



EINDHOVEN

Verkeersafwikkeling Stationsweg

in het kader van planvorming rondom Lichthoven fase 2

gemeente Eindhoven

RE - Ruimtelijke Expertise, RE.VM - Verkeer en Milieu

Fleur Wouters

juni 2019

Colofon

Uitgave

Gemeente Eindhoven

RE - Ruimtelijke Expertise, RE.VM - Verkeer en Milieu

Datum

juni 2019

Vraagstelling

Is de capaciteit van de Stationsweg toereikend voor de bouwontwikkeling en functiewijziging die met de ontwikkeling van Lichthoven fase 2 gepaard gaat?

Uitgangspunten Lichthoven fase 2

- In totaal wordt 41.000 m² ontwikkeld, waarvan 15.000 m² wonen en 26.000 m² kantoren.
- De overeengekomen parkeernormering is 1 op 130 m², wat resulteert in de ontwikkeling van 316 parkeerplaatsen.
- De parkeerplaatsen zijn niet openbaar, maar gekoppeld aan de nieuwe functies.
- De parkeerplaatsen mogen niet commercieel geëxploiteerd worden.
- De parkeercapaciteit wordt flexibel ontwikkeld, dat betekent indien er overcapaciteit is dat de parkeerplaatsen worden verwijderd en omgezet worden naar andere functies
- De huidige op de locatie aanwezige parkeercapaciteit (214 pp) wordt niet gecompenseerd maar komt te vervallen.

Huidig situatie

De Stationsweg kent twee ruime rijbanen, gescheiden door een middenberm. Op beide rijbanen zijn fietssuggestiestroken aangebracht. De huidige verkeersintensiteit bedraagt ca 8.500 mvt/etm op een werkdag (zie bijlage 1). De verkeersbelasting was in 2005 ca 12.500 mvt/etm op hetzelfde wegprofiel.

De bestaande parkeercapaciteit (214 pp) bestaat deels (60pp) uit gereserveerde plaatsen voor vergunninghouders, deels (154) uit openbare betaalde parkeerplaatsen. De gereserveerde plaatsen worden uitsluitend gebruikt door langparkeerders. Het openbaar parkeergebruik omvat vanwege het toegepaste tarief (€2,40/uur, € 8,-/dag) ook voornamelijk langparkeerders. De parkeerbezetting varieert en is met name in het weekend (bezoekpiek centrum) hoog, nagenoeg vol belast; maar op werkdagen structureel lager.

Nieuwe situatie

De nieuwe ontwikkeling omvat 316 parkeerplaatsen volgens de afgesproken normen en voegt 102 parkeerplaatsen toe ten opzichte van de huidige situatie. Uitgangspunt is dat deze zowel door bewoners (woningen) als werkers (kantoren) hoofdzakelijk als langparkeerder worden gebruikt. Daarvoor kan een turnover (aantal malen dat een parkeerplaats per dag wordt gebruikt) van 3 aangehouden worden. Dat wil zeggen 3 aankomende én vertrekken auto's = 6 mvt/etm totaal. Als tijdens de reguliere werkdagen de nieuwe parkeercapaciteit (316 pp) volwaardig wordt gebruik (turnover 3) – $316 \times 6 = 1896$ mvt / etmaal.

Het huidige gebruik van de 154 pp $\times 6 = 624$ mvt/etm. Dat is een toename van ca 15% ten opzichte van de huidige verkeersintensiteit. Voor de spitsperioden zal de toename naar rato hetzelfde zijn. Geconcludeerd moet worden – zeker gezien ook de historie van de verkeersdruk op de Stationsweg - dat dit niet tot problemen zal leiden.

Telpuntvergelijking voor						
Stationsweg - Tussen Tramstraat en Fuutlaan - Eindhoven						
			2017		2005	
Intensiteiten	Werkdag	Etmaal (0-24u)	8565		12622	
		Dag (7-19u)	6470	75,5%	9567	75,8%
		Avond (19-23u)	1500	17,5%	2157	17,1%
		Nacht (23-7u)	594	6,9%	897	7,1%
		Ochtendspits (7-9u)	1042	12,2%	1456	11,5%
		Avondspits (16-18u)	1403	16,4%	2058	16,3%
	Weekdag	Etmaal (0-24u)	8332		11720	
		Dag (7-19u)	6036	72,4%	8478	72,3%
		Avond (19-23u)	1534	18,4%	2086	17,8%
		Nacht (23-7u)	762	9,2%	1155	9,9%
		Ochtendspits (7-9u)	806	9,7%	1078	9,2%
		Avondspits (16-18u)	1317	15,8%	1828	15,6%
Rijrichting (Etmaal)	Werkdag	Ri. Oost	4979		7402	
		Ri. West	3586		5220	
	Weekdag	Ri. Oost	4854		6982	
		Ri. West	3479		4738	
Categorieën (Etmaal)	Werkdag	Licht verkeer (L)	8261	96,4%		
		Middelzwaar verkeer (M)	228	2,7%		
		Zwaar verkeer (Z)	76	0,9%		
	Weekdag	Licht verkeer (L)	8082	97,0%		
		Middelzwaar verkeer (M)	184	2,2%		
		Zwaar verkeer (Z)	67	0,8%		

Toekomstperspectief

Het stadsbestuur zet in op de ontwikkeling van een autoluw centrum in 2025. Dit houdt in dat doorgaand verkeer zal worden geweerd, er meer ruimte wordt gemaakt voor voetgangers, fietsers, groen en verblijven, en het parkeerbeleid daarop wordt ingesteld.

Voor Stationsweg en Stationsplein betekent dit een herinrichting die aansluit op deze ambities en het zo veel mogelijk reduceren van gebiedsvreemd autoverkeer op de route. Als bereikbaarheidsroute voor het zuidelijk Stationsgebied is in Eindhoven op weg (2013) de Fuutlaan reeds benoemd als nieuwe te verbeteren radiale verbinding.

Voor de ontwikkelingen in het gebied zelf geldt dat ingezet moet worden op het beperken van parkeerontwikkeling en autogebruik. O.a. vanwege de ligging op zeer korte loopafstand van het station, de bereikbaarheid binnen de stad per fiets en het groeiende aanbod van nieuwe mobiliteitsdiensten (bv MaaS, deelauto's, deelfietsen, etc).