

Notitie / Memo

**HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning**

Aan: Rijkswaterstaat Oost-Nederland
 Van: Martijn Meinen
 Datum: 16 juli 2018
 Kopie:
 Ons kenmerk: BC2109T&PNT180716
 Classificatie: Projectgerelateerd

Onderwerp: Vergelijking intensiteiten ViA15 TB vs OTB

Aanleiding

Als onderdeel van het Ontwerp-tracébesluit (OTB) ViA15 is onder andere gekeken naar de ecologische consequenties rondom de Duitse A3 vanaf de grensovergang, als gevolg van de realisatie van het project ViA15. Hierbij is gebruik gemaakt van het destijds vigerende NRM2014 scenario 2030GE. Bij het opstellen van het Tracébesluit (TB) is uitgegaan van het op dat moment vigerende NRM2017 scenario 2030Hoog.

Onderzoeksvraag: wijzigen in het TB de eerder tijdens het OTB gemaakt ecologische conclusies als gevolg van het hanteren van de nieuwe verkeerscijfers?

Vergelijking etmaalintensiteiten

Het projecteffect in Duitsland als gevolg van de realisatie van de ViA15 zal het grootst zijn direct na de grensovergang. Hoe verder weg, hoe kleiner het projecteffect zal zijn. Daarom is een vergelijking gemaakt van de etmaalintensiteiten op de Duitse A3 ter hoogte van de grensovergang. In tabel 1 staan de etmaalintensiteiten 2030 ter hoogte van de grensovergang vermeld zoals gehanteerd in het OTB (op basis van het NRM2014 scenario 2030GE). De etmaalintensiteiten ter hoogte van de grensovergang zoals gehanteerd in het TB (op basis van het NRM2017 scenario 2030Hoog), staan in tabel 2.

| | OTB autonoom | | | OTB project | | | OTB verschil | | |
|---------------|--------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|-------------|
| | auto | vracht | mv | auto | vracht | mv | auto | vracht | mv |
| noordbaan | 17700 | 5000 | 22700 | 20000 | 5600 | 25600 | 2300 | 600 | 2800 |
| zuidbaan | 19000 | 4200 | 23200 | 21400 | 4500 | 25900 | 2400 | 300 | 2700 |
| totaal | 36700 | 9200 | 45900 | 41400 | 10100 | 51400 | 4700 | 900 | 5500 |

Tabel 1: etmaalintensiteiten OTB op de A12/A3 ter hoogte van de grensovergang

| | TB autonoom | | | TB project | | | TB verschil | | |
|---------------|--------------|-------------|--------------|--------------|-------------|--------------|-------------|------------|-------------|
| | auto | vracht | mv | auto | vracht | mv | auto | vracht | mv |
| noordbaan | 17000 | 4400 | 21300 | 19300 | 4500 | 23900 | 2400 | 200 | 2500 |
| zuidbaan | 19500 | 4900 | 24400 | 21900 | 5000 | 26900 | 2400 | 100 | 2500 |
| totaal | 36500 | 9200 | 45700 | 41300 | 9500 | 50800 | 4800 | 300 | 5100 |

Tabel 2: etmaalintensiteiten TB op de A12/A3 ter hoogte van de grensovergang

Hieruit blijkt dat de in het TB gehanteerde etmaalintensiteiten in dezelfde orde van grootte liggen als de in het OTB gehanteerde etmaalintensiteiten. Als gekeken wordt naar de verschillen tussen de autonome situatie en de projectsituatie, blijkt dat het projecteffect binnen het TB iets kleiner is dan binnen het OTB (dit geldt met name voor het vrachtverkeer).

Conclusie

Uit voorgaande analyse blijkt dat de etmaalintensiteiten op de Duitse A3 ter hoogte van de grensovergang zoals gehanteerd in het TB, in dezelfde orde van grootte liggen als in het OTB. Als gevolg hiervan is het projecteffect in het TB ook vergelijkbaar. Als gekeken wordt naar de verschillen tussen de autonome situatie en de projectsituatie, blijkt dat het projecteffect binnen het TB iets kleiner is dan binnen het OTB (dit geldt met name voor het vrachtverkeer).

De conclusies zoals getrokken binnen het ecologisch onderzoek in het OTB, zullen dus in het TB niet wijzigen.