

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

van Riezen & Partners

Toets parkeren en verkeer Food Center Amsterdam

Datum
Kenmerk
Eerste versie

10 maart 2016
VRP028/Nbc/0107.01
1 maart 2015

1 Inleiding

Het Food Center Amsterdam (FCA) in het westen van Amsterdam is sinds 1934 de groot-handelsmarkt die winkels, hotels en restaurants in Amsterdam en omgeving voorziet van verse vis, vlees, groente en fruit en overig voedsel. Om de positie als groothandelsmarkt van Amsterdam te behouden zal het terrein de komende jaren worden gerevitaliseerd op basis van een concessie die door de gemeente is verleend aan het Consortium Marktkwartier. Deze concessie houdt in dat Marktkwartier is gevraagd om met de bedrijven een ruimtelijk concept voor het plangebied te bedenken. Uitgangspunt daarbij is onder meer dat het noordelijk deel als bedrijventerrein FCA blijft fungeren terwijl het zuidelijk deel als woongebied zal worden ingericht.

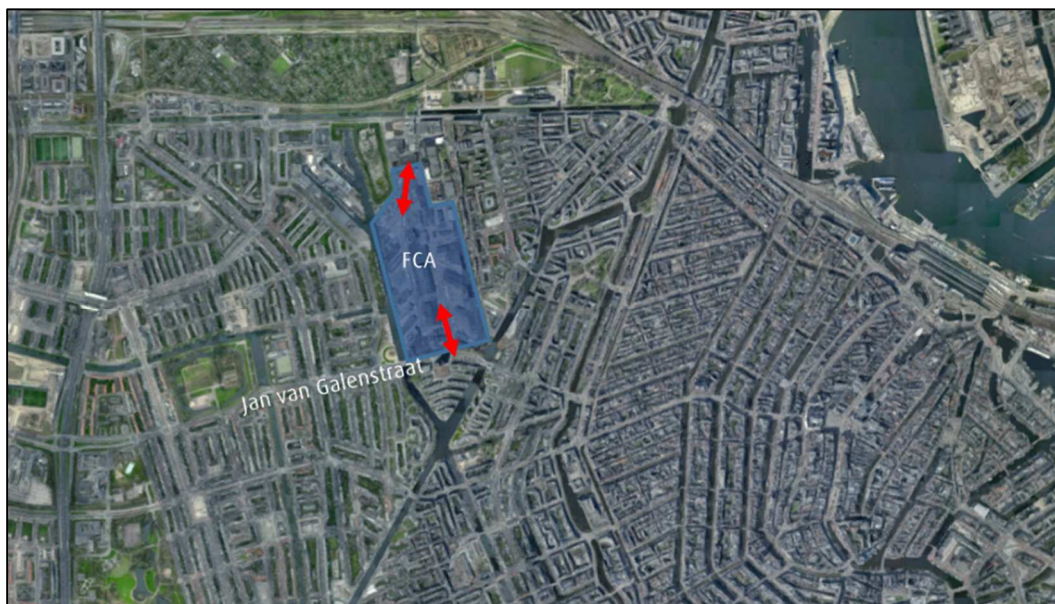
Ten behoeve van de gehele herontwikkeling van het plangebied is een bestemmingsplan vastgesteld. Hiertegen is beroep ingesteld. Naar aanleiding van een tussenuitspraak van de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State is door de gemeente op 1 april 2015 een herstelbesluit genomen waardoor onder meer minimum parkeernormen in het bestemmingsplan zijn vastgelegd. Tegen het herstelbesluit zijn beroepen ingesteld. Naar aanleiding van de beroepen vindt overleg plaats tussen de appellanten, het consortium en de gemeente. Daarbij is besproken om een nieuw herstelbesluit te nemen met betrekking tot parkeren. Uitgangspunt is dat het nieuwe herstelbesluit zoveel mogelijk gebaseerd wordt op het Masterplan dat door het Consortium, in overleg met de Verenigde Bedrijven (VB), is opgesteld (d.d. 23-11-2015). Dit Masterplan, dat overigens nog verder geoptimaliseerd zal worden, geeft het nieuwe concept voor het FCA weer. Omdat zowel de verkeersafwikkeling als de parkeercapaciteit van groot belang zijn voor het functioneren van het FCA heeft de gemeente Amsterdam aan Goudappel Coffeng BV gevraagd om het Masterplan te toetsen op de onderdelen verkeer en parkeren, aangezien Goudappel Coffeng in 2013 ook verkeersonderzoek van het FCA heeft uitgevoerd. De resultaten van

de toetsing van het Masterplan worden weergegeven in de voorliggende notitie en dienen als input voor het nieuwe herstelbesluit.

In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het huidige en toekomstige functioneren van het FCA waarbij de verkeersafwikkeling in de toekomstige situatie wordt beoordeeld. Hoofdstuk 3 beschrijft het gemeentelijke parkeerbeleid en het feit dat zowel de gemeentelijke parkeernormen als de landelijk gehanteerde parkeerkencijfers niet bruikbaar zijn voor het FCA. In hoofdstuk 4 wordt vervolgens beoordeeld of de voorziene parkeercapaciteit voldoende is voor het beoogde concept van FCA op grond van het Masterplan zoals dat nu is vastgesteld. Tevens worden hier eisen en aanbevelingen geformuleerd voor de toekomstige inrichting van het FCA. Deze eisen en aanbevelingen kunnen worden betrokken bij een verdere optimalisatie van het Masterplan.

2 Huidig en toekomstig functioneren FCA

Het FCA is gelegen aan de Jan van Galenstraat in Amsterdam West. In figuur 2.1 is de ligging van het terrein weergegeven. Het FCA is een afgesloten terrein dat aansluitingen kent op de Jan van Galenstraat aan de zuidzijde en de Zeebergweg aan de noordzijde. De aansluiting op de Jan van Galenstraat kan in de huidige situatie gezien worden als de hoofdentree waarop nagenoeg alle verkeer wordt ontsloten.



Figuur 2.1: Ligging Food Center Amsterdam (bron ondergrond: Google Maps)

2.1 Huidig functioneren

Het Food Center Amsterdam (FCA) is dé groothandelsmarkt in food van en voor de regio Amsterdam. Het FCA voorziet in de behoefte van de detaillist, de horeca en levert onder meer aan zorginstellingen en supermarkten. Vlees, wild en gevogelte, vis, aardappelen, groente en fruit en algemene levensmiddelen uit binnen- en buitenland, het FCA heeft het meest veelzijdige en grootste assortiment aan verse producten in Nederland. Op FCA vindt de distributie van grossier naar wederverkoper en horeca plaats. Met name ten aanzien van horeca is er in en rond Amsterdam sprake van een groeiend aantal hotels, restaurants en andere eetgelegenheden.

Het terrein van FCA is in de huidige situatie circa 23 hectare groot. Op het terrein zijn circa 101 bedrijven gevestigd in circa 105.000 m² bvo bedrijfsbebouwing¹. De bedrijfsbebouwing en de openbare ruimte zijn over het algemeen diagonaal verkaveld. De meeste bedrijven op FCA zijn aan te merken als zogenaamde buikbedrijven. Gelet op de begripsbepalingen in het bestemmingsplan zijn dat ondernemingen waar dranken en/of voedsel worden geproduceerd, bewerkt, verhandeld en/of getransporteerd, dit met inachtneming van de in het bestemmingsplan toegestane categorieën bedrijven en met dien verstande dat de onderneming hoofdzakelijk Amsterdam als verzorgingsgebied heeft. De overige bedrijven zijn mainportbedrijven of servicebedrijven. Mainportbedrijven zijn vergelijkbaar met buikbedrijven met dien verstande dat de onderneming haar verzorgingsgebied hoofdzakelijk buiten Amsterdam heeft. Servicebedrijven zijn bedrijven die hoofdzakelijk in dienst staan van de buikbedrijven op FCA, zoals een brandstoffenenergievulstation, een fustverwerkingsbedrijf en een bankfiliaal, dit met inachtneming van de in het bestemmingsplan toegestane categorieën bedrijven.

Door het ruim gesorteerde eigentijdse aanbod is het FCA een aantrekkelijke groothandelsmarkt voor o.a. supermarkten, ambulante handel, distributiecentra en horeca. Op het huidige FCA zijn de volgende deelmarkten gevestigd:

- aardappelen, groente & fruit;
- algemene levensmiddelen;
- dienstverlening;
- vis;
- vlees, wild & gevogelte.

Bezoekers komen met een kleine vrachtwagen, bestelbus of personenauto naar het FCA en parkeren op parkeerterreinen bij de bedrijven. Ook werknemers parkeren daar hun auto. Een deel van de vrachtwagens staat bij laad- en losdocks geparkeerd terwijl de overige vrachtwagens en opleggers verspreid over het terrein zijn gestald. In totaal zijn er momenteel 1.045 parkeerplaatsen op FCA. Het FCA is op werkdagen geopend van 06.00 tot 18.00 uur en op zaterdag van 06.00 tot 16.30 uur. Op zondag is het FCA gesloten, met uitzondering van het bedrijf De Kweker (10.00 tot 15.00).

¹ Opgave per e-mail Consortium d.d. 28-01-2016.

onderwerp	omvang
omvang FCA	23 hectare
aantal bedrijven	± 101
totaal bvo, exclusief luifel	104.137 m ²
totaal grondoppervlak	113.740 m ²
totaal aantal parkeerplaatsen	1.045 pp

Tabel 2.1: Overzicht huidige situatie

Het huidige verkeerskundige gebruik

Op donderdag 14 november 2013 is door Goudappel Coffeng het huidige functioneren in beeld gebracht middels een kentekenwaarneming en een parkeerdrukmeting. Zowel bij de noordelijke- als de zuidelijke toegang van het terrein zijn de kentekens (en indien aanwezig de bedrijfsnaam) van alle bestelbussen en vrachtwagens genoteerd, die het terrein opgingen c.q. verlieten. Tevens is de passeertijd in uren en minuten genoteerd. Tijdens de waarneming is in blokken van een kwartier het aantal in- en uitgaande personenauto's geteld. De kentekenwaarneming van bestelbussen en vrachtwagens en de telling van het aantal in- en uitgaande personenauto's zijn uitgevoerd van 's morgens 06.00 tot 's avonds 18.00 uur. Omdat de meeste werknemers naar verwachting al voor 06.00 uur arriveren² hebben de tussen 06.00 en 18.00 uur waargenomen voertuigen hoofdzakelijk betrekking op bezoekers, vrachtverkeer en vertrekkende werknemers. Uit het kentekenonderzoek blijkt dat circa 70% van de waargenomen kentekens van bestelbussen en vrachtwagens in de huidige situatie is geregistreerd aan de zijde van de Jan van Galenstraat³. De overige 30% is waargenomen aan de andere zijde (noordzijde). Op basis van de kentekenwaarneming is de verblijftijd van bestelbussen en vrachtwagens op het terrein geanalyseerd. Uit het onderzoek blijkt dat:

- ruim 35% van de bestelbussen en vrachtwagens, die tussen 06.00 en 18.00 uur aankomen en vertrekken, een verblijfsduur heeft van maximaal een half uur;
- ruim 50% van de bestelbussen en vrachtwagens, die tussen 06.00 en 18.00 uur aankomen en vertrekken, een verblijfsduur heeft van maximaal een uur;
- ongeveer 85% van de bestelbussen en vrachtwagens heeft binnen twee uur het terrein weer verlaten;
- circa 7% van de bestelbussen en vrachtwagens had tijdens het onderzoek een verblijfstijd van 3 uur of meer⁴.

² de bedrijven op FCA zijn vanaf 06.00 uur geopend maar de meeste werknemers arriveren voor die tijd om de openingsdag voor te bereiden.

³ 2.244 van de in totaal 3.220 waargenomen kentekens is geregistreerd op de zuidelijk gelegen in- en uitgang van het huidige FCA.

⁴ 80 van de 1.098 voertuigen die tussen 6.00 en 18.00 uur zijn waargenomen hebben een verblijftijd van 180 minuten of meer. 26 van de 80 voertuigen hebben een verblijftijd van meer dan 300 minuten.

Vanwege de relatief korte rijafstanden⁵ op het terrein is het aannemelijk dat de bestelbussen en vrachtwagens binnen de vermelde verblijftijden voor het grootste gedeelte geparkeerd staan op een parkeerplaats dan wel op een laad- en losplaats bij één van de bedrijven. Hierbij is de verwachting dat een deel van de voertuigen die langer dan een half uur op FCA verblijven bij meerdere bedrijven parkeren en zo van verschillende parkeerplaatsen op het terrein gebruik maken.

Uit het aantal in en uitgaande voertuigen dat naar voertuigsoort is geregistreerd blijkt dat tussen 6.00 en 7.00 uur het hoogste aantal voertuigen is binnengereden. In totaal gaat het om 410 voertuigen waarvan 228 personenauto's, 150 bestelbussen, 18 lichte vrachtwagens en 14 zware vrachtwagens. Gelijktijdig zijn 252 voertuigen vertrokken, waarvan 28 personenauto's, 147 bestelbussen, 40 lichte vrachtwagens en 37 zware vrachtwagens. Tussen 14.00 en 15.00 uur is het grootste aantal vertrekkende voertuigen geregistreerd, 340 voertuigen in totaal. Het gaat tussen 14.00 en 15.00 uur om 239 personenauto's, 79 bestelbussen, 12 lichte vrachtwagens en 10 zware vrachtwagens. Datzelfde uur zijn 'slechts' 190 voertuigen het terrein op gereden, waarvan 85 personenauto's, 64 bestelbussen, 22 lichte vrachtwagens en 19 zware vrachtwagens.

Gelijktijdig met het kentekenonderzoek en de telling van het aantal in- en uitrijdende personenauto's is de parkeerdruk op FCA op verschillende momenten geregistreerd, te weten om 7.00 uur, 10.00 uur, 13.00 uur en 16.00 uur. Bij een parkeerdrukmeting wordt het aantal geparkeerde voertuigen geregistreerd en afgezet tegen de beschikbare parkeercapaciteit. Onderscheid is gemaakt naar personen- en bestelauto's, bakwagens, zware vrachtwagens, alleen opleggers en bedrijfsgelateerde voertuigen⁶. Tijdens de meting is tussen 10.00 en 11.00 uur op het terrein de hoogste parkeerdruk geregistreerd. Deze bedroeg 91% (952 van de 1.045 parkeerplaatsen waren op dat moment bezet). Op de verschillende momenten dat de parkeerdruk is gemeten stonden ieder moment circa 20 losse opleggers op het terrein 'geparkeerd' of gestald. Ook het aantal bedrijfsgelateerde voertuigen is tijdens elk onderzoeksmoment ongeveer gelijk, circa 40 tot 50 voertuigen. Het aantal personen- en bestelauto's fluctueerde over de verschillende telmomenten.

2.2 Toekomstig functioneren

In de toekomstige situatie zal de manier van ondernemen op het FCA veranderen ten opzichte van de huidige situatie doordat er een nieuwe, efficiëntere verkaveling wordt toegepast en de verwerkingsprocessen van de goederen efficiënter worden ingericht. Het FCA krijgt daarom een nieuwe maaiveldinrichting en er zullen nieuwe bedrijfsgebouwen worden gerealiseerd.

⁵ In totaal wordt bij het heen en terug rijden vanaf de hoofdingang een afstand afgelegd van maximaal circa 1.300 meter. Bij een snelheid van 15 tot 20 km/uur bedraagt de maximale rijtijd op het terrein (heen en terug) 4 tot 5 minuten.

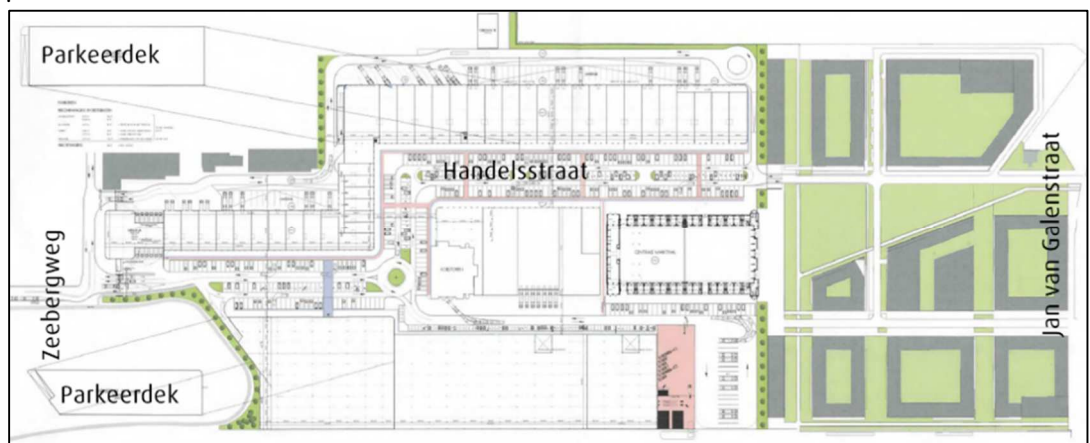
⁶ Bedrijfsgelateerde voertuigen zijn voertuigen waarop een bedrijfsnaam vermeld staat die hetzelfde is als het aanwezige bedrijf op het FCA.

Comprimeren van de bedrijfsruimten en realiseren van een nieuw woongebied

Doordat er efficiënter met de ruimte wordt omgegaan en omdat de mainportbedrijven zullen verdwijnen (zie hierna) wordt het toekomstige terrein van het FCA gecomprimeerd zodat alleen het noordelijk deel van het huidige bedrijventerrein nog in gebruik zal zijn als FCA. In het Masterplan is uitgegaan van een bedrijventerrein van 15 hectare.

In het Masterplan is voor deze 15 hectare uitgegaan van circa 95.000 m² bedrijfsruimte waarvan circa 5.000 m² luifels betreft zodat er, gelet op de wijze van meten volgens het bestemmingsplan, sprake is van circa 90.000 m² bvo. Deze bedrijfsbebouwing kan met behulp van tussenverdiepingen worden uitgebreid naar maximaal 110.000 m² bvo (exclusief luifels maar inclusief een gedeeltelijke invulling van de Centrale Markthal met FCA-functies). Ten opzichte van de huidige situatie kan de totale omvang in bvo (m²) van de bedrijven dus maximaal 6.000 m² toenemen (van 104.000 m² naar 110.000 m²).

Ten zuiden van het nieuwe FCA komt een nieuwe woonwijk. De Centrale Markthal zal als scharnier tussen FCA en deze nieuwe woonwijk gaan fungeren. In figuur 2.2 is het Masterplan weergegeven (zie ook bijlage 1), uitgaande van de maximale footprint van bedrijfsbebouwing van het nieuwe FCA. De maximale footprint waar op dit moment van uit wordt gegaan bedraagt circa 68.000 m² (exclusief Centrale Markthal).



Figuur 2.2: Masterplan met de maximale footprint van de toekomstige bedrijfsgebouwen FCA (versiedatum 23-11-2015)

onderwerp	omvang
omvang toekomstig FCA	15 hectare
aantal bedrijven	59 (waarvan 0 mainport)
bvo, exclusief luifel maar inclusief Centrale Markthal	90.000 m ²
grondoppervlak (exclusief Centrale Markthal)	68.000 m ²
aantal parkeerplaatsen maaiveld tot 8 meter diepte	388 pp
aantal parkeerplaatsen maaiveld uitsluitend personenauto's	82 pp
aantal parkeerplaatsen parkeerdaken	400-720 pp
aantal vrachtwagen parkeerplaatsen (docks en wachtplekken)	104 pp

Tabel 2.2: Overzicht toekomstige situatie volgens het Masterplan (versiedatum 23-11-2015)

Focus op lokaal opererende bedrijven

Na herstructurering komt de focus te liggen op de zogenaamde buikbedrijven (als bedoeld in het bestemmingsplan, zie ook paragraaf 2.1 van deze notitie). De aanwezige mainportbedrijven (als bedoeld in het bestemmingsplan, zie ook paragraaf 2.1 van deze notitie) zijn niet langer toegestaan.

Ontsluiting van het FCA

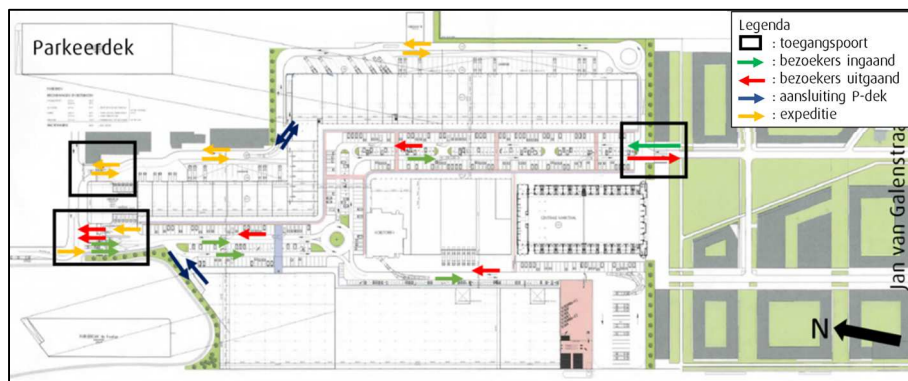
Zowel de noordelijke als de zuidelijke gelegen entree dienen voor het FCA behouden te blijven waarbij de noordelijke entree (en een goede toegangsweg naar het FCA) als hoofdingang gebruikt zal gaan worden. De ingang aan de Jan van Galenstraat wordt in de toekomst de secundaire entree. Het FCA blijft een afgesloten bedrijventerrein waarop uitsluitend werknemers en bezoekers van de op het FCA gevestigde bedrijven parkeren.

Op het terrein is onderscheid gemaakt in de routing van het vrachtverkeer (expeditie), de routing voor bezoekers en de routing voor werknemers. In figuur 2.4 is de routing op het terrein weergegeven. Deze routing wordt hierna verder uitgelegd.

Ontsluiting van het FCA

Zowel de noordelijke als de zuidelijke gelegen entree dienen voor het FCA behouden te blijven waarbij de noordelijke entree (en een goede toegangsweg naar het FCA) als hoofdingang gebruikt zal gaan worden. De ingang aan de Jan van Galenstraat wordt in de toekomst de secundaire entree. Het FCA blijft een afgesloten bedrijventerrein waarop uitsluitend werknemers en bezoekers van de op het FCA gevestigde bedrijven parkeren.

Op het terrein is onderscheid gemaakt in de routing van het vrachtverkeer (expeditie), de routing voor bezoekers en de routing voor werknemers. In figuur 2.3 is de routing op het terrein weergegeven. Deze routing wordt hierna verder uitgelegd.



Figuur 2.3: Routing op het terrein

De hoofdingang van FCA zal zich aan de noordzijde van het terrein gaan bevinden. Het Masterplan gaat, wat betreft deze hoofdingang, uit van twee gescheiden entrees. De meest oostelijke entree aan de noordzijde krijgt één ingaande en één uitgaande rijstrook met poortjes. Deze entree sluit direct aan op een weg aan de oostzijde van het nieuwe terrein van FCA. Deze weg is een expeditiestraat (zie oranje pijlen in figuur 2.3), die gebruikt zal worden door vrachtverkeer dat de bedrijven aan de oostzijde komt bevoorraden alsmede ter ontsluiting van het parkeerdak aan de oostzijde (donkerblauwe pijlen in figuur 2.3).

De centraal gelegen entree aan de noordzijde van FCA zal, aldus het Masterplan, bestaan uit twee ingaande en twee uitgaande rijstroken met poortjes. Deze entree sluit direct aan op de centraal op het FCA gelegen Handelsstraat. Deze Handelsstraat is de toegangsweg voor bezoekers die van en naar de bedrijven rijden. Het eerste deel van de Handelsstraat is tot en met de rotonde ook toegankelijk voor vrachtverkeer dat de bedrijven aan de westzijde (zoals De Kweker) zal bevoorraden alsmede voor verkeer naar het westelijke parkeerdak. Het overige deel van de Handelsstraat (tussen de rotonde en de secundaire entree aan de zuidzijde) zal gebruikt gaan worden door bezoekers van het FCA. Middels rode en groene pijlen is de routing van bezoekers op het terrein weergegeven in figuur 2.3.

Vrachtverkeer dat de bedrijven aan de westzijde (zoals De Kweker) zal bevoorraden rijdt via de centrale entree aan de noordzijde, het eerste deel van de Handelsstraat en de rotonde via een aparte aftakking verder naar de bedrijven. Deze weg vanaf de rotonde is ook toegankelijk voor bezoekers van de bedrijven. De weg leidt tenslotte ook naar het parkeerterrein met wachtplekken voor vrachtwagens aan de zuidwestzijde van FCA. De secundaire entree in het zuiden is bedoeld voor bezoekers van de bedrijven. De entree zal bestaan uit één ingaande en één uitgaande rijstrook met poortjes.

Afwikkelingscapaciteit

Op basis van de beschikbare parkeercapaciteit op het terrein dat hoofdzakelijk bereikt wordt via een bepaalde entree kan een schatting worden gemaakt van de verkeersgeneratie die zich in het drukste uur voordoet. Op basis van de verkeersgeneratie wordt beoordeeld of de afwikkelingscapaciteit van de beschikbare poortjes voldoende is, om het verkeer binnen acceptabele wachtrijlengtes af te wikkelen.

Via de meest oostelijke entree aan de noordzijde van FCA (in figuur 2.3 bij de expeditiestraat) worden circa 90 vrachtwagen parkeerplaatsen (docks) ontsloten terwijl de centrale entree aan de noordzijde van FCA circa 15 vrachtwagenparkeerplaatsen ontsluit. Voor de toekomstige situatie wordt uitgegaan van 30 vrachtbewegingen in het drukste uur⁷. Verkeerskundig zal het drukste uur van het vrachtverkeer niet gelijktijdig samenvallen met het aankomst moment van de werknemers die gaan parkeren op de parkeerda-ken.

De afwikkelingscapaciteit van toegangscontrole bij de meest oostelijke entree aan de noordzijde van FCA (bijvoorbeeld via een enkele slagboom) door middel van traditionele parkeerbeheerapparatuur⁸ is voor vrachtverkeer vanwege de beperkte acceleratie gesteld op circa de helft van de capaciteit bij autoverkeer (225 mvt/uur/poortje⁹). De verwerkingscapaciteit van circa 110 vrachtwagens/uur/poortje is in het drukste uur voor vrachtwagens voldoende om het verkeer af te wikkelen.

De enkele in- en uitrit bij de meest oostelijke entree aan de noordzijde van FCA wordt eveneens gebruikt door werknemers naar het oostelijke parkeerdak, met een capaciteit van maximaal 480 parkeerplaatsen. Als de werknemers het terrein op kunnen rijden middels een voorhoudpas bedraagt de afwikkelingscapaciteit van een enkele slagboom circa 300 mvt/uur¹⁰. Aangenomen is dat in het maatgevende ochtendspitsuur (06.00-07.00 uur) circa 50% van de beschikbare parkeercapaciteit van 480 parkeerplaatsen door werknemers wordt gevuld, dat komt neer op circa 240 inkomende voertuigen in het drukste uur. Bij een dergelijke combinatie bedraagt de gemiddelde wachtrijlengte circa 30 meter¹¹. Dit is overeenkomstig met een acceptabele wachttijd voor een verkeerslicht. Wanneer in dit drukste uur de toestroom hoger is, of 'verstoord' wordt door een vrachtwagen zal er sprake zijn van een te lange wachtrij/wachttijd. Van een robuuste verkeersafwikkeling is bij een enkele slagboom geen sprake. Geadviseerd wordt de afwikkelingscapaciteit te vergroten door toepassing van kentekenherkenning bij in ieder geval de werknemers¹².

⁷ Uit de verkeerstelling in 2013 zijn in het drukste uur 23 vrachtbewegingen geregistreerd.

⁸ Traditionele parkeerbeheerapparatuur werkt middels het trekken van een parkeerkaart.

⁹ Ervaringscijfer Goudappel Coffeng. De NEN2443: 2013 'Parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages' wordt een verwerkingscapaciteit van 225 auto's genoemd.

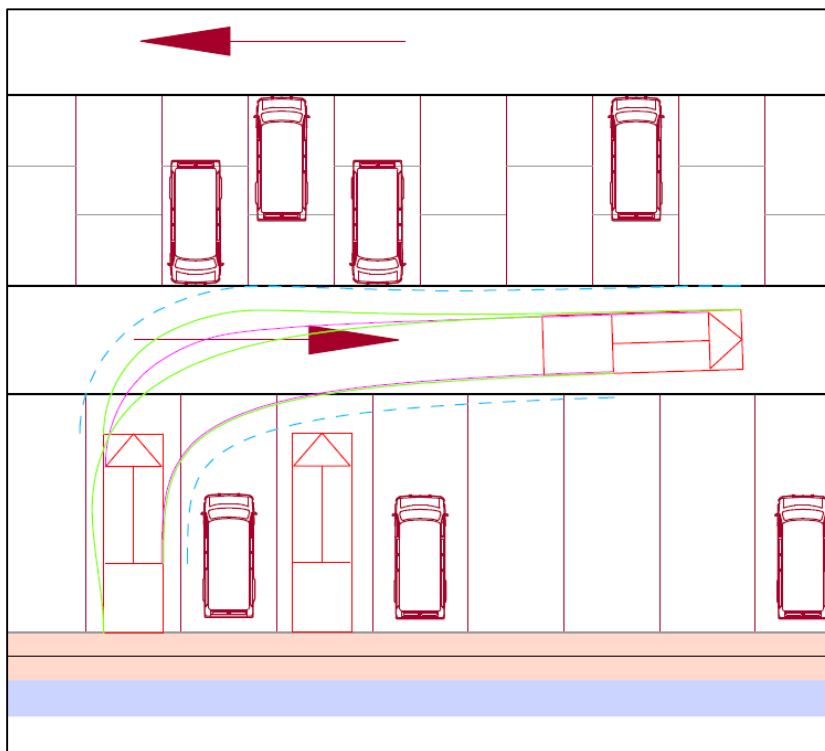
¹⁰ NEN2443: 2013: parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages.

¹¹ NEN2443: 2013: parkeren en stallen van personenauto's op terreinen en in garages.

¹² Het exacte aantal auto's dat bij kentekenherkenning kan worden afgewikkeld in een uur is niet bekend, maar op basis van ervaringscijfers wordt door Goudappel Coffeng een afwikkelingscapaciteit van 500 mvt/uur aangehouden.

In figuur 2.4 is te zien dat de bocht, zoals opgenomen in het ontwerp, niet gelijktijdig in twee richtingen bereden kan worden. Bochtverbreding is aan de binnenzijde gewenst en gaat ten koste van het trottoir. In de simulatie is de marge van het vertrekkende voertuig tot de gevel van het gebouw circa 1,00 meter. Alternatief is dat het vrachtverkeer aan weerszijde van de bocht op elkaar moet wachten. Het doorzicht is in het ontwerp voldoende om elkaar tijdig waar te nemen. Op de expeditiestraat is in de rechtstand voldoende ruimte om elkaar te passeren.

Bezoekers maken gebruik van de centraal gelegen Handelsstraat. Aan weerszijden is het mogelijk om met grotere voertuigen (bestelbussen en bakwagens) tegen de gevels van de gebouwen te parkeren. Laden/lossen kan op die manier eenvoudig en efficiënt plaatsvinden. In het Masterplan (zoals ook weergegeven in figuur 2.3) heeft de parkeerstrook aan de gevelzijde een diepte van 10 meter en een breedte van 4,0 meter. De Handelsstraat bestaat uit twee door een brede middenberm gescheiden rijstroken van 4,50 meter breed. In de Handelsstraat worden voertuigen met een maximale lengte van 8,00 meter toegelaten. Bij volledig gebruik van het parkeervak met een diepte van 10 meter is voor het voertuig minimaal 2 meter ruimte beschikbaar die door het uitrijdende voertuig benut kan worden. Hierin is echter geen rekening gehouden met het gebruik van een laadklep. In figuur 2.5 is het resultaat van een rijcurvesimulatie weergegeven. Hierin is een voertuig met een lengte van 8,32 meter gebruikt.



Figuur 2.5: Rijcurvesimulatie vertrekkend voertuig aan de Handelsstraat

In de praktijk zal een voertuig mogelijk rechtdoor rijden als het tegenoverliggende parkeervak vrij is. In geval van een bocht naar rechts wordt het naastgelegen vak gebruikt bij het uitrijden. Bij een kort voertuig geeft dit geen probleem en is de marge voldoende. Bij een langer naast geparkeerd voertuig zal het vertrekkende voertuig moeten steken om de bocht te halen, of moeten wachten tot de naastgelegen parkeerplaats vrij komt. Dit zal naar verwachting in de praktijk slechts incidenteel voorkomen¹⁴. Om het gebruik van de Handelsstraat te optimaliseren wordt geadviseerd om de rijstroken van de parkeerweg te verbreden ten koste van de diepte van de parkeervakken. Dit dwingt gebruikers dieper in het parkeervak te parkeren en biedt meer ruimte voor een vertrekkend voertuig. Bij een parkeervakbreedte van 4,0 meter wordt een parkeerwegbreedte van 6 meter en een parkeervakdiepte van 8,5 meter geadviseerd.

De rotonde die centraal op het FCA is voorzien is voldoende ruim vormgegeven voor de afwikkeling van vrachtverkeer. Als het eiland ten westen van het koelhuis overrijdbaar is voor vrachtverkeer, maar bestaat uit een ander type bestrating om autoverkeer te geleiden, kan ook groter vrachtverkeer deze bocht voldoende maken.

Bepalend voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling van de rotonde is het maatgevende uur. Op basis van de verkeersstromen in de huidige situatie in het drukste uur (410 ingaande en 252 uitgaande voertuigen) is het aannemelijk dat de rotonde voldoende afwikkelingscapaciteit heeft om het verkeer in de toekomst voldoende af te wikkelen.

Gelet op het voorgaande gelden voor het FCA de volgende eisen en aanbevelingen:

- Eis: uitsluitend werknemers en bezoekers van de op FCA gevestigde bedrijven op FCA laten parkeren;
- Eis: uitsluitend voertuigen van maximaal 8 meter in de Handelsstraat toelaten, op het wegvak tussen de rotonde en de zuidelijke entree van FCA;
- Eis: afwikkelingssnelheid verhogen door toegangscontrole middels kentekenherkenning;
- Aanbeveling: eventueel bochtverbreding bij expeditiestraat toepassen;
- Aanbeveling: eventueel verbreden rijstroken Handelsstraat ten koste van de diepte van de parkeervakken.
- Aanbeveling: routing van het vrachtverkeer (laden/lossen) en routing bezoekers/werknemers zoveel mogelijk gescheiden gehouden.

Parkeren FCA

Parkeren voor werknemers dient, als één van de uitgangspunten van het Masterplan, plaats te vinden op parkeerdaken op het FCA-terrein. Er worden geen parkeervergunningen verstrekt om te parkeren in het openbare gebied in de omgeving van het FCA. Ook is het niet de bedoeling dat werknemers op het maaiveld gaan parkeren omdat de parkeerplaatsen op het maaiveld uitsluitend zijn bedoeld voor bezoekers en vrachtwagens. De voor werknemers te realiseren parkeerdaken zijn eenvoudig vanaf de hoofdentree te bereiken en zijn centraal op het terrein gelegen. Hierdoor is de loopafstand tot de ver-

¹⁴ Uit de kentekenwaarneming blijkt dat van de 1.098 voertuigen die met een aankomst en vertrek tussen 6.00 en 18.00 uur zijn geregistreerd er 787 bestelbussen zijn en slechts 168 lichte en 143 zware vrachtwagens. De kans dat twee lichte vrachtwagens naast elkaar staan is daarmee relatief beperkt.

schillende functies relatief beperkt. Het is de bedoeling dat er maatregelen worden getroffen waardoor het voor werknemers onmogelijk wordt gemaakt om op het maaiveld te parkeren.

Naast medewerkers en vrachtwagens zal er ook sprake zijn van bezoekers van het FCA. Ook in de toekomstige situatie bestaan de bezoekers van het FCA uit vertegenwoordigers/inkopers van supermarkten, detaillisten en horeca.

Vanwege het efficiënte logistieke proces zal de verblijftijd van bezoekers relatief beperkt zijn, circa 25 tot 30 minuten¹⁵. Alleen de gemiddelde verblijftijd bij De Kweker wordt hoger geschat, namelijk op 45 tot 60 minuten. De bezoekers van de bedrijven op FCA maken enkel gebruik van de Handelsstraat, waarop in het oostelijk deel aan weerszijden parkeervakken zijn gerealiseerd voor bakwagens (solovrachtwagens) en/of bestelbusjes en in de middenberm voor bestelbusjes en/of personenauto's. Bij het westelijk deel van de Handelsstraat parkeren de bezoekers van de bedrijven die grenzen aan het Westelijk Marktkanaal (o.a. De Kweker) in parkeervakken haaks op de gevel van deze bedrijven. Deze parkeervakken zijn geschikt voor personenauto's, bakwagens (solovrachtwagens) en bestelbusjes.

In het Masterplan is per doelgroep rekening gehouden met de volgende parkeerfaciliteiten voor het FCA, uitgaande van een omvang van circa 90.000 m² bvo¹⁶, exclusief luifel:

- **bezoekers:** op maaiveld:
 - 388 parkeerplaatsen/laad- en losvakken voor bestelbussen en solovrachtwagens (gelegen aan weerszijden en in de middenberm van de Handelsstraat),
 - 82 parkeerplaatsen (alleen voor personenauto's);
 - Dat geeft een parkeerkcijfer van 0,52 parkeerplaatsen per 100 m² bvo voor bezoekers;
- **werknemers:** op daken:
 - minimaal 400 tot maximaal 720 parkeerplaatsen (voorwaarde: alleen voor personenauto's, voertuigen groter dan 8 meter krijgen geen toegang tot het dak);
 - dat geeft bij 400 parkeerplaatsen een parkeerkcijfer van 0,44 en bij 720 parkeerplaatsen 0,80 parkeerplaatsen per 100 m² bvo.
- **vrachtwagens:** op maaiveld:
 - 86 laad- en losdocks,
 - 18 opstelplekken.
 - Dat geeft een parkeerkcijfer van 0,12 parkeerplaatsen per 100 m² bvo.

In paragraaf 4 is beoordeeld of deze parkeerkcijfers aanvaardbaar zijn voor FCA.

¹⁵ Opgave Consortium per e-mail d.d. 15-01-2016. De gemiddelde verblijftijd is opgebouwd uit: 1. parkeer- en uitstaptijd 4 minuten; 2. Looptijd tot medewerker 2 minuten; 3. Fysieke handeling/inkoop 17 minuten; 4. Administratieve handeling 3 minuten; 5. Logistieke tijd 4 minuten.

¹⁶ Bron: VO-002 versiedatum 23 november 2015.

3 Gemeentelijk parkeerbeleid en parkeerkencijfers

Onderdeel van de beoordeling is het toetsen van de beschikbare parkeercapaciteit. In de regel wordt hiervoor gebruik gemaakt van door de gemeente vastgestelde parkeernormen, en wanneer deze niet beschikbaar zijn van landelijk gehanteerde CROW parkeerkencijfers¹⁷.

Het toekomstige FCA is, mede gelet op het voorgaande, te beschouwen als een bedrijventerrein waar diverse groothandelsbedrijven zijn gevestigd. Deze groothandelsbedrijven zijn arbeidsextensief en bezoekersintensief waarbij de bezoekers bestaan uit bezoekers uit het bedrijfsleven (supermarkten, horeca, etc.). Deze bezoekers verblijven kort en kopen relatief grote hoeveelheden. Het FCA is daarmee een dusdanig specifieke functie dat zowel de parkeernormen in het gemeentelijke parkeerbeleid alsmede de CROW kencijfers niet goed aansluiten bij het huidige en toekomstige functioneren van het FCA (met uitzondering van werknemers). In dit hoofdstuk wordt nader toegelicht waarom de overige parkeernormen en CROW kencijfers niet geschikt zijn.

3.1 Gemeentelijk parkeerbeleid

De gemeente Amsterdam, stadsdeel West, heeft haar vigerende parkeerbeleid vastgelegd in de Parkeernota stadsdeel West 2012-2020. Deze nota wordt op dit moment geactualiseerd en zal worden vervangen door een stedelijke parkeernota. De geactualiseerde versie van de Parkeernota is op moment van opstellen van deze notitie nog niet beschikbaar. In de Parkeernota stadsdeel West 2012-2020 zijn parkeernormen opgenomen. Parkeernormen worden gebruikt voor de berekening van de parkeervraag bij bouw aanvragen voor nieuwe ontwikkelingen waarvoor een bouwvergunning en/of een planologische procedure is vereist. De parkeernormen die in de Parkeernota zijn opgenomen bieden weliswaar houvast bij het bepalen van de benodigde parkeerruimte (de parkeereis), maar dienen beschouwd te worden als richtlijn.

Uitgangspunten en opmerkingen bij de parkeernormen (uit Parkeernota stadsdeel West 2012 - 2020)

- De in de Parkeernota opgenomen parkeernormen zijn bedoeld als normenkader van stadsdeel West, die gebruikt dienen te worden als kader voor externe partijen, zoals projectontwikkelaars, adviesbureaus, woningbouwcorporaties e.d.
- De parkeernormen zijn van toepassing op toekomstige ruimtelijke plannen en bouwprojecten in stadsdeel West en niet voor bestaande parkeersituaties.
- De gemeentelijke parkeernormen zijn gebaseerd op de verouderde CROW parkeerkencijfers¹⁸, waarin ten opzichte van de gehanteerde CROW parkeerkencijfers de minimumcijfers verlaagd zijn met 25%. Met de minimale parkeerkencijfers geeft Amsterdam aan actief te willen sturen op mobiliteit.

¹⁷ CROW publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie.

¹⁸ CROW publicatie 182 – Parkeerkencijfers: Basis voor parkeernormering (september 2008).

- Er geldt een algemene strekking. Dit betekent dat de parkeernormen niet in alle gevallen direct toepasbaar zijn, omdat in specifieke gevallen maatwerk noodzakelijk en wenselijk is. In deze gevallen zal in de geest van de Parkeernota gehandeld worden.
- Binnen de gemeentelijke parkeernormen is onderscheid gemaakt naar parkeernormen voor woningen en voor voorzieningen (waaronder bedrijven) en instellingen. Parkeernormen voor voorzieningen en instellingen zijn noodzakelijk om te voorkomen dat de omliggende woonbuurt parkeeroverlast ondervindt van bezoekers en/of werknemers.
- De parkeervraag voor bedrijven wordt berekend aan de hand van de parkeernormen uit het Locatiebeleid Amsterdam dat in 2008 als aanvullend toetsingskader is vastgesteld van het structuurplan 2003.
- In oktober 2012 zijn de CROW parkeerkencijfers geactualiseerd¹⁹. De meest recente parkeerkencijfers sluiten beter aan op de huidige situatie. Hierin is bijvoorbeeld de verlaging van de parkeerkencijfers, zoals nu al door de gemeente Amsterdam wordt gehanteerd, reeds verdisconteerd.

Gemeentelijke parkeernormen en het FCA

Binnen de gemeentelijke parkeernormen (van Amsterdam) is geen functieomschrijving opgenomen die het huidige en toekomstige functioneren van het FCA voldoende beschrijft. Functieomschrijvingen die enigszins in de buurt komen zijn:

- **Grootschalige detailhandel** voor de verkoop aan particulieren van goederen in kleine hoeveelheden op grote oppervlakten²⁰. Voorbeelden van dergelijke functies zijn de MediaMarkt en meubelzaken. Op het FCA wordt niet verkocht aan particulieren en gaat het juist om relatief grote hoeveelheden goederen die worden verkocht.
- **Perifere detailhandel**. Dit is detailhandel die moeilijk inpasbaar is in bestaande winkelgebieden vanwege de volumineuze aard en de bevoorrading (zoals auto's, boten, caravans, tuincentra artikelen, bouwmarkt, grove bouwmaterialen, keukens en sanitair en woninginrichting). De voorbeelden van functies die vallen onder perifere detailhandel sluiten niet aan bij de functies die gelegen zijn op het FCA.

Conclusie

Gezien het specifieke karakter van het FCA, verkoop van 'food' aan onder andere supermarkten en de horeca (geen particuliere verkoop), in grotere hoeveelheden, zijn ons inziens de parkeernormen van Amsterdam (stadsdeel West) voor grootschalige en perifere detailhandel niet toepasbaar voor het FCA. Daarnaast zijn de gemeentelijke parkeernormen gebaseerd op de inmiddels vervallen CROW publicatie 182.

3.2 CROW parkeerkencijfers

Zoals beschreven zijn de gemeentelijke parkeernormen gebaseerd op de inmiddels vervallen CROW parkeerkencijfers (publicatie 182). De CROW parkeerkencijfers zijn landelijk gehanteerde kencijfers ten behoeve van de berekening van de parkeervraag. Deze zijn in de meest recente vorm gepresenteerd in CROW publicatie 317. Zoals in de inleiding in CROW publicatie 317 wordt beschreven zijn parkeerkencijfers op de praktijk gebaseerde

¹⁹ Beschreven in publicatie 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie.

²⁰ Encyclo.nl; de Nederlandse Encyclopedie.

cijfers die kunnen worden gebruikt als hulpmiddel bij het bepalen van het aantal parkeerplaatsen. Goudappel Coffeng is betrokken bij de totstandkoming van CROW publicatie 317.

Conform CROW publicatie 317 geven de kencijfers een gemiddeld beeld van de situatie die tijdens een onderzoek is aangetroffen. Ze kunnen meestal geen kant-en-klaar antwoord geven op de vraag hoeveel parkeerplaatsen in een bepaalde situatie moeten worden gerealiseerd. Bij het gebruik ervan moet rekening worden gehouden met de volgende invloeden:

- bereikbaarheidskenmerken van de locatie;
- specifieke eigenschappen van de functie;
- mobiliteitskenmerken van de gebruikers/bezoekers van de functie;
- het gemeentelijk parkeerbeleid (zie paragraaf 3.1) of mobiliteitsbeleid.

De gepresenteerde CROW kencijfers (in publicatie 317) zijn het resultaat van berekeningen op basis van onderzoeksgegevens uit diverse bronnen en/of uitgangspunten getoetst aan veldwerk. Het is belangrijk dat de gebruiker zich realiseert dat de spreiding van de achterliggende gegevens vaak (erg) groot is waardoor ten aanzien van de kencijfers een zekere mate van marge dient te worden aangehouden.

In totaal zijn voor circa 100 verschillende functies kencijfers opgenomen in publicatie 317. Ook binnen de onderscheiden functies in CROW publicatie 317 is geen functie benoemd die het functioneren van het FCA in de huidige of toekomstige situatie voldoende beschrijft.

Er zijn drie functies die enigszins in de buurt komen:

- bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief;
- bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief;
- groothandel in levensmiddelen.

Op deze drie functies gaan we nader in.

Bij de verschillende functies worden de parkeerkencijfers gepresenteerd, zoals in CROW publicatie 317 zijn opgenomen. Binnen de parkeerkencijfers wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad²¹ en ligging ten opzichte van het centrum. Amsterdam is zeer sterk stedelijk, waarbij de functie (het FCA) is gelegen in de schil rondom het centrum. In deze categorie zijn de parkeerkencijfers in een bandbreedte gepresenteerd. In deze notitie wordt de volledige bandbreedte gepresenteerd.

Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersextensief (loods, opslag, transportbedrijf)

Dit zijn bedrijven met relatief weinig medewerkers en weinig bezoekers. Voorbeelden van bedrijven zijn: een loods, opslag, transportbedrijf. Het CROW parkeerkencijfer voor deze functies bedraagt minimaal 0,5 tot maximaal 1,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Dit parkeerkencijfer is exclusief vrachtwagenparkeren.

²¹ De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de omgevingsadressendichtheid per km². Deze is opvraagbaar via CBS.nl

De bedrijven op het FCA worden, zowel in de huidige als ook in de toekomstige situatie, gekenmerkt door ten opzichte van arbeidsextensieve/bezoekersextensieve bedrijven relatief grote bezoekersaantallen met een relatief korte verblijftijd (zeker tijdens het piekmoment aangezien veel bezoekers zijn gebonden aan hun eigen openingstijden). Daarom zijn deze kencijfers niet toepasbaar voor het berekenen van de parkeervraag voor de bezoekers van het FCA. Voor werknemers van het FCA zijn de parkeerkencijfers voor deze functie echter wel toepasbaar aangezien er in het algemeen op FCA sprake is van arbeidsextensieve bedrijven. Weliswaar verschillen de diverse bedrijven onderling (er zijn bijvoorbeeld ook bedrijven waar sprake is van bewerken en herpakken) maar voor de werknemers op FCA is het mogelijk te rekenen met een gemiddeld parkeerkencijfer voor de verschillende type bedrijven. In functie zijn de bedrijven op het FCA voor de werknemers overeenkomstig met de landelijk erkende CROW parkeerkencijfers voor arbeidsextensieve/bezoekersextensieve bedrijven (loods, opslag en transportbedrijf). Dit CROW kencijfer onderschrijft een gemiddeld beeld van het autogebruik onder medewerkers van deze functies. Het is niet aannemelijk dat dit beeld bij de bedrijven op het FCA heel anders is dan het landelijk gemiddelde beeld. Daarom is de parkeervraag voor werknemers van de verschillende bedrijven wel te berekenen op basis van een gemiddeld kencijfer.

Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersextensief (industrie, laboratorium, werkplaats)

Bij een arbeidsintensief/bezoekersextensief bedrijf kan gedacht worden aan industrie, een laboratorium en een werkplaats. Arbeidsintensief is een karakterisering van een productieproces, waarmee wordt bedoeld dat relatief veel arbeid wordt verbruikt in verhouding tot andere productiemiddelen. Op een deel van het FCA kan dat in de toekomstige situatie het geval zijn. Het FCA wordt echter in het algemeen gekenmerkt door relatief weinig arbeid/ werknemers per 100 m² bvo. Daarnaast is het aannemelijk dat het percentage bezoekers aanzienlijk hoger ligt dan 5% zoals opgenomen in de CROW kencijfers. Het kengetal sluit daarom niet aan bij het toekomstige functioneren van het FCA.

Groothandel in levensmiddelen

Groothandels in levensmiddelen zijn meestal grootschalige detailhandelsvestigingen op industrieterreinen aan de rand van een stad. De groothandels hebben een breed assortiment. Bekende ketens zijn Makro en Sligro. De openingstijden zijn van 09.00 tot 17.00 uur of van 09.00 tot 22.00 uur, afhankelijk van de locatie en formule. Het verzorgingsgebied is betrekkelijk groot. Een groothandel is regionaal gericht. Hoewel dit soort bedrijven van oorsprong gericht is op klandizie van ondernemingen, doen tegenwoordig ook veel particulieren er aankopen. De verblijftijd bij een groothandel in levensmiddelen is daardoor circa 1,5 uur. Met name particulieren blijven relatief lang.

De situatie bij groothandels is niet vergelijkbaar met die op het FCA. De gemiddelde verblijfsduur van bezoekers op het FCA is in zowel de huidige als de toekomstige situatie aanzienlijk korter dan 1,5 uur. Verder komen er geen particulieren op het FCA. Van de in de huidige situatie gemeten bestelbussen en vrachtwagens met een aankomsttijd tussen 6.00 en 18.00 uur (1.098 voertuigen in totaal) hebben:

- 189 voertuigen een verblijftijd tot 15 minuten (17,2%)
- 212 voertuigen 15-30 minuten (19,3%)
- 160 voertuigen 30-45 minuten (14,6%)
- 113 voertuigen 45-60 minuten (10,3%)

Ruim 60% van het totaal gemeten voertuigen heeft zodoende een verblijftijd van maximaal 1 uur, met een gemiddelde van 34 minuten per voertuig. Voor circa 10% geldt een verblijftijd van 60-75 minuten en voor iets maar dan 5% geldt een verblijftijd van 75-90 minuten. Cumulatief heeft circa 77% een verblijftijd van minder dan 90 minuten. In de toekomstige situatie zal de verblijftijd op het terrein door het efficiëntere afhandelingsproces verkort worden. De gemiddelde verblijfsduur bedraagt naar verwachting circa 25 tot 30 minuten en bij De Kweker circa 45 tot 60 minuten. Het functioneren van het FCA wijkt vanwege de verblijfstijden af van een groothandel in levensmiddelen. De korte verblijfstijden bij FCA kunnen verklaard worden doordat de bezoekers vooral uit Amsterdam komen en dat zij vanwege de korte afstand en de vaak beperkte eigen opslagruimte vaker verse goederen ophalen dan bij groothandelsbedrijven als Makro en Sligro. Dit is van grote invloed op het benodigde aantal parkeerplaatsen.

Conclusie

In het CROW is geen kengetal opgenomen voor een functie als het FCA (arbeidsextensief, bezoekersintensief met korte verblijftijd). Een aantal uitgangspunten zoals gehanteerd bij gerelateerde functies uit het CROW (publicatie 317) komt eveneens niet overeen met het toekomstige functioneren van het FCA. Dit betekent dat ook de CROW parkeerkcijfers geen maatwerkoplossing biedt als het gaat om de te hanteren parkeerkcijfers voor het FCA, met uitzondering van parkeren door werknemers.

4 Parkeervraag FCA

In het voorgaande hoofdstuk is geconcludeerd dat er geen gemeentelijke parkeernormen en/of CROW parkeerkcijfers beschikbaar zijn die passen bij het huidige en toekomstige functioneren van het FCA. Alleen de CROW parkeerkcijfers voor werknemers zijn toepasbaar. Maatwerk is in deze noodzakelijk voor de overige categorieën.

Met en is weten

In 2013 is een parkeerdruk van circa 91% als maximaal gemeten (952 geparkeerde voertuigen op 1.045 parkeerplaatsen). Hiervan betreffen 866 voertuigen personenauto's (733) en bestelbussen (133). Het is aannemelijk dat dit werknemers - en bezoekers zijn van het FCA. Van de 133 bestelbussen waren 90 bestelbussen voor 6.00 uur of na 18.00 uur geparkeerd waardoor deze een verblijftijd van meer dan 10 uur hadden. Hiervan is het aannemelijk dat dit geen bezoekers zijn en dat zij daardoor in de toekomst op het parkeerdak zullen parkeren (voor zover het werknemers betreft) of aan de achterzijde van de bedrijven (voor zover het eigen voertuigen van de bedrijven betreft). Het is aannemelijk dat de resterende 43 bestelbussen tijdens het piek uur wel van bezoekers zijn. Van de 733 aanwezige personenauto's zal een deel van bezoekers zijn en het overige deel van werknemers. Aangenomen is dat 80% van de aanwezige personenauto's ($733 \cdot 80\% = 587$) van bezoekers is. Dat geeft in de huidige situatie een maximale parkeervraag in het drukste uur van 630 parkeerplaatsen voor bezoekers ($587 + 43$). De verwachting is dat het aantal bezoekers in het piek uur met circa 20% toeneemt²². Dat heeft in de toekomstige situatie een parkeervraag van circa

²² Opgave Consortium per e-mail d.d. 15 januari 2016.

750 voertuigen. Circa 80% van deze bezoekers heeft een gemiddelde verblijftijd van 30 minuten. De overige 20% zijn bezoekers van De Kweker²³ en hebben een gemiddelde verblijftijd van circa 60 minuten.

Anticiperen op de toekomst

De functiemix, alsmede de dynamiek op het terrein, zullen in de toekomst wijzigen. In de huidige situatie bedienen de mainportbedrijven op het terrein een regionale klantenkring, dat van invloed is op het autogebruik en de laad- en losduur, dus daarmee indirect de verblijftijd en dus de parkeervraag van de bezoekers op het terrein. Bij een gelijkblijvend aantal bezoekers betekent een kortere verblijftijd vanwege uitsluitend buikbedrijven een lagere parkeervraag op het piekmoment dan in de huidige situatie het geval is. In de berekeningen wordt uitgegaan van een toekomstige omvang van 90.000 m² bvo²⁴ dat eventueel uitgebreid kan worden tot 110.000 m² bvo.

Het piekmoment van parkeren zal in de toekomstige situatie naar verwachting op eenzelfde tijdstip zijn als in de huidige situatie, tussen 10.00 en 11.00 uur in de ochtend. Ook op andere momenten kan het druk zijn met parkeren. Op basis van het beschikbare aantal parkeerplaatsen in de Handelsstraat van 470 parkeerplaatsen, gecombineerd met de toekomstige gemiddelde verblijftijd van 30 minuten door 80% van de gebruikers en 60 minuten door 20% van de gebruikers geeft dat een theoretische parkeercapaciteit van circa 846 parkeerplaatsen²⁵.

Op een parkeervraag van 750 parkeerplaatsen in het drukste uur (bij een groei van 20% van het aantal bezoekers ten opzichte van de huidige situatie) geeft dat een gemiddelde parkeerdruk van circa 89%. Vanuit ervaringscijfers wordt een parkeerdruk van 95% op een overzichtelijk parkeerterrein als acceptabel beschouwd. Om er voor te zorgen dat er tijdens het drukste uur voldoende vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn om relatief snel een vrije parkeerplaats te vinden wordt ook wel rekening gehouden met een frictieleegstand van 10%, oftewel een parkeerdruk van 90%. Met een parkeerdruk in het drukste uur van circa 89% is daarmee op FCA sprake van een acceptabele parkeersituatie. Op de overige momenten van de dag zal het rustiger zijn.

De verblijftijd is binnen FCA een noodzakelijke voorwaarde voor het goed functioneren van het aantal bezoekersparkeerplaatsen. Een langere verblijftijd betekent een lagere parkeercapaciteit met het risico op een tekort aan parkeerplaatsen voor bezoekers. Daarnaast is de verwachting dat bij een toename tot maximaal 110.000 m² bvo de parkeervraag van de bezoekers zal toenemen ten opzichte van de situatie met 90.000 m² bvo

²³ Bezoekers van De Kweker hebben een langere verblijftijd. Het exacte functieprogramma op het terrein is nog niet bekend. In de berekening is uitgegaan dat De Kweker een omvang krijgt van circa 20% van 90.000 m² bvo (= 17.500 m²).

²⁴ De omvang van 95.000 m² bvo is inclusief een luifel van 5.000 meter, dat in principe geen onderdeel uitmaakt van de omvang in m² bvo.

²⁵ 80% van 470 parkeerplaatsen is 30 minuten bezet en kan in theorie 2x per uur gebruikt worden. Dat geeft een capaciteit van $470 \times 80\% \times 2 = 752$ parkeerplaatsen. 20% van 470 parkeerplaatsen, $470 \times 20\% = 94$ parkeerplaatsen zijn 60 minuten bezet. Deze worden 1x in het uur gebruikt. In het drukste uur kunnen daarmee in totaal $752 + 94 = 846$ bezoekers worden gefaciliteerd.

waarop de parkeercapaciteit voor bezoekers in het Masterplan is gebaseerd. Bij een lineaire stijging van de bezoekersaantallen zal de parkeervraag bij 110.000 m² bvo circa 940 parkeerplaatsen bedragen. Dat geeft een gemiddelde parkeerdruk in het maatgevende uur van 111%. Bij een langere verblijftijd neemt de gemiddelde parkeerdruk toe waardoor er geen sprake meer is van een acceptabele parkeersituatie.

Omdat er binnen het huidige Masterplan geen ruimte op het maaiveld meer beschikbaar is, is meer dan 90.000 m² bvo (inclusief Centrale Markthal) alleen aanvaardbaar indien via aanvullend parkeeronderzoek kan worden aangetoond dat er bij meer dan 90.000 m² bvo toch sprake is van voldoende parkeergelegenheid op maaiveld voor bezoekers en vrachtwagens en er eveneens sprake is van voldoende parkeergelegenheid op parkeerdaken voor werknemers. Deze situatie kan zich bijvoorbeeld voordoen als in de praktijk een kortere verblijftijd aan de orde is dan waar in de voorliggende notitie van uit is gegaan.

Het autogebruik onder het werknemers zal als gevolg van de geplande herontwikkeling naar verwachting niet significant wijzigen ten opzichte van de huidige situatie. Voor werknemers komt het huidige en toekomstige functioneren overeen met dat van arbeidsextensief/bezoekersextensieve bedrijven als bedoeld in het CROW (loods, opslag, transportbedrijf). Op basis van 90.000 m² bvo en het CROW parkeerkencijfer is voor werknemers een parkeervraag van minimaal 4428²⁶ tot gemiddeld 641 parkeerplaatsen²⁷ berekend. Dit kan binnen het in het Masterplan mogelijke aanbod van 720 parkeerplaatsen gefaciliteerd worden. Bij een toename tot 110.000 m² bvo neemt de parkeervraag van werknemers theoretisch toe naar minimaal 523 tot gemiddeld 784 parkeerplaatsen. Dit leidt tot een te hanteren parkeerkencijfer van 0,48 tot 0,71 parkeerplaatsen per 100 m² bvo voor werknemersparkeren. Gelet op een inventarisatie die het Consortium bij de ondernemers op FCA heeft uitgevoerd en de parkeerbehoefte voor werknemers die daaruit voortkomt is tussen de diverse partijen overeengekomen om uit te gaan van een minimum parkeernorm van 0,66 parkeerplaatsen per 100 m² bvo voor werknemersparkeren.

Het vrachtwagen parkeren in het Masterplan gaat uit van 0,12 parkeerplaats per 100 m² bvo en sluit daarmee aan bij het huidige aantal vrachtwagen parkeerplaatsen. Vanwege de efficiëntere werkwijze, waardoor de verblijftijd afneemt en indirect de parkeervraag daardoor ook, en doordat in het Masterplan sprake is van een kleiner bvo dan in de huidige situatie biedt het aansluiten op de bestaande situatie in de toekomst voldoende parkeerplaatsen, ook indien er rekening mee wordt gehouden dat voertuigen groter dan 8 meter niet in de Handelsstraat kunnen parkeren.

Het zoveel mogelijk scheiden van de verkeersstromen en daarmee ook het parkeren door bezoekers, werknemers en grote vrachtwagens is van belang voor het functioneren van het toekomstige FCA. Door deze scheiding ondervinden de verschillende parkeerders geen overlast van elkaar. Bij een toename van het totale bvo (meer dan 90.000 m² op

²⁶ Parkeerkencijfer van minimaal 0,5 tot maximaal 1,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo met een bezoekers aandeel van 5%.

²⁷ Dit aantal parkeerplaatsen komt overeen met 643 parkeerplaatsen die tijdens een inventarisatie door het Consortium zijn genoemd door de aanwezige bedrijven.

FCA, inclusief Centrale Markthal) of het grondoppervlak (meer dan 68.000 m², exclusief Centrale Markthal) komt de scheiding van parkeerders tijdens de piekmomenten mogelijk in het gedrang. Er lijkt dan tijdens het piekmoment onvoldoende parkeergelegenheid voor bezoekers op maaiveld beschikbaar te zijn. Vanuit het uitgangspunt dat parkeren voor bezoekers altijd op maaiveld dient plaats te vinden, is het noodzakelijk dat meer dan 90.000 m² bvo FCA (tot maximaal 110.000 m²) alleen mogelijk is indien hieraan aanvullend parkeeronderzoek ten grondslag ligt. Uit dat parkeeronderzoek zal moeten blijken dat er bij meer dan 90.000 m² bvo toch sprake is van voldoende parkeergelegenheid op maaiveld voor bezoekers en vrachtwagens en er eveneens sprake is van voldoende parkeergelegenheid op parkeerdaken voor werknemers.

5 Conclusies

Op basis van bovenstaande analyse worden de volgende conclusies getrokken:

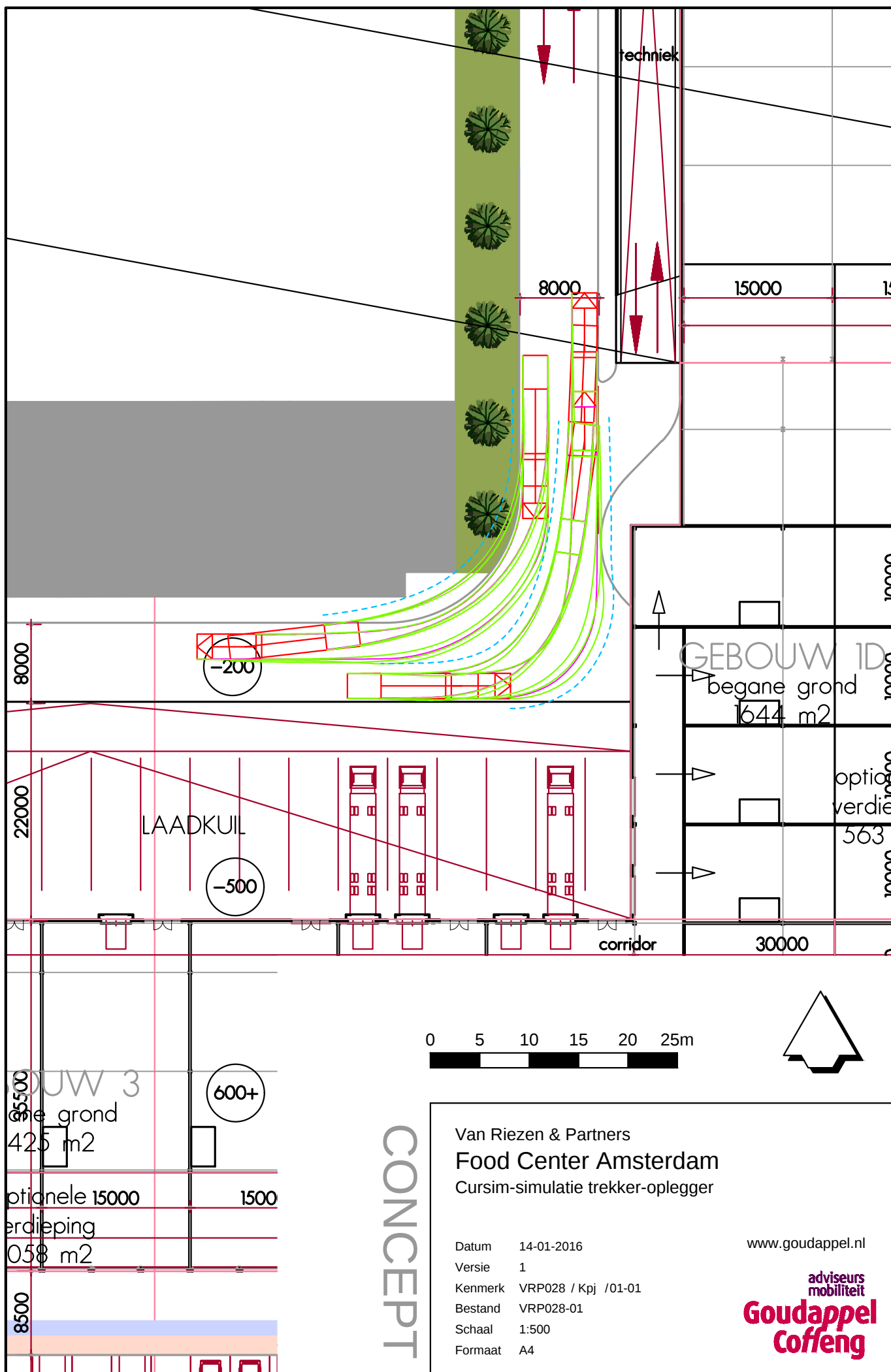
- Eis: uitsluitend werknemers en bezoekers van de op FCA gevestigde bedrijven op FCA laten parkeren;
 - Eis: uitsluitend voertuigen van maximaal 8 meter in de Handelsstraat toelaten, op het wegvak tussen de rotonde en de zuidelijke entree;
 - Eis: afwikkelingssnelheid verhogen door toegangscontrole middels kentekenherkenning;
 - Aanbeveling: eventueel bochtverbreding bij expeditiestraat toepassen;
 - Aanbeveling: eventueel verbreden rijstroken Handelsstraat ten koste van de diepte van de parkeervakken.
 - Aanbeveling: routing van het vrachtverkeer (laden/lossen) en routing bezoekers/werknemers zoveel mogelijk gescheiden gehouden.
-
- De Handelsstraat en expeditiestraat zoals in het Masterplan voor de toekomstige situatie is weergegeven zullen verkeerskundig acceptabel functioneren. De expeditiestraat is voldoende breed om in rechtstand twee vrachtwagens te laten passeren. De bochten zijn in een enkele richting te berijden, maar hebben voldoende doorzicht om een voertuig in tegengestelde richting te zien. Dit kan desgewenst worden opgelost door bochtverbreding toe te passen. De Handelsstraat functioneert voor voertuigen met een maximale lengte tot 8 meter. Eventueel kan de parkeerweg in de Handelsstraat worden verbreed, ten koste van de parkeervakdiepte, om uitrijden te vergemakkelijken.
 - De enkele in- en uitgaande slagboom ter ontsluiting van de expeditiestraat (oostelijke entree aan de noordzijde van FCA) biedt in geval van traditionele apparatuur bij een combinatie van werknemers en vrachtverkeer in het drukste uur onvoldoende afwikkelingscapaciteit voor een robuuste verkeerssituatie. Hetzelfde geldt voor de twee ingaande- en uitgaande slagbomen van de centrale entree aan de noordzijde van FCA. In een worst-case situatie biedt traditionele apparatuur onvoldoende capaciteit. Een systeem uitgaande van kentekenherkenning heeft voldoende afwikkelingscapaciteit om het verkeer in de drukste uren voldoende af te wikkelen.

- Ten aanzien van parkeren wordt in het Masterplan voor de toekomstige situatie onderscheid gemaakt tussen parkeerplaatsen voor bezoekers op maaiveld (470 parkeerplaatsen) en parkeerplaatsen voor werknemers op parkeerdekken (400-720 parkeerplaatsen). Alle werknemers zullen verplicht op het dak parkeren. Bezoekers parkeren op het maaiveld. Bij gebruik van kentekenherkenning kan middels parkeerbeheerapparatuur het onderscheid tussen de verschillende gebruikers gemaakt worden. Het hanteren van de juiste parkeerbeheerapparatuur is een minimum vereiste om de scheiding van de verschillende gebruikers af te dwingen.
- Als gevolg van een efficiënter proces op het terrein wordt de verblijftijd van bezoekers verkort ten opzichte van de huidige situatie. Op basis van de beschikbare parkeercapaciteit van 470 parkeerplaatsen is het mogelijk circa 846 bezoekers in één uur te faciliteren. In de huidige situatie is in het drukste uur een parkeervraag van 630 parkeerplaatsen voor bezoekers geanalyseerd. Deze zal naar verwachting met maximaal 20% toenemen tot circa 750 bezoekers in het drukste uur. De parkeerdruk bedraagt in het drukste uur 89%. Daarmee is sprake van een acceptabele parkeersituatie.
Voor het goed functioneren van het aantal bezoekersparkeerplaatsen is de verblijftijd van bezoekers van belang. Een langere verblijftijd betekent een lagere parkeercapaciteit met op termijn het risico op een tekort aan parkeerplaatsen voor bezoekers tijdens drukke momenten.
- Met behulp van het CROW kencijfer voor arbeidsextensieve/bezoekersextensieve bedrijven is voor het werknemers in de toekomstige situatie een parkeervraag berekend van minimaal 428 en gemiddeld 784 parkeerplaatsen. De in het Masterplan voorziene parkeercapaciteit bedraagt maximaal 720 parkeerplaatsen op basis van 90.000 m² bvo. Gelet op een inventarisatie die het Consortium bij de ondernemers op FCA heeft uitgevoerd en de parkeerbehoefte voor werknemers die daaruit voortkomt is tussen de diverse partijen overeengekomen om uit te gaan van een minimum parkeernorm van 0,66 parkeerplaatsen per 100 m² bvo voor werknemersparkeren.
Een dergelijke minimum norm is voldoende om het parkeren door werknemers op het dak te faciliteren.
- Vanwege de efficiëntere werkwijze, waardoor de verblijftijd afneemt en indirect de parkeervraag daardoor ook, en doordat in het Masterplan sprake is van een kleiner bvo dan in de huidige situatie biedt het aansluiten op de bestaande parkeercapaciteit voor vrachtwagens in de toekomst voldoende parkeerplaatsen, ook indien er rekening mee wordt gehouden dat voertuigen groter dan 8 meter niet in de Handelsstraat kunnen parkeren.
- Gelet op het voorgaande zijn voor FCA de volgende minimum parkeernormen aan de orde:
 - minimaal 0,52 parkeerplaatsen op maaiveld voor bezoekers per 100 m² bvo;
 - minimaal 0,66 parkeerplaatsen op het dak voor werknemers per 100 m² bvo;
 - minimaal 0,12 parkeerplaatsen op maaiveld voor vrachtwagens per 100 m² bvo.

Uit de toetsing van het Masterplan blijkt dat het verkeer en parkeren bij het nieuwe FCA in de toekomstige situatie, gelet op het verkeerskundige ontwerp, en met inachtneming van de voorgaande eisen en parkeernormen, goed zal functioneren.

Bijlage 1 Masterplan

Bijlage 2 Rijcurvesimulatie op schaal 1:500



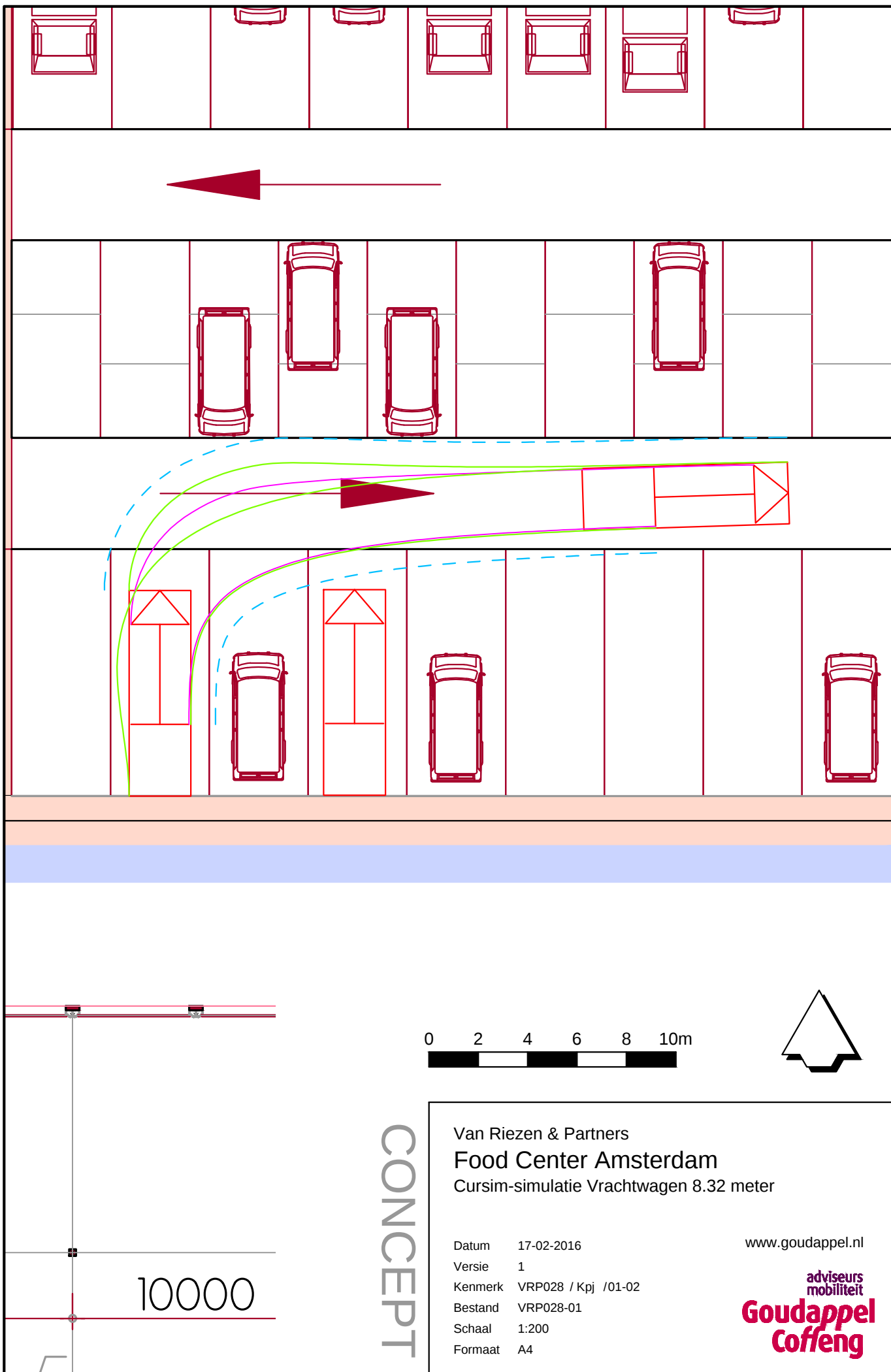
CONCEPT

Van Riezen & Partners
Food Center Amsterdam
 Cursim-simulatie trekker-oplegger

Datum 14-01-2016
 Versie 1
 Kenmerk VRP028 / Kpj / 01-01
 Bestand VRP028-01
 Schaal 1:500
 Formaat A4

www.goudappel.nl

adviseurs
 mobiliteit
**Goudappel
 Coffeng**



CONCEPT

Van Riezen & Partners
Food Center Amsterdam
Cursim-simulatie Vrachtwagen 8.32 meter

Datum 17-02-2016
Versie 1
Kenmerk VRP028 / Kpj /01-02
Bestand VRP028-01
Schaal 1:200
Formaat A4

www.goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

10000