

Opdrachtgever	Food Center Amsterdam
Datum	1 april 2021
Auteur	Tim Bunschoten
Onderwerp	Verkeersintensiteiten FCA voor milieuanalyse
Kenmerk	008776.20210210.N1.08
Pagina	1/12

1. Inleiding

Voor het Food Center in Amsterdam bestaan plannen voor herontwikkeling van het terrein. Het Food Center terrein krimpt in, met behoud van de functies, en schuift op naar het noorden van het terrein. Aan de zuidkant worden 1.700 woningen gerealiseerd. De Markthal wordt getransformeerd tot een voorziening met meerdere functies, zoals hotel, horeca en een markt vloer bestemd voor foodpioniers en foodprofessionals. De hoofdentree van het Food Center, die nu aan de Jan van Galenstraat is gelegen, verschuift naar de noordkant op de Vredenhofweg (voor bezoekers) en de Zeebergweg (voor personeel). Om het verkeer voor het Food Center niet te combineren met de nieuwe woningen aan de zuidkant. Daarbij is vrachtverkeer langer dan 8 meter niet meer toegestaan door de zuidelijke poort en is de zuidelijke poort alleen geopend tussen 06:00 en 17:00 uur.

Ten behoeve van deze ontwikkeling is een verkeersonderzoek uitgevoerd om de verkeersgeneratie en verkeersafwikkeling voor de plansituatie te kunnen toetsen (Verkeersonderzoek Food Center Amsterdam, kenmerk: 004639.20190730.R1.07, d.d. 7 februari 2020). In het onderzoek is met behulp van het verkeersmodel van de gemeente Amsterdam (VMA) gekeken naar de verkeersafwikkeling op omliggend wegennet van het Food Center: Jan van Galenstraat en de Haarlemmerweg. In mindere mate is in beeld gebracht wat het effect is op het Food Center terrein zelf en de verbindingswegen tussen het Food Center en de Jan van Galenstraat en de Haarlemmerweg. Deze zijn namelijk minder relevant voor de verkeersafwikkeling en hiervoor is een hoger detailniveau nodig dan het VMA kan bieden.

Voor het in beeld brengen van de milieu effecten zijn deze verbindingswegen en de verkeersaantallen op het Food Center terrein wel relevant. Daarom is in deze notitie een toelichting gegeven op de verkeersintensiteiten rondom het Food Center terrein.

2. Werkdagcijfers versus weekendcijfers

Voor het bepalen van de verkeersintensiteiten voor verkeersonderzoek of milieuonderzoek dient een belangrijk verschil aangeduid te worden. Verkeersonderzoek naar de doorstroming

gebeurt namelijk op basis van een maatgevend moment op een werkdag, in de meeste gevallen een ochtend- of een avondspits. Een berekening op milieueffecten gebeurt op basis van jaargemiddelde weekdagcijfers. In het eerste geval worden dus de zaterdag en zondag niet meegenomen, omdat die in de praktijk lager zijn. Voor milieueffecten staat wettelijk voorgeschreven dat deze wel meegenomen moeten worden, om excessen en pieken uit te kunnen vlakken. Milieuonderzoek kijkt daarnaast naar de gehele etmaal, onderverdeeld in dag/avond/nacht, terwijl verkeeronderzoek inzoomt op de verkeersafwikkeling rondom de maatgevende (spits)perioden. Dit betekent dat de cijfers voor beide onderzoeken per definitie verschillen, terwijl ze wel over dezelfde situatie en locatie gaan.

3. Verkeersgeneratie functies Food Center

Om een inschatting voor de verkeerintensiteiten op en rondom het terrein te kunnen maken is het van belang om allereerst de verkeersgeneratie van de verschillende functies te bepalen. Op het terrein is onderscheid te maken naar 3 functies:

- Woningen (1.700)
- Markthal (nieuwe en oude functie)
- Food Center terrein

Per functie is hieronder een toelichting gegeven wat de verkeersgeneratie van deze functie is en welke bron hiervoor gebruikt kan worden.

3.1 Woningen

Het verkeersmodel van de gemeente Amsterdam (VMA) is gemaakt om de verkeersgeneratie van woningen en standaard bedrijvigheid te kunnen bepalen en toe te delen om het verkeersnetwerk van de gemeente Amsterdam. Daarbij houdt het verkeersmodel rekening met de ligging van de ontwikkeling en de aanwezigheid van de verschillende vervoersmodaliteiten. In het verkeersonderzoek is de nieuwe ontwikkeling van de woningen met het VMA doorgerekend en daaruit komt naar voren dat de verkeersgeneratie van de woningen (inclusief bezoek) voor een werkdag 2.909 ritten oplevert. Deze worden allemaal ontsloten via de zuidkant van het terrein op de Jan van Galenstraat.

3.2 Markthal

De markthal is een combinatie van verschillende functies welke met het verkeersmodel niet in beeld is te brengen. Daarom is samen met de werkgroep van de ontwikkelaar en de gemeente een onderbouwing opgesteld voor de verkeersgeneratie van de nieuwe functie van de markthal. De resultaten en de onderbouwing staan beschreven in de notitie 'Verkeersgeneratie Markthal (Kenmerk: 003419.20190208.N1.08, d.d. 22 mei 2019). In deze notitie is benoemd dat de verkeersgeneratie van de Markthal neerkomt op 2.130

motorvoertuigen per werkdagemaal. Deze intensiteit is meegenomen in het verkeersmodel van de gemeente Amsterdam.

De nieuwe functie van de Markthal vervangt de oude functie van de Markthal. De omvang en verkeergeneratie van de oude functie van de Markthal die in bedrijf was, is bepaald met het verkeersmodel en komt op 840 ritten per werkdag etmaal.

3.3 Food Center

Het Food Center in de gemeente Amsterdam heeft een unieke functie. De verkeersgeneratie van deze functie is niet te vangen met standaard kengetallen of parameters, zoals deze in het verkeersmodel zijn opgenomen. Ook beslaat het een detailniveau waar het verkeersmodel niet op gekalibreerd is. Dit blijkt ook in de vergelijking van werkelijke tellingen van de toegangspoorten van het Food Center met de verkeersgeneratie die het verkeersmodel bepaald aan de hand van de arbeidsplaatsen op het terrein. Het verkeersmodel geeft een veel lagere verkeersgeneratie dan er in werkelijkheid geteld wordt bij de toegangspoorten.

In de rapportage het verkeersonderzoek naar de verkeersafwikkeling is op hoofdlijnen de totale verkeersgeneratie op de nieuwe zuidelijke toegangsweg bepaald. Hier komt een combinatie van het verkeer van de nieuwe woningen, de Markthal en het restant van het verkeer richting het Food Center dat door de zuidelijke poort mag. Deze inschatting is gemaakt om te bepalen wat ongeveer het maximale aantal verkeer op deze verbinding is, zodat de inrichting hierop afgestemd kan worden. Voor deze berekening is in overleg met de gemeente uitgegaan van de hoogste telling die op dat moment beschikbaar was, namelijk een telling uit december 2015. De verkeersgeneratie voor het Food Center komt hierbij op 7.809 ritten per werkdag etmaal. Voor een weekdag is de intensiteit op basis van deze telling 6.841 ritten per etmaal.

Onderdeel van de verkeersgeneratie van het Food Center zijn de ritten van het personeel. Dit is bepaald op basis van de parkeergelegenheid van het personeel. In totaal worden er 630 parkeerplekken voor het personeel gerealiseerd. Uitgaand van een aankomende en vertrekkende verplaatsing en een aanname dat 10% van de plekken dubbel bezet kunnen worden, betekent dat 1.386 ritten per werkdag etmaal. Voor de weekdag is dezelfde verhouding aangehouden als voor de totale getelde verkeersgeneratie van het Food Center (7.809 om 6.841), hiermee komt de verkeersgeneratie van het personeel voor een weekdag op 1.214 ritten per etmaal.

3.4 Resumé verkeersgeneratie

De totale verkeersgeneratie van de functies gezamenlijk is opgeteld in tabel 3.1. Zoals in de vorige paragraaf is toegelicht, is het oorspronkelijke verkeersonderzoek op hoofdlijnen de

verkeersintensiteiten op de zuidelijke toegangsweg bepaald. Hierbij is de telling van het Food Center uit 2015 gecorrigeerd voor de Markthal. Daarbij is geen rekening gehouden dat de Markthal gedurende de telling reeds leegstond. De verkeersgeneratie van de oude Markthal hoeft daarmee niet van de tellingen afgehaald te worden. Waarmee de verkeersintensiteiten 840 ritten per werkdag hoger liggen dan de eerdere inschatting.¹

Functie	Bron	Werkdagintensiteit	Weekdagintensiteit
Woningen	VMA	2.909	2.857 *
Nieuwe Markthal	Expert judgement	2.130	2.092*
Food Center:	Telling december 2015	7.808	6.841
Totaal		12.847	11.790

Tabel 3.1 – Verkeersgeneratie verschillende functies Food Center terrein

* Op basis van de omrekenfactor uit VMA voor dit gebied (0,97 – 0,98)

De verkeersgeneratie van het personeel van het Food Center is onderdeel van de totale verkeersgeneratie van het Food Center. Voor een werkdag komt dit neer op 1.386 ritten per werkdagemaal en 1.214 ritten per weekdag etmaal.

4. Verkeersintensiteiten rondom Food Center

Op basis van de verkeersgeneratie is het mogelijk om uitspraken te doen over de verkeersintensiteiten op en rondom het Food Center terrein. De verkeersintensiteiten zijn verdeeld over drie categorieën:

1. Op de hoofdwegen
2. Op de verbindingswegen
3. Op het Food Centerterrein

De intensiteiten per categorie zijn in onderstaande paragrafen toegelicht.

4.1 Hoofdwegen

Met de hoofdwegen bedoelden we de Jan van Galenstraat en de Haarlemmerweg en andere wegen van een wat hogere orde binnen de gemeente. Ter beoordeling en bepalen van de toekomstprognose op deze wegen is het VMA opgesteld en ook op gekalibreerd op basis van tellingen in het model. De verkeersintensiteiten van het Food Center zitten op deze wegen meegenomen in de telling of vallen in de marge ten opzichte van de intensiteiten op

¹ Deze aanpassing heeft geen gevolgen voor de verkeersberekeningen van de kruispunten, omdat daar met spitstellingen en absolute ophoging vanuit het model wordt gewerkt. Voor de milieucijfers zou dit wel gevolgen kunnen hebben en daarom is de aanpassing doorgevoerd in de cijfers.

deze wegen. Voor het berekenen van de milieueffecten op deze wegen stellen wij voor om de shapes vanuit de modelprognoses op te nemen. Hierin zijn de werkdagintensiteiten in het model al omgerekend naar weekdagintensiteiten volgens de verdeelsleutel van de gemeente.

Conclusie intensiteiten voor milieu: op basis van de shapes uit het VMA.

4.2 Verbindingswegen

De verbindingswegen zijn de Vredenhofweg aan de noordwestkant van het plangebied, de Zeebergweg en de Van Slingelandtstraat aan de noordoostkant en de nieuwe Marktstraat aan de zuidkant. De Vredenhofweg aan de noordkant verbindt de nieuwe hoofdingang van het Food Center terrein met de Haarlemmerweg voor de bezoekers, de Zeebergweg en de Van Slingelandtstraat verbindt het Food Center met de Haarlemmerweg voor het personeel de nieuwe Marktstraat verbindt de nieuwe zuidelijke toegangspoort van het Food Center terrein met de Jan van Galenstraat. Op de nieuwe Marktstraat zijn ook de woningen en de Markthal ontsloten.

De intensiteiten voor het bepalen van de milieueffecten zijn voor deze wegen niet te bepalen aan de hand van de shapes uit het VMA, omdat de wegvakken te "klein" zijn voor het verkeersmodel en daarom niet zijn gekalibreerd om betrouwbare uitspraken te doen. De intensiteiten voor deze wegen worden daarom handmatig opgesteld. Hiervoor zijn, naast de verkeersgeneratie uit hoofdstuk 3, nog twee onderdelen van belang, namelijk:

1. Verschuiven van de toegangspoort: hoofdingang Food center komt aan de noordkant
2. Autonome verkeersgroei en overig verkeer: tussen de huidige situatie en het toekomstjaar

Het effect van de *verschuiving van de toegangspoort* is in de verkeersstudie bepaald met het verkeersmodel. Daarin is geconcludeerd dat in de nieuwe situatie ongeveer 75-80% van het Food Center verkeer van de noordelijke ingang gebruik zal maken. Het overige verkeer gaat via de zuidelijke poort en de Marktstraat.

De *autonome groei* is alleen van belang voor de noordelijke verbindingswegen (Vredenhofweg en Van Slingelandtstraat), hier rijdt namelijk nog ander verkeer dan alleen verkeer vanuit het Foodcenter. Wanneer we de autonome situatie in het verkeersmodel (toekomstige situatie zonder ontwikkeling van het Food Center) vergelijken met de huidige situatie in het model, zien we een toename van ongeveer 100 motorvoertuigen per etmaal op de Vredenhofweg en ongeveer 50 motorvoertuigen per etmaal op de Van Slingelandtstraat. Samen met het verkeer dat in de huidige situatie al op deze weg rijdt, komt de totale intensiteit van het overige verkeer op dit wegvak op 940 motorvoertuigen

per werkdag etmaal en 913 motorvoertuigen per weekdag etmaal voor de Vredenhofweg. Voor de Van Slingelandtstraat komt de totale intensiteit van het overige verkeer op dit wegvak op 1.544 voor de werkdagetmaal en 1.528 voor een weekdagemaal.

Voor de nieuwe Marktstraat en de Zeebergweg is de autonome groei niet van belang omdat op deze weg alleen de bestaande Food Center functies of nieuwe functie van de Markthal of woningen is ontsloten. Het verkeersmodel heeft in de berekening van de verkeersintensiteiten van deze functies al rekening gehouden met de autonome ontwikkelingen.

Verkeersintensiteiten Vredenhofweg

De verkeersintensiteiten voor het bepalen van de milieu effecten op deze verbindingsweg bestaan uit 2 elementen. De intensiteiten door de noordelijke toegangspoort en de autonome groei op het wegvak. Op basis van de weekdagintensiteiten uit de december 2015 meting levert dit 5.199 motorvoertuigen per weekdagemaal aan de noordelijke poort. Hiervan zijn 1.214 ritten voor het personeel dat via de Van Slingelandtstraat en Zeebergweg rijdt. Via de noordelijke poort aan de Vredenhofweg gaan (5.199 – 1.214) 3.985 voertuigen het terrein op. Gezamenlijk met het overige verkeer (inclusief autonome groei) van 913 motorvoertuigen, levert dit een totale verkeersintensiteit op de Vredenhofweg van 4.898 motorvoertuigen per weekdagemaal.

Verkeersintensiteiten Van Slingelandtstraat

Het personeel naar het Food Center terrein rijdt via de Van Slingelandtstraat. Voor een weekdag zijn dit 1.214 ritten per etmaal. Gezamenlijk met het overige verkeer (inclusief autonome groei) van 1.528 motorvoertuigen, levert dit een totale verkeersintensiteit op de Van Slingelandtstraat van 2.742 motorvoertuigen per weekdagemaal.

Verkeersintensiteiten Zeebergweg

Op de Zeebergweg rijdt alleen het personeel naar het Food Center terrein. Voor een weekdagemaal zijn dit 1.214 ritten.

Verkeersintensiteiten Marktstraat

De verkeersintensiteit op de Marktstraat zijn samengesteld uit het restant van het verkeer naar het Food Center, dat dus door de zuidelijke poort gaat, het verkeer naar de Markthal en het verkeer naar de woningen. Gezamenlijk komt dit neer op 6.591 motorvoertuigen per weekdag etmaal (6.841 (telling food center december 2015) – 5.199 (verkeer via noordelijke poorten) + 2.092 (Markthal) + 2.857 (woningen).

Conclusie intensiteiten voor milieu: op basis van weekdagcijfers uit de tellingen van december, aangepast voor het verschuiven van de toegangspoort, uitsplitsing naar bezoekers en personeel en opgehoogd met het overige verkeer en de autonome groei uit

het model voor de Vredenhofweg en de Van Slingelandtstraat en voor de Marktstraat opgehoogd met het verkeer van de nieuwe Markthal en de woningen.

4.3 Food Center terrein

Ten behoeve van de milieuberekeningen dient voor de verkeersintensiteiten op het FCA uit te worden gegaan van de representatieve etmaalintensiteiten. Aangezien uit de telling van december 2015 blijkt dat de intensiteiten op maandag t/m vrijdag vrijwel constant zijn, is gerekend met de werkdagcijfers. De intensiteiten leiden we af op basis van de december telling uit 2015. In totaal komt de etmaalintensiteit daarmee op 7.808 motorvoertuigen per etmaal. Hiervan komt ongeveer 75% door de noordpoort en 25% door de zuidpoort. Van het verkeer aan de noordpoort zijn 1.386 ritten van het personeel, dit komt binnen via de poort aan de Zeebergweg. Het overige verkeer komt via de poort aan de Vredenhofweg.

Conclusie intensiteiten voor milieu: op basis van de een gemiddelde werkdag uit de tellingen van december 2015.

5. Verdeling verkeer

Voor de milieuberekeningen is het van belang het verkeer te verdelen over de verschillende modaliteiten (personenauto's, lichte vracht en zwaar vrachtverkeer), omdat alle voertuigen een ander belasting hebben. Ook worden ze verdeeld over de verschillende momenten van de etmaal (dag/avond/nacht), omdat per dagdeel andere regelgeving geldt. Dit onderscheid hebben we voor het Food Center verkeer gedaan aan de hand van de telling van december 2015, waarin dit geregistreerd is. Voor het overige verkeer (woningen, nieuwe Markthal en omgevingsverkeer) gaan we uit van de omrekenfactoren in het verkeersmodel op deze locatie, hierin het Food Center verkeer niet meegenomen.

De verdeling over de modaliteiten is weergegeven in tabel 5.1 en de verdeling over de etmaal in tabel 5.2. Deze verdelingen gelden voor de weekdag en de werkdag. In de verdelingen is onderscheid gemaakt voor het verkeer komend uit de poorten van het Food Center (noordwest, noordoost en zuid) en het overige verkeer op de Vredenhofweg, van Slingelandtstraat en de Marktstraat. De zuidpoort van het Food Center is alleen toegankelijk voor personen/lichtverkeer, waardoor al het vrachtverkeer door de westelijke noordpoort (Vredenhofweg) komt. Door de oostelijke noordpoort gaat het personeel wat alleen bestaat uit personen/lichtverkeer. Het personeel komt hoofdzakelijk in de nachtperiode aan en vertrekt in de dagperiode.

Locatie	Personen/licht	Middel Vracht	Zware vracht
Food Center (noord)	74,8%	13,0%	12,2%
Food Center (noordoost: Zeebergweg)*	100%	0,0%	0,0%
Food Center (zuid)	100%	0,0%	0,0%
Overige verkeer Vredenhofweg ²	91,5%	4,9%	3,6%
Overige verkeer Slingelandtstraat	99,5%	0,3%	0,2%
Overig verkeer Marktstraat	95,8%	2,4%	1,8%

tabel 5.1: Verdeling over de modaliteiten

* het verkeer naar de noordoost ingang van het foodcenter is onderdeel van de percentages van het personen en lichte vervoer door de noordpoort. Oftewel eerst wordt het totale verkeer door de noordelijke poorten berekend aan de hand van deze percentages en daarna wordt het aandeel personeel eraf gehaald om het verkeer door de noordoost en noordwest poort te bepalen.

Locatie	Dag	Avond	Nacht
Food Center (noord)	78,2%	2,9%	18,9%
Food Center (noordoost: Zeebergweg)*	49,0%	2,0%	49,0%
Food Center (zuid)	91,8%	0,0%	8,2%
Vredenhofweg	66,3%	17,2%	16,6%
Van Slingelandtstraat	65,4%	17,7%	16,9%
Marktstraat	65,8%	17,5%	16,7%

tabel 5.2: Verdeling over de etmaal

* het verkeer naar de noordoost ingang van het foodcenter is onderdeel van de percentages van het personen en lichte vervoer door de noordpoort. Oftewel eerst wordt het totale verkeer door de noordelijke poorten berekend aan de hand van deze percentages en daarna wordt het aandeel personeel eraf gehaald om het verkeer door de noordoost en noordwest poort te bepalen.

² Dus met uitzondering van het Food center verkeer

5.1 Intensiteiten voor een weekdag

Aan de hand van de verdeling van het verkeer uit de tabellen 5.1 en 5.2 en met de verkeersintensiteiten uit paragraaf 4 is een vertaling gemaakt naar de intensiteiten op de verschillende wegvakken voor de weekdag. In tabel 5.3 is dit weergegeven voor de etmaal en tabel 5.4, 5.5 en 5.6 laten de dag, avond en nacht zien.

Locatie	Etmaal (totaal)	Personen/licht	Middelzwaar	Zware vracht
Food Center (noordwest: Vredenhofweg)	3.985	2.676	673	636
Food Center (noordoost: Zeebergweg)	1.214	1.214	0	0
Food Center (zuid)	1.642	1.642	0	0
Vredenhofweg	4.898	3.511	718	668
Van Slingelandtstraat	2.742	2.734	5	3
Marktstraat	6.591	6.385	117	89

tabel 5.3: Intensiteiten per wegvak per modaliteit voor de **weekdag: etmaal**

Locatie	Dag (totaal)	Personen/licht	Middelzwaar	Zware vracht
Food Center (noordwest: Vredenhofweg)	3.473	2.448	527	498
Food Center (noordoost: Zeebergweg)	595	595	0	0
Food Center (zuid)	1.508	1.508	0	0
Vredenhofweg	4.079	3.003	557	519
Van Slingelandtstraat	1.595	1.590	3	2
Marktstraat	4.766	4.631	77	58

tabel 5.4: Intensiteiten per wegvak per modaliteit voor de **weekdag: dagperiode**

Locatie	Avond (totaal)	Personen/licht	Middelzwaar	Zware vracht
Food Center (noordwest: Vredenhofweg)	126	88	19	18
Food Center (noordoost: Zeebergweg)	24	24	0	0
Food Center (zuid)	0	0	0	0
Vredenhofweg	283	232	27	24
Van Slingelandtstraat	295	293	1	1
Marktstraat	865	829	21	15

tabel 5.5: Intensiteiten per wegvak per modaliteit voor de **weekdag: avond**

Locatie	Nacht(totaal)	Personen/licht	Middelzwaar	Zware vracht
Food Center (noordwest: Vredenhofweg)	387	139	127	120
Food Center (noordoost: Zeebergweg)	595	595	0	0
Food Center (zuid)	134	134	0	0
Vredenhofweg	537	277	135	125
Van Slingelandtstraat	852	851	1	1
Marktstraat	960	926	20	15

tabel 5.6: Intensiteiten per wegvak per modaliteit voor de **weekdag: nacht**

5.2 Intensiteiten voor de werkdag

Aan de hand van de verdeling van het verkeer uit de tabellen 5.1 en 5.2 en met de verkeersintensiteiten uit paragraaf 4 is een vertaling gemaakt naar de intensiteiten op de verschillende wegvakken voor de werkdag. In tabel 5.7 is dit weergegeven voor de etmaal en tabel 5.8, 5.9 en 5.10 laten de dag, avond en nacht zien.

Locatie	Etmaal (totaal)	Personen/licht	Middelzwaar	Zware vracht
Food Center (noordwest: Vredenhofweg)	4.548	3.054	769	726
Food Center (noordoost: Zeebergweg)	1.386	1.386	0	0
Food Center (zuid)	1.874	1.874	0	0
Vredenhofweg	5.488	3.914	815	759
Van Slingelandtstraat	2.930	2.922	5	3
Marktstraat	6.913	6.703	120	90

tabel 5.7: Intensiteiten per wegvak per modaliteit voor de **werkdag: etmaal**

Locatie	Dag (totaal)	Personen/licht	Middelzwaar	Zware vracht
Food Center (noordwest: Vredenhofweg)	3.964	2.794	601	568
Food Center (noordoost: Zeebergweg)	679	679	0	0
Food Center (zuid)	1.721	1.721	0	0
Vredenhofweg	4.587	3.365	632	590
Van Slingelandtstraat	1.689	1.684	3	2
Marktstraat	5.039	4.900	79	59

tabel 5.8: Intensiteiten per wegvak per modaliteit voor de **werkdag: dagperiode**

Locatie	Avond (totaal)	Personen/licht	Middelzwaar	Zware vracht
Food Center (noordwest: Vredenhofweg)	144	100	22	21
Food Center (noordoost: Zeebergweg)	28	28	0	0
Food Center (zuid)	0	0	0	0
Vredenhofweg	305	248	30	27
Van Slingelandtstraat	301	300	1	1
Marktstraat	880	844	21	16

tabel 5.9: Intensiteiten per wegvak per modaliteit voor de **werkdag: avond**

Locatie	Nacht(totaal)	Personen/licht	Middelzwaar	Zware vracht
Food Center (noordwest: Vredenhofweg)	441	145	145	137
Food Center (noordoost: Zeebergweg)	679	679	0	0
Food Center (zuid)	153	153	0	0
Vredenhofweg	596	300	153	143
Van Slingelandtstraat	939	938	1	1
Marktstraat	994	959	20	15

tabel 5.10: Intensiteiten per wegvak per modaliteit voor de **werkdag: nacht**