

Notitie Actualisatie Mobiliteitstoets City

Het vigerende bestemmingsplan voor City dateert uit 2007. In 2017 is door Sweco een mobiliteitstoets uitgevoerd op de plannen die er destijds waren in en rond Nieuwegein City. In die mobiliteitstoets is gekeken naar de consequenties van de plannen op de parkeerbalans en op de verkeersafwikkeling op omliggende wegen. Inmiddels zijn er opnieuw enkele wijzigingen in de uitgangspunten voor de plannen voor City.

Er is bij de gemeente Nieuwegein behoefte aan inzicht hoe de wijzigingen per mei 2020 doorwerken op de conclusies uit de mobiliteitstoets uit 2017.

In deze notitie beschrijven we de wijzigingen en maken een inschatting van de effecten op de conclusies. Dit doen we via een onderbouwde gevoeligheidsanalyse op de uitkomsten van de mobiliteitstoets uit 2017. Dit betekent dat we uitgaan van dezelfde verhoudingen voor bijvoorbeeld verkeersgeneratie en verdeling over de wegen. Er is dus geen sprake van een volledig nieuwe mobiliteitstoets.

Mobiliteitstoets 2017

In 2017 is een Mobiliteitstoets uitgevoerd op het programma zoals dat destijds voorzien was. De voornaamste conclusies waren:

- Voor de **parkeerbalans** is de conclusie dat er bij realisatie van de plannen druk op het parkeren ontstaat, maar dat in de parkeerbehoefte voorzien kan worden, zeker indien rekening gehouden wordt met de verwachte autonome afname van de parkeerdruk.
- Voor de **verkeersafwikkeling** is de conclusie dat de verkeersbewegingen op de Noordstedeweg en Zuidstedeweg toenemen. Op de Zuidstedeweg en het westelijk deel van de Noordstedeweg levert dit geen problemen op. De verkeersintensiteiten kunnen met het huidige profiel verwerkt worden en blijven binnen de streefwaarden van het Gemeentelijk Mobiliteitsplan (GMP+). Voor het oostelijk deel van de Noordstedeweg kunnen de verkeersintensiteiten eveneens verwerkt worden. Echter, wordt hier in 2017 de streefwaarde van 10.000 voertuigen per etmaal uit het GMP+ overschreden. Door de ontwikkelingen in en rond City neemt de intensiteit verder toe van 10.500 tot 11.500 voertuigen per etmaal.



De **GMP+ streefwaarde** geeft een maximaal wenselijke intensiteit per type wegvak, rekening houdend met functie en inrichting van het wegvak. Deze waarde ligt hoger bij gebiedsontsluitingswegen dan bij bijvoorbeeld erftoegangswegen of verblijfsgebieden. De hoogte van de streefwaarde houdt, naast doorstroming op het wegennet, ook rekening met leefbaarheid, zoals uitstoot van emissies, geluid en barrièrewerking van de wegen.

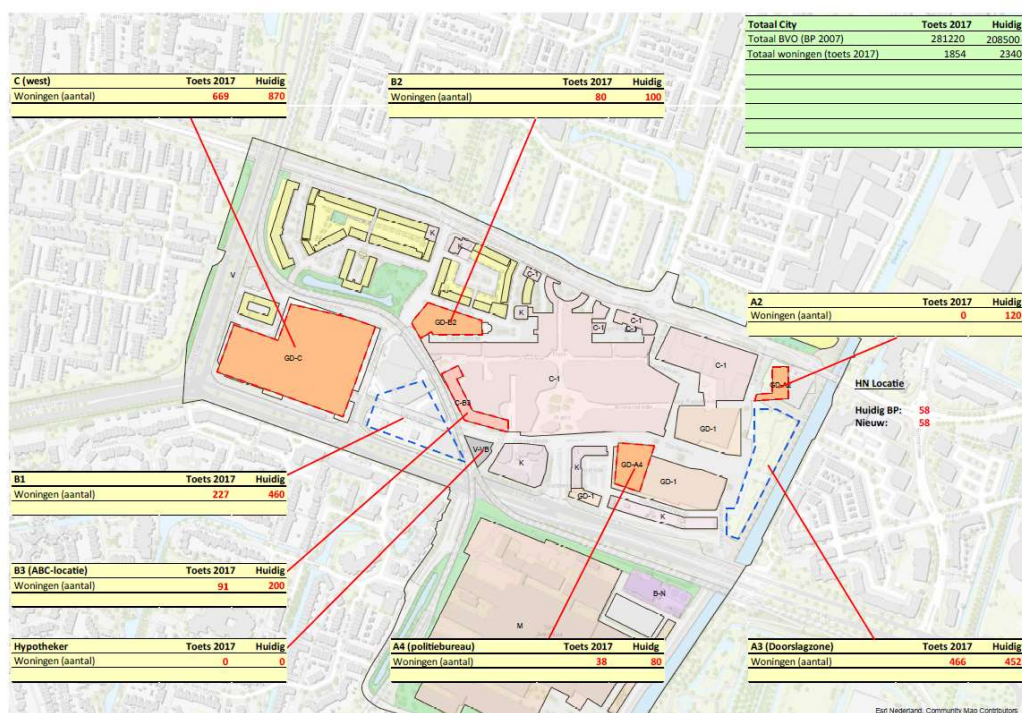
In de onderstaande figuur uit het Mobiliteitsbeeld Nieuwegein (Ecorys 2020) zijn de intensiteiten uit de meest recente verkeerstellingen afgezet tegen de GMP+ streefwaarden. Hierin is eveneens te zien dat op het oostelijk deel van de Noordstedeweg de streefwaarden overschreden worden.



Ruimtelijk programma

In het vigerende bestemmingsplan uit 2007 is circa 280.000 m² aan bruto vloeroppervlak voor **woonfuncties** en **commerciële voorzieningen** opgenomen die nog niet uitgevoerd zijn. In de huidige plannen (mei 2020) is dit circa een kwart lager, namelijk circa 208.000 m². Dit zorgt, afhankelijk van de exacte invulling qua functies, voor een lagere verkeersgeneratie.

Onze analyse richt zich op de extra verkeersgeneratie door de toename in het aantal woningen, aangezien daar sprake is van een toename van het programma. In de mobiliteitstoets uit 2017 is eveneens gekeken naar de effecten van de **woningbouwplannen**. Destijds is er uitgegaan van totaal 1.854 extra woningen in City, terwijl er inmiddels uitgegaan wordt van circa 2.340 extra woningen, een stijging van circa 25%. Deze woningen zijn verspreid over de verschillende blokken binnen City. In de onderstaande visuele weergave zijn de verschillen samengevat.



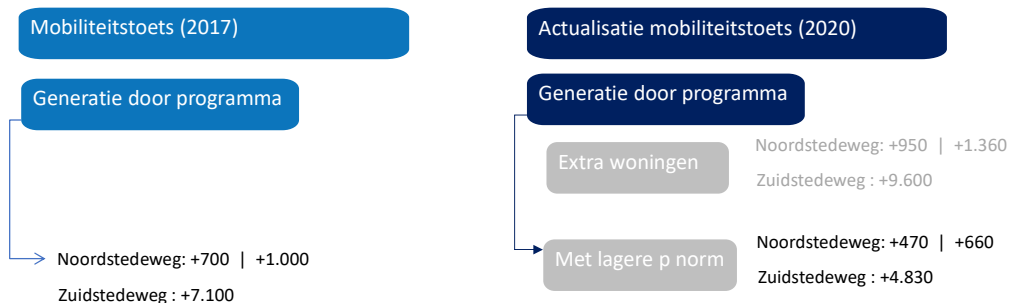
Indien uitgegaan wordt van de nieuwe aantallen woningen (met de parkeernorm uit de mobiliteitstoets 2017) neemt de berekende verkeersgeneratie op de oostzijde van de Noordstedeweg toe. In 2017 is een verkeersgeneratie van 1.000 berekend, deze wordt circa 1.360 verkeersbewegingen per etmaal. De verkeersgeneratie op de Zuidstedeweg neemt op basis van de nieuwe plannen toe van 7.100 tot 9.660 verkeersbewegingen per etmaal.

Echter in de huidige plannen wordt uitgegaan van een lagere parkeernorm voor de woningen. In de mobiliteitstoets uit 2017 is gerekend met een parkeernorm van 1,0 voor de nieuwe woningen, oftewel 1,0 parkeerplaats per nieuwe woning. De komende jaren wordt de bestaande HOV-verbinding verbeterd (ontwikkeling OV Knoop City en mogelijk versnelling van de tramlijn). Daarnaast zijn er in de GREX maatregelen voorzien die voor een verbeterde doorstroming en comfort voor fietsers binnen Nieuwegein City zorgen. Deze ontwikkelingen samen zorgen ervoor dat de parkeernormen lager kunnen liggen. Dit sluit ook aan bij het huidige Koersdocument Parkeren. In de nieuwe plannen is daarom een parkeernorm van 0,5 voorzien.

Als we uitgaan van de nieuwe woningaantallen (2.340) in combinatie met de lagere parkeernorm (0,5), dan wordt de verkeersgeneratie op de oostzijde van de Noordstedeweg 660 verkeersbewegingen per etmaal. Bij toepassing van dezelfde verhouding en parkeernorm op de westzijde van de Noordstedeweg, wordt de verkeersgeneratie 470 verkeersbewegingen per etmaal. De verkeersgeneratie op de Zuidstedeweg wordt tenslotte 4.830 verkeersbewegingen per etmaal. In de bijlage staan ook de consequenties van andere waarden voor de parkeernorm.

Conclusies ruimtelijk programma

Samengevat levert het bovenstaande de volgende conclusie op. De totale toevoeging van intensiteiten op de Noordstedeweg en de Zuidstedeweg als gevolg van het programma zijn - ondanks de extra woningen - lager dan in 2017 verwacht. Dit komt omdat de woningen gebouwd worden met een lagere parkeernorm.



Basisintensiteiten

Aan de basis van de mobiliteitstoets uit 2017 liggen de werkelijke verkeersintensiteiten op de omliggende wegen. Door tal van ontwikkelingen zijn deze intensiteiten sinds 2017 toegenomen. Er zijn in de tussenliggende periode diverse verkeerstellingen uitgevoerd. Op basis van de meest actuele verkeerstellingen voor de verschillende telpunten, blijkt dat de westzijde van de rotonde op de Noordstedeweg 10% drukker is geworden en de oostzijde van de rotonde circa 18% drukker. Aan de oostzijde van de rotonde op de Noordstedeweg wordt de GMP+ streefwaarde zowel in 2019 als in 2017 overschreden. De intensiteiten op de Zuidstedeweg zijn in 2019 circa 25% hoger dan in 2017.

Intensiteit (basisjaar)	2017	2019
Noordstedeweg (west)	8.000	8.770
Noordstedeweg (oost)	10.530	12.420*
Zuidstedeweg**	27.430	34.620

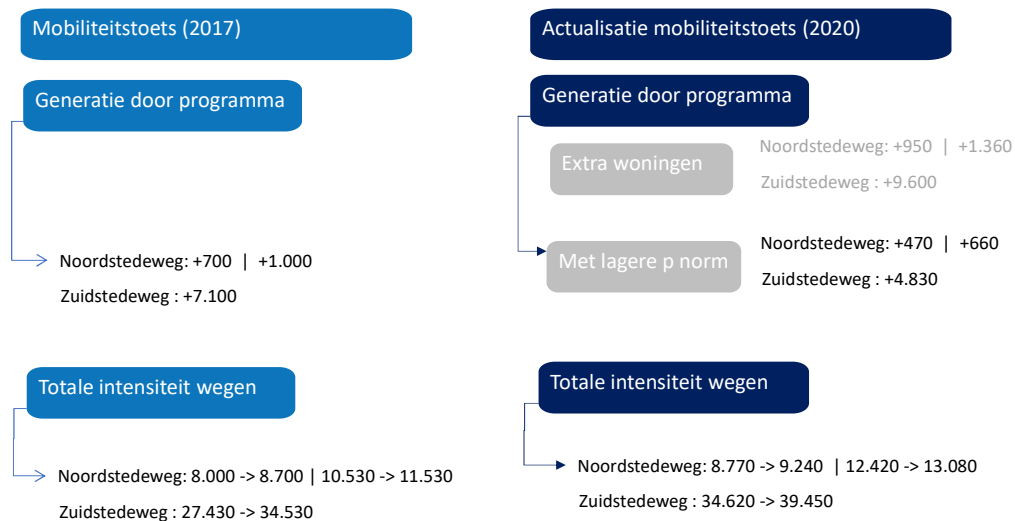
* Op de Noordstedeweg (oost) is de toegang naar de parkeergarage afgesloten waardoor de intensiteiten ca 1.000 mvt lager ligt

** Op de Zuidstedeweg zijn meerdere telpunten. Deze waarden zijn voor het hoogste telpunt (ten oosten van A.C. Verhoefweg)

Hierbij moet opgemerkt worden dat ten tijde van de verkeerstelling op de Noordstedeweg in 2019, de parkeergarage Stadhuis afgesloten was. Dit heeft invloed op de gemeten intensiteiten; de intensiteit op de Noordstedeweg Oost zal zonder afsluiting circa 1.000 motorvoertuigen per dag hoger liggen. Hieruit blijkt wel dat een groot deel van het verkeer op de Noordstedeweg Oost doorgaand verkeer is, immers zij rijden er ook als parkeergarage Stadhuis afgesloten is.

Conclusie toename intensiteit

Hiervoor hebben we al aangegeven dat de extra woningen met een lagere parkeernorm leiden tot een kleinere verkeersgeneratie dan voorzien was in de mobiliteitstoets van 2017. Echter door de toename in verkeersintensiteit resteert een hogere intensiteit op het wegennet. Dit is in de figuur hieronder weergegeven.



De conclusies uit de mobiliteitstoets uit 2017 blijven overeind. De toevoeging van het programma levert op de Zuidstedeweg en de westzijde van de Noordstedeweg geen problemen op. Op de oostzijde van de Noordstedeweg neemt de overschrijding van de GMP+ streefwaarde toe, maar dit komt hoofdzakelijk door de autonome groei. De toename van de intensiteit op de Noordstedeweg Oost door het programma bedraagt slechts 5%. De verwachte intensiteiten op het oostzijde van de Noordstedeweg blijven onder de technisch maximale intensiteit die Sweco inschat op minimaal 16.000 voertuigen per etmaal: de weg kan de hoeveelheid verkeer dus wel verwerken, mits de rotonde Sluyterslaan deze aantallen ook kan verwerken. De capaciteit van een rotonde is lastig exact te duiden, want deze is sterk afhankelijk van onder andere de vormgeving, verdeling intensiteit over toevoerwegen en voorrangssituatie.

Aanvullende mobiliteitsmaatregelen

Naast de hierboven genoemde verschillen zijn er in de huidige GREX van City maatregelen opgenomen voor het verbeteren van de doorstroming en het comfort voor de fietsers in City.

- Een fietsbrug over kanaal de Doorslag (ten zuiden of noorden van Zuidstedeweg);
- Een opwaardering van de fietsroute tussen de Zuidstedeweg en Nieuwegein City;
- Een aanpak van de Karosbrug (toegankelijkheid voor fietsers);
- Een aanpak van sociale veiligheid Kolfstedetunnel (verbeteren verlichting en opheffen huidige knik).

Deze maatregelen maken het aantrekkelijker om met de fiets naar City te gaan, wat voor de bezoekers van City kan leiden tot een afname van auto intensiteiten. Met name de brug over kanaal de Doorslag kan effect hebben op auto intensiteiten op de Noordstedeweg Oost. Hoe groot die afname kan zijn, is lastig in te schatten. Er zijn kengetallen voor bijvoorbeeld de reistijdelasticiteit voor fietsgebruik (1 procent minder reistijd leidt tot 1 procent meer fietsers), of voor bijvoorbeeld de reistijdverhouding tussen fiets en auto. Die laatste geven aan dat als de reistijdverhouding fiets/auto met 10 procentpunt verandert, dat het fietsaandeel in de modal split tot 7,5 km verandert met 3,4 procent ten opzichte van de oude modal split. Het is echter niet mogelijk om de genoemde maatregelen te vertalen naar concrete reistijdwinst.

Het Beter Benutten Programma levert een meer algemene indicatie op dat een fietsroute in (sterk) stedelijk gebied leidt tot een modal split aandeel van circa 2% tot 4% bij een route met hoge kwaliteit zonder hindernissen. Ook hiermee is echter niet te bepalen tot welke exacte afname dit leidt.

Behalve de concrete fietsmaatregelen uit de GREX zet gemeente Nieuwegein in algemene zin de komende jaren met haar beleid meer in op toekomstgerichte en bewegingsvriendelijke mobiliteit. De bestaande OV Knoop City wordt aangepast en er zijn meerdere plannen om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren. Een concrete uitwerking van deze en andere plannen vindt plaats in de Strategische Mobiliteitsvisie die momenteel opgesteld wordt, als voorbereiding op een nieuw Mobiliteitsplan in 2021. Een van de aandachtspunten hierin is het verminderen van korte autoritten. Deze zitten ook op de Noordstedeweg. Ook hiervan kunnen momenteel geen concrete effecten bepaald worden, maar in algemene zin wordt verwacht dat er minder gebruik gemaakt zal worden van de auto op korte ritten naar City of tussen andere wijken.

Samenvatting

In de huidige plannen wordt uitgegaan van een lagere oppervlakte aan programma dan in het vigerend bestemmingsplan uit 2007 is opgenomen. Er is een verschuiving van een meer commercieel programma naar een in hoofdzaak woonprogramma. In 2017 is in een mobiliteitstoets ingeschat wat het effect van het programma destijds was op de omliggende wegen. De wijzigingen in het aantal te realiseren extra woningen en de parkeernorm waarmee deze gerealiseerd worden, zorgt ervoor dat de verkeersgeneratie door het programma in City lager is dan tijdens de mobiliteitstoets uit 2017. Daarmee is deze verkeersgeneratie acceptabel.

Echter, de basisintensiteiten liggen eind 2019 hoger dan waar in 2017 van uitgegaan is. Voor de Zuidstedeweg en de westzijde van de Noordstedeweg levert dit geen problemen op. De oostzijde van de Noordstedeweg kan de intensiteiten technisch gezien verwerken, maar de GMP+ streefwaarde wordt hier overschreden.

Door het programma neemt de intensiteit op de Noordstedeweg Oost toe met circa 5% (660 voertuigen per dag). Overigens is hierin geen rekening gehouden met een potentiële lagere verkeersgeneratie door het lagere oppervlakte aan commerciële voorzieningen. Ook is geen rekening gehouden met een potentiële lagere verkeersgeneratie door de maatregelen die in het gebied getroffen worden om het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te stimuleren.

Een groot deel van het huidige verkeer op de Noordstedeweg Oost heeft geen relatie met City. Dit maakt het lastig om verdere **maatregelen vanuit het programma** te nemen om te sturen op een afname van het verkeer op de Noordstedeweg. Wel wordt nagedacht om de Doorslagzone gedeeltelijk niet op de Noordstedeweg aan te sluiten. In dat geval is de verkeersgeneratie op de Noordstedeweg Oost door het programma 360 in plaats van 660 voertuigen. Een ander aandachtspunt is de aansluiting op de A.C. Verhoefweg. Het is nog niet duidelijk of er een aansluiting komt en of deze volledig of half zal zijn.

Tenslotte is er **gemeente breed beleid** om in te zetten op toekomstgerichte en beweegvriendelijke mobiliteit. Daarbij wordt gedacht aan een breed pallet van maatregelen om de aandachtspunten op het gebied van mobiliteit op te pakken en zijn de korte autoritten (die ook op de Noordstedeweg zitten) één van de aandachtspunten. Een verdere uitwerking hiervan vindt plaats in de Strategische Mobiliteitsvisie en het daarop volgende Mobiliteitsplan.

Bijlage: toelichting berekeningen

Verkeersgeneratie Noordstedeweg (mobiliteitstoets 2017)

De woningen op de locaties A3 (Doorslagzone), B2 (Dansschool) en HN, kregen in de plannen uit 2017 een directe aansluiting op de Noordstedeweg. De overige woningen, kregen geen aansluiting op de Noordstedeweg. Een deel van het verkeer dat op de Noordstedeweg ontsluit, maakt ook gebruik van het oostelijk deel (ten oosten van de rotonde). In de onderstaande tabel staat de verdeling hiervan over de locaties.

Tabel 1: Verkeersgeneratie Noordstedeweg per locatie (mobiliteitstoets 2017, norm 1)

Locatie	Aantal voorziene woningen	Verkeers- generatie per etmaal	% verkeer over oostzijde Noordstedeweg	Verkeersgeneratie oostzijde Noordstedeweg
A2 (NVM/ Dyade)	0	0	100%	0
A3 (Doorslagzone)	466	2.260	29%	650
B2 (Dansschool)	80	400	25%	100
HN-locatie	58	250	100%	250
Totaal	604	2.910		1.000

Omdat er geen gedetailleerde analyses met het verkeersmodel gedaan worden in de actualisatie van de mobiliteitstoets, hebben we enkele uitgangspunten afgeleid:

- Circa 25% van het verkeer van en naar locatie B2 (Dansschool) rijdt over de oostzijde van de Noordstedeweg, de overige 75% rijdt alleen over de westzijde van de Noordstedeweg. De woningen op locatie B2 genereren zodoende 100 verkeersbewegingen per etmaal op de oostzijde van de Noordstedeweg.
- Alle verkeer (100%) van en naar de HN-locatie rijdt over de oostzijde van de Noordstedeweg. Dit resulteert in de generatie van 250 verkeersbewegingen per etmaal.
- In combinatie met de conclusie dat de verkeersintensiteit op dit weggedeelte met 1.000 verkeersbewegingen per etmaal toeneemt, betekent dit dat locatie A3 (Doorslagzone) 650 verkeersbewegingen per dag genereert.
- In de mobiliteitstoets 2017 wordt voor locatie A3 uitgegaan van circa 5 verkeersbewegingen per woning per etmaal (2.260 verkeersbewegingen per etmaal). Dit betekent dat 29% (650 verkeersbewegingen) van het verkeer van en naar locatie A3 over de oostzijde van de Noordstedeweg rijdt.

Vervolgens is op gelijke wijze de verkeersgeneratie op basis van het meest recente programma voor City (2020) berekend. Voor de locatie A2 (NVM/Dyade), die in de mobiliteitstoets 2017 niet werd voorzien, is in de berekening wederom uitgegaan van de aanname dat één woning 5 verkeersbewegingen per etmaal genereert. Gezien de ligging van deze locatie kan worden verondersteld dat 100% van het verkeer van en naar deze locatie over de oostzijde van de Noordstedeweg gaat.

Verkeersgeneratie Zuidstedeweg (2017)

Hoewel de implicaties van de nieuw te realiseren woningen rondom City voor de verkeersintensiteit op de Zuidstedeweg in de mobiliteitstoets 2017 niet aan de orde komen, kunnen deze op soortgelijke wijze worden bepaald. Hierbij is de aanname dat alle woningen die op de Zuidstedeweg zijn aangesloten bij een parkeernorm van 1,0 per etmaal 5 verkeersbewegingen genereren. Dit levert de volgende tabel op voor de situatie in 2017.

Tabel 4: Verkeersgeneratie Zuidstedeweg per locatie (mobiliteitstoets 2017, norm 1)

Locatie	Aantal voorzien woningen	Verkeers- generatie per etmaal	% verkeer over Zuidstedeweg	Verkeersgeneratie Zuidstedeweg per etmaal
A3 (Doorslagzone)	466	2.330	71%	1.660
A4 (Politiebureau)	38	190	100%	190
B1 (Weverstede 33-51)	227	1.135	100%	1.135
B3 (ABC-locatie)	91	455	100%	455
C (West)	669	3.345	100%	3.345
Zorgwoningen Zoomstede	62	310	100%	310
Totaal	1.553	7.765		7.095

Deze verhoudingen zijn vervolgens toegepast op de nieuwe situatie in 2019.