

Aa

## **Verkeerstoets Hotel Bergstraat**

Land 's-Heeren  
vastgoedontwikkeling

## Colofon

|                                    |                                                                                                                                                                                                                                                     |
|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Titel:                             | Verkeersstoets Hotel Bergstraat                                                                                                                                                                                                                     |
| Auteur(s):                         | Okke Feekes, Alex van den Heijkant                                                                                                                                                                                                                  |
| Opdrachtgever:                     | Land 's-Heeren vastgoedontwikkeling                                                                                                                                                                                                                 |
| Projectnaam:                       | Verkeersstoets Hotel Bergstraat                                                                                                                                                                                                                     |
| Projectnummer:                     | 1435                                                                                                                                                                                                                                                |
| Datum:                             | 19 mei 2014                                                                                                                                                                                                                                         |
| Status:                            | <b>Concept</b>                                                                                                                                                                                                                                      |
| Contactadres voor deze publicatie: | Accent adviseurs<br>Luchthavenweg 13 <sup>E</sup><br>5657 EA EINDHOVEN<br>T 040 – 30 300 95<br>E <a href="mailto:contact@accentadviseurs.nl">contact@accentadviseurs.nl</a><br>I <a href="http://www.accentadviseurs.nl">www.accentadviseurs.nl</a> |

Niets gebeurt zomaar.  
Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, voor goed

© Accent adviseurs, Eindhoven. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van Accent adviseurs.

# Inhoudsopgave

|                                                                        | pagina   |
|------------------------------------------------------------------------|----------|
| <b>1 Inleiding</b>                                                     | <b>4</b> |
| 1.1 leeswijzer                                                         | 4        |
| <b>2 Situatieomschrijving</b>                                          | <b>5</b> |
| 2.1 Plangebied                                                         | 6        |
| 2.2 Verkeerssituatie                                                   | 7        |
| <b>3 Parkeren</b>                                                      | <b>9</b> |
| 3.1 Parkeernormen                                                      | 9        |
| 3.2 Artikel 8                                                          | 9        |
| 3.3 Parkeerbehoefte                                                    | 9        |
| 3.4 Inpassing parkeerbehoefte                                          | 9        |
| 3.5 Fietsparkeren                                                      | 9        |
| <b>4 Verkeerseffecten</b>                                              | <b>9</b> |
| 4.1 Verkeersaantrekkende werking                                       | 9        |
| 4.2 Huidige intensiteiten verkeersroutes                               | 9        |
| 4.2.1 Huidige verkeersintensiteiten                                    | 9        |
| 4.3 Verwachte verdeling van de verkeersbewegingen                      | 9        |
| 4.3.1 Verwachte verdeling van de verkeersbewegingen Hotel              | 9        |
| 4.3.2 Verwachte verdeling van de verkeersbewegingen commerciële ruimte | 9        |
| 4.3.3 Toekomstige verkeersintensiteiten                                | 9        |
| <b>5 Conclusie</b>                                                     | <b>9</b> |

## Bijlagen

Bijlage 1: Ontwerp parkeergarage Hotel Bergstraat

# 1 Inleiding

In de wijk Bergen in Eindhoven ligt het Lucifer-terrein tussen de bebouwing. De locatie waar vroeger een fabriek stond, ligt op dit moment braak. Op dit terrein zijn plannen in voorbereiding voor de realisatie van een hotel. Naast een hotel worden in het plangebied commerciële voorzieningen ontwikkeld. In het plangebied is tevens het bestaande pand Kleine Berg 45-47a opgenomen. In de bestaande situatie is reeds een restaurant en commerciële ruimte aanwezig.

Land 's-Heeren vastgoedontwikkeling heeft aan Accent adviseurs gevraagd inzichtelijk te maken wat de verkeerskundige effecten zijn van de komst van het hotel. concreet gaat het om de parkeerbehoefte en de toekomstige verkeersbewegingen

## 1.1 leeswijzer

Hoofdstuk 2 gaat in op de bestaande situatie en de uitgangspunten. De hoofdstukken 3 en 4 beschrijven respectievelijk de parkeeraspecten en de verkeerseffecten. Hoofdstuk 5 sluit de rapportage met een over-all conclusie.

## 2 Situatieomschrijving

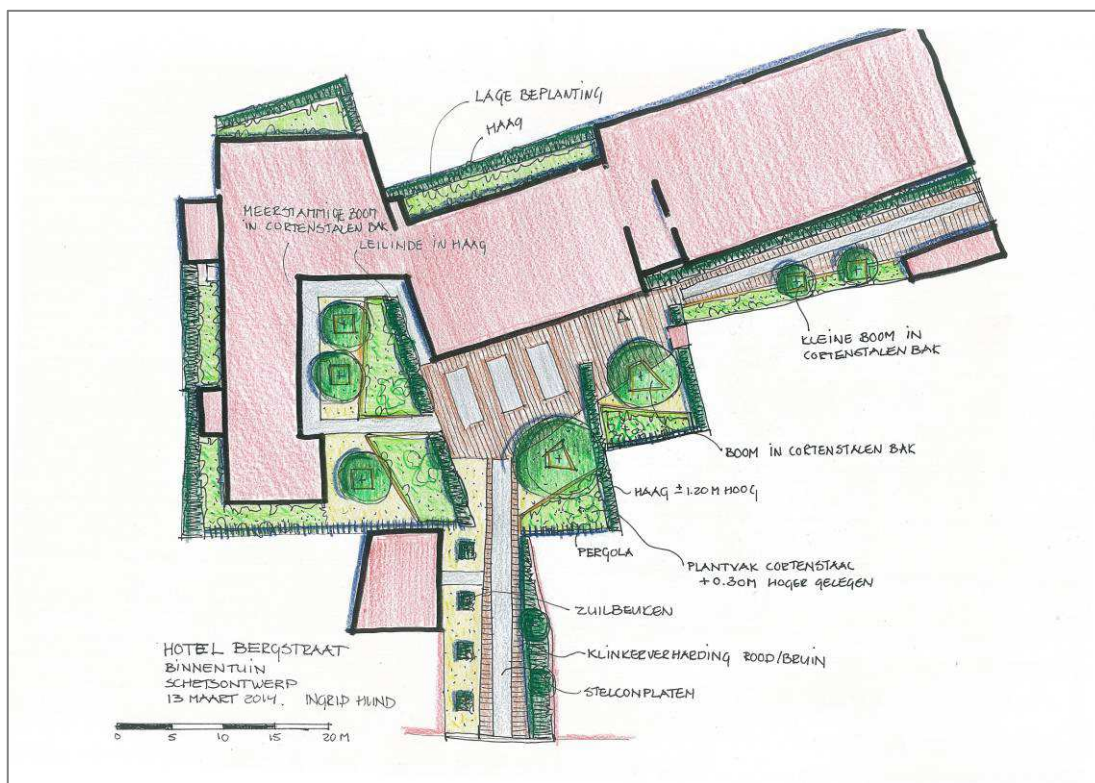
In het centrum van Eindhoven wordt een driesterrenhotel met in totaal 70 kamers, restaurant en commerciële ruimtes gerealiseerd.

### Huidige situatie in het plangebied

In de huidige situatie is het Lucifer-terrein een afgesloten braakliggend terrein ingesloten tussen de Grote Berg, Kleine Berg en Bergstraat. Verder is 910 m<sup>2</sup> Bruto Vloer Oppervlak (BVO) commerciële ruimte, verdeeld over de begane grond en drie etages (pand Kleine Berg 45-47a) en een appartement aan de Bergstraat (huisnummer 24) onderdeel van de ontwikkelingslocatie.

### Toekomstige situatie in het plangebied

In de toekomst moet een driesterrenhotel met 70 hotelkamers op het Lucifer-terrein herrijzen. Naast het hotel is nog 212 m<sup>2</sup> BVO voor commerciële doeleinde in het plan voorzien. In figuur 1 is het plan gevisualiseerd. Daarbij is te zien dat het binnenterrein niet toegankelijk is voor doorgaand gemotoriseerd verkeer.



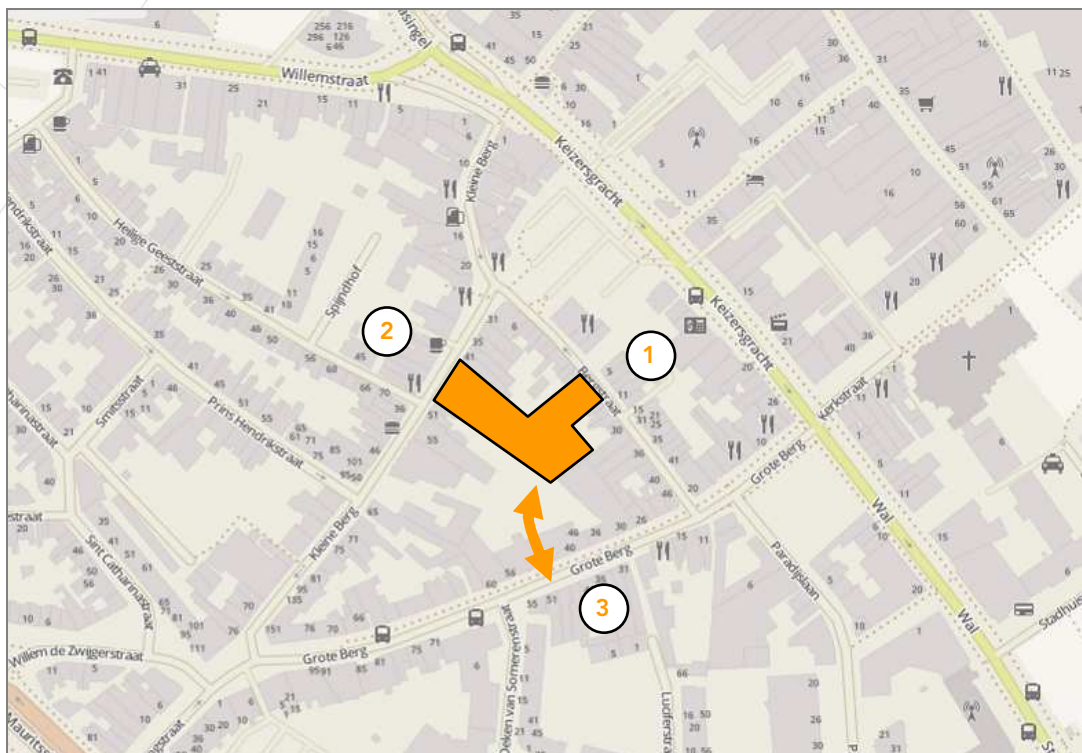
figuur 1: schets inrichting openbare ruimte Hotel Bergstraat

## 2.1 Plangebied

Het plangebied omvat het ontwikkelingsterrein en de direct omliggende wegen waarop het ontwikkelingsterrein ontsluit. De verkeerseffecten van de ontwikkeling zullen op deze wegen van toepassing zijn. In figuur 2 is het plangebied weergegeven met de volgende wegen waarop wordt ontsloten:

- 1 Bergstraat (toegang voetgangers)
- 2 Kleine Bergstraat (toegang taxi en voetgangers)
- 3 Grote Berg (toegang ondergrondse parkeervoorziening op eigen terrein)

Het laden en lossen van goederen zal op eigen terrein plaats vinden. Deze is via de Kleine Berg bereikbaar.



figuur 2: Ontwikkelingslocatie met wegen binnen de invloedsfeer

In de volgende paragraaf wordt de verkeerssituatie omschreven van de wegen waarop het ontwikkelingsterrein ontsluit.

## 2.2 Verkeerssituatie

### Bergstraat (1)

De Bergstraat is een straat met een verplichte rijrichting van Grote Berg naar de Kleine Berg. De gevels aan weerszijde van de straat staan relatief dicht op elkaar. In de Bergstraat zijn woningen, horeca en winkels gelegen. Naast gemotoriseerd verkeer maken ook (brom)-fietsers gebruik van de rijbaan. Via de Bergstraat kunnen voetgangers het binnenterrein van het plangebied bereiken.



De Bergstraat is voorzien van langspaarkeerplaatsen die bedoeld zijn voor vergunninghouders, uitgezonderd de parkeermetervakken. De maximale betaalde parkeerduur voor deze vakken is één uur. Ter hoogte van de aansluiting Bergstraat- Kleine Berg is een parkeerterrein met 87 parkeerplaatsen aanwezig. Dit terrein is via de Keizersgracht bereikbaar.

### Kleine Berg (2)

De Kleine Berg is een uitloper van één van de winkelstraten van Eindhoven, met een aantal winkels en horecagelegenheden. De straat is ingericht als eenrichtingsverkeer. Het gebied wordt onder andere gebruikt door fietsers, voetgangers en vrachtverkeer dat winkels/horeca bevoorraadt. Op de Kleine Berg wordt de hoofdingang van het hotel gesitueerd. Via deze ingang is het terrein voor de bevoorradings bereikbaar. Tevens kunnen taxi's hier klanten voor het hotel afzetten.



In de Kleine Berg is zowel langsparkeren, als haaksparkeren mogelijk. Voor de langspaarkeervakken waar betaald parkeren van toepassing is, geldt een maximale parkeerduur van één uur. Voor de haakspaarkeervakken geldt dat deze tegen betaling onbeperkt gebruikt kunnen worden.

### Grote Berg (3)

De Grote Berg is een gebiedsontsluitingsweg (50 km/u). De weg is aan de ene kant voorzien van een fietsstrook en aan de andere zijde van een vrijliggend fietspad. De parkeergarage voor personeel en (hotel)gasten wordt via de Grote Berg ontsloten. Aan één zijde van de Grote Berg zijn langspaarkeervoorzieningen aanwezig. Op de Grote Berg geldt betaald parkeren, met een maximale parkeerduur van twee uur.



## 3 Parkeren

Voorzieningen kennen een parkeerbehoefte. In dit hoofdstuk is aangegeven wat de verwachte parkeerbehoefte is en hoe hierin wordt voorzien. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de door de gemeente Eindhoven voor geschreven parkeernorm en de daarbij behorende beleidsregels.

Vertrekpunt voor de berekening van aantal benodigde parkeerplaatsen is het volgende:

- realisatie van een driesterrenhotel met 70 kamers
- extra te realiseren commerciële ruimte van 212 m<sup>2</sup> BVO

In de bestaande situatie is op de ontwikkellocatie reeds 910 m<sup>2</sup> commerciële ruimte aanwezig. Dit maakt onderdeel uit van de bestaande situatie en wordt daarom niet meegenomen in de berekening van benodigde parkeerplaatsen.

### 3.1 Parkeernormen

Voor het berekenen van de parkeerbehoefte hanteert de gemeente Eindhoven een parkeernorm. In de '*Nota Parkeernormen gemeente Eindhoven*' (maart 2012) is per functie een parkeernorm gedefinieerd. Voor een hotel in het centrum van Eindhoven wordt een norm van minimaal 0,5 tot maximaal 1 parkeerplaats per hotelkamer gehanteerd.

Voor commerciële ruimtes wordt uitgegaan van minimaal 3 tot maximaal 4 parkeerplaatsen per 100m<sup>2</sup> BVO. Opgemerkt wordt dat voor de commerciële ruimtes wordt verwacht dat zij geen specifieke verkeersaantrekkende werking hebben en dat de aanwezige bezoekers van het centrum van Eindhoven de potentiële klanten zijn. Gesteld mag dan ook worden dat zij in de bestaande openbare parkeervoorzieningen parkeren. Desondanks zijn de commerciële ruimtes wel opgenomen in de berekening van de parkeerbehoefte.

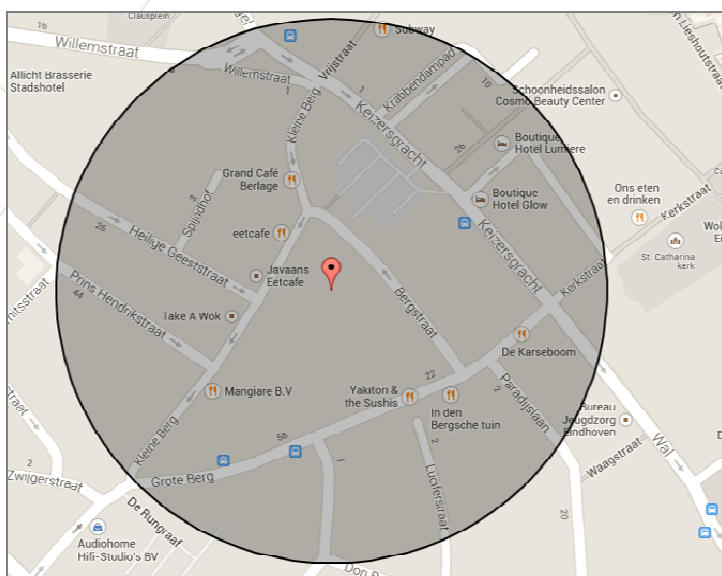
De toename van de parkeerbehoefte is in tabel 1 weergegeven op basis van de parkeernormen van de gemeente Eindhoven.

| Functie en locatie          | Parkeernorm                       | Omvang                 |                 | Parkeerbehoefte              |
|-----------------------------|-----------------------------------|------------------------|-----------------|------------------------------|
| Hotel in het centrum        | 0,5-1,0 pp/kamer                  | 70 kamers              |                 | <b>35-70</b> parkeerplaatsen |
| Winkelruimte in het centrum | 3,0-4,0 pp/100 m <sup>2</sup> BVO | 212 m <sup>2</sup> BVO | Bezoekers (85%) | <b>6-8</b> parkeerplaatsen   |
|                             |                                   |                        | Overige (15%)   | <b>1-2</b> parkeerplaatsen   |
|                             |                                   |                        | Totaal          | <b>42-80</b> parkeerplaatsen |

*tabel 1: groei parkeerbehoefte op basis parkeernormen van gemeente Eindhoven*

### 3.2 Artikel 8

In de 'beleidsregels toepassing parkeernormen gemeente Eindhoven' zijn de regels over het toepassen van de parkeernorm vastgelegd. In deze beleidsregels is ook de stimulering voor het gebruik van het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) netwerk opgenomen. Indien een ontwikkeling binnen een straal van 200 meter van een HOV-halte plaatsvindt mag het aantal parkeerplaatsen voor bezoekers worden gehalveerd en mag het totaal aantal parkeerplaatsen niet hoger zijn dan de minimale norm. Op dit moment is de dichtstbijzijnde HOV halte (Piazza) ruim 500 meter van de ontwikkelingslocatie. Met de oplevering van HOV2, begin 2016<sup>1</sup>, zal de dichtstbijzijnde halte (Keizersgracht en Vrijstraat) binnen 200 meter van de ontwikkeling liggen, zoals is afgebeeld in figuur 3. Vooruitlopend op deze ontwikkeling zou artikel 8 van toepassing kunnen zijn voor de toetsing van de plannen Hotel Bergstraat.



figuur 3: Ontwikkelingslocatie met een straal van 200 meter

<sup>1</sup> Bron: projectwebsite [www.hov2.nl](http://www.hov2.nl)

### 3.3 Parkeerbehoefte

Bij het toepassen van artikel 8 op de huidige parkeernorm van de gemeente Eindhoven dan wordt de parkeerbehoefte als volgt berekend:

| Functie en locatie          | Parkeerbehoefte volgens Parkeernorm |                       | Toepassing Artikel 8          |
|-----------------------------|-------------------------------------|-----------------------|-------------------------------|
| Hotel in het centrum        |                                     | 35-70 parkeerplaatsen | <b>18-35</b> parkeerplaatsen* |
| Winkelruimte in het centrum | 85% bezoekers                       | 6-8 parkeerplaatsen   | <b>3-4</b> parkeerplaatsen*   |
|                             | 15% overige                         | 1-2 parkeerplaats     | <b>1</b> parkeerplaats        |
| Totaal                      |                                     | 42-80 parkeerplaatsen | <b>21-40</b> parkeerplaatsen  |

*tabel 2: aangepaste groei parkeerbehoefte op basis van parkeernormen gemeente Eindhoven en artikel 8*

### 3.4 Inpassing parkeerbehoefte

Om in de parkeerbehoefte te kunnen voorzien, is een ondergrondse parkeervoorziening gepland onder het hotel met 41 parkeerplaatsen. *In de beleidsregels van de gemeente Eindhoven staat dat er niet meer parkeerplaatsen mogen worden gerealiseerd dan het maximum van de bandbreedte. In dit geval maximaal 42 parkeerplaatsen.* Deze parkeervoorziening heeft als doel om de parkeervraag van gasten en personeel op te vangen. In bijlage 1 is een ontwerp van de parkeergarage opgenomen. In dit ontwerp is de parkeergarage alleen toegankelijk vanaf de Grote Berg.

### 3.5 Fietsparkeren

Ook voor fietsparkeren heeft het CROW richtlijnen opgesteld, alleen deze zijn voor minder voorzieningen uitgewerkt. Daarnaast zijn deze kencijfers nog in ontwikkeling en nog nauwelijks getoetst aan de praktijk. Voor het plangebied zijn hierdoor geen uitspraken te doen over de toename van fietsers. Bezoekers van de winkels en het restaurant kunnen gebruik maken van de openbare fietsenrekken. Bij de ingang van het plangebied heeft de gemeente tijdelijk fietsenrekken geplaatst. Deze bieden ruimte aan 32 fietsen. Het is wenselijk deze in de directe omgeving terug te brengen. Personeel kan hun fiets in de parkeergarage parkeren.

## 4 Verkeerseffecten

In dit hoofdstuk is een toelichting gegeven op de toename van verkeer door de geplande realisatie van het hotel en de extra te realiseren commerciële ruimte. Dit is vergeleken met de bestaande situatie om te kunnen beoordelen of er sprake is van een onevenredige toename van het verkeer.

### 4.1 Verkeersaantrekkende werking

Door het CROW (publicatie 317) zijn kengetallen opgesteld voor de verkeersgeneratie van gemotoriseerd verkeer, van en naar woon- en werkgebieden en voorzieningen. Onder verkeersgeneratie wordt verstaan het aantal personenauto's en vrachtovertuigen dat gedurende een gekozen tijdsperiode een gebied in- en uitrijdt. De verkeersaantrekkende werking gaat uit van het aantal motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde weekdag.

Op basis van de kengetallen is inzicht gegeven in de toename van het aantal verkeersbewegingen van en naar het plangebied.

#### Berekening verkeersbewegingen

Het CROW gaat voor een driesterrenhotel in het centrum van een stad met een sterke stedelijkheidsgraad, uit van een verkeersgeneratie van 4,3 tot 7,2 motorvoertuigbewegingen per 10 kamers per weekdag. Hierin is met diverse aspecten rekening gehouden, zoals de alle faciliteiten, gemiddelde verblijfsduur, taxigebbruik en type bezoekers. De verkeersgeneratie van werknemers is ook opgenomen in het kengetal, net zoals (vracht)leveringen. 84% van het verkeersbewegingen komt voor rekening van bezoekers en 16% van de bewegingen wordt veroorzaakt door personeel en leveringen.

Voor de commerciële ruimte wordt door het CROW uitgegaan van 17,8 tot 22,9 motorvoertuigenbewegingen per 100 m<sup>2</sup> bruto vloeroppervlak. 94% van de verkeersbewegingen wordt veroorzaakt door bezoekers. De overige 6% door personeel en leveringen.

In tabel 3 is een totaaloverzicht van het aantal motorvoertuigbewegingen voor een gemiddelde weekdag opgenomen.

| Functie en locatie   | Kencijfers                           | Omvang                 | Toename motorvoertuigbewegingen |
|----------------------|--------------------------------------|------------------------|---------------------------------|
| Hotel in het centrum | 4,3 – 7,2 / 10 kamers/etmaal         | 70 kamers              | <b>31-51</b> mvt/etmaal         |
| Commerciële ruimte   | 17,8 - 22,9 / 100 m <sup>2</sup> BVO | 212 m <sup>2</sup> BVO | <b>38-49</b> mvt/ etmaal        |
| <b>Totaal</b>        |                                      |                        | <b>69-100 mvt/ etmaal</b>       |

*tabel 3: verwachte groei verkeersbewegingen na komst hotel*

## 4.2 Huidige intensiteiten verkeersroutes

De ontwikkeling kent een theoretische verkeersaantrekkende werkingen van minimaal 69 tot maximaal 100 motorvoertuigen (mvt) per etmaal te verwerken op een gemiddelde weekdag. In deze paragraaf is beschreven wat dit betekent voor de omliggende wegen. De verdeling is gebaseerd op de toegangen van de ontwikkeling en de bestaande verkeerscirculatie zoals eenrichtingsverkeer.

### 4.2.1 Huidige verkeersintensiteiten

Om een beeld te krijgen van het huidige verkeersbeeld, zijn in september 2011 verkeerstellingen uitgevoerd op de Grote Berg, Kleine Berg en Bergstraat. De tellingen geven inzicht in het aantal motorvoertuigen en fietsers. Zowel de Kleine Berg als de Bergstraat is een eenrichtingsstraat voor gemotoriseerd verkeer. De tellingen laten de volgende resultaten zien:

| Intensiteiten fietsers |             | gemiddelde<br>werkdag | Gemiddelde<br>weekdag | piekmoment          | drukste dag van<br>de week |
|------------------------|-------------|-----------------------|-----------------------|---------------------|----------------------------|
| Locatie                | Richting    |                       |                       |                     |                            |
| Kleine Berg            | Grote Berg  | 2734                  | 2461                  | 17 - 18 uur         | woensdag                   |
|                        | Bergstraat  | 2392                  | 2162                  | 8 – 9 / 16 – 18 uur | vrijdag                    |
| Bergstraat             | Kleine Berg | 596                   | 563                   | 17 - 18 uur         | vrijdag                    |
|                        | Grote Berg  | 524                   | 500                   | 17 - 18 uur         | vrijdag                    |
| Grote Berg             | Kleine Berg | 2495                  | 2282                  | 17 - 18 uur         | vrijdag                    |
|                        | Bergstraat  | 2885                  | 2599                  | 8 – 9 uur           | vrijdag                    |

tabel 4: intensiteiten fietsers, telgegevens september 2011

| Intensiteiten MVT |             | gemiddelde<br>werkdag | gemiddelde<br>weekdag | piekmoment          | drukste dag van<br>de week |
|-------------------|-------------|-----------------------|-----------------------|---------------------|----------------------------|
| Locatie           | Richting    |                       |                       |                     |                            |
| Kleine Berg       | Grote Berg  | 1021                  | 976                   | 17 – 18/12 - 20 uur | vrijdag                    |
|                   | Bergstraat  | n.v.t.                | n.v.t.                | n.v.t.              | n.v.t.                     |
| Bergstraat        | Kleine Berg | 598                   | 574                   | 17 – 18/12 - 20 uur | vrijdag                    |
|                   | Grote Berg  | n.v.t.                | n.v.t.                | n.v.t.              | n.v.t.                     |
| Grote Berg        | Kleine Berg | 2639                  | 2473                  | 16 - 18 uur         | vrijdag                    |
|                   | Bergstraat  | 2748                  | 2618                  | 13 – 19 uur         | vrijdag                    |

tabel 5: intensiteiten motorvoertuigen, telgegevens september 2011

De tellingen zijn uitgevoerd met telslangen die het verkeer registreren. Door overige verkeersbewegingen, zoals in/uitsteken met parkeren of bij het laden en lossen, kunnen fouttellingen voorkomen. Buiten dat geven de tellingen een reëel beeld, maar kunnen niet op de cijfer nauwkeurig worden genomen. Het blijkt dat de drie omliggende wegen intensief worden gebruikt door fietsverkeer. De Grote Berg is ook een belangrijke route voor autoverkeer. Deze is hier dan ook op ingericht. Daarnaast valt op dat op deze wegen geen heel duidelijke piekmomenten zijn te vinden in de ochtend of avondspits. Gezien de omliggende voorzieningen is dit een logisch beeld.

### 4.3 Verwachte verdeling van de verkeersbewegingen

Het totaal aantal motorvoertuigbewegingen dat op een gemiddelde weekdag wordt gegenereerd door de realisatie van het hotel en de commerciële ruimte, varieert theoretisch van 69 tot maximaal 100 extra motorvoertuigbewegingen ten opzichte van de huidige situatie.

Deze motorvoertuigbewegingen worden verdeeld over de Grote en Kleine Berg en de Bergstraat.

#### 4.3.1 Verwachte verdeling van de verkeersbewegingen Hotel

Het merendeel van de bewegingen wordt veroorzaakt door bezoekers. Een klein deel zal met de taxi komen en voor de deur worden afgezet. Het overgrote deel van de bezoekers dat geen gebruik maakt van Openbaar Vervoer komt met eigen vervoer en zal alleen op de Grote Berg rijden, omdat de toegang tot de parkeergarage zich daar bevindt. Hetzelfde geldt voor personeel, zij parkeren ook alleen in de parkeergarage. De route van de taxi's kan zowel via de Kleine Berg, als Bergstraat lopen. Bevoorradingsverkeer kan eveneens via de Bergstraat als de Kleine Berg komen. Voor zowel de taxi, als het bevoorradingsverkeer is de toegang aan de Kleine Berg. In figuur 4 zijn de verschillende routes weergegeven. De verwachting is dat ongeveer 20 % van het bestemmingsverkeer gebruik zal maken van de Bergstraat en/of Kleine Berg. De overige 80% van het bestemmingsverkeer zal op de Grote Berg blijven. Uitgaande van de maximale verkeersaantrekkende werking van 51 motorvoertuigen voor het hotel dan zal de intensiteit op de Grote Berg maximaal met 41 motorvoertuigen toenemen. Voor de Bergstraat / Kleine Berg is sprake van een toename van 10 motorvoertuigbewegingen extra ten opzichte van de bestaande situatie.

#### 4.3.2 Verwachte verdeling van de verkeersbewegingen commerciële ruimte

Zoals eerder in deze rapportage is opgemerkt, wordt voor de commerciële ruimtes verwacht dat zij geen specifieke verkeersaantrekkende werking hebben en dat de aanwezige bezoekers van het centrum van Eindhoven de potentiële klanten zijn. Desondanks zijn de commerciële ruimtes wel opgenomen in de berekening van de verkeersaantrekkende werking. Theoretisch geldt dat de commerciële ruimtes minimaal 38 en maximaal 49 motorvoertuigen aantrekken. Hierbij is 94% bezoeker en 6% personeel en bevoorrading. Er van uitgaande dat het berekende verkeer specifiek voor de commerciële ruimtes de binnenstad bezoekt, kan ook gesteld worden dat zij in de garage op eigen terrein parkeren. Deze is alleen toegankelijk via de Grote Berg. Dit betekent een theoretische toename van minimaal 36 tot maximaal 46 voertuigen op de Grote Berg. Dit geldt voor bezoekers en voor personeel. Er van uitgaande dat de genoemde 6% als bevoorrading gezien mag worden, betekent dit dat er maximaal 2 tot 3 voertuigen extra door de Bergstraat/ Kleine Berg gaan rijden.



figuur 4: Verwachte routes en onderverdeling bestemmingverkeer

#### 4.3.3 Toekomstige verkeersintensiteiten

Het toekomstige hotel genereert maximaal 51 voertuigbewegingen en de extra te realiseren commerciële ruimtes genereren maximaal 49 voertuigbewegingen. Op basis van de voorgaande paragrafen is in onderstaande tabel 6 een beeld gegeven van de maximale verkeersintensiteiten voor de Kleine Berg, Bergstraat en de Grote Berg.

| <b>Straat</b> | <b>Max toename<br/>a.g.v. Hotel</b> | <b>Max toename<br/>com. Ruimte</b> | <b>Totaal<br/>toename</b> | <b>Intensiteiten<br/>etmaal 2011</b> | <b>Toekomstige<br/>intensiteiten / etmaal</b> |
|---------------|-------------------------------------|------------------------------------|---------------------------|--------------------------------------|-----------------------------------------------|
| Kleine Berg   | 10                                  | 3                                  | 13                        | 976                                  | 989                                           |
| Bergstraat    | 10                                  | 3                                  | 13                        | 574                                  | 587                                           |
| Grote Berg    | 41                                  | 46                                 | 87                        | 5091                                 | 5178                                          |

*tabel 6: toekomstige intensiteiten*

## 5 Conclusie

Uit de berekeningen van hoofdstuk 3 en 4 is gebleken dat de parkeerbehoefte en het aantal motorvoertuigbewegingen met de komst van het hotel zullen gaan toenemen. Deze toename is met maximaal 40 parkeerplaatsen en 100 motorvoertuigbewegingen 'beperkt' te noemen. De huidige plannen voorzien in de parkeerbehoefte met een garage van 41 parkeerplaatsen. Dit voldoet aan het beleid van de gemeente Eindhoven.

De toename voor de kwetsbare straten, de Kleine Berg en Bergstraat, is met maximaal 13 motorvoertuigen per etmaal niet onevenredig. Het merendeel van de verkeersgeneratie wordt afgewikkeld via de Grote Berg. Gezien de verkeersfunctie van de Grote Berg leidt dit niet tot overlast.

## Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Ontwerp parkeergarage Bergstraat

# Bijlage 1

Ontwerp parkeergarage Hotel Bergstraat