



de VERKEERSDESKUNDIGE

**Mobiliteitsplan SHI Non Food Concepts
analyse voor planologische procedure**

Rapport
19 maart 2020



Project : Mobiliteitsplan SHI Non Food Concepts
Opdrachtgever : Pouderoyen B.V.
Status : Definitief rapport
Datum : 19 maart 2020

Colofon

Opdrachtgever : Pouderoyen B.V.
St. Stevenskerkhof 2
6511 VZ NIJMEGEN
Contactpersonen : Ir. H.T.M. Arts; ing. N. de Geus
Dossier : SHI Asten

Project : Mobiliteitsplan SHI Non Food Concepts;
analyse voor planologische procedure
Rapportnummer : Vkd200201
Status : Definitief rapport
Versie : 01
Auteur(s) : Max van Kelegom
Datum : 19 maart 2020
info@verkeersdeskundige.nl

© de Verkeersdeskundige

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt, in welke vorm dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de opdrachtgever en de Verkeersdeskundige
Bron fotomateriaal: de Verkeersdeskundige, tenzij anders vermeld



Project : Mobiliteitsplan SHI Non Food Concepts
Opdrachtgever : Pouderoyen B.V.
Status : Definitief rapport
Datum : 19 maart 2020

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
1.1	Achtergrond	1
1.2	Vraagstelling	1
1.3	Onderzoeksmethodiek	1
2	Analyse	2
2.1	Situatie	2
2.1.1	<i>Huidig</i>	2
2.1.2	<i>Nieuw</i>	2
2.2	Parkeerbehoefte.....	3
2.2.1	<i>Uitgangspunten</i>	3
2.2.2	<i>Berekening parkeereis</i>	3
2.3	Verkeersgeneratie	4
3	Mobiliteitsplan.....	5
	Geraadpleegde informatie	6
Bijlage	Profiel Verkeersdeskundige (www.verkeersdeskundige.nl)	7

Project : Mobiliteitsplan SHI Non Food Concepts
Opdrachtgever : Pouderoyen B.V.
Status : Definitief rapport
Datum : 19 maart 2020

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

SHI Non Food Concepts (gevestigd aan de Keskesweg in Asten) heeft het voornemen haar bedrijfsactiviteiten te verplaatsen naar een nieuwe locatie tussen Laagveld en Laarbroek in Asten, waar ook nieuwe activiteiten (zullen) worden ontwikkeld. Voor deze bedrijfsverplaatsing en -ontwikkeling is een planologische procedure nodig. Onderdeel van deze procedure is het inzichtelijk maken van de verkeerskundige aspecten, met name de benodigde parkeercapaciteit op de nieuwe locatie. Hiervoor moet SHI een Mobiliteitsplan opstellen.

1.2 Vraagstelling

Pouderoyen B.V. begeleidt SHI Non Food Concepts bij de planologische procedure en heeft *de Verkeersdeskundige* gevraagd het Mobiliteitsplan op te stellen.

De gemeente Asten heeft een Nota Parkeernormen 2016 [1]. Bij nieuwe (gebieds)ontwikkelingen moet de parkeercapaciteit berekend worden aan de hand van deze normen. Deze strikte, theoretische werkwijze past niet altijd bij specifieke karakteristieken van bedrijfs- en/of gebiedsontwikkelingen. De gemeente Asten biedt daarom in haar Nota de mogelijkheid voor maatwerk. Maar dan moet wel inzichtelijk worden gemaakt op basis waarvan dat maatwerk kan worden geleverd.

Pouderoyen heeft *de Verkeersdeskundige* om dat inzicht gevraagd en aan de hand daarvan het Mobiliteitsplan op te stellen.

Voorliggend rapport is het bedoelde Mobiliteitsplan.

1.3 Onderzoeksmethodiek

de Verkeersdeskundige heeft voor beantwoording van de vraagstelling als werkwijze gehanteerd:

1. Analyseren van relevante informatie; voor een overzicht zie “Geraadpleegde informatie” op bladzijde 6.
2. Een plaatselijke verkenning op 4 maart 2020; tevens is in een startoverleg nadere informatie over de bedrijfssituatie van SHI verkregen.
3. Analyse van de verkregen informatie en maken van berekeningen aan de hand van de gemeentelijke Nota en CROW¹-publicatie 381 [4].
4. Het opstellen van voorliggend Mobiliteitsplan.

¹ CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Deze not-for-profit organisatie ontwikkelt, verspreidt en beheert praktisch toepasbare kennis voor beleidsvoorbereiding, planning, ontwerp, aanleg, beheer en onderhoud. De kennis, veelal in de vorm van richtlijnen, aanbevelingen en systematieken, vindt haar weg naar de doelgroepen via websites, publicaties, cursussen en congressen.

2 Analyse

2.1 Situatie

2.1.1 Huidig

SHI Food Concepts is een groothandel met vier productgroepen: elektra, ijzerwaren, sanitair en verf-gereedschap. Kern van de activiteiten van SHI zijn het opslaan en het verwerken van de aangeleverde producten en goederen tot bestellingen voor zakelijke en particuliere klanten. Voor de opslag be-schikt SHI over nevenvestigingen in Someren, Someren-Eind en Deurne.

De aanvoer van de producten en goederen (60% containers, 40% pallets) vindt plaats uit de havens van Rotterdam (voor 90%) en Antwerpen (voor 5%) en vanaf het goederentreinstation van Tilburg (voor 5%). De goederen komen voor 20 – 25% uit Europa (Duitsland, Nederland, Italië), voor de rest uit China.

Vanuit de nevenvestigingen vindt “intern” transport naar Asten plaats voor het gereedmaken en ver-zenden van de bestellingen. De bestellingen worden in het groot (ook weer in containers en pallets) vervoerd naar distributiecentra (zoals bijvoorbeeld die van DHL). Zowel de aan- en afvoer als het “in-tern” transport vindt plaats met grote voertuigen (trailers en vrachtwagencombinaties).

Voor het uitvoeren van dit bedrijfsproces heeft SHI voor 190 fte 230 mensen in dienst. Er wordt in een tweeploegendienst gewerkt van 6.30 uur tot 17.30 uur. Tijdens de overlappende uren van de twee ploegen zijn veelal maximaal ca. 160 mensen aan het werk. Steekproefsgewijze tellingen door het bedrijf laten zien dat in de regel 40% van de werknemers met de fiets naar het werk komt.

De parkeerbehoefte (bij de huidige vestiging in Asten) is het grootst op maandag als de commerciële mensen gezamenlijk op kantoor zijn; dan is de maximale behoefte 120 parkeerplaatsen (inclusief die van de “productie” mensen). Voor bezoekers zijn vijf parkeerplaatsen gereserveerd.

2.1.2 Nieuw

Op de nieuwe locatie aansluitend op het Laagveld worden alle activiteiten gevestigd, dus ook de op-slag die nu in de nevenvestigingen plaatsvindt. Een belangrijke verandering is dat het “intern” transport daarmee komt te vervallen. Het totaal aan vervoerbewegingen naar Asten blijft echter op hetzelfde niveau, immers de aanvoer vanuit Rotterdam, Antwerpen en Tilburg gaat nu rechtstreeks naar Asten. Op de nieuwe locatie worden voldoende laad- en losdocks aangelegd om de 80 – 120 aan- en afvoerbewegingen met grote voertuigen te kunnen verwerken.

Het huidige bedrijfsproces wordt in de nieuwe vestiging voortgezet, dus twee ploegendiensten van 6.30 uur tot 17.30 uur. SHI heeft er bewust voor gekozen om in Asten te blijven, omdat veel werkne-mers in Asten en directe omgeving wonen. Vanuit verkeersoptiek heeft dit het voordeel dat werkne-mers die nu met de fiets komen dat kunnen blijven doen, maar ook dat SHI het fietsgebruik gaat sti-muleren om meer werknemers op de fiets te krijgen, zie hoofdstuk 3 Mobiliteitsplan voor de maatre-gelen. Hiermee wil SHI bijdragen aan beheersing dan wel vermindering van de verkeersbelasting op het wegennet van de gemeente Asten.

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte is het groothandelsbedrijf van SHI te karakteriseren als een arbeids- en bezoekersextensief bedrijf (de bedrijfshal zal voornamelijk als opslag worden ge-bruikt). Dit betekent dat het aantal benodigde parkeerplaatsen beperkt kan blijven; er hoeven geen grootschalige parkeervoorzieningen te worden gerealiseerd.

Project : Mobiliteitsplan SHI Non Food Concepts
Opdrachtgever : Pouderoyen B.V.
Status : Definitief rapport
Datum : 19 maart 2020

2.2 Parkeerbehoefte

2.2.1 Uitgangspunten

De gemeente Asten heeft een Nota Parkeernormen 2016 [1] met normen en kentallen voor het berekenen van parkeerbehoeften. Deze zijn mede gebaseerd op CROW-publicatie 317 [5]. Inmiddels heeft CROW een nieuwe publicatie 381 [4] uitgegeven.

Het beleid van de gemeente is dat in de parkeerbehoefte moet worden voorzien door parkeercapaciteit op eigen terrein te realiseren.

Voor het gebruik van de gemeentelijke normen en kentallen moet worden uitgegaan van [2, 4]:

- de stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk';
- de gebiedsindeling 'rest bebouwde kom';
- bandbreedte 'gemiddeld';
- bedrijfskarakteristiek 'arbeidsextensief/bezoekersextensief' en 'kantoor zonder baliefunctie';
- oppervlakte van bedrijfsruimte = 18.000m², kantoorruimte = 3.000m².

De gemeente Asten heeft, bij monde van de heer W. Moors, gemeld dat de Nota Parkeernormen wordt aangepast aan de nieuwe CROW-publicatie 381; daarin zijn normen opgenomen die lager zijn dan de gemeentelijke Nota. De gemeente is bereid om voor het Mobiliteitsplan van SHI toepassing te geven aan de nieuwe CROW-normen, met de restrictie dat wordt uitgegaan van de gemiddelde norm: een gemiddeld kental van 1,05 parkeerplaats per 100m² bvo voor de bedrijfsruimte en 2,55 parkeerplaats per 100m² voor de kantoorruimte.

2.2.2 Berekening parkeereis

Op basis van deze kentallen en karakteristieken is de parkeerbehoefte:

- Bedrijf: 1,05 x 180 = 189 parkeerplaatsen.
- Kantoor: 2,55 x 30 = 77 parkeerplaatsen.

Totaal: = 266 parkeerplaatsen

Dit betekent dat de parkeereis voor SHI op 266 parkeerplaatsen komt. Dit is aanzienlijk meer dan de huidige parkeerbezetting van 125 parkeerplaatsen.

De gemeente Asten biedt in haar Nota echter ook de mogelijkheid van korting: *"Ontwikkelingen die fietsgebruik actief stimuleren en rekening houden met de fietsparkeernormen² mogen een korting van 10% op de parkeereis doorrekenen."*. SHI heeft al een positief fietsgebruik, mede op grond van stimulering door het bedrijf met grootschalige fietsenstallingen, oplaadpunten voor e-bikes en bedrijfscommunicatie. De korting toegepast op de hiervoor genoemde parkeereis leidt tot 90% x 266 = **240 parkeerplaatsen**.

² In bijlage 4 Fietsparkeren staat dat tenminste 1 fietsparkeerplaats per 4 arbeidsplaatsen bij een kantoor zonder baliefunctie is vereist. Voor SHI gelden conform bijlage 1 van de Nota de parkeernormen van 1,9 voor kantoor en 0,7 voor arbeidsextensief. Dit leidt tot de parkeereis voor fietsen van $190/4 = 48 / (3.000\text{m}^2 \text{ bvo kantoor} / 18.000\text{m}^2 \text{ bvo bedrijf}) = 8$ en van $190 / ((1,9/0,7) \times 4) = 17$. In totaal is de parkeereis voor fietsenstallingen dan $8 + 17 = 25$ fietsenparkeerplaatsen. Dit is lager dan het aantal van 40 fietsenstallingen dat SHI nu al heeft. Dus mag een korting van 10% worden toegepast.

Project : Mobiliteitsplan SHI Non Food Concepts
Opdrachtgever : Pouderoyen B.V.
Status : Definitief rapport
Datum : 19 maart 2020

Dit geldt voor een voltijds bedrijfsvoering, i.c. de bedrijfsactiviteiten worden uitgevoerd tijdens reguliere werktijden met één ploeg. Echter, SHI werkt met twee ploegen. Theoretisch zou dan de parkeerbehoefte de helft zijn, dus $50\% \times 240 = 120$ parkeerplaatsen. Maar er is sprake van overlappende uren. Stel dat 70% van de werknemers aan het werk is, dan is de theoretische parkeerbehoefte $70\% \times 240 = 168$ parkeerplaatsen. Dit aantal is ruim voldoende voor de huidige parkeerbezetting van 125 parkeerplaatsen (inclusief bezoekersparkeren).

Het maatwerk kan nog verder worden verfijnd, omdat 40% van de werknemers op de fiets komt, dus 60% met de auto. De parkeereis zou tot 60% kunnen worden gereduceerd $= 60\% \times 168 = 101$ parkeerplaatsen. Dit aantal is echter minder dan de huidige parkeerbezetting van 125 parkeerplaatsen (inclusief bezoekersparkeren), dus zou niet voldoen aan de gemeentelijke eisen.

CONCLUSIE: de resulterende parkeereis van **168** parkeerplaatsen ligt hoger dan de huidige parkeerbezetting van **125** parkeerplaatsen. Daarmee voldoet SHI met de zo berekende parkeereis aan de parkeerbehoefte vanuit het bedrijf zelf.

2.3 Verkeersgeneratie

De huidige locatie in Asten genereert 80 – 120 vervoerbewegingen (transport) per etmaal. Dit is een inschatting op basis van voertuigen die dagelijks worden geladen en gelost. In dit aantal vervoerbewegingen zitten zowel “interne” (tussen de andere vestigingen en de locatie Asten) als externe transporten (direct van en naar de locatie Asten).

Het aantal bewegingen van werknemers is $2 \times 60\% \times 170^3 = 205$ mvt/etmaal.

Vanuit de nieuwe locatie wordt verkeer geproduceerd. Dit aantal zal ongeveer de omvang van 80 – 120 vervoerbewegingen hebben, enerzijds vanwege het opheffen van de nevenvestigingen, anderzijds vanwege efficiëntere planning van vervoer.

Om het realiteitsgehalte van deze verkeersgeneratie te kunnen beoordelen wordt een vergelijking gemaakt met de (theoretische) CROW [4, blz. 36 en 37] kentallen bij rest bebouwde kom, weinig stedelijk en arbeidsextensief resp. kantoor zonder baliefunctie. Voor de situatie van SHI leidt dit tot (mvt = motorvoertuigen):

	BEDRIJF	KANTOOR	TOTAAL
max intensiteit	$5,7 \times 180 = 1.026$ mvt	$9,6 \times 30 = 288$ mvt	1.314 mvt
min intensiteit	$3,9 \times 180 = 702$ mvt	$7,9 \times 30 = 237$ mvt	939 mvt
gem intensiteit	$4,8 \times 180 = 864$ mvt	$8,75 \times 30 = 263$ mvt	1.127 mvt

De gemiddelde verkeersproductie is 1.127 mvt/etmaal, aanzienlijk hoger dan de te verwachten vervoerbewegingen van 285 – 325. Daarmee blijft SHI ruim binnen objectief reële verkeersintensiteiten. Deze intensiteit zal voornamelijk op het Laagveld van en naar de Ommelseweg voorkomen.

³ = het maximum aantal werknemers op een dag dat met de auto komt

Project : Mobiliteitsplan SHI Non Food Concepts
Opdrachtgever : Pouderoyen B.V.
Status : Definitief rapport
Datum : 19 maart 2020

3 Mobiliteitsplan

Voor het verplaatsen van haar bedrijfsactiviteiten van de huidige locatie aan de Keskesweg in Asten naar het Laagveld volgt SHI Food Concepts een planologische procedure. Tot die procedure behoort het inzichtelijk maken van de parkeerbehoefte van het bedrijf. De gemeente Asten biedt daartoe in haar Nota Parkeernormen 2016 [1] normen en kentallen aan om een berekening te kunnen maken. Deze normen en kentallen zijn mede gebaseerd op CROW-publicaties [4, 5].

Bij een gemiddelde norm resulteert de berekening in een parkeereis van 266 parkeerplaatsen. Dit is aanzienlijk meer dan de huidige parkeerbezetting van 125 parkeerplaatsen.

Maar de gemeente geeft ook de mogelijkheid om maatwerk te leveren. SHI maakt hiervan gebruik door naar de karakteristieken van bedrijf en bedrijfsvoering te kijken:

- 40% van de werknemers komt al met de fiets.
- Dit hoge gebruik wordt mede gestimuleerd door bedrijfsbeleid⁴: veel fietsenstallingen, oplaadpunten voor e-bikes en bedrijfscommunicatie. Daarom mag conform de Nota een korting van 10% worden gehanteerd op de parkeereis.
- Er wordt in twee ploegendiensten gewerkt.
- SHI heeft er bewust voor gekozen om in Asten te blijven.

Dit leidt tot een parkeerbehoefte van 168 parkeerplaatsen, ruim boven de huidige parkeerbezetting van 125 parkeerplaatsen.

CONCLUSIE

SHI Food Concepts houdt rekening in haar planologische procedure met een parkeerbehoefte van 168 parkeerplaatsen en voldoet daarmee ruimschoots aan de in de praktijk blijken de parkeerbehoefte van 125 parkeerplaatsen.

⁴ Na verhuizing naar de nieuwe vestiging zal actiever beleid worden gevoerd. Vooralsnog zijn hier nog geen concrete plannen voor.

Project : Mobiliteitsplan SHI Non Food Concepts
Opdrachtgever : Pouderoyen B.V.
Status : Definitief rapport
Datum : 19 maart 2020

Geraadpleegde informatie

1. Nota Parkeernormen 2016; beleid, maatwerk en toepassing. Gemeente Asten, definitief 28 juli 2016.
2. Nota parkeernormen 2016; samenvatting en rekenvoorbeelden voor ontwikkelaars in Asten (module 9). Gemeente Asten.
3. GVVP Asten; verkeersvisie. Gemeente Asten, definitief 30 maart 2015.
4. Toekomstbestendig parkeren; van parkeerkencijfers naar parkeernormen. CROW, publicatie 381; december 2018.
5. Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie. CROW, publicatie 317, oktober 2012.

Project : Mobiliteitsplan SHI Non Food Concepts
Opdrachtgever : Pouderoyen B.V.
Status : Definitief rapport
Datum : 19 maart 2020

Bijlage Profiel Verkeersdeskundige (www.verkeersdeskundige.nl)

Door Verkeersdeskundige uitgevoerde, relevante projecten

Advocaten: Delissen Martens Advocaten Belastingadviseurs Mediation Den Haag
Digna de Bruin Advocatuur & Mediation, Baarn
DVLV advocaten B.V., Amsterdam
Labré Advocaten, Amsterdam
M2Advocaten, Amsterdam
Moree Gelderblom Advocaten, Rotterdam
Parmentier & Oass Advocaten, Haarlem
Schenkeveld Advocaten, Alkmaar

Projecten: Advies voor diverse bezwaar- en beroepsprocedures
Beoordelen documenten/stukken, plaatselijk verkennen van verkeerssituaties, maken analyses en opstellen adviezen

Rechtsbijstandsverzekeringsmaatschappijen:

Achmea Rechtsbijstandsverzekering, Tilburg/Apeldoorn
ARAG Rechtsbijstand, Leusden
DAS Rechtsbijstand Verzekeringsmaatschappij N.V., Amsterdam
NRS Rechtsbijstand, Rotterdam
SRK Rechtsbijstand, Zoetermeer
Univé Verzekeringen, Assen

Projecten: Advies voor diverse bezwaar- en beroepsprocedures
Beoordelen documenten/stukken, plaatselijk verkennen van verkeerssituaties, maken analyses en opstellen adviezen

Bedrijven	Allways Financial Trust B.V., Dordrecht Dilek Chicken, Amsterdam OGM Klerk bv, Lekkerkerk	Bouwhandhaving B.V., Amsterdam DLVge, Bleiswijk
Organisaties:	Bewonersvereniging OSP, Hilversum Stichting De Opbouw, Utrecht VvE Parc La Vie, Helmond	DMHC Shinty, Driebergen Stichting Laat de Lairesse, Amsterdam
Projecten:	Advies voor diverse bezwaar- en beroepsprocedures en gemeentelijke vergunningsaanvragen Beoordelen documenten/stukken, plaatselijk verkennen van verkeerssituaties, maken analyses en opstellen adviezen	

Profiel Max van Kelegom (1949)

Civieltechnisch en verkeerskundig geschoold. Werkzaam geweest bij enkele adviesbureaus in technische en leidinggevende functies. Belangrijkste ervaring bij ANWB als belangenbehartiger namens ANWB-leden op het gebied van verkeer en vervoer.

Hij is bij veel richtlijnen wegontwerp betrokken (geweest). Zo is hij bij CROW, het landelijk kennisplatform verkeer en vervoer, jarenlang projectleider, adviseur, auteur en voorzitter van werkgroepen geweest bij het opstellen van diverse CROW-publicaties wegontwerp. In deze publicaties is Duurzaam Veilig steeds uitgangspunt en leidraad geweest voor de aanbevelingen en richtlijnen wegontwerp, zowel voor binnen als voor buiten de bebouwde kom. Voortschrijdend inzicht heeft er bij hem toe geleid dat hij tegenwoordig vraagtekens zet bij de wetenschappelijke betekenis van Duurzaam Veilig. Vooral het negeren van de betekenis van 'zien in het verkeer' is een grote omissie van Duurzaam Veilig.