

Toetsing mobiliteitsaspecten aangepast programma VSGB – cluster C3

Toelichting Commissie Brussel en Vlaamse Rand

Jan Parys msc, erkend MER-deskundige

dr. Paul Arts, erkend MER-deskundige

10-06-2015

Inhoud toelichting



- **Opdrachtschrijving toetsingsnota**
- Methode Plan-MER Grup VSGB, 2010
- Methode Toetsingsnota, 2015
- Conclusies Toetsingsnota, 2015

Opdrachtomschrijving toetsingsnota

- **Expertadvies** : toetsing mobiliteitsaspecten van het aangepast programma van het deelplan “cluster C3 (Machelen/Vilvoorde) van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan : Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VSGB)
- **Opdrachtgever**: Departement Ruimte Vlaanderen, afdeling Gebieden en Projecten onderzoekt de mogelijkheden tot bestemmingswijziging voor de cluster C3.
Uitgangspunt = een programma met een beperktere omvang.

Opdrachtomschrijving toetsingsnota

- **Opdrachtgever:** Toetsing gaat uit van **drie randvoorwaarden**:
 - 1. omwille van vergelijkbaarheid: gebruik maken** van de **gegevens en uitgangspunten** van het **bestaande Plan-MER VSGB** uitgevoerd door team van deskundigen van Antea Group in opdracht van Departement Ruimte Vlaanderen en begeleid/goedgekeurd door de dienst MER (2010)
 - 2. aanzienlijke programmareductie** van kantoren, retail en leisure in cluster C3 t.o.v. aannames Plan-MER 2010
 - 3. realisatie van GEN-station Kerklaan** (ook bediend op zaterdag) en **realisatie van een busverbinding Vilvoorde-Zaventem** doorheen/langs cluster C3

Opdrachtomschrijving toetsingsnota

Centrale Onderzoeksvraag:

Zijn er, rekening houdend met de gestelde randvoorwaarden, **bijkomende milderende/flankerende maatregelen** nodig voor de cluster C3 in vergelijking met die uit het Plan-MER VSGB (2010) ?

Inhoud toelichting



- Opdrachtoomschrijving toetsingsnota
- **Methode Plan-MER Grup VSGB, 2010**
- Methode Toetsingsnota, 2015
- Conclusies Toetsingsnota, 2015

Toelichting methodiek Plan-MER 2010

GOEDGEKEURD



1. Beschrijving **basistoestand** op basis van het Verkeersmodel Vlaams Verkeerscentrum, toestand 2007

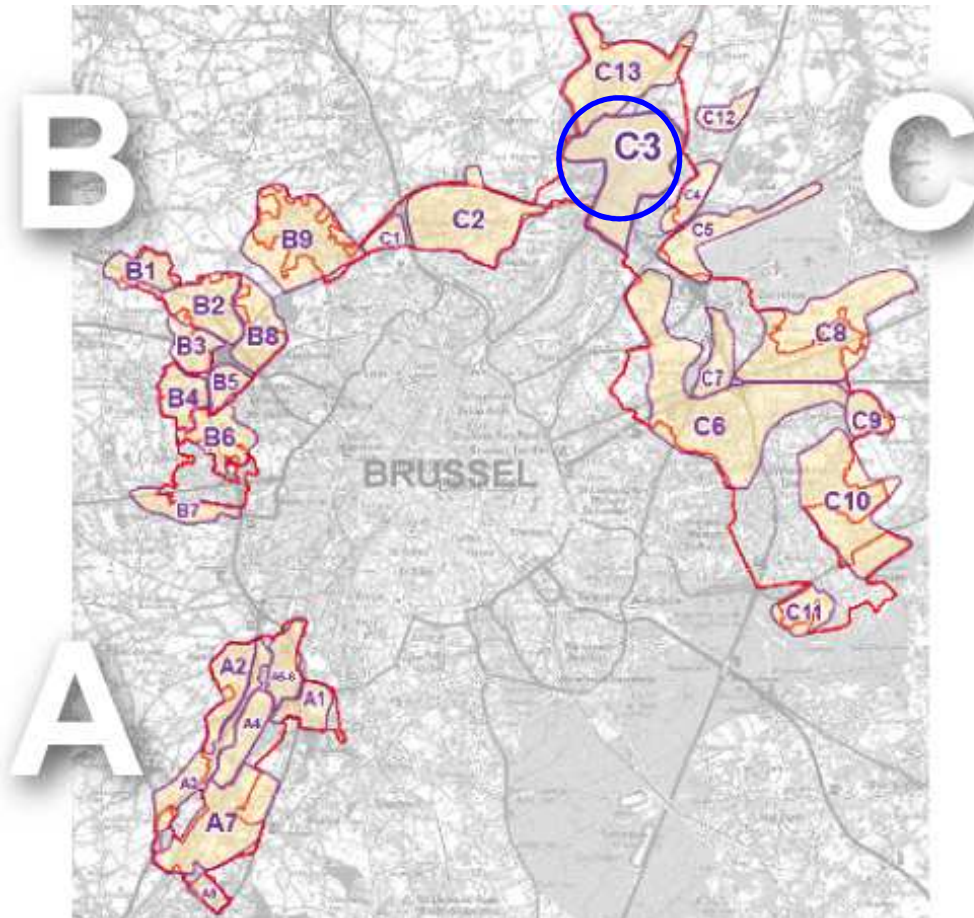


2. Beschrijving van de **geplande toestand** en **beoordeling van de effecten op planniveau**: o.a. mobiliteit



3. Beschrijving van de **maatregelen om de effecten te milderen**

Programma VSGB



Drie deelruimten:

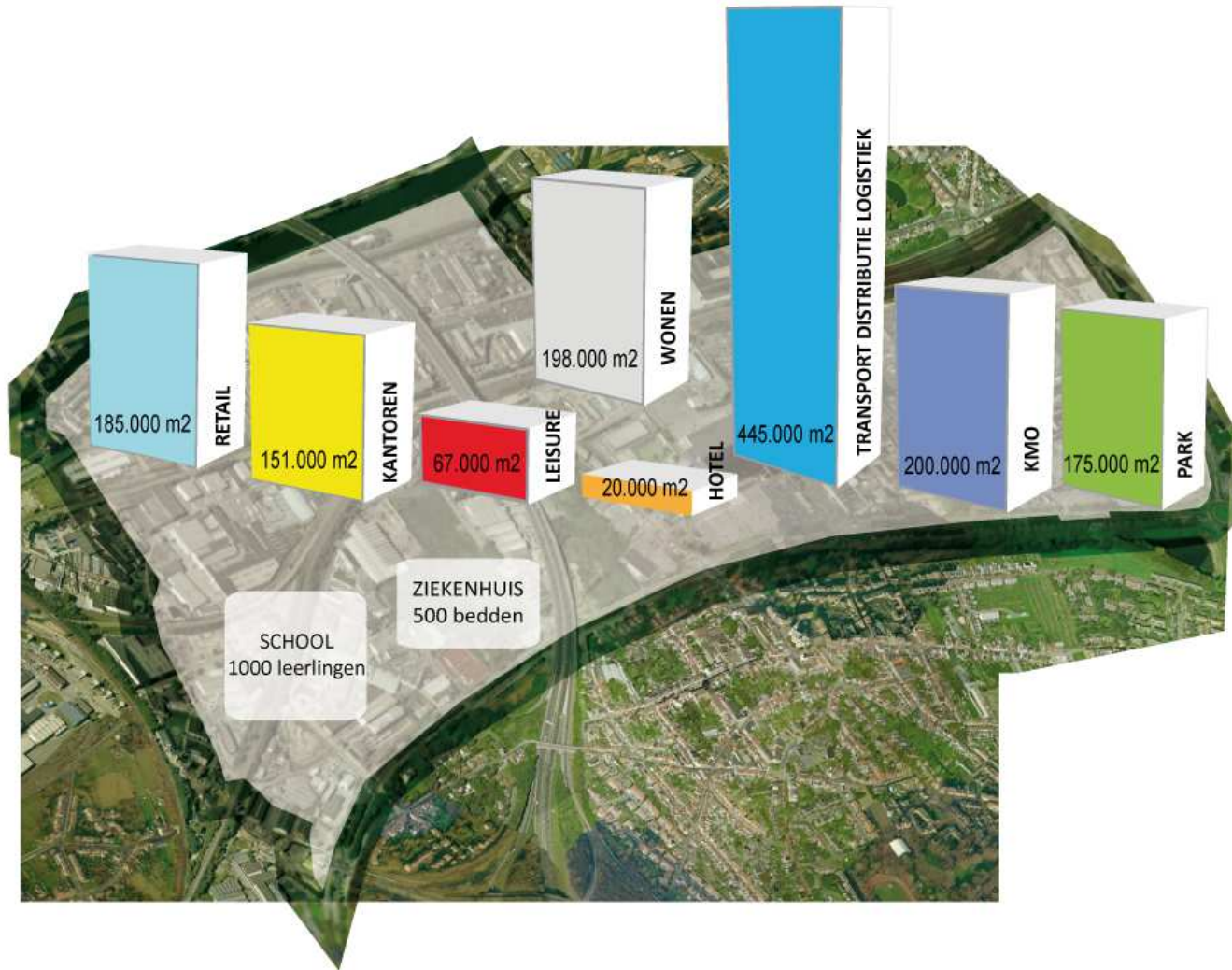
- A. Zuidelijke kanaalzone
- B. Zellik-Groot-Bijgaarden
- C. Het ruime Zaventemse

Verzameling van meer dan
100 deelgebieden
samengevoegd in clusters.

Cluster: Vilvoorde/Machelen
C3

Programma VSGB – cluster C3

Vastgesteld Beslissing Vlaamse Regering



Methodiek plan-MER:

1. Beschrijving basistoestand

GOEDGEKEURD

- Plan-MER-onderzoek op **strategisch niveau**, gezien omvang en complexiteit programma
- **Basistoestand = toestand 2007** (verkeersmodel Vlaams Verkeercentrum)

Methodiek plan-MER:

2. Beschrijving van de geplande toestand

GOEDGEKEURD

- **Inschatting hoeveelheid verkeer** voortgebracht door de geplande functies/activiteiten van het programma VSGB per deelruimte/cluster
- **Verkeersaantallen van geplande functies** in beeld brengen:
Voor alle deelzones **op basis van dezelfde generieke kengetallen voor C-locaties**
C-locaties zijn locaties zonder/met zeer beperkt openbaar vervoer = “worst case”
Aandeel auto = 80 à 85% (75% werknemers, 95% bezoekers retail/leisure)

aantal m² geplande functie x kengetal functie = verkeersaantal/dag
10.000m² kantoren x 5,32 pae*/100m²/dag = 532 pae/dag

*pae = personenauto equivalent

Methodiek plan-MER

2. Beschrijving van de geplande toestand

GOEDGEKEURD

- **Manuele toedeling verkeersaantallen aan wegennetwerk:**
 - Verdeling aantallen naar **richting** op basis van **pendelgegevens**
 - Toebedeeld aan **vereenvoudigd netwerk** (autowegen + belangrijkste N-wegen)
 - **Verkeer voortgebracht** door geplande functies/activiteiten komt **bovenop basistoestand 2007**, per wegsegment en per rijrichting tijdens de ochtend- en avondspits
= worst case benadering
- Relevante wegen/wegsegmenten voor cluster C3:
R0 en E19
R22= Woluwelaan en N211= Luchthavenlaan



Methodiek plan-MER

2. Beoordeling van de effecten op planniveau

GOEDGEKEURD

- **Beoordeling op wegvakniveau,**
niet op kruispunt-niveau.
- Gedetailleerde effectbeoordeling (verkeersmodellering, beoordeling kruispunten,...) op projectniveau → is uitgevoerd in project-MER's Uplace (2011) en Woluwelaan (2013).
- Beoordeling inzake (auto)mobiliteit vertrekt van de **te verwachten verzadigingsgraad/relevant wegsegment**.
De verzadigingsgraad is de verhouding tussen de verkeersintensiteit en de wegcapaciteit.

	<80%	(relatief) vlotte doorstroming
	80-90%	lichte filevorming
	90-100%	ernstige filevorming
	>100%	oververzadiging

Methodiek plan-MER

2. Beoordeling van de effecten op planniveau

GOEDGEKEURD

Significantiekader

- Voor de **beoordeling** van de verzadigingsgraad van wegvakken wordt het significantiekader gebruikt dat tegelijkertijd rekening houdt met **de verwachte evolutie t.o.v. de basistoestand** en met de **absolute score in de geplande toestand**.

Evolutie verzadigingsgraad t.o.v basistoestand:	< -20%	-20% - -10%	-10% - 0%	0% - +10%	+10% - +20%	> +20%
Verzadiging geplande toestand						
<80% vlotte doorstroming	+3	+3	+2	0	0	-1
80-90% lichte filevorming	+3	+2	+1	0	-1	-2
90- 100% ernstige filevorming	+2	+1	0	-1	-2	-3
>100% oververzadiging	+1	0	0	-2	-3	-3

Conclusies Plan-MER m.b.t. oorspronkelijke programma cluster C3

GOEDGEKEURD

Zeer negatieve en ontoelaatbare mobiliteitseffecten geven aanleiding tot het formuleren van **milderende maatregelen**:

- **Sterke beperking oppervlakte** retail en leisure in programma Masterplan Vilvoorde-Machelen (cluster C3)
- **Om het auto-aandeel te verlagen :**
 - **sterke uitbouw hoogwaardige OV-ontsluiting:**
 - GEN-station Kerklaan
 - Tangentiële tramlijn
 - Hoogfrequente pendelbus vanaf station Vilvoorde
 - **het ontmoedigen van het autogebruik**
 - Bedrijfsvervoerplannen, beperken parkeerplaatsen voor werknemers bedrijven, betalend parkeren

Inhoud toelichting

- Opdrachtoomschrijving toetsingsnota
- Methode Plan-MER Grup VSGB, 2010
-  • **Methode Toetsingsnota, 2015**
- Conclusies Toetsingsnota, 2015

Onderzoeksvraag toetsingsnota 2015

- Inschatting mobiliteitseffecten van de reductie van het programma van Vilvoorde-Machelen in de cluster C3 + de implementatie van milderende maatregelen vastgesteld in het Plan-MER 2010



Onderzoeksvraag:

Zijn er, rekening houdend met de gestelde randvoorwaarden, **bijkomende milderende/flankerende maatregelen** nodig voor de cluster C3 in vergelijking met die uit het Plan-MER VSGB (2010) ?

Toelichting methodiek toetsingsnota



Stap 1: Reductie programma cluster C3



Stap 2: Verfijning kengetallen cluster C3



Stap3 : Mobiliteitseffecten cluster C3 na reductie en verfijning

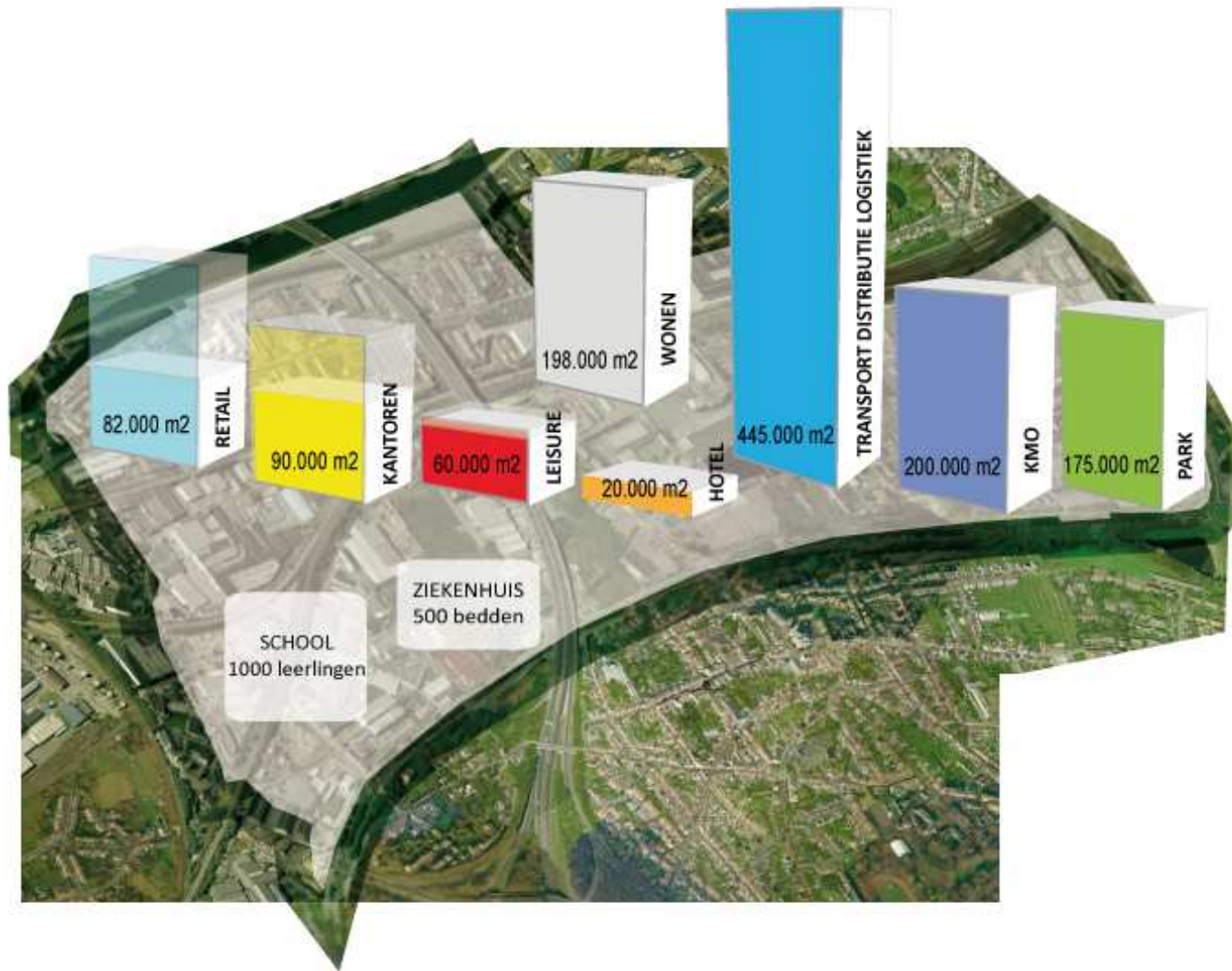
Stap 1: Reductie programma cluster C3

Maximaal toegelaten programma volgens stedenbouwkundige voorschriften GRUP:

- **Kantoren:** is **90.000m²** was 151.000m²
- **Retail:** is **82.000m²** was 185.000m²
- **Leisure:** is **60.000m²** was 67.000m²
- Andere functies (wonen, TDL, KMO en gemeenschapsvoorzieningen) ongewijzigd



Stap 1: Reductie programma cluster C3



Stap 1: Resultaat reductie programma cluster C3

Verkeersgeneratie Cluster C3	Programma Plan-MER 2010	Reductie programma Cluster C3
pae/etmaal	68735	45270
wonen	1441	1441
bedrijvigheid	13829	10584
grootschalige detailhandel	33300	14760
leisure & diensten	20165	18485

**pae = personenauto equivalent*

Stap 2: Verfijnen kengetallen cluster C3

Verfijnen kengetallen voor berekening verkeersaantallen van functies kantoren, retail en leisure:

GOEDGEKEURD

- O.b.v. **goedgekeurde project-MER** Uplace (2011) (extrapolatie mogelijk vanwege aandeel Uplace in totaal van deze functies)
- Specifiek profiel retail en leisure (geen supermarkten,...) → minder verkeer per m² dan generieke kengetallen
- **“Modal shift”** dankzij OV-voorzieningen (GEN-station Kerklaan + pendelbus) en auto-ontradende maatregelen:
 - **werknemers: 75% → 50% auto** (ca 40% OV, 10% F+V)
 - **bezoekers: 95% → 75% auto** (ca 20% OV, 5% F+V) cfr. huidige modal split van retailcentra te Anderlecht en Woluwe
- Meer evenwichtige verdeling verkeer over de dag → extra verlaging tijdens spitsuren

Stap 2: Resultaat verfijnen kengetallen cluster C3

→ Aangepaste kengetallen per etmaal (enkel personenverkeer; vrachtverkeer verwaarloosbaar t.o.v. personenverkeer):

- Kantoren: 5,3 → 3 pae per 100 m²
- Retail: 18 → 11 pae per 100 m²
- Leisure: 24 → 14,5 pae per 100 m²
- Kengetallen andere functies (wonen, gemeenschaps-voorzieningen, bedrijvigheid) niet aangepast , blijft “worst case” benadering

Stap 2: Resultaat verfijnen kengetallen cluster C3

Verkeersgeneratie Cluster C3	Programma Plan-MER 2010	Reductie Programma cluster C3	Na verfijning kengetallen
pae/etmaal	68735	45270	31742
wonen	1441	1441	1441
bedrijvigheid	13829	10584	8496
grootschalige detailhandel	33300	14760	9020
leisure & diensten	20165	18485	12785

**pae = personenauto equivalent*

Stap3 :Mobiliteitseffecten cluster C3 na reductie en verfijning

Basistoestand (model 2007) 17-18u



Weg	Wegsegment	Richting 1 ochtend pae	Richting 1 avond pae	Richting 2 ochtend pae	Richting 2 avond pae
N211	R22-E19	W: 2100	W: 1900	O: 1400	O: 2400
R22	N211-afrit 5	1700	1000	1000	1700
	Afrit 5-N21	1800	1800	1100	1600
R0	Afrit 6-E19	6900	6800	6100	6500
	E19-afrit 4 (A201)	9400	7700	7900	9600
E19	R0-afrit 12	6000	4900	4600	6400
	Afrit 12-11	5800	4600	3400	6000

Basistoestand (model 2007)
 + bijkomend verkeer cluster C3 17-18u



Weg	Wegsegment	Richting 1 ochtend pae	Richting 1 avond pae	Richting 2 ochtend pae	Richting 2 avond pae
N211	R22-E19	W: 2100 + 200	W: 1900 + 207	O: 1400 + 83	O: 2400 + 244
R22	N211-afrit 5	1700 + 594	1000 + 482	1000 + 280	1700 + 642
	Afrit 5-N21	1800 + 421	1800 + 1210	1100 + 1017	1600 + 1000
R0	Afrit 6-E19	6900 + 401	6800 + 414	6100 + 166	6500 + 489
	E19-afrit 4 (A201)	9400 + 166	7700 + 489	7900 + 401	9600 + 414
E19	R0-afrit 12	6000 + 166	4900 + 489	4600 + 401	6400 + 414
	Afrit 12-11	5800 + 200	4600 + 207	3400 + 83	6000 + 244

Stap 3 : Mobiliteitseffecten cluster C3 na aanpassingen

- Aanzienlijke verkeerstoename op R22, maar verzadigingsgraad blijft aanvaardbaar → volgens significantiekader MER **geen aanzienlijk negatief effect**
= geen bijkomende milderende maatregelen nodig
- Situatie op hoofdwegennet, met name op viaduct van Vilvoorde, blijft kritisch, maar:
 - dit is reeds het geval in basistoestand
 - Bijdrage cluster C3 is relatief beperkt→ volgens significantiekader MER **geen aanzienlijk negatief effect**
= geen bijkomende milderende maatregelen nodig

Inhoud toelichting

- Opdrachtoomschrijving toetsingsnota
- Methode Plan-MER Grup VSGB, 2010
- Methode Toetsingsnota, 2015



- **Conclusies Toetsingsnota, 2015**

Conclusies toetsingsnota

- **Geen bijkomende milderende maatregelen op planniveau in vergelijking met plan-MER VSGB (2010)**
- **GEN-station en pendelbus kunnen (in combinatie met auto-ontradende maatregelen) de gewenste “modal shift” realiseren: bezoekers 75/20/5, werknemers 50/40/10**

Conclusies toetsingsnota

- **Tangentiële tram blijft wenselijk, maar niet noodzakelijk op korte termijn** (pendelbus op zelfde tracé is tijdelijke oplossing in afwachting van tram)
- **Milderende maatregelen op projectniveau zijn reeds voorzien in goedgekeurde project-MER's Uplace en Woluwelaan:**
 - Infrastructuur: kruispuntinrichtingen, vrije busbaan, fietsinfrastructuur,...
 - Auto-ontradende maatregelen: bedrijfsvervoerplan, thuislevering, betalend parkeren, beperking parking-capaciteit werknemers,...

Conclusies toetsingsnota

Verskil in benadering tussen verkeersmodellering van een toekomstscenario versus toegepaste methodiek Plan-MER 2010 in Toetsingsnota

- Totaal aantal verplaatsingen + modal split worden verder verfijnd door model maar blijven van zelfde grootte-orde!
- Significantiekader blijft hetzelfde: effecten van het plan worden vooral bepaald door **bijdrage** plan = **procentueel verschil** tussen geplande toestand en basistoestand

Conclusies toetsingsnota

Verschil in benadering tussen verkeersmodellering van een toekomstscenario versus toegepaste methodiek Plan-MER 2010 in Toetsingnota

- Verkeer veroorzaakt door plan komt in realiteit niet volledig ***bovenop*** basistoestand, maar is deels vervanging/verschuiving van bestaand verkeer.
= worst case benadering
- Verfijning netwerk en routes zorgt voor sterkere spreiding van verkeersstromen en dus *lagere* bijdrages op hoofdassen.
- Verkeerscijfers uit de basistoestand model 2007 zijn nog steeds **representatief**! Conclusies blijven geldig!

Vergelijking van de verkeersintensiteiten tussen verkeerstellingen 2013-2014 en modelresultaat 2007 op R0 en E19

Aantallen in pae

6800 Basistoestand model 2007

5726 telling 2014

5549 telling 2013

Bron: Vlaams verkeerscentrum

