



Memo

Ons kenmerk	ACG08-002	Behandeld door	Marc van den Heuvel
Uw kenmerk		Telefoon	06 5200 2510
Datum	6 maart 2009	Mail	heuvel@arenaconsulting.nl
Onderwerp	Actualisatie berekening economische effecten ALU		

1. Inleiding

In 2008 zijn de economische effecten bepaald bij uitvoering van de maatregelen die in het Actieplan Luchtkwaliteit Utrecht zijn opgenomen. In de rapportage van 25 september 2008 zijn de economische effecten aangegeven. De conclusie was dat er in het centrumgebied economische effecten optreden op consumentenbestedingen en dat het vrachtverkeer met combileveringen in het centrum te maken krijgt met een toename van de reistijd.

Buiten het centrum treden geen noemenswaardige economische effecten op.

Inmiddels zijn de maatregelen in het ALU aangepast. De gemeente Utrecht heeft gevraagd om de economische effecten opnieuw te bepalen op basis van het actuele ALU.

2. Uitgangspunten

Bij de actualisatie van de economische effecten zijn dezelfde uitgangspunten, gegevens en berekeningswijzen gehanteerd als bij de bepaling van de economische effecten in 2008. Voor een toelichting verwijzen we naar de rapportage 'Economische effecten maatregelen ALU, 25 september 2008.

De aanpassingen in de maatregelen betreffen:

- Linksafverbod PHL-Laan
- Knip Paardenveld in plaats van Knip Weerdsingel
- Geen knip Ledig Erf
- Geen linksafverbod Vondellaan Oost - Bleekstraat

Reistijden zijn een belangrijke bouwsteen voor het bepalen van een eventueel economisch effect. In de economische analyse zijn de reistijden bepaald van 80 routes naar het centrum voor spits en restdag met een personenauto en van vier routes naar het centrum voor vrachtverkeer.

De reistijden op al deze routes zijn opnieuw bepaald voor het geactualiseerde ALU. Met de nieuwe reistijdgegevens zijn vervolgens de economische effecten herberekend.

3. Uitkomsten

Er treden economische effecten op in het centrum. De effecten van het huidige ALU zijn ongeveer 40% lager dan in het oorspronkelijke ALU.

De effecten hebben betrekking op een afname van de consumentenbestedingen in de detailhandel in het centrum. De oorzaak is een gemiddelde toename van de reistijden om met de auto het centrum te bereiken. Het economisch effect op consumentenbestedingen als gevolg van het ALU is minder dan 1%.

In de vorige economische analyse is nagegaan wat het economisch effect is voor consumenten die per auto uit drie verschillende gebieden naar het centrum komen:

- lokaal (uit gemeente Utrecht)
- regionaal (regio Utrecht)
- bovenregionaal

De afname van het economisch effect van het huidige ALU ten opzichte van het vorige ALU is gelijk voor alle drie de gebieden.

4. Onderbouwing afname economisch effect

De oorzaak van het economische effect op de consumentenbestedingen is een gemiddelde toename van de reistijd om de geselecteerde gebieden in het centrum per auto te bereiken. Dat betekent dat een deel van de consumenten uitwijkt naar voorzieningen buiten het centrum. De gemiddelde toename van de reistijd in het actuele ALU is minder dan in het oorspronkelijke ALU. Daardoor is het economisch effect ook minder (ongeveer 40% lager). De redenen zijn:

- Door het openhouden van de Weerdsingel is het centrum per auto beter bereikbaar vanuit westen en noorden. Het omrijden als gevolg van de oorspronkelijke knip Weerdingel neemt af.
- De doorgang van het Ledig Erf en opheffen linksafverbod Bleekstraat maakt het centrum beter bereikbaar uit het zuiden. Het omrijden als gevolg van deze oorspronkelijke knip neemt af.

5. Effecten op bevoorrading centrum

Voor het vrachtverkeer naar en in het centrum is voor vier routes het reistijdverschil bepaald als gevolg van de ALU-maatregelen. Het betreft twee korte routes naar het centrum vanaf de snelwegen en twee routes met combileveringen in het centrum. De resultaten zijn indicatief, want afgeleid van een beperkt aantal routes.

De twee routes naar het centrum zijn de hoofdroutes vanaf A12 en A27 naar een punt aan het begin van het centrum. In het 'oude' en 'actuele' ALU is het reistijdverschil gelijk. Er is geen verschil voor de route vanaf A27 en een toename van de reistijd van 10% vanaf A12.

Op de twee onderzochte beleveringsroutes in het centrum is het reistijdverschil als volgt:

	"ALU-oud"	"ALU-actueel"
Reistijdverschil Route 1	+ 9% + 4:20 minuten	+ 3% + 1:20 minuten
Reistijdverschil Route 2	+ 18 % + 17:10 minuten	+ 10% + 11:50 minuten

Route 1 start op de Brailledreef met 5 leverpunten in het centrum en retour Brailledreef. De reistijd zonder ALU-maatregelen is 47 minuten. De reistijd neemt in het oorspronkelijke ALU toe met 4:20 minuten en in het actuele ALU met 1:20 minuten.

Route 2 start op de Proostwetering en heeft 12 leverpunten in het centrum met retour Proostwetering. De reistijd zonder ALU-maatregelen bedraagt 95 minuten. De toename bij het oorspronkelijke ALU is ruim 17 minuten en bij het actuele ALU iets minder dan 12 minuten.

6. Conclusie

De uitvoering van de ALU-maatregelen hebben een economisch effect op de consumentenbestedingen voor de detailhandel in het centrum. Het economisch effect van het actuele ALU is 40% minder dan het oorspronkelijke ALU.

Het economisch effect op de consumentenbestedingen in het centrum is kleiner dan 1%.

De oorzaak is een gemiddelde toename van de reistijd om het centrum te bereiken. Overigens is net als bij het onderzoek medio 2008 geen rekening gehouden met een overstap van automobilisten naar andere vervoersmiddelen om het centrum te bereiken.

Als gevolg van de ALU-maatregelen neemt de reistijd toe voor vrachtverkeer met combileveringen in het centrum. De toename in het oorspronkelijke ALU was 4:20 min en 17:10 minuten. In het actuele ALU is dit 1:20 min en 11:50 minuten.

De conclusie is dat het actuele ALU een geringer effect heeft op de reistijden naar en binnen het centrum dan het oorspronkelijke ALU. Het negatieve economische effect is circa 40% kleiner.