
Mobiliteitstoets

Van : Rho Adviseurs
Project : Uitbreiding bedrijventerrein De Copen, Lopik
Opdrachtgever : OML BV

Datum : 10-11-2022

Betreft : Mobiliteitstoets De Copen te Lopik



Aanleiding

De uitbreiding van het bedrijventerrein De Copen te Lopik zorgt voor veranderingen op het gebied van parkeren, verkeersgeneratie en –afwikkeling. Deze toets gaat in op deze aspecten. Op basis kencijfers van het CROW wordt de parkeerbehoefte van de ontwikkeling bepaald. Verder wordt de verkeersgeneratie berekend. Deze informatie is nodig om na te kunnen gaan of de verkeersafwikkeling ook na realisatie van de ontwikkeling is gewaarborgd. Daartoe wordt de verkeersafwikkeling berekend op de rotonde Copenweg / M.A. Reinaldaweg (N210).

Figuur 1. Ligging ontwikkelingslocatie



Toetsingskader

De parkeerbehoefte en verkeersgeneratie van de ontwikkeling is bepaald op basis van kencijfers van het CROW (publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren, 2018). Uitgangspunt voor de te berekenen verkeersgeneratie is de ligging in het buitengebied. De gemeente heeft daarnaast een niet-stedelijk karakter op basis van de adressendichtheid. Binnen de bandbreedte van de kencijfers wordt het gemiddelde gehanteerd. Naast de verkeersgeneratie op basis van landelijke

CROW-kencijfers wordt tevens de verkeersgeneratie op basis van ervaringscijfers van de initiatiefnemers inzichtelijk gemaakt. De verkeersafwikkeling op de rotonde Copenweg/M.A. Reinaldweg wordt met beide kencijfers berekend.

Parkeren

Parkeerbehoefte

De parkeerbehoefte wordt bepaald aan de hand van het programma en de kencijfers zoals genoemd in het toetsingskader, zie tabel 1.

Tabel 1 Parkeerbehoefte

Functie	Aantal	Kencijfer	Parkeerbehoefte
Bedrijf arbeidsextensief	28.028 m ²	1,1 pp per 100 m ² bvo	308,3 pp
Bedrijf arbeidsintensief	17.434 m ²	2,4 pp per 100 m ² bvo	418,4 pp
Totaal			725,7 pp

Parkeeraanbod

De parkeerbehoefte dient binnen de grenzen van het bestemmingsplan te worden voorzien. Dit wordt in de planregels vastgelegd. Zodoende is de parkeersituatie te allen tijde gewaarborgd.

Verkeersgeneratie CROW

De verkeersgeneratie wordt tevens bepaald aan de hand van het programma. De verkeersgeneratie van de ontwikkeling is opgenomen in tabel 2. De kencijfers in de tabel zijn gebaseerd op de kencijfers uit CROW-publicatie 381 op een werkdag. Maatgevend is een werkdag, hiervoor is de standaardfactor 1,33 gehanteerd voor het bedrijventerrein.

Tabel 2 Verkeersgeneratie plangebied in mvt/etmaal (CROW)

Functie	In mvt/etmaal	Hoeveelheid	Verkeersgeneratie weekdag	Verkeersgeneratie weekdag
De heer	Arbeidsintensief/bezoekers extensief	28.028 m ²	10 mvt/etmaal per 100 m ²	2.802,8 mvt/etmaal
GPI	Arbeidsextensief/bezoekers extensief	3.000 m ²	4,8 mvt/etmaal per 100 m ²	144 mvt/etmaal
JEVA	Arbeidsextensief/bezoekers extensief	2.000 m ²	4,8 mvt/etmaal per 100 m ²	96 mvt/etmaal
Metalbouwkonsort	Arbeidsextensief/bezoekers extensief	3.381 m ²	4,8 mvt/etmaal per 100 m ²	162,3 mvt/etmaal
BMN	Arbeidsextensief/bezoekers extensief	4.071 m ²	4,8 mvt/etmaal per 100 m ²	195,4 mvt/etmaal
Van den Berg	Arbeidsextensief/bezoekers extensief	± 3.000 m ²	4,8 mvt/etmaal per 100 m ²	144 mvt/etmaal
Totaal				3.545 mvt/etmaal

In de toekomstige situatie bedraagt de verkeersgeneratie 3.545 mvt/etmaal op basis van een gemiddelde werkdag. Maatgevend is een werkdag, hiervoor is de standaardfactor 1,33 voor het bedrijventerrein gehanteerd. De toename aan verkeer bedraagt 4.714 mvt/etmaal op een werkdag. Het verkeer zal afwikkelen via de rotonde met de N210.

Voor de verkeersgeneratie is gerekend met de maximale mogelijkheden van het plangebied. Hierbij is uitgegaan van de CROW-kengetallen. In de werkelijke situatie zal de verkeersgeneratie van het plangebied naar verwachting lager liggen (zie kopje Verkeersgeneratie ervaringscijfers initiatiefnemer).

Het bedrijventerrein genereert in de huidige situatie beperkt verkeer. De verkeerstoename ten gevolge van het plangebied zal daarom merkbaar zijn op de ontsluitende wegen. Op een maatgevend moment, een spitsuur, bedraagt de verkeerstoename circa 471 mvt (10% van de etmaalwaarde). Dit zijn het aantal aankomende en vertrekkende voertuigen. Circa 236 mvt vertrekken in dit spitsuur, meer dan een auto per minuut. Dit aantal zal op piekmomenten naar verwachting leiden tot langere wachttijden op de rotonde.

Pae

Voor de rotondeberekening wordt gerekend met verkeersintensiteiten in pae (personenauto-equivalent). Voor het omrekenen van motorvoertuigen naar het personenauto equivalent is gebruik gemaakt van een standaardverdeling van het verkeer bij bedrijventerreinen (80% licht verkeer, 8% middelzwaar verkeer en 12% zwaar verkeer). Personenauto-equivalent (pae) is een getal dat aangeeft hoeveel ruimte een voertuig inneemt in vergelijking met een personenauto. Voor licht verkeer geldt een pae-waarde van 1, voor middelzwaar verkeer een pae-waarde van 2 en voor zwaar verkeer een pae-waarde van 2,3. De toename aan verkeer bedraagt derhalve 582 pae in het drukste uur.

Verkeersgeneratie ervaringscijfers initiatiefnemers

Landelijke CROW-cijfers geven een indicatie van de te verwachten verkeersgeneratie, in de praktijk kunnen deze afwijken van de werkelijke verkeersgeneratie. Daarom wordt de verkeerstoename tevens op basis van de kencijfers van de initiatiefnemers berekend. In tabel 3 is de verkeerstoename op basis van kencijfers van de initiatiefnemer weergegeven. In bijlage 2 worden de uitbreidingen van de bedrijven met bijhorende verkeersgegevens nader toegelicht.

Tabel 3 Verkeersgeneratie plangebied (kencijfers initiatiefnemers)

Partij	Verkeersgeneratie werkdag
Van den berg	8 mvt/etmaal
GPI*	24 mvt/etmaal
BMN*	18 mvt/etmaal
Niels Lekkerkerk/metal**	0
Jeva*	10 mvt/etmaal
De Heer*	432 mvt/etmaal
Totaal	492 mvt/etmaal

* worst case toename per dag

** dit bedrijf verwacht geen toename aan het aantal verkeersbewegingen

Volgens ervaringscijfers van de initiatiefnemer bedraagt de verkeersgeneratie in de toekomstige situatie 492 mvt/etmaal op basis van een gemiddelde werkdag (maatgevende dag). Dit aantal ligt een stuk lager dan de verkeersgeneratie berekend met landelijke CROW-kencijfers. Het verkeer zal afwikkelen via de rotonde met de N210.

De locatie genereert in de huidige situatie beperkt verkeer. De verkeerstoename ten gevolge van het plangebied zal daarom merkbaar zijn op de ontsluitende wegen. Op een maatgevend moment, een spitsuur (10% van de etmaalwaarde), bedraagt de verkeerstoename circa 49 mvt (61 pae). Dit zijn het aantal aankomende en vertrekkende voertuigen. Circa 25 mvt (31 pae) vertrekken in dit spitsuur, ongeveer een auto per 2 minuten. Dit aantal zal op piekmomenten naar verwachting leiden tot langere wachttijden op de rotonde.

Verkeersafwikkeling

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient te worden onderbouwd dat de verkeersafwikkeling op de openbare weg is gewaarborgd. Daartoe zal de verkeersafwikkeling op kruispunten worden gezien. Deze is in het algemeen maatgevend boven de verkeersafwikkeling op wegvakken. De beoordeling van de verkeersafwikkeling wordt maatgevend geacht op de rotonde Copenweg/M.A. Reinaldaweg. De verkeersafwikkeling is voor de volgende situaties inzichtelijke gemaakt en beoordeeld met de meerstrooksrotondeverkenner:

- Autonome situatie 2030 (toekomstig exclusief ontwikkeling);
- Toekomstige situatie 2030, inclusief planvoornemen (CROW);
- Toekomstige situatie 2030, inclusief planvoornemen (kencijfers initiatiefnemers)

De omvang van de verkeersstromen op de N210 is afkomstig uit het NGR (Nationaal georegister) 2017. Dit betreft spitsintensiteiten voor de werkdag. De verkeersafwikkeling op de werkdag is maatgevend. Verder is aangenomen dat de verkeersintensiteit in het maatgevende spitsuur 10% van de etmaalintensiteit bedraagt. Dit is een algemeen verkeerskundig uitgangspunt en doorgaans een worst-casebenadering. De rijrichtingverdeling is berekend met behulp van het rekenprogramma Kalibrero. Deze gegevens zijn ingevoerd in de meerstrooksrotondeverkenner.

Intensiteiten

De verdere afwikkeling van het verkeer van het planvoornemen vindt plaats op de rotonde Copenweg/M.A. Reinaldaweg. In figuur B1 van bijlage 1 is de rotonde weergegeven. In tabel B1 zijn de verkeersintensiteiten weergegeven.

Resultaten

In bijlage 1 zijn de resultaten van de rotondeberekening weergegeven. De huidige situatie doorberekend naar het jaar 2030 zonder en met het planvoornemen zijn weergegeven

De situatie wordt beoordeeld op de berekende I/C-ratio. Dit is de verhouding tussen de intensiteit van een wegvak en de capaciteit. Bij een I/C-ratio lager dan 0,7 kan het kruispunt het verkeer verwerken. Wanneer de I/C-ratio tussen de 0,7 en 0,85 bedraagt zit het kruispunt tegen de maximale verwerkingscapaciteit en wanneer de I/C-ratio hoger is dan 0,85 kan het kruispunt het verkeer niet (altijd) verwerken en is een andere kruispuntvorm gewenst.

- Autonome situatie

De verkeersafwikkeling in de autonome situatie op de rotonde (Copenweg/M.A. Reinaldaweg) is berekend op een hoogste I/C-ratio van 0,84 op de noordelijke tak. Dit betekent dat tijdens het drukste uur een relatief lange maar nog acceptabele wachttijd kan ontstaan.

- Toekomstige situatie inclusief planvoornemen (CROW)

De verkeersafwikkeling in de autonome situatie op de rotonde (Copenweg/M.A. Reinaldaweg) is berekend op een hoogste I/C-ratio van 1,00 op de westelijk tak. Hierin is een grote stijging te zien, maar de grootste stijging bevindt zich op het bedrijventerrein. De I/C-ratio stijgt op de doorgaande route minimaal, zodat het huidige verkeer geen grote hinder ondervindt. Omdat op de meeste takken de I/C-ratio boven 0,7 ligt is er een risico op filevorming. Het zal op het kruispunt merkbaar drukker worden, en mogelijk structureel tot congestie (filevorming) leiden.

- Toekomstige situatie inclusief planvoornemen (kencijfers initiatiefnemers)

In dit scenario is de toekomstige verkeersafwikkeling op basis van kencijfers van de initiatiefnemer berekend. De hoogste I/C-ratio op de rotonde bedraagt van 0,87 op de noordelijke tak. De I/C-ratio op de overige takken stijgt niet significant. Dit betekent dat tijdens het drukste uur een relatief lange wachttijd kan ontstaan op het bedrijventerrein.

Trajectanalyse Provincie Utrecht (Goudappel Coffeng, kenmerk: 003098.20190917.R1.04, d.d. 26-03-2020)

In deze trajectanalyse is in opdracht van de provincie Utrecht onderzocht of en in hoeverre de kruispuntlocaties nu en in de toekomst een probleem (gaan) vormen voor de doorstroming en verkeersveiligheid op de N210. Deze analyse is als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen.

Uit de kruispuntanalyse van de rotonde Copenweg/M.A. Reinaldaweg (N210) blijkt dat:

- De enkelstrooksrotonde N210 - Copenweg voldoet nu en in de toekomst niet meer aan de gestelde afwikkelingskwaliteit.
- Er zijn twee mogelijkheden om te zorgen voor voldoende afwikkelingskwaliteit:
 - Rotonde ombouwen tot eironde en realisatie ongelijkvloerse fietsoversteek of fietsverkeer omleiden.
 - Rotonde ombouwen naar een VRI-geregeld kruispunt, waarmee het veiligheidsprobleem van de combinatie turborotonde met een fietsoversteek wordt voorkomen

Conclusie

De parkeerbehoefte zal volledig op eigen terrein worden opgevangen. De ontwikkeling van het bedrijventerrein leidt tot een verkeerstoename op de ontsluitende wegen vanuit het plangebied. Er is gekeken naar de effecten op het gebied van verkeer op de rotonde Copenweg/M.A. Reinaldaweg (N210). Voor de ontwikkeling is er een verkeerstoename van 582 pae in het drukste uur op basis van CROW-kencijfers en op basis van kencijfers van de initiatiefnemers 61 pae in het drukste uur. Beide toenames zijn berekend met de meerstrooksrotondeverkenner. Ervaring leert dat de kencijfers van het CROW voor bedrijventerreinen voor een overschatting van de verkeersgeneratie kunnen zorgen.

CROW

Op basis van de kencijfers van het CROW stijgt de I/C-ratio van de noordelijke en westelijke tak boven de acceptabele norm van 0,85. Dit betekent dat er in het drukste uur kans is op filevorming. De I/C-ratio op de noordelijk tak stijgt minimaal (0,04). Deze stijging is derhalve minimaal dat deze voor automobilisten niet merkbaar is. De I/C-ratio van de westelijke tak (bedrijventerrein) is ruim boven de acceptabele norm (1,00). Omdat deze tak het doorgaande verkeer niet belemmert zal deze stijging niet merkbaar zijn voor de huidige verkeersstromen.

Kencijfers initiatiefnemer

Op basis van de kencijfers van de initiatiefnemer stijgt de I/C-ratio van de noordelijke en westelijke tak boven de acceptabele norm van 0,85. Dit betekent dat er in het drukste uur kans is op filevorming. De I/C-ratio op de noordelijk tak stijgt minimaal (0,03). Deze stijging is derhalve minimaal dat deze voor automobilisten niet merkbaar is.

Aanpassing Copenweg

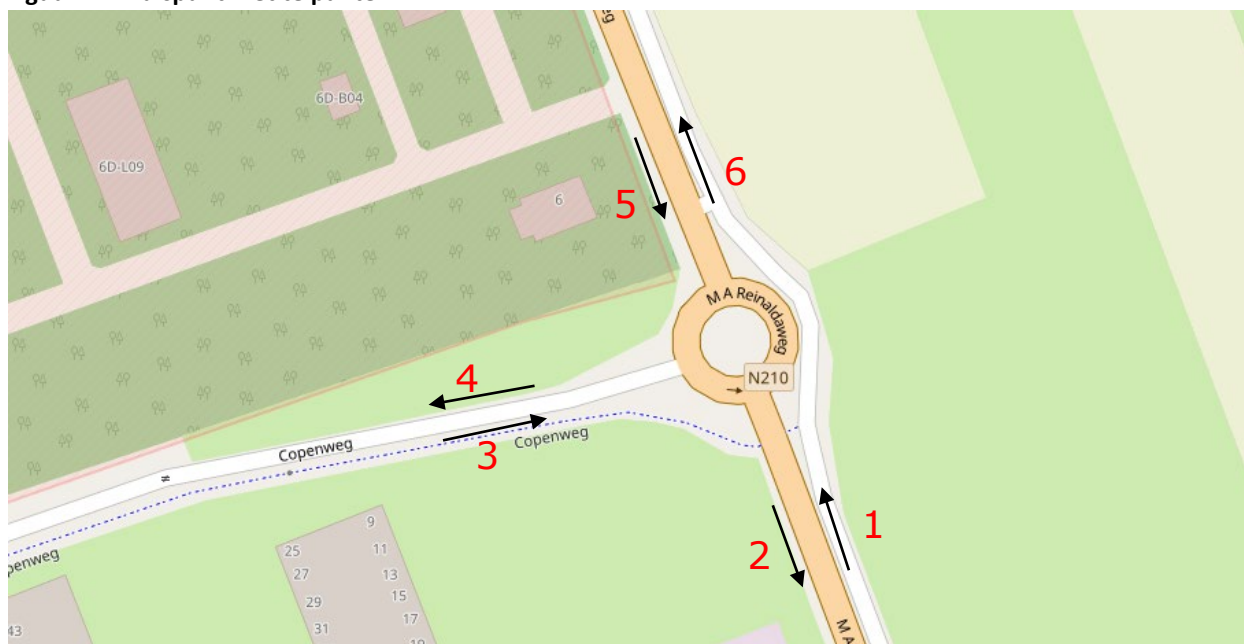
Rond 2024 staat een herstructurering van de Copenweg op de planning. De plannen zijn op dit moment nog flexibel. In eerste instantie is de reconstructie bedoelt voor herstel van de weg en onderliggend rioolstelsel. Deze reconstructie biedt tegelijk de mogelijkheid om de weg aan te passen, met als doel de verkeerscapaciteit te vergroten. Deze weg kan worden verbreed, waardoor de doorstroming verbeterd kan worden. Vooralsnog heeft deze reconstructie geen impact op de resultaten van dit onderzoek.

Eindconclusie

De rotonde is in de huidige autonome situatie overbelast. Dit wordt bevestigd door de trajectanalyse, uitgevoerd door Goudappel Coffeng. Enkel vanuit het bedrijventerrein neemt het verkeer merkbaar toe, maar de uitbreiding lijdt op de overige takken niet structureel tot congestie. De uitbreiding draagt dan ook niet significant bij aan de verwachte congestie op deze rotonde.

Het aspect verkeer staat de uitbreiding van het bedrijventerrein De Copen in Lopik dan ook niet in de weg.

Bijlage 1 Gegevens rotonde Copenweg/M.A. Reinaldaweg

Figuur B1 Kruispunt met telpunten

Tabel B1 Verkeersgegevens telpunten werkdag¹

Wegvak	Verkeersgegevens weekdag	werkdag	Verkeerstelling in mvt/spitsuur
1			422 mvt/u
2			740 mvt/u
3	3.600 mvt/etmaal*	4.788 mvt/etmaal	479 mvt/u
4	3.600 mvt/etmaal*	4.788 mvt/etmaal	479 mvt/u
5			717 mvt/u
6			464 mvt/u

*Op basis van CROW-cijfers arbeidsextensief met een oppervlakte (bvo) van 150.000 m²

Tabel B2 Verkeersgegevens pae werkdag (doorberekend naar maatgevend jaar 2030)

Wegvak	Verkeerstelling in mvt/spitsuur	Verkeerstelling in mvt/spitsuur (doorberekend naar 2030)	Verkeerstelling in pae/spitsuur* (2030)
1	422 mvt/u	497 mvt/u	537 pae/u
2	740 mvt/u	872 mvt/u	941 pae/u
3	479 mvt/u	564 mvt/u	697 pae/u
4	479 mvt/u	564 mvt/u	697 pae/u
5	717 mvt/u	845 mvt/u	912 pae/u
6	464 mvt/u	547 mvt/u	590 pae/u

* Voor het omrekenen van motorvoertuigen naar het personenauto equivalent voor het bedrijventerrein (wegvakken 3 en 4) is gebruik gemaakt van de verdeling van het verkeer bij bedrijventerreinen (80% licht verkeer, 8% middelzwaar verkeer en 12% zwaar verkeer). Personenauto-equivalent (pae) is een getal dat aangeeft hoeveel ruimte een voertuig inneemt in vergelijking met een personenauto. Voor licht verkeer geldt een pae-waarde van 1, voor middelzwaar verkeer een pae-waarde van 2 en voor zwaar verkeer een pae-waarde van 2,3. Voor de wegvakken op de N210 (M.A. Reinaldweg) wordt uitgegaan van de vuistregel voor het omrekenen naar pae (omrekenfactor 1,08).

¹ <https://webkaart.provincie-utrecht.nl/viewer/app/Webkaart?bookmark=115ab52f131e4ea989b5df7d9351c14f>

Bijlage 2 Toelichting verkeersgegevens bedrijven

De uitbreiding van bedrijventerrein de Copen is bedoeld voor de reeds bestaande bedrijven die gevestigd zijn op dit bedrijventerrein. De uitbreiding is nodig om de groei van deze bedrijven te kunnen accommoderen. Ieder bedrijf heeft zijn eigen redenen om meer ruimtebeslag ter beschikking te hebben. Een uitbreiding van een bedrijf heeft niet direct een toename aan verkeersbewegingen tot gevolg.

Van alle bedrijven kan gezegd worden dat er sprake is van arbeidsextensieve en bezoekersextensie bedrijven. De hoofdzak bij deze bedrijven ligt op het opslaan van materieel/producten en het eventueel verwerken hiervan. Bij de bedrijven waar er ook sprake is van produceren gaat het om uitbreiding ten behoeve van het verwerken of produceren van grotere producten. Per saldo is de bezetting per m² bedrijfsoppervlak zeer laag. De CROW-norm geeft in deze situatie dan ook een overschatting aan verkeersbewegingen en kan hier niet zondermeer worden toegepast.

Omdat er sprake is van een uitbreiding van een bedrijventerrein ten behoeve van specifieke bedrijven kan er gesteld worden dat het gaat om een maatwerkplan. Per bedrijf wordt in deze bijlage omschreven wat de uitbreiding betekend voor de mobiliteit en in het bijzonder voor de verkeersgeneratie.

Van de Berg

Van den Berg is een bedrijf gespecialiseerd in tropisch hardhout. Het bedrijf importeert, bewerkt en verkoopt hardhout. Dit betekend dat er veel hout op voorraad is van uiteenlopende houtsoorten en afmetingen. Om voldoende in te kunnen spelen op de vraag uit de markt in relatie tot de weerbarstige wereldhandel is het zaak om efficiënt, accuraat en maatschappelijk verantwoord hout in te kopen. De uitbreiding van het bedrijf zal dan ook in de hoofdzak bedoeld zijn voor het opslaan van het hout. Het kantoor blijft gevestigd op de huidige locatie op de Copen. De uitbreiding zal iets meer verkeersbewegingen met zich meebrengen i.v.m. de bevoorrading van het terrein. Daarnaast zal er op het terrein enkele medewerkers aanwezig zijn die de logistiek reguleren. Van den Berg verwacht een toename van de verkeersgeneratie van 8 mtv/etmaal.

GPI

GPI Tank & Process Equipment richt zich op kwalitatief hoogwaardige RVS producten (opslagtanks, drukvaten en silo's). Ter plaatse worden tanks vervaardigd van 500 liter tot 15.000 m³. De huidige bedrijfsvoering loopt tegen de grenzen aan. Het betreft hier producten die vooral bedoeld zijn voor de foodsector. Deze sector vraagt om een hoge kwaliteit. De producten voldoen aan de strengste kwaliteitsnormen. Om efficiënt, economisch alsook kwalitatief en competitief te kunnen blijven werken is uitbreiding noodzakelijk. De tanks worden groter en ook steeds gecompliceerder, hierdoor is er een langere doorlooptijd qua productie nodig. Nu worden er al tanks deels buiten op een buitenterrein naast het bedrijf (vrachtwagen parkeerplaats) geassembleerd. Gezien de te leveren kwaliteit is dit geen ideale situatie.

De wens is om alle tanks binnen produceren en assembleren. Hiervoor is ruimte nodig. Ook is meer ruimte voor opslag van materieel, de aanvoer van voldoende materieel staat namelijk al jaren onder spanning en wordt de komende jaren een steeds grotere uitdaging. Voldoende voorraad is een must. Naar een uitbreiding van het bedrijventerrein ziet men dan ook reikhalzend uit. Onlangs is al besloten om kantoor elders (IJsselstein) te huren om intern te kunnen verbouwen en ruimte te kunnen creëren. De uitbreiding van GPI heeft dus niet tot gevolg dat er qua mobiliteit een enorme toename zal zijn. Dit omdat een deel van de ruimte die straks wordt overdekt reeds gebruikt wordt voor de huidige bedrijfsvoering. De verwachting is dat de toename aan verkeer uitkomt op 24 mtv/etmaal.

BMN

BMN is een bedrijf wat zich bezighoudt met het reinigen, beitsen, slijpen en polijsten van RVS- en aluminiumproducten. BMN merkt dat de producten die bewerkt worden steeds groter en gecompliceerder worden. Tevens wenst men een product af te leveren welke volgens de nieuwste technieken qua duurzaamheid en milieubelasting. Dit zijn geavanceerde technieken naast de bestaande technieken die vragen om meer ruimtebeslag. Ook is behoefte aan ruimte voor overslag van materialen om het aantal verkeersbewegingen te beperken en efficiënter met vervoer om te kunnen gaan. Dit heeft tot gevolg dat de verkeersgeneratie zal toenemen, maar dat dit beperkt zal blijven tot 18 mvt/etmaal.

Lekkerkerker

Lekkerkerker Dairy & Food Equipment is een leverancier van zuivel- en voedselmachines welke mondiaal worden afgezet. Het bedrijf heeft een enorme groei meegemaakt en is op de huidige locatie uitgegroeid. Om te kunnen blijven inspelen op de vraag uit de markt wordt er elders (buiten het bedrijventerrein de Copen) ruimtes gehuurd om machines op te slaan. Dit heeft tot gevolg dat er nu inefficiënte ritten worden gemaakt met (vracht)auto's. Voor klanten en monteurs betekent dit ook extra verkeersbewegingen. De uitbreiding betreft dan ook hoofdzakelijk een uitbreiding van de opslagloods. Het aantal verkeersbewegingen zal, ondanks dat er sprake is van uitbreiding van de opslagcapaciteit, nagenoeg niet toenemen. Door efficiënter te werken en de producten op een plek op te slaan worden de bestaande verkeersbewegingen beperkt.

Als er niet uitgebreid kan worden ziet Lekkerkerker juist een verdere toename aan verkeer. Er zal dan nog meer ruimte elders beschikbaar moeten komen. Dit zal buiten het bedrijventerrein de Copen gehuurd worden omdat er op de Copen zelf geen relevante ruimte beschikbaar is. Lekkerkerker ziet dat er voor de uitbreiding geen extra verkeer te verwachten valt, dit mede als het gevolg van afname van de huidige verkeersbewegingen vanwege een inefficiënte bedrijfsvoering.

Jeva

Jeva Metaalbewerking B.V. is een familiebedrijf wat zich bezighoudt met het bewerken van metalen en kunststoffen. Met name gaat het om het fabriceren van halffabricaten door middel van verspanende bewerkingen. Tevens worden er ook halffabricaten samengesteld tot een eindproduct. De huidige bedrijfsvoering loopt tegen de grenzen aan. Na diverse interne verbouwingen is de fabriekshal volledig geoptimaliseerd. Om de bedrijfsvoering verder te optimaliseren is uitbreiding noodzakelijk. Jeva heeft in het uitbereiding plan weloverwogen beslissingen genomen om hiermee voertuigbewegingen in verhouding tot de uitbereiding te reduceren. Jeva zal meer werkzaamheden in huis kunnen doen zoals het reinigen van producten (cleanroom) wat nu elders (buiten het bedrijventerrein) wordt ondergebracht. Jeva zal groter en efficiënter inkopen aangezien de opslagmogelijkheden worden vergroot. Dit houdt in dat de vrachtauto's, die al aankomen, meer zullen afleveren wat per saldo op dezelfde of wellicht minder voertuigbewegingen neer komt. Jeva kan door uitbereiding meer inzetten op automatisering en robotisering zodat de onbemande uren toenemen. Dit betekent dat met dezelfde hoeveelheid werknemers kan worden voldaan aan de klantwensen, wat op zich weer in relatie staat tot het bestaansrecht van Jeva. Per saldo zal er naar verwachting een maximale toename aan verkeer zijn van 10 mvt/etmaal.

De Heer

Voor De Heer land en water betreft het een nieuwe locatie. De huidige locatie aan de Noordzijdseweg te Polsbroek zal worden herbestemd tot wonen. De verkeersbewegingen van de achterblijflocatie zal dus vervallen. De Heer land en water is actief in de groenvoorzieningen, baggerwerken en beschoeiingen. Het bedrijf is voornamelijk werkzaam voor diverse overheden in het midden en westen van het land. Veelal vertrekken de werknemers van De Heer vanuit huis of worden met een busje opgehaald om vervolgens direct door te rijden naar de werklocatie. Sommige medewerkers komen niet of nauwelijks op het kantoor. De bewegingen bestaan voornamelijk uit vrachtauto's en kantoor- en werkplaatspersoneel. Voor de mobiliteitstoets is voor elke categorie de verkeersgeneratie inzichtelijk gemaakt.