

Bijlage 3 toelichting verkeersgegevens bij raadsbrief 14 juli 2014 vaststelling bestemmingsplan megabioscoop.

Verklaring verschillen verkeerscijfers tussen eerdere studies en de luchtkwaliteitsrapportage van CSO (bijlage 1 Vaststellingsrapport).

Tot 1 november 2013 was het verkeersmodel VRU2.0UTR2.2. van toepassing.

Per 1 november 2013 is een nieuw verkeersmodel (Vru3.1u) in gebruik genomen

Vergelijkende tabel

	VRU 2.0 UTR 2.2 – jaar 2015		Vru3.1u – jaar 2015	
	Totaal, exclusief bussen/etmaal	Aantal bussen/etmaal	Totaal, exclusief bussen/etmaal	Aantal bussen/etmaal
Van Zijstweg	21.950	1.450	4.980	583
Ds. M.L. Kinglaan	50.960	390	60.690	516

	VRU 2.0 UTR 2.2 – jaar 2020		Vru3.1u – jaar 2020	
	Totaal, exclusief bussen/etmaal	Aantal bussen/etmaal	Totaal, exclusief bussen/etmaal	Aantal bussen/etmaal
Van Zijstweg	16.420	1.720	16.730	1.310
Ds. M.L. Kinglaan	56.070	120	68.480	132

De verkeersintensiteiten zijn in het verkeersmodel Vru3.1u in het jaar 2015 op de Van Zijstweg beduidend lager dan in het vorige verkeersmodel (VRU2.0UTR2.2).

Dat heeft 2 oorzaken:

- de realisatie van de tijdelijke knip op de Croeselaan.
- tragere uitvoeringsproces van de ontwikkelingen in het Stationsgebied.

De verschillen in aantal bussen tussen de 2 modellen hebben te maken met gewijzigde inzichten bij de BRU. Per modelversie zijn de door het BRU gehanteerde ambities ten aanzien van de routes van bussen, mede in relatie tot de beschikbare HOV–infrastructuur en de OVT in het verkeersmodel verwerkt. De aantallen bussen zijn ten behoeve van de luchtberekeningen omgezet naar busequivalenten (gelede en dubbelgelede bussen hebben een hogere emissie dan een standaardbus).

Verklaring verschillen tellingen en prognoses Van Zijstweg

In onderstaand overzicht zijn de tellingen uit 2012, 2013 en de prognosecijfers voor 2015 gepresenteerd. Het betreft de gemiddelden op weekdagniveau.

	Telling maart 2012	Telling september 2012	Telling november 2013/januari 2014	Prognose 2015 VRU3.1u
Van Zijstweg	13.000	10.800	8.300	4.980

De telling in 2012 was vóór de realisatie van de tijdelijke knip op de Croeselaan.

De telling in 2013 was ná de knip op de Croeselaan.

De verschillen tussen de telling 2013 en de prognose voor 2015 zijn als volgt te verklaren:

- Tellingen vormen een momentopname die door allerlei externe factoren kunnen worden beïnvloed (wegwerkzaamheden, weers- en seizoensinvloeden).

- Tijdens de tellingen in 2013/2014 was er sprake van een aantal dagen met druk bezochte beurzen (5 dagen met ruim 3.500 autobezoekers, 2 dagen met bijna 2.000 autobezoekers en 3 dagen met ca. 1.000 autobezoekers).
- Evenementen bij de Jaarbeurs maken geen onderdeel uit van de verkeersprognoses, wel het 'gemiddelde' gebruik van het parkeerterrein P3 (personeel Jaarbeurs, bezoek Beatrixtheater).
- Door de sloop van de Jaarbeurspleingarage en het wegvallen van het voormalige parkeerterrein voor NS personeel aan de Mineurslaan wordt er momenteel intensiever geparkeerd op P3.

Verschillen tussen gemeten verkeersintensiteiten op de Ds. M.L. Kinglaan

Wat betreft de lagere verkeersintensiteiten uit 2003 (bron Beleidsmonitor Verkeer 2003) daarvoor zijn tellingen verricht op 25 september 2003 tussen 07.00 en 19.00 uur (12 uurs telling). Er zijn toen 32.000 voertuigen geteld.

De in het CSO-rapport opgenomen verkeersintensiteiten in tabel 3.1 zijn gebaseerd op een 24 uurs telling in 2013 (in totaal 62.377 voertuigen).

De gegevens in tabel 3.1 van het CSO rapport correspondeerden niet volledig met de gehanteerde invoergegevens. Zo is abusievelijk voor enkele wegen (o.a. Ds. M.L. Kinglaan, Weg der Verenigde Naties, Kon. Wilhelminalaan) slechts de intensiteit van 1 rijrichting weergegeven in de tabel en niet de intensiteit van beide rijrichtingen.

In de bijlagen zijn alle invoergegevens (die gebruikt zijn voor de berekeningen) wel goed opgenomen. Inmiddels heeft adviesbureau CSO een addendum opgesteld, hetgeen bij deze bijlage is bijgevoegd.

Ook werd tijdens de RIA en de Commissievergadering verwezen naar het MIRT-onderzoek "Regio in Beweging", waarin een hogere groei is gehanteerd dan in het verkeersmodel Vru3.1u. Het MIRT-rapport is een gezamenlijke studie van het Bestuur Regio Utrecht (BRU), de gemeente Utrecht, de Provincie Utrecht en het Ministerie I&M, waarbij het BRU verantwoordelijk was voor de uitgevoerde berekeningen.

Naar aanleiding van een Wob-verzoek heeft het BRU een notitie opgesteld inzake de uitgevoerde verkeersberekeningen, waarbij zij het volgende opmerkt: *"De berekeningen voor het OV-MIRT onderzoek zijn uitgevoerd met het Verkeersmodel Regio Utrecht versie 2.31. Dit betreft een door het BRU ontwikkeld verkeersmodel. Dit model is door BRU ontwikkeld ten behoeve van strategische openbaar vervoer (OV) studies. Dit verkeersmodel is alleen gekalibreerd op OV en niet op autoverkeer. Dit betekent dat de resultaten voor het OV als plausibel kunnen worden beschouwd en de resultaten voor het autoverkeer niet in absolute zin mogen worden beschouwd (aantallen auto's).*

Verkeersaantrekkende werking en cumulatie

In het vastgestelde verkeersmodel Vru3.1u is de planning van de projecten (peildatum 1 juli 2013) opgenomen, zodat ook rekening wordt gehouden met de cumulatie van de verkeers-aantrekkende werking van andere projecten in het Stationsgebied en het effect daarvan op de luchtkwaliteit.

Gehanteerde uitgangspunten

In vergelijking tot andere grote bioscoopcomplexen rekent deze bioscoop met logische en verklaarbare bezoekersaantallen; 650.000-1.300.000 per jaar, gemiddeld circa 1.000.000 bezoekers.

Vergelijkbare bioscopen gaan eveneens uit van circa 1.000.000 bezoekers.

Het maximum aantal verwachte bezoekers van 1.300.000 als basis voor verkeerskundige- en milieuberekeningen is aan de hoge, en dus 'veilige' kant is gekozen.

De Megabioscoop is een ontwikkeling uit de eerste fase. Lopende afspraken met de Jaarbeurs, gebaseerd op het Structuurplan Stationsgebied en vastgelegd in de BOO, worden gerespecteerd. Dat betekent dat voor parkeren, zowel voor auto als fiets, de oude parkeernormen zijn gehandhaafd,

Wat betekent dit voor autoparkeren?

Er zijn 495 parkeerplaatsen direct beschikbaar op huidige parkeerplaats P3. Daarnaast zijn er nog eens 500 parkeerplaatsen beschikbaar op P2/P4. Bij het vaststellen van de vraag naar parkeerplaatsen is een parkeernorm gehanteerd van 0,15 parkeerplaats per zitplaats.

Als we het aantal parkeerplaatsen via de nota Stallen en parkeren berekenen, dan gaan we uit van 12.600 m² bvo bioscoop, resulterend in minimaal 94 en maximaal 1033 parkeerplaatsen. Het aantal parkeerplaatsen van 495 valt binnen deze bandbreedte en daarmee wordt voldaan aan de gemeentelijke parkeernorm.

Zijn er voldoende autoparkeerplaatsen?

Om te beoordelen of er ook voldoende parkeerplaatsen zijn, is er in het aanvullend onderzoek (zie Vaststellingsnota) het parkeeraanbod op twee manieren getoetst

- op basis van landelijk geldende kencijfers van het CROW1;
- op basis van de bezoekersaantallen van de exploitant waarbij uitgegaan is van een piekbezetting.

Parkeren op basis van CROW

In publicatie nr. 317 van het CROW wordt uitgegaan van berekening van het aantal parkeerplaatsen op basis van de toekomstige oppervlakte van de bioscoop (vierkante meters bvo). In deze rekenmethodiek wordt uitgegaan van een ruimtegebruik van 3,0 m² bvo per zitplaats. Bij een bioscoop met 3300 zitplaatsen resulteert dit tot 9.900 m² bvo. Conform de CROW-norm wordt voor 100m² bvo minimaal 1,6 parkeerplaats; tot maximaal 3,6 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Het gemiddelde bedraagt 2,6 parkeerplaatsen per 100 m² bvo.

Door de combinatie van enerzijds 'gereserveerde' parkeerplaatsen voor de bezoekers en anderzijds de uitstekende bereikbaarheid per openbaar vervoer wordt hier uitgegaan van het gemiddelde. Bij 9.900 m² bvo bedraagt de gemiddelde parkeerbehoefte 257 parkeerplaatsen. Dit aantal moet vanwege voorstellingswisseling worden verhoogd met 40% en bedraagt dan 360 parkeerplaatsen. De 495 parkeerplaatsen voldoen ruimschoots aan de richtlijn van het CROW.

Parkeren op basis van de gegevens van de exploitant bij piekbezetting

Bij de MER is uitgegaan van de volgende percentages autogebruik door aankomende bezoekers:

- ochtend/middag: 60%;
- einde middag/begin avond: 60%;
- avond (na 23.00 uur): 85%.

Op de drukste dagen kan de bioscoop een bezetting hebben van 85 tot 90%. Om aan de veilige kant te zitten bij de toetsing of er voldoende parkeergelegenheid is, is er uitgegaan van een bezetting van 90%. Dat leidt tot de volgende berekening:

- De bioscoop heeft in totaal 3.300 zitplaatsen;
- Bij 90% bezet op de drukste avondvoorstellingen zijn er 2.970 personen aanwezig;
- Gemiddelde autobezetting: 2,5 personen per auto (landelijk uitgangspunt);
- Indien de bezoekers allemaal met de auto zouden komen (2.970/2,5) zijn er 1.188 auto's;
- Beschikbaar zijn 1.000 parkeerplaatsen d.w.z.: het voor de berekening aangehouden autogebruik is (1.000/1.188 =) circa 84% op een piekmoment.

De verwachting is dat de late voorstellingen lagere bezoekersaantallen zullen hebben en dat deze late voorstellingen juist door het binnenstedelijke (studenten) publiek bezocht zullen worden.

Vanwege de nabijheid van het openbaar vervoer zullen de bezoekers uit de regio vooral hiervan

gebruik maken. De inschatting is dat uiteindelijk rond de 45% van de bezoekers op dit tijdstip met de auto zal komen.