

Wooninc.
Definitief



De Jonkvrouw

Verkeers- en
parkeerstudie

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Wooninc.
Definitief

De Jonkvrouw

Verkeers- en parkeerstudie

Datum	4 mei 2016
Kenmerk	GDP068/Rqr/0618.10
Eerste versie	

Documentatiepagina

Oprachtgever(s)	Wooninc. Definitief
Titel rapport	De Jonkvrouw Verkeers- en parkeerstudie
Kenmerk	GDP068/Rqr/0618.10
Datum publicatie	4 mei 2016
Projectteam opdrachtgever(s)	Jeroen Bos, Philip Wouters, Hans Snijders
Projectteam Goudappel Coffeng	Carlo Bernards, Ruben Ratgers
Projectomschrijving	Verkeers- en parkeerstudie.

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Huidige en referentiesituatie	2
2.1	Huidige parkeersituatie	2
2.2	Verkeerssituatie referentie	5
2.2.1	Resultaten referentie	5
3	Effecten plansituatie	7
3.1	Parkeren	7
3.1.1	Programma	7
3.1.2	Parkeerkencijfers	8
3.1.3	Aanwezigheidspercentages	9
3.1.4	Loopafstanden	10
3.1.5	Resultaten parkeerbalans	10
3.2	Verkeerseffecten op omliggende wegenstructuur	11
3.2.1	Resultaten plansituatie	12
3.2.2	Herinrichting Tournooiveld	12
4	Conclusies	14
	Bijlage 1 Aantal benodigde parkeerplaatsen rekentabel	
	Bijlage 2 Modelplots referentie- en plansituatie	

1

Inleiding

In de gemeente Geldrop-Mierlo wordt de stationsomgeving opnieuw ingericht, met het doel om het een sociaal-veiliger gebied te maken, waarbij het gebied een positieve uitstraling krijgt. Het nieuwbouwplan 'De Jonkvrouw' zorgt ervoor dat woningen gerealiseerd worden in het stationsgebied aan de kant van de wijk Zesgehuchten. Door levendigheid te creëren, wordt het gebied sociaal-veiliger. Er worden negen gebouwen in vier typen gerealiseerd, waarbij het groene karakter van de omgeving wordt behouden en geïntegreerd in het plan. Een deel van de woningen zijn voor ouderen bestemd, waardoor wordt voorzien in de vraag naar dit type woningen in de gemeente. Het plan behelst nieuwe woningen en enkele zorgvoorzieningen. Hierdoor kunnen ouderen langer op zichzelf blijven wonen. In figuur 1.1 is het nieuwbouwproject De Jonkvrouw te zien. Naast het realiseren van de gebouwen wordt de sociale veiligheid van het stationsgebied verhoogd door het inkorten en opknappen van de fietstunnel tussen de wijk Zesgehuchten en het centrum van Geldrop.



Figuur 1.1: Nieuwbouwproject De Jonkvrouw - plangebied weergegeven in blauw

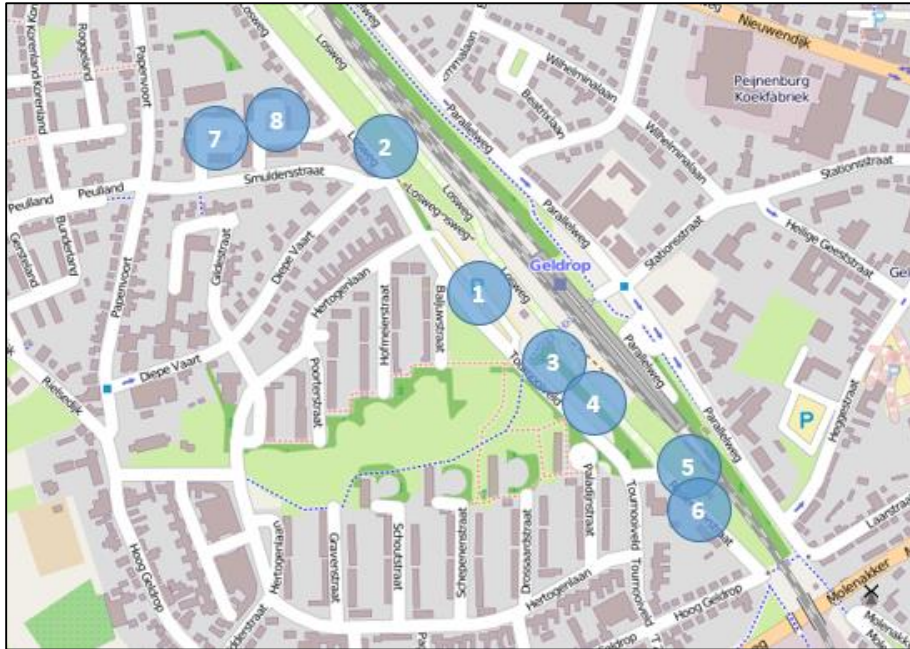
2

Huidige en referentiesituatie

In dit hoofdstuk worden de huidige en referentiesituatie beschreven. Het gaat hierbij om de huidige parkeersituatie en de toekomstige verkeerssituatie zonder ontwikkeling van De Jonkvrouw.

2.1 Huidige parkeersituatie

Op donderdag 9 juli 2015 heeft rondom locatie De Jonkvrouw een parkeeronderzoek plaatsgevonden. Op drie momenten (10.00, 15.00 en 20.00 uur) zijn de kentekens van de geparkeerde voertuigen genoteerd. Daarnaast is de beschikbare parkeercapaciteit bepaald. Figuur 2.1 geeft de onderzoekslocaties van de parkeermeting op kaart weer. Het gaat hierbij om de parkeervoorzieningen aan de Losweg, het Tournooiveld, de Rederijkerstraat en de Schutsboom.



Figuur 2.1: Onderzoekslocaties parkeermeting

Tabel 2.1 geeft een overzicht van de capaciteit en bezettingsgraden van de verschillende parkeervoorzieningen.

nr.	naam	capaciteit	bezetting			bezettingsgraad		
			ochtend	middag	avond	ochtend	middag	avond
1	parkeerterrein Losweg	89	3	6	6	3%	7%	7%
2	parkeerstrook Losweg	7	2	3	3	29%	43%	43%
3	Tournooiveld noord	5	3	4	2	60%	80%	40%
4	Tournooiveld zuid	31	1	0	5	3%	0%	16%
5	Rederijkerstraat langsparkeren	8	1	0	0	13%	0%	0%
6	Rederijkerstraat parkeervakken	17	3	2	0	18%	12%	0%
7	Schutsboom west	25	10	13	17	40%	52%	68%
8	Schutsboom oost	29	17	13	29	59%	45%	100%

Tabel 2.1: Capaciteit en bezettingsgraad parkeervoorzieningen

Parkeerterrein Losweg

Op het parkeerterrein aan de Losweg zijn geen parkeervakken aangeduid. Op basis van de beschikbare ruimte is bepaald dat de capaciteit van het parkeerterrein 89 parkeerplaatsen bedraagt. Het parkeerterrein aan de Losweg wordt slechts door enkele voertuigen gebruikt wat een zeer lage bezettingsgraad geeft.

Verondersteld wordt dat de 6 personenauto's die 's avonds geparkeerd stonden, van bewoners zijn. Van deze auto's stonden er 4 ook 's middags op deze plek, 's ochtends geen. Van de overige auto's kan worden aangenomen dat dit treinreizigers zijn die het parkeerterrein als P+R-locatie gebruiken. Op de Losweg gaat het om 3 personenauto's.

Parkeerstrook Losweg

De parkeerstrook ligt aan de oostzijde van de Losweg en bestaat uit 7 parkeerplaatsen (3+4). Slechts 1 auto heeft er overdag gestaan, maar niet 's avonds. De parkeerstrook wordt dus voornamelijk gebruikt door bewoners als 'overloop', wanneer geen parkeer-ruimte is voor langsparkeren aan de westzijde van de Losweg. Tijdens het parkeer-onderzoek is geconstateerd dat 's avonds alle parkeermogelijkheden aan de westzijde bezet zijn.

Tournooiveld noord

Het noordelijk deel van de parkeervoorziening Tournooiveld bevat slechts 5 parkeer-plaatsen. Dit deel lijkt voornamelijk te zijn ingericht om passagiers bij het station af te zetten. Overdag maakten maximaal 4 personenauto's van deze parkeervoorziening gebruik. Aangenomen mag worden dat dit treinreizigers zijn die de parkeerplaatsen als P+R-voorziening gebruiken.

's Avonds stonden 2 auto's op de parkeerplaatsen. Dit waren geen bewoners, maar hangjeugd.

Tournooiveld zuid

Het zuidelijk deel van de parkeervoorziening Tournooiveld heeft geen vakaanduiding. Op basis van de beschikbare ruimte is ingeschat dat hier 31 auto's geparkeerd kunnen worden. De capaciteit zou hier groter kunnen zijn, maar een deel van het terrein is ingericht als tijdelijk werkterrein van Hurkmans.

In de ochtend is slechts één auto gesignaleerd, 's middags was het parkeerterrein leeg. 's Avonds stonden 5 auto's op de parkeerplaatsen. Dit waren geen bewoners, maar hangjeugd.

Rederijkerstraat langsparkeren

Aan de oostzijde van de Rederijkerstraat bestaat de mogelijkheid om langs te parkeren. In totaal is ruimte voor ongeveer 8 personenauto's (gemeten over de lengte waar aan de overzijde parkeervakken beschikbaar zijn). 's Ochtends stond hier één auto, de rest van de dag werd de parkeervoorziening niet gebruikt.

Rederijkerstraat parkeervakken

Aan de Rederijkerstraat liggen 17 parkeervakken waarvan 1 gereserveerd voor minder-validen. Het gebruik is tijdens het parkeeronderzoek beperkt gebleken. Naar verwachting zal het in de vroege ochtend en de late middag drukker zijn vanwege de kinderopvang.

Schutsboom west

In het westelijk deel van de Schutsboom liggen 22 parkeervakken. Daarnaast is buiten de vakken ruimte voor 3 auto's. Gedurende de dag is ongeveer de helft van de parkeer-capaciteit bezet. Het merendeel van de parkeerders zien we ook 's avonds terug.

's Avonds is de bezetting 68% en is sprake van restcapaciteit. Opvallend is dat 's avonds 3 auto's buiten de vakken stonden, terwijl er wel voldoende parkeercapaciteit is.

Schutsboom oost

In het oostelijk deel van de Schutsboom liggen 21 parkeervakken. Daarnaast is buiten de vakken ruimte voor 3 auto's. Richting de Losweg liggen nog 5 parkeervakken. Overdag is ongeveer de helft van de parkeercapaciteit bezet. Twee derde van de parkeerders zien we ook 's avonds terug. 's Avonds is de bezetting 100% en is geen sprake van restcapaciteit. Hier stonden 's avonds 2 auto's buiten de vakken geparkeerd wat ogenschijnlijk een gevolg is van de hoge bezettingsgraad.

2.2 Verkeerssituatie referentie

Voor het bepalen van de referentie is gebruik gemaakt van het SRE-model 3.0. Door middel van het verkeersmodel zijn voor de referentiesituatie de intensiteiten berekend op wegvakken en kruispunten in de directe omgeving van het gebied. Het model is voor de referentie aangepast en getoetst op de volgende punten:

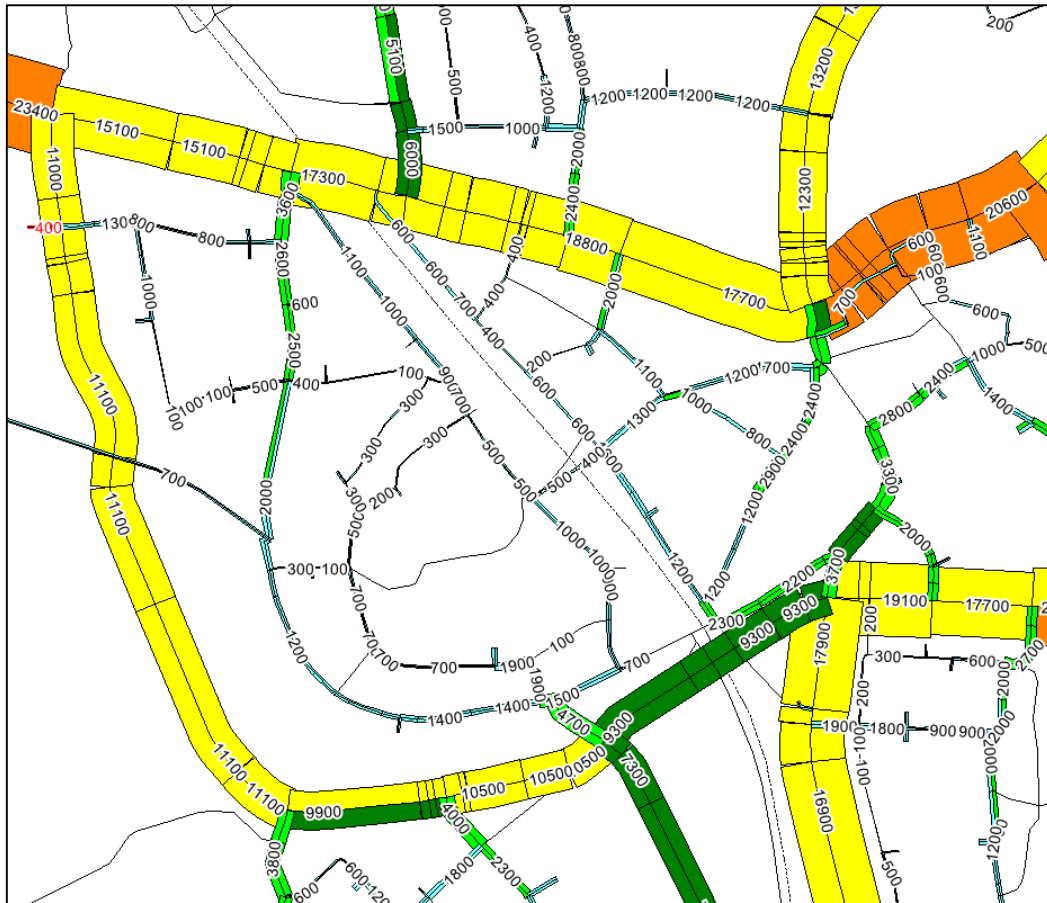
- de ruimtelijke ontwikkeling 'De Jonkvrouw' is verwijderd uit het model;
- de modelsnelheid op het Tournooiveld is aangepast op 30 km/h.

2.2.1 Resultaten referentie

In de referentiesituatie verplaatst het merendeel van het verkeer zich op de gebiedsontsluitingswegen van Geldrop. De wijk Zesgehuchten is omsloten door de Eindhovenseweg en de Gijzenrooiseweg met respectievelijk 15.000 en 10.000 mvt/etm. De wijk Zesgehuchten wordt ontsloten door het Emopad (zuiden) en de Papenvoort (noorden), die samen met Hoog Geldrop en het Tournooiveld de verdere ontsluiting binnen de wijk vormen. De intensiteiten variëren van 900 tot 2.000 mvt/etm per wegvak. De intensiteiten vormen geen knelpunten ten aanzien van de functie van de wegvakken. De acceptabele intensiteiten per wegtype zijn te zien in figuur 2.2.

ligging	wegtype	intensiteit
binnen bebouwde kom	gebiedsontsluitingsweg type II	5.000-15.000
	erftoegangsweg type I	5.000-10.000
	erftoegangsweg type II	< 4.000
	industrialgebied	5.000-10.000
buiten bebouwde kom	stroomwegen	> 15.000
	gebiedsontsluitingsweg type I	> 20.000
	gebiedsontsluitingsweg type II	5.000-20.000
	erftoegangsweg type I	< 6.000
	erftoegangsweg type II	< 6.000

Figuur 2.2: Acceptabele intensiteiten per wegtype



Figuur 2.3: Referentie 2030 mvt/etm

3

Effecten plansituatie

Bij de analyse van de effecten staat de plansituatie centraal. De focus ligt op de realisatie van het nieuwbouwproject 'De jonkvrouw' en de verkeerskundige effecten die daarvan het gevolg zijn.

3.1 Parkeren

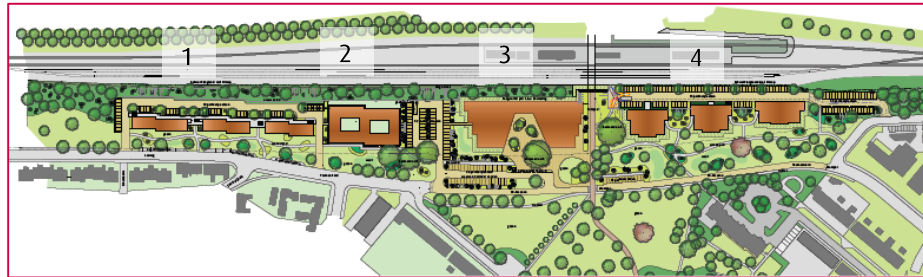
De benodigde parkeerplaatsen zijn op basis van parkeernormeringen bepaald. Bij het opstellen van de parkeerbalans is een bandbreedte gehanteerd. Met behulp van die parkeernormeringen in combinatie met de telgegevens is een vertaling gemaakt naar de plansituatie.

3.1.1 Programma

In tabel 3.1 zijn de te ontwikkelen functies van De Jonkvrouw opgenomen.

sectie	functie	aantal minimaal	aantal maximaal
1	Wonen (met zorgindicatie)	28	38
2	Verpleeg- en verzorgingstehuis/PG-Units	28	35
3	Huur, verzorgd wonen, serviceflat	80	84
	Woninc. Plus ontmoetingsruimte	270 m ² bvo	350 m ² bvo
	Gezondheidscentrum	6 behandelkamers	6 behandelkamers
	Parkeerplaatsen station	13	13
4	Koop, etage, midden/ huur, etage, duur	69	69

Tabel 3.1: Programma De Jonkvrouw



Figuur 3.1: Sectie functies De Jonkvrouw

Uitgangspunten

- *Voorzieningen.* Voor de diverse functies in het plangebied wordt ervan uitgegaan dat deze gesloten zijn op een koopavond. De functies zijn niet gericht op winkelend publiek.
- *Sociaal-medisch.* Voor de functie wordt ervan uitgegaan dat 50% van de bezoekers intern (binnen het complex De Jonkvrouw) en 50% extern is (verplaatsing maakt per auto naar de functie).
- *Verzorgd wonen.* De functie verzorgd wonen is een maatschappelijke voorziening in de vorm van appartementen voor verzorgd wonen c.q. geschikt wonen. In dat geval geldt de parkeernorm voor een serviceflat (=zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)
- *Woninc. Plus voorzieningen.* Woninc. Plus voorziening voorzien als onderdeel van de maatschappelijke voorzieningen. Voor de berekening van het aantal parkeerplaatsen wordt worst case uitgegaan van de parkeernorm van café/bar/cafetaria omdat de ontmoetingsruimte het meeste overeenkomstigheden heeft met een kleinschalig café. Bij de functie Woninc. Plus voorzieningen wordt ervan uitgegaan dat 25% van de bezoekers extern is en de verplaatsing maakt per auto.
- *PG Units.* Voor de berekening van het aantal parkeerplaatsen bij de PG Units met gezamenlijke ruimte is uitgegaan van 100% van het aantal benodigde parkeerplaatsen volgens de CROW-publicatie. Hoewel de bewoners niet in staat zijn zich zelfstandig te verplaatsen met de auto, wordt een gezamenlijke ruimte op de begane grond gerealiseerd en is er continu personeel aanwezig. Daarnaast is er geen andere functie aanwezig binnen de acceptabele loopafstand van de PG Units.

3.1.2 Parkeerkcijfers

CROW 317

In het rapport is gebruik gemaakt van de CROW-parkeerkcijfers publicatie 317 uit oktober 2012. In de publicatie zijn de meest recente inzichten ten aanzien van het autobebouwingsverbruik verwerkt.

Gebiedstypering

De gemeente Geldrop-Mierlo kent een adressendichtheid van 1.272 adressen per km² (bron: CBS/Demografische kerncijfers per gemeente 2014, 2014). Dit betekent dat aan

de gemeente Geldrop-Mierlo een stedelijkheidsklasse matig stedelijk kan worden toegekend.

Rest bebouwde kom

Het plangebied ligt in de gemeente Geldrop-Mierlo in de rest bebouwde kom. Deze stedelijkheidszone wordt aangehouden wanneer gebruik wordt gemaakt van de CROW-parkeercijfers.

Gemiddelde parkeercijfers

Het beleid van de gemeente Geldrop-Mierlo is gebruik te maken van de minimum kencijfers van de CROW voor het centrumgebied van de gemeente. In de overige gebieden wordt uitgegaan van de gemiddelde kencijfers. Echter is bij openbaar-voervoerlocaties, waar de frequentie ten minste 2 keer per uur is, een aftrek van 0,2 parkeerplaats per eenheid van het gemiddelde acceptabel. Door de ligging nabij het station is dit het geval. Het aantal benodigde parkeerplaatsen verminderen met 0,2 per eenheid mag enkel worden toegepast als het aantal parkeerplaatsen per functie niet tot onder het minimum aantal parkeerplaatsen per functie reikt. Indien dit het geval is, kan het minimum aantal parkeerplaatsen voor die functie worden gehanteerd.

Gehanteerde kencijfers

In tabel 3.2 zijn de gehanteerde parkeercijfers voor De Jonkvrouw weergegeven.

sectie	woningen	gehanteerd kencijfer	aandeel bezoekers
1	Wonen (met zorgindicatie)	Koop, tussen/hoek, Verpleeg verzorgingstehuis	0,5 per woning 60%
2	PG Units + gezamenlijke ruimte	Verpleeg- en verzorgingstehuis	0,5 per woning 60%
3	Appartementen verzorgd wonen	Serviceflat	0,9 per woning 0,3 pp per woning
	Woninc. Plus voorzieningen	Café/bar/cafetaria	5,8 per 100 m ² BVO 90%
	Gezondheidscentrum	Gezondheidscentrum	1,9 per behandelkamer 55%
4	Appartementen	Koop, etage, midden/ huur, etage, duur	1,6 per woning 0,3 pp per woning

Tabel 3.2: Gehanteerde parkeercijfers De Jonkvrouw

3.1.3 Aanwezigheidspercentages

Voor de aanwezigheidspercentages is gebruik gemaakt van de aanwezigheidspercentages van CROW-publicatie 317. In tabel 3.3 zijn de aanwezigheidspercentages voor de verschillende functies te zien.

Functie	werkdag-ochtend	werkdag-middag	werkdag-avond	werkdag-nacht	zaterdag-middag	zaterdag-avond	zondag-middag
Serviceflat	50%	50%	100%	25%	100%	100%	100%
Verpleeg- en verzorgingstehuis	50%	50%	100%	25%	100%	100%	100%
Woningen bewoners	50%	50%	90%	100%	60%	80%	70%
Woningen bezoekers	10%	20%	80%	0%	60%	100%	70%
<i>voorzieningen</i>							
Sociaal-medisch	100%	75%	10%	0%	10%	10%	10%
Café	5%	25%	90%	0%	40%	100%	40%
Station	100%	100%	5%	0%	20%	10%	20%

Tabel 3.3: Aanwezigheidspercentages functies De Jonkvrouw

De aanwezigheidspercentages voor de functie wonen is op de werkdagavond en zaterdagmiddag en -avond het hoogste. Voor de voorziening café zijn de hoogste aanwezigheidspercentages te zien op werkdagavond en op zaterdagavond. De sociale medische functies komen in aanmerking voor dubbelgebruik. De hoogste aanwezigheidspercentages vallen hier op de werkdagochtend en de werkdagmiddag.

3.1.4 Loopafstanden

Als maat voor de situering van de parkeerplaatsen ten opzichte van de functies dient de acceptabele loopafstand tussen de parkeerplaats en de bestemming. De acceptatie van de loopafstand hangt onder andere af van het motief van het bezoek. In tabel 3.4 zijn de acceptabele loopafstanden van een parkeerfaciliteit naar de functie te zien. Voor het project De Jonkvrouw is voor de functies wonen, gezondheidszorg en ontspanning een loopafstand van 100 meter acceptabel. Voor het opstellen van de parkeerbalans is een acceptabele loopafstand de reden om te rekenen met vier verschillende secties. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen in een sectie is mogelijk, tussen de secties onderling is dit niet wenselijk vanwege de acceptabele loopafstand.

hoofdfunctie	acceptabele loopafstanden
wonen	100 meter
gezondheidszorg	100 meter
ontspanning	100 meter

Tabel 3.4: Acceptabele loopafstanden De Jonkvrouw

3.1.5 Resultaten parkeerbalans

De berekening van het aantal benodigde parkeerplaatsen voor de ontwikkeling De Jonkvrouw zijn weergegeven in de bijlage.

De resultaten van de parkeerbalans zijn te zien in tabel 3.5. In totaal zijn voor De Jonkvrouw tussen 218 en 231 parkeerplaatsen benodigd.

sectie	aantal parkeerplaatsen minimaal aantal wooneenheden	aantal parkeerplaatsen maximaal aantal wooneenheden
1	14	19
2	14	18
3	79	84
4	110	110
totaal	218	231

Tabel 3.5: Benodigde parkeerplaatsen De Jonkvrouw

3.2 Verkeerseffecten op omliggende wegenstructuur

Het effect van de extra woningbouw is met het verkeersmodel doorgerekend. In het SRE-verkeersmodel zijn 178 extra woningen opgenomen bij het Tournooiveld. In het huidige plan is een programma opgesteld, waarbij verschillende woningtypes en een klein aantal voorzieningen worden gerealiseerd. Het programma is besproken in paragraaf 3.1 en te zien in tabel 3.1. Het aantal woningen dat gerealiseerd wordt, staat niet vast. Bij het bepalen van de verkeerseffecten van De Jonkvrouw is gerekend met een 'worst case'-scenario. Dit betekent dat uitgegaan is van het grootste aantal woningen.

De matrix met herkomsten en bestemmingen is naar rato bijgesteld. Op basis hiervan is de plansituatie doorgerekend. Hierna zijn door middel van het vergelijken van de referentie- en plansituatie de verkeerseffecten van De jonkvrouw in beeld gebracht.

Het aantal verplaatsingen zijn berekend door middel van de CROW-publicatie 317. Voor de verschillende functies is de verkeersgeneratie berekend. In totaal worden door de ontwikkeling circa 1.100 verplaatsingen per etmaal gemaakt.

PG Units

Voor de PG-units is geen verkeersgeneratie beschikbaar. De verkeersgeneratie voor de PG-Units zijn verrekend door middel van het aantal benodigde parkeerplaatsen. Een PG-Unit heeft 43% parkeerplaatsen nodig van een huurappartement. Hierdoor is uitgegaan van een verkeersgeneratie van 43% van huurappartementen voor de PG-Units.

Woninc. Plus voorzieningen

Voor de verkeersgeneratie van een restaurant zijn geen vergelijkbare kencijfers van het CROW bekend. Door hoofdzakelijk intern gebruik van het restaurant en gezien de geringe omvang (270-350 m²), ramen wij de verkeersgeneratie van deze functie op 50 ritten per etmaal.

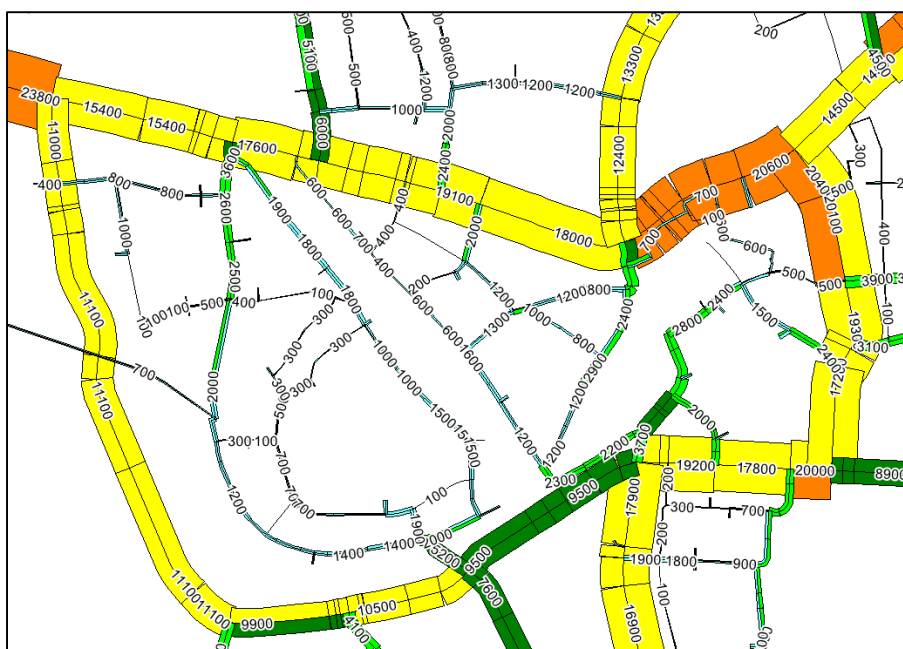
Gezondheidscentrum

De verkeersgeneratie van de zes behandelkamers wordt gelijk gesteld aan die van een 'gezondheidscentrum'. Dit betekent een verkeersgeneratie van 18,2 ritten per weekdag

per behandelkamer. De schatting is dat minimaal de helft van de patiënten uit het te bouwen complex De Jonkvrouw komt en dus geen extra verkeer genereert. Daarom worden de 18,2 ritten gecorrigeerd naar 9,1 ritten per etmaal.

3.2.1 Resultaten plansituatie

De ontwikkeling De Jonkvrouw zorgt voor extra verkeerbewegingen in Geldrop. Op de gebiedsontsluitingswegen is het aandeel extra verplaatsingen nihil. In de wijk Zesgehuchten zijn praktisch alleen extra verkeersbewegingen op het Tournooiveld. De verkeersbewegingen gaan verspreid richting het noorden en zuiden de wijk uit en vice versa. De intensiteiten blijven acceptabel, met een kleine 2.000 mvt/etm, voor de functie van de weg. De Jonkvrouw zorgt niet voor problemen met betrekking tot het afwikkelen van het verkeer.



Figuur 3.2: Plansituatie De Jonkvrouw

3.2.2 Herinrichting Tournooiveld

Het nieuwbouwplan De Jonkvrouw valt samen met reconstrueren van het Tournooiveld. In het plan wordt een (nieuw) park gerealiseerd ter hoogte van het station. De wens vanuit de gemeente is om het Tournooiveld zo in te richten dat het gebied prettig is om te verblijven. Het Tournooiveld vormt, door de huidige vormgeving, een barrière tussen het park inclusief fietsroute en het station met de ontwikkeling De Jonkvrouw. Het Tournooiveld in de huidige situatie heeft een 30 km/h-regime, alleen is fysiek nog niet op deze wijze ingericht. De intensiteit op het Tournooiveld vormt geen belemmering om het gebied als verblijfsgebied in te richten. Feitelijk wordt het gebied ingericht naar functie en gebruik.

Om de snelheid van de weggebruikers op het Tournooiveld laag te houden en doorgaand verkeer te weren, dient het Tournooiveld te worden ingericht als erftoegangsweg. Door

de lengte van het Tournooiveld en het verlengde daarvan Losweg (1,1 km) zijn snelheidsremmers nodig om de snelheid omlaag te brengen. Overigens kan gekozen worden om de auto te gast te laten zijn in het gebied. Hierbij kan gekozen worden om een fietsstraat aan te leggen en/of het fietspad (van het park over het Tournooiveld richting het station) in de voorrang aan te leggen.



Figuur 3.3: Tournooiveld, tussen park en station

4

Conclusies

Tijdens de uitgevoerde telling op 9 juli 2015 blijkt dat de bezetting 's avonds van een doordeweekse dag maatgevend is. In het gebied waar De Jonkvrouw wordt gerealiseerd (parkeerplaatsen nummers 1 tot en met 4), was 11,5% van de parkeerplaatsen bezet.

Bij het herinrichten van het Tournooiveld zijn 16 parkeerplaatsen benodigd om de huidige parkeerbehoefte te faciliteren. In het huidige ontwerp zijn voldoende parkeerplaatsen voorzien ter compensatie van de huidige parkeerbehoefte.

In de referentiesituatie 2020 zijn er geen knelpunten in de wijk Zesgehuchten en de omliggende gebiedsontsluitingswegen met betrekking tot het afwikkelen van het verkeer.

Voor de ontwikkeling van De Jonkvrouw zijn in de plansituatie 218 tot 231 parkeerplaatsen benodigd. Hierbij wordt uitgegaan van een afgesloten parkeerfaciliteit voor de bewoners van sectie 4. De range tussen het aantal benodigde parkeerplaatsen wordt veroorzaakt door de onzekerheid over het aantal te realiseren wooneenheden.

Het realiseren van het nieuwbouwproject De Jonkvrouw zorgt niet voor problemen met betrekking tot het afwikkelen van het extra verkeer op het Tournooiveld en de omliggende wegvakken.

In de huidige situatie is het Tournooiveld niet ingericht naar functie en gebruik. Het Tournooiveld kan worden ingericht als een erftoegangsweg. De intensiteiten in zowel de referentie- als de plansituatie zijn toereikend om het Tournooiveld te reconstrueren tot een erftoegangsweg, inclusief snelheidsremmende maatregelen. Daarnaast wordt geadviseerd om de voorrang op het Tournooiveld ten gunste van de fietsroute, tussen het station en het park, te regelen. Tevens kan gekozen worden om het Tournooiveld in te richten als fietsstraat.

Bijlage 1

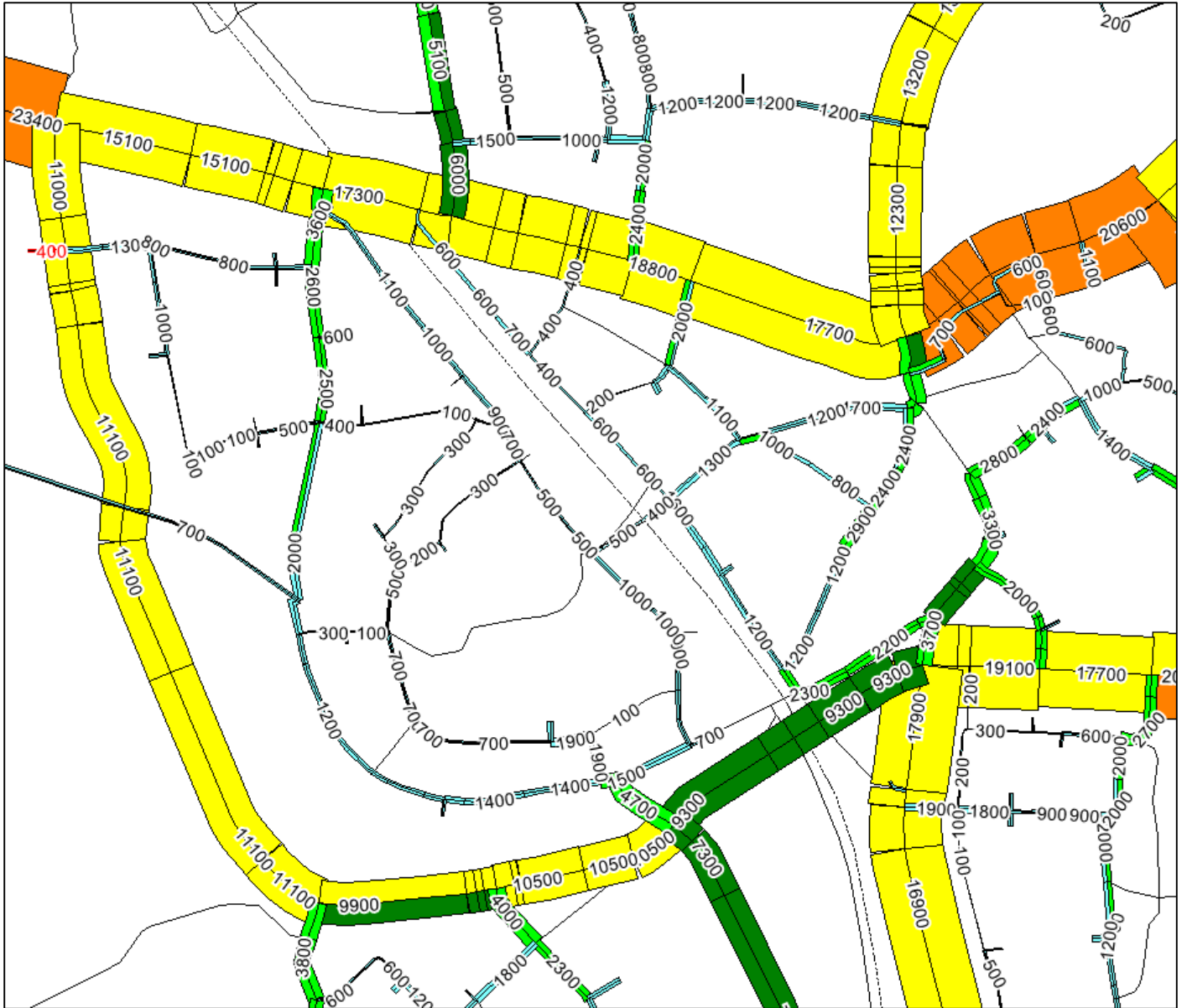
Aantal benodigde parkeerplaatsen rekentabel

Sectie			Minimaal aantal	Maximaal aantal	werkdag ochtend		werkdagmiddag		werkdag avond		werkdagnacht		zaterdagmiddag		zaterdagavond		zondagmiddag	
1	Wonen (met zorgindicatie)		14,00		50%	7,00	50%	7,00	100%	14,00	25%	3,50	100%	14,00	100%	14,00	100%	14,00
	Wonen (met zorgindicatie)			19,00	50%	9,50	50%	9,50	100%	19,00	25%	4,75	100%	19,00	100%	19,00	100%	19,00
	Totaal 1 (minimaal)		14,00			7,00		7,00		14,00		3,50		14,00		14,00		14,00
	Totaal 1 (maximaal)			19,00		9,50		9,50		19,00		4,75		19,00		19,00		19,00
2	PG Units		14,00		50%	7,00	50%	7,00	100%	14,00	25%	3,50	100%	14,00	100%	14,00	100%	14,00
	PG Units			17,50	50%	8,75	50%	8,75	100%	17,50	25%	4,38	100%	17,50	100%	17,50	100%	17,50
	Totaal 2 (minimaal)		14,00			7,00		7,00		14,00		3,50		14,00		14,00		14,00
	Totaal 2 (maximaal)			17,50		8,75		8,75		17,50		4,38		17,50		17,50		17,50
3	Verzorgd wonen		72,00		50%	36,00	50%	36,00	100%	72,00	25%	18,00	100%	72,00	100%	72,00	100%	72,00
	Verzorgd wonen			75,60	50%	37,80	50%	37,80	100%	75,60	25%	18,90	100%	75,60	100%	75,60	100%	75,60
	Woninc Plus ontmoetingsruimte	bezoekers	3,52		5%	0,18	25%	0,88	90%	3,17	0%	0,00	40%	1,41	100%	3,52	40%	1,41
	Woninc Plus ontmoetingsruimte	personeel	1,57		5%	0,08	25%	0,39	90%	1,41	0%	0,00	40%	0,63	100%	1,57	40%	0,63
		bezoekers		4,57	5%	0,23	25%	1,14	90%	4,11	0%	0,00	40%	1,83	100%	4,57	40%	1,83
		personeel		2,03	5%	0,10	25%	0,51	90%	1,83	0%	0,00	40%	0,81	100%	2,03	40%	0,81
	Gezondheidscentrum	bezoekers	3,14		100%	3,14	75%	2,35	10%	0,31	0%	0,00	10%	0,31	10%	0,31	10%	0,31
	Gezondheidscentrum	personeel	5,13		100%	5,13	75%	3,85	10%	0,51	0%	0,00	10%	0,51	10%	0,51	10%	0,51
Station		13,00		100%	13,00	100%	13,00	5%	0,65	0%	0,00	20%	2,60	10%	1,30	20%	2,60	
	Totaal 3 (minimaal)					57,52		56,47		78,06		18,00		77,46		79,22		77,46
	Totaal 3 (maximaal)					59,39		58,65		83,01		18,90		81,67		84,32		81,67
4	Appartementen	bewoners	89,70		50%	44,85	50%	44,85	90%	80,73	100%	89,70	60%	53,82	80%	71,76	70%	62,79
		bezoekers	20,70		10%	2,07	20%	4,14	80%	16,56	0%	0,00	60%	12,42	100%	20,70	70%	14,49
	Totaal 4		110,40			46,92		48,99		97,29		89,70		66,24		92,46		77,28

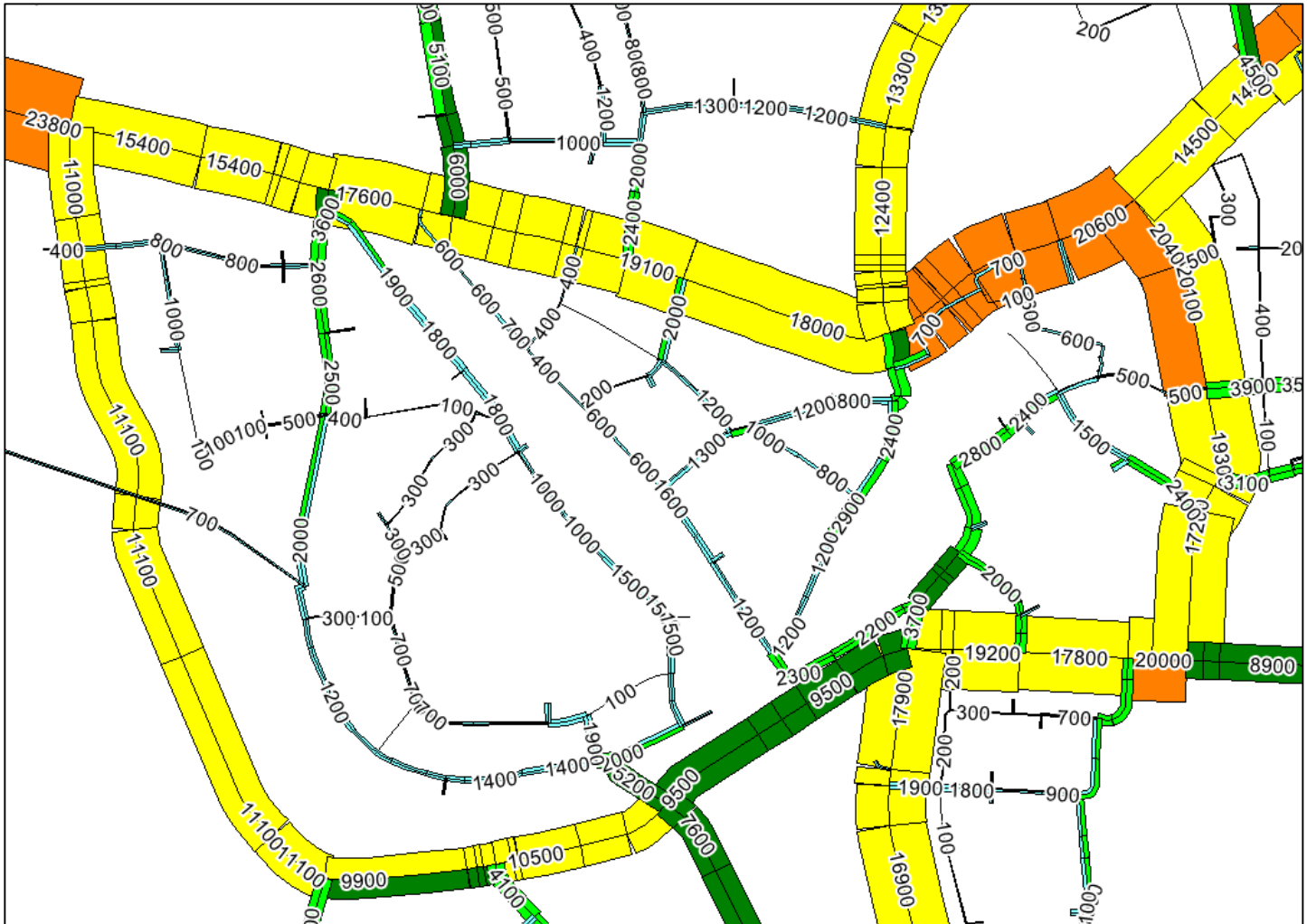
Aantal benodigde parkeerplaatsen ontwikkeling De Jonkvrouw

Bijlage 2

Modelplots referentie- en plansituatie



Referentie 2030 mvt/etm



Plansituatie 2030 mvt/etm

Vestiging Eindhoven
Flight Forum 92-94
5657 DC Eindhoven
T (040) 235 25 00
F (040) 235 25 55

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
Goudappel
Coffeng