

Notitie

Onderwerp: Parkeren en verkeersgeneratie distributiecentrum Jysk
 Projectnummer: 51005843
 Referentienummer: NL21-648800269-9246
 Datum: 8-11-2021

1.1 Aanleiding

JYSK is voornemens om circa 25 ha grond van gemeente Lelystad aan te kopen ten behoeve van de realisatie van een distributiecentrum in Nederland. Binnen het plangebied is ruimte voor een aantal (opslag-)panden, een terrein voor buitenopslag, en parkeerplaatsen. Voor de planontwikkeling van het distributiecentrum wordt een bestemmingsplan opgesteld. Om de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aan te tonen is inzicht nodig in de verkeersgeneratie en de parkeersituatie. Figuur 1 geeft een overzicht van de beoogde locatie voor het nieuwe distributiecentrum. Het plangebied ligt ten noorden van Lelystad en wordt omkaderd door de A6, de N307 en het IJsselmeer.



Figuur 1: Locatie van het plangebied, net ten noorden van Lelystad. De paarse vakken geven de locatie van de containerterminal en de beoogde locatie voor het distributiecentrum weer.

Met de komst van het distributiecentrum zal er sprake zijn van een verkeersaantrekkende werking. In het nieuwe bestemmingsplan moet gemotiveerd worden dat de nieuwe ontwikkeling verkeerskundig inpasbaar is in de omgeving. Ook moeten er voldoende (auto)parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Sweco is gevraagd een parkeerbalans op te stellen en de te verwachten verkeersgeneratie te berekenen. Hierbij wordt de (voorlopige, indicatieve) ontwerp-tekening (gedateerd op 23 juli 2021) in bijlage 1 als uitgangspunt gehanteerd. De totale bruto vloeroppervlakte bedraagt op deze tekening circa 195.000 m².

1.2 Autoparkeervraag

Voor het berekenen van de parkeerbalans is naar verschillende bronnen gekeken. In eerste instantie is de parkeervraag op basis van de gemeentelijke normen berekend.

Aangezien een distributiecentrum niet als afzonderlijke functie binnen de gemeentelijke normen is benoemd, is de parkeerbehoefte ook berekend aan de hand van het aantal te verwachten werknemers en is gekeken naar de parkeercapaciteit bij vergelijkbare distributiecentra.

1.2.1 Gemeentelijke parkeernormen

Het parkeerbeleid, en de parkeernormen, van gemeente Lelystad zijn in 2009 voor het laatst vastgesteld. In het parkeerbeleid is opgenomen dat parkeren geheel op eigen terrein moet worden voorzien. Een distributiecentrum wordt in de normen niet specifiek als functie benoemd, maar lijkt op basis van de omschrijving het meest overeen te komen met logistiek terrein. Hiervoor geldt een norm van 0,8 parkeerplaats per 100m² bruto vloeroppervlakte. Dit resulteert in een parkeervraag van 1.560 autoparkeerplaatsen.

Omdat gemeente Lelystad geen specifieke parkeernormen voor distributiecentra heeft, zijn de landelijke CROW-normen in publicatie 381 'Toekomst bestendig parkeren – kencijfers parkeren en verkeersgeneratie' geraadpleegd. Ook hier zijn geen kentallen voor distributiecentra opgenomen. Navraag bij het CROW leert dat zij geen kencijfers voor distributiecentra hebben aangezien zij hier nog onvoldoende ervaringen mee hebben. Zij adviseren om naast de beschikbare normen van gelijkaardige functies ook naar de lokale omstandigheden te kijken, aangezien het bij een distributiecentrum altijd maatwerk is.

Tot slot is gekeken naar de parkeernota's van andere gemeenten. Voor zover bekend kennen alleen de parkeernota's van gemeente Midden-Delfland (2012) en Alphen aan den Rijn (2020) een specifieke parkeernorm voor distributiecentra. Beide parkeernota's hanteren een lagere parkeernorm dan voor bedrijven van de categorie arbeidsextensief/ bezoekersextensief aangezien het aantal werknemers ten opzichte van het bruto vloeroppervlak laag is. De nota's van Midden-Delfland en Alphen aan den Rijn hanteren een parkeernorm van tussen de 0,5 – 0,7, wat voor JYSK zou uitkomen op 975 – 1.365 parkeerplaatsen.

1.2.2 Vergelijking distributiecentra gelijkaardige winkelketens

Aangezien de functie 'Distributiecentrum' niet apart in de parkeernormen wordt onderscheiden en er een grote verscheidenheid is aan type distributiecentra, is gekeken naar het parkeeraanbod bij distributiecentra van gelijkaardige winkelketens. Hierbij is het aantal parkeerplaatsen gerelateerd aan de grondoppervlakte (niet het bruto vloeroppervlakte) van de bebouwing van het distributiecentrum. De resultaten zijn weergegeven in tabel 1. Hieruit blijkt dat het aantal parkeerplaatsen per 100m² grondoppervlakte fluctueert tussen 0,2 en 0,6. Echter, deze vergelijking houdt geen rekening met mogelijke toegepaste reducties ten gevolge van mobiliteitsmanagement (bijvoorbeeld pendeldiensten en fietsbeleid), waardoor de berekende bandbreedte een indicatief beeld geeft. Wanneer deze cijfers naar de grondoppervlakte van JYSK worden vertaald (circa 138.000 m² grondoppervlakte), dan resulteert dit in een parkeervraag van circa 280-830 parkeerplaatsen.

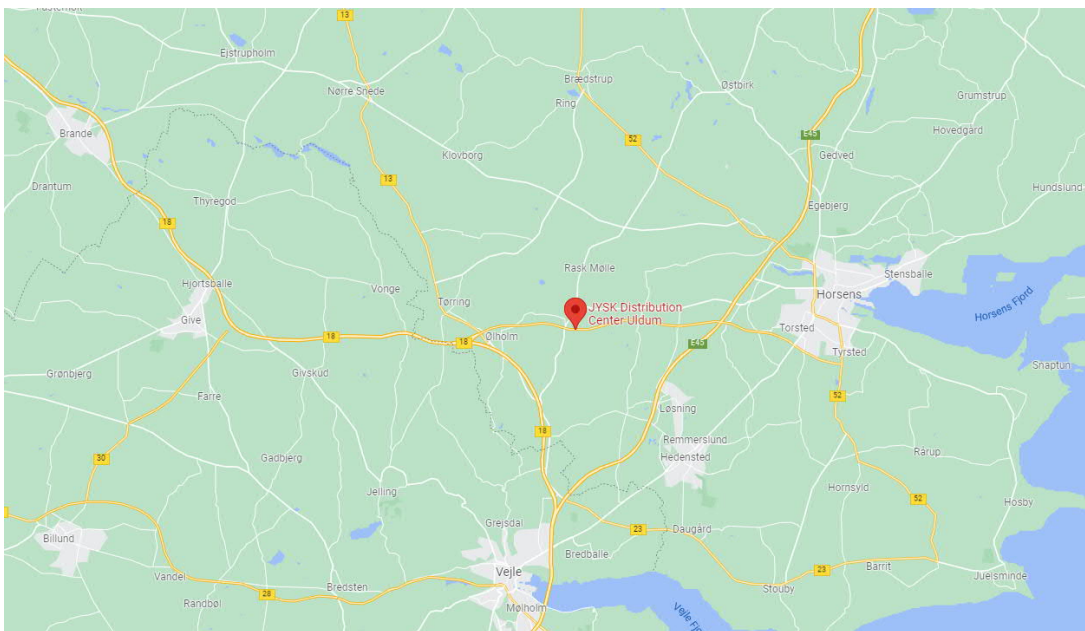
Tabel 1: Vergelijking aantal parkeerplaatsen met distributiecentra van vergelijkbare winkelketens vergelijkbare

Distributiecentrum	Geschat grondoppervlak	Aantal parkeerplaatsen	Parkeerplaatsen per 100 m ² grondoppervlak
Action (Echt)	75.000 m ²	500	0,67
Ikea (Oosterhout)	120.000 m ²	240	0,2
Leen Bakker (Raamsdonksveer)	35.000 m ²	210	0,6
Kwantum (Diessen)	32.350 m ²	65	0,2

De wijze van automatisering speelt een grote rol op het aantal werknemers en daarmee de parkeervraag. Bij JYSK is sprake van hoogbouw magazijnen en een grote mate van automatisering. Zij geven aan dat door de geautomatiseerde opslag met hoogbouw magazijnen en een zogeheten 'case warehouse' sprake is van een hoge opslag dichtheid per vierkante meter, waardoor diverse activiteiten die doorgaans veel menskracht vragen, gemechaniseerd en geautomatiseerd plaatsvinden. Er is geen sprake van een traditioneel stellingenmagazijn waar goederen handmatig 'gepikt', gelabeld en met normale heftrucks in de stellingen geplaatst en eruit gehaald worden. Naar verwachting zal daardoor de parkeervraag aan de onderkant van de berekende bandbreedte uitkomen.

1.2.3 Vergelijking gelijkaardig distributiecentrum JYSK

Om de parkeervraag zo dicht mogelijk te laten aansluiten bij de specifieke kenmerken van JYSK is er ook een vergelijking gemaakt met een gelijkwaardig distributiecentrum van JYSK in het buitenland. Het hoofddistributiecentrum is gelegen in Uldum, Denemarken, op circa 18 kilometer van de wat grotere steden Vejle en Horsens (figuur 2). Dit distributiecentrum bestaat uit 4 hoogbouwmagazijnen met circa 130.000 m² bruto vloeroppervlakte, waarbij 350 parkeerplaatsen zijn voorzien (omgerekend circa 0,27 parkeerplaatsen per 100 m² bvo).



Figuur 2: De locatie van het hoofddistributiecentrum in Uldum, Denemarken

1.2.4 Verwacht aantal werknemers

Tot slot is gekeken naar de te verwachten autoparkeervraag op basis van het aantal werknemers. JYSK heeft cijfers beschikbaar gesteld over het te verwachten aantal werknemers dat op de piekmomenten in het distributiecentrum aan het werk is, gebaseerd op een gelijkaardige locatie (tabel 2). Hierop is te zien dat de werknemers van het distributiecentrum op werkdagen in 2 ploegendiensten werken, met in de ochtend maximaal circa 300 werknemers en in de middag maximaal circa 200 werknemers. Tijdens de ploegenwissel is de parkeervraag het grootste, aangezien er dan geparkeerde auto's van werknemers van beide ploegendiensten op het parkeerterrein aanwezig zijn.

Tabel 2: Overzicht van het te verwachten aantal werknemers op piekmomenten in het distributiecentrum op basis van de aangeleverde cijfers van JYSK

Werkdag	Tijd	Werknemers
Ochtendploeg	06:00 – 14:00	268
Middagploeg	14:00 – 22:00	165
Kantoorploeg	08:00 – 18:00	39
Totaal		472
Weekend		
Dagploeg	08:00 – 16:00	70

Gezien de locatie is de verwachting dat de meeste werknemers per auto naar hun werk zullen komen. In de huidige situatie zijn er geen OV-voorzieningen aanwezig en indien aan Houtribweg op de huidige route van lijn 140 een bushalte voorzien wordt, is de loopafstand tot het distributiecentrum nog altijd meer dan 1 kilometer. Echter, het betreft een nieuw distributiecentrum waarbij nieuwe werknemers aangenomen moeten worden.

Naar verwachting zal een deel van deze werknemers uit Lelystad komen. Het is aannemelijk dat een deel van de werknemers niet als bestuurder van een auto naar het werk zal reizen, maar met de fiets of de scooter (voor werknemers in Lelystad) aangezien de locatie weliswaar buiten het stedelijk gebied ligt, maar dat de reisafstand vanaf het centrum met circa 7 kilometer niet substantieel is. Ook zal naar verwachting een deel van de werknemers via carpoolen naar het werk komen, gezien de vaste dienstijden in ploegendiensten. Ervan uitgaande dat dit aandeel 10% tot 20% bedraagt, is de parkeerbehoefte 378-425 autoparkeerplaatsen op het drukste moment (maximaal 241 voor de ochtendploeg, maximaal 149 voor de middagploeg en maximaal 35 voor de kantoorploeg).

1.2.5 Conclusie parkeervraag

Zowel de parkeernormen van gemeente Lelystad als de algemene kentallen van het CROW voorzien niet in een specifieke parkeernorm voor een distributiecentrum, waardoor maatwerk vereist is om de parkeervraag realistisch in te kunnen schatten. Daarom is bij het bepalen van de parkeervraag van het nieuwe distributiecentrum van JYSK ook gekeken naar:

- parkeernota's van andere gemeenten.
- parkeeraanbod distributiecentra van gelijkaardige winkelketens.
- parkeeraanbod van JYSK bij het hoofddistributiecentrum, en;
- het verwachte aantal werknemers van het nieuwe distributiecentrum.

De schatting van de parkeervraag op basis van het verwachte aantal werknemers is het meest realistisch. Deze is vergelijkbaar met ervaringen van JYSK bij het hoofddistributiecentrum in Denemarken. Op basis hiervan komt de parkeervraag uit op 425 autoparkeerplaatsen, waarbij de parkeerdruk het hoogste is tijdens de ploegenwissel op werkdagen.

Mocht in de praktijk blijken dat het aantal parkeerplaatsen te weinig is, dan dient Jysk aanvullende acties te ondernemen om de parkeervraag te reduceren of extra parkeergelegenheid op eigen terrein te creëren. Gemeente Lelystad hanteert het beleid dat er geen terugslag op de openbare weg mag plaatsvinden.

1.2.6 Mogelijkheden om parkeervraag te reduceren

Door het toepassen van mobiliteitsmanagement kan JYSK de parkeervraag terugdringen. Voorbeelden zijn het toepassen/stimuleren van collectief vervoer of pendelbussen voor werknemers, invoeren van een bufferperiode tussen de ploegendiensten (voor een deel van de werknemers) en het stimuleren van duurzame mobiliteit.

Bij de parkeerbalans dient rekening gehouden te worden met werknemers die per fiets naar het werk komen. Een inpandige en afgesloten fietsenstalling, eventueel met mogelijkheden om e-bikes op te laden en douchevoorzieningen, kan het fietsgebruik stimuleren.

1.3 **Vrachtwagenparkeren**

Net als het autoparkeren dient ook het parkeren van trekker-oplegger combinaties op eigen terrein te gebeuren. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de benodigde parkeerruimte voor trailers en vrachtauto's die staan te wachten om geladen/gelost te worden. In het voorlopig ontwerp zijn 101 laad- en losplekken en 138 zware vrachtwagenparkeerplaatsen voorzien, waardoor het terrein gelijktijdige stalling van 239 vrachtwagens voorziet.

1.3.1 Zware vrachtwagens

Op drukke werkdagen zullen naar verwachting circa 435 zware vrachtwagens van en naar het distributiecentrum rijden (zie paragraaf 1.4.1). Dit komt neer op een bezetting van ongeveer 1,8 vrachtwagens per parkeerplaats per dag. Ervan uitgaande dat elke gate en vrachtwagenparkeerplaats in het ongunstigste geval minimaal 2 keer per dag gebruikt wordt (minimaal 1 keer per ploegendienst)¹, levert dit voldoende capaciteit op (478 parkeerplaatsen) om het vrachtwagenparkeren op eigen terrein af te kunnen handelen.

Van de 435 vrachtwagens zijn er 35 vrachtwagens die zich tussen de haven en het distributiecentrum verplaatsen. Het is aannemelijk dat hierbij van een beperkt aantal vrachtwagens gebruik wordt gemaakt. Uitgaande van vier vrachtwagens met elk 9 ritten komt hiermee de parkeervraag voor zware vrachtwagens op 404 uit.

1.3.2 Lichte vrachtwagens

Daarnaast worden per dag circa 50 lichte vrachtwagens verwacht. Afhankelijk van het type en de grootte kunnen deze van de trailerparking of van de parkeerplaatsen voor het autoverkeer (busjes) gebruik maken. Ervan uitgaande dat al deze vrachtwagens van de zware vrachtwagenparkeerplaatsen gebruik moeten maken, is er voldoende capaciteit om de parkeervraag op te vangen. Er zijn 478 plaatsen beschikbaar, terwijl de vraag 454 bedraagt.

¹ Er zijn geen kencijfers of kentallen bekend over hoe vaak per dag van een gate gebruik wordt gemaakt. Daarom is in deze verkeerstoets een minimum gebruik ingeschat.

1.4 Verkeersgeneratie

Normaliter wordt de verkeersgeneratie berekend aan de hand van de kencijfers verkeersgeneratie van het CROW. Echter net als voor de parkeernormen onderscheidt kent het CROW ook voor verkeersgeneratie geen specifieke kentallen voor distributiecentra. Daarom wordt er bij de berekening van de verkeersgeneratie uitgegaan van de specifieke cijfers voor de planontwikkeling (gebaseerd op de verkeerscijfers op gelijkaardige locaties van het toekomstige bedrijf).

1.4.1 Vrachtverkeer

Bij JYSK is sprake van een bevoorrading van de winkels van minimaal 1 keer per week, waardoor het aantal vrachtwagenbewegingen naar verwachting per dag beperkt zal zijn. JYSK schat in dat op basis van een gelijkaardig distributiecentrum het aantal lichte en zware vrachtwagenverplaatsingen respectievelijk circa 100 en 800 per werkdag zal bedragen. Naast de bevoorrading van de winkels ontvangt het distributiecentrum naar verwachting 8.000 containers per jaar via de containerterminal aan de haven aan het IJsselmeer, welke over een afstand van ongeveer 1 kilometer naar het distributiecentrum vervoerd moeten worden. Ervan uitgaande dat er wekelijks een bevoorradingsmoment plaatsvindt, telt dit op tot circa 155 containers die per week tussen de haven en het distributiecentrum vervoerd moeten worden. Naar verwachting zal het aantal containers dat tussen de haven en het distributiecentrum verplaatst wordt over de verschillende dagen van de week (maandag tot en met zaterdag) verspreid worden, waarbij het aantal per dag zal fluctueren. Het maximaal aantal verplaatsingen per werkdag is ingeschat op circa 70 ritten (35 containers).

1.4.2 Autoverkeer

Uit de parkeerberekening volgt dat naar verwachting 378 tot 425 werknemers als bestuurder van een auto naar het werk komen. Uitgaande dat zij enkel een aankomende en vertrekkende rit hebben, telt dit op tot een verkeersgeneratie van 850 voertuigen per werkdag.

1.4.3 Totale verkeersgeneratie

Bij elkaar opgeteld genereert het distributiecentrum circa 1.720 tot 1.820 motorvoertuigverplaatsingen per werkdag, waarvan 70 zware vrachtwagenverplaatsingen voor het vervoeren van goederen tussen de haven en het distributiecentrum. Gezien het hoge aandeel vrachtverkeer is het raadzaam om voor het personenverkeer en het vrachtverkeer verschillende toegangen op het terrein te voorzien.

Tabel 3: Overzicht van de berekende verkeersgeneratie voor het distributiecentrum op basis van de aangeleverde cijfers van JYSK. De verkeersgeneratie omvat zowel aankomende als vertrekkende ritten

Verkeersgeneratie (per werkdagetmaal)	
Zwaar vrachtverkeer	870
Licht vrachtverkeer	100
Autoverkeer	756 - 850
Totaal	Circa 1.720 - 1.820

1.5 Conclusie

De volgende conclusies worden getrokken:

- Op basis van het aantal arbeidsplaatsen zijn naar verwachting 378 tot 425 parkeerplaatsen nodig. Hierbij is rekening gehouden dat een klein deel van de werknemers (10 tot 20%) niet als bestuurder van een auto naar het werk komt en alle werknemers uit beide ploegendiensten gelijktijdig aanwezig zijn tijdens de ploegenwissel.
- Naar verwachting genereert het distributiecentrum circa 1.720 tot 1.820 motorvoertuigverplaatsingen per werkdag.
- Aparte toegangen voor het vrachtverkeer en het personenverkeer zijn gezien het hoge aandeel zwaar vrachtverkeer vanuit verkeersveiligheidsperspectief noodzakelijk.

Verantwoording

Titel	Parkeren en verkeersgeneratie distributiecentrum Jysk
Projectnummer	51005843
Referentienummer	NL21-648800269-9246
Revisie	Definitief
Datum	8-11-2021

Auteur	Wouter van Haperen
E-mailadres	wouter.vanhaperen@sweco.nl

Gecontroleerd door	Jeroen Quee
Paraaf gecontroleerd	

Goedgekeurd door	Willem Scheper
Paraaf goedgekeurd	

Bijlage 1 Indicatieve ontwerptekening

