHT

GEMEENTE UTRECHT

Definitief

6 juni 2008
110623.000605



Inhoud

1	Inleiding	4
2	Verkeer en vervoer	7
3	Geluid en lucht	9
4	Conclusie	11
Bijlage 1	Bronverwijzingen	12
Bijlage 2	Verkeersgegevens Stationsgebied Utrecht (VRU 1.0 versus VRU 2.0)	14

HOOFDSTUK 1 Inleiding

Aanleiding

Voor de verschillende te realiseren onderdelen van het Stationsgebied Utrecht worden afzonderlijke planologische procedures gevoerd, waaronder artikel 19 WRO procedures. Een aantal hiervan is besluit-m.e.r.- plichtig, zoals de ontwikkelingen van een casino en megabioscoop en een muziekpaleis. Hiervoor zijn inmiddels door de initiatiefnemers afzonderlijke (besluit) MER'en opgesteld. Omdat de diverse planonderdelen in het Stationsgebied met elkaar samenhangen, dient bij elke planologische procedure inzicht te worden gegeven in de samenhangende milieueffecten met de overige projecten die binnen het Stationsgebied zijn voorzien. Om hieraan invulling te geven is een Aanvullend MER Stationsgebied Utrecht opgesteld (d.d 19 juni 2007, bron: [1]). Dit Aanvullend MER is op 29 november 2007 door de Commissie m.e.r. voorzien van een positief toetsingsadvies.

In het Aanvullend MER Stationsgebied is inzicht gegeven in de samenhangende effecten van de ontwikkelingen op het gebied van verkeer, geluid en luchtkwaliteit. Bij de verkeers-, de geluid- en luchtberekeningen is gebruik gemaakt van het verkeersmodel VRU 1.31. Dit verkeersmodel was toen het meest actuele verkeersmodel van de gemeente. Dit model heeft als basisjaar 1998 en als toekomstjaar 2015. Het verkeersmodel is voor het Aanvullend MER geactualiseerd naar het basisjaar 2004 op basis van het Masterplan Stationsgebied.

Onlangs, op 8 januari 2008, heeft het college van B&W van de gemeente Utrecht het nieuwe verkeersmodel VRU 2.0 vastgesteld. Besloten is om dit verkeersmodel vanaf 15 januari 2008 in gebruik te nemen. Dit verkeersmodel heeft als basisjaar 2006 en als toekomstjaar 2020. De resultaten vanuit het verkeersmodel zijn ook gebruikt voor de geluid en luchtberekeningen (o.a. input voor CAR 7.0).

Omdat het Aanvullend MER de basis is voor alle uit te voeren artikel 19 –procedures in het stationsgebied, is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd van de nieuwe verkeersgegevens. Deze gevoeligheidsanalyse heeft tot doel te bepalen of de informatie over verkeer, geluid en luchtkwaliteit in het Aanvullend MER Stationsgebied Utrecht d.d. 19 juni 2007 nog actueel of bruikbaar is voor de nog te voeren artikel 19 - procedures. Of is het noodzakelijk om het Aanvullend MER Stationsgebied te actualiseren?

Leeswijzer

Voorliggende notitie bevat de resultaten van de gevoeligheidsanalyse. In hoofdstuk 2 wordt allereerst ingegaan op het nieuwe verkeersmodel (VRU 2.0) en geeft tevens een beknopte toelichting op de aanpassingen van het nieuwe verkeersmodel VRU 2.0 ten opzichte van de vorige modelversie VRU 1.31. Vervolgens wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de resultaten

van de uitgevoerde verschilanalyse voor het stationsgebied van de verkeerscijfers uit VRU 1.31 versus de nieuwe verkeerscijfers voor het stationsgebied uit VRU 2.0.

In hoofdstuk 3 en 4 is een analyse opgenomen van de gewijzigde verkeersintensiteiten en de mogelijke consequenties voor de resultaten en conclusies voor geluid en luchtkwaliteit in het Aanvullend MER. In hoofdstuk 5 zijn de conclusies van de gevoeligheidsanalyse samengevat opgenomen.

Deze notitie bevat de volgende twee bijlagen:

1. Bronverwijzingen.
2. Verkeersintensiteiten (verschilanalyse VRU 1.31 versus VRU 2.0).

HOOFDSTUK

2 Verkeer en vervoer

Achtergrond nieuwe verkeersmodel VRU 2.0 (bron: [2])

De gemeente Utrecht heeft een nieuw verkeersmodel laten opstellen, omdat:

- § De gemeente de beschikking wil hebben over een recenter basisjaar (namelijk 2006) dan in het model VRU 1.31 het geval is (namelijk 1998).
- § De gemeente een prognose wil hebben met daarin opgenomen de (harde) actuele ruimtelijke ontwikkelingsplannen, de aangepaste infrastructuur en actuele beleidsuitgangspunten op het gebied van parkeren, autobezit en prijsontwikkeling e.a.
- § De gemeente aansluiting wil hebben bij de uitgangspunten van het verkeersmodel van het Rijk (Nieuw Regionaal Model, NRM van RWS).
- § De gemeente gebruik wil maken van verbeterde modelmethode en –technieken.
- § De gemeente actuele verkeersgegevens wil hebben, omdat dit tevens de basis is voor uit te voeren milieuberekeningen (geluid, lucht) voor de projecten binnen de gemeente Utrecht.

Het verkeersmodel wordt gebruikt voor het uitwerken van verkeerskundige vraagstukken en beleidsmaatregelen. In het nieuwe verkeersmodel is rekening gehouden met het nieuwe landelijke beleid en het actuele Utrechtse beleid. In plaats van het Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV, 1996) is rekening gehouden met het verkeersbeleid uit de Nota Mobiliteit (NoMo, 2004) en met het Regionale verkeers- en vervoerbeleid. Dit beleid gaat er vanuit dat het collectieve personenvervoer een grotere rol moet gaan vervullen door realiseren van een samenhangend netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer. In aansluiting op dit beleid heeft de gemeente Utrecht in het Stationsgebied ingezet op het verbeteren van het gebruik van het openbaar vervoer en van de fiets. Daarnaast is ingezet op een verdere verhoging van de parkeertarieven. Naast de nieuwe beleidsuitgangspunten is voor de bereikbaarheid van de stad aangesloten op het bereikbaarheidsprogramma waarin de reconstructies van wegen en de aanleg van nieuwe wegen zijn uitgewerkt. Ook is rekening gehouden met de meest actuele aantallen inwoners en arbeidsplaatsen. Ten opzichte van het VRU 1.31 sluit het VRU 2.0 beter aan op de eisen vanuit de milieuwetgeving.

Verschilanalyse verkeersintensiteiten VRU 1.31 versus VRU 2.0

Om de bruikbaarheid van het Aanvullend MER Stationsgebied voor de nog uit te voeren artikel 19-procedures te kunnen bepalen, is er een verschilanalyse uitgevoerd tussen de verkeersgegevens uit VRU 1.31 en de verkeersgegevens uit VRU 2.0. De resultaten hiervan zijn opgenomen in bijlage 2 van deze notitie.

Een vergelijking tussen de beide verkeersmodellen (VRU 1.31 en VRU 2.0) laat zien dat de verkeerscijfers uit VRU 2.0 in de jaren 2011 en 2015 lager zijn dan de verkeerscijfers uit VRU 1.31. Op alle wegvakken in het stationsgebied is sprake van een afname met uitzondering

van de Catharijnebaan. Deze afname is het gevolg van o.a. actuelere prognoses, actueler beleidsprogramma en andere beleidsuitgangspunten (o.a. verhoging parkeertarieven). De verkeerstoename op de Catharijnebaan wordt veroorzaakt doordat in VRU 2.0 een andere zone-indeling is gemaakt aan de oostkant van het stationsgebied. Deze indeling sluit beter aan bij de actuele verkeerssituatie. Het verkeer rijdt in de nieuwe verkeerssituatie via twee plekken van en naar de parkeergarages, namelijk vanaf het Smakkelaarsveld en vanaf de Catharijnesingel / Mariaplaats. De verkeersintensiteiten vallen op de Catharijnebaan hoger (maar realistischer) uit dan was geprognosticeerd via VRU 1.31.

Geconcludeerd kan worden dat de resultaten uit VRU 2.0 over het algemeen een gunstiger verkeersbeeld laten zien in het Stationsgebied dan de resultaten uit VRU 1.31.

Uit bijlage 2 bij deze notitie is af te leiden dat de verschillen tussen de autonome en de toekomstige situatie (nog steeds) in 2011 minimaal zijn. De verschillen in 2015 zijn iets groter. Dit komt doordat in VRU 2.0 in 2011 alleen rekening is gehouden met de realisatie van het woon-winkelblok in het stationsgebied. In 2015 is ook rekening gehouden met de aanwezigheid van het Muziekpaleis, Casino en Megabioscoop (Kop Jaarbeurs) en de OV terminal. De verkeersstructuur voor het gemotoriseerd verkeer, het openbaar vervoer en de fiets is in 2011 en 2015 gelijk gebleven. Het verschil tussen de twee modelversies VRU 1.31 en VRU 2.0 voor de beide situaties (= autonome ontwikkeling en toekomstige situatie met de ontwikkeling van het stationsgebied) zit alleen in de fasering van het programma voor het stationsgebied. In VRU 1.31 en daardoor in het Aanvullend MER Stationsgebied waren ook het Muziekpaleis, Casino en Megabioscoop en OV-terminal al in 2011 voorzien. De verkeerscijfers van beide modelversies zijn daardoor voor de aangebrachte fasering (2011 en 2015) niet 1 op 1 te vergelijken.

In het VRU 1.31 was het prognosejaar 2015. Er was nog geen sprake van 2020. Voor het jaar 2020 zijn de intensiteiten bepaald door het toekennen van een autonome groeifactor aan de intensiteiten van het jaar 2015. De intensiteiten van 2020 zijn dan ook gebaseerd op een aanname en niet op basis van een verkeersmodel. In VRU 2.0 is dit wel het geval aangezien het prognosejaar voor VRU 2.0 2020 is. Het blijkt dat de intensiteiten uit VRU 2.0 op alle onderzochte wegvakken iets hoger zijn dan de aannames die zijn gedaan op basis van de autonome groeifactor. Deze (geringe) toename leidt echter niet tot andere resultaten dan in het Aanvullend MER.

Conclusie Aanvullend MER

De resultaten uit het Aanvullend MER kunnen voor wat betreft verkeer en vervoer gewoon gebruikt worden. En de conclusies blijven gehandhaafd. De verkeerscijfers uit VRU 2.0 voor 2011 en 2015 zijn lager dan VRU 1.31 en zorgen daarmee voor een gunstiger beeld van de verkeerssituatie in het stationsgebied. Voor het jaar 2020 is er sprake van een lichte toename. Deze toename heeft geen invloed op de conclusies met betrekking tot geluid (hoofdstuk 3). In het Aanvullend MER is dan ook eerder sprake van een lichte overschatting dan onderschatting van de toekomstige verkeerssituatie als gevolg van de ontwikkelingen in het stationsgebied.

HOOFDSTUK

3 Geluid en lucht

De gevolgen voor geluid

De nieuwe verkeerscijfers (VRU 2.0) zullen tot gevolg hebben dat de geluidsbelastingen in de toekomstige situatie met uitzondering van de Catharijnebaan zullen afnemen. Op de Catharijnebaan zullen de geluidsbelastingen in 2011 toenemen met ca 0,4 dB en in 2015 en 2020 met ca 1,22 dB. Indien nodig, kan de extra toename door het gebruik van stil asfalt teniet worden gedaan. Wat betreft het jaar 2020 is sprake van een geringe toename van de intensiteiten op alle onderzochte wegvakken. Dit leidt echter niet tot andere resultaten dan in het Aanvullend MER.

De gevolgen voor de luchtkwaliteit

Om de gevolgen voor luchtkwaliteit te kunnen beoordelen, moet worden gerealiseerd dat naast de nieuwe verkeerscijfers er ten opzichte van het Aanvullend MER ook nieuwe cijfers over de achtergrondconcentraties en de emissiefactoren beschikbaar zijn gekomen. Deze gegevens zijn verwerkt in een nieuwe versie van het programma CAR II (versie 7.0 in plaats van 6.1.1). Als gevolg van deze nieuwe luchtcijfers zullen lagere concentraties worden berekend.

Zoals gesteld leidt VRU 2.0 ten opzichte van VRU 1.31 alleen tot een toename van verkeer op de Catharijnebaan (op de andere wegvakken is sprake van een afname) en dit leidt vervolgens tot hogere concentraties NO_2 en PM_{10} . De grenswaarden in de Wet luchtkwaliteit zullen echter niet worden overschreden. Er is om deze reden geen sprake van een, ten opzichte van het Aanvullend MER, nieuw knelpunt. Op de overige wegen zal de afname van de verkeersintensiteiten leiden tot lagere concentraties verontreinigende stoffen, maar dit is niet voldoende om alle in het Aanvullend MER geconstateerde overschrijdingen van de grenswaarden te voorkomen.

In 2011 is er nauwelijks invloed van het project op de luchtkwaliteit. De verslechtingen zijn minder dan 1%. In 2015 zal op een aantal wegen met een te hoge concentraties met de nieuwe verkeerscijfers wel een toename van de concentratie met meer dan 1% optreden (Weg der Verenigde Naties, Westplein, Weerdsingel, Van Zijstweg). Dit betekent dat niet aan de Wet luchtkwaliteit zal worden voldaan. In dit opzicht zal de conclusie in het Aanvullend MER niet wijzigen.

Als oplossing is destijds gekozen voor het toepassen van de systematiek met de luchtboekhouding. Deze systematiek zal nog steeds nodig zijn. Hierbij wordt uitgegaan van een saldering op projectniveau. Door de nieuwe verkeerscijfers zullen de exacte cijfers, die de basis vormen voor deze saldering, veranderen en het is niet mogelijk om zonder

volledige berekeningen aan te geven hoe dit in detail zal uitwerken. Ook zonder inzicht in de details kan worden gesteld dat de voorgestelde maatregelen (milieuzonering en schone bussen) voldoende zullen zijn om de negatieve effecten op de luchtkwaliteit als gevolg van de ontwikkelingen in het Stationsgebied te compenseren. Het uiteindelijke effect van de ontwikkeling van het Stationsgebied inclusief de te nemen maatregelen op de luchtkwaliteit zal positief zijn.

HOOFDSTUK

4 Conclusie

Zoals in hoofdstuk 2 is beschreven, kan het Aanvullend MER vanuit verkeer en vervoer worden gebruikt voor de nog te voeren artikel 19-procedures. Er is in het Aanvullend MER nu eigenlijk uitgegaan van een worstcase scenario.

In hoofdstuk 3 is aangegeven dat de conclusie in het Aanvullend MER ten aanzien van geluid niet verandert als gevolg van de nieuwe verkeersintensiteiten. Het Aanvullend MER is voor het aspect geluid daarom nog steeds actueel voor de nog te voeren procedures.

In hoofdstuk 3 is tevens beschreven dat er ook vanuit het aspect luchtkwaliteit geen reden is om het Aanvullend MER te actualiseren. Wel is een update van de luchtboekhouding nodig. Wat betreft de luchtboekhouding kan opgemerkt worden dat de luchtkwaliteit per project wordt onderzocht en dat in de vorm van een saldoboekhouding wordt bijgehouden hoeveel van de salderingsruimte per project wordt gebruikt. Die saldoboekhouding wordt ieder jaar geactualiseerd aan de hand van de nieuwe achtergrondconcentraties / CAR modellen. De saldoboekhouding is meer een waarborg dat gewerkt wordt binnen de salderingsruimte. Deze bestaat er uit dat, uitgaande van de nieuwe verkeerscijfers en de nieuwe cijfers uit CAR II versie 7.0, nieuwe berekeningen worden uitgevoerd voor de concentraties in de situatie bij autonome ontwikkeling, de situatie met ontwikkeling van het Stationsgebied zonder en met maatregelen en voor alle tot nu toe uitgevoerde (deel)projecten (woon-winkelgebouw, OV-Terminal en Kop Jaarbeurs) en nog komende projecten. Per project wordt een luchtrapportage opgesteld, waarin de berekeningen worden uitgevoerd ingezoomd op die ontwikkeling.

BIJLAGE 1

Bronverwijzingen

1. ARCADIS, Aanvullend MER Stationsgebied Utrecht, 19 juni 2007
2. Gemeente Utrecht, Toelichting en achtergronden VRU 2.0 Utr 1.0, januari 2008

BIJLAGE 2

Verkeersgegevens Stationsgebied Utrecht
(VRU 1.0 versus VRU 2.0)

Verkeerscijfers Stationsgebied Gemeente Utrecht (VRU 2.0)

Wegvak	2011Ao			2011 plan			verschil 2011
	OM	NM	Verschil	OM	NM	Verschil	
Weg der Verenigde Naties vak 1 tm 4	37500	31490	-6010	38000	31610	-6390	-120
Weg der Verenigde Naties vak 5	38000	31260	-6740	38500	31400	-7100	-140
Graad van Roggeweg vak 1	38000	30150	-7850	38500	30280	-8220	-130
Graad van Roggeweg vak 2A	38000	29250	-8750	38500	29380	-9120	-130
Graad van Roggeweg vak 2B	38000	29250	-8750	38500	29380	-9120	-130
Graad van Roggeweg vak 3 & 4	37500	26500	-11000	38500	26630	-11870	-130
Graad van Roggeweg vak 5	34500	26680	-7820	35000	26820	-8180	-140
Westplein vak 1 tm 3	49500	31500	-18000	50500	31650	-18850	-150
Daalsetunnel vak 1 tm 3	45500	32410	-13090	46500	32550	-13950	-140
Weerdsingel vak 1 tm 3	37000	19690	-17310	37000	19750	-17250	-60
Catherijnebaan vak 1 tm 8	24000	27260	3260	25000	27370	2370	-110
Overste den Oudenlaan vak 1	19000	13160	-5840	20000	13160	-6840	0
Overste den Oudenlaan vak 2 & 3	18000	12890	-5110	19000	12900	-6100	-10
Overste den Oudenlaan vak 5 & 6	14500	11650	-2850	14500	11650	-2850	0
Overste den Oudenlaan vak 7	13000	11000	-2000	13000	11010	-1990	-10
Van Zijstweg vak 1 tm 3	15500	10510	-4990	16500	10520	-5980	-10
Van Zijstweg vak 4	15500	10470	-5030	16500	10470	-6030	0
Croeselaan vak 6 tm 8	23000	5240	-17760	23500	5240	-18260	0
Croeselaan vak 1 tm 5	22500	12710	-9790	23500	12730	-10770	-20
Leutensweg vak 1	16000	11760	-4240	16500	11780	-4720	-20
Leutensweg vak 2 & 3	16000	9780	-6220	16500	9800	-6700	-20
Leutensweg vak 4 & 5	14000	8640	-5360	14500	8660	-5840	-20
Leutensweg vak 6 & 7	19000	9150	-9850	19500	9180	-10320	-30
Leutensweg vak 8	21500	13540	-7960	22000	13580	-8420	-40

2015 Ao			2015 plan			verschil 2015
OM	NM	Verschil	OM	NM	Verschil	
43000	37540	-5460	43500	38850	-4650	-1310
42500	34150	-8350	43000	34430	-8570	-280
42500	33060	-9440	43000	33350	-9650	-290
42500	32230	-10270	43000	32500	-10500	-270
42500	32230	-10270	43000	32500	-10500	-270
42000	29250	-12750	43000	29500	-13500	-250
38500	29440	-9060	39000	29690	-9310	-250
55500	36590	-18910	56500	37710	-18790	-1120
53500	39600	-13900	54500	40550	-13950	-950
37000	23560	-13440	37000	24060	-12940	-500
26000	34760	8760	27000	35350	8350	-590
22500	15540	-6960	23500	16690	-6810	-1150
22500	14670	-7830	23500	15850	-7650	-1180
17500	15160	-2340	17500	16280	-1220	-1120
15500	14460	-1040	15500	15560	60	-1100
18500	15480	-3020	19500	17760	-1740	-2280
18500	15440	-3060	19500	17720	-1780	-2280
25000	5160	-19840	25500	5440	-20060	-280
23500	17030	-6470	24500	19570	-4930	-2540
18000	10180	-7820	18500	10400	-8100	-220
18000	10830	-7170	18500	11050	-7450	-220
17000	9650	-7350	17500	9910	-7590	-260
23000	10260	-12740	23500	10540	-12960	-280
26000	14900	-11100	26500	15200	-11300	-300

Toelichting tabel:

OM = Oude verkeersmodel (VRU 1.31)

NM = Nieuwe verkeersmodel (VRU 2.0)

verschil 'zwarte cijfers' = verschil tussen de verkeersmodellen

verschil 'rode cijfers' = verschil tussen de autonome en toekomstige situatie

opmerking 2020: in VRU 1.31 was er nog geen sprake van een prognosejaar 2020