

Mobiliteitsscan ten behoeve van bestemmingsplan Nedal KWS

Inleiding

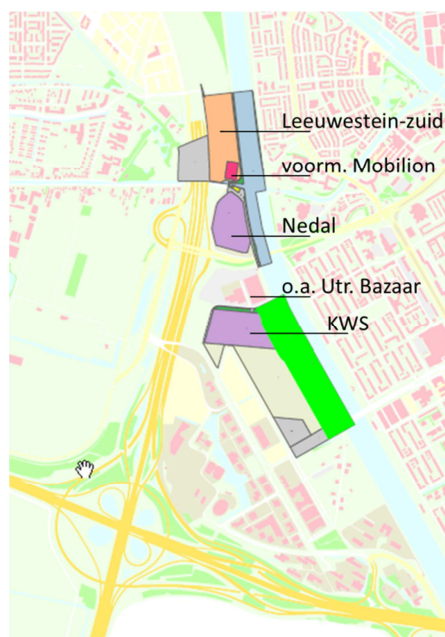
Het ontwerp bestemmingsplan Nedal KWS betreft een actualisatie van de huidige situatie, waarbij het bestaande gebruik wordt voortgezet. Het plan voorziet wel in mogelijkheden voor KWS en Nedal om de activiteiten op de huidige locaties uit te breiden. Provincie Utrecht heeft vanuit haar toetsende rol gevraagd om middels een mobiliteitstoets inzichtelijk te maken wat de consequenties van deze uitbreidingsmogelijkheden zijn op de verkeerssituatie in de directe omgeving. Voorliggend document voorziet in deze mobiliteitstoets.

Situatie en ontwikkelingen

Het plan betreft twee van elkaar gescheiden gebieden (zie afbeelding hiernaast). Het gebied ten noorden van de Martin Luther Kinglaan betreft de aluminiumfabriek Nedal, het voormalig Mobilion en het zuidelijk deel van de beoogde ontwikkellocatie Leeuwestein. Direct ten zuiden van de Martin Luther Kinglaan ligt een gebied dat geen deel uitmaakt van dit bestemmingsplan, waar o.a. de Utrechtse Bazaar is gehuisvest. Direct ten zuiden daarvan ligt de asfaltcentrale van KWS.

Ten opzichte van de huidige bestemmingsplansituatie worden er twee ontwikkelingen mogelijk gemaakt, die de verkeerssituatie beïnvloeden:

- In 2009 is er aan KWS vergunning verleend om met een nieuwe installatie de productie in de asfaltcentrale op te voeren van 300.000 ton asfalt per jaar naar 550.000 ton asfalt per jaar. Met de uitbreiding zal het aantal bedrijfsuren dan de installatie in bedrijf is toenemen van 1.450 naar 3.000 per jaar.
- Daarnaast wordt het in dit plan mogelijk gemaakt dat Nedal haar activiteiten ruimtelijk gezien uitbreidt, van de huidige 28.339 m² bruto vloeroppervlak (bvo) naar maximaal 53.000 m² bvo. Dat betekent een toename van 24.661 m² bvo.



Het voormalig Mobilion en een deel van de beoogde ontwikkellocatie Leeuwestein vallen binnen de grenzen van voorliggend bestemmingsplan, maar het plan voorziet niet in wijzigingen in dit gebied. Het voormalig Mobilion, thans in gebruik als informatiecentrum voor Leidsche Rijn, krijgt de bestemming gemengd uit te werken. De beoogde ontwikkelingen in Leeuwestein, worden t.z.t. in een apart bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Het is echter van belang om in deze mobiliteitstoets te constateren dat voorliggend bestemmingsplan vanuit verkeerskundig oogpunt geen beperkende effecten heeft voor toekomstige woningbouwontwikkeling in Leeuwestein.

De ontwikkelingen bij KWS en Nedal leiden tot een toename van het aantal verplaatsingen van en naar deze locaties. Ten aanzien van het wegverkeer wordt een maximale toename verwacht van 700 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm), waarvan ca. 200 vrachtauto's. In het gemiddelde spitsuur gaat het om ca. 100 motorvoertuigen, waarvan 20 vrachtauto's. De totstandkoming van deze aantallen wordt toegelicht in bijlage 2.

Impact omgeving

De bestemmingsplangebieden worden omsloten door de A2 (westzijde), het Amsterdam-Rijnkanaal (oostzijde), bedrijventerrein Papendorp (zuidzijde) en de ontwikkellocatie Leeuwestein-noord (noordzijde) en wordt ontsloten voor:

1. Auto en vracht
2. Fiets
3. Openbaar vervoer
4. Scheepvaart

Ad 1) Auto en vracht

De gebieden sluiten aan op de wegenstructuur van Papendorp, een hoogwaardig bedrijventerrein dat in het noordoostelijke kwadrant van knooppunt Oudenrijn is gelegen.

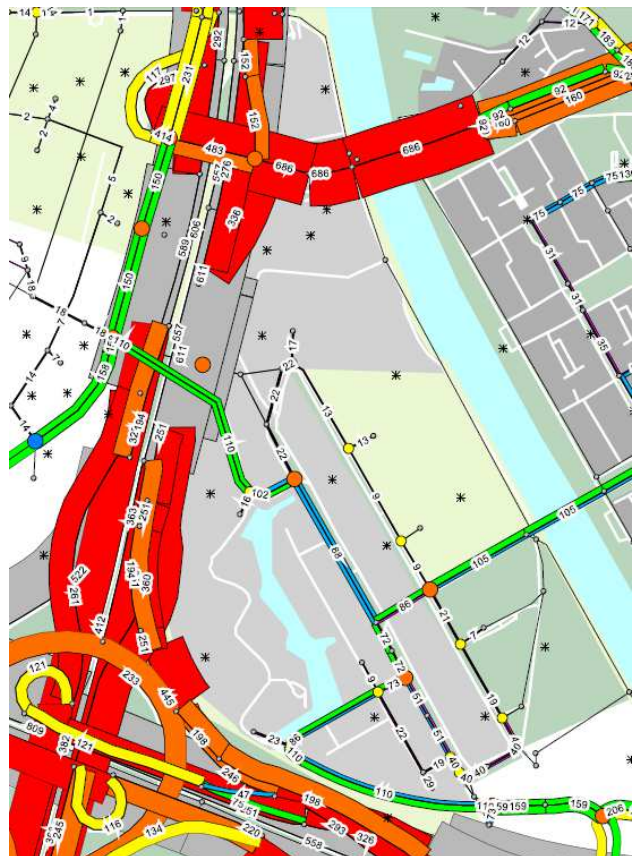
De ontsluiting van KWS en Nedal vindt plaats via de Groenewoudsedijk (doodlopend aan beide zijden) en Taatsendijk op:

- Marinus van Tyruslaan en aansluiting A2/Hooggelegen (richtingen noord, west en zuid)
- Orteliuslaan, Papendorpselaan en aansluiting A12/Papendorp (richting oost)
- Afrit A2 aansluitend op Taatsendijk (alleen vanuit westelijke, zuidelijke en oostelijke richting)
- Mercatorlaan en Prins Clausbrug (richting stad)

De ontsluiting van de bestemmingen aan de noordzijde van de Leidsche Rijn is gescheiden van de hiervoor genoemde locaties. Deze loopt via de huidige Weg naar het Informatiecentrum direct naar de parallel aan de A2 gelegen Stadsbaan (met verbindingen naar alle windrichtingen). Uitzondering hierop betreft het voormalig Mobilion, welke ook vanaf de Groenewoudsedijk bereikbaar is. Een doorsteek naar de Weg naar het Informatiecentrum is echter niet mogelijk. Zie ook het kaartbeeld in bijlage 1.

In de figuur hiernaast zijn de intensiteiten weergegeven in 2020, gebaseerd op het vastgestelde verkeersmodel VRU3.1. Het betreft motorvoertuigen per etmaal (in 100-tallen).

De gebieden liggen in directe invloedssfeer van een zeer gevoelig autonetwerk. De A2 en A12 zijn twee van de belangrijkste achterlandverbindingen van Nederland richting de rest van Europa. De komende jaren wordt er hard gewerkt aan het vergroten van de capaciteit van A2 en A12. De toename van verkeer van en naar KWS en Nedal bedraagt ongeveer 700 mvt/etm, waarvan maximaal 100 in het gemiddelde spitsuur. Op de totale verkeersstromen van de A2 en A12 is dit verwaarloosbaar. De interne verkeersstructuur van Papendorp biedt voldoende ruimte om deze extra stromen te verwerken.



Het parkeren wordt opgelost op eigen terrein, passend binnen de geldende parkeernormen zoals vastgelegd in de Nota Stallen en Parkeren (0,3 – 0,5 parkeerplaats per 100 m2 bvo).

Ad 2) Fietsverkeer

Langs het kanaal over de Groenewoudsedijk is een noord-zuid georiënteerde hoofd fietsroute gelegen. Richting de 'oude' stad zijn er verbindingen over het kanaal via de Prins Clausbrug en de Meerbrug. Naar verwachting in 2016 wordt nog een derde oeververbinding opgeleverd, die de verbinding legt tussen de Stadsbaan in Leidsche Rijn en de Everthart Meijsterlaan in Oog in Al. Er zijn tevens drie

verbindingen naar Leidsche Rijn, in het verlengde van de Hogeweidebaan, de Groenewoudsedijk en de busbaan Strijkviertel. Zie ook het kaartbeeld in bijlage 1.

Mede vanwege de stringente parkeernorm die voor Nedal van toepassing is, is het wenselijk om goede alternatieven te bieden. Er zijn voldoende fietsverbindingen beschikbaar om vanuit alle windrichtingen een snelle en directe route aan te kunnen bieden.

De intensivering van met name vrachtverkeer kan een negatieve invloed hebben op de veiligheid van fietsverkeer op de (hoofd)fietsverbinding Groenewoudsedijk. De weg biedt in feite enkel toegang voor gemotoriseerd verkeer van en naar Nedal, waardoor de verwachte verkeersdruk met ca. 1.300 mvt/etm laag blijft. De weg is met ca. 7 meter bovendien erg breed, waardoor gemotoriseerd verkeer en fietsers weinig hinder van elkaar ondervinden. De toename van ca. 500 auto's en 100 vrachtauto's per dag leidt op dit punt niet tot een onacceptabele situatie.

Ad 3) Openbaar Vervoer

Papendorp is aangesloten op het regionale netwerk van HOV-verbindingen. Door het gebied loopt de zuidelijke HOV-radiaal tussen Utrecht CS, via Papendorp door Leidsche Rijn naar Vleuten en vice versa, met de halte "P+R Papendorp" op de OV-knoop Taatsenplein en de noordelijker gelegen halte "Utrechtse Bazaar" nabij de kruising Orteliuslaan – Taatsendijk. De halte "Utrechtse Bazaar" wordt tevens aangedaan door de westtangent, die rijdt tussen Nieuwegein en Maarssen via Leidsche Rijn Centrum. Zie ook het kaartbeeld in bijlage 1.

Mede vanwege de stringente parkeernorm die voor Nedal van toepassing is, is het wenselijk om goede alternatieven te bieden. Met een loopafstand van ca. 1,3 kilometer vanaf ingang tot een OV-halte is de OV-bereikbaarheid voor Nedal suboptimaal. De ligging van het terrein biedt echter weinig mogelijkheden om deze afstand te verkleinen.

Ad 4) Scheepvaart

Aan de oostzijde van het gebied loopt het Amsterdam-Rijnkanaal. De asfaltcentrale van KWS krijgt grondstoffen, zoals zand en grind per schip aangevoerd.

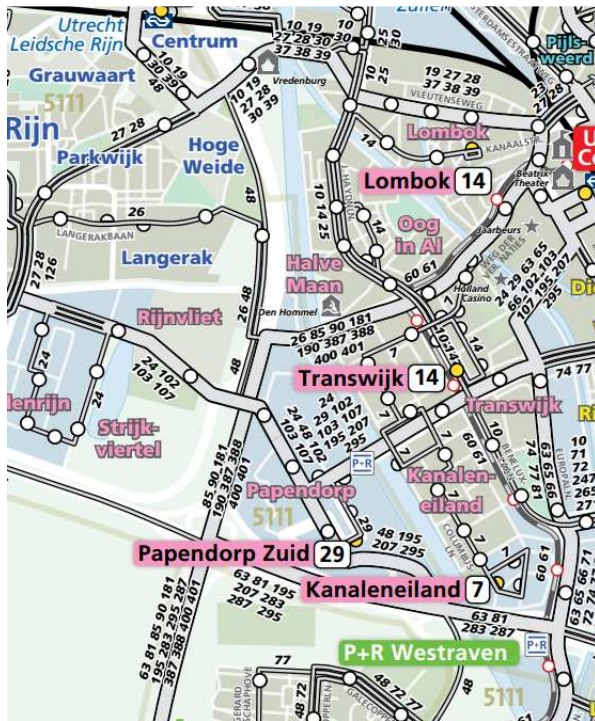
Bijlage 1 Kaartbeelden



Autonetwerk Papendorp en omgeving (bron: www.openstreetmap.org)



Fietsnetwerk (bron: *Fietsvisie Regio Utrecht*)



Lijnennetkaart (bron: www.u-ov.info)



Haltedichtheden Papendorp

Bijlage 2 Toelichting totstandkoming verkeersgeneratie

KWS

De vergunning die aan KWS is verleend maakt het mogelijk om met een nieuwe installatie de productie in de asfaltcentrale op te voeren. De installatie kan 24 uur per dag, 7 dagen per week in bedrijf zijn. In dat geval vindt er continue aan- en afvoer van asfalt, asfaltpuin, grind, zand en mineralen, bitumen en overige hulpstoffen plaats. Dit wordt deels aangevoerd per schip, via het Amsterdam-Rijnkanaal. Het overige wordt aan- en afgevoerd per vrachtauto, in totaal 230 per dag. De aankomsten en vertrekken van deze vrachtauto's verdelen zich gelijk over de dag. Het gaat per uur dus om maximaal 10 vrachtauto's. Teruggerekend op basis van de productieomvang (550.000 ton nu, ten opzichte van 300.000 ton voorheen) ging het vóór uitbreiding van de productie om ca. 125 vrachtauto's per dag, wat neerkomt op maximaal 6 vrachtauto's per uur.

Naast de aan- en afvoer van materialen vindt er ook mobiliteit plaats door de 10 werknemers die in dienst zijn. Het betreft hier zowel kantoorpersoneel (aanwezig tijdens reguliere kantooruren) als medewerkers die zorgdragen voor de ondersteunende processen van de installaties (aanwezig 24/7). Daarnaast wordt de inrichting dagelijks door circa 15 bezoekers bezocht. Voor een worst-case benadering wordt er vanuit gegaan dat alle werknemers en bezoekers in de ochtendspits arriveren en in de avondspits vertrekken.

Nedal

Voorliggend plan maakt het mogelijk dat de aluminiumfabriek Nedal haar activiteiten ruimtelijk gezien uitbreidt, van de huidige 28.339 m2 bruto vloeroppervlak (bvo) naar maximaal 53.000 m2 bvo. Dat betekent een toename van 24.661 m2 bvo.

CROW publicatie 317 "Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie" hanteert voor een dergelijke functie¹ een parkeernorm van 0,6 tot 1,1 parkeerplaats per 100 m2 bvo (exclusief vrachtwagenparkeren). De vastgestelde Nota Stallen en Parkeren (Gemeente Utrecht, februari 2013) schrijft een lagere parkeernorm voor, van 0,3 tot 0,5 parkeerplaats per 100 m2 bvo. Deze ca. 50% lagere parkeernorm heeft zijn weerslag op de verkeersgeneratie, verwacht mag worden dat er minder verkeer van en naar de fabriek rijdt dan de door CROW genoemde 3,2 tot 4,9 voertuigbeweging per 100 m2 bvo (inclusief vrachtverkeer). Voor deze mobiliteitstoets wordt aangenomen dat het maximale aantal voertuigbewegingen volgens CROW (4,9 per etmaal) met 50% wordt teruggedrongen. Inclusief uitbreiding leidt dat tot een totale verkeersgeneratie van 1.1579 motorvoertuigen per etmaal (mvt/etm), oftewel een groei van ruim 709 mvt/etm ten opzichte van de huidige situatie. Op basis van een opgave van Nedal wordt aangenomen dat ca. 15% van de totale verkeersstroom in de beide spitsperiodes wordt gegenereerd en dat ca. 15% van de totale verkeersstroom vrachtauto's betreft.

Functie	Huidig	Toekomstig	Verschil
KWS	300.000 ton asfalt p/jaar	550.000 ton asfalt p/jaar	250.000 ton asfalt p/jaar
	175 mvt/etm	280 mvt/etm	105 mvt/etm
	50 pa/etm	50 pa/etm	0 pa/etm
	125 vr/etm	230 vr/etm	105 vr/etm
	56 mvt/spitsuur	60 mvt/etm	4 mvt/etm
Nedal	50 pa/spitsuur	50 pa/etm	0 pa/etm
	6 vr/spitsuur	10 vr/etm	4 vr/etm
	28.339 m2 bvo	53.000 m2 bvo	24.661 m2 bvo
	2,45 mvt/etm 100m2 bvo	2,45 mvt/etm 100m2 bvo	2,45 mvt/etm 100m2 bvo
	694 mvt/etm	1.299 mvt/etm	604 mvt/etm
Totaal	590 pa/etm	1.104 pa/etm	514 pa/etm
	104 vr/etm	195 vr/etm	91 vr/etm
	104 mvt/spitsuur	195 mvt/spitsuur	91 mvt/spitsuur
	89 pa/spitsuur	166 pa/spitsuur	78 pa/spitsuur
	16 vr/spitsuur	29 vr/spitsuur	14 vr/spitsuur
Totaal	870 mvt/etm	1.579 mvt/etm	709 mvt/etm
	640 pa/etm	1.154 pa/etm	514 pa/etm
	230 vr/etm	425 vr/etm	195 vr/etm
	160 mvt/spitsuur	254 mvt/spitsuur	94 mvt/spitsuur
	139 pa/spitsuur	216 pa/spitsuur	78 pa/spitsuur
	22 vr/spitsuur	39 vr/spitsuur	17 vr/spitsuur

¹ Bedrijf arbeidsextensief, bezoekersextensief, zeer stedelijk gebied, rest bebouwde kom