

Opdrachtgever	Marktkwartier CV
Datum	21 juli 2023
Onderwerp	Actualisatie toets parkeren en verkeer Food Center Amsterdam
Kenmerk	014269.20230309.N1.08
Pagina	1/14

1 Inleiding

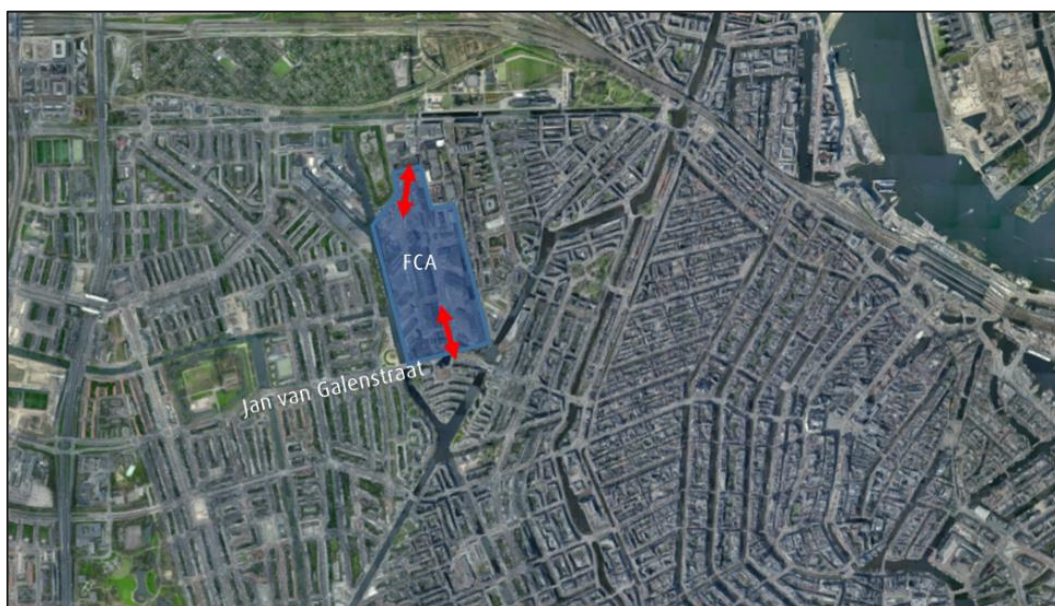
Het Food Center Amsterdam (FCA), gelegen aan de Jan van Galenstraat in Amsterdam, is sinds 1934 de groothandelsmarkt die winkels, hotels, zorginstellingen en restaurants in Amsterdam en omgeving voorziet van verse vis, vlees, groente en fruit en overige levensmiddelen uit binnen- en buitenland. De meeste bedrijven op het FCA zijn aan te merken als zogenaamde buikbedrijven, dit zijn ondernemingen waar dranken en/of voedsel worden geproduceerd, bewerkt, verhandeld en/of getransporteerd.

Het Food Center in Amsterdam zal de komende jaren worden herontwikkeld. In het zuidelijke deel vindt woningbouw plaats. Het bedrijvendeel wordt gecomprimeerd tot uitsluitend het noordelijk deel. Er vindt herverkaveling plaats om efficiënter met de ruimte om te gaan en mainportbedrijven (buikbedrijven met een verzorgingsgebied buiten Amsterdam) zullen verdwijnen. Voor de herontwikkeling van het FCA is in 2016 een bestemmingsplan met uit te werken bestemmingen vastgesteld. Voor het bedrijvendeel FCA zijn inmiddels uitwerkingsplannen in voorbereiding die gevolgen hebben op het verkeer en parkeren op het FCA-terrein. De laatste beoordeling van de verkeersafwikkeling en parkeercapaciteit van het toekomstige bedrijvendeel FCA dateert van 27 juli 2022 (kenmerk: 008776.20220502.N1.04).

Dit onderzoek dient te worden geactualiseerd, omdat het inrichtingsplan van het Food Center is geactualiseerd. Op basis van het nieuwe inrichtingsplan is een ontwikkeling van het Food Center voorzien met een bruto vloeroppervlak (bvo) van 95.000 m² voor buik- en servicebedrijven. Ook is de inrichting van de parkeervoorzieningen en wegenstructuur geactualiseerd. Omdat de kwaliteit van de verkeersafwikkeling en het parkeren van groot belang zijn voor het goed functioneren van het FCA heeft Goudappel dit verkeer- en parkeeronderzoek uitgevoerd. De voorliggende notitie vervangt de hiervoor genoemde notitie uit juli 2022.

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 terrein van FCA is in de huidige situatie circa 23 hectare groot. Op het terrein zijn circa 100 bedrijven gevestigd in circa 105.000 m² bvo bedrijfsbebouwing. 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.

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 voor bezoekers 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).

Onderwerp	Omvang
Omvang FCA	23 hectare
Aantal bedrijven	± 100
Totaal bvo	104.137 m ²
Totaal aantal parkeerplaatsen	1.045 pp

Tabel 2.1: Overzicht huidige situatie

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'. Deze tellingen en met name het gebruik hiervan wordt in het verkeersonderzoek van 7 februari 2020 (kenmerk: 004639.20190730.R1.06) specifiek toegelicht.

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 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.

Comprimeren van de bedrijfsruimten

Na herstructurering komt de focus te liggen op de zogenaamde buikbedrijven (als bedoeld in het bestemmingsplan). De aanwezige mainportbedrijven zijn niet langer toegestaan. 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. **In het Concept Matenplan (zie figuur 3.1) met toekomstige maaiveld inrichting en nieuwe bebouwing is voorlopig uitgegaan van circa 95.000 m² bedrijfsruimte.**

De herstructurering zorgt ervoor dat de hoofdentree van het Food Center aan de noordkant komt te liggen. De huidige hoofdentree aan de zuidkant zal dus verplaatst worden. Ten zuiden van het nieuwe FCA komt een nieuwe woonwijk. De Centrale Markthal zal als scharnier tussen FCA en deze nieuwe woonwijk gaan fungeren.

3 Toets verkeersafwikkeling FCA

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 eerder genoemde verkeersonderzoek (van 7 februari 2020) 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 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 de werknemers. Dit is gerelateerd aan de parkeergelegenheid van de werknemers. In totaal worden er 630

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

Bij de verdeling is ervan uitgegaan dat circa 75% gebruik gaat maken van de noordelijke aansluiting. Hierin zit wel 100% van de parkerende werknemers, want die hebben hun eigen ingang aan de noordkant:

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

3.1 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 (bron: telling donderdag 14 november 2013). In dat uur komt circa 7% van het totale verkeer over de dag aan. Het aandeel vertrekkend verkeer in het drukste uur bedraagt circa 6% van het totaal. Op basis van bovenstaande gegevens zijn de verkeersintensiteiten naar voertuigsoort voor de toekomstige situatie uitgewerkt per zijde (noord- en zuidzijde). Voor de noordzijde is hier onderscheid gemaakt in werknemers en bezoekers, omdat werknemers een eigen toegang hebben. Dit is weergegeven in tabel 3.1.

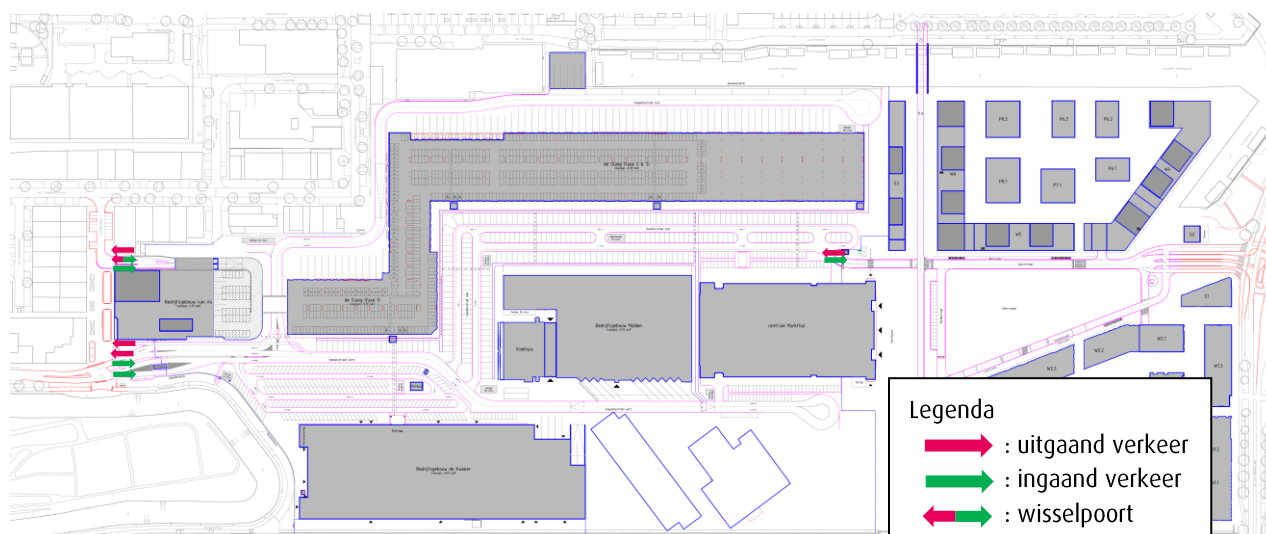
	percentage drukste uur	aansluiting	drukste uur	personenauto /bestelbus	lichte vracht	zware vracht
6.00 – 7.00 uur	7%	Noordzijde bezoekers	313	289	13	10
		Noordzijde werknemers	97	97		
		Zuidzijde	137	126	6	4
14.00 – 15.00 uur	6%	Noordzijde bezoekers	268	249	11	8
		Noordzijde werknemers	83	83		
		Zuidzijde	117	108	5	4

Tabel 3.1: Verkeersbelasting drukste uur toekomstige situatie (bron: tellingen donderdag 14 november 2013)

3.2 Verkeersafwikkeling toegangspoorten

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling wordt bij het Food Center bepaald door het aantal beschikbare toegangspoorten in combinatie met het type parkeerbeheersysteem dat aanwezig is. Ten aanzien van de hellingbaan is de maximale verwerkingscapaciteit gelijk aan een rijbaan, zoals een wegvak in een ongehinderde situatie. In theorie kunnen hierop circa 1.800 mvt/uur worden afgewikkeld. De verwerkingscapaciteit van een toegangspoort bedraagt circa 250 tot 300 motorvoertuigen (mvt) per uur bij een traditioneel systeem en 300 tot 350 mvt/uur bij een tag/voorhoudpas.

In het meest recente voorontwerp (Concept matenplan, versie d.d. juni 2023), zijn aan de noordzijde drie ingaande, drie uitgaande poorten en een wisselpoort ingetekend (links op figuur 3.1). Onderscheid is gemaakt tussen een entree voor werknemers en een entree voor bezoekers. In figuur 3.1 is de noordoostelijke toerit, bestaande uit één ingaande, één uitgaande toegangspoort en een wisselstrook enkel bedoeld voor werknemers. De noordwestelijke entree, bestaande uit twee ingaande en twee uitgaande toegangspoorten is bedoeld voor bezoekers en expeditie/vrachtverkeer. Aan de zuidzijde, rechts op figuur 3.1, is een enkele ingaande en enkele uitgaande rijstrook ingetekend (zie ook figuur 3.1).

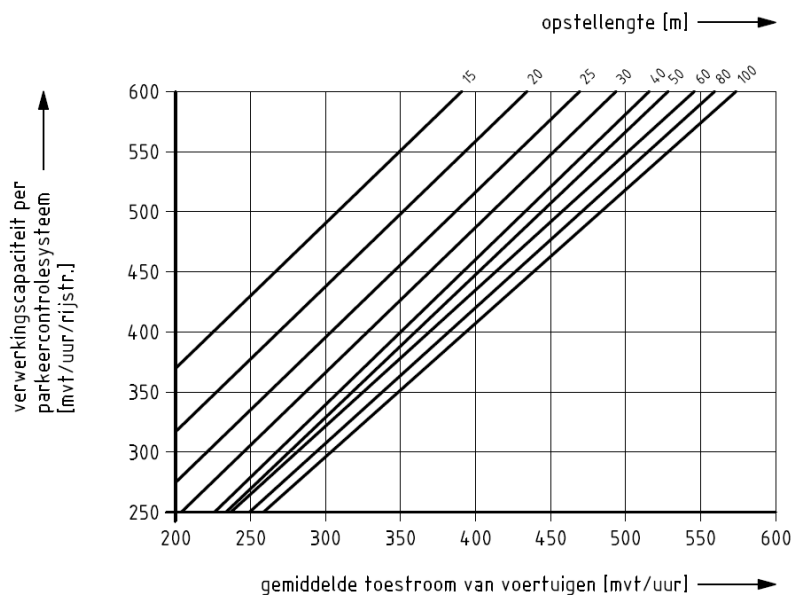


Figuur 3.1. Locatie toegangspoorten in Concept Matenplan met de maximale footprint van de toekomstige bedrijfsgebouwen FCA (versiedatum 14 juni 2023)

3.2.1 Toegangspoorten werknemers

De verkeersgeneratie van de werknemers die gebruik maken van de noordelijke entree bedraagt volgens de verkeerstellingen in het drukste uur circa 100 motorvoertuigen (zie ook tabel 3.1), maar conform de NEN-norm 2443:2013 kan bij een werklocatie tot 100% van de parkeercapaciteit in 1 uur aankomen en/of vertrekken. Hier dient op te worden getoetst. Op een parkeercapaciteit van 630 parkeerplaatsen geeft dat een toe- of uitstroom van maximaal 630 auto's in het drukste uur. Op een dergelijke parkeercapaciteit lijkt dit niet reëel en daarom is aangenomen dat maximaal 504 voertuigen van werknemers in 1 uur aankomen of vertrekken (maximaal 80% van de parkeercapaciteit voor werknemers). Hiervoor is één ingaande en één uitgaande toegangspoort beschikbaar.

Bij de toestroom van 504 mvt/uur en een verwerkingscapaciteit van 350 mvt/uur bedraagt de gemiddelde wachtrij meer dan 100 meter (zie ook onderstaande figuur). Dat is geen kwaliteit voor werknemers die dagelijks van/naar FCA rijden. Uitgaande van een traditioneel parkeerbeheersysteem (beschreven in de NEN2443:2013) zijn ten minste twee ingaande en twee uitgaande rijstroken noodzakelijk. Vanwege de concentratie van het aankomende verkeer in de ochtend, en het vertrekkende verkeer in de avond kan ook gewerkt worden met een wisselpoort, zodat in de ochtend twee ingaande en één uitgaande rijstrook beschikbaar is en in de avond andersom.



Figuur 3.2: Verhouding tussen de gemiddelde toestroom en verwerkingscapaciteit wat leidt tot een bepaalde wachtrijlengte (bron: NEN 2443:2013)

Alternatief is de verwerkingscapaciteit van de apparatuur te vergroten middels bijvoorbeeld kentekenherkenning. Er zijn systemen met camera's en kentekenregistratie die een verwerkingscapaciteit van circa 700 motorvoertuigen per uur behalen. Voorwaarde is dat de camera goed zicht heeft op het kenteken. Gebruikers moeten weten dat ze in een rustig tempo kunnen doorrijden en moeten dagelijks met hetzelfde voertuig komen. Als aan deze voorwaarden kan worden voldaan leidt dat op een toestroom van circa 500 voertuigen in één uur tot een wachtrij van circa 25 tot 30 meter (circa 5 wachtende voertuigen). De wachttijd die zich daarbij voordoet is acceptabel, maar bereikt wel een bovengrens. De wachttijd bij een wachtrij van circa 25 tot 30 meter is vergelijkbaar met dat van een verkeerslicht. Vanwege de forse geconcentreerde toestroom leidt een (iets) hogere toestroom, bijvoorbeeld door uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen, of enige vorm van stagnatie voor de toegangscontrole, tot een zeer snel aangroeiende wachtrij en een sterk toenemende verliestijd. Daarnaast is een systeem met slechts één ingaande en één uitgaande rijstrook erg kwetsbaar in geval van een (technisch) mankement of bij een incident. Om de kwaliteit van de verkeersafwikkeling te allen tijde te garanderen en ook naar de toekomst toe een voldoende robuust systeem te hebben wordt ook bij kentekenherkenning geadviseerd om uit te gaan van een wisselpoort, waardoor er in de ochtend twee ingaande rijstroken en in de avond twee uitgaande rijstroken beschikbaar zijn.

Deze aanbeveling is overgenomen in het ontwerp en daarmee is één ingaande, één uitgaande en een wisselpoort toegepast voor de toegang van het parkeerdek van de werknemers.

3.2.2 Toegangspoorten bezoekers

Indien de berekende verkeersbelasting van de bezoekers zich evenredig verdeelt over de aanwezige toe- en uitgangen bedraagt de gemiddelde verkeersbelasting aan de noordzijde voor het ingaande verkeer circa 150 voertuigen per uur per toegangspoort (313/2, zie tabel 3.1). Op een verkeersaanbod van circa 150 motorvoertuigen in het drukste uur bedraagt de wachtrij circa 25 tot 30 meter, uitgaande van een traditioneel parkeerbeheersysteem. 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. Een systeem met tag/voorhoudpas zou dit nog efficiënter maken.

Aan de zuidzijde is de verkeersintensiteit lager dan aan de noordzijde. Omdat aan de zuidzijde één poort beschikbaar is voor ingaand en één poort 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.

3.3 Ontwerp verkeerssituatie FCA

De verkeerssituatie op het Food Center terrein is getoetst aan de hand van het voorlopige ontwerp dat door het Marktkwartier 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:

- Dakparkeren en hellingbaan noord
- Voetgangsoversteken
- Kruispunt noordkant

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

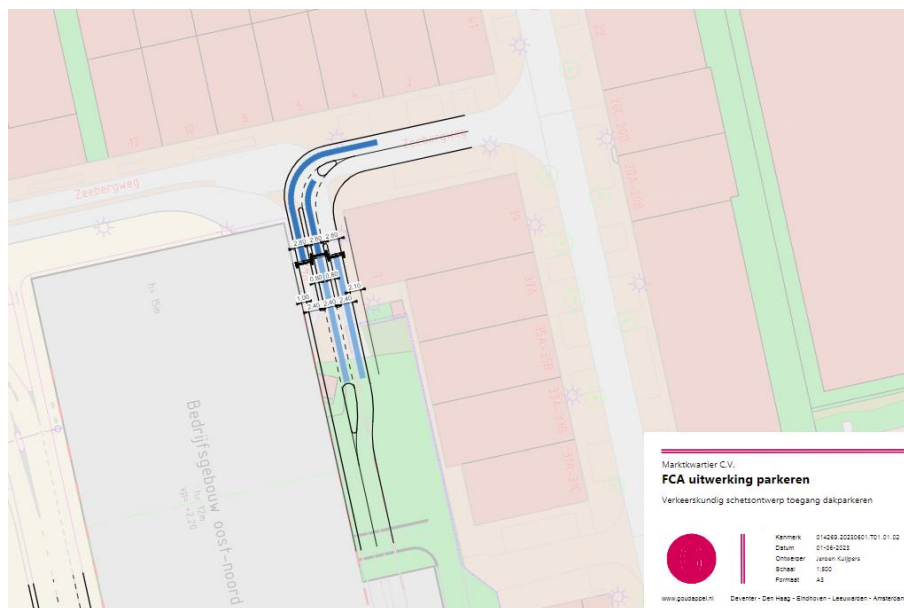
3.4 Ontsluiting dakparkeren hellingbaan noordkant

De ontsluiting van het dakparkeren aan de noordkant heeft een opgave voor de inpassing van drie toegangspoortjes voor werknemers (een inrijstrook, een uitrijstrook en een wisselstrook) en drie rijstroken (die verderop samengevoegd kunnen worden tot twee rijstroken). Hiervoor is een eerste schetsuitwerking gemaakt met daarin de inpassing van de drie poorten en aan beide zijden een wisselbaan voor het gebruik van de middelste poort in beide richtingen. Dit ontwerp zal samen met het kopgebouw en de benodigde hellingbaan nog enige uitwerking vragen.

In de eerste schets is getoetst of de breedte tussen het noordelijke gebouw (kopgebouw) en het bestaande kavel (Zeebergweg 1) voldoende ruimte biedt voor de toegangspoorten. Daarbij is uitgegaan van de gewenste breedtemaat van 2,40m als doorrijdbreedte en middenberm met een minimale maat van 0,80m. De middenberm is nodig om de speedgate (type toegangspoort die als een hekwerk volledig de ingang afsluit, werkt verder als een standaard slagboom) en andere apparatuur op te installeren. Tot slot is een voetpad langs het bestaande kavel op de Zeebergweg van 2,10m conform de huidige situatie. Hier zal nog een ruimte van ongeveer 30 centimeter af gaan, voor het hek tussen het voetpad en de hellingbaan. Aan de westkant is één meter beschikbaar tussen het nieuwe Kopgebouw en de rijbaan als schrikruimte en eventueel voetpad om om het gebouw heen te kunnen lopen. Figuur 3.3 laat zien dat met deze vormgeving het mogelijk is om de toegangspoort tussen de gebouwen te realiseren. Dit is nog geen definitief ontwerp, maar een eerste verkenning om aan te tonen dat de benodigde ruimte aanwezig is.

Ten zuiden van de toegangspoort zal een hellingbaan gerealiseerd moeten worden om het dakparkeren op de slang te bereiken. Dit wordt nog uitgewerkt in de definitieve ontwerpen van het kopgebouw. Om te kijken of er voldoende ruimte beschikbaar is, om deze hellingbaan en toegangspoort gezamenlijk in te passen is een korte berekening gemaakt.

Langs het kopgebouw is na de getekende toegangspoort een lengte van ongeveer 100 meter voor de hellingbaan. Het dakparkeren voor de werknemers zal op 11,4 meter boven het maaiveld zijn. Voor een niet-openbare parkeergarage is voor een hellingbaan langer dan 40 meter een maximaal stijgingspercentage van 12% acceptabel conform de NEN. Met dit percentage is benodigde hoogte in 95 meter gehaald en is de hellingbaan daarmee in te passen. Uiteraard zijn er meer opties, met bijvoorbeeld een combinatie van kortere en steilere hellingbanen mogelijk. Dit zal in de verdere uitwerking blijken.



Figuur 3.3. Aandachtspunt hellingbaan noordkant parkeerdek

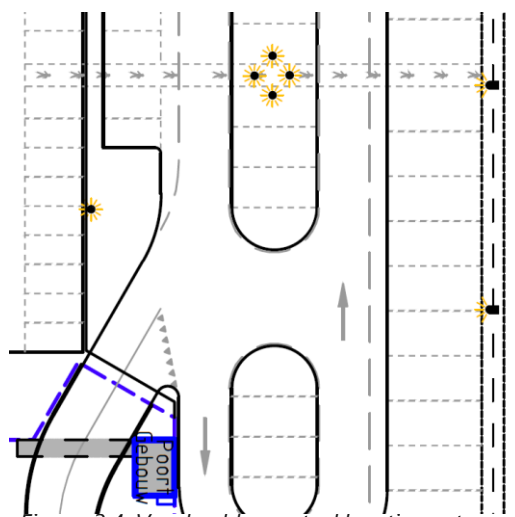
3.5 Voetgangersoversteken

Op het terrein zijn enkele voetgangersoversteken voorzien. Deze maken het mogelijk voor voetgangers de rijbaan en de parkeervakken te kruisen. In figuur 3.4 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 terwijl zij zich veilig wanen op de

oversteeklocatie. 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 zicht op de oversteek locatie. Bij het opheffen van de parkeervakken zal wel gekeken moeten worden naar de parkeervraag en de parkeernorm conform het bestemmingsplan. Dit is verder toegelicht in hoofdstuk 4.

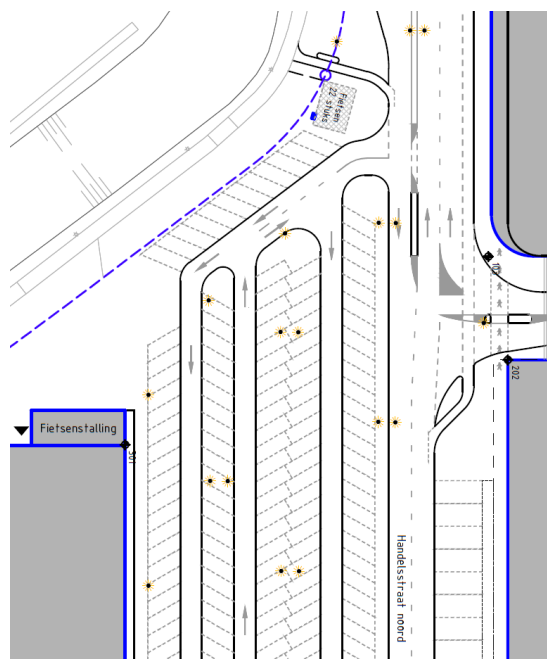
Een ander alternatief is het weglaten van de voetgangersoversteken als deze niet specifiek functioneel worden gebruikt als oversteek voor voetgangers. Hierdoor zullen voetgangers oversteken tussen de voertuigen op locaties waar het functioneel is. Hier zullen voetgangers dan zelf goed moeten kijken in plaats van op een schijnveilige locatie oversteken.



Figuur 3.4: Voorbeeld oversteeklocatie voetganger

3.6 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 3.5) is redelijk onoverzichtelijk, waardoor de kans op ongelukken bestaat. Fietzers 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 fietser voorrang heeft als hij gewoon doorrijdt met het autoverkeer, wanneer de fietser uitvoegt is deze ineens uit de voorrang.



Figuur 3.5. Voorstel ontwerp kruispunt noordkant Food Center

Om de verkeersveiligheid te verbeteren is een opzet voor een aangepast ontwerp opgesteld. Dit ontwerp is weergegeven in figuur 3.6. 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 de verschillende verkeersbewegingen op het kruispunt ook met vrachtverkeer mogelijk zijn. Het laad en los platform van het noordelijke gebouw (gebouw) zal helemaal ten oosten van het gebouw aan te rijden zijn. Deze toegang ligt daarmee ver van het kruispunt af en zal de verkeersstromen of rijlijnen op het kruispunt niet beïnvloeden.



Figuur 3.6. Voorstel ontwerp kruispunt noordkant Food Center

4 Toets parkeren FCA

Het FCA blijft een afgesloten bedrijventerrein waarop uitsluitend werknemers en bezoekers van de op het FCA gevestigde bedrijven parkeren. Parkeren voor werknemers dient, als een van de uitgangspunten van het bestemmingsplan, 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 via een aparte ingang en hellingbaan eenvoudig vanaf de hoofdentree te bereiken en zijn centraal op het terrein gelegen. Hierdoor is de loopafstand tot de verschillende functies relatief beperkt.

Naast werknemers 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. Zij parkeren op het maaiveld.

Vanwege het efficiënte logistieke proces zal de verblijftijd van bezoekers relatief beperkt zijn, circa 25 tot 30 minuten¹. 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 de toekomstige invulling van het bedrijventerrein is per doelgroep rekening gehouden met de volgende parkeerfaciliteiten, uitgaande van een omvang van circa 95.000 m² bvo:

- **bezoekers:** op maaiveld:
 - 256 parkeerplaatsen/laad- en losvakken voor bestelbussen en solovrachtwagens (gelegen aan weerszijden en in de middenberm van de Handelsstraat);
 - 298 parkeerplaatsen (alleen voor personenauto's);
- **werknemers:** op daken:
 - 630 parkeerplaatsen.
- **vrachtwagens:** op maaiveld:
 - 114 laad- en losdocks;

In het bestemmingsplan van het toekomstige FCA zijn parkeernormen vastgesteld:

- Bezoekersparkeren: minimaal 0,52 parkeerplaatsen per 100 m² bvo

¹ 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.

- Werknemersparkeren: minimaal 0,66 parkeerplaatsen voor werknemers per 100 m²
- Vrachtparkeren: minimaal 0,12 parkeerplaatsen per 100 m²

Daarbij is aangevuld dat het parkeren voor bezoekers op het maaiveld plaats vindt en het parkeren voor werknemers op een van de parkeerdagen.

Met de realisatie van het Food Center terrein van 95.000 m² bvo, betekent dit dat voor het bezoekersparkeren minimaal 494 plekken op maaiveld gerealiseerd moeten worden. Voor het werknemersparkeren 627 parkeerplekken op een of meerdere parkeren dagen en voor het vrachtparkeren 114 parkeerplekken benodigd zijn.

In het concept matenplan is waar te nemen dat de parkeervakken de gewenste verkeerskundige maten hebben conform de NEN 2443:2013 (2,5m bij 5,13m bij haaks parkeren). Ook hebben de rijbanen voldoende breedte (minimaal 6 meter) om inrijden van de parkeervakken mogelijk te maken. Ook zijn meerdere grotere parkeerplekken opgenomen met een maat van 3,0m bij 6m zodat bestelbusjes eenvoudiger kunnen parkeren. Ons advies is om in de definitieve uitwerking van het matenplan een volledige NEN toets uit te laten voeren om op die manier elk parkeervak afzonderlijk te beoordelen en optimaliseren. Dit zal niet direct tot aanpassingen in de aantallen parkeerplekken zorgen, maar eerder tot een optimalisatie van het terrein.

Aan de hand van het matenplan is aangetoond dat de parkeervoorzieningen voor bezoekers, werknemers en vrachtwagens voldoen aan de normen die zijn opgesteld in het vastgestelde bestemmingsplan voor het Food Center en uitvoerbaar zijn. Daarnaast laat de verkeerskundige scan zien dat de inrichting van de parkeervoorzieningen kunnen voldoen aan de richtlijnen (NEN2443:2013). Wij adviseren bij een definitief ontwerp van het matenplan een volledige NEN toets uit te voeren om de parkeervoorzieningen volledig te optimaliseren.

5 Conclusies en aanbeveling

In deze studie zijn de verkeerseffecten van de toekomstige ontwikkeling op het Food Center terrein in beeld gebracht. De kwaliteit van de verkeersafwikkeling en het parkeren is namelijk van groot belang zijn voor het goed functioneren van het FCA. Uitgangspunt bij deze analyse is het nieuwe inrichtingsplan van het Food Center voorzien met een bruto vloeroppervlak (bvo) van 95.000 m² voor buik- en servicebedrijven.

Geconcludeerd wordt dat de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op het FCA-terrein op basis van het concept matenplan voldoende geborgd wordt, al zijn er een aantal aandachtspunten. Ook zijn voldoende parkeerplaatsen aanwezig, conform de geldende parkeernormen. Uit dit onderzoek blijkt dat er bij 95.000 m² bvo sprake is van voldoende parkeergelegenheid op maaiveld voor bezoekers en vrachtwagens en er eveneens sprake is van voldoende parkeergelegenheid op parkeerdaken voor werknemers.