

Opdrachtgever Marktkwartier CV
Datum 27 juli 2022
Onderwerp Actualisatie toets parkeren en verkeer Food Centre Amsterdam
Kenmerk 008776.20220502.N1.04
Pagina 1/11

1. Inleiding

Het Food Center Amsterdam (FCA) in het westen van Amsterdam is sinds 1934 de groothandelsmarkt die winkels, hotels en restaurants in Amsterdam en omgeving voorziet van verse vis, vlees, groente en fruit en overig voedsel. Het Food Center in Amsterdam zal de komende jaren worden her ontwikkeld. Hiervoor is in opdracht van de gemeente een bestemmingsplan met uit te werken bestemmingen opgesteld. Dit is uitgewerkt tot een schetsontwerp waarin ook de verkeers- en parkeerruimte is weergegeven. Omdat de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de aansluitingen met de openbare weg alsmede op het terrein zelf en het parkeren van groot belang zijn voor het goed functioneren van het FCA heeft Marktkwartier CV Goudappel BV verzocht om het schetsontwerp verkeerskundig te beoordelen. In 2016 is een soortgelijke beoordeling uitgevoerd¹. Op basis van een geactualiseerd plan is de beoordeling opnieuw uitgevoerd.

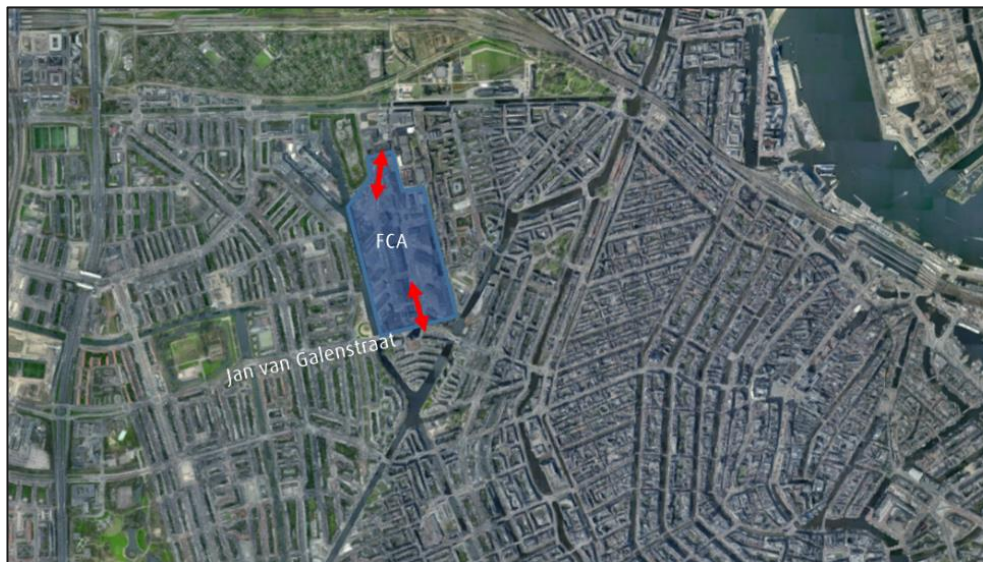
In de beoordeling is ingegaan op de huidige situaties van het Food Center, de benodigde capaciteit van de toegangspoorten van het terrein, het ontwerp op het terrein en de parkeervraag in relatie tot het aanbod.

¹ Goudappel BV: Toets parkeren en verkeer Food Center Amsterdam (kenmerk: VRP028/Nbc/0107.01 d.d. 10 maart 2016.

2. Huidige Food Center en toekomstige ontwikkeling

2.1 Huidige situatie

Het FCA is gelegen aan de Jan van Galenstraat in Amsterdam West. In figuur 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 1: Ligging en huidige aansluitingen Food Center Amsterdam (bron ondergrond: Google Maps)

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 bedrijfsbebouwing². De bedrijfsbebouwing

² Opgave per e-mail Consortium d.d. 28-01-2016.

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.

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).

Huidige verkeersintensiteit

Het Food Center is een zeer specifieke functie. De verkeersintensiteiten van dit gebied zijn dusdanig specifiek dat deze lastig met een verkeersmodel en/of landelijk te hanteren kencijfers te berekenen zijn. Om deze reden is op de volgende kruispunten de verkeersintensiteit geregistreerd:

- Haarlemmerweg (S103) – Vredenhofweg;
- Aansluiting centrale markthallen – Jan van Galenstraat.

Deze tellingen zijn uitgevoerd op dinsdag 9 en donderdag 11 januari 2018 tijdens de ochtend- en avondspits. De ochtend- en avondspitsen zijn op dinsdag en donderdag het hoogst. Hiermee zijn we uitgegaan van een 'worst-case scenario'. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat de tellingen begin januari zijn uitgevoerd, wat in de regel niet het drukste moment van het jaar is.

Voor het noordelijke kruispunt (Haarlemmerweg-Vredenhofweg) is alleen het gemotoriseerde verkeer geteld, omdat het kruispunt (en daarmee de fietsoversteken) met verkeerslichten geregeld zijn. Voor het zuidelijke kruispunt is ook het langzame verkeer geteld. Deze hebben namelijk invloed op de verkeersafwikkeling, omdat ze parallel aan de Jan van Galenstraat voorrang hebben.

2.2 Toekomstige situatie

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.

Doordat er efficiënter met de ruimte wordt omgegaan en omdat de mainportbedrijven zullen verdwijnen wordt het toekomstige terrein van het FCA gecomprimeerd zodat alleen het noordelijk deel van het huidige bedrijventerrein nog in gebruik zal zijn als FCA. Een belangrijke wijziging ten opzichte huidige verkeerssituatie is dat hierdoor de hoofdontsluiting van het FCA, nu aan de zuidzijde op de Jan van Galenstraat, wordt verplaatst naar de noordzijde. De nieuwe entree in het zuiden wordt een secundaire entree van het FCA. Daarom is uitgegaan dat 75% tot 80% van het Food Center verkeer van de noordelijke aansluiting gebruik gaat maken.

Verkeersgeneratie toekomstige functies

Het FCA heeft een unieke functie. De verkeersgeneratie van deze functie is niet te vangen met standaard kengetallen of parameters, zoals deze in het verkeersmodel en/of landelijk te hanteren kencijfers zijn opgenomen.

In de rapportage van het verkeersonderzoek naar de verkeersafwikkeling³ 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 FCA 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 FCA 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 gerelateerd aan 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 FCA

³ Goudappel: Food Center Amsterdam; verkeersonderzoek (kenmerk: 004639.20190730.R1.07 d.d. 7 februari 2020)

(7.809 om 6.841), hiermee komt de verkeergeneratie van het personeel voor een weekdag op 1.214 ritten per etmaal.

Bij de verdeling dat circa 75% gebruik gaat maken van de noordelijke aansluiting betekent dit, hierin zit wel 100% van het parkerende personeel, want die hebben hun eigen ingang aan de noordkant:

- FCA werkdag: 75% van 7.809 = ca. 5.860 mvt/etmaal/werkdag
 - Personeel werkdag: 100% van 1.386 = ca. 1.390 mvt/etmaal/werkdag
 - Bezoekers FCA: 5.860 – 1.390 = 4.470 mvt/etmaal/werkdag.

Voertuigverdeling telling 2015

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.

	personenauto	bestelbus	lichte vracht	zware vracht
6.00 – 7.00 uur	56%	37%	4%	3%
14.00 – 15.00 uur	70%	23%	4%	3%

Toekomstige verkeersbelasting in het drukste uur

Maatgevend in de analyse naar de kwaliteit van de verkeersafwikkeling is de verkeersbelasting in het drukste uur. Kijkend naar de verkeersbelasting en voertuigverdeling in de huidige situatie komen tussen 6.00 en 7.00 uur de meeste voertuigen aan. In dat uur komt circa 7% van het totale verkeer over de dag aan⁴. Het aandeel vertrekkend verkeer in het drukste uur bedraagt circa 6% van het totaal⁵. Op basis van bovenstaande gegevens zijn de verkeersintensiteiten naar voertuigsoort voor de toekomstige situatie uitgewerkt per zijde

⁴ 410 (zie kader)/6.089 (bron: verkeerstellingen) = 6,7%.

⁵ 340 (zie kader)/6.089 (bron: verkeerstellingen) = 5,6%.

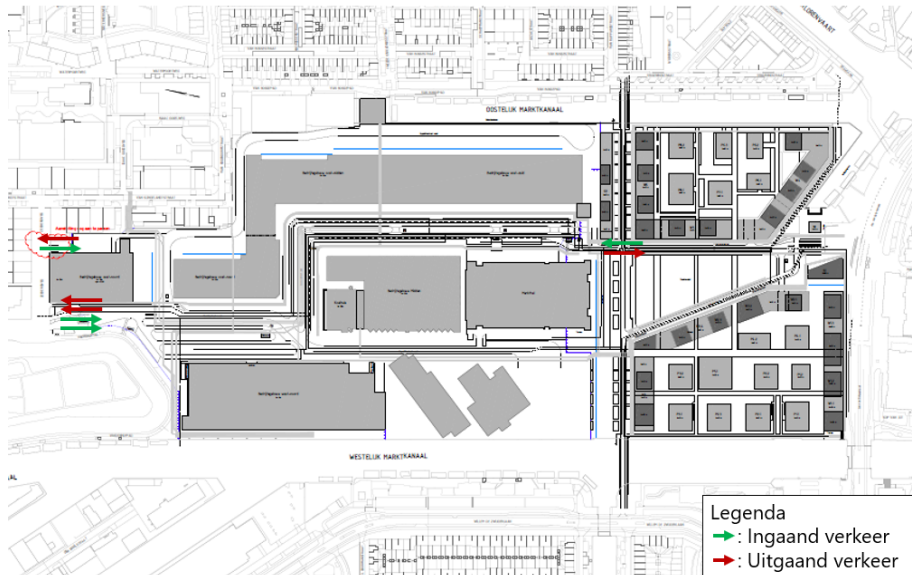
(noord- en zuidzijde). Voor de noordzijde is hier onderscheid gemaakt in personeel en bezoekers, omdat personeel een eigen toegang heeft. Dit is weergegeven in tabel 1.

	percentage drukste uur	aansluiting	drukste uur	personenauto /bestelbus	lichte vracht	zware vracht
6.00 – 7.00 uur	7%	Noordzijde bezoekers	301	277	13	10
		Noordzijde personeel	93	93		
		Zuidzijde	131	121	6	4
14.00 – 15.00 uur	6%	Noordzijde bezoekers	250	233	9	7
		Noordzijde personeel	77	77		
		Zuidzijde	109	102	4	3

Tabel 1: Verkeersbelasting drukste uur toekomstige situatie

3. Verkeerafwikkeling toegangspoorten

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling wordt bij de entrees van het Food Center bepaald door het aantal beschikbare slagbomen in combinatie met het type parkeerbeheersysteem dat aanwezig is. In het meest recente voorontwerp, versie d.d. 15 juni 2021, zijn aan de noordzijde drie ingaande en drie uitgaande slagbomen ingetekend (links op figuur 2). Onderscheid is gemaakt tussen een entree voor personeel en een entree voor bezoekers. In figuur 2 is de bovenste toerit, bestaande uit één ingaande en één uitgaande slagboom enkel bedoeld voor personeel. De onderste entree bestaande uit twee ingaande en twee uitgaande slagbomen is bedoeld voor bezoekers. Aan de zuidzijde, rechts op figuur 2, is een enkele ingaande en enkele uitgaande rijstrook ingetekend (zie ook figuur 2).



Figuur 2: Voorontwerp Food Center Amsterdam (d.d. 15 juni 2021)

De verkeersgeneratie van het personeel dat gebruik maakt van de noordelijke entree bedraagt in het drukste uur circa 90 motorvoertuigen (zie ook tabel 1). Hiervoor is één ingaande en één uitgaande slagboom beschikbaar. In de praktijk kan dit functioneren middels bijvoorbeeld een voorhoudpas/tag. De verwerkingscapaciteit bedraagt circa 300 tot 350 motorvoertuigen per uur. In combinatie met de verkeersbelasting in het drukste uur leidt dit tot een wachtrij van circa 15 tot 20 meter. Daarmee is voor personeel sprake van een acceptabele situatie, waarin sprake is van restcapaciteit.

Indien de berekende verkeersbelasting van de bezoekers zich evenredig verdeeld over de aanwezige toe- en uitgangen bedraagt de gemiddelde verkeersbelasting aan de noordzijde voor het ingaande verkeer circa 150 voertuigen per uur per slagboom ($301/2$). Bij een traditioneel parkeerbeheersysteem bedraagt de verwerkingscapaciteit circa 250 tot 300 motorvoertuigen per uur. Op een verkeersaanbod van circa 150 motorvoertuigen in het drukste uur bedraagt de wachtrij circa 25 tot 30 meter. De wachttijd dat het verkeer daarmee oploopt is vergelijkbaar met dat bij een relatief rustig kruispunt voorzien van verkeerslichten. Daarmee is sprake van een acceptabele situatie, waarin sprake is van restcapaciteit.

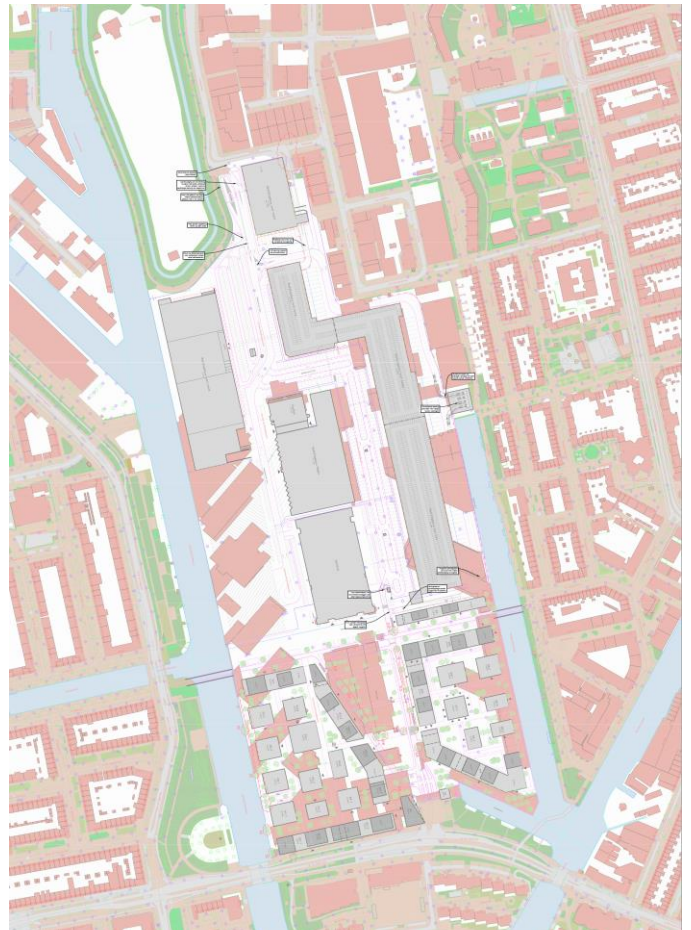
Aan de zuidzijde is de verkeersintensiteit lager dan aan de noordzijde. Omdat aan de zuidzijde maar 1 poortje beschikbaar is voor ingaand en 1 poortje voor uitgang, is de verkeersbelasting nagenoeg gelijk aan de situatie aan de noordzijde. In het drukste uur bedraagt het verkeersaanbod circa 130 motorvoertuigen. Dit leidt, uitgaande van een traditioneel parkeerbeheersysteem, tot een wachtrij van circa 20 meter. Daarmee is sprake van een acceptabele situatie, waarin sprake is van restcapaciteit.

4. Ontwerp verkeerssituatie FCA

De verkeerssituatie op het Food Center terrein is getoetst aan de hand van het voorlopige ontwerp dat door het Food Center in overleg met de gemeente Amsterdam is opgesteld. Hierbij is vooral ingezoomd op het ontwerp van het bedrijvengedeelte van het Food Center. De ontsluiting met de openbare weg aan de noordzijde of ontsluiting via het woongedeelte aan de zuidzijde zijn of worden in een apart proces beoordeeld. In de analyse van het ontwerp komen drie punten naar voren, waar verdere aandacht aan besteed moet worden in de uitwerking om tot een goed werkend en veilig verkeersontwerp te komen. Het gaat om de volgende drie punten:

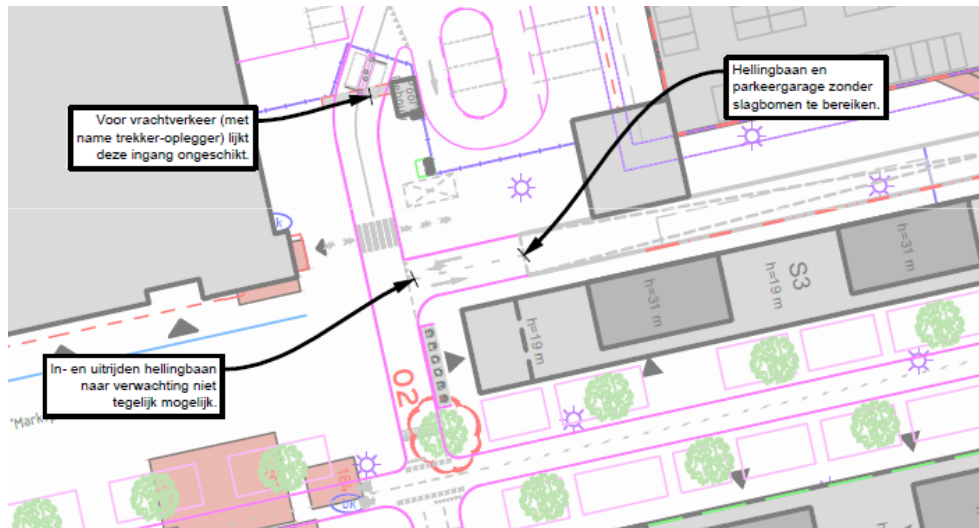
- Ontsluiting hellingbaan zuidkant
- Voetgangersoversteken
- Kruispunt noordkant

De aandachtspunten of verbetervoorstellen van de drie locaties zijn in onderstaande paragrafen verder toegelicht.



4.1 Ontsluiting hellingbaan zuidkant

De hellingbaan aan de zuidkant van het terrein is voorzien voor het bereiken van het parkeerdek aan de oostkant van het Food Center. Dit parkeerdek is voornamelijk bedoeld voor werknemers van het Food Center en heeft de hoofdingang aan de noordkant van het terrein. De zuidelijke aansluiting wordt mogelijk gebruikt om de parkeerplekken dubbel te kunnen gebruiken, voor bijvoorbeeld bezoekers van de markthal of van bewoners van de woningen aan de zuidzijde. Aandachtspunt in het ontwerp van de hellingbaan is de aansluiting op de verbinding die van noord naar zuid loopt. De beperkte breedte en bochtstraal, maakt het naar alle waarschijnlijkheid niet mogelijk om de hellingbaan gelijktijdig te gebruiken. In verder uitwerking zal hier met rijcurve simulaties naar gekeken moeten worden. En dient de aansluiting mogelijk aangepast te worden, indien de zuidelijke hellingbaan veelvuldig gebruikt zal worden.



Figuur 3: Aandachtspunt hellingbaan zuidkant parkeerdek

4.2 Voetgangersoversteken

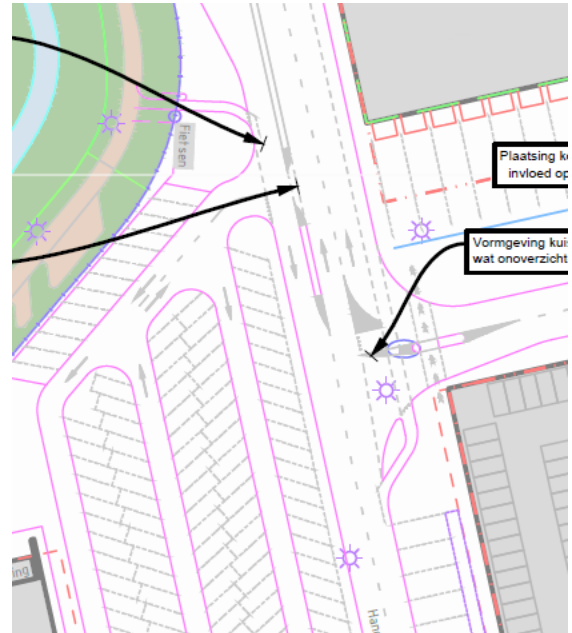
Op het terrein zijn enkele voetgangersoversteken voorzien. Deze maken het mogelijk voor de bezoekers de rijbaan het de parkeervakken te kruisen. In figuur 4 is een voorbeeld van een oversteeklocatie gegeven. In het ontwerp is te zien dat de oversteeklocatie is voorzien tussen de parkeervakken in. Door deze keuze is het zicht voor de automobilisten op de overstekende bezoekers slecht. Zeker met de relatieve grote hoeveelheid kleine vrachtwagens en bestelbussen, bestaat de kans dat overstekende bezoekers niet worden opgemerkt door het autoverkeer. Een mogelijke optie voor het verbeteren van het zicht op de oversteeklocaties is het opheffen van enkele parkeervakken aan beide zijden van de oversteek. Op deze manier kan de oversteek meer worden geaccentueerd en verbeterd het zich op de oversteek locatie. Bij het opheffen van de parkeervakken, zal wel gekeken moeten worden naar de parkeervraag en het parkeeraanbod. Dit is verder toegelicht in hoofdstuk 5. Een ander alternatief is het weglaten van de voetgangersoversteken als deze niet specifiek functioneel worden gebruikt als oversteek voor voetgangers. Hierdoor zullen voetgangers overstekken tussen de voertuigen op locaties waar het functioneel is. Hier zullen ze dan zelf goed moeten kijken in plaats van op een schijnveilige locatie oversteken.



Figuur 4: Voorbeeld oversteeklocatie voetganger

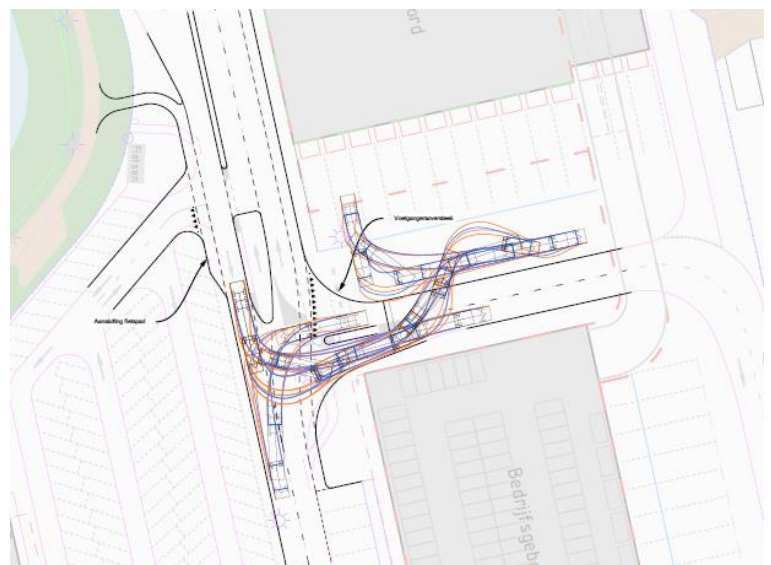
4.3 Kruispunt noordkant

Aan de noordkant van het Food Center terrein voegt het fietsverkeer in op de rijbaan en is een kruispunt voorzien om het gebouw aan de noordkant en de gebouwen aan de oostkant te bereiken. Het huidige ontwerp van het kruispunt (zie figuur 5) is redelijk onoverzichtelijk, waardoor de kans op ongelukken bestaat. Fietsers moeten zonder rugdekking invoegen op de rijbaan. Vanaf het parkeerterrein aan de westkant moet in 1x worden overgestoken en ingevoegd op de rijbaan. Fietsverkeer vanuit de zuidkant dient eerst uit te voegen om daarna weer in te voegen op de rijbaan aan de noordkant. Daarbij komt dat de fietsers voorrang heeft als hij gewoon doorrijdt met het autoverkeer, wanneer de fietser uitvoegt is deze ineens uit de voorrang. Ook is in het ontwerp de aansluiting van het laad- en losplatform van het noordelijke gebouw niet opgenomen.



figuur 5: Huidige ontwerp kruispunt noordkant Food Center

Om de verkeersveiligheid te verbeteren en te toetsen of het mogelijk is het laad en losplatform aan de noordkant te bereiken is een opzet voor een aangepast ontwerp opgesteld. Dit ontwerp is weergegeven in figuur 6. Hierin zijn verschillende wijzigingen in de rijlijnen, de locatie van het middeneiland en de routing van het fietsverkeer. Dit maakt het kruispunt overzichtelijker. Met de rijcurves is in beeld gebracht dat niet alle, maar een groot deel van de laad- en loshavens te bereiken.



figuur 6: Voorstel ontwerp kruispunt noordkant Food Center

5. Parkeren

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, via een eigen ingang, te bereiken en zijn centraal op het terrein gelegen. Hierdoor is de loopafstand tot de verschillende 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. Net als in de huidige situatie bestaan de bezoekers van het FCA in de toekomstige situatie 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 minuten⁶. 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.

⁶ 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

5.1 Gemeentelijk parkeerbeleid en parkeerkcijfers

Onderdeel van de beoordeling is het toetsen van de beschikbare parkeercapaciteit. In de regel wordt hiervoor gebruik gemaakt van door de gemeente vastgestelde parkeernormen⁷, en wanneer deze niet beschikbaar zijn van landelijk gehanteerde CROW parkeerkcijfers⁸. In onze eerdere studie⁹ is geconcludeerd dat de toenmalige gemeentelijke parkeernormen en CROW parkeerkcijfers niet geschikt bevonden zijn, voor de berekening van het benodigde aantal parkeerplaatsen op basis van het typische functioneren van het FCA. Ondanks de update van het gemeentelijke parkeerbeleid en de CROW parkeerkcijfers is het FCA nog steeds een gebied, dat op een eigen wijze functioneert en zodoende niet passend is binnen één van de functies opgenomen in de CROW parkeerkcijfers.

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. Op basis van de voorgenomen maximum 90.000 m² bvo leidt dat voor werknemers tot circa 594 parkeerplaatsen voor de medewerkers.

5.2 Parkeeronderzoek

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 overige verkeer, 86 voertuigen, betreffen zware vrachtwagens. 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

⁷ Nota Parkeernormen Auto. Vastgesteld door de gemeenteraad op 8 juni 2017, gewijzigd d.d. 29 november 2017.

⁸ CROW publicatie 381: Toekomstbestendig parkeren (december 2018).

⁹ Toets parkeren en verkeer Food Center Amsterdam. Kenmerk: VRP028/Nbc/0107.01 d.d. 10 maart 2016.

aantal bezoekers in het piek uur met circa 20% toeneemt¹⁰. Dat geeft in de toekomstige situatie een **parkeervraag van circa 750 voertuigen** voor bezoekers. Voor personeel komt de parkeervraag vanuit het gehouden onderzoek op circa 240 voertuigen ($(20\% \cdot 733 = 147) + 90$). Dat ligt lager dan het benodigde aantal parkeerplaatsen berekend aan de hand van het vastgestelde parkeercijfer door het Consortium van 0,66 parkeerplaats per 100 m² bvo. Voor het vrachtverkeer is dit met een groei van 20% ongeveer 100 voertuigen.

5.3 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 bvo. De ontwikkelingen in de Markthal zijn in een eerder stadium separaat in beeld gebracht.

In het schetsontwerp, dat verkeerskundig is beoordeeld, zijn in totaal ruim 1.700 parkeerplaatsen opgenomen, met een volgende onderverdeling¹¹:

- Werknemers op het parkeerdek : 504 ppl
- Bezoekers op het parkeerdek : 479 ppl
- Bestelbussen maaiveld : 83 ppl
- Personenauto/bestelbus maaiveld : 370 ppl
- Vrachtwagen (bakwagen) maaiveld : 168 ppl
- Vrachtwagen (trekker/oplegger) maaiveld : 115 ppl

Voor bezoekers zijn op maaiveld en op het parkeerdek in totaal 849 parkeerplaatsen beschikbaar (479 + 370). 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 88%. 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 frictieleeftijd van 10%, oftewel een parkeerdruk van 90%.

Met een parkeerdruk in het drukste uur van circa 88% is daarmee op FCA sprake van een acceptabele parkeersituatie. Op de overige momenten van de dag zal het rustiger zijn. Ook

¹⁰ Opgave Consortium per e-mail d.d. 15 januari 2016.

¹¹ Afgeleid uit het schetsontwerp.

voor de andere doelgroepen wordt, aan de hand van het parkeeronderzoek, geconcludeerd dat de te realiseren parkeercapaciteit voldoende is om in de toekomstige parkeervraag te voorzien.

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 parkeerkcijfer is voor werknemers een parkeervraag van minimaal 450¹² tot gemiddeld 675 parkeerplaatsen berekend. Aan de hand van het vastgestelde parkeerkcijfer van 0,66 parkeerplaats per 100 m² bvo is berekend dat circa 594 parkeerplaatsen voor personeel benodigd zijn. Op basis van de telling en de aanname voor de hoeveelheid personeel komt de parkeervraag van het FCA op ongeveer 240 parkeerplekken, waarmee ruimschoots voldoende parkeergelegenheid aanwezig is.

Voor het vrachtverkeer zijn in de meting 86 voertuigen geregistreerd, met een groei van 20% komt dat op ongeveer 100 plekken. In totaal worden in het nieuwe gebied bijna 300 plekken voor het vrachtverkeer gerealiseerd. Daarmee is ook voor het vrachtverkeer ruimschoots voldoende parkeergelegenheid aanwezig.

5.4 Eindconclusie parkeren

Geconcludeerd wordt dat op het terrein (ruim) voldoende parkeerplaatsen aanwezig zijn om, conform het parkeeronderzoek inclusief groei, het benodigde aantal parkeerplaatsen voor het toekomstig functioneren van het FCA te faciliteren. Het parkeeraanbod op eigen terrein is (deels) beredeneerd vanuit afspraken uit het verleden tussen het Consortium en diverse aanwezige partijen.

¹² CROW-Parkeerkcijfer van minimaal 0,5 tot maximaal 1,0 parkeerplaatsen per 100 m² bvo met een bezoekers aandeel van 5% (bron: CROW 381: Toekomstbestendig parkeren).