

Mobiliteitsplan Campinaterrein Eindhoven

Eindrapport
17 februari 2021



Inhoudsopgave



Leeswijzer	3
1. Inleiding	4
2. Analyse ruimtelijk-programmatische context voorafgaand aan ontwikkeling Campinaterrein	8
3. Analyse Eindhoven's verkeersbeleid en verkeersonderzoeken	15
4. Vaststellen mobiliteitsmilieus en doelgroepen in relatie tot de ontwikkeling Campinaterrein	21
5. Potentie deelmobiliteit	33
6. Scenario parkeerprogramma	42
7. Mobiliteitsconcept	48

Leeswijzer

Voor u bevindt zich het mobiliteitsplan van het Campinaterrein Eindhoven. Dit plan is geschreven in opdracht van BPD, locatie Zuid-Nederland. Het Campinaterrein is tevens een toepassing van de Toolbox Mobiliteit en Gebiedsontwikkeling, die wordt ontwikkeld voor BPD afdelingen breed.

In het eerste hoofdstuk wordt de inleiding beschreven, waarbij de opdrachten worden toegelicht. In het tweede hoofdstuk wordt een analyse van de bestaande ruimtelijke context (voorafgaand aan de ontwikkeling Campinaterrein) gegeven. In hoofdstuk 3 wordt de context verder in kaart gebracht door de bestaande verkeersonderzoeken en gemeentelijk (mobiliteits-)beleid te analyseren.

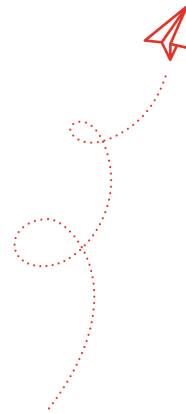
In het vierde hoofdstuk is voor Eindhoven middels *Tool 1* een volledig analytische doorwerking gegeven van 'mobiliteitsmilieus', waarbij uitspraken worden gedaan over de verdeling van Whize-doelgroepen in relatie tot de ontwikkeling van het Campinaterrein. In hoofdstuk 5 wordt middels *Tool 2* de potentie van deelmobiliteit vanuit de beoogde Whize-doelgroepen gegeven.

In hoofdstuk 6 wordt vanuit het aangereikte ruimtelijk-economisch programma middels *Tool 3* de parkeerbehoefte berekend. Tot slot volgt in hoofdstuk 7 het mobiliteitsconcept.



1

Inleiding



Aanleiding en achtergrond: Vraag BPD

Aanleiding

BPD werkt aan de ontwikkeling van het voormalige Campina terrein te Eindhoven. Het plan bestaat uit 694 woningen (601 woningen en 93 studenten units) en een kleine 18.000m² bvo niet-wonen programma. Naast dat de ontwikkeling leidt tot meer verkeersbewegingen in het gebied en BPD dit goed wil oplossen (ook omdat de buurt zich daarover zorgen lijkt te maken), wil BPD met het mobiliteitsconcept tevens goed aansluiten bij de wensen van de nieuwe bewoners en gebruikers.

De vraag van BPD

BPD heeft ons gevraagd dit mobiliteitsplan op te stellen en bij het opstellen van dit mobiliteitsplan de (concept) BPD Toolbox Gebiedsontwikkeling en Mobiliteit te gebruiken.

Daartoe zijn wij graag bereid

De bureaucombinatie Rebel – SpringCo - Future Mobility Network – Kwirkey ontwikkelt momenteel voor BPD de Toolbox Gebiedsontwikkeling en Mobiliteit en zal deze toepassen (en als nodig blijkt aanvullen) zodanig dat er een goed mobiliteitsplan voor het Campina terrein komt liggen.

Onze aanpak (offerte dd 12 mei 2020)

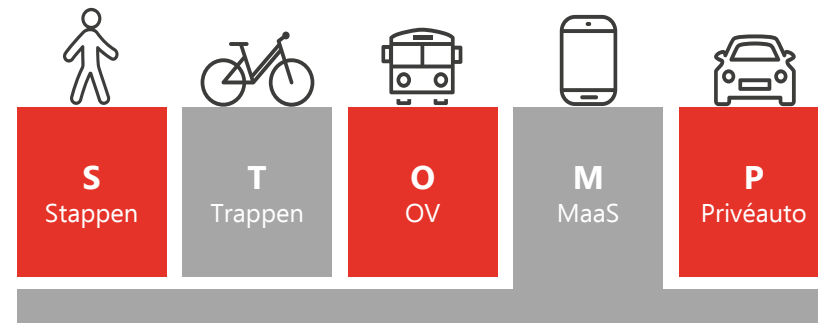
- a) *Vaststellen mobiliteitsmilieus*
- b) *Analyse verkeersbeleid en -onderzoeken*
- c) *Analyse ruimtelijk-programmatische context*
- d) *Scenario's parkeerprogramma en vervoersbewegingen.*
- e) *Ruimtelijk-functionele structuur.*
- f) *Mobiliteitsconcept.*

Onze visie op Gebiedsontwikkeling en Mobiliteit

- Mobiliteit in steden, het roer moet om!
- Mobiliteitsgedrag is gewoontegedrag. Gedragsverandering is niet makkelijk
- Wij zijn niet tegen mobiliteit. Mobiliteit is vrijheid.
- Maar zorg voor:
 - Korte verplaatsingsafstanden (nabijheid, dichtheid, compactheid);
 - Gezonde verplaatsingen (gericht op beweging door te lopen, fietsen en zelfs openbaar vervoer);
 - Inclusiviteit van mobiliteit;
 - Schone verplaatsingen (zero emissie);
 - Verkeersefficiënte verplaatsingen (collectiviteit zoals bij openbaar vervoer, sharingsconcepten);
 - Ruimte-efficiënte verplaatsingen (hoge frequentie van gebruik, laag gebruik van de openbare ruimte).

Te beantwoorden vragen

- Hoe ziet het gebied eruit en wat zijn unieke kenmerken?
- Wie zijn de huidige en toekomstige gebruikers?
- Hoe kan het gebied ook meerwaarde leveren voor de omgeving?
- Wat is de bestaande mobiliteitskwaliteit?
- Wat is het Mobiliteitsprogramma van Eisen (MPvE)?
- Wat voor slimme parkeeroplossingen zijn er om de ambities van het gebied waar te maken?

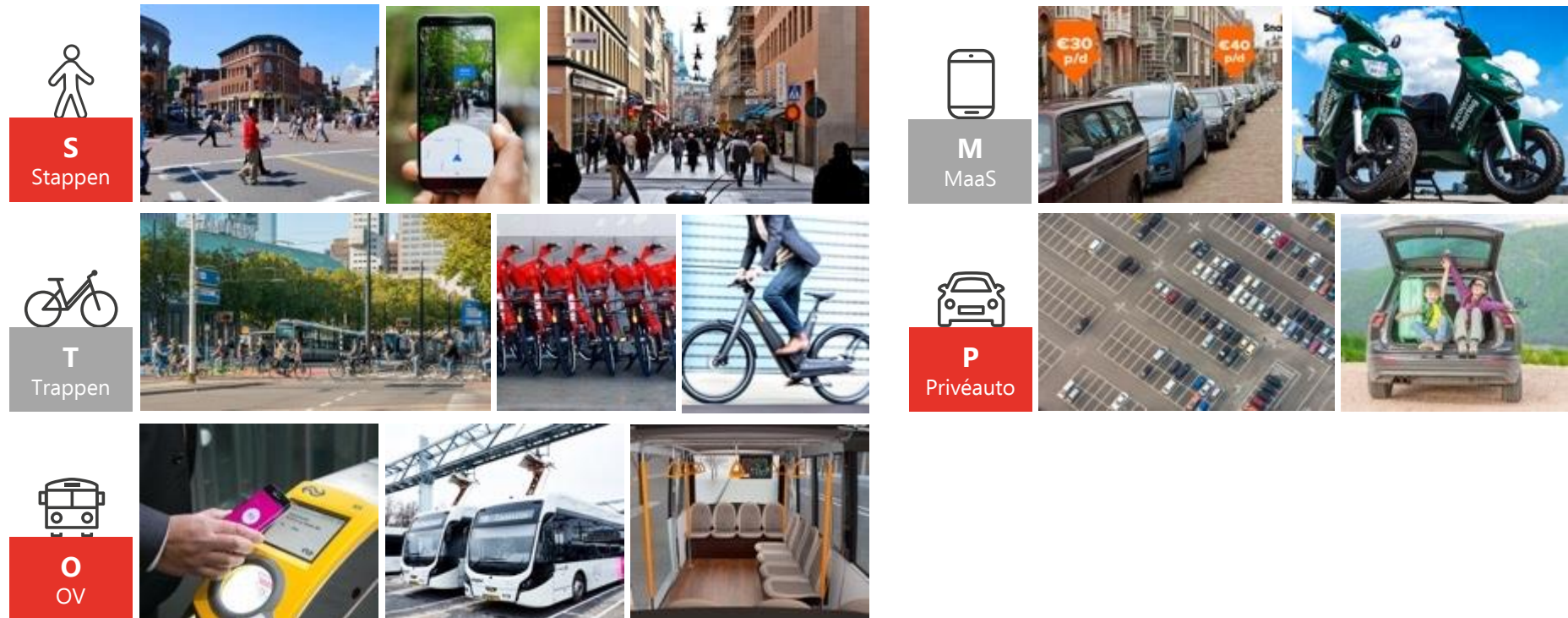


Zie voor toelichting STOMP volgende sheet



Voor het CROW hebben we deze visie ingebracht bij het opstellen van de Handreiking gebiedsontwikkeling en duurzame mobiliteit

Onze visie op Gebiedsontwikkeling en Mobiliteit



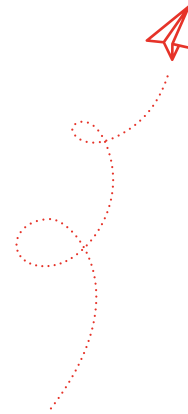
We hanteren STOMP als leidend mobiliteitsprincipe. STOMP helpt van links naar rechts met een hiërarchie, startend met een beloopbare en befietsbare stad. Nabijheid van wonen, werken en voorzieningen, maakt dit mogelijk. De 'restmobiliteit' lossen we op met elektrisch openbaar vervoer, waar gewenst voor de last mile en on call, en elektrisch deelvervoer. Met (bak)fietsen, s-pedelects, scooters, steps, auto's en ongetwijfeld nog nieuwe vormen zijn er voldoende mogelijkheden. Geconcentreerd in multimodale én multifunctionele hubs. City Service Centers. Met een onderlinge hiërarchie, zoals bij iedere economische functie. Om te eindigen bij de particuliere auto.

STOMP biedt ruimte voor duurzame gebiedsontwikkeling en duurzame mobiliteit. Van zitten naar bewegen, van bezitten naar gebruik en van ruimtelijke norm naar ruimtelijke vorm. Zo verbindt STOMP stedenbouwkundige en verkeerskundige wereld. STOMP is dus meer dan een mobiliteitsprincipe alleen, het is indirect ook van grote invloed op het Ruimtelijk Programma en het Ruimtelijk Ontwerp.



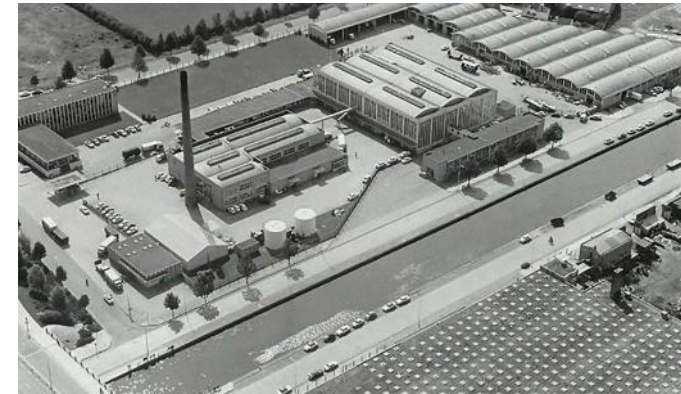
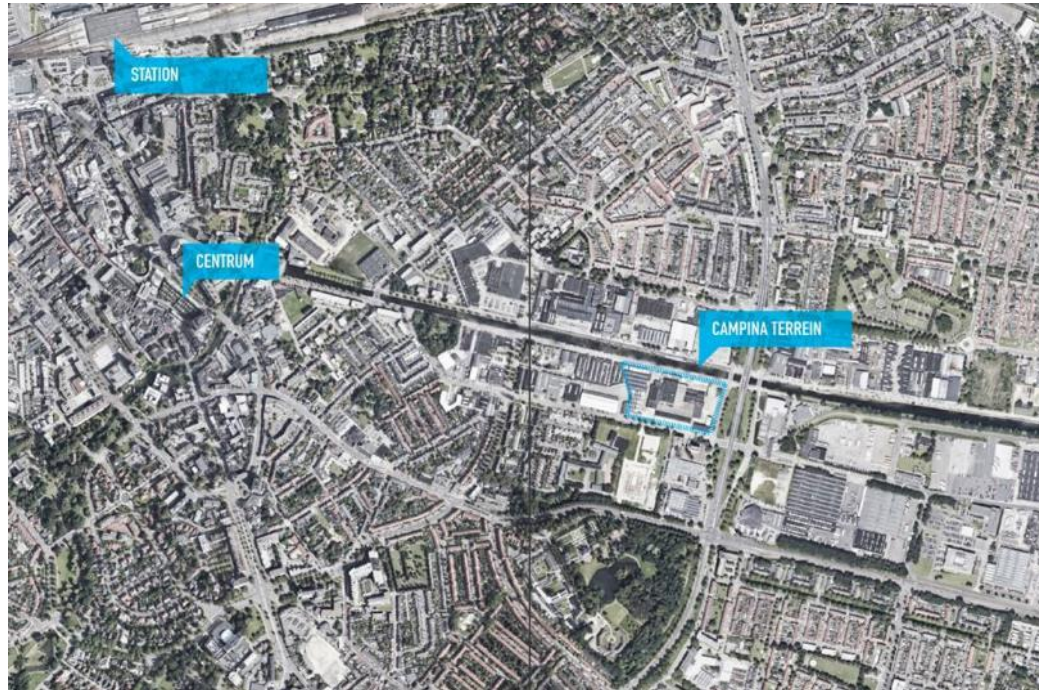
2

***Analyse ruimtelijk-
programmatische context
voorafgaand aan ontwikkeling
Campinaterrein***



Campinaterrein; ruimtelijke context

Locatie

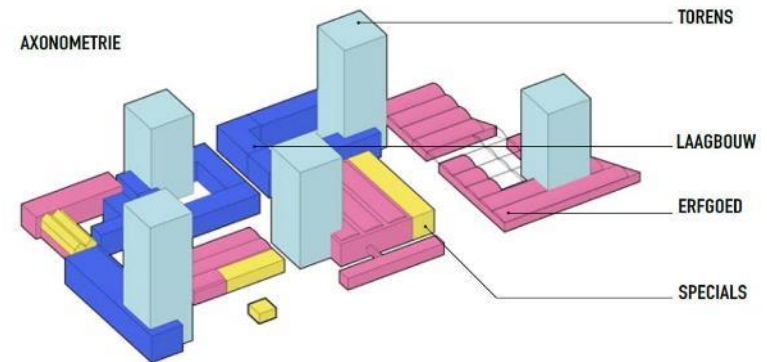
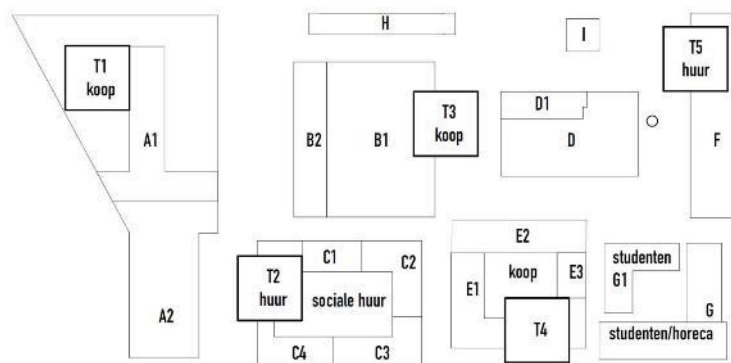


Campinaterrein; ruimtelijke context

Ontwikkeling



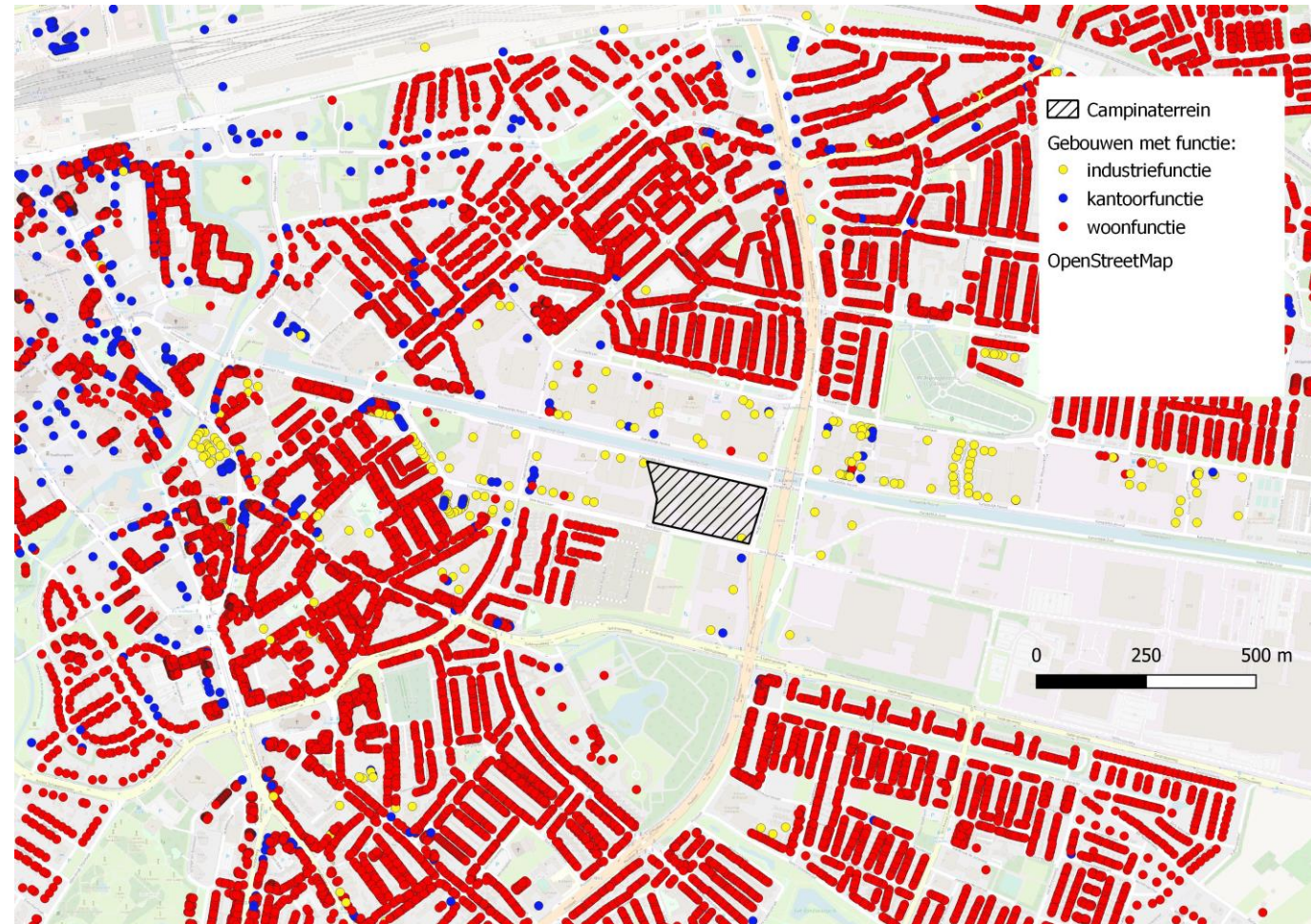
WAARDEN OP COMPLEXNIVEAU



Campinaterrein; ruimtelijke context

Omgeving

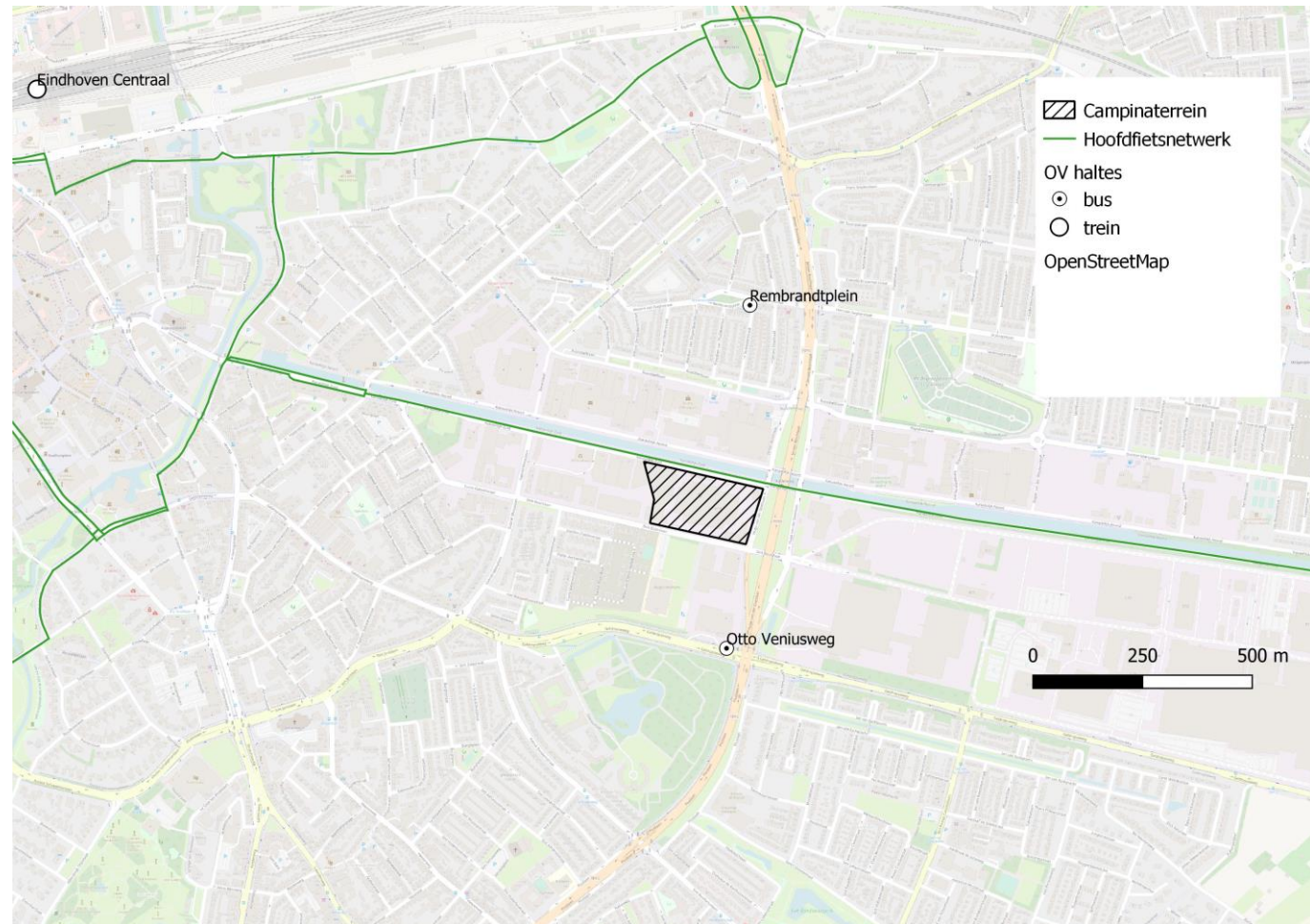
- Het Campinaterrein is ingekapseld door industriegebied



Campinaterrein; ruimtelijke context

Omgeving

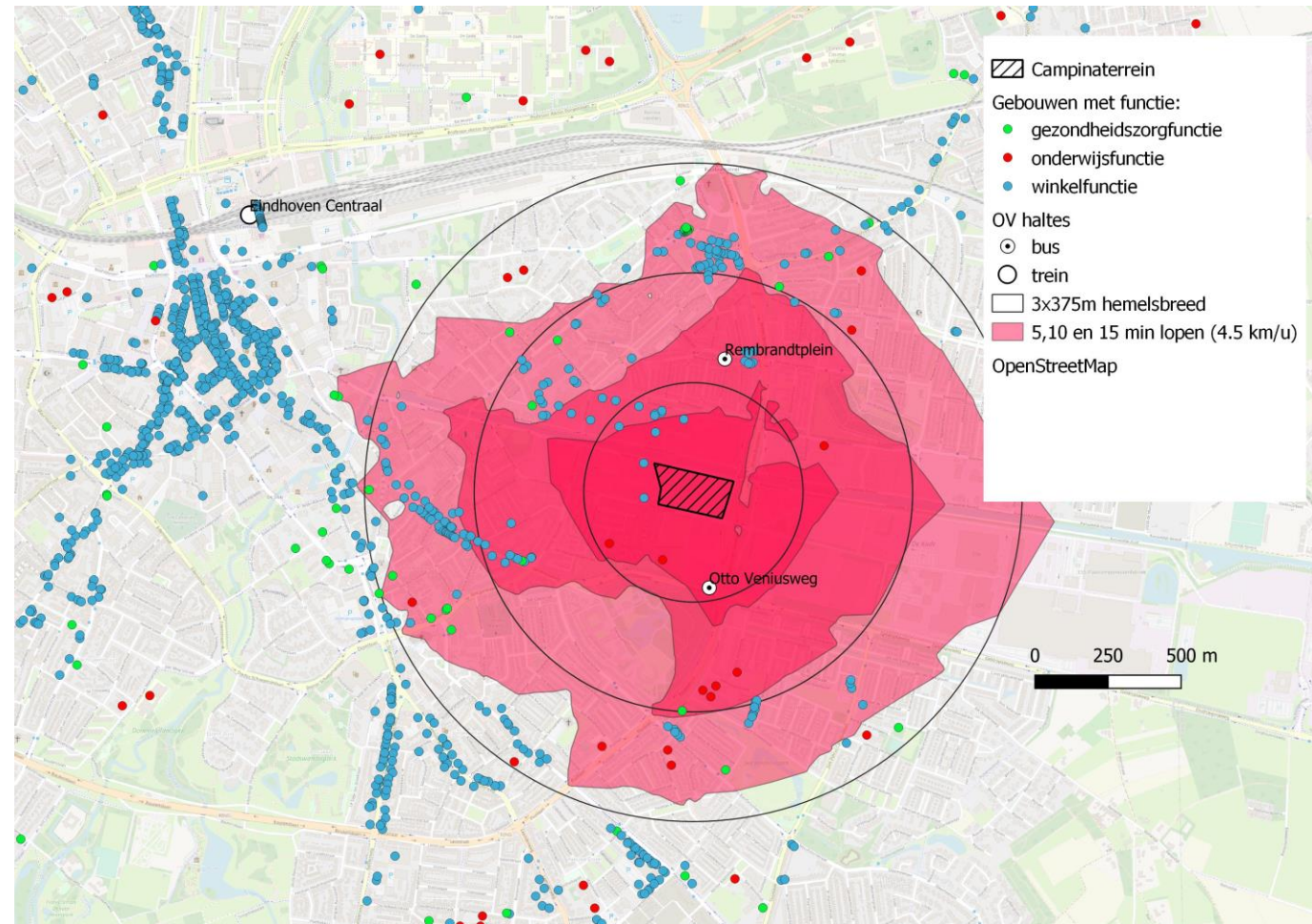
- Het is gelegen aan de Ring van Eindhoven
- Het is gelegen aan de Zuidzijde van het Hoofd fietsnetwerk.
- Er zijn twee nabijgelegen busstations, de Otto Veniusweg (lijn 24, 320) en verder weg het Rembrandtplein (lijn 5)
- het Station Eindhoven Centraal is niet ver, (ca. 2.5 km)



Campinaterrein; ruimtelijke context

Nabijheid van dagelijkse voorzieningen

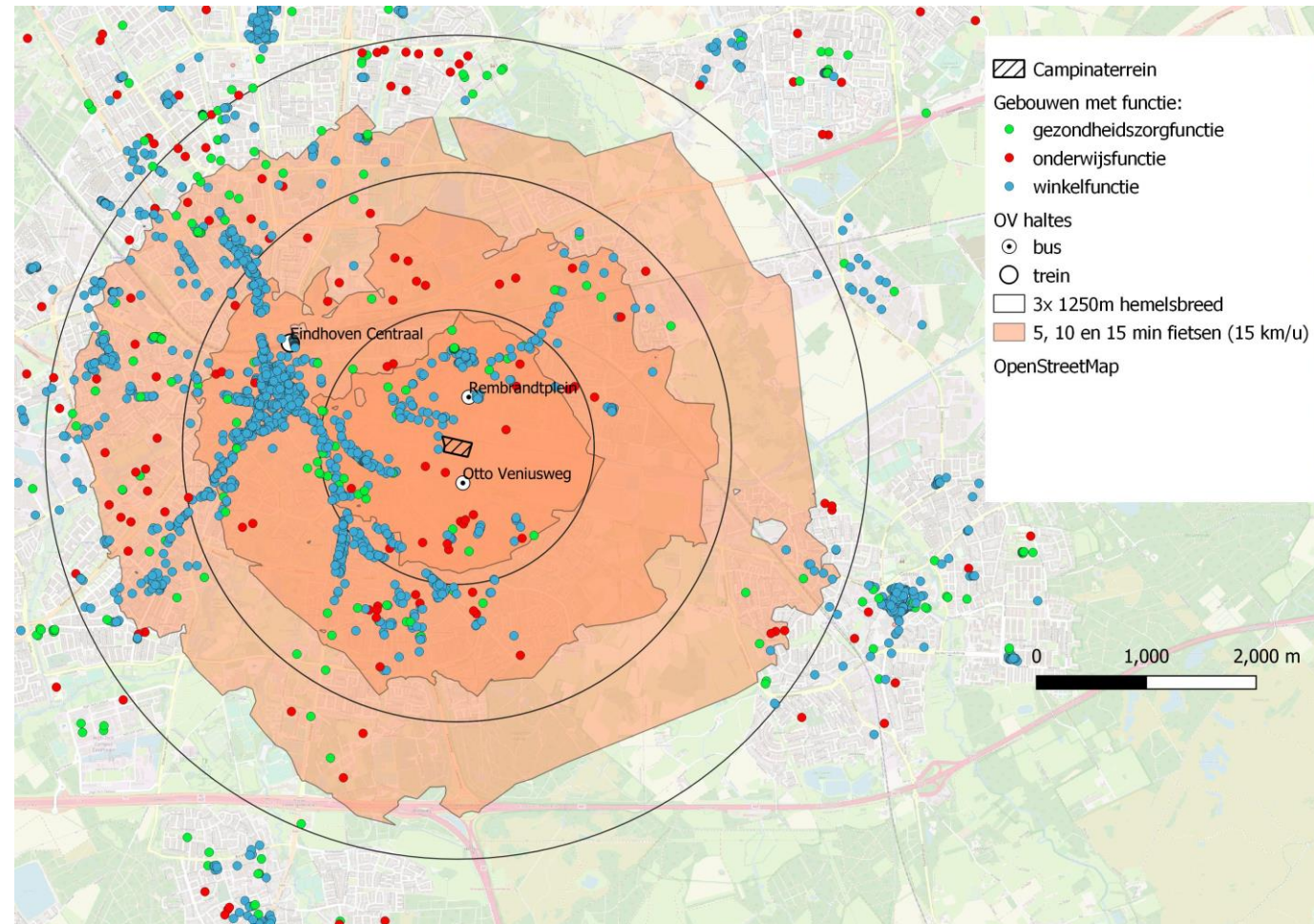
- Er is sprake van nabijheid van enkele scholen, winkels en gebouwen met gezondheidsfunctie.
- De bushaltes zijn bereikbaar binnen 5 en 10 minuten lopen
- De binnenstad en Eindhoven Centraal zijn niet op loopafstand bereikbaar.



Campinaterrein; ruimtelijke context

Nabijheid van voorzieningen

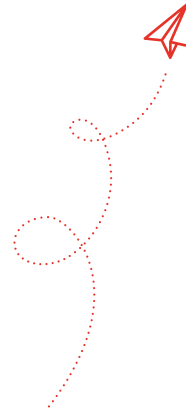
- Voorzieningen zijn allen op fietsafstand bereikbaar.
- Binnen 10 minuten fietsen is de hele binnenstad en Eindhoven centraal te bereiken.





3

Analyse verkeersbeleid en verkeersonderzoeken



Beleid Eindhoven

Herziening parkeernormen

Hernieuwde Nota parkeernormen 2019

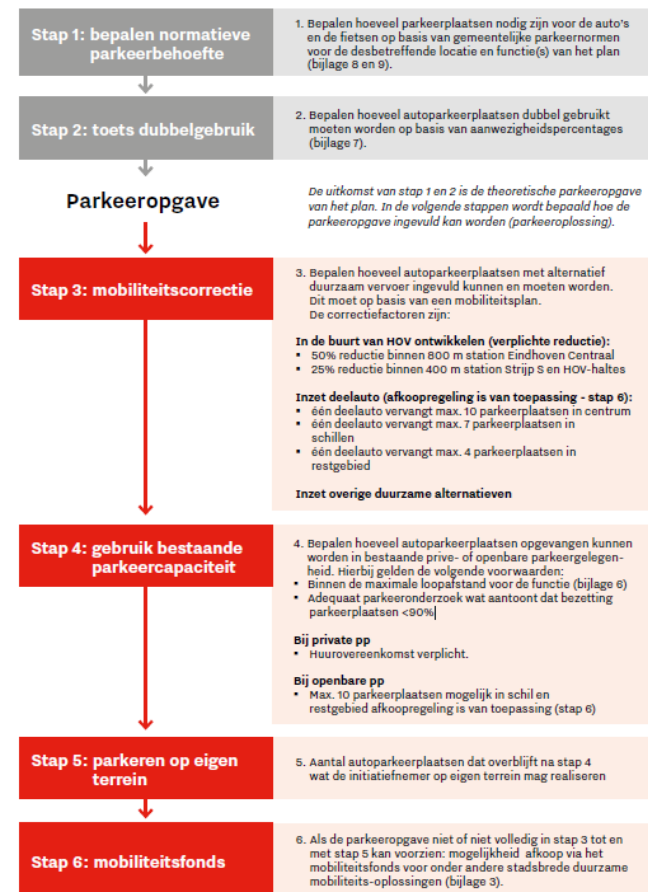
- Het Campinaterrein is gelegen binnen de ring (schil centrum) van Eindhoven
- Hernieuwde parkeernormen van de gemeente zijn lager dan de CROW norm "zeer sterk stedelijk, schil centrum."
- Er is een wens uitgesproken tot verdere verlaging van de parkeernormen.
- Dubbelgebruik wordt verplicht gesteld.
- Er *moet* een reductie van 25% gehanteerd worden omdat het Campinaterrein binnen 400m van een HOV halte gelegen is.
- Potentiele deelauto's mogen conform de norm maximaal 7 parkeerplekken vervangen.
- De voorgeschreven reductiepercentages komen vooral voort uit de ambitie om te verdichten in de binnenstad.

Stap 3: Mobiliteitscorrectie

Met een mobiliteitscorrectie wordt de (normatieve) parkeerbehoefte anders ingevuld dan met (reguliere) parkeerplaatsen. Dit kan door de parkeeropgave (deels) op te vangen door:

- **te ontwikkelen nabij haltes van het HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)** Voor een ontwikkeling in de directe nabijheid van een HOV-halte zijn de volgende correctiefactoren voor de parkeeropgave van toepassing:
 - binnen 800 m hemelsbreed van station Eindhoven Centraal: - 50%
 - binnen 400 m hemelsbreed van een **HOV-halte** en station Strijp S: - 25%
- door het inzetten van deelauto's voor bewoners, waarbij één deelauto:
 - in het centrum maximaal 10 parkeerplaatsen vervangt
 - **in de schilen maximaal 7 parkeerplaatsen vervangt**
 - in het restgebied maximaal 4 parkeerplaatsen vervangt
- de inzet van duurzaam alternatief vervoer. Dit is maatwerk, waarbij de omvang van de correctie van het aantal parkeerplaatsen in onderling overleg zal worden bepaald.

STAPPENPLAN NOTA PARKEERNORMEN 2019



Met behulp van de online rekentool (parkeernota.eindhoven.nl) kan eenvoudig de parkeeropgave worden berekend en de parkeeroplossing inzichtelijk gemaakt worden.

Beleid Eindhoven

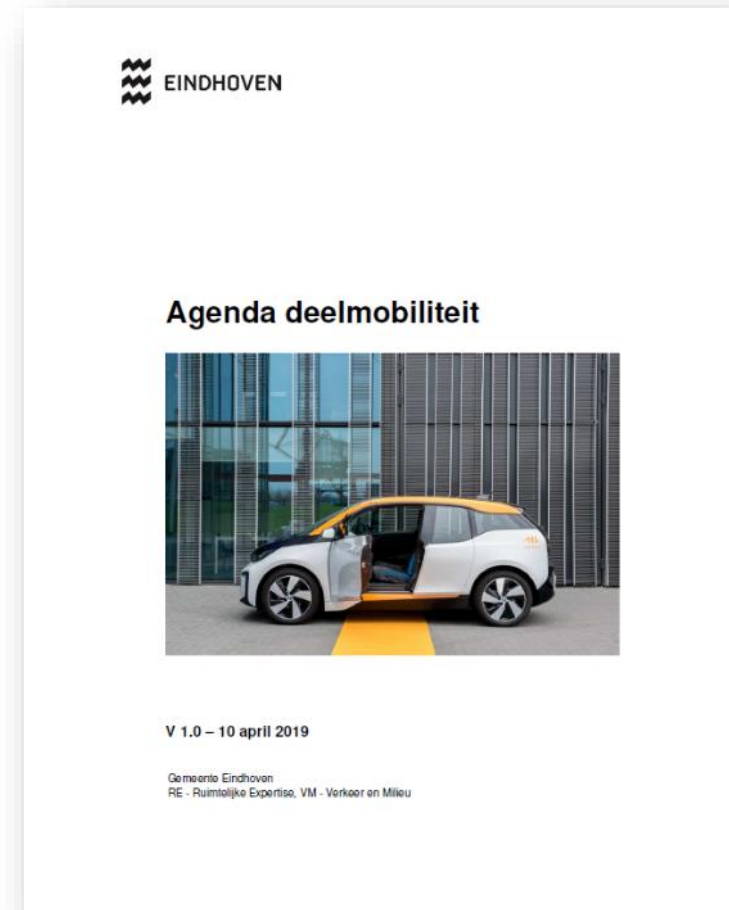
Agenda Deelmobiliteit

Ambities gemeente Eindhoven

- Eindhoven neemt deel aan één van de MaaS pilots
- De gemeente heeft een uitnodigende houding en wilt regie houden:
 - Maas ecosysteem in 2022
 - Verkeersveiligheid
 - Creëren van een ecosysteem

T.a.v. gebiedsontwikkeling:

1. Een vaste parkeerplaats bij de woning is niet meer het uitgangspunt.
2. Nota Parkeernormen is leidend met mobiliteitscorrectie op parkeren.
3. Bij minder parkeerplekken ten gevolge van gebruik stadsbreed aanbod deelmobiliteit stort ontwikkelaar bijdrage in gemeentelijk mobiliteitsfonds.
4. Ruimte voor deelmobiliteit in openbare ruimte.
5. Bij voorkeur wordt het aanbod van deelmobiliteit gebiedsgewijs georganiseerd



2019: Basis op orde

- Actie 1: juridisch kader
- Actie 2: aanspreekpunt/loket
- Actie 3: kwaliteitseisen/criteria
- Actie 4: datadashboard
- Actie 5: communicatie

2020: Organiseren

- Actie 6: organiseren aanbod
- Actie 7: stimuleringsaanpak
- Actie 8: deelmobiliteitsgesprekken

Beleid Eindhoven

Overige ontwikkelingen

Nul-emissie binnen de ring in 2030

- De ambitie 0-emissie binnen de ring is uitgesproken.
- Er is nog geen beleidsaanpak openbaar.

Fietsparkeerstrategie

Er wordt momenteel een fietsstrategie opgesteld.

Herinrichting van de ring

De ring kent een aanzienlijke verkeersdruk. Op de middellange termijn is een herinrichting gewenst. Het beleid is erop gericht om de ring zoveel mogelijk te laten doorstromen.

EINDHOVEN OP WEG NAAR EEN NUL-EMISSIONZONE BINNEN DE RING

Leeshulp

Eindhoven gaat in stappen op weg naar een centrum zonder uitlaatgassen (nul-emissiezone); met schone lucht en ruimte voor meer groen en plekken om te wandelen, fietsen en verblijven. Beter voor de gezondheid van bewoners en bezoekers, maar ook een belangrijke stap in ons klimaatbeleid. We werken toe naar een nul-emissiezone binnen de Ring in 2030.



1. Bron: <https://www.eindhoven.nl/projecten/eindhoven-op-weg-naar-een-nul-emissiezone-binnen-de-ring>

Verkeersonderzoek Mobycon

- Uit het verkeerskundig onderzoek van Mobycon is voortgekomen dat verkeer de ontwikkeling van het Campinaterrein niet in de weg staat.
- De gemeente Eindhoven is momenteel nog in overleg met Mobycon over de resultaten omdat het onderzoek slechts een wegvakken-analyse betrof. Zij willen dat de kruising met de ring wordt meegenomen in een onderzoek (Geldropseweg).

Wegvak	Richting	Van	Naar	Drukste ochtendspitsuur (in aantal pae)	Drukste avondspitsuur (in aantal pae)
Dirk Boutslaan (1)	Totaal	Totaal	Totaal	339	374
Dirk Boutslaan (1)	Oosten	G. Metsulaan	ontwikkeling	161	176
Dirk Boutslaan (1)	Westen	ontwikkeling	G. Metsulaan	178	198
Dirk Boutslaan (2)	Totaal	Totaal	Totaal	576	482
Dirk Boutslaan (2)	Oosten	ontwikkeling	H. v/d Goeslaan	280	230
Dirk Boutslaan (2)	Westen	H. v/d Goeslaan	ontwikkeling	296	252



Figuur 4. Belangrijkste routes vertrekkende ritten



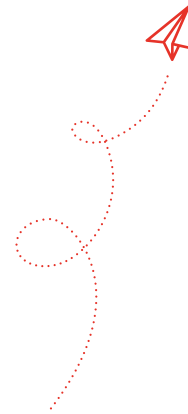
Figuur 3. Belangrijkste routes aankomende ritten

1. Bron: Onderzoek Mobycon



4

***Vaststellen mobiliteitsmilieus
en doelgroepen in relatie tot
ontwikkeling Campinaterrein***



Mobiliteitsmilieus en doelgroepen

Mobiliteitsmilieus

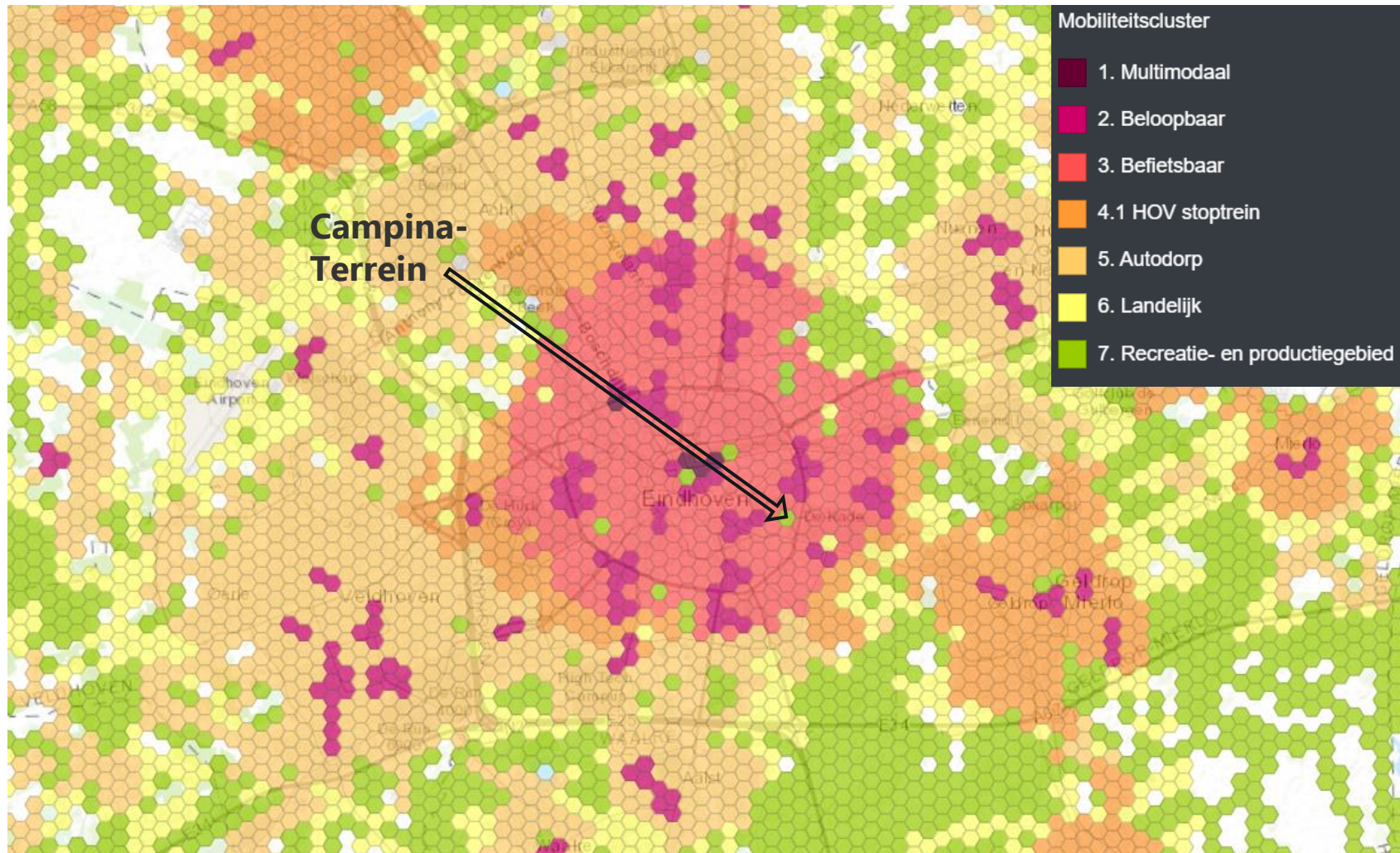
Om de mobiliteitskwaliteit van buurten in Eindhoven in beeld te brengen is informatie over bestemmingen en reistijd van modaliteiten in kaartlagen geladen. De informatie is gebruikt om per modaliteit een mobiliteitsscore toe te kennen aan iedere buurt. Via een clusteranalyse hebben we daarna 7 verschillende mobiliteitsmilieus onderscheiden. Deze 7 mobiliteitsmilieus zijn vervolgens voorzien van een kwalitatieve beschrijving. De beschrijving van de mobiliteitsmilieus kunnen tevens worden geraadpleegd in de bijlage.

Gebruikers

Voor de BPD Toolbox is een data-analyse gedaan om te kijken welke Whize-doelgroepen zich verdelen over welke mobiliteitsmilieus. Whize is een doelgroep segmentatie van bewoners dat BPD hanteert in ontwikkelingen. Door deze koppeling te maken, krijgen we inzicht in de verwachte doelgroepen.

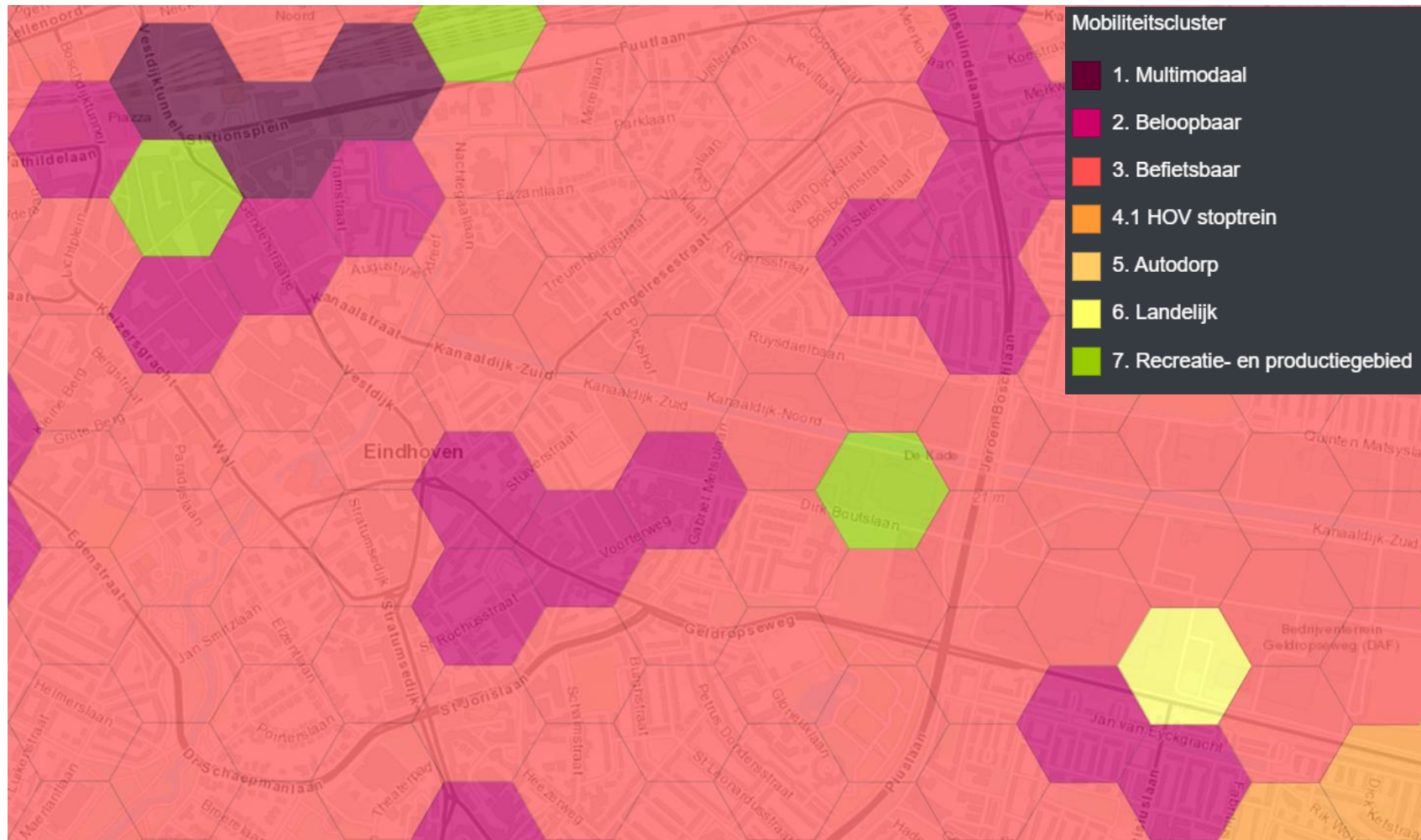
Mobiliteitsmilieu

Het Campinaterrein behoort momenteel tot een productiegebied



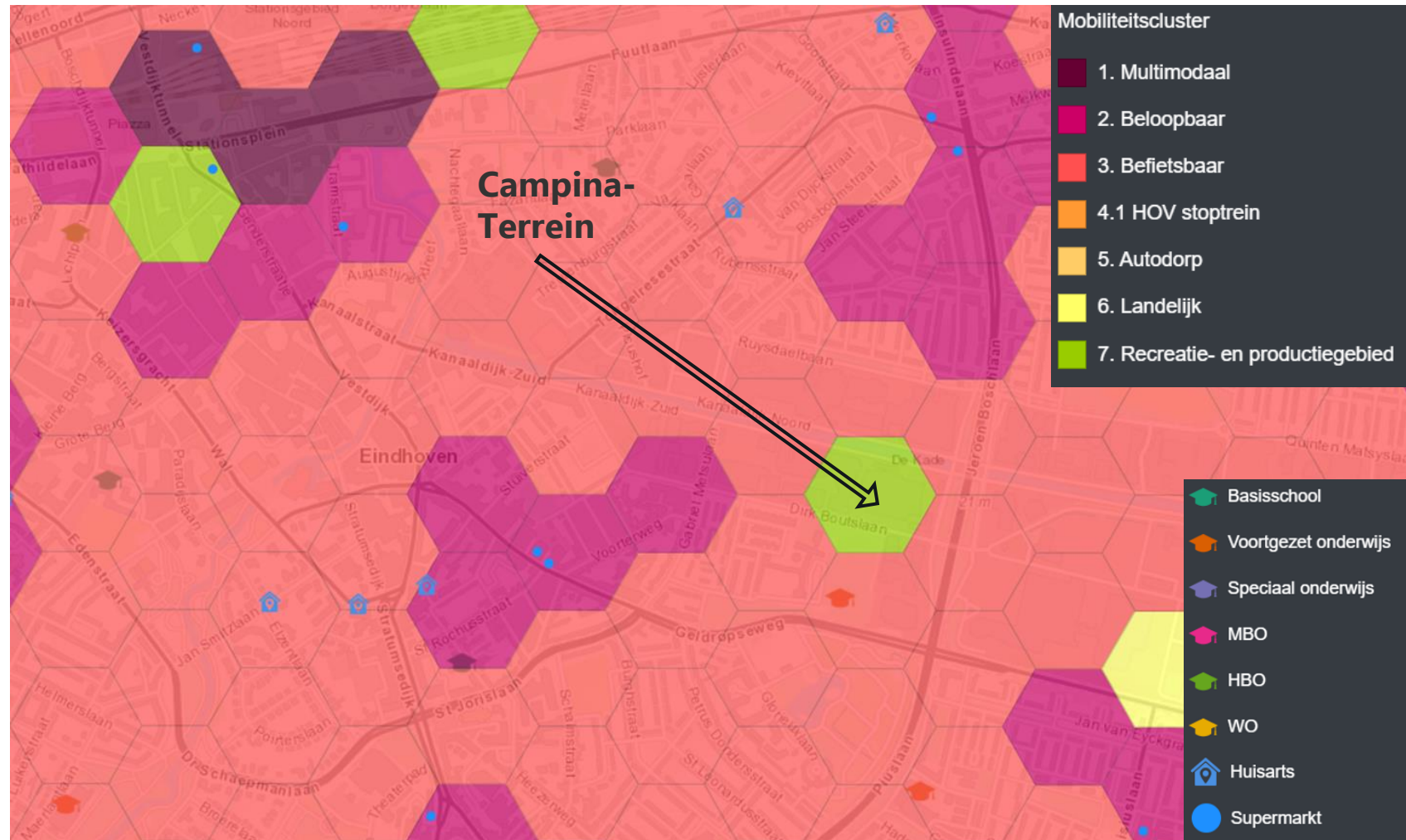
Mobiliteitsmilieu

Het Campinaterrein is omringd door befietsbare stadswijken



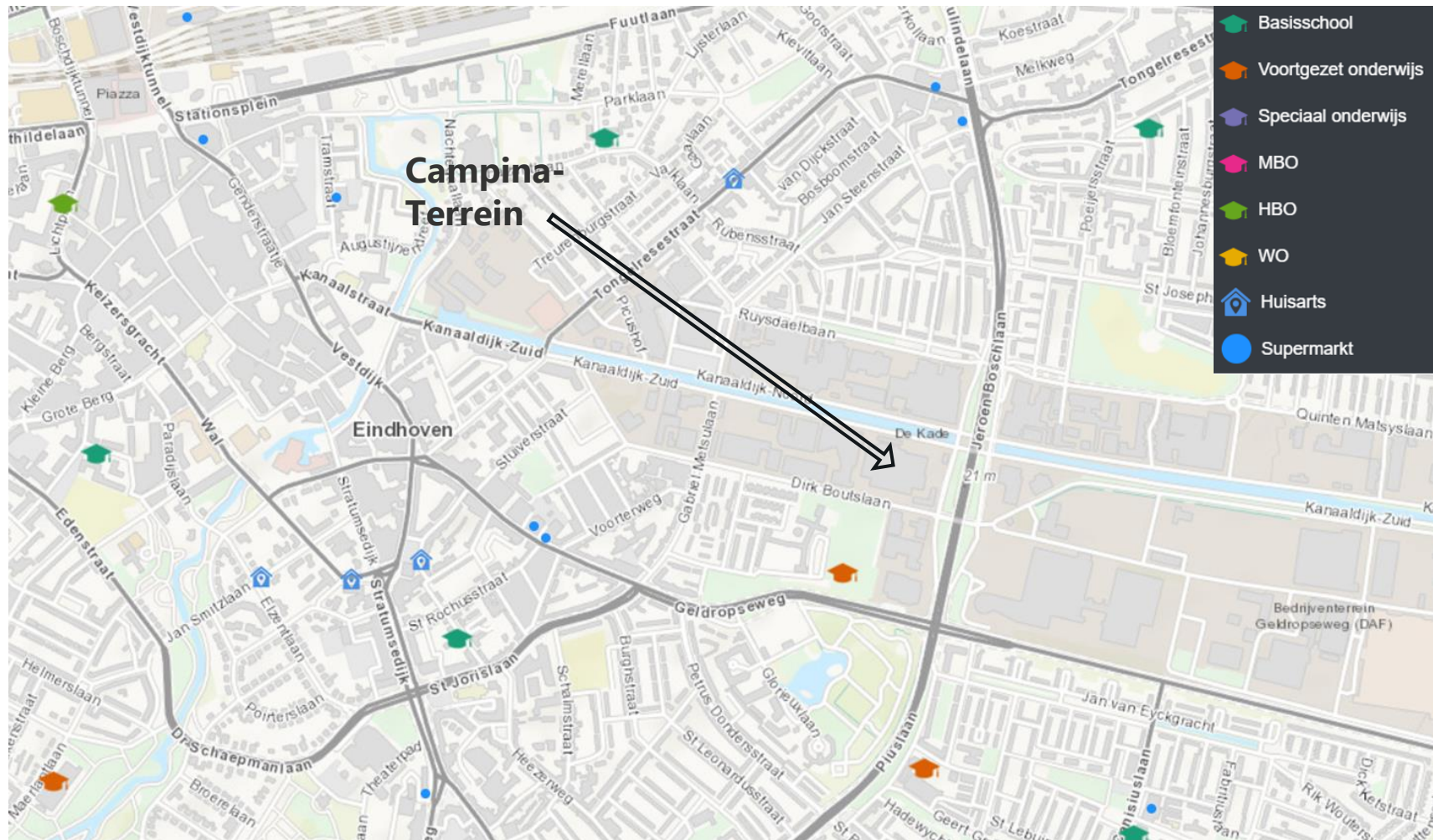
Mobiliteitsmilieu

Er is geen sprake van nabijheid van voorzieningen



Mobiliteitsmilieu

Er is geen sprake van nabijheid van voorzieningen

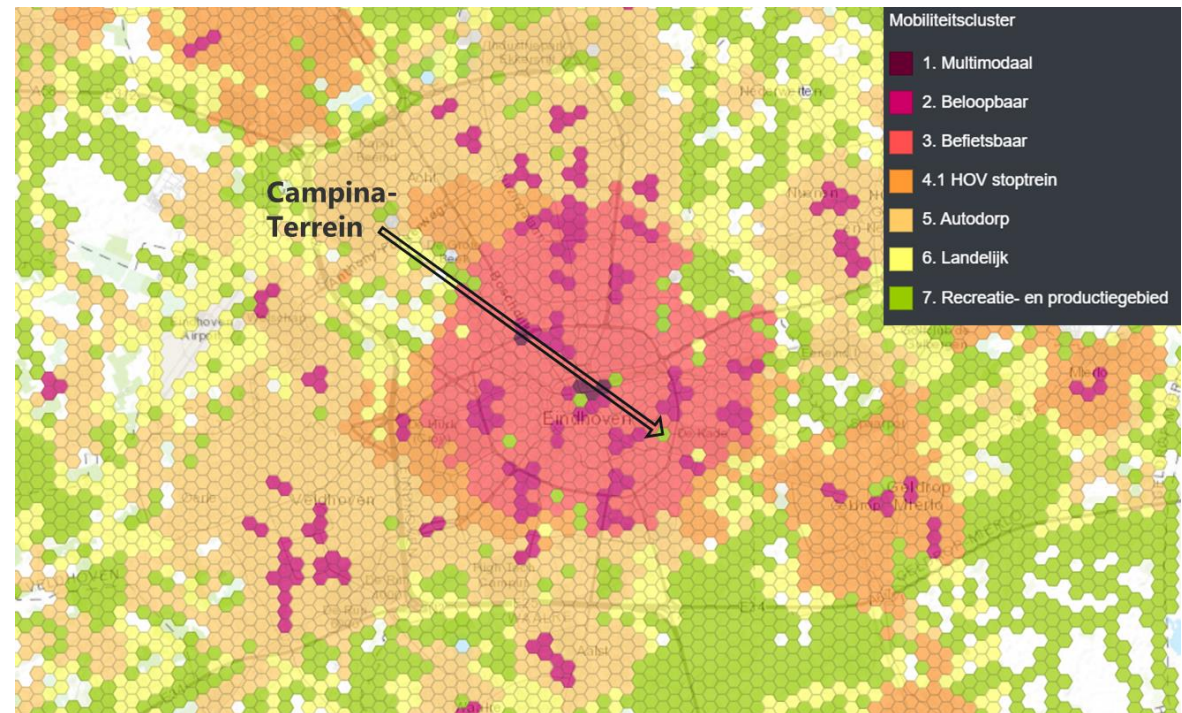


Mobiliteitsmilieu

Conclusie

Het Campinaterrein bevindt zich op dit moment precies in een mobiliteitsmilieu genaamd 'productiegebied'. Dit is een gebied dat nauwelijks bewoond wordt en de basisvoorzieningen zoals supermarkt, school en huisarts zijn dus ook afwezig. Slechts de middelbare school ligt op acceptabele loopafstand. Werkgelegenheid zit daarentegen wel om de hoek.

Dit gebied wordt volledig omringd door het mobiliteitsmilieu 'befietsbare stadswijk', waarbij de meeste voorzieningen (inclusief Intercitystation) befietsbaar zijn. Na de herontwikkeling zal het gebied tot dit mobiliteitsmilieu behoren, omdat op dat moment de betreffende voorzieningen binnen de bij dit milieu behorende afstand vanaf de woning vallen. Alleen al de ontwikkeling van de woningen zelf leidt tot een verandering van productiemilieu naar befietsbare stadswijk.



Campinaterrein Community - Kerndoelgroep Bewoners

Het Campinaterrein trekt **individualistische** mensen aan met een **wereldse blik**, gericht op **expressie, zelfontplooiing**, en **vrijheid**.

KERND OELGROEP

WOONMILIEU STADSDORP

We zien in de maatschappij en ook bij deze doelgroep enerzijds een sterke individualisering en tegelijkertijd de zoektocht naar collectiviteit en gemeenschap daarbinnen. In verbinding staan met anderen. Dat doen we door het leven op het Zuivelfabrieksterrein enerzijds te faciliteren voor het individu: gericht op gemak en beleving. Anderzijds faciliteren wij ontmoeting en gemeenschapszin. De openbare autovrije ruimten en het behoud van grote industriële gebouwen op het terrein geven de puzzelstukken om van het Zuivelfabrieksterrein een kleine SAMENleving te maken.

Campinaterrein past bij de woonmilieuvoorkeuren van deze groep. Ze wonen namelijk bij voorkeur in een wijk met sfeer en karakter. En dit mag best worden afgewisseld met moderne en hedendaagse architectuur. De ideale buurt is een levendige, beetje eigenzinnige buurt met een mix van culturen, leeftijden en inkomensgroepen. Daarnaast moet het voorzieningenniveau in de wijk hoog zijn en het aanbod divers en bijzonder: bijvoorbeeld de Turkse groenteboer, een biologisch restaurant of een goede boekwinkel.

KERND OELGROEP

WONINGEN

Aparte woningtypen zoals: loftwoningen, boven/benedenwoningen, kluswoningen of woonboten passen goed bij deze groep ('standaard nieuwbouwaanbod'). De woning hoeft niet groot te zijn en het mag best een huurwoning zijn. Ook vindt men het belangrijk dat woning iets 'eigens' of authentieks heeft. Qua architectuurstijl staat deze groep meer dan de andere groepen open voor industriële architectuur, moderne architectuur of buitenlandse architectuur stijlen.

KERND OELGROEP

WIE ZE ZIJN

Kenmerkend aan hen is dat ze individualistisch zijn ingesteld. Ze willen onafhankelijk en impulsief leven, in het hier en nu. Hun centrale drijfveer in het leven is het opdoen van nieuwe ervaringen. Dit betekent niet dat ze zich terugtrekken uit de maatschappij of anderen vermijden. Ze willen juist wel hun steentje bijdragen en graag samen met anderen.

Waar het om gaat is dat hun ambities vooral intrinsiek gemotiveerd zijn én ze staan betrekkelijk los van status of het streven naar maatschappelijke erkenning. Ze streven naar een comfortabele leefstijl zonder al te veel opgelegde verplichtingen. Materiële zaken spelen geen primaire rol. Ten aanzien van de eigen levensstandaard stellen ze zich geen bijzonder hoge doelen: luxe is welkom, maar is geen 'must'.

Ze hebben een onafhankelijke instelling en hechten veel waarde aan zelf kunnen beslissen over de dingen die hen aangaan. Zij hebben weinig moeite hun weg te vinden in de complexe maatschappij, maar ze zijn minder gericht op het vinden van betrouwbare informatie. Ze worden bij voorkeur informeel benaderd.

Bron: Campinaterrein Community

Campinaterrein Community - Bedrijvigheid op Campinaterrein

De bedrijven op het Campinaterrein kennen een sterk **creatief, duurzaam en sociaal maatschappelijke** component.



Bron: Campinaterrein Community

Gebruiker *Whooz*

In de BPD Toolbox is een tool opgenomen waarbij de verdeling van Whize doelgroepen onder mobiliteitsmilieus is opgenomen. Bij een 'befietsbare stadswijk' met intercity bereik horen de volgende doelgroepen:

- Dromen en Rondkomen
- Jong en Hoopvol
- Stedelijk Dynamiek

Het Campinaterrein zal dus voornamelijk een jong publiek aantrekken met een bepaalde interesse voor stedelijkheid.

Als doelgroepen denkt BPD aan de groepen:

- Jong en hoopvol: 300 woningen
- Stedelijke dynamiek: 350 woningen
- Zorgeloos en actief: 28 woningen
- Plannen en rennen: 17 woningen

Deze doelgroepen passen goed bij dit mobiliteitsmilieu.

Whize - Doelgroepen	Advies	
A: Dromen en rondkomen		300 woningen
B: Jong en hoopvol		
C: Volks en uitgesproken		
D: Bescheiden ouderen		350 woningen
E: Stedelijke dynamiek		
F: Gewoon gemiddeld		17 woningen
G: Gezellige emptynesters		
H: Landelijke vrijheid		
I: Plannen en rennen		
J: Zorgeloos en actief		28 woningen
K: Luxe leven		

93%

In bovenstaande figuur vind je de invulling van BPD Toolbox 'Tool1' voor 'befietsbare stadswijk'.

Mobiliteitsmilieu

Doorontwikkeling tot 'beloopbaar voorzieningencentrum'?

Het is mogelijk het Campinaterrein van befietsbare stadswijk naar een beloopbaar voorzieningencentrum te ontwikkelen. Er moeten dan de volgende voorzieningen op loopafstand (5 minuten) aanwezig zijn:

- Bushalte
- Huisarts
- Basisschool
- Supermarkt

Wanneer deze voorzieningen zouden worden gerealiseerd op het Campinaterrein, wordt de plek aantrekkelijker voor de groepen F) Gewoon gemiddeld en G) Gezellige empty nesters. Even aantrekkelijk blijft het voor B) Jong en hoopvol. Minder aantrekkelijk wordt het voor A) Dromen en rondkomen, E) Stedelijke dynamiek, J) Zorgeloos en actief en K) Luxe leven. Een voorzieningencentrum blijkt gepaard te gaan met een ander soort woonsfeer dan een stadswijk.

Voor de context is het goed te realiseren dat indien het voorzieningenprogramma zich deze kant op ontwikkelt, andere doelgroepen in beeld komen.

Mobiliteitsmilieus	Invullen	Whize - Doelgroepen	Advies
1. TOD-locaties	0	A: Dromen en rondkomen	●
2. Belloopbare voorzieningencentra	100	B: Jong en hoopvol	●
3. Befietsbare stadswijken	0	C: Volks en uitgesproken	●
4.1 HOV woon/werkplaatsen (Stoptrein)	0	D: Bescheiden ouderen	●
4.2 HOV woon/werkplaatsen (Metro)	0	E: Stedelijke dynamiek	●
5. Autodorpen	0	F: Gewoon gemiddeld	●
6. Landelijke autogebleiden	0	G: Gezellige empty nesters	●
7. Auto-afhankelijke recreatiegebieden	0	H: Landelijke vrijheid	●
		I: Plannen en rennen	●
		J: Zorgeloos en actief	●
		K: Luxe leven	●

In bovenstaande figuur vind je de invulling van BPD Toolbox 'Tool1' voor beloopbaar voorzieningencentrum. Hieruit blijkt dat de bijbehorende Whize-doelgroepen volgende de data-analyse veranderen.

Conclusie Mobiliteitsmilieu in relatie tot doelgroepen

Met behulp van Tool1 van de Toolbox Gebiedsontwikkeling en Mobiliteit is Eindhoven geanalyseerd op mobiliteitsmilieus. Daarbij is gebleken dat het Campinaterrein momenteel een productiegebied is, maar zich zal ontwikkelen tot befietsbare stadswijk. Dit heeft te maken met het voorzieningenprogramma dat op het Campinaterrein wordt gerealiseerd.

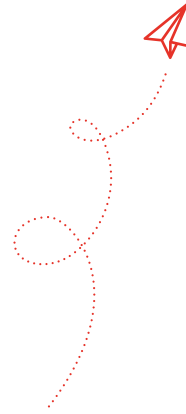
Voor het mobiliteitsmilieu van het Campinaterrein worden de Whize-doelgroepen Dromen en Rondkomen, Jong en Hoopvol en Stedelijk Dynamiek geassocieerd, omdat deze relatief het meeste voorkomen in dit milieu. Dit komt overeen met de focus van BPD.

Wanneer het voorzieningenprogramma op of nabij het Campinaterrein zich in de toekomst verder ontwikkelt, wordt het een plek die ook voor andere Whize-doelgroepen aantrekkelijk wordt.

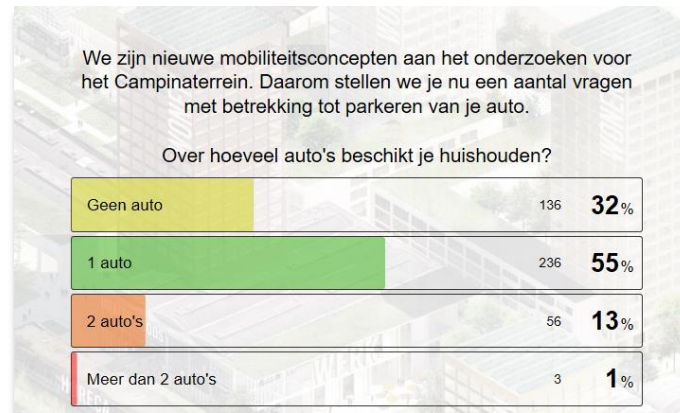


5

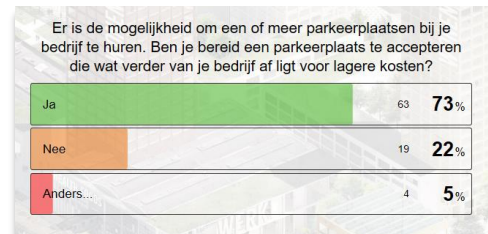
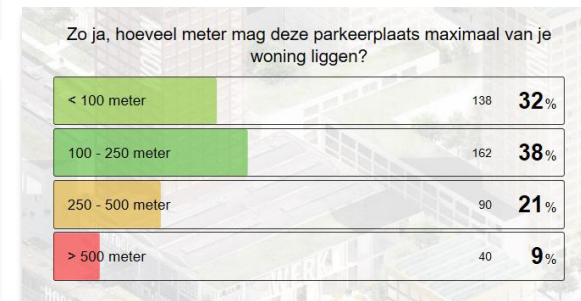
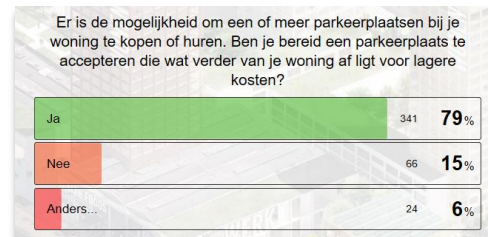
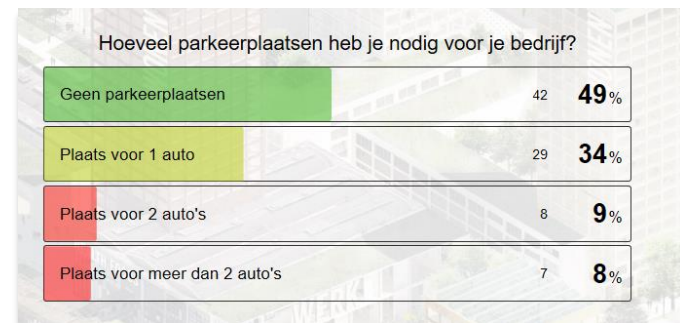
Potentie Deelmobiliteit



Highlights Online enquête - mobiliteit



Autobezit = 0.83²



1. Resultaten per 11 augustus 2020

2. Het gewogen gemiddelde autobezit uit de enquête (aanneمة dat respondenten meer dan 2 auto's over 3 auto's bezitten = $((136 * 0 * 0.32) + (236 * 1 * 0.55) + (56 * 2 * 0.13) + (3 * 3 * 0.01)) / (136 + 236 + 56 + 3) = 0.83 = 83\%$

Highlights Online enquête - mobiliteit

Duurzaamheid is een van de speerpunten in de ontwikkeling van het Campinaterrein. Welke thema's vind jij belangrijk?



Energie (0 op de meter, plaatsing zonnepanelen, etc.)	556	79%
Klimaatadaptatie (afvoeren teveel aan regenwater, beheer hittestress)	526	74%
Mobiliteit (terugdringen CO2 uitstoot)	385	54%
Ik vind duurzaamheid niet zo belangrijk	30	4%
Anders...	28	4%

Welke services wens je op het Campinaterrein?

Pakketdienst	372	54%
Deelautohub	241	35%
Was- en strijkservice	98	14%
Gezamenlijke app ten behoeve van diensten die op Campina geboden worden	336	49%
Watertaxi naar het centrum en terug	319	46%
Lokaal geteeld voedsel	313	45%
Anders...	37	5%

Highlights Online enquête - mobiliteit

Uit de online enquête die is afgenomen onder potentiële gebruikers op het Campinaterrein komen de volgende indrukken naar voren:

Bewoners:

- Uit de enquête blijkt een autobezit van 0.83.
- De welwillendheid om minder te betalen voor parkeergelegenheden op afstand is groot (79%). Hoewel men over de maximale afstand verdeeld is, zijn de kansen voor hub-ontwikkeling groot.
- De welwillendheid om van de eigen auto afstand te doen voor een deelauto geeft potentie voor deelmobiliteit weer. Respondenten die geen auto hebben, antwoordden op deze vraag mogelijk grote welwillendheid. Om deze reden geeft de totaalscore van welwillendheid om afstand te doen van de eigen auto een goed beeld van de potentie van deelmobiliteit.

Bedrijvigheid

- Van potentiële bedrijven heeft 49% geen parkeerplekken nodig, 34% 1 parkeerplek, en de rest (18%) meerdere parkeerplekken.
- De welwillendheid om minder te betalen voor

parkeergelegenheden op afstand is groot (73%), over de maximale afstand is men verdeeld.

- De welwillendheid om van de bedrijfsauto afstand te doen voor een deelauto geeft potentie voor deelmobiliteit weer.

De resultaten van de enquête geven aan dat er potentie is voor deelmobiliteit en parkeren op afstand.

Gebruiker

Potentie Innovatieve mobiliteit

Ook vanuit de Whize-doelgroepen die BPD voor ogen heeft, is potentie voor deelmobiliteit aanwezig. De **(elektrische) deelfiets** heeft gemiddeld met 61% de meeste potentie. Deze potentie is er met name door de doelgroep *stedelijke dynamiek*. Kijkend naar de afstand tussen het Intercitystation en de dagelijkse voorzieningen voldoet een reguliere deelfiets ook.

Ook voor de **(elektrische) deelauto** is er potentie, gemiddeld 51% van deelautogebruikers valt binnen de doelgroepen die BPD voor ogen heeft (zie berekening in voetnoot. Ook deze potentie is er met name door de doelgroep *stedelijke dynamiek*, maar ook onder de doelgroepen *plannen en rennen* en *zorgeloos en actief*.

De **elektrische deelbakfiets** wordt vanuit gebruikersonderzoeken nog niet echt goed gebruikt, vandaar de vermoedelijk lage potentie, gemiddeld 11%. Relatief gezien wordt de bakfiets met name gebruikt door gebruikers binnen de doelgroep *Plannen en Rennen*.

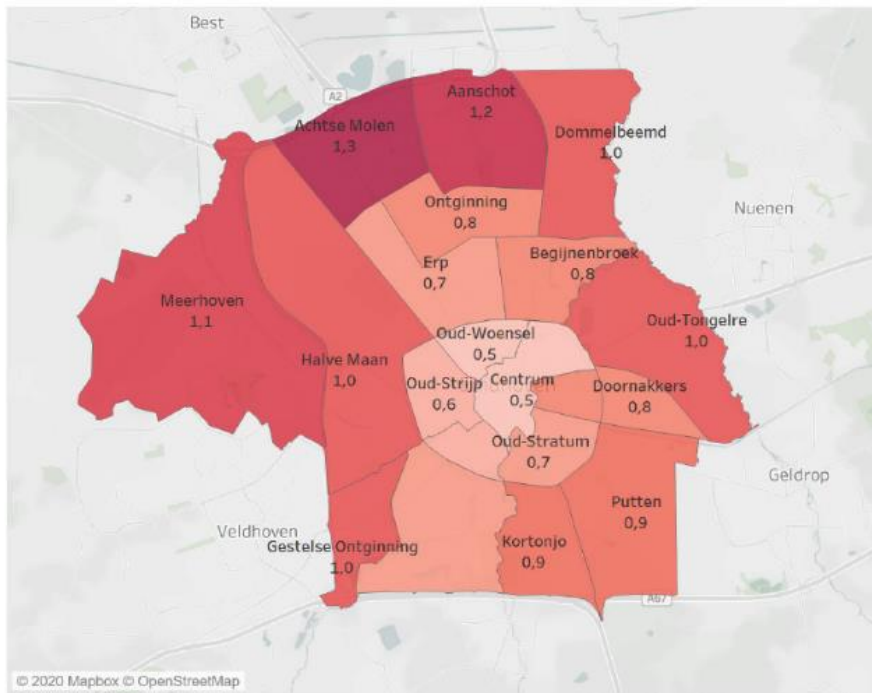
Whize Hoofdgroepen	
A. Dromen en rondkomen	0%
B. Jong en Hoopvol	43%
C. Volks en uitgesproken	0%
D. Bescheiden ouderen	0%
E. Stedelijke dynamiek	50%
F. Gewoon gemiddeld	0%
G. Gezellig empty nesters	0%
H. Landelijke vrijheid	0%
I. Plannen en rennen	3%
J. Zorgeloos en actief	4%
K. Luxe leven	0%

Modaliteiten	advies**
(Elektrische) deelauto	
(Elektrische) deelfiets	
Elektrische deelbakfiets	

Doelgroep op Campinaterrein	Waarschijnlijkheid Deelauto	
Jong en Hoopvol	43%	41%
Stedelijk Dynamiek	50%	61%
Plannen & Rennen	3%	45%
Zorgeloos % actief	4%	48%
gewogen gemiddelde:		51%

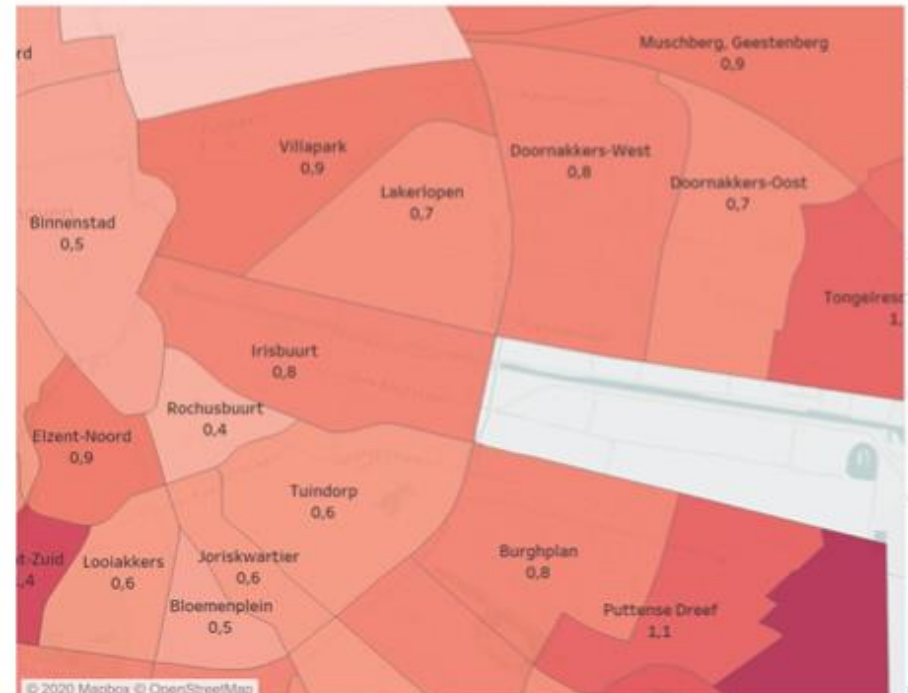
Gebruiker *Autobezit*

Gemiddeld aantal auto's per huishouden (bron CBS)



Hoe verder van de binnenstad hoe meer het autobezit toeneemt: van gemiddeld 0,5 in/rondom binnenstad tot circa 0,9-1,3 auto's aan de rand van de stad

Gemiddeld aantal auto's per huishouden (bron CBS)

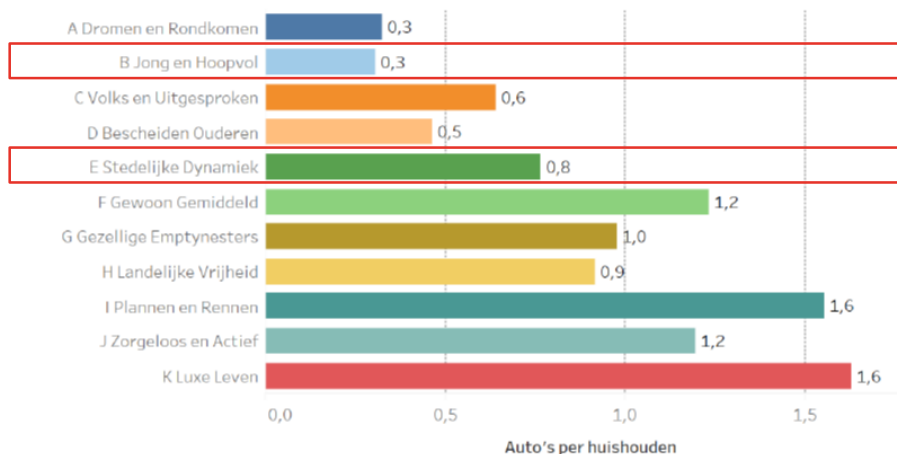


Wanneer wordt ingezoomd op de buurten in de omgeving van de locatie dan laat dit een gemiddeld autobezit van circa 0,8 zien. De resultaten van de enquête m.b.t. autobezit worden door CBS bevestigd.

Bron: Analyse Stijn Boogerd

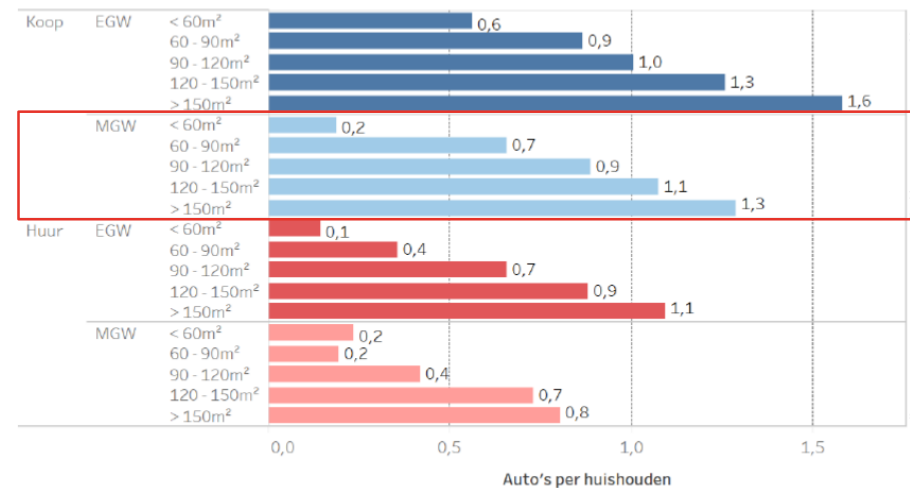
Gebruiker *Autobezit*

Gemiddeld aantal auto's per Whize segment (bron Whooz, gecorrigeerd o.b.v. CBS)



De beoogde doelgroepen op het Campinaterrein hebben een relatief laag autobezit. 0.3 en 0.8

Gemiddeld aantal auto's per woningtype (bron Whooz, gecorrigeerd o.b.v. CBS)



Op het Campinaterrein worden voornamelijk appartementen gebouwd (= Meergezinswoningen). Het autobezit zou tussen 0.2 en 1.3 geraamd kunnen worden.

Bron: Analyse Stijn Boogerd

Gebruiker

Potentie Deelauto

Gezien het sterke excentrieke karakter van de toekomstige ontwikkeling is het mobiliteitsconcept onderdeel van een groter geheel. De bewoners, werknemers en bezoekers van het Campinaterrein is een speciaal slag mensen. Mensen die waarde hechten aan de moderne ambacht, lokale producten en diensten en het welzijn van de planeet. De toekomstige bewoners, werknemers en bezoekers van het Campinaterrein leven wat meer in hun eigen bubbel, maar houden sterk rekening met de medemens. Dit maakt deze doelgroep uitermate geschikt om zowel producten als diensten onderling uit te wisselen in zogeheten communities.

Potentie Deelauto's Bewoners:

1. De enquête laat zien dat het gemiddelde autobezit 0.83 is, dat overeenkomt met CBS-data (0.8). De enquête laat zien dat 60% (3.0/5.0) van de respondenten heeft geantwoord bereid te zijn afstand te doen van de auto voor een deelauto. Bewoners die geen auto hebben, zullen hoogstwaarschijnlijk hebben geantwoord dat zij zeer bereid zijn afstand te doen van hun auto voor een deelauto. Om deze reden geeft het antwoord op de vraag (60%) een goede indicatie van de maximale potentie van deelmobiliteit over de gehele bewonerspool.
2. De analyse (middels tool 2) laat zien dat gezien de beoogde Whize-doelgroepen van het Campinaterrein de vatbaarheid zo'n 51% is.

Op basis van bovenstaande twee observaties concluderen wij dat maximaal 51% tot 60% = gemiddeld **maximaal 55%** van de bewoners open staat voor een deelautoconcept. In het beste scenario doet dus 55% van de bewoners afstand van de eigen auto.

Werknemers van creatieve bedrijvigheid.

De enquête laat zien dat 70% (3.5/5.0) van de potentiële bedrijvigheid bereid is afstand te doen van de eigen bedrijfsauto

Op basis hiervan concluderen we dat **maximaal 70 %** van de werknemers van creatieve bedrijvigheid openstaat voor een deelconcept van bedrijfsauto's.



Gebruiker

Potentie mobiliteitshubs

Succesfactoren (deel)mobilitieitshubs Bron: informatie (deel)mobilitieitsaanbieders bewerking BPD	Score Locatie
1. Grote steden vanaf 125.000-175.000 inwoners	+
2. Ligging nabij knooppunt/NS-station	-
3. Gemengd gebied met andere functies in de omgeving	+
4. Lage parkeernorm < 1 parkeerplaats per woning	+
5. Hoge (woning)dichtheid vanaf 70 woningen per ha. en gebouwde parkeeroplossing	+
6. Gereguleerd parkeren (vergunning of betaald) in de omgeving van de locatie	?
7. Projectomvang vanaf 100 woningen	+
8. Openbare Hub voor zowel project (kopers/huurders) als buurt (omwonenden)	?
9. Ruimte voor Hub/parkeerplaatsen op maaiveld	?
10. Serieuze interesse van Hub-exploitant(en)	?
Totaalscore van 0 (kansarm) tot 10 (kansrijk)	> 5+

Ook voor mobiliteitshubs zijn er een groot aantal succesfactoren van toepassing voor het Campinaterrein. Zie hiervoor ook links de analyse van Stijn Boogerd. In de stedenbouwkundige plannen is een parkeergebouw bij de ingang van het terrein ingepast.

De aanvullende observaties zijn de volgende:

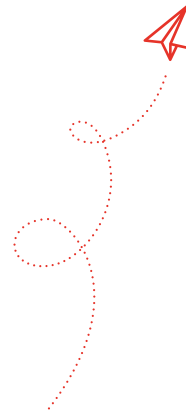
- Er is geen gereguleerd parkeren in de omgeving.
- Er zijn momenteel geen ontwikkelingen in de omgeving gepland. Wellicht komen deze op de langere termijn wel in beeld.
- Het Campinaterrein is gezien haar ligging aan de ring mogelijk interessant als locatie voor een grensoverschrijdende mobiliteitshub. Echter knelt de situatie op de ring dus is mogelijk extra autoverkeer ten gevolge van de hub tot aan de herinrichting van de ring ongewenst.

Bovenstaande observaties laten zien dat een Campinaterrein-overstijgend mobiliteitshubconcept voorlopig niet aan de orde is. Een hub voor gebruikers van het Campinaterrein zelf heeft wel potentie.



6

Scenario parkeerprogramma

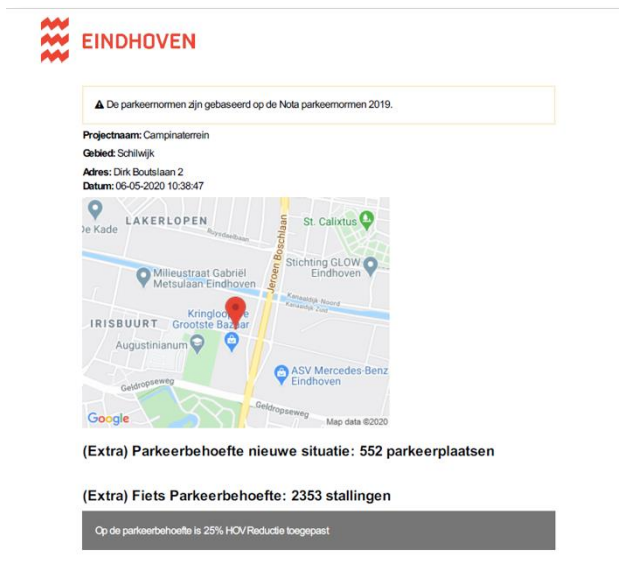


Parkeerprogramma (kaders)

De rekentool van de gemeente Eindhoven is vergeleken met de rekenmodule van parkeren in het rekenmodel.

Gemeente Eindhoven: (incl. 25% reductie voor nabijheid OV)

- Een maximale autoparkeeropgave van 552
- Een fietsparkeeropgave van 2353



Bron: Gemeente Eindhoven

Analyse Stijn Boogerd

- Op basis van het woonprogramma, CBS en Whize doelgroepen ligt het autobezit tussen 0.5 en 0.62. Hieruit volgt een theoretische parkeerbehoefte van tussen de 347 en 430 voor bewoners.

Eigendom	Type	Gebruiks-oppervlakte	Autobezit woningtype	Aantal parkeerplaatsen	Whize doelgroep	Autobezit doelgroep	Aantal parkeerplaatsen	Aantal woningen	Aandeel woning en doelgroep
Sociale huur	Appartement	< 60 m²	0,2	23	Jong en Hoopvol	0,3	34	113	16%
Sociale huur	Studentenunits	25 m²	0,2	19	Jong en Hoopvol	0,3	28	93	13%
Vrije sector huur	Appartement	< 60 m²	0,4	38	Jong en Hoopvol	0,3	29	95	14%
Vrije sector huur	Appartement	60-90 m²	0,8	121	Stedelijke Dynamiek	0,8	121	151	22%
Koop	Appartement	< 60 m²	0,2	14	Stedelijke Dynamiek	0,8	56	70	10%
Koop	Appartement	60-90 m²	0,7	89	Stedelijke Dynamiek	0,8	102	127	18%
Koop	Appartement	90-120 m²	0,9	25	Zorgeloos en Actief	1,2	34	28	4%
Koop	Eengezins	90-120 m²	1	12	Plannen en Rennen	1,6	19	12	2%
Koop	Eengezins	120-150 m²	1,3	7	Plannen en Rennen	1,6	8	5	1%
			0,50	347		0,62	430	694	100%

Bron: Stijn Boogerd

Parkeerprogramma (BPD Toolbox)

Het wonen- en niet-wonen programma is in de BPD Toolbox doorgerekend. De voorgeschreven parkeernormen van de gemeente Eindhoven zijn daarbij gebruikt.

<

1. Creatieve bedrijvigheid is als 'commerciële dienstverlening' gekwalificeerd.

Parkeerprogramma (BPD Toolbox)

Uit de vorige pagina's komt het volgende integrale beeld van de parkeeropgave naar boven met de parkeernorm van Eindhoven. Ter vergelijking is in de onderste tabel de CROW norm "zeer sterk stedelijk gebied, schil centrum" gehanteerd. Dit geeft het beeld dat de gemeente Eindhoven zo'n 20% lagere auto- en fietsparkeernormen hanteert dan het CROW.

EINDHOVEN

Autoparkeeropgave (zonder dubbelgebruik) <i>Parkeernota Eindhoven</i>		Bewoners/ Werk- nemers	Bezoekers	Totaal
Wonen		411	190	601
Niet-wonen	Werken	106	18	125
	Voor-zieningen	16	96	113
Totaal		534	305	838

Fietsparkeeropgave <i>Parkeernota Eindhoven</i>		Bewoners/ Werk- nemers	Bezoekers	Totaal
Wonen		1916	139	2055
Niet-wonen	Werken	323	15	338
	Voor-zieningen	0	126	126
Totaal		2239	280	2519

kennisplatform
CROW

Autoparkeeropgave (zonder dubbelgebruik) <i>CROW zzs schil centrum</i>		Bewoners/ Werk- nemers	Bezoekers	Totaal
Wonen		575	199	773
Niet-wonen	Werken	107	16	123
	Voor-zieningen	19	116	135
Totaal		700	332	1032

Fietsparkeeropgave <i>CROW zzs schil centrum</i>		Bewoners/ Werk- nemers	Bezoekers	Totaal
Wonen		1647	521	2167
Niet-wonen	Werken	92	255	334
	Voor-zieningen	0	489	489
Totaal		1738	1264	3003

Tussentijdse conclusies

Mobiliteitsprofielen met potentie S T O M boven P

- Van productiegebied naar befietsbare stad is reëel.
- Ketenmobiliteit: lopen-HOV en fietsen-OV. Maar HOV kwaliteit is nog niet sterk
- Woonprogramma en beoogde doelgroepen die daarop aansluiten

De gemeente Eindhoven is ambitieus wat betreft innoveren op mobiliteit. Deze ambities zullen naar alle waarschijnlijkheid doorzetten

- De ring wordt emissievrij
- het centrum autoluw en
- Deelmobiliteit wordt volop gestimuleerd

Gezien de ligging, net binnen de ring

- Er is sprake van nabijheid van voorzieningen op fietsafstand
- Op de fiets is de binnenstad van Eindhoven goed bereikbaar
- Zijn de eisen streng voor het Campinaterrein
- De ligging pal aan de ring heeft ook een strategische waarde voor het ontwikkelen van deelmobiliteit

Ondanks het onderzoek van Mobycon is een plan voor het verminderen van de verkeersdruk ten gevolge van de ontwikkeling mogelijk gewenst

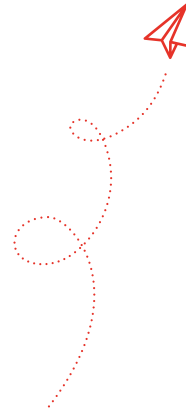
De mobiliteitscorrectie (25%) conform de parkeernorm is willekeurig tot stand gekomen

1. Er is slechts één buslijn op loopafstand, dit is mogelijk mager qua HOV
2. De gemeente stimuleert gebiedsgeregelde aanpak van deelmobiliteit



7

Mobiliteitsconcept





Stappen

In de *artist impression* zijn opgenomen:

- Health, foods, horeca

Hiermee zijn essentiële zaken (met uitzondering van de bushalte) in de toekomst mogelijk op loopafstand beschikbaar. Daarmee kan op de lange termijn het Campinaterrein ontwikkeld worden van een befietsbare plek tot een beloopbare plek. Dit geeft mogelijkheden voor de reductie in verkeersbewegingen.

Aanbeveling 1

- Creëer dagelijkse voorzieningen op het terrein om verkeer anders dan lopen te doen afnemen. Een mogelijkheid is om flexwerkplekken voor bewoners op loopafstand te creëren.

Aanbeveling 2

- Creëer aantrekkelijke voetgangerspaden binnen het gebied.

Aanbeveling 3

- Houd naburige ontwikkelingen in het industriegebied in de gaten en zoek contact voor het afstemmen van voorzieningen. Op dit moment staan er nog geen concrete plannen in de pijplijn, dus deze aanbeveling richt zich op de lange termijn.



Trappen

De befietsbaarheid is gezien de nabijheid van het station en voorzieningen zeer goed. Hier liggen grote kansen voor het Campinaterrein en daarom dienen er hoogwaardige voorzieningen worden opgenomen.

Aanbeveling 1

- ✓ Wij bevelen aan om fietsen volop te stimuleren. Creëer daarom (een) aantrekkelijke fietsentree(s). Denk hierbij aan zo min mogelijke helling en veilige routes (verlichting, aparte baan).

Op basis van de fietsparkeernormen van de Gemeente Eindhoven en het programma (o.b.v. 9 juli) is een fietsparkeerbehoefte van 2519 plekken, waarvan:

Woonprogramma:	2055
Werkprogramma:	338
Horeca:	126

Aanbeveling 2

- ✓ Realiseer de fietsparkeervoorzieningen voor het werkprogramma en voorzieningen op dezelfde locatie om slim ruimtegebruik te faciliteren.

In het programma is 1050 m² gereserveerd voor fietsparkeren onder de melkfabriek. Voor een fietsparkeerplek is (incl. verkeersruimte) zo'n 1.5 m² BVO nodig (0.75 m² BVO excl. Verkeersruimte). Voor hoogwaardige enkel laagse fietsparkeervoorzieningen zou dus **3.779 m²** gereserveerd moeten worden.

Aanbeveling 3

- ✓ Reserveer extra ruimte voor een deel van de woningen door voorzieningen op eigen grond te realiseren en zorg voor hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen (mogelijk in parkeerhub). Denk hierbij ook aan een aantal laadvoorzieningen voor LEV's (licht elektrische voertuigen, zoals e-scooters en e-bikes).



OV

Het openbaar vervoer ligt naar onze mening te ver weg van het terrein om van een HOV-verbinding naar Eindhoven Centrum en Centraal Station te spreken. 400 meter lopen is niet direct nabijgelegen (In Nota parkeernormen is acceptabele loopafstand 200 meter tot bestemming in schil centrum).

De OV-halte ten zuiden van het terrein is bij een middelbare school gelegen. Daarmee is de OV-verbinding mogelijk niet aantrekkelijk voor andere doelgroepen.

Het voorziene OV-product (HOV halte op 400 meter) is van onvoldoende kwaliteit om een reductie van het autoparkeren van 25% te realiseren.

Aanbeveling 1

- ✓ Ga met gemeente Eindhoven in gesprek om een betere aansluiting te krijgen op het openbaar vervoer (halteplaats en lijnvoering). Gemeente Eindhoven moet dit dan onder de aandacht brengen van de vervoersautoriteit/concessieverlener. Daarnaast kan de loopafstand naar openbaar vervoer geminimaliseerd worden door een aantrekkelijke voetgangersentree te creëren zo dicht mogelijk bij de bushalte Otto Veniusweg. Dus aan de zuidoostelijke punt van het terrein.



MaaS

Uit de parkeeropgave (slide 45-46) blijkt een parkeerbehoefte van 411 parkeerplekken van bewoners. Als maximaal 55 % van de parkeerbehoefte ingeruild kan worden door deelauto concepten (zie slide 40) , leidt dit tot maximaal **33 deelauto's voor bewoners** om een parkeerreductie van 6 plekken per deelauto te realiseren. (Gemeente Eindhoven beleid, slide 17)

Voor de parkeeropgave voor werknemers van creatieve bedrijvigheid geldt volgend de norm 65 plekken. Als maximaal 70 % van de parkeerbehoefte ingeruild kan worden door deelauto concepten (zie slide 40) leidt dit tot maximaal **10 deelauto's voor werknemers van creatieve bedrijvigheid** om een parkeerreductie van 6 plekken per deelauto te realiseren (Gemeente Eindhoven beleid, slide 17)

Aanbeveling 1

- ✓ Om de maximale potentie van deelauto's te benutten dienen 33 deelauto's voor bewoners en 10 deelauto's voor werknemers van creatieve bedrijvigheid gerealiseerd te worden. Wij raden aan een ingroeistrategie te hanteren (meten van daadwerkelijk gebruik en bij succes bijplaatsen) en in de planvorming rekening te houden *met de helft van de potentie*, resp. **16 deelauto's** en **5 bedrijfsdeelauto's**.

Aanbeveling 2

- ✓ In beginsel adviseren wij een experiment met **5 elektrische deelbakfietsen** en **5 elektrische deelfietsen** te implementeren die door zowel de bewoners als de bedrijven kunnen worden gebruikt en (indien goedgekeurd op de openbare weg). Dit versterkt het succes van het parkeren op afstand en verschaft gebruikers de mogelijkheid goederen te vervoeren van de hub naar de voordeur. Ook hier bevelen wij aan het gebruik te meten en bij succes snel op te schalen.

De elektrische deelbakfietsen komen vermoedelijk zeker rond de oplevering van de woningen van pas voor het verhuizen van goederen en kunnen daarmee dienen als 'quick start' voor het concept.

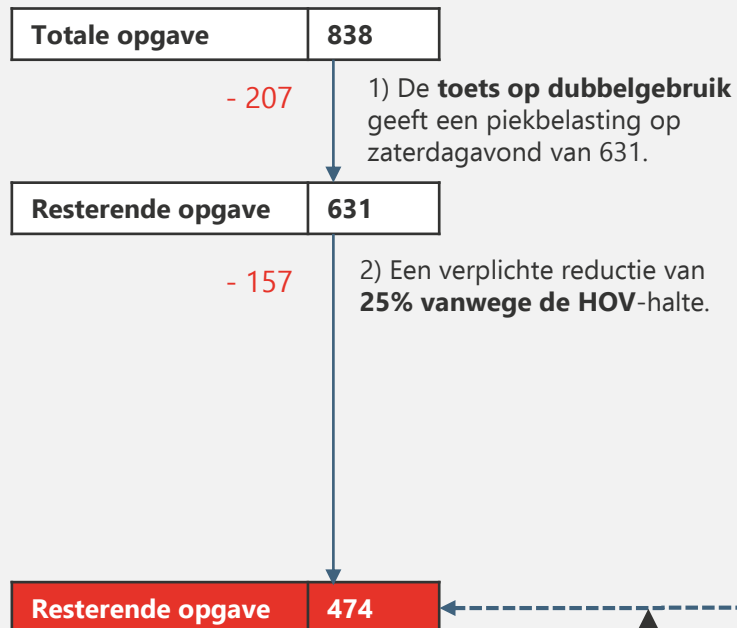
Aanbeveling 3

- ✓ Voor geslaagde deelconcepten zijn van belang:
 1. Beschikbaarheidsmeting en -systeem van de assets en strakke monitoring van gebruik vanaf het begin inclusief communitybuilding;
 2. Verzekerde connectiviteit in het parkeergebouw;
 3. Standplaatsen direct bij de ingang van het parkeergebouw (of op de begane grond van het parkeergebouw).



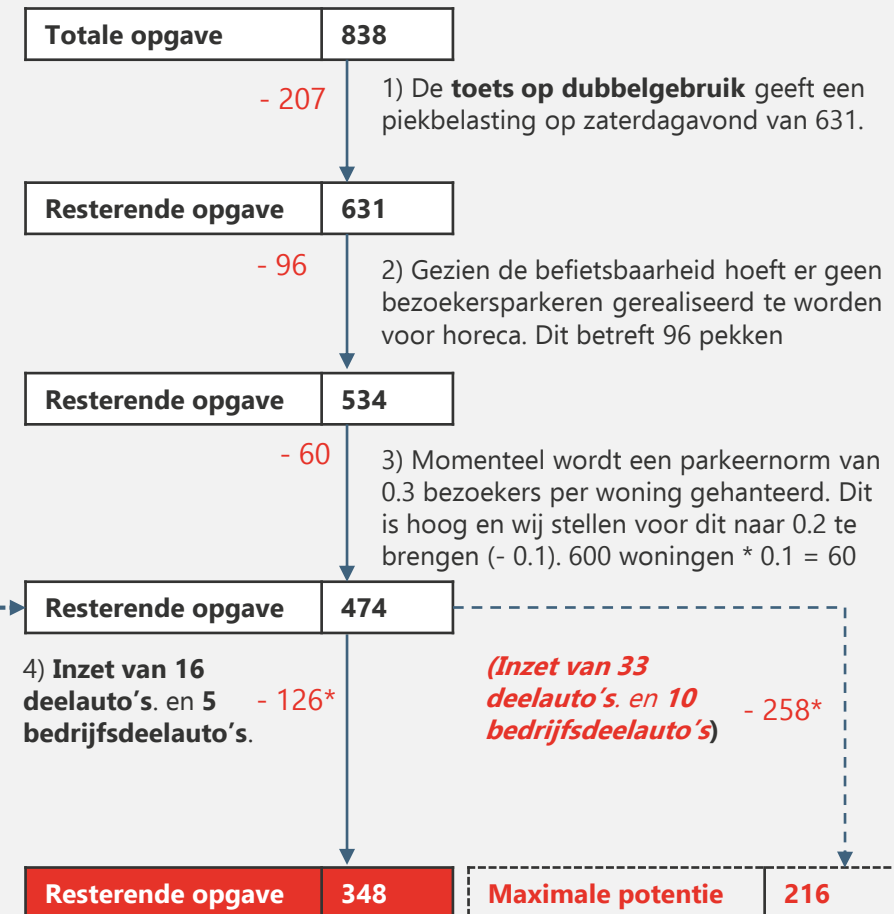
Parkeeropgave reductie: voorstel in relatie tot gemeente Eindhoven

Gemeente Eindhoven



De gemeentelijke reductie van 25% kan via het bezoekers-parkeren voor woningen en horeca gerealiseerd worden.

Voorgestelde parkeeropgave



* In de Schil centrum vervangt een deelautoparkeerplek 7 autoparkeerplaatsen (Beleid Gemeente Eindhoven) en staat de deelauto zelf ook op 1 plek (netto effect 6 parkeerplaatsen)



Particuliere auto

Op basis van het programma is de parkeerbehoefte geraamd op 838. Conform het beleid van de gemeente Eindhoven dient eerste een toets dubbelgebruik gedaan te worden en vervolgens een afslag van 25% voor de nabijheid van HOV gedaan te worden. Wij achten de bushalte Otto Veniusweg op ca. 350m van de rand van het Campinaterrein geen hoogwaardige OV verbinding. Echter zien wij door met name de fietsbaarheid van het terrein en in lichte mate de aanwezigheid van een OV-verbinding op acceptabele afstand potentie om voor twee functies de parkeerbehoefte naar beneden te schroeven. Zie hiervoor ook de uitwerking op de vorige slide.

1. De bezoekersparkeernorm voor horeca is voor solitaire horeca. De horeca in dit gebied is ondersteunend aan het gebied en niet bedoeld om extra verkeer aan te trekken. Bezoekers komen daardoor nauwelijks met de auto. Voor de enkeling die wel met de auto komt, zijn er in principe 's avonds werknemersparkeerplekken van kantoorruimtes beschikbaar.
2. De bezoekersnorm van 0.3 voor de woningen (excl. Studentenwoningen) is vrij hoog. Deze norm kan in dit gebied naar 0.2.

Aanbeveling 1

- ✓ Hanteer een parkeernorm van 0.2 voor bezoekers van bewoners (excl. Studentenwoningen) en communiceer naar horeca uitbaters dat bezoekersparkeren op het terrein zeer beperkt mogelijk is.

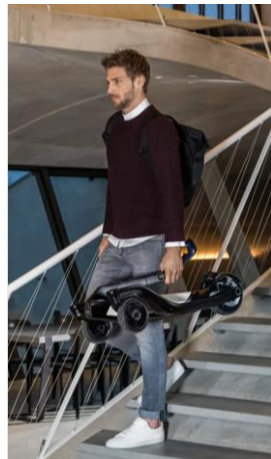
De parkeerbehoefte kan verder omlaag door de inzet van deelautoconcepten (zie ook slide 52). De maximale potentie kan leiden tot een resterende parkeerbehoefte van slechts 216. Dit is echter een te voortvarend scenario. Aanvankelijk wordt gemikt op een halve vloot aan deelauto's die theoretisch zouden moeten leiden tot een resterende autoparkeeropgave van 348 plekken. Voor het geval het deelautoconcept mislukt raden we aan het parkeergebouw een capaciteit van in ieder geval 400 plekken te geven, maar een modulaire opbouw van de parkeergarage in te bouwen zodat er flexibiliteit aan ruimtegebruik ontstaan.

Aanbeveling 2

- ✓ Wij adviseren om vooralsnog 400 plekken te reserveren, conform de tekeningen 200 ondergronds en 200 bovengronds. Bestem tijdens de fasering het bovendeck tijdelijk als tuin, urban farm of ander creatief concept (zie sfeerbeelden volgende pagina. voor de creatieve bedrijvigheid. Wanneer de bewoners toestromen, bestem het bovendeck indien nodig deels als extra parkeergelegenheid. Wanneer deelmobiliteit niet aanslaat, kan het bovendeck volledig als parkeerruimte bestemd worden. Voor de flexibiliteit in de tijd zien wij meer in de modulaire opbouw parkeervoorziening en gemengd functiegebruik boven innovatieve parkeersystemen.

Sfeerbeelden

Deelmobiliteit



Sfeerbeelden

Modulaire parkeergarages



Bergingen/boxen in de ondergrondse parkeergarage

Wolvenhoek in Den Bosch



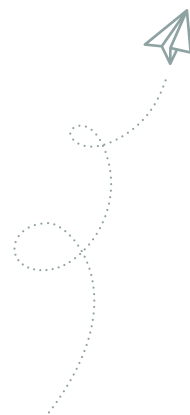
daktuin op parkeerdek

Haarlem – parkeergarage De Kamp

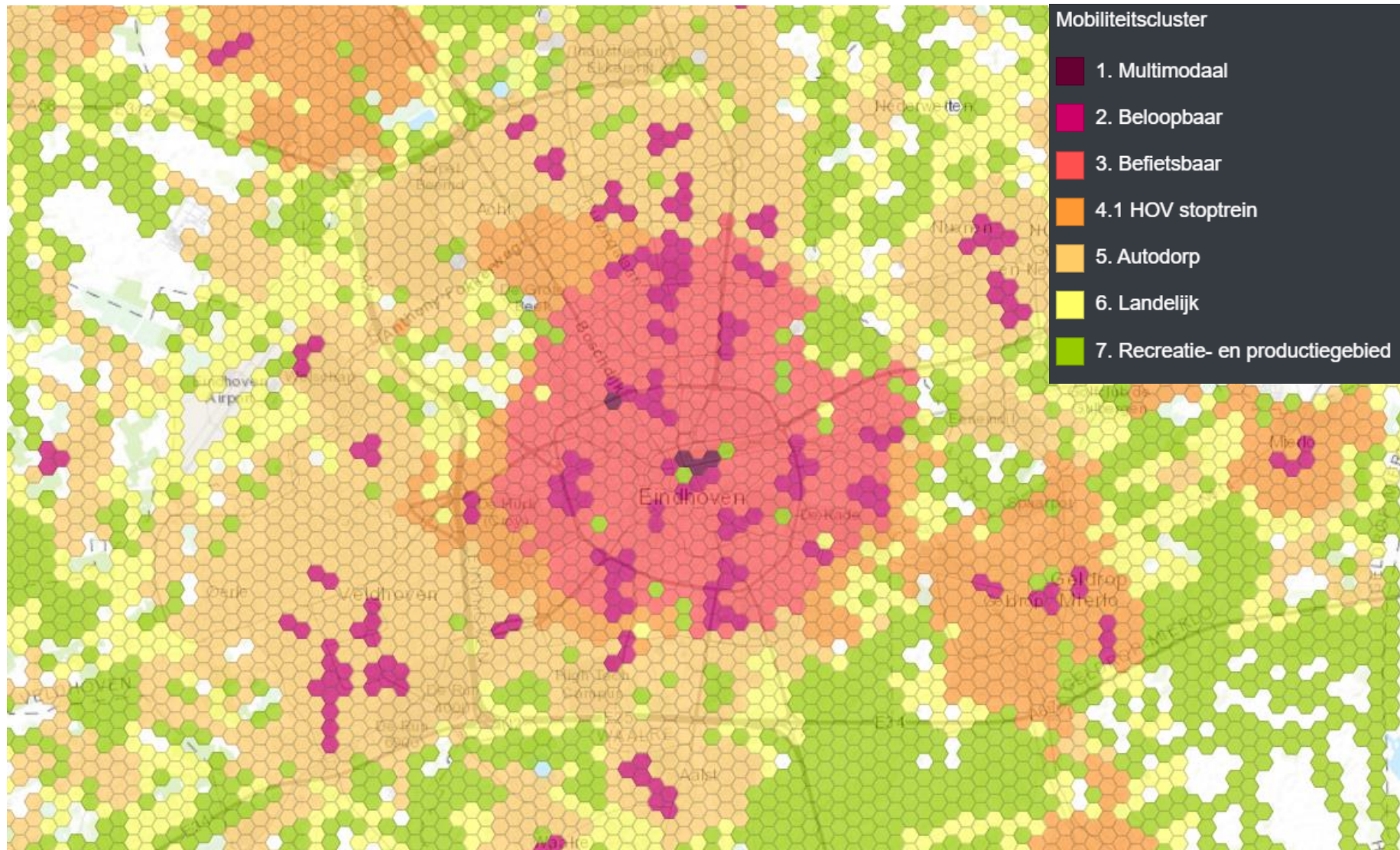




Bijlagen



Mobiliteitsmilieus Eindhoven



2. Beschrijving Mobiliteitsmilieus

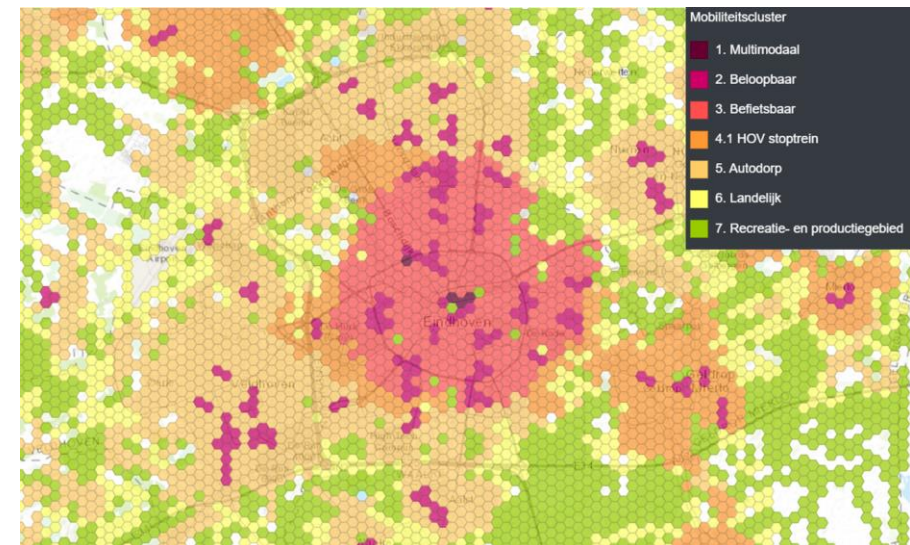
1. Multimodaal bereikbare stadscentra (TOD-locaties)

Dit mobiliteitsmilieu ligt in (hoog)stedelijk gebied en rond het centraal station.

Dit milieu is met het recht de 'beloopbare' stad te noemen. Dagelijkse basisvoorzieningen liggen binnen 5 minuten loopafstand, zoals een basisschool, huisarts en supermarkt. Maar ook de hogere voorzieningen als hoger onderwijs en een ziekenhuis bevinden zich in de directe nabijheid.

Zoals de naam al zegt is dit mobiliteitsmilieu multimodaal ontsloten. Naast lopen en fietsen zijn alle vormen van openbaar vervoer aanwezig. Hoogwaardig openbaar vervoer (treinstations en metrohaltes) is nagenoeg altijd binnen 10 minuten lopen te bereiken. Dit milieu is dan ook te typeren als een TOD-locatie. De (deel)auto is in dit milieu alleen nodig voor woon-werkverkeer naar werklocaties, die niet snel genoeg te bereiken zijn met de (elektrische) fiets of het openbaar vervoer, of voor incidenteel langere afstanden.

Multimodaal bereikbare stadscentra is, samen met de auto-afhankelijke recreatie en productiegebieden, het enige milieu waar het aantal banen groter is dan het aantal inwoners.



2. Beschrijving Mobiliteitsmilieus

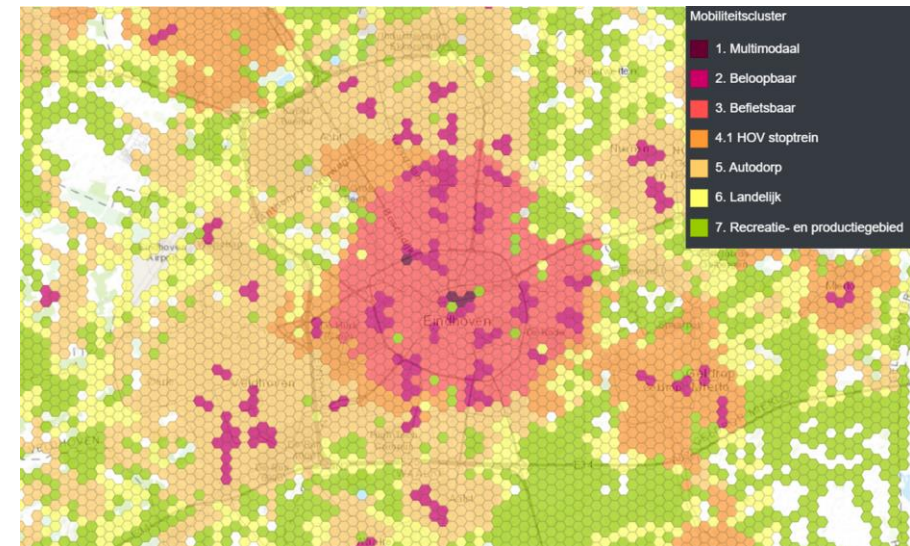
2. Beloopbare voorzieningencentra

Kenmerkend voor dit mobiliteitsmilieu is de loopbereikbaarheid van voorzieningen, en bus- en tramhaltes. De centra van steden, stadswijken en grotere plaatsen in de stadsregio Eindhoven behoren tot dit milieu.

De meeste voorzieningen bevinden zich binnen 5 minuten lopen, zoals een basisschool, huisarts en supermarkt. Ook bus- en tramhaltes zijn lopend te bereiken. Anders dan bij de multimodaal bereikbare stadscentra geldt dat niet voor hoogwaardig openbaar vervoer. Treinstations of metrohaltes liggen vrijwel nooit op loopafstand.

Onderscheidend tussen de twee submilieus in dit mobiliteitsmilieu is het intercitybereik. Vanuit de stadscentra en meeste stadswijken binnen dit milieu is een intercitystation binnen 15 minuten fietsen bereikbaar. Dat geldt niet voor de meeste grotere plaatsen, die wel een vergelijkbaar hoogwaardig voorzieningenniveau binnen looptijd hebben, maar geen intercitystation binnen fietstijd. Mensen in dit submilieu zullen veelvuldig gebruik maken van de eigen auto.

De beloopbare voorzieningencentra hebben van alle mobiliteitsmilieus één van de laagste inwoner-banen ratio's. In de grotere plaatsen zonder intercitystation betekent dit een grote uitgaande pendel in de ochtend en ingaande pendel aan het einde van de dag, waarbij de auto als modaliteit dominant is.



2. Beschrijving Mobiliteitsmilieus

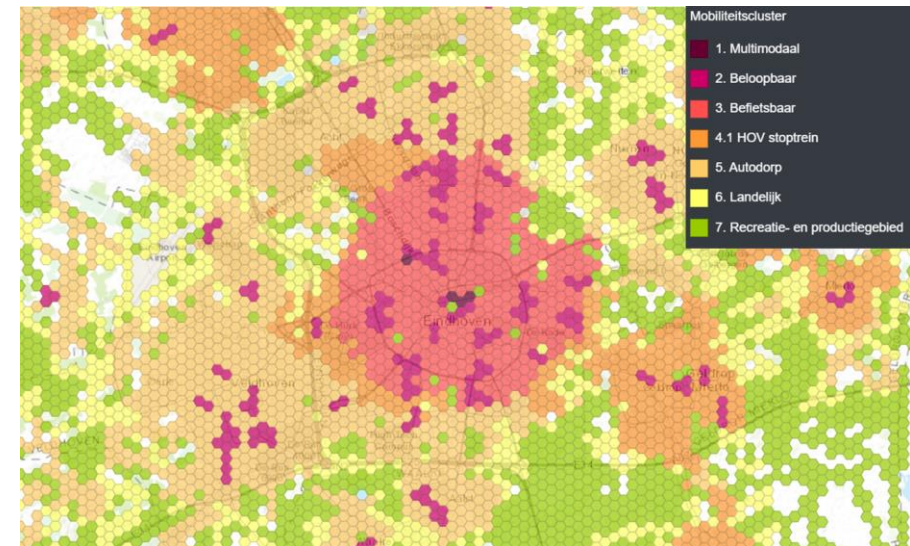
3. Befeetsbare stadswijken met intercitybereik

In dit stedelijke mobiliteitsmilieu is de afstand tot de meeste voorzieningen en hoogwaardig openbaar vervoer te groot om te lopen. Het fijnmazige netwerk van bus- en tramlijnen maakt dat de bus en tram meestal wel binnen 5 tot 10 minuten lopen bereikbaar zijn.

Met de fiets zijn alle voorzieningen en vormen van openbaar vervoer binnen 10 tot 15 minuten te bereiken. Dat geldt voor zowel de dagelijkse basisvoorzieningen, zoals een basisschool en huisarts, maar ook voor hogere voorzieningen als hoger onderwijs, een ziekenhuis of treinstation.

Kenmerken voor dit milieu is de fietsbereikbaarheid van een intercitystation. Net als in de andere stedelijke milieus is de (deel)auto in dit milieu met name nodig voor woon-werkverkeer naar auto-afhankelijke werklocaties of incidenteel langere afstanden. Ondanks de goede fietsbereikbaarheid is het in de praktijk echter goed mogelijk dat veel bewoners de (deel)auto ook gebruiken voor kortere afstanden.

Het aantal banen per inwoner is relatief groot, en het werk is overwegend goed met de fiets en (hoogwaardig) openbaar vervoer te bereiken, waardoor de in- en uitgaande pendel relatief beperkt is.



2. Beschrijving Mobiliteitsmilieus

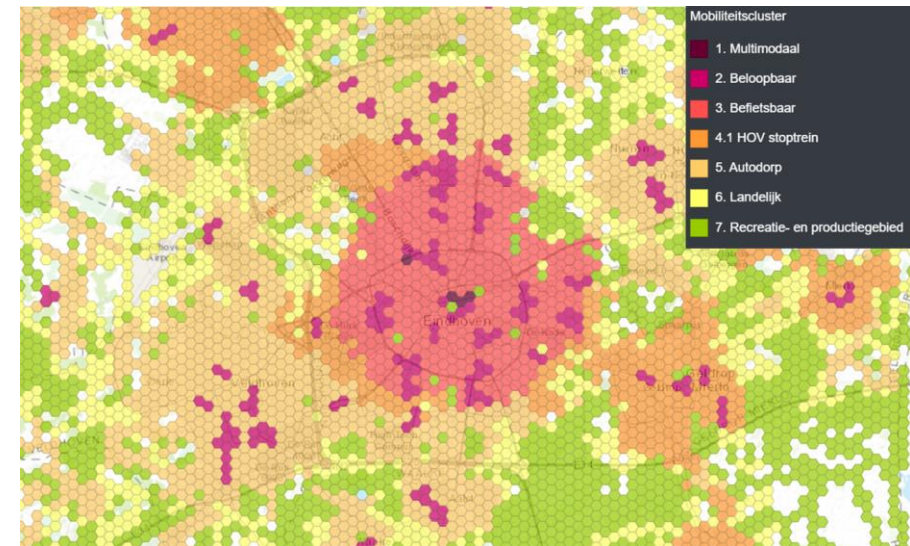
4. HOV-ontsloten woon/werkplaatsen

Kenmerkend voor deze mobiliteitsmilieus zijn enerzijds de stoptrein en anderzijds de metro; beide hoogwaardig openbaar vervoer. Stoptreinstations of metrohaltes liggen vrijwel altijd binnen 15 minuten fietsafstand.

Bushaltes zijn vaak binnen 5 minuten fietsen bereikbaar, tramhaltes binnen 10 minuten. De looptijd naar bus- en tramhaltes is in de regel echter te lang. Datzelfde geldt voor de basisvoorzieningen. Met maximaal 10 minuten reistijd liggen de basisvoorzieningen wel binnen fietsbereik. Hoger onderwijs en een ziekenhuis liggen in de regel wat verder weg.

Mensen die in deze mobiliteitsmilieus wonen kiezen naar verwachting meer dan gemiddeld de eigen auto als primaire modaliteit voor woon-werkverkeer, en mogelijk ook als vervoersmiddel naar voorzieningen, ondanks de relatief korte fietstijd. Net als de beloopbare voorzieningencentra is het aantal banen in vergelijking met het aantal inwoners in dit milieu relatief laag.

Inwoners moeten reizen om op hun werk te komen. Door de aanwezigheid van (hoogwaardig) openbaar vervoer ligt het autogebruik hier relatief lager dan bij beloopbare voorzieningencentra.



2. Beschrijving Mobiliteitsmilieus

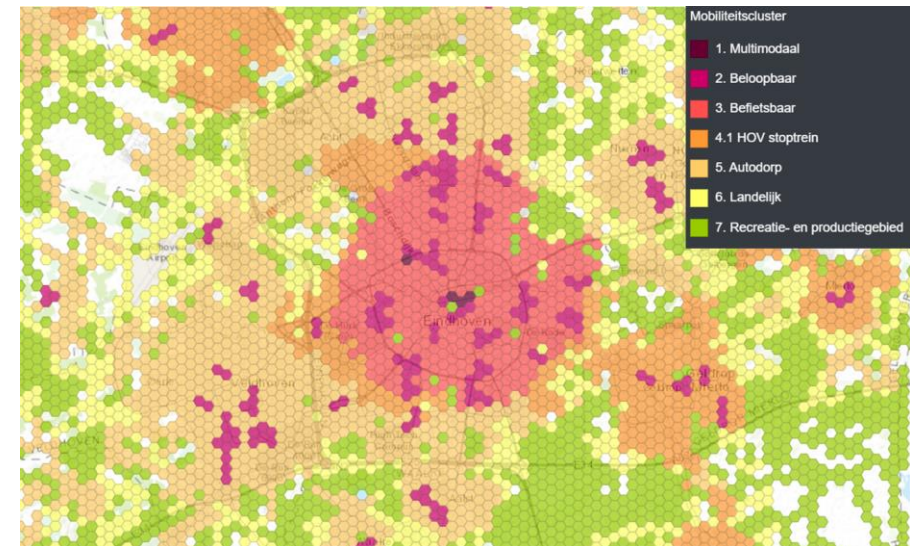
5. Autodorpen met dagelijkse voorzieningen

De grotere plaatsen met in het centrum het mobiliteitsmilieu beloopbare voorzieningencentra worden omringd door dit mobiliteitsmilieu.

De basisvoorzieningen (supermarkt, huisarts en basisschool) en middelbare school liggen vaak binnen 10 minuten fietsen. Wat betreft openbaar vervoer zijn de mensen aangewezen op de bus, die nagenoeg nooit binnen 5 minuten lopen ligt.

Met name de bushaltes zijn vaak wel binnen 10 minuten fietsen bereikbaar. Voor de first en last mile zijn mensen dus aanwezen op de fiets. Deze drempel in combinatie met het ontbreken van hoogwaardig openbaar vervoer maakt dat veel mensen primair gebruik maken van de eigen auto, zowel voor woon-werkverkeer als het bezoeken van de basisvoorzieningen in het centrum.

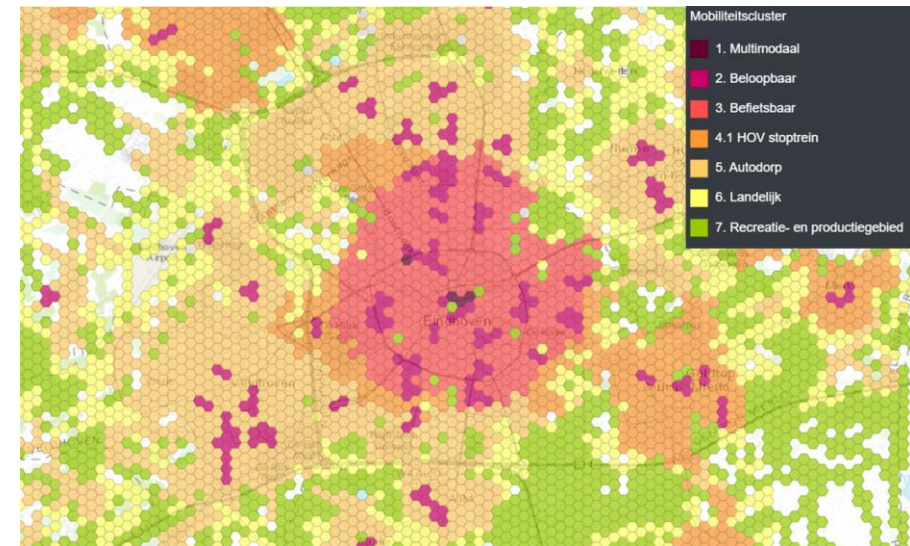
Het aantal banen per inwoner ligt op het gemiddelde van de regio.



2. Beschrijving Mobiliteitsmilieus

6. Landelijke autogebieden

Dit mobiliteitsmilieu is grotendeels vergelijkbaar met het milieu autodorpen met dagelijkse voorzieningen. Het grootste verschil is dat de meeste basisvoorzieningen maar beperkt bereikbaar zijn met de fiets. De mensen zijn voor verplaatsingen grotendeels aanwezig op de eigen auto, ondanks dat bushaltes vaak binnen 10 minuten fietsen liggen. Landelijke autogebieden hebben nagenoeg geen banen, waardoor de inwoners nagenoeg altijd moeten reizen naar hun werk. Gezien de afstand is de eigen auto de primaire modaliteit.



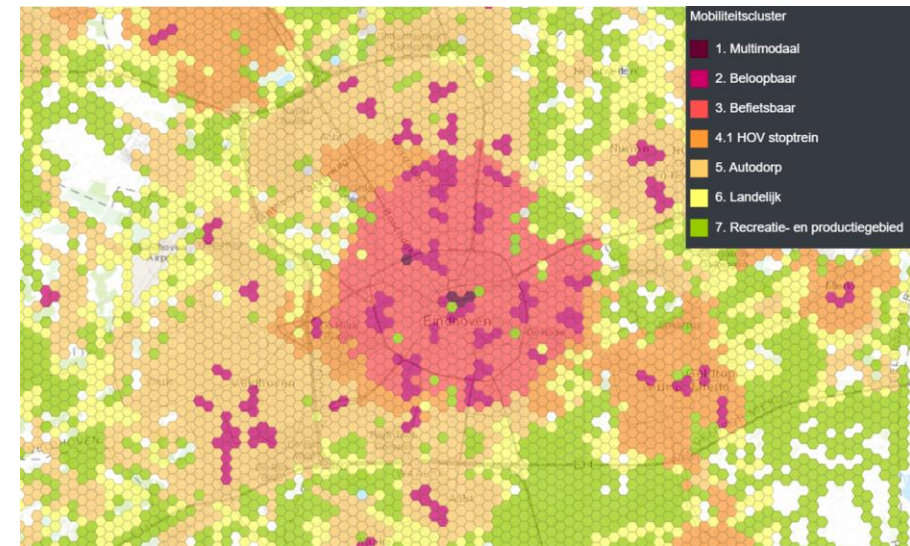
2. Beschrijving Mobiliteitsmilieus

7. Auto-afhankelijke recreatie en productiegebieden

In dit mobiliteitsmilieu wordt vooral gerecreëerd of geproduceerd. Deze gebieden zijn nauwelijks bewoond. Basisvoorzieningen zijn dan ook afwezig.

Onderscheidend ten opzichte van het mobiliteitsmilieu autodorpen met dagelijkse voorzieningen is met name de lange (auto)reistijd naar voorzieningen als middelbaar en hoger onderwijs, en een ziekenhuis. Dit mobiliteitsmilieu is slecht bereikbaar met het openbaar vervoer; de afhankelijkheid van de eigen auto is dan ook groot.

Net als in het mobiliteitsmilieu multimodaal ontsloten stadscentra heeft dit milieu meer banen dan inwoners. Dit betekent, andersom aan onder meer het milieu autodorpen met dagelijkse voorzieningen, een grote ingaande pendel aan het begin van de dag en grote uitgaanden pendel aan het einde van de dag.



Programma niet-wonen Campinaterrein

Bron: Martijn Knapp 9 juli 2020

Melkontvangst:	340 m2 BVO waarvan ca. 200 m2 café (proeflokaal) en 80 m2 productie (destilleerderij) en 60 m2 opslag.
Ijsfabriek/Ketelhuis:	2.500 m2 BVO waarvan ca. 400 m2 café (proeflokaal), 500 m2 zaal (evenementen) 1.100 m2 productie (brouwerij), 500 m2 opslag.
Kantine:	720 m2 BVO waarvan 360 m2 restaurant en 360 m2 keuken en opslag.
Melkfabriek:	6.800 m2 waarvan kelder: 1.050 m2 extensief bedrijf, 1.050 m2 kelder opslag (fiets/bergen), b.g.: 500 m2 semi openbare straat, 1.600 m2 kantoor/dienstverlening, 1e verd. 1.050 m2 kantoor, 2e verd. 1.550 m2 kantoor.
Hallen:	2.000 m2 BVO bedrijvigheid ambacht.
Nieuwbouw:	1.500 m2 BVO dienstverlening en 500 m2 restaurant waarvan 200 m2 keuken & opslag.





No change without a **A3BEL**



Robert Boshouwers

+31 6 50 85 46 56

robert.boshouwers@rebelgroup.com

Jesse Hablé

+31 6 82 58 45 84

Jesse.hable@rebelgroup.com

Marc Moonen

+31 6 29 50 50 10

marc@kwirkey.nl

Iris Ruysch

+ 31 6 14 44 74 85

iris@thefuturemobility.network

René Neijmeijer

+ 31 6 26 92 67 56

neijmeijer@spring-co.nl



Wijnhaven 23
3011 WH Rotterdam
Nederland
+31 10 275 59 90

info@rebelgroup.com
www.rebelgroup.com