

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

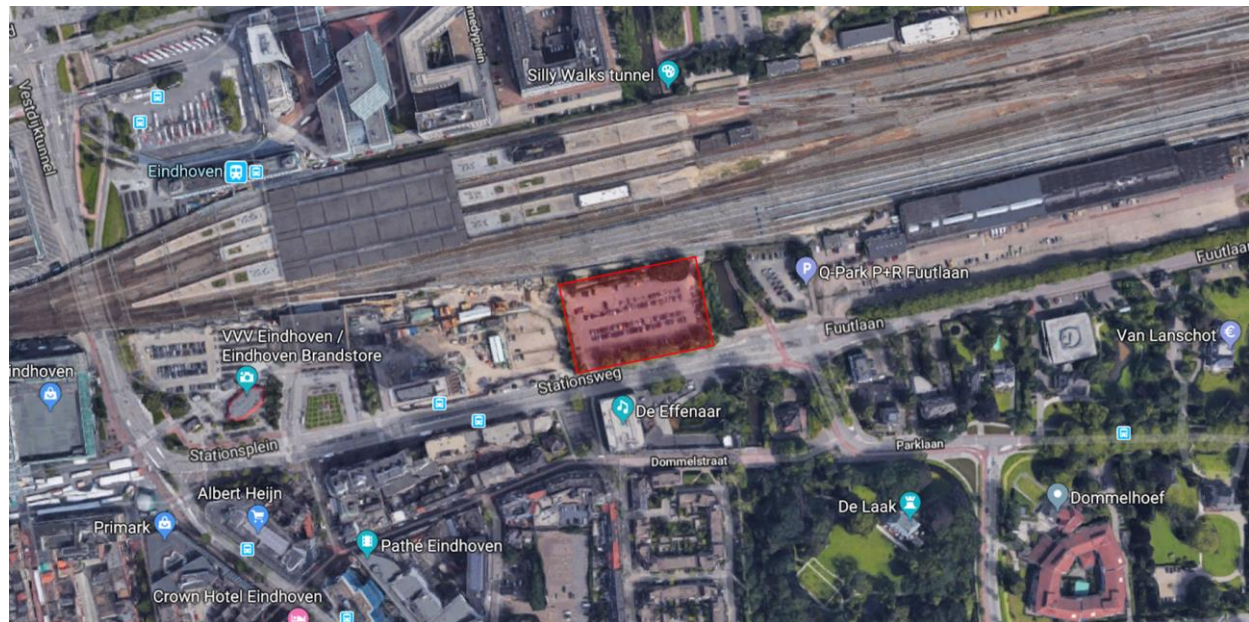
Aan: Mark Blommestijn
Van: Mathijs Schoenmakers, Jon van Dijk
Datum: 3 maart 2020
Kopie: Véronique Maronier, Sten Camps
Ons kenmerk: BG8429TPNT1909162258
Classificatie: Projectgerelateerd

Onderwerp: Verkeersgeneratie EDGE Eindhoven

1. Inleiding

EDGE Technologies wil het huidige parkeerterrein aan de Stationsweg, parking Fuutlaan in het centrum van Eindhoven gaan ontwikkelen (zie afbeelding 1). Het plan bestaat uit de ontwikkeling van circa 27.000 m² bvo kantoren, circa 15.000 m² bvo appartementen en een ondergrondse parkeergarage. Voor dit onderzoek zijn twee scenario's onderzocht, een met 235 parkeerplaatsen en een met 315 parkeerplaatsen. Het bestaande parkeerterrein omvat 214 parkeerplaatsen.

In dit kader is het noodzakelijk vast te stellen wat het verkeersgenererend effect van de toekomstige functies zal zijn. In het volgende gaan wij hierop in.



Afbeelding 1: Ontwikkellocatie EDGE Eindhoven

2. Berekening verkeersgeneratie

In deze notitie worden twee situaties uitgewerkt:

- Eén situatie waarbij 235 parkeerplaatsen gerealiseerd worden, dit is conform het actuele voorlopig ontwerp van Edge;
- Eén situatie waarbij 315 parkeerplaatsen worden gerealiseerd, conform de contractuele overeenkomst met de gemeente Eindhoven, die ervan uitgaat dat één parkeerplaats op 130 m² bvo kan worden gerealiseerd.

In beide gevallen is het uitgangspunt dat het bestaande parkeerterrein verdwijnt, uiteraard inclusief de “bijbehorende” verkeersgeneratie.

2.1 Verkeersgeneratie bij 235 parkeerplaatsen

Zoals genoemd, gaat het actuele voorlopig ontwerp uit van de realisatie van 235 parkeerplaatsen. De opzet is dat 200 plaatsen beschikbaar komen voor de kantoren en 35 plaatsen voor de appartementen.

De verkeersgeneratie is berekend op basis van kentallen, zoals CROW die weergeeft in zijn publicatie uit december 2018: daarin worden voor verschillende functies, voor verschillende verstedelijkingsniveaus en ligging (centrum, schil centrum, rest bebouwde kom) aanbevelingen gedaan voor te hanteren parkeernormen en daarvan afgeleide verkeersgeneratie.

In geval van EDGE is sprake van een zeer sterk stedelijke situatie in het centrum dichtbij haltes van hoogwaardig openbaar vervoer (het CBS categoriseert Eindhoven als zeer sterk stedelijk gebied). Voor de verkeersgeneratie van de kantoren (zonder baliefunctie) resulteert dat in 3,5 verkeersbewegingen per parkeerplaats, ergo voor 200 parkeerplaatsen in 700 verkeersbewegingen. Voor de appartementen moet onderscheid gemaakt worden tussen midden/goedkope en dure huur: deze hebben een verkeersgeneratie van 1,4, respectievelijk 3,0 verkeersbewegingen per parkeerplaats. Dat resulteert bij een 50-50%-verdeling in 78 verkeersbewegingen. Bij deze berekeningen is uitgegaan van de gemiddelde waarde van de verkeersgeneratie, zoals deze is opgenomen in de kentallen van de CROW-publicatie daarover van december 2018.

Totaal genereert de voorgenomen ontwikkeling, zoals weergegeven in tabel 1, dus 778 verkeersbewegingen.

Tabel 1. Verkeersgeneratie ontwikkeling EDGE Technologies

Verkeersgeneratie	aantal gerealiseerde parkeerplaatsen	gem. per parkeerplaats	verkeers-generatie
Huur, appartement, midden/goedkoop	17	1,4	24
Huur, appartement, duur	18	3,0	54
Kantoor zonder baliefunctie	200	3,5	700
Totaal	235		778

Aangezien de bestaande parkeerplaats verdwijnt, mag het aantal verkeersbewegingen gesaldeerd worden. Bij salderen wordt de verkeersgeneratie van de bestaande functie verminderd van de verkeersgeneratie van de nieuwe functie, zodat er berekend wordt hoeveel verkeer er extra bij komt als gevolg van de ontwikkeling. Het verkeer dat in de bestaande situatie naar deze parkeerplaats reeds kan

hier immers niet meer parkeren en zal daarom hier ook niet meer rijden wanneer de kantoren en woningen gerealiseerd zijn.

Het bestaande parkeerterrein omvat 214 parkeerplaatsen, waarvan 60 voor vergunningparkeren en 154 openbaar toegankelijk tegen betaling. Bij vergunningparkeren is de parkeerplaats slechts beschikbaar voor specifieke personen die een vergunning hebben voor de parkeerplaats, in dit geval enkele bewoners van het appartementencomplex aan de overkant. Openbaar toegankelijke parkeerplaatsen zijn voor iedereen toegankelijk. In dit geval is dit tegen betaling.

Voor de 60 vergunninghouderplaatsen is dezelfde turnover gehanteerd als voor de nieuwe plaatsen in de parkeergarage. Een en ander is dus gebaseerd op de kentallen van het CROW voor de parkeernorm en de verkeersgeneratie. Hierbij is de aanname gedaan dat deze 60 plaatsen voor bewoners zijn en dat de verhouding huur, appartement, midden/goedkoop (30 plaatsen), huur, appartement, duur (30 plaatsen) fifty-fifty is. Dit resulteert in een gemiddelde turnover van 1.4 respectievelijk 3.0.

Voor de 154 parkeerplaatsen, die als openbare plaatsen beschikbaar zijn, is een gemiddelde turnover van 3.31 gehanteerd. Dit is het gemiddelde van de waargenomen turnover van verschillende parkeergarages en parkeerplaatsen in vergelijkbare steden in Nederland.

Een en ander resulteert dan in 642 verkeersbewegingen voor het bestaande terrein, zoals weergegeven in tabel 2.

Tabel 2. Verkeersgeneratie bestaande parkeerterrein

Verkeersgeneratie	aantal bestaande parkeerplaatsen	gem. parkeer factor	verkeers-generatie
Huur, appartement, midden/goedkoop (vergunninghouders)	30	1,4	42
Huur, appartement, duur (vergunninghouders)	30	3,0	90
Openbare parkeerplaatsen huidig parkeerterrein	154	3,31	510
Totaal	214		642

Per saldo resulteert het plan derhalve (778 – 642) in **136 extra verkeersbewegingen**.

2.2 Verkeersgeneratie bij 315 parkeerplaatsen

Een tweede situatie gaat ervan uit, dat één parkeerplaats op 130 m² bvo kan worden gerealiseerd. In dat geval is sprake van de realisatie van 315 parkeerplaatsen, hetgeen gebaseerd is op de contractuele overeenkomst met de gemeente Eindhoven voor het project.

Uitgangspunt is nu dat 200 plaatsen beschikbaar komen voor de kantoren en 115 plaatsen voor de appartementen.

De overige uitgangspunten ten aanzien van de verkeersgeneratie zijn gelijk aan die in de voorgaande berekening, ergo op basis van CROW-kengetallen voor een sterk stedelijke situatie in het centrum dichtbij haltes van hoogwaardig openbaar vervoer.

Voor de verkeersgeneratie van de kantoren (zonder baliefunctie) resulteert dat opnieuw in 3,5 (verkeersbewegingen per parkeerplaats, ergo voor 200 parkeerplaatsen in 700 verkeersbewegingen. Voor de appartementen is ook nu onderscheid gemaakt tussen midden/goedkope en dure: de verkeersgeneratie is ook nu 1,4, respectievelijk 3,0 verkeersbewegingen per parkeerplaats. Dit onderscheid is gemaakt op basis van de verdeling van de appartementen in het voorlopig ontwerp (tekening 340-21-00). Dat resulteert in 243 verkeersbewegingen. Totaal genereert de voorgenumen ontwikkeling dus 943 verkeersbewegingen, zoals weergegeven in tabel 3.

Tabel 3. Verkeersgeneratie ontwikkeling EDGE Eindhoven

Verkeersgeneratie	aantal gerealiseerde parkeerplaatsen	gem. parkeer factor	verkeers-generatie
Huur, appartement, midden/goedkoop	64	1,4	90
Huur, appartement, duur	51	3,0	153
Kantoor zonder baliefunctie	200	3,5	700
Totaal			943

De situatie van het bestaande parkeerterrein is bij deze ontwikkeling uiteraard gelijk aan die onder 2.1 beschreven: ook nu is de verkeersgeneratie 642 verkeersbewegingen

Per saldo resulteert deze versie van het plan derhalve in (943 – 642) **301 extra verkeersbewegingen**.

3. Conclusie

Er zijn twee situaties doorgerekend voor wat betreft aantallen verkeersbewegingen:

- Eén situatie waarbij volgens het actuele voorlopig ontwerp 235 parkeerplaatsen gerealiseerd worden;
- Eén situatie waarbij 315 parkeerplaatsen worden gerealiseerd, conform contractuele overeenkomst met de gemeente Eindhoven, die ervan uitgaat dat één parkeerplaats op 130 m² bvo kan worden gerealiseerd.

De situatie waarbij 235 parkeerplaatsen worden gerealiseerd resulteert in **136 extra verkeersbewegingen**. De situatie waarbij 315 parkeerplaatsen worden gerealiseerd resulteert in **301 extra verkeersbewegingen**.