

Notitie Parkeren

1.1 Aanleiding

M|G Real Estate is voornemens om een pand van circa 67.000 m² te realiseren nabij de A6 in de gemeente Lelystad. Figuur 1 geeft een overzicht van de beoogde locatie voor het nieuwe pand. Direct na oplevering zal het pand door JYSK gehuurd worden, die op het kavel ernaast een distributiecentrum wil ontwikkelen. 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. Het paarse vak geeft de planlocatie weer.

Met de komst van het nieuwe bedrijfspand zullen er voldoende (auto)parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd. De gemeente hanteert in haar beleid dat de parkeervraag volledig op eigen terrein moet worden opgelost. Sweco is gevraagd de parkeervraag en de verkeersgeneratie te berekenen. Voor de berekeningen is de (voorlopige, indicatieve) ontwerptekening, gedateerd op 08-12-2021, in Bijlage 1 als uitgangspunt gehanteerd. De ontwikkeling van het pand is in 2 fasen opgesplitst:

- In Fase 1 wordt circa 67.000 m² bvo ontwikkeld. Fase 1 kent 322 autoparkeerplaatsen en 54 laad-en losplaatsen voor vrachtwagens
- In Fase 2 wordt circa 14.000 m² bvo ontwikkeld. Deze fase kent een toevoeging van 12 laad-en losplaatsen voor vrachtwagens.

In deze studie is als uitgangspunt gehanteerd dat het nieuwe bedrijfspand direct dienst doet als distributiecentrum voor de JYSK. Indien de functie op een later moment wijzigt of dat er een andere distributeur in het bedrijfspand komt, zal mogelijk opnieuw onderbouwd moeten worden of het aantal parkeerplaatsen voldoet.

1.2 Autoparkeren

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 parkeernorm

Het parkeerbeleid, en de parkeernormen, van de 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 de functie 'logistiek terrein'. Hiervoor geldt een norm van 0,8 parkeerplaats per 100m² bruto vloeroppervlakte. Dit resulteert in een parkeervraag van 538 autoparkeerplaatsen voor fase 1 en 107 parkeerplaatsen voor fase 2.

Omdat de 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 hier nog onvoldoende ervaringen mee zijn. CROW adviseert om naast de beschikbare normen van vergelijkbare functies ook naar de lokale omstandigheden te kijken, aangezien bij een distributiecentrum altijd sprake is van maatwerk.

Tot slot is gekeken naar de parkeernota's van andere gemeenten. Voor zover bekend kennen alleen de parkeernota's van de 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 336 – 470 autoparkeerplaatsen voor fase 1 en 67 – 94 autoparkeerplaatsen voor fase 2.

1.2.2 Vergelijking distributiecentra vergelijkbare 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 vergelijkbare 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 100 m² 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 60.000 m² grondoppervlakte voor fase 1 en circa 14.000 m² grondoppervlakte voor fase 2), dan resulteert dit in een parkeervraag van circa 120-360 parkeerplaatsen voor fase 1 en 27 – 80 autoparkeerplaatsen voor fase 2.

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

29-11-2021

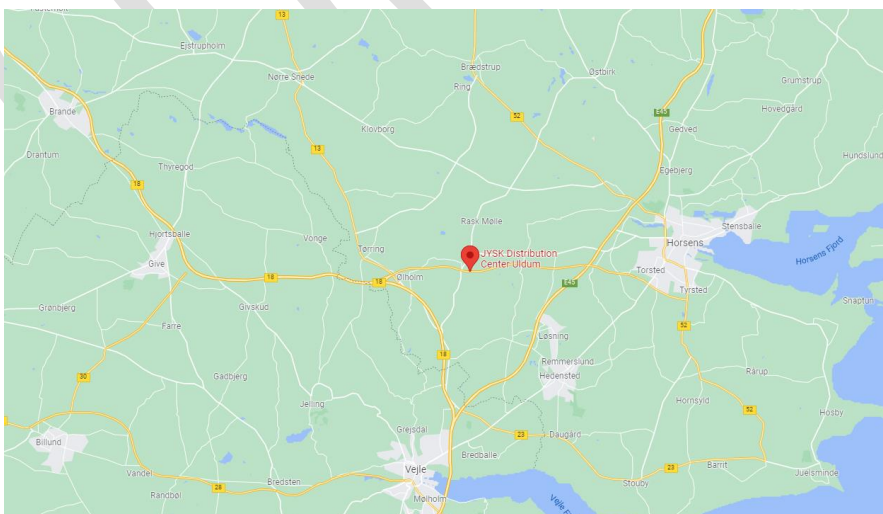
Versie: 1

Distributiecentrum	Geschat grondoppervlak	Aantal parkeerplaatsen	Parkeerplaatsen per 100 m2 grondoppervlak
Action (Echt)	75.000 m2	500	0,67
Ikea (Oosterhout)	120.000 m2	240	0,2
Leen Bakker (Raamsdonksveer)	35.000 m2	210	0,6
Kwantum (Diessen)	32.350 m2	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 “gepickt”, gelabeld en met normale heftrucks in de stellingen geplaatst en eruit gehaald worden. Naar verwachting zal door deze kenmerken, waardoor relatief weinig menskracht nodig is, 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 gelijkaardig 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. Voor de realisatie van fase 1 heeft JYSK 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 (Bijlage 2). De uitbreiding van fase 2 bedraagt ongeveer 20% extra bruto vloeroppervlakte ten opzichte van fase 1, echter betreft het hier geen toevoeging van extra kantoorruimte maar voornamelijk opslagruimte. Naar verwachting zal de toename van het aantal werknemers hierdoor lager liggen dan bij een mix van kantoor en opslag. In deze notitie is uitgegaan van een maximale toename van het aantal werknemers van 10%. Tabel 2 geeft een overzicht van het verwachte aantal werknemers.

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

Werkdag	Tijd	Werknemers
Ochtendploeg	06:00 – 14:00	120
Middagploeg	14:00 – 22:00	80
Totaal		200
Weekend		
Dagploeg	08:00 – 16:00	35

In tabel 2 is te zien dat de werknemers van het distributiecentrum op werkdagen in 2 ploegendiensten werken, met in de ochtend maximaal circa 120 werknemers en in de middag maximaal circa 80 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.

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 de 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 zodanig lang is dat de auto de enige reismogelijkheid is. Ook zal naar verwachting een deel van de werknemers via carpoolen naar het werk zal komen, gezien de vaste diensttijden in ploegendiensten. Ervan uitgaande dat dit aandeel 10% tot 20% bedraagt, is de parkeerbehoefte 160-180 autoparkeerplaatsen op het drukste moment (maximaal 108 voor de ochtendploeg en maximaal 72 voor de middagploeg).

1.2.5 Conclusie autoparkeervraag

Zowel de parkeernormen van de 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 vergelijkbare winkelketens;
- Parkeeraanbod van JYSK bij het hoofddistributiecentrum, en;
- Het verwachte aantal werknemers van het nieuwe distributiecentrum.

29-11-2021

Versie: 1

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 maximaal 180 autoparkeerplaatsen voor beide fasen bij elkaar opgeteld, waarbij de parkeerdruk het hoogste is tijdens de ploegenwissel op werkdagen. Dit valt ruim binnen de voorziene 322 parkeerplaatsen.

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. De gemeente Lelystad hanteert het beleid dat er geen terugslag op de openbare weg mag plaatsvinden.

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 van fase 1 zijn 54 laad- en losplekken voorzien en geen zware- vrachtwagenparkeerplaatsen, waardoor het terrein gelijktijdige stalling van 54 vrachtwagens voorziet. In fase 2 wordt deze capaciteit met 12 laad- en losplaatsen uitgebreid.

1.3.1 Zware vrachtwagens

Op drukker werkdagen verwacht JYSK dat in fase 1 circa 180 zware vrachtwagens van en naar het distributiecentrum rijden (zie Bijlage 2). Dit komt neer op een bezetting van ongeveer 3 tot 3,5 vrachtwagens per laad- en losplaats per dag. De uitbreiding van fase 2 bedraagt ongeveer 20% extra bruto vloeroppervlakte ten opzichte van fase 1, waarbij de uitbreiding volledig bestaat uit extra opslagruimte. Naar verwachting zal daardoor het aantal zware vrachtwagens ook met circa 20% toenemen tot 216 zware vrachtwagens per dag. De uitbreiding voorziet ook in 12 extra laad- en losplaatsen, waardoor het totaal aantal laad- en losplaatsen toeneemt naar 66. Na realisatie van fase 2 is hierdoor sprake van een bezetting van ongeveer 3 tot 3,5 vrachtwagens per laad- en losplaats per dag.

Er zijn geen cijfers bekend over hoe vaak een laad-en losplaats bij een distributiecentrum per dag gebruikt wordt. Op basis van expert judgement is ingeschat dat, gezien de tijden van de ploegendiensten (06:00 tot 22:00), de 66 laad- en losplaatsen voldoende capaciteit bieden om de 216 vrachtwagens te kunnen faciliteren. JYSK dient er in de planning rekening mee te houden dat er niet teveel vrachtwagens tegelijk aanwezig zijn, waardoor conflicten tussen twee vrachtwagens die bij dezelfde laad-en losplaats moeten zijn, vermeden worden.

1.3.2 Lichte vrachtwagens

Naast zware vrachtwagens worden per dag ook een beperkt aantal lichte vrachtwagens/busjes bij het distributiecentrum verwacht. In fase 1 bedraagt dit circa 25 voertuigen. Na de realisatie van fase 2 zal dit naar verwachting met

20% toenemen tot 30 voertuigen per dag. Afhankelijk van het type en de grootte kunnen deze van de autoparkeerplaatsen gebruik maken.

29-11-2021

Versie: 1

1.3.3 Conclusie vrachtwagenparkeren

Met betrekking tot het vrachtwagenparkeren is geen rekening gehouden met trailerparkeerplaatsen. Vrachtwagens dienen daardoor op de laad- en loshavens te parkeren. Naar verwachting is hiervoor voldoende capaciteit beschikbaar.

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

1.4 Verkeersgeneratie

Normaliter wordt de verkeersgeneratie berekend aan de hand van de kencijfers verkeersgeneratie van het CROW. Echter net als voor de parkeernormen 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 vrachtwagens in fase 1 respectievelijk circa 180 en 25 per werkdag zal bedragen (zie bijlage 2). Dit is inclusief de vrachtwagens die tussen het distributiecentrum en de containerterminal aan de haven aan het IJsselmeer rijden. Naar verwachting zal het aandeel licht en zwaar vrachtverkeer in fase 2 met circa 20% toenemen tot 30 lichte vrachtwagens en 216 zware vrachtwagens per dag. Uitgaande van één aankomende en één vertrekkende rit per vrachtwagen telt dit op tot 60 lichte en 432 zware vrachtwagenverplaatsingen per dag.

1.4.2 Autoverkeer

Uit de parkeerberekening volgt dat naar verwachting 160 tot 180 werknemers als bestuurder van een auto naar het werk komen na de realisatie van fase 2. Er van uit gaande dat zij enkel een aankomende en vertrekkende rit hebben, telt dit op tot een verkeersgeneratie van maximaal 320-360 voertuigverplaatsingen per werkdag.

1.4.3 Totale verkeersgeneratie

Bij elkaar opgeteld genereert het distributiecentrum, na realisatie van fase 2, circa 810 tot 850 voertuigverplaatsingen per werkdag, waarvan 30 zware vrachtwagenverplaatsingen voor het vervoeren van goederen tussen de haven en het distributiecentrum. In tabel 3 is de totale verkeersgeneratie, uitgesplitst naar type voertuig, samengevat.

Tabel 3: Overzicht van de berekende verkeersgeneratie voor het distributiecentrum op basis van de aangeleverde cijfers van JYSK, na

realisatie van fase 2. De verkeersgeneratie omvat zowel aankomende als vertrekkende ritten

29-11-2021

Versie: 1

	Verkeersgeneratie (per werkdagemaal)
Zwaar vrachtverkeer (extern)	400
Zwaar vrachtverkeer (intern, van/naar de haven)	30
Licht vrachtverkeer	60
Autoverkeer	320 - 360
Totaal	Circa 810 - 850

1.5 Effecten op de verkeersafwikkeling

Bij de herontwikkeling van het gebied (ook andere gebouwen/bedrijven naast de kavel van M|G) is sprake van een nieuwe verbinding via de turbotonde op de N307 ter hoogte van de Karperweg. Echter, de aanpassing van de infrastructuur moet nog plaatsvinden en het is onzeker of deze gereed is op het moment dat het distributiecentrum in bedrijf wordt genomen. Daarom wordt er in deze notitie rekening gehouden met een tijdelijke situatie met een ontsluiting van de planontwikkeling via de IJsselmeerdijk (Figuur 2, links) en een toekomstige situatie met een ontsluiting via de Karperweg (Figuur 2, rechts).



Figuur 2: De tijdelijke en toekomstige ontsluitingsroute van het distributiecentrum naar de N307.

Het effect op de verkeersafwikkeling is het grootste tijdens het piekmoment. Voor het distributiecentrum geldt dat dit moment plaatsvindt rondom de ploegenwissel om 14:00 uur, wanneer gelijktijdig de ochtendploeg vertrekt en de middagploeg het distributiecentrum nadert. Tijdens dit drukste uur zijn er maximaal 180 autoverplaatsingen, waarbij 108 ritten het distributiecentrum verlaten en 72 autoritten het distributiecentrum naderen.

Naar verwachting is het vrachtverkeer evenredig over de dag verspreid, aangezien uitgegaan wordt van 3 tot 3,5 vrachtwagen per laad- en losplaats per dag. Dit komt neer op 430 zware vrachtwagenverplaatsingen in 16 uur (tussen 06:00 en 22:00), ofwel gemiddeld 27 zware vrachtwagenverplaatsingen per uur, waarvan de helft van en de helft naar het distributiecentrum rijdt. Voor lichte vrachtwagens betreft het gemiddeld 4 verplaatsingen per uur, ofwel 2 verplaatsingen per uur per richting.

In Tabel 4 is de verkeersgeneratie in het drukste uur samengevat, uitgesplitst naar richting en type voertuig. Hieruit volgt dat op het piekmoment rondom 14:00 uur het distributiecentrum circa 200 motorvoertuigverplaatsingen worden gegenereerd.

29-11-2021

Versie: 1

Tabel 4: De verkeersgeneratie voor het drukste uur (13:30-14:30), waarbij onderscheid is gemaakt naar verkeer dat het distributiecentrum verlaat en verkeer dat het distributiecentrum nadert.

Richting	Zwaar vrachtverkeer	Licht vrachtverkeer	Autoverkeer	Totaal
Van DC	14	2	108	124
Naar DC	14	2	72	88
Totaal	28	4	180	212

1.5.1 Ontsluiting tijdelijke situatie

In de tijdelijke situatie rijdt het verkeer van/naar het distributiecentrum via de IJsselmeerdijk. Deze weg is in de huidige situatie te classificeren als een Erftoegangsweg, gelegen buiten de bebouwde kom. Volgens de CROW-publicatie 'Wegontwerp bubeko met HWO\Handboek wegontwerp 2013 – Basiscriteria' is de capaciteit van erftoegangswegen buiten de bebouwde kom zeer afhankelijk van factoren als wegverloop, aantallen in-/uitritten en de afstand tussen de kruispunten. De verkeersintensiteit kan sterk uiteenlopen van enkele honderden tot 6.000 voertuigen per etmaal. De planontwikkeling genereert naar verwachting maximaal 820 voertuigen (de voertuigen tussen de haven en het distributiecentrum niet meegerekend). Rekening houdend met het weinige verkeer in de huidige situatie is de conclusie dat deze route voldoende capaciteit biedt. Bepalend voor de capaciteit op de IJsselmeerdijk is de aansluiting bij de VRI met de N307. Aangezien het aandeel verkeer van/naar het distributiecentrum tijdens het piekmoment rond 14:00 relatief beperkt is (circa 4 voertuigen per minuut) en aangezien de begin- en eindtijden buiten de reguliere spitsperiodes vallen, zal de VRI naar verwachting voldoende capaciteit bieden om het verkeer zonder problemen te kunnen afwikkelen.

1.5.2 Ontsluiting toekomstige situatie

Voor het bedrijventerrein wordt een nieuwe route naar de N307 voorzien. De Karperweg zal worden opgewaardeerd, waardoor er een kortere route richting de N307 en A6 ontstaat. De precieze uitwerking van de aansluiting Karperweg – N307 – A6 dient nog verder uitgewerkt te worden.

Aangezien de planontwikkeling een beperkt aantal verplaatsingen genereert tijdens het piekmoment rond 14:00 uur (gemiddeld 4 voertuigen per minuut) en de begin- en eindtijden van de ploegendiensten buiten de reguliere spitsstijden plaatsvinden, lijkt de huidige vormgeving van de turborotonde te voldoen. Echter, bij volledige ontwikkeling van het gehele bedrijventerrein kunnen aanpassingen aan de turborotonde (bijvoorbeeld een bypass van noord naar west) wenselijk zijn.

In de huidige situatie kent de turborotonde een gelijkvloerse fietsoversteek, waar fietsers uit de voorrang zijn. Het aantal conflicten tussen fietsers en zwaar vrachtverkeer zal naar verwachting niet toenemen, aangezien het vrachtverkeer van het distributiecentrum naar de A6 gericht is en daarmee de fietsoversteek niet doorkruist. Werknemers die per fiets naar het distributiecentrum reizen

worden bij voorkeur bij de verkeerslichten bij de IJsselmeerdijk reeds naar noordzijde van de N307 geleid.

29-11-2021

Versie: 1

1.6 Conclusie

De volgende conclusies worden getrokken:

- Op basis van het aantal arbeidsplaatsen zijn naar verwachting 180 parkeerplaatsen nodig. Hierbij is er rekening mee 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 810 tot 850 motorvoertuigverplaatsingen per werkdag. Op het piekmoment rondom de ploegenwissel zijn dit naar verwachting maximaal circa 200 voertuigverplaatsingen per uur.
- Het omliggend wegennetwerk en de bestaande kruispunten op de N307 hebben naar verwachting voldoende capaciteit om de extra verkeersgeneratie af te kunnen wikkelen, mede omdat het piekmoment en de start- en eindtijden van de ploegendiensten buiten de reguliere spitsperiodes vallen.

Verantwoording

Titel: Text.
Onderwerp: sweco.name
Projectnummer: sweco.projectId
Klant: sweco.mainCustomer.name
Referentienummer: Text.
Versie: 1

Datum: 01-12-2021

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

Gecontroleerd door: Jeroen Quee
Paraaf gecontroleerd:

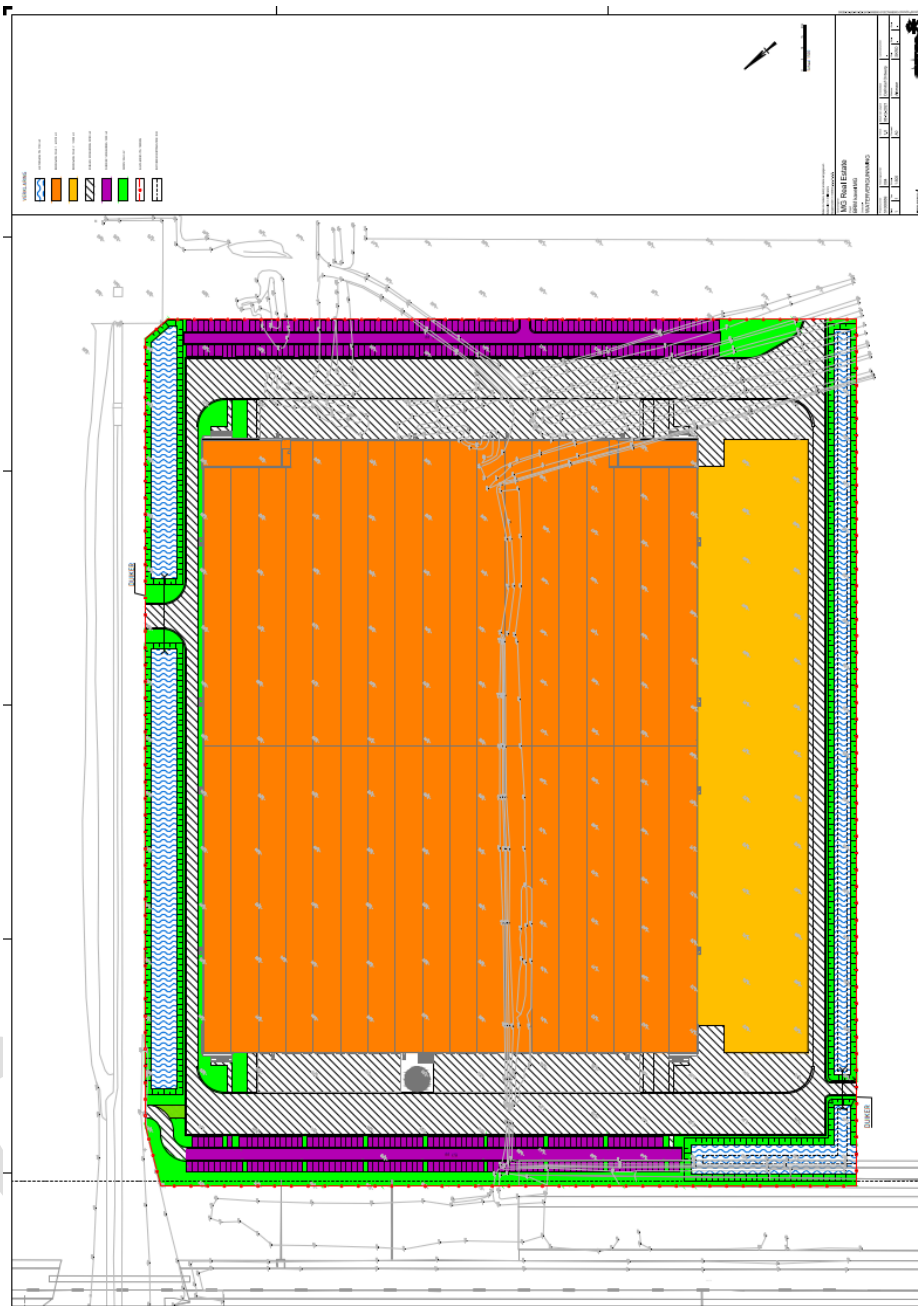
Vrijgegeven door: Willem Scheper
Paraaf vrijgegeven:

Document referentie: \\nlamsfs004\project\5305\51006668_wijziging
splan_bestemming_opslaglocatie\w300
project specifieke werkpakketten\verkeer\c2.2
memo parkeren en verkeersgeneratie.docx1

BIJLAGE 1: Voorlopige ontwerpschets

29-11-2021

Versie: 1



BIJLAGE 2: Verwachte aantal werknemers en vrachtwagenbewegingen

29-11-2021

Versie: 1

Verwacht aantal werknemers

Tabel B2.1: Overzicht van het te verwachte aantal werknemers op piekmomenten in het distributiecentrum op basis van de aangeleverde cijfers van de JYSK voor fase 1.

Werkdag	Tijd	Werknemers
Ochtendploeg	06:00 – 14:00	108
Middagploeg	14:00 – 22:00	72
Totaal		180
Weekend		
Dagploeg	08:00 – 16:00	31

Verwacht aantal vrachtwagenbewegingen

JYSK schat in dat op basis van een gelijkaardig distributiecentrum het aantal lichte en zware vrachtwagenverplaatsingen respectievelijk circa 180 en 25 per werkdag zal bedragen. Naast de bevoorrading van de winkels ontvangt het distributiecentrum naar verwachting 2.750 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:

- In de notitie 'Parkeren en verkeersgeneratie distributiecentrum JYSK' (d.d. 08-11-2021, referentienummer NL21-648800269-9246) staat omschreven dat voor een bruto vloeroppervlakte van circa 195.000 m² per jaar circa 8.000 containers via de haven arriveren. Voor de planlocatie is in fase 1 sprake van circa 67.000 m² bruto vloeroppervlakte. Wanneer dezelfde verhouding aangehouden wordt, komt dit neer op circa 2.750 containers die per jaar via de haven arriveren.

Ervan uitgaande dat er wekelijks een bevoorradingsmoment plaatsvindt, telt dit op tot circa 55 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 24 ritten (12 containers). Deze verplaatsingen zijn reeds opgenomen in de inschatting dat maximaal 180 zware vrachtwagens per dag het distributiecentrum naderen en verlaten.

Tabel B2.2: Overzicht van het verwachte aantal vrachtwagenbewegingen voor fase 1 op basis van de aangeleverde cijfers van de JYSK voor fase 1.

Werkdag	Aantal	Aantal verplaatsingen
Zware vrachtwagens	180	360
- Intern (van/naar haven)	12	24
- Extern	168	336
Lichte vrachtwagens	25	50