

Mobiliteitsplan

DvU

Eindhoven

Definitief 15/09/2022

[REDACTED]

En

[REDACTED]

Inhoud

1.	Inleiding.....	4
1.1.	Aanleiding	4
1.2.	Doelstelling	4
1.3.	Leeswijzer.....	4
2.	STOMP principe.....	5
2.1.	Stappen	5
2.2.	Trappen	6
2.3.	OV.....	7
2.4.	MaaS	7
2.5.	Privéauto	8
3.	Uitgangspunten.....	9
3.1.	Omschrijving	9
3.2.	Programmering.....	10
3.3.	Ontsluiting	10
3.3.1.	Wegen.....	10
3.3.2.	OV	11
3.3.3.	Fiets	11
3.4.	Doelgroepen	12
3.5.	Parkeerregime omgeving.....	12
3.6.	Parkeeraanbod omgeving.....	12
3.7.	Bestaande bebouwing & parkeeraanbod.....	13
3.8.	Deelvervoer	13
3.8.1.	Beoordeling kansen deelvervoer	13
3.8.2.	Deelvoer systemen	16
4.	Parkeerbehoefte	19
4.1.	Berekening cf. normen gemeente Eindhoven	19
4.2.	Flankerende maatregelen.....	21
4.3.	Vastgestelde uitgangspunten Parkeereexploitatie autoparkeren	21
4.4.	Conclusie Parkeerbehoefte auto	26
4.5.	Fiets.....	28
4.5.1.	Fiets conform gemeentelijke normen	28
4.5.2.	Afspraken.....	29
4.5.3.	Impact op aantal te realiseren stallingen	30
4.7.	Aandachtspunten voor exploitatie Fietsenstalling	31

5. Verkeersgeneratie.....	32
6. Ruimteclaims: calamiteiten, goederen(expeditie), verhuizen en vuilnisophaal.....	32
Bijlage 1	33
Bijlage 2	35
Bijlage 3 Berekening parkeerbalans cf. gemeente Eindhoven	1
Bijlage 5 parkeerdruk meting	2

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

BPD is van plan om het perceel, op de hoek van P Czn Hooftlaan en Stratumseind in het centrum van Eindhoven, te ontwikkelen. Ten behoeve van deze ontwikkeling is een mobiliteitsplan opgesteld. In dit mobiliteitsplan worden o.a. onderstaande punten behandeld.

- STOMP principe;
- Autoparkeren: parkeerbalans en ontwerp;
- Fietsparkeren: Parkeerbalans en ontwerp;
- Deelmobiliteit;
- Verkeersafwikkeling;
- Vuilnisophaal, calamiteiten en verhuizingen.

1.2. Doelstelling

Doel van dit rapport is het realiseren van een mobiliteitsplan. Het rapport dient ter onderbouwing voor de omgevingsvergunning maar ook om te borgen dat de mobiliteitsmix aansluit bij de behoefte van de gebruikers.

1.3. Leeswijzer

Dit rapport begint met het toelichten van de toepassing van het STOMP principe en het benoemen van de uitgangspunten in hoofdstuk drie. In hoofdstuk vier wordt ingegaan op de parkeerbalansen en bijzonderheden voor de parkeerexploitatie van het auto- en fiets parkeren. Hoofdstuk 5 gaat over verkeer. De rapportage over de verkeersgeneratie is als bijlage toegevoegd. Het laatste hoofdstuk omschrijft hoe er ruimtelijk rekening wordt gehouden met afval, verhuizen en calamiteiten.

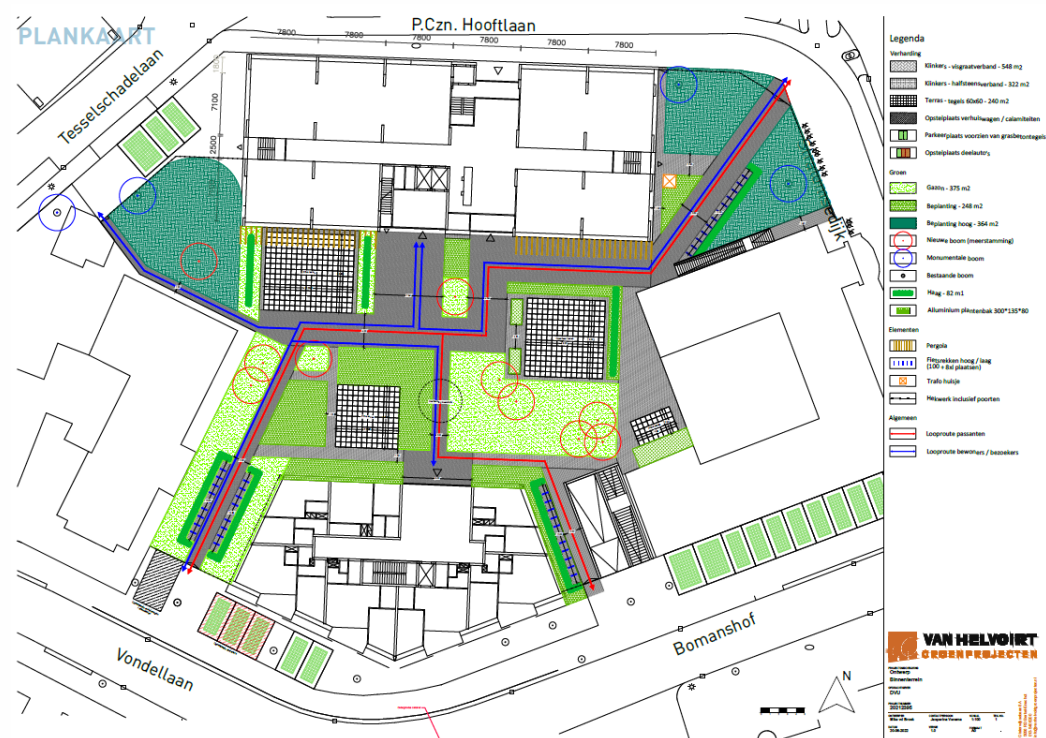
Het project wordt in dit document o.a. DvU genoemd.

2. STOMP principe

STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, MaaS en Privéauto. Het STOMP principe gaat ervan uit dat de mobiliteitsbehoefte en het mobiliteitsaanbod ook in die volgorde wordt geprioriteerd. Hierdoor worden mensen gestimuleerd om eerder de fiets en het OV te nemen om zich te verplaatsen dan de eigen auto hiervoor te gebruiken. Dit hoofdstuk omschrijft hoe het STOMP principe binnen dit project wordt toegepast.

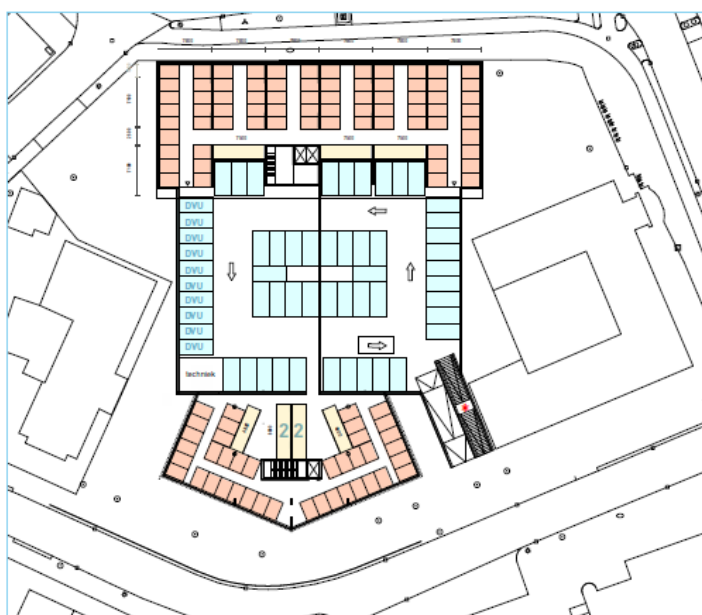
2.1. Stappen

	Stappen
Centrale gedachte	In het project is de positie van de voetganger gericht op verblijven/recreëren en het bereiken van voorzieningen. Wat betreft verblijven/recreëren gaat het vooral om de directe woonomgeving. De bereikbaarheid van voorzieningen wordt geborgd door het gebied een wandelstructuur te geven waarbij mensen door het scope gebied heen kunnen lopen
Toepassing	Een groene binnentuin, overdag toegankelijk voor bewoners en mensen uit de wijk. De menselijke maat wordt teruggebracht door toepassing van een pergola. Door middel van bewonersparticipatie wordt verder invulling gegeven aan de groenstructuur. De monumentale bomen blijven behouden in het plan. Looppaden verbinden de straten
Beperking	Op nader te bepalen tijdstippen kan het prive gebied afgesloten worden met het oog op sociale veiligheid. Het project heeft zeer beperkte invloed op het gebied buiten haar scope.



2.2. Trappen

	Trappen
Centrale gedachte	Een groot deel van Eindhoven is binnen 10-15 minuten bereikbaar waarmee de fiets een logische keuze is voor de bewoners en bezoekers van het complex.
Toepassing	Er worden fietsenstallingen op maaiveld voor bezoekers gerealiseerd en inpandige fietsenstalling voor bewoners. Een deel van de bewoners zal haar fiets in de bergingen stallen mede doordat de verwachting is dat deze doelgroep duurdere fietsen heeft.
Beperking	Het project heeft zeer beperkte invloed op het gebied buiten haar scope.



KELDERVERDIEPING

- 56 parkeerplaatsen (waarvan 10 parkeerplaatsen voor DVU)
Maatvoering helling, parkeervakken en rijbanen geheel conform NEN2443
- 114 privé bergingen (bij 114 woningen)
Alm. berging volgens bouwbesluit (5m2 /1800 netto breedte)
Bergingangen 1500 breed
- 2 Ca 51 m1 fietsenstalling op vloernivo in hooglaagrek, incl. ruimte voor speciale fietsen conform eis
Ca 14 m1 fietsenstalling in etagerak (Vrije hoogte t.p.v. etagerak tenminste 2750)
Vrije ruimte tussen fietsenrekken tenminste 2100
Berekening fietsparkeerbehoeftes zie verderop in dit document
- * Fietstrap < 25% voorzien van Velocomfort-systeem
Berekening fietsparkeerbehoeftes zie verderop in dit document
Maatvoering en indeling fietsenstalling conform richtlijnen gemeente Eindhoven



De plankaart en naastgelegen afbeelding bieden inzicht in de voorgestelde oplossing voor de fietsenstalling. In overleg met de gemeente zal de fietsinfrastructuur zo goed mogelijk aangesloten moeten worden op de omgeving.

2.3. OV

	OV
Centrale gedachte	Het DvU is een Schil locatie. Gepositioneerd nabij een HOV busverbinding met o.a. de bestemming Eindhoven Centraal. Met de fiets ben je in circa tien minuten op Eindhoven centraal
Toepassing	Looproutes maken de HOV-bushalte op een logische en intuïtieve manier bereikbaar. Daarnaast wordt de fiets gestimuleerd waarmee ook via deze weg het centraal station goed bereikt kan worden.
Beperking	Niet alle doelgroepen zullen gebruiken willen maken van het OV.

2.4. MaaS

	MaaS
Centrale gedachte	Het project realiseert woningen waar doelgroepen een behoefte hebben aan deelmobiliteit. Deel mobiliteit draagt bij aan een beter ruimte gebruik waarmee minder parkeerplaatsen kunnen worden gemaakt.
Toepassing	Het project reserveert ruimte voor deelmobiliteit en maakt concrete afspraken met aanbieders. Bij voorkeur komen deze op maaiveld indien de parkeerbalans dit toe staat zodat de deelvoertuigen beschikbaar zijn voor de buurt.
Beperking	

In het VOSP, op de plankaart, is een voorlopig voorstel gedaan voor de locatie van deelmobiliteit.

2.5. Privéauto

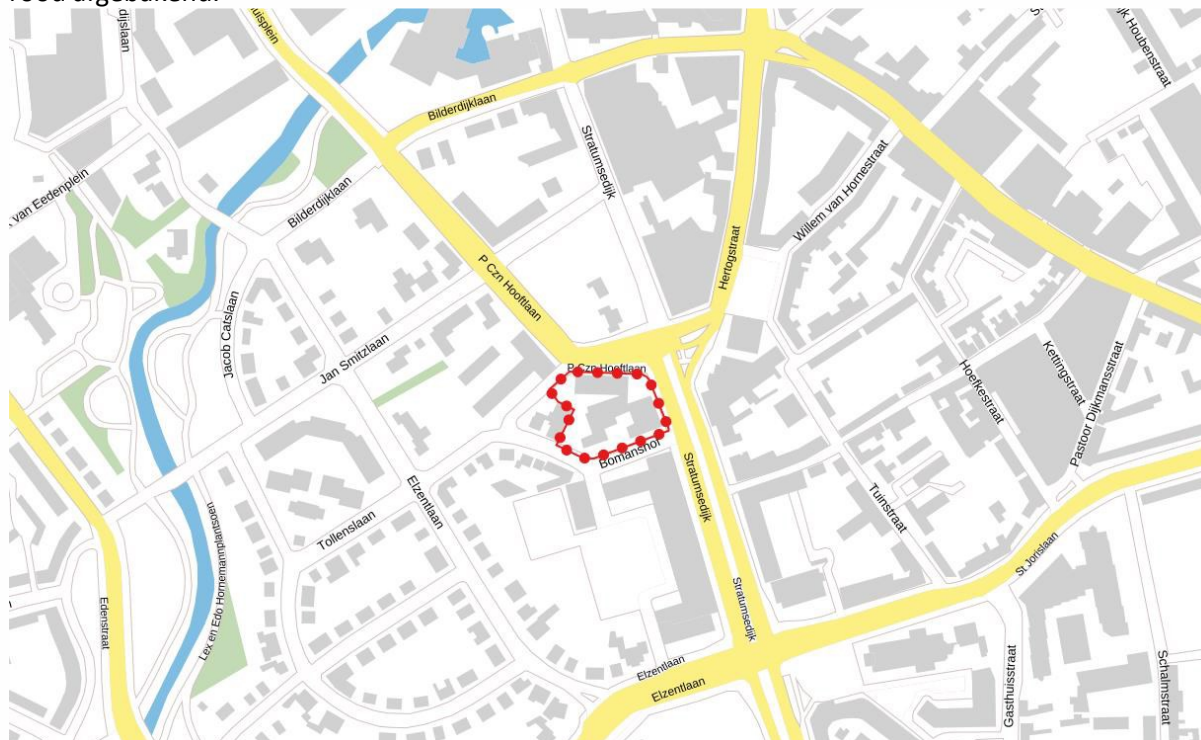
	Prive auto
Centrale gedachte	Het parkeren moet binnen het project worden opgelost en zoveel mogelijk uit het zicht. De privé auto wordt zoveel mogelijk op centrale locaties opgevangen.
Toepassing	De parkeeroplossing bestaat uit een parkeergarage en maaiveld parkeren. Maaiveld parkeren wordt zoveel mogelijk opgelost aan de randen van het terrein waarmee de kwaliteit voor Stappen bewaard blijft en is bestemd voor bezoek. Bewoners parkeren in de parkeergarage. Tien parkeerplaatsen in de garage zijn aangewend voor de zorgfunctie. Deze mogen buiten kantooruren ook ingezet worden voor bezoek. Een deel van de bezoekers zal parkeren op het nabijgelegen parkeerterrein Bomansplaats.
Beperking	Ruimtelijke beperkingen; Splitsing tussen bezoekers en bewoners leidt tot beperkingen in dubbelgebruik.

Zie de plankaart en de afbeelding bij het hoofdstuk Trappen over toelichting over de parkeervoorzieningen.

3. Uitgangspunten

3.1. Omschrijving

In het zuidelijk deel van het centrum van Eindhoven ligt de wijk Oud-Stratum. De locatie ligt op de Hoek van de P. Czn Hooftlaan en de Stratumse dijk, en wordt verder ingeklemd tussen de Bomansplaats, de Vondellaan en de Tesselschadelaan. Het plangebied is op onderstaande afbeelding rood afgebakend.



De locatie bevindt zich op de grens met de Centrum en schilgebied cf. de parkeernota 2019 van de gemeente Eindhoven. De normen gehanteerd in het centrum zijn over het algemeen krappere dan de normen in de schil. De parkeernormen behorende bij het gebied schil zijn van toepassing.

3.2. Programmering

Programmering	
Nieuwbouw	80 appartementen Niet-grondgebonden woningen klein (0 t/m 60 m2 bvo)
	38 appartementen Niet-grondgebonden woningen Midden (60 tot 120 m2 bvo)
	2 appartementen Niet-grondgebonden woningen groot (groter dan 120m ² bvo)
	750 m2 DvU diagnostisch centrum*
	790 m2 tandarts
Monumentaal pand	Ca 45 eenheden onzelfstandige woonruimte (studenten)
(Stratumsedijk)	Kleine bijeenkomstruimte/koffie/lunch tentje (ca. 100 m2)
* Diagnostiek voor U: bloed- en urineonderzoek, röntgenonderzoek, radiologische echo's, hartfilmpjes, zwangerschapsdiagnostiek, longfunctietesten, botdichtheidsmetingen, gehooronderzoeken, oogheekkundige onderzoeken en fietstesten	

- Een ondergrondse parkeergarage met 56 parkeerplaatsen.
- Maaiveld 20 parkeerplaatsen.
- 305 fietsparkeerplaatsen op maaiveld eigen terrein en inpandig excl. Berging, zie tevens hoofdstuk 4.5.3.
- Bergingen voor de grote en midden appartementen waarin de fiets geparkeerd wordt.

3.3. Ontsluiting

3.3.1. Wegen

Aangezien het verkeer, van en naar de planontwikkeling via de bestaande wegenstructuur wordt afgewikkeld, is het goed om een beeld te vormen van de huidige wegen in de omgeving.

De locatie is te bereiken via Bomanshof/Vondellaan en Tesselschadelaan die zijn gelegen binnen een 30km/h zone. De Bomanshof is een éénrichtingsweg voor automobilisten die vanuit de Stratumsedijk is in te rijden.

De Vondellaan is evenals de Tesselschadelaan uitgevoerd in tweerichtingen voor alle verkeer en voorzien van langsparkeren op de rijbaan.

De Tesselschadelaan sluit aan de noordzijde aan op de P Czn Hooftlaan. De P Czn Hooftlaan is een Gebiedsontsluitingsweg met een snelheidsregime van 50km/h. Aan de oostzijde van het plan bevindt zich de Stratumsedijk een gebiedsontsluitingsweg die een belangrijke verbinding vormt tussen de binnenstad en het stadsdeel Stratum.

De intentie is om de binnenring, waar PC Hooftlaan onderdeel van is, af te waarderen naar 30km/uur en eenrichtingsverkeer te maken tegen de klok in (west naar oost).

3.3.2. OV

In de directe nabijheid (1 minuut loopafstand:- 40 meter) bevindt zich de bushalte Eindhoven, P.C. Hooftlaan. Iedere 8 minuten vertrekt er een bus met variërende bestemming. De frequentie van de busdiensten varieert sterk van 1 keer per 20 minuten tot 1 keer per uur. Deze bushalte ontsluit de volgende buslijnen:

- 7 Veldhoven MMC
- 11 Weert Station via Maarheeze
- 12 Gijzenrooi
- 17 Roosten
- 317 Dommelen
- 318 Luyksgestel via Valkenswaard
- 407 Hightech Campus
- 408 Hightech Campus

De lijnen de andere richting op hebben allemaal de bestemming Eindhoven Centraal.

De consequentie van deze goede ov-ontsluiting resulteert in een lagere parkeerbehoefte en parkeernorm welke door de gemeente Eindhoven is vastgesteld op -25% parkeerplaatsen.

3.3.3. Fiets

Een groot deel van Eindhoven is bereikbaar binnen 15 minuten fietsen. Het centraal Station van Eindhoven ligt op 5 tot 10 minuten fietsafstand. De opkomst van de elektrische fiets vergroot de bereikbaarheid nog beter.

In bijlage 2 treft u een overzicht aan van de delen van Eindhoven welke binnen 5, 10, en 15 minuten bereikt kunnen worden.

In de openbare ruimte van het gebied zijn 24 fietsparkeerplekken gerealiseerd. De fietsenstallingen van DvU en Switch staan op eigen terrein. Bij het Bomansplaats zijn 60 fietsparkeerplekken geplaatst. Daar staan meer dan 60 fietsen. Deze worden intensief gebruikt.

3.4. Doelgroepen

De mobiliteitsbehoefte en het succes van eventuele inzet van deelmobiliteit is bepaald door de doelgroepen die in het gebied komen wonen. Hierbij kan voor het DvU onderscheid gemaakt worden in drie segmenten:

- **Jong en Hoopvol:** studenteneenheden en kleine koopappartementen
- **Stedelijke dynamiek:** koopappartementen
- **Zorgeloos en actief:** grote koopappartementen

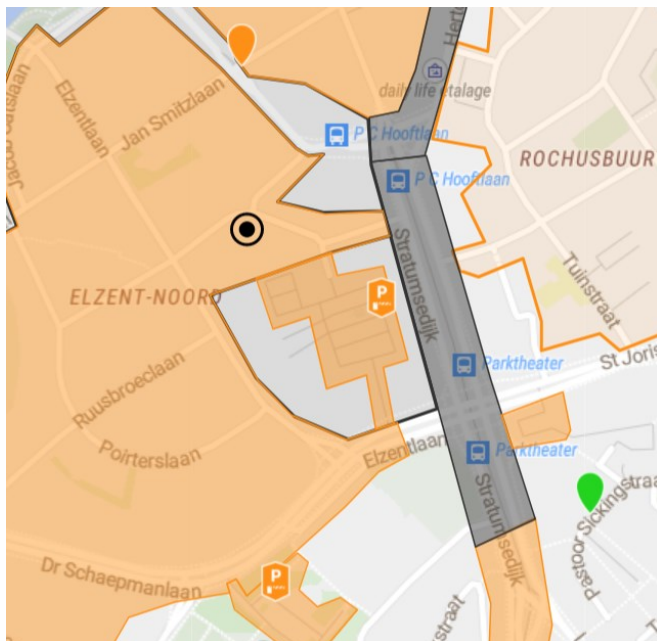
In bijlage 1 vindt u een nadere omschrijving van deze doelgroepen.

3.5. Parkeerregime omgeving

Op straat geldt er een parkeerregime. In de directe omgeving kost parkeren € 2,00 voor het eerste uur en vervolgens kost elk volgend uur € 1,80 per uur met een starttarief van €0,20. Een dagkaart kost € 6,50.

Bewoners welke geen onderdeel zijn van het Parkeren Op Eigen Terrein-overzicht (POET) kunnen een bewonersvergunning aanvragen. De adressen behorende bij nieuwe planontwikkelingen worden door de gemeente toegevoegd aan het POET-overzicht. Dit betekent dat de bewoners van het DvU geen aanspraak kunnen maken op vergunningen en bezoekersregelingen.

3.6. Parkeeraanbod omgeving



In de directe omgeving van het project kan er op straat geparkeerd worden. Er bevindt zich een groot parkeerterrein op loopafstand genaamd Bomansplaats. Dit parkeerterrein heeft 205 parkeerplaatsen, waarvan 8 mindervalide plaatsen en 4 parkeerplaatsen voorzien van laadinfrastructuur voor elektrische auto's.

Kaart: Prettigparkeren.nl

3.7. Bestaande bebouwing & parkeeraanbod

Op het huidige perceel van de planlocatie is “Diagnostiek Voor U” gevestigd. Dit diagnosecentrum bevindt zich in een monumentaal pand met een BVO van ongeveer 2.683m² en twee kantoren met respectievelijk een BVO van 1.056 en 3.153m².

De parkeervoorziening behorende bij de bestaande bebouwing is niet openbaar toegankelijk voor bezoekers. Bezoekers parkeren in de blauwe zone met 33 parkeerplaatsen die binnen het plangebied liggen op eigen terrein. Daarnaast zijn er gereguleerde stallingsvoorzieningen voor personeel. Er is voldoende eigen parkeren.

3.8. Deelvervoer

Deze paragraaf beoordeelt in hoeverre deelmobiliteit goed ingezet kan worden.

De parkeernota 2019 stelt het volgende over deelvervoer:

“Bij de ontwikkeling van een woonfunctie kan de parkeeropgave verlaagd worden met het volgende aantal parkeerplaatsen bij de inzet van deelauto's:

- *In de schillen vervangt één deelauto maximaal 7 parkeerplaatsen*

De exacte reductie hangt, naast de locatie, af van het aantal woningen en de doelgroep. De ontwikkelaar dient te in het mobiliteitsplan te onderbouwen hoe de door hen bedachte mobiliteitsoplossing in praktijk gewaarborgd blijft voor een periode van minimaal 10 jaar.”

Bovenstaande is alleen van toepassing voor de bewonersfuncties.

3.8.1. Beoordeling kansen deelvervoer

Het succes van deelmobiliteit valt en staat met de invulling van de programmering en positionering van het plangebied en de locatie.

Doelgroepen	Kans deelauto
Jong en hoopvol	Beperkt gebruik van eigen auto
Stedelijk dynamiek	Beperkt gebruik van eigen auto
Zorgeloos & actief	Tweede auto vervangen door deelvoertuig

De ontwikkelaar BPD heeft een reeks succesfactoren geïnventariseerd. Kwirkey heeft de beoordeling van onderstaande scores getoetst o.b.v. expert judgement en kan zich vinden in de toegekende scores.

Succesfactoren (deel)mobiliteshubs Bron: informatie (deel)mobilitetaanbieders bewerking BPD	Score DvU-locatie
1. Grote steden vanaf 125.000-175.000 inwoners	+
2. Ligging nabij knooppunt/NS-station	+ /-
3. Gemengd gebied met andere functies in 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/huurlers) als buurt (omwonenden)	PM
9. Ruimte voor Hub/parkeerplaatsen op maaiveld	+
10. Serieuze interesse van Hub-exploitant(en)	PM
11. De juiste doelgroep (zie Tool 3: potentie deelmobiliteit Whize-doelgroepen)	+
12. Afgestemd aanbod deelvervoersmiddelen op locatie en doelgroep	PM
13. Gevarieerd en flexibel aanbod deelvervoer	PM
14. Voldoende garantie beschikbaarheid deelvervoer	PM
15. Goede communicatie met bewoners	PM

Een aandachtspunt is het selecteren van de juiste vorm van deelvervoer. Deze moet geborgd worden voor een periode van minimaal tien jaar en resulteren in een situatie welke leidt tot een lagere parkeerbehoefte. In paragraaf 3.8.2. wordt hier nader op in gegaan.

Gebruik

De programmering is conform hoofdstuk 3.2.

De doelgroepen voor de appartementen zijn omschreven in bijlage 2 en bestaat uit:

1. Jong & hoopvol “staan aan het begin van hun carrière”;
2. Stedelijke dynamiek “hoger opgeleiden die van de stedelijke dynamiek houden”;
3. Zorgeloos en actief “50-plussers met alle tijd en middelen voor een onbezorgd leven”;

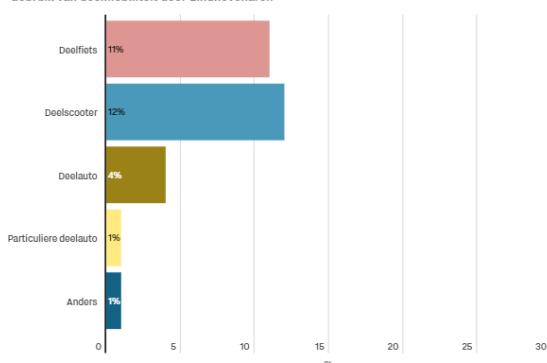
In bijlage twee treft u de kenmerken aan. De programmering van de 38 midden en 2 grote appartementen richt zich op de doelgroep Zorgeloos en actief en stedelijke dynamiek. De programmering van de 80 kleinere appartementen vervult de behoeftes van doelgroep 1 en deels 2.

De gemeente Eindhoven heeft in 2021 een inwoner enquête gehouden op het gebied van verkeer. Een van de onderdelen zoomt in op het vraagstuk deelmobiliteit.

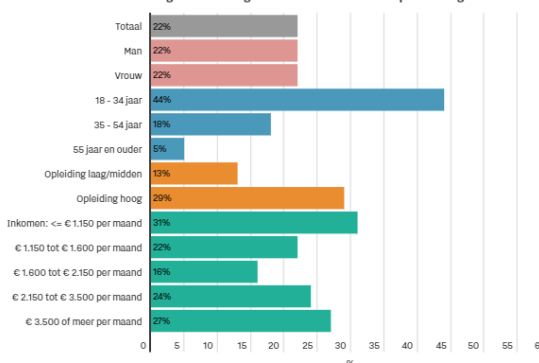
In totaal heeft bijna een kwart van de Eindhovenaren gebruik gemaakt van een van de vormen van deelmobiliteit. Vooral de deelscooter (12%) en de deelfiets (11%) waren populair.

Vooral jongere Eindhovenaren hebben gebruik gemaakt van deelmobiliteit. Eindhovenaren van 55 jaar en ouder maken amper gebruik van deelmobiliteit.

Gebruik van deelmobiliteit door Eindhovenaren



Aandeel Eindhovenaren dat gebruik heeft gemaakt van deelmobiliteit per achtergrondkenmerk



NB: In de groep met een inkomen onder 1.150 euro per maand bevinden zich naar verhouding veel jongeren



Uit deze enquête uit 2021 komt naar voren dat ongeveer 22% van de Eindhovenaren deelmobiliteit heeft gebruikt en dat naarmate de doelgroep jonger is, de kans sterk toeneemt dat men deelmobiliteit gebruikt. Van Doelgroep één en twee gebruikt respectievelijk 44% en 18% deelmobiliteit.

Verwacht gebruik o.b.v. cijfers 2021

Om een inschatting te maken van het gebruik van deelauto's is de programmering gekoppeld aan de doelgroepen en zijn vervolgens de uitkomsten van de enquête van de gemeente Eindhoven toegevoegd. Vervolgens is er op basis van het relatieve gebruik van de verschillende deelmobiliteiten een bandbreedte bepaald voor het gebruik van deelauto's.

Aantal appartementen	aantal	relevant voor deel mobiliteit	aantal bewoners per appartement	totaal aantal inwoners	totaal gebruik deel mobiliteit inwoners eindhoven Min	totaal gebruik deel mobiliteit inwoners eindhoven max	Aantal bewoners gebruik deel mobiliteit min (cijfers 2021). Excl groei	Potentie deel mobiliteit max (cijfers 2021). Excl groei
Appartementen Niet-grondgebonden woningen klein (0 t/m 60 m2 bvo)	80	ja	2	120	18%	44%	22	53
Appartementen Niet-grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo)	38	ja	2	76	18%	44%	14	33
Appartementen Niet-grondgebonden woningen groot (60 tot 120 m2 bvo)	2	zeer beperkt	2	4	5%	5%	0	0
Studentenwoningen	45	ja	1	45	44%	44%	20	20
Totaal							55	106

	absoluut	relatief aandeel (t.o.v. andere deel mobiliteit)	potentie aantal gebruikers deelauto min	potentie aantal gebruikers deelauto max
Deelfiets	11%	38%		
Deelscooter	12%	41%		
deel auto	4%	14%	8	15
privé deelauto	1%	3%	2	4
anders	1%	3%		
Totaal	29%	100%	10	18

In de schil vervangt 1 deelvoertuig maximaal 7 parkeerplaatsen. Het aantal verwachte gebruikers o.b.v. de programmering is minimaal 10 tot maximaal 18 gebruikers.

De vertaling van het aantal gebruikers naar het aantal parkeerplaatsen wordt als volgt berekend:

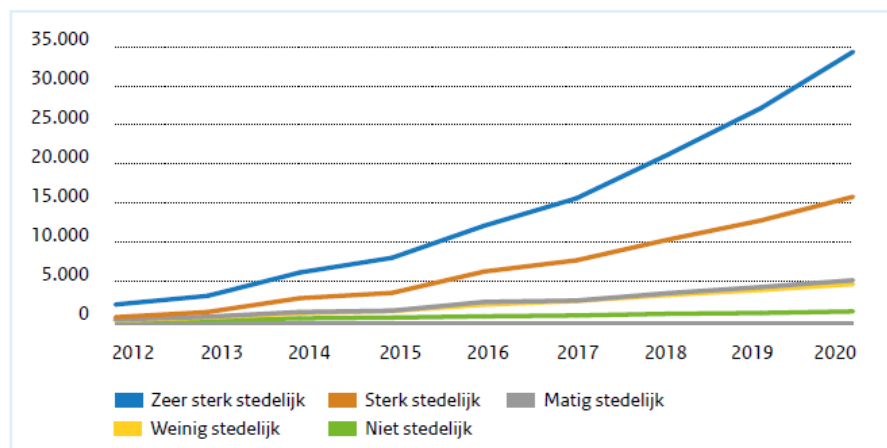
- Kleine woningen hebben potentieel tussen 22 en 53 gebruikers. 17% van de bewoners maakt gebruik van een deelauto (deelauto of privé deelauto). Dat zijn afgerond tussen 4 en 9 bewoners. Voor deze woningen staat een parkeernorm voor bewoners van 0,5 parkeerplaatsen. Dat betekent dat er tussen de 2 en 5 parkeerplaatsen door deze woningen voor deelauto's zijn.
- Midden woningen hebben potentieel tussen 14 en 33 gebruikers. 17% van de bewoners maakt gebruik van een deelauto (deelauto of privé deelauto). Dat zijn afgerond tussen 3 en 6 bewoners. Voor deze woningen staat een parkeernorm voor bewoners van 0,6 parkeerplaatsen. Dat betekent dat er tussen de 2 en 4 parkeerplaatsen door deze woningen voor deelauto's zijn.
- Studentenwoningen woningen hebben potentieel 20 gebruikers. 17% van de bewoners maakt gebruik van een deelauto (deelauto of privé deelauto). Dat zijn afgerond 4 bewoners. Voor deze woningen staat een parkeernorm voor bewoners van 0,0 parkeerplaatsen. Dat betekent dat er 0 parkeerplaatsen door deze woningen voor deelauto's zijn.

Totaal betreft het dus tussen de 4 en 9 parkeerplaatsen die kunnen vervangen door deelauto's. In de schil vervangt 1 deelauto maximaal 7 parkeerplaatsen, dus de potentie van deelauto's ligt tussen de 1 en 2 auto's.

Groei

Deelmobiliteit ontwikkelt zich zeer sterk en zal naarmate het netwerk van deelmobiliteit fijnmaziger wordt, ook het gebruik verder toenemen. De groei van deelmobiliteit bevindt zich vooral in de sterk en zeer stedelijke gebieden. Dit project valt ook binnen deze groep.

Het aanbod van de deelauto concentreert zich voornamelijk in de zeer sterk en sterk verstedelijkte gebieden in Nederland. Daar vindt ook de grootste groei plaats. In de zeer sterk stedelijke gebieden is momenteel 2% van het totale aantal particuliere auto's een deelauto (CROW, 2020).



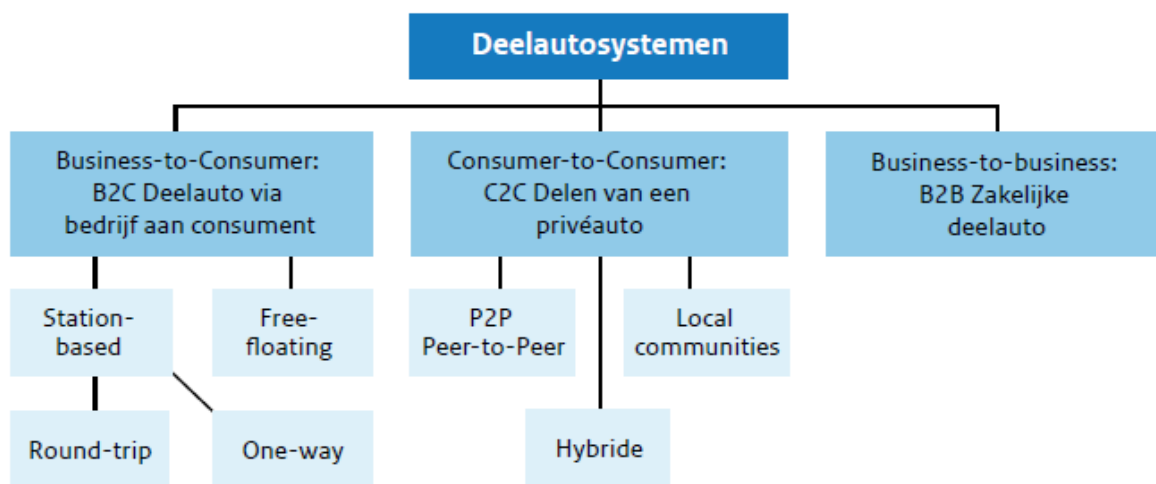
Figuur 3.3 Ontwikkeling aantal deelauto's naar stedelijkheidsgraad. Bron: CROW, 2020, via: <https://www.crow.nl/dashboard-autodelen/home/monitor/aanbod-deelauto-s>

1

Indien rekening wordt gehouden met de groei in deelmobiliteit en de toename in gebruik is het aannemelijk dat er meer deelauto's gewenst zijn. Zeker als we zien dat 20 tot 30% groei pré corona gerealiseerd werd. Daarmee ligt er een robuust fundament om deelmobiliteit voor 10 jaar te borgen. *“Tussen 2019 en 2020 vond de grootste groei van het aantal deelauto's per 100.000 inwoners plaats in de zeer sterk verstedelijkte gebieden: +30%. Daar is ook de hoogste dichtheid van de deelauto's te vinden (CROW, 2020)”*.

3.8.2. Deelvoer systemen

Onderstaand overzicht toont de verschillende vormen van deelmobiliteit in Nederland.



2

¹ Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland Ontwikkelingen, effecten en potentie, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

² Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland; Ontwikkelingen, effecten en potentie, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid | KiM

Voor dit project en op basis van de parkeernota is het logisch om de deelmobiliteit te richten op de doelgroepen van de bewonersfuncties.

Concreet zijn er dan twee vormen van deelmobiliteit welke goed aansluiten bij deze behoefte:

1. Roundtrip – station-based

De auto's staan op een vaste plek of locatie en dienen na gebruik ook weer naar die plek Teruggebracht te worden. Aanbieders zijn bijvoorbeeld Amber of Greenwheels.

In deze variant is het voertuig ook beschikbaar voor andere gebruikers uit de omgeving. Maar door de vaste plek locatie en het feit dat het voertuig naar deze plek moet terugkeren is er wel een grotere beschikbaarheid dan bij de oplossing free-floating.

2. Local communities

Bij de local communities is er een vaste groep gebruikers van één of meer deelauto's die een gesloten pool vormen. Het is in feite een vorm van shared ownership (buren die samen een auto aanschaffen en die gezamenlijk gebruiken, via de Vereniging voor Gedeeld Autogebruik). Door de vaste groep gebruikers die vaak bij elkaar in de straat of buurt wonen, is er sociale controle over het gebruik en beheer van de auto. De auto heeft vaak een vaste parkeerplaats of straat waar deze teruggezet moet worden (CROW, 2020).

Borging beschikbaarheid

Roundtrip – station-based:

De borging van de beschikbaarheid verloopt via een overeenkomst met een aanbieder van deelauto's. Als dit bedrijf haar dienstverlening staakt zal een andere partij gezocht moeten worden of overgeschakeld moeten worden op oplossing twee.

Local communities:

In deze situatie vindt de borging plaats door aanschaf/huur van een voertuig door de VvE waarna deze geschikt wordt gemaakt voor deelgebruik. Optioneel kunnen bestaande oplossingen van bedrijven worden ingezet.

Conclusie

Gelet op de doelgroepen, planontwikkeling, locatie, en verwachte vraag is er voldoende zekerheid om deelvervoer voor minimaal tien jaar te borgen in combinatie met een oplossing die gangbaar is in Eindhoven. Belangrijk is dat toekomstige bewoners vroegtijdig (al bij de werving van de bewoners) geïnformeerd worden over de mobiliteitsdiensten en kosten. Dit om enerzijds mensen die geen eigen auto hebben te verleiden om hier te komen wonen, maar anderzijds om mensen bij de verhuizing de bewuste keuze te laten maken om hun eigen auto weg te doen, omdat er een goed alternatief is. De service van deelauto's moet dan vanaf de komst van de eerste bewoner al operationeel zijn. Het moment van verhuizen is bij uitstek een moment om dit soort keuzes te maken.

Eén deelauto inzetten is o.b.v. de verwachte potentie en groei van het gebruik van deelvoertuigen bij oplevering van het project realistisch. Mogelijk is er ruimte voor meer deelvoertuigen. Een

Roundtrip – station-based oplossing voor deelmobiliteit past hierbij het beste aangezien dit de meest voorkomende variant in Eindhoven is. Door te werken met de meest voorkomende variant i.c.m. de verwachte potentie wordt daarmee ook geborgd dat de deelmobiliteit voor dit plan 10 jaar gestand gedaan kan worden.

Het gebruik van het deelvoertuig kan verder verhoogd worden als deze ook toegankelijk is voor de wijk. Dit kan gerealiseerd worden door het voertuig op maaiveld te plaatsen.

4. Parkeerbehoefte

Dit hoofdstuk gaat in op de berekeningen voor het onderbouwen van de parkeerbalans voor auto- en fietsparkeren waarbij de in hoofdstuk drie benoemde uitgangspunten zijn toegepast. Vervolgens worden de afspraken die overeengekomen zijn met de gemeente behandeld en de impact vastgesteld.

4.1. Berekening cf. normen gemeente Eindhoven

Auto

Bij het opstellen van de parkeerbalans is rekening gehouden met:

- Parkeernormen cf. het document: Actualisatie nota parkeernormen 2019 van de gemeente Eindhoven
- Dubbelgebruik cf. het document: Actualisatie nota parkeernormen 2019 van de gemeente Eindhoven
- HOV reductie-norm van 25% i.v.m. aanwezigheid van OV cf. hoofdstuk 3.3.2.
- Programmering cf. hoofdstuk 3.2.

Onderstaand treft u de parkeerbalans aan voor de auto. De volledige berekening vindt u in bijlage 3. Het gemeentelijke model treft u aan in Bijlage 4 welke is ingevuld via de Rekentool Parkeerbehoefte Auto.

		basis voor norm	norm auto's	norm per	weekdag ochtend	weekdag middag	weekdag avond	koopavond incl event	weekdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag
functie												
gezondheidscentrum en sociale voorzieningen	Gezondheidscentrum	10	1,60	behandelkamer	12,00	9,00	1,20	1,20	0,00	1,20	1,20	1,20
Gezondheidszorg en sociale voorzieningen	Tandartsenpraktijk (-centrum	11	1,70	behandelkamer	14,03	10,52	1,40	1,40	0,00	1,40	1,40	1,40
horeca	cafe / bar	100	4,00	100 m2	0,90	1,20	2,70	2,55	0,00	2,25	3,00	1,35
TOTAAL OVERIGE FUNCTIES					26,93	20,72	5,30	5,15	0,00	4,85	5,60	3,95
				norm autoparkeren	weekdag ochtend	weekdag middag	weekdag avond	koopavond incl event	weekdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag
functie		basis voor norm	norm minus bezoek									
wonen	Niet-grondgebonden woningen klein (0 t/m 60 m2 bvo)	80	0,5	woning	15	15	27	24	30	18	24	21
wonen	Niet-grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo)	38	0,6	woning	8,55	8,55	15,39	13,68	17,10	10,26	13,68	11,97
wonen	Niet-grondgebonden woningen groot > 120m bvo	2	0,9	woning	0,68	0,68	1,22	1,08	1,35	0,81	1,08	0,95
wonen	Onzelfstandige woonruimte (kamerverhuur)	45	0,0	woning	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAAL WONEN		165			24,23	24,23	43,61	38,76	48,45	29,07	38,76	33,92
				norm	weekdag ochtend	weekdag middag	weekdag avond	koopavond incl event	weekdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag
functie		basis voor norm		autoparkeren								
bezoekers	Niet-grondgebonden woningen klein (0 t/m 60 m2 bvo)	80	0,3	woning	1,80	3,60	14,40	12,60	0,00	10,80	18,00	12,60
bezoekers	Niet-grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo)	38	0,3	woning	0,86	1,71	6,84	5,99	0,00	5,13	8,55	5,99
bezoekers	Niet-grondgebonden woningen groot > 120m bvo	2	0,3	woning	0,05	0,09	0,36	0,32	0,00	0,27	0,45	0,32
bezoekers	Onzelfstandige woonruimte (kamerverhuur)	45	0,2	woning	0,68	1,35	4,05	4,73	0,00	4,05	6,75	4,73
TOTAAL BEZOEKERS		165			3,38	6,75	25,65	23,63	0,00	20,25	33,75	23,63
TOTAAL BENODIGD PARKEREN					54,53	51,69	74,56	67,54	48,45	54,17	78,11	61,49

Het maatgevende piekmoment bevindt zich op zaterdagavond en resulteert in een parkeerbehoefte van 79 parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen worden geëxploiteerd o.b.v. zwerfplaatsen.

Dit is exclusief de impact van flankerende maatregelen, hoofdstuk 4.2. (Inzet deelfervoer en afkoop parkeerplaatsen).

In hoofdstuk 4.3. wordt ingegaan op de afspraken voor het project DvU die in overleg met de gemeente zijn afgestemd. Vervolgens wordt er ingegaan op de impact op de parkeerbalans en welke mitigerende maatregelen worden genomen om tot een sluitend mobiliteitsplan te komen.

4.2. Flankerende maatregelen

Deelvervoer

In paragraaf 3.8 heeft dit rapport beoordeeld in hoeverre deelvervoer geschikt is voor deze locatie. Gelet op de diverse criteria biedt deelvervoer oplossend vermogen voor deze locatie. Met de inzet van 1 deelvoertuig voor bewoners daalt de maatgevende piek met 7 minus 1 parkeerplaatsen. In de huidige fase plaatst het project het deelvoertuig in de parkeergarage. Gemeente en ontwikkelaar hebben de sterke voorkeur om het deelvoertuig op maaiveld te positioneren. Dit wordt in de volgende fase nader onderzocht.

Inzetten van nabijgelegen parkeerterrein

Op basis van inventarisatie van de parkeeromgeving en omliggende functies zijn er kansen voor inzet van het nabijgelegen parkeerterrein Bomansplaats. Er worden tien parkeerplaatsen afgekocht. Een afkoopregeling is van toepassing. Bezoekersregelingen en vergunningen op deze parkeerplaatsen is niet mogelijk. Daarom worden deze parkeerplaatsen alleen aangewend voor bezoekers en niet voor bewoners. In bijlage 5 vindt u de parkeerdrukmeting waarmee de beschikbaarheid van parkeerplaatsen op het parkeerterrein Bomansplaats is aangetoond. Ook met toevoeging van 10 auto's voor bezoekers van DvU blijft de parkeerdruk op de Bomansplaats beneden de grens van de 90%. Mogelijk kan het deelvoertuig ook op de Bomansplaats worden gepositioneerd.

4.3. Vastgestelde uitgangspunten Parkeerexploitatie autoparkeren

In overleg met de gemeente op 17 maart 2022 heeft de projectontwikkelaar gezamenlijk de volgende uitgangspunten vastgesteld:

- 56 parkeerplaatsen in de parkeergarage waarvan 10 parkeerplaatsen voor DvU (Gezondheidscentrum) en 46 parkeerplaatsen voor appartementen. Deze zijn beschikbaar voor de appartementen op basis van zwervplekken. De 10 parkeerplaatsen van DvU in de garage mogen buiten kantooruren ook gebruikt worden door bezoekers van woningen;
- Inzet van één deelauto;
- 20 parkeerplaatsen op maaiveld voor de gezondheidfuncties van DvU en buiten kantooruren tevens beschikbaar voor Horeca en bezoekers van bewoners;
- Afkoop 10 parkeerplaatsen op de Bomansplaats;
- Parkeernormen cf. het document: Actualisatie nota parkeernormen 2019 van de gemeente Eindhoven;
- HOV reductie-norm van 25% i.v.m. aanwezigheid van OV cf. hoofdstuk 3.3.2;
- Programmering cf. hoofdstuk 3.2.

Toetsing auto parkeerexploitatie

Het project realiseert maaiveld parkeren en een inpandige parkeergarage. Het maaiveld parkeren is bedoeld voor bezoekers van de gezondheidsfuncties maar mag buiten kantooruren ook gebruikt worden door andere functies.

De parkeergarage wordt zoveel mogelijk ingezet als stallingsgarage voor de bewoners. Binnen de parkeergarage zijn tien parkeerplaatsen toegewezen aan de gezondheidsfuncties bij het project DvU. Waarmee het gebruik van deze tien parkeerplaatsen exclusief wordt voor de gezondheidsfuncties DvU. In overleg met de gezondheidsfunctie DvU is afgesproken dat buiten kantooruren de parkeerplaatsen beschikbaar gesteld mogen worden aan bezoekers van bewoners.

Naast bovenstaande maakt het project gebruik van de volgende flankerende maatregelen:

A. Deelvoertuigen

Met de inzet van 1 deelvoertuig voor bewoners daalt de maatgevende piek met 7 minus 1 plekken voor het deelvoertuig. Dit deelvoertuig is noodzakelijk omdat er 46 bewoners parkeerplaatsen zijn en er in de week nacht de behoefte van bewoners zonder deelvoertuigen ongeveer 48 parkeerplaatsen is.

B. Inzet parkeerterrein Bomansplaats

Er worden tien parkeerplaatsen afgekocht. Een afkoopregeling is van toepassing. Bezoekersregelingen en vergunningen op deze parkeerplaatsen is niet mogelijk. Daarom worden deze parkeerplaatsen alleen aangewend voor bezoekers en niet voor bewoners. In bijlage 5 vindt u de parkeerdrukmeting waarmee de voldoende beschikbaarheid van parkeerplaatsen op het parkeerterrein Bomansplaats is aangetoond.

De exploitatie bestaat daarmee feitelijk uit maaiveld parkeren en de parkeergarage:

1. Parkeergarage = 56 parkeerplaatsen
 - DvU 10 plaatsen (Gezondheidscentrum & Tandartsenpraktijk (-centrum) tijdens kantoortijden;
 - 10 parkeerplaatsen voor bezoekers van bewoners buiten kantoortijden (de parkeerplaatsen van DvU);
 - Parkeren Woningen;
 - Deelvoertuigen t.b.v. bewoners in parkeergarage.

Om inzichtelijk te maken hoe de gemaakte afspraken doorwerken op de parkeerbalans is de parkeerbalans in stappen uiteengezet voor de garage en maaiveld.

Stap 1: De parkeerbehoefte voor de overige functies is inzichtelijk gemaakt.

Stap 2: De 10 parkeerplaatsen behorende bij de gezondheidsfuncties van DvU in de garage worden afgetrokken van de overige functies.

Stap3: het restant van de parkeerbehoefte uit de overige functies parkeert op maaiveld (terrein) en op de afgekochte parkeerplaatsen van Bomansplaats. Deze komen terug in de parkeerbalans van het maaiveld parkeren. Dit zijn namelijk bezoekers.

Stap 4: De parkeerbehoefte voor het bewonersparkeren exclusief bezoek is vastgesteld.

Stap 5: de correctie door inzet van deelvoertuigen wordt toegepast (-7 parkeerplaatsen maar ook 1 parkeerplaatsen nodig voor deelvervoer = 6 in totaal).

Stap 6: de parkeerbehoefte voor bewonersparkeren exclusief bezoek, gecorrigeerd voor deelvervoer is bepaald. Ook is de restcapaciteit buiten kantooruren van de tien parkeerplaatsen van DvU vastgesteld. Deze restcapaciteit wordt gebruikt om de maaiveld parkeerbalans sluitend te krijgen.

			norm	weekdag	weekdag	weekdag	koopavond	weekdag	zaterdag	zaterdag	zondag
functie		basis voor norm	auto's	ochtend	middag	avond	incl event	nacht	middag	avond	
gezondheidscentrum en sociale voorzieningen	Gezondheidscentrum	10 behandelkamers	1,60	12,00	9,00	1,20	1,20	0,00	1,20	1,20	1,20
Gezondheidszorg en sociale voorzieningen	Tandartsenpraktijk (-centrum)	11 behandelkamers	1,70	14,03	10,52	1,40	1,40	0,00	1,40	1,40	1,40
Minimaal gebruik functies gezondheidscentrum en sociale voorzieningen	gezondheidscentrum & tandartsenpraktijk	1	10,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
horeca	cafe / bar	100 m2 bvo	4,00	0,90	1,20	2,70	2,55	0,00	2,25	3,00	1,35
TOTAAL OVERIGE FUNCTIES				26,93	20,72	5,30	5,15	0,00	4,85	5,60	3,95
Garage 10 plaatsen DvU				10,00	10,00	2,60	2,60	0,00	2,60	2,60	2,60
Parkeren op Terrein + Bomansplaats				16,93	10,72	2,70	2,55	0,00	2,25	3,00	1,35
functie		basis voor norm	gemiddeld minus norm bezoek	weekdag	weekdag	weekdag	koopavond	weekdag	zaterdag	zaterdag	zondag
				ochtend	middag	avond	incl event	nacht	middag	avond	
wonen	Niet-grondgebonden woningen klein (0 t/m 60 m2 bvo)	80 woningen	0,5	15,00	15,00	27,00	24,00	30,00	18,00	24,00	21,00
wonen	Niet-grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo)	38 woningen	0,6	8,55	8,55	15,39	13,68	17,10	10,26	13,68	11,97
wonen	Niet-grondgebonden woningen groot >120m bvo	2 woningen	0,9	0,68	0,68	1,22	1,08	1,35	0,81	1,08	0,95
wonen	Onzelfstandige woonruimte (kamerverhuur)	45 woningen	0,0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAAL WONEN				24,23	24,23	43,61	38,76	48,45	29,07	38,76	33,92
Vraag parkeren wonen				24,23	24,23	43,61	38,76	48,45	29,07	38,76	33,92
Correctie Deelvoertuigen				6	6	6	6	6	6	6	6
Vraag parkeren wonen na correctie deelvoertuigen				18,23	18,23	37,61	32,76	42,45	23,07	32,76	27,92
Bewoners Parkeren Garage 46 parkeerplaatsen te kort voor bewoners parkeren				46	46	46	46	46	46	46	46
Rest capaciteit parkeergarage zorgfuncties DvU				0,00	0,00	7,40	7,40	10,00	7,40	7,40	7,40

Conclusie m.b.t. het parkeren in de garage: geen knelpunt verwacht.

Bewoners kunnen het voertuig in de garage stallen & DvU (Gezondheidscentrum & Tandartsenpraktijk (-centrum)) kunnen 10 parkeerplaatsen benutten. De maximale bezetting van garage is 49 pp op een weekdagnacht. Dit is uitsluitend bewonersparkeren waarvoor in de garage slechts 46 plekken zijn gereserveerd. Er wordt 1 deelauto ingezet om de parkeerbehoefte van bewoners te reduceren met 6 parkeerplaatsen naar 43 parkeerplaatsen.

Buiten kantooruren zijn de parkeerplaatsen van DvU beschikbaar voor bezoekers van bewoners.

Op dit moment zijn er 46 parkeerplaatsen voor bewoners gereserveerd terwijl er 43 nodig zijn in de maatgevende piek. In de DO fase zal het project borgen dat er niet te veel parkeerplaatsen worden gerealiseerd.

2. Maaiveld + Bomansplaats = 30 plaatsen

Het project realiseert 20 maaiveld parkeerplaatsen en koopt 10 parkeerplaatsen af op het nabijgelegen parkeerterrein van de Bomansplaats. Waarmee het project in totaal 30 parkeerplaatsen voor bezoeker parkeren heeft. De 20 parkeerplaatsen zijn weekdag ochtend en middag ingezet voor de gezondheidsfuncties bij DvU. Bezoekers van bewoners en de horeca parkeren op de Bomansplaats. De bezoekers betalen op de 10 afgekochte parkeerplaatsen het reguliere parkeertarief van de gemeente.

Stap 7: De parkeervraag van de overige functies minus de 10 parkeerplaatsen voor de gezondheidsfuncties in de garage worden bij het maaiveld parkeren ondergebracht. Waarbij er rekening is gehouden met een reservering van minimaal 20 parkeerplaatsen op maaiveld eigen terrein voor de zorgfuncties van DvU gedurende de weekdag ochtend en middag. Buiten deze uren zijn de parkeerplaatsen ook voor andere doelgroepen beschikbaar. De overige functies (horeca) en bezoekers bewonen parkeren op deze momenten op het parkeerterrein Bomansplaats.

Stap 8: De parkeervraag van het bezoeker parkeren voor bewoners is vastgesteld.

Stap 9: het tekort aan bezoekersparkeerplaatsen op maaiveld kan vervolgens worden bepaald. Dit tekort wordt opgelost door de parkeerplaatsen die beschikbaar in de garage zijn buiten kantooruren van de gezondheidsfunctie in te zetten.

Onderstaande doelgroepen parkeren op maaiveld:

- DvU (Gezondheidscentrum & Tandartsenpraktijk (-centrum))
- Bezoekers Bewoners
- Bezoekers Horeca

functie		basis voor norm	Gemiddeld norm bezoek	weekdag ochtend	weekdag middag	weekdag avond	koopavond incl event	weekdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag
bezoekers	Niet-grondgebonden woningen klein (0 t/m 60 m ² bvo)	80 woningen	0,3	1,80	3,60	14,40	12,60	0,00	10,80	18,00	12,60
bezoekers	Niet-grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m ² bvo)	38 woningen	0,3	0,86	1,71	6,84	5,99	0,00	5,13	8,55	5,99
bezoekers	Niet-grondgebonden woningen groot >120m bvo	2 woningen	0,3	0,05	0,09	0,36	0,32	0,00	0,27	0,45	0,32
bezoekers	Onzelfstandige woonruimte (kamerverhuur)	45 woningen	0,2	0,68	1,35	4,05	4,73	0,00	4,05	6,75	4,73
TOTAAL BEZOEKERS		165		3,38	6,75	25,65	23,63	0,00	20,25	33,75	23,63
				Weekdag ochtend	weekdag middag	weekdag avond	koopavond incl event	weekdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag
Gereserveerde P-Capaciteit voor zorgfuncties DvU op maaiveld				20	20	0	0	0	0	0	0
ParkeerVraag Maaiveldparkeren overige functies				0,90	1,20	2,70	2,55	0,00	2,25	3,00	1,35
ParkeerVraag Bezoekers parkeren wonen				3,38	6,75	25,65	23,63	0,00	20,25	33,75	23,63
Maaiveld parkeren				20	20	20	20	20	20	20	20
Bomansplaats (afkoop)				10	10	10	10	10	10	10	10
tekort bezoekers wonen + overige functies				0	0	0	0	0	0	6,75	0

Conclusie m.b.t. het maaiveld parkeren i.c.m. het afkopen van 10 parkeerplaatsen aan de Bomansplaats: er is een capaciteitsknelpunt van 6,75 (7) parkeerplaatsen.

De maximale bezetting op maaiveld is 37pp op een zaterdag nacht. Op maaiveld zijn er slechts 30 parkeerplaatsen, dus is er een capaciteitsknelpunt van 7 parkeerplaatsen. Dit is oplosbaar door bezoekers van bewoners buiten kantooruren op de 10 parkeerplaatsen van de gezondheidsfuncties DvU in de parkeergarage te laten parkeren.

Het maaiveld en parkeerterrein Bomansplaats bedienen de bezoekers aan de horeca, de bezoekers van bewoners & het restant van DvU (tandarts & gezondheidscentrum) die niet in de garage passen.

De parkeergarage is beschikbaar voor de bewoners & DvU (tandarts & gezondheidscentrum). Er is gekozen om de parkeerplaatsen van DvU buiten kantooruren ook beschikbaar te stellen aan de bezoekers van de bewoners. Hiermee is het geconstateerde knelpunt van 7 parkeerplaatsen opgelost.

Aandachtspunten

De planontwikkeling bevindt zich in een vergunninghoudersgebied & betaald parkeren gebied. Om overlast te voorkomen zal er een parkeerregime toegepast moeten worden voor de 20 maaiveld parkeerplaatsen op eigen terrein die voor de gezondheidsfuncties op DvU worden gerealiseerd. Dit kan bestaan uit betaald parkeren voor bezoekers maar er kan ook gewerkt worden met verblijfsrechten. Deze rechten worden uitgegeven en beheerd door bewoners en huurders van de commerciële ruimtes.

Bewoners kunnen hun bezoekers stallen op de 10 parkeerplaatsen van DvU. Deze zijn alleen buiten kantooruren beschikbaar. De ontwikkelaar borgt dat er een klantvriendelijke oplossing komt om bezoekers toegang te geven.

De planontwikkeling realiseert woningen in het hogere segment. Deze doelgroep heeft de wens om haar auto afgezonderd te kunnen stallen. Deze wens is niet te combineren met het openbaar stellen van de parkeergarage.

4.4. Conclusie Parkeerbehoefte auto

De maatgevende parkeerbehoefte op basis van de normen van de gemeente bedraagt 79. Volledig dubbelgebruik is vanwege contactuele afspraken niet mogelijk, dus is er een gesplitste balans opgesteld voor garage en maaiveld: Maximale parkeerbehoefte van de garage is 49 pp op een weekdagnacht. De maximale parkeerbehoefte op maaiveld is 37 pp op een zaterdag avond.

Deelvervoer is goed inzetbaar op deze locatie. Met inzet van een deelvoertuig kan de maatgevende piek verlaagd worden met 7 parkeerplaatsen. Wel is er dan één parkeerplaats nodig voor deelvervoer waarmee het netto-effect -6 parkeerplaatsen is. Het deelvoertuig staat bij de 46 gereserveerde bewoners parkeerplaatsen. De expliciete wens van ontwikkelaar en gemeente is om de deelvoertuigen op maaiveld te positioneren zodat de omliggende wijk deze ook kan gebruiken. Dit wordt in de vervolgfase nader onderzocht.

Het parkeerterrein Bomansplaats wordt benut door 10 parkeerplaatsen af te kopen. De capaciteitsanalyse heeft aangetoond dat deze capaciteit beschikbaar is.

BPD realiseert met de huidige inzichten 76 parkeerplaatsen (56 garage + 20 maaiveld) binnen het plangebied. In de vervolgfase borgt de ontwikkelaar dat er niet te veel parkeerplaatsen zijn.

De parkeergarage wordt aangewend voor bewoners en voor de gezondheidsfunctie DvU. Bezoekers van de functies parkeren zoveel mogelijk op maaiveld. De 10 parkeerplaatsen van de gezondheidsfuncties DvU in de parkeergarage worden buiten kantooruren openbaar gesteld voor bezoekers van bewoners. Dit in combinatie met de mitigerende maatregelen resulteert in een sluitende parkeerbalans.

Schematisch resulteert dit in onderstaande allocatie van doelgroepen voor de parkeergarage:

Parkeergarage	Functie	Specificatie	weekdag	weekdag	weekdag	koopavond	weekdag	zaterdag	zaterdag	zondag
			ochtend	middag	avond	incl event	nacht	middag	avond	
Parkeeraanbod Zorgfuncties DvU			10	10	2,60	2,60	0,00	2,60	2,60	2,60
Parkeeraanbod bewoners			46	46	46	46	46	46	46	46
Parkeeraanbod bezoekers bewoners op PPL Zorgfuncties DvU buiten kantooruren			0	0	7,40	7,40	10,00	7,40	7,40	7,40
Totaal Parkeeraanbod			56	56	56	56	56	56	56	56
Parkeerbehoefte	gezondheidscentrum en sociale voorzieningen	Gezondheidscentrum								
Parkeerbehoefte	Gezondheidszorg en sociale voorzieningen	Tandartsenpraktijk (-centrum)	10,00	10,00	2,60	2,60	0,00	2,60	2,60	2,60
Parkeerbehoefte	wonen	Niet-grondgebonden woningen klein (0 t/m 60 m2 bvo)	15,00	15,00	27,00	24,00	30,00	18,00	24,00	21,00
Parkeerbehoefte	wonen	Niet-grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo)	8,55	8,55	15,39	13,68	17,10	10,26	13,68	11,97
Parkeerbehoefte	wonen	Niet-grondgebonden woningen groot >120m bvo	0,68	0,68	1,22	1,08	1,35	0,81	1,08	0,95
Parkeerbehoefte	wonen	Onzelfstandige woonruimte (kamerverhuur)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Parkeerbehoefte*	Wonen *	bezoekers tekort maaiveld*	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	6,75	0,00
Totale parkeerbehoefte			34,23	34,23	46,21	41,36	48,45	31,67	48,11	36,52
Parkeerbehoefte correctie	Deelvoertuig		-6,00	-6,00	-6,00	-6,00	-6,00	-6,00	-6,00	-6,00
parkeerbehoefte na correctie			28,23	28,23	40,21	35,36	42,45	25,67	42,11	30,52
Saldo DvU			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Saldo voor bewonersparkeren			17,78	17,78	5,79	10,64	3,55	20,33	3,89	15,48
Saldo voor bezoekers van bewoners			0,00	0,00	7,40	7,40	10,00	7,40	0,65	7,40

*Saldo van maaiveld (bezoekers) op plekken DvU

Voor bewoners zijn er 46 parkeerplaatsen, als er geen deelvoertuig ingezet wordt, ontstaat er op de weekdag nacht een knelpunt voor de bewoners. Aangezien de bewoners zelf niet op de DvU plaatsen parkeren.

Voor het maaiveld resulteert het in onderstaande allocatie van doelgroepen:

Maaiveld	Functie	Specificatie	weekdag ochtend	weekdag middag	weekdag avond	koopavond incl event	weekdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag
Parkeeraanbod	Maaiveld	parkeerterrein	20	20	20	20	20	20	20	20
Parkeeraanbod	Bomansplaats	parkeerterrein	10	10	10	10	10	10	10	10
Parkeeraanbod totaal			30	30	30	30	30	30	30	30
Parkeerbehoefte	horeca	cafe / bar	0,90	1,20	2,70	2,55	0,00	2,25	3,00	1,35
Parkeerbehoefte	gezondheidscentrum en sociale voorzieningen	Gezondheidscentrum								
Parkeerbehoefte	Gezondheidszorg en sociale voorzieningen	Tandartsenpraktijk (-centrum)	16,03	9,52	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Parkeerbehoefte	bezoekers	Niet-grondgebonden woningen klein (0 t/m 60 m2 bvo)	1,80	3,60	14,40	12,60	0,00	10,80	18,00	12,60
Parkeerbehoefte	bezoekers	Niet-grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo)	0,86	1,71	6,84	5,99	0,00	5,13	8,55	5,99
Parkeerbehoefte	bezoekers	Niet-grondgebonden woningen groot >120m bvo	0,05	0,09	0,36	0,32	0,00	0,27	0,45	0,32
Parkeerbehoefte	bezoekers	Onzelfstandige woonruimte (kamerverhuur)	0,68	1,35	4,05	4,73	0,00	4,05	6,75	4,73
Totale parkeerbehoefte			20,30	17,47	28,35	26,18	0,00	22,50	36,75	24,98
Saldo Maaiveld eigen terrein*			3,98	10,48						
Saldo Bomansplaats*			6,63	3,25						
Saldo Buiten kantooruren*					1,65	3,83	30,00	7,50	-6,75	5,03

*Tijdens weekdag ochtend en weekdag middag (kantooruren) zijn de 20 parkeerplaatsen op eigen terrein exclusief voor de zorgfuncties. Overige functies zoals horeca en bezoekers parkeren dan op Bomansplaats. Buiten deze uren geldt deze beperking niet en kan er naar het Saldo buiten kantooruren gekeken worden

De tabel laat zien dat tijdens weekdag ochtend en middag de parkeerplaatsen op eigen terrein alleen aangewend worden voor de gezondheidsfuncties waarmee de resterende functies bezoekers van bewoners & horeca op Bomansplaats parkeren.

4.5. Fiets

4.5.1. Fiets conform gemeentelijke normen

Onderstaand treft u de berekening aan voor het aantal fietsparkeerplaatsen.

- Parkeernormen cf. het document Actualisatie nota parkeernormen (2019) van de gemeente Eindhoven;
- Programmering conform hoofdstuk 3.2.;

		Nota parkeernormen 2019 Gemeente Eindhoven			
functie		Fietsnorm	per		aantal fietsen
gezondheidscentrum en sociale voorzieningen	Gezondheidscentrum	2,7	behandelkamer		27
Gezondheidszorg en sociale voorzieningen	Tandartsenpraktijk (-centrum)	2,7	behandelkamer		30
horeca	cafe / bar	10	100 m2		10
TOTAAL OVERIGE FUNCTIES					67
		Nota parkeernormen 2019 Gemeente Eindhoven			
functie		Fietsnorm	per		aantal fietsen
wonen	Niet-grondgebonden woningen klein (0 t/m 60 m2 bvo)	2	1 woning		160
wonen	Niet-grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo)	3	1 woning		114
wonen	Niet-grondgebonden woningen groot >120m bvo	4	1 woning		8
wonen	Onzelfstandige woonruimte (kamerverhuur)	1	1 woning		45
TOTAAL WONEN					327
		Nota parkeernormen 2019 Gemeente Eindhoven			
functie		Fietsnorm	per		aantal fietsen
bezoekers	Niet-grondgebonden woningen klein (0 t/m 60 m2 bvo)	0,2	1 woning		16
bezoekers	Niet-grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo)	0,2	1 woning		8
bezoekers	Niet-grondgebonden woningen groot >120m bvo	0,2	1 woning		0
bezoekers	Onzelfstandige woonruimte (kamerverhuur)	0,2	1 woning		9
TOTAAL BEZOEKERS					33
Totaal aantal fietsplaatsen					427

De berekening o.b.v. de normen van de gemeente Eindhoven resulteert in een behoefte van 427 fietsparkeerplaatsen welke op eigen terrein opgelost moet worden cf. de eisen van de gemeente. Zie voor dit document: "Kwaliteitseisen inpandige fietsenstallingen opgesteld (vastgesteld april 2021)".

In bijlage 4 treft u ook de berekening conform Rekentool Parkeerbehoefte Fiets van de gemeente Eindhoven aan.

In overleg met de gemeente zijn er afspraken gemaakt inzake het fietsparkeren. Deze worden in de volgende paragraaf geadresseerd.

4.5.2. Afspraken

In overleg tussen de gemeente en de projectontwikkelaar dd. 17 maart zijn een aantal afspraken gemaakt.

- I. Fietsen van de niet-grondgebonden woningen groot > 120m bvo worden in een berging conform bouwbesluit geplaatst. De berging is minimaal 5m2 groot.
- II. De Niet-grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo) krijgen geen collectieve fietsenstalling maar krijgen conform bouwbesluit een berging van minimaal 5m2. De fietsen van deze appartementen worden daarin gefaciliteerd.
- III. De fietsen van de Niet-grondgebonden woningen klein (0 t/m 60 m2 bvo) worden inpandig gerealiseerd, verspreid over maximaal twee tot 3 locaties o.b.v hoog-laag parkeren conform de geldende parkeernota 2 fietsen per woning.
- IV. De bezoekers parkeren wordt op het maaiveld van het eigen terrein opgelost. Dit geldt voor de bezoekers van alle functies. Het bezoekersparkeren vindt plaats met hoog-laag parkeren en conform de nota parkeernormen.

4.5.3. Impact op aantal te realiseren stallingen

Onderstaande tabel toont de impact van de gemaakte afspraken (4.5.2.) op het aantal te realiseren stallingen. Waarbij een deel ondergebracht wordt in bergingen.

		Nota parkeernormen 2019 Gemeente Eindhoven			Cf. afspraken	
functie		Fietsnorm	per	aantal fietsen	Locatie	totaal aantal stallingen
gezondheidscentrum en sociale voorzieningen	Gezondheidscentrum	2,7	behandelkamer	27	Maaiveld	27
Gezondheidszorg en sociale voorzieningen	Tandartsenpraktijk (-centrum	2,7	behandelkamer	30	Maaiveld	30
horeca	cafe / bar	10	100 m2	10	Maaiveld	10
TOTAAL OVERIGE FUNCTIES				67		67
		Nota parkeernormen 2019 Gemeente Eindhoven			Cf. afspraken	
functie		Fietsnorm	per	aantal fietsen	Locatie	totaal aantal stallingen
wonen	Niet-grondgebonden woningen klein (0 t/m 60 m2 bvo)	2	1 woning	160	Inpandig max 2 à 3 locaties	160
wonen	Niet-grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo)	3	1 woning	114	Berging	0
wonen	Niet-grondgebonden woningen groot >120m bvo	4	1 woning	8	Berging	0
wonen	Onzelfstandige woonruimte (kamerverhuur)	1	1 woning	45	Centrale stalling	45
TOTAAL WONEN				327		205
		Nota parkeernormen 2019 Gemeente Eindhoven			Cf. afspraken	
functie		Fietsnorm	per	aantal fietsen	Locatie	totaal aantal stallingen
bezoekers	Niet-grondgebonden woningen klein (0 t/m 60 m2 bvo)	0,2	1 woning	16	Maaiveld	16
bezoekers	Niet-grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo)	0,2	1 woning	8	Maaiveld	8
bezoekers	Niet-grondgebonden woningen groot >120m bvo	0,2	1 woning	0	Maaiveld	0
bezoekers	Onzelfstandige woonruimte (kamerverhuur)	0,2	1 woning	9	Maaiveld	9
TOTAAL BEZOEKERS				33		33
Totaal aantal fietsplaatsen				427		305

De projectontwikkelaar geeft aan maximaal 100 Hoog-laag fietsparkeerplaatsen voor bezoekers te realiseren op maaiveld. Dit vindt in zijn geheel plaats op eigen terrein. Dit sluit aan bij de verwachte stallingsvraag voor bezoekers. Er is in deze analyse geen rekening gehouden met dubbelgebruik waarmee er dus naar verwachting leegstand in de stalling zal zijn.

De fietsparkeerplaatsen voor de onzelfstandige woonruimte worden opgelost onder het monumentale pand.

De 160 fietsparkeerplaatsen voor de kleine woningen zijn inpandig in de garage opgelost waarbij er ruimte wordt gereserveerd voor 25% buitenmodel en 5% buitenmodel XL-fietsen.

4.7. Aandachtspunten voor exploitatie Fietsenstalling

Het fiets parkeren binnen het DvU plangebied bestaat uit grofweg drie type gebruikers:

- Bewoners & huurders van commerciële ruimtes
- Bezoekers bewoners
- Bezoekers commerciële ruimtes

De gemeente heeft het document Kwaliteitseisen in pandige fietsenstallingen opgesteld (vastgesteld april 2021). Hier moet aan worden voldaan en de checklist moet ingevuld en bijgevoegd worden.

Voor bewoners is het belangrijk om te weten dat de fiets op een veilige wijze gestald kan worden. Dit kan door een afgescheiden compartiment. Alleen bewoners kunnen hun fiets stallen in een afgescheiden deel.

In het huishoudelijk reglement moet opgenomen worden dat fietsen van bewoners binnen komen te staan. Bezoekers parkeren de fiets op maaiveld.

Bezoekers van bewoners, medewerkers en bezoekers van de commerciële functies parkeren in de collectieve voorziening welke openbaar toegankelijk is. Deze doelgroepen hebben in tegenstelling tot bewoners geen middel om zich te autoriseren om een poort of hek te openen.

Het bovenstaande betekent overigens ook dat bewoners geacht worden hun fiets in het afgescheiden deel te stallen en dit ook daadwerkelijk doen.

Gelet op de programmering zal het openbare deel van de fietsenstalling onbewaakt zijn. Er moeten in een later traject wel heldere afspraken gemaakt worden over het beheer van deze stalling zodat er geen verrommeling optreedt.

De adviseurs van Stantec B.V. hebben de verkeersanalyse en generatie uitgevoerd. Dit rapport is als bijlage toegevoegd.

Afvalverzameling

Voorstel van Cure Afvalbeheer is om 1 perscontainer te plaatsen naast de aanwezige container aan de Bomanshof. Deze container heeft een capaciteit van 3 à 4 keer een reguliere container. Voordeel van deze perscontainer is dat er slechts 1 geplaatst hoeft te worden, naast een bestaande container in een relatief rustige straat. De afstand van de entree deur van het verst gelegen woongebouw is ca 85 meter. Dit is weliswaar iets verder dan de gewenste 75 meter, maar ruimschoots binnen de maximaal gehanteerde afstand van 125 meter. De afmetingen van de container is ondergronds ca 2,5 * 2,5 meter. Op maaiveld verschilt de perscontainer niet van een reguliere ondergrondse container, met dien verstande dat er een elektrisch kastje bij de container staat.

Op onderstaande plankaart is omschreven waar de verhuishwagen en calamiteiten opstelplaats is beoogd. Deze opstelplaats kan vergroot worden ten koste van de nabijgelegen groenvoorziening. de beoogde opstelplaats aan Vondellaan is ten oosten van het bestaande kantoor van Claasen Advocaten gesitueerd. De afmeting van opstelplaats komen overeen met het maatgevende voertuig van de brandweer dat er moet kunnen opstellen. Om wildparkeren te voorkomen, wordt overwogen deze opstelplaats aan te wijzen als laad- en losplek.



Bijlage 1

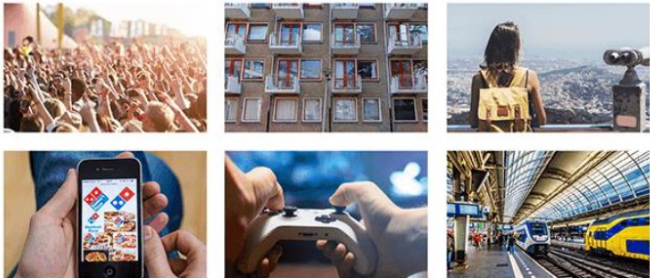
Segment B
Jong en Hoopvol



KENMERKEN

-  Jonger dan 40 jaar
-  Alleenstaand
-  Geen kinderen
-  Studerend, werkloos of zoekend, loondienst
-  Havo/vwo, hoger opgeleid
-  Benedenmodaal of modaal
-  Huurappartement
-  Trein, bus
-  Festivals
Gaming
Avontuurlijke vakanties
Attractiepark
Snowboarden, vechtsporten
MTV
Slam!, FunX
Cosmopolitan, Glamour, Elle, Vogue
nrc.next

Aan het begin van de maatschappelijke ladder met nog alle kansen open.



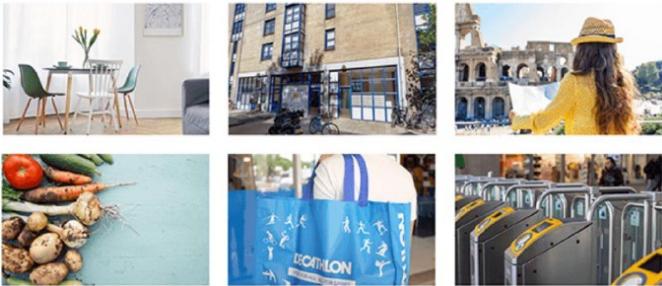
Segment E
Stedelijke Dynamiek



KENMERKEN

-  Jonger dan 50 jaar
-  Alleenstaand of samen
-  Voornamelijk zonder kinderen
-  Studerend, werkloos of zoekend, loondienst, vrij beroep, ondernemer
-  Hoger of universitair opgeleid
-  Modaal of 1 tot 2 keer modaal
-  Koop- of huurappartement
-  Trein, tram, bus
-  Verhuizingen
Hockey, surfen, zwemmen, fitness
Discotheek, café
Citytrips
Concert, opera, museum
Comedy Central
Slam!, FunX
Cosmopolitan, Grazia, Glamour, Elle, Vogue
Parool

Hogeropgeleiden die van de drukte van de stad houden.



Segment J Zorgeloos en Actief

KENMERKEN

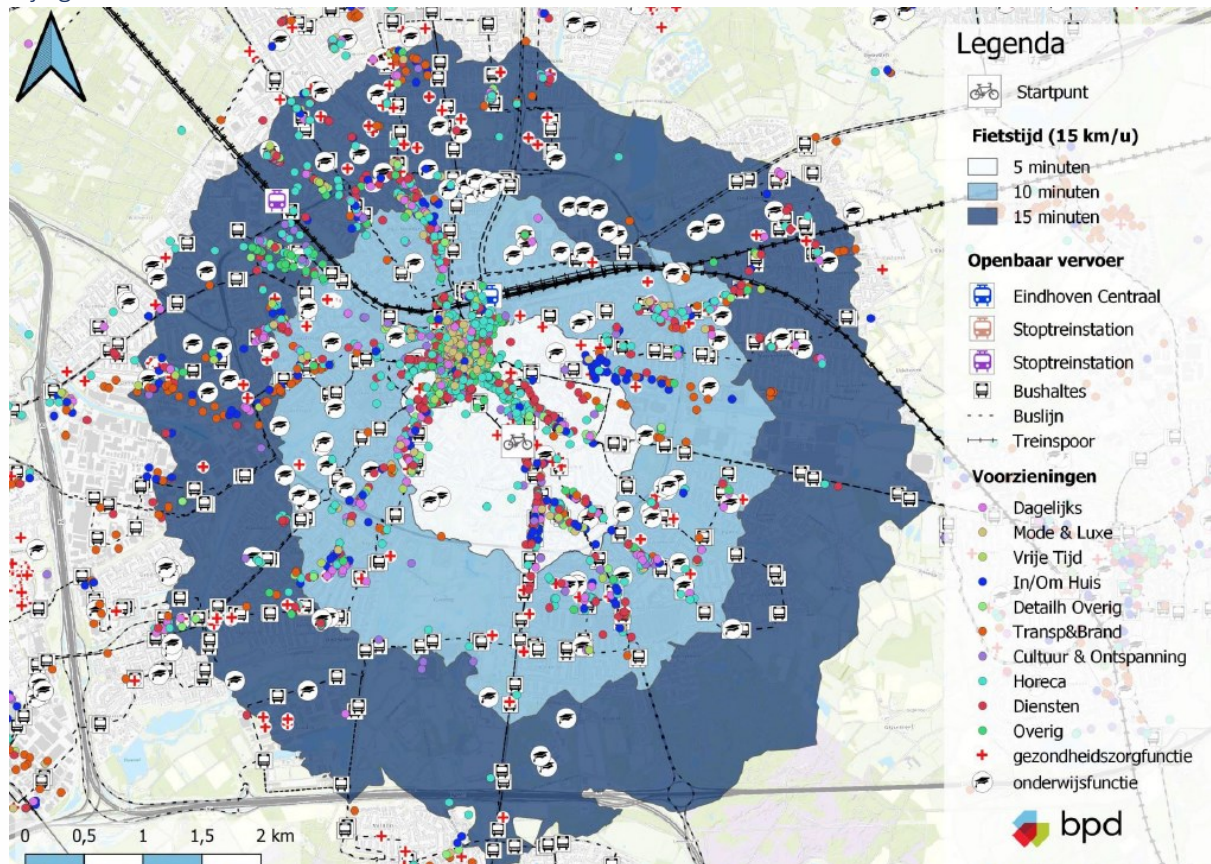
-  Ouder dan 50 jaar
-  Samen
-  Geen kinderen
-  Loondienst, ondernemer, vrij beroep, (pre)pensioen
-  Hoger of universitair opgeleid
-  2 keer modaal of meer
-  Koopwoning of huurappartement
-  1 of meer auto's
-  Golfen, tennissen, fietsen, wandelen
Vaak op reis
Opera, theater, museum
Beleggen
Vrijwilligerswerk
Literatuur
VPRO
NPO 4, Classic FM
Kampioen, reismagazines
NRC Handelsblad



*50-plussers
met alle tijd en
middelen voor
een onbezorgd
leven.*



Bijlage 2



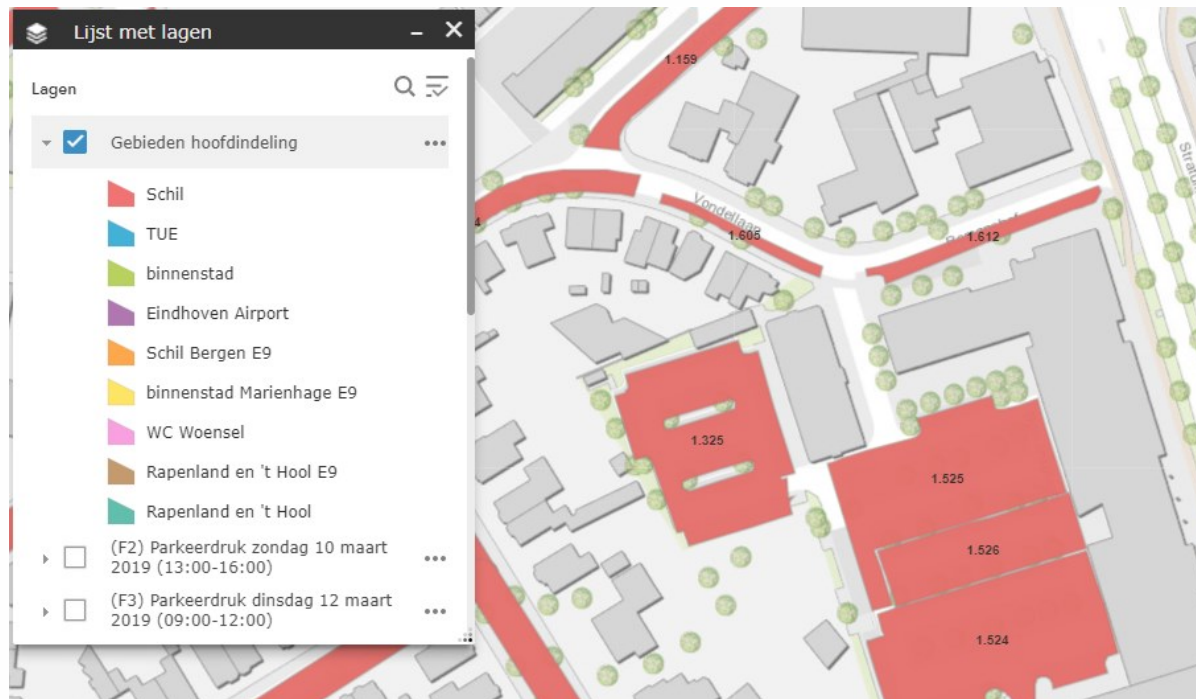
Bijlage 3 Berekening parkeerbalans cf. gemeente Eindhoven

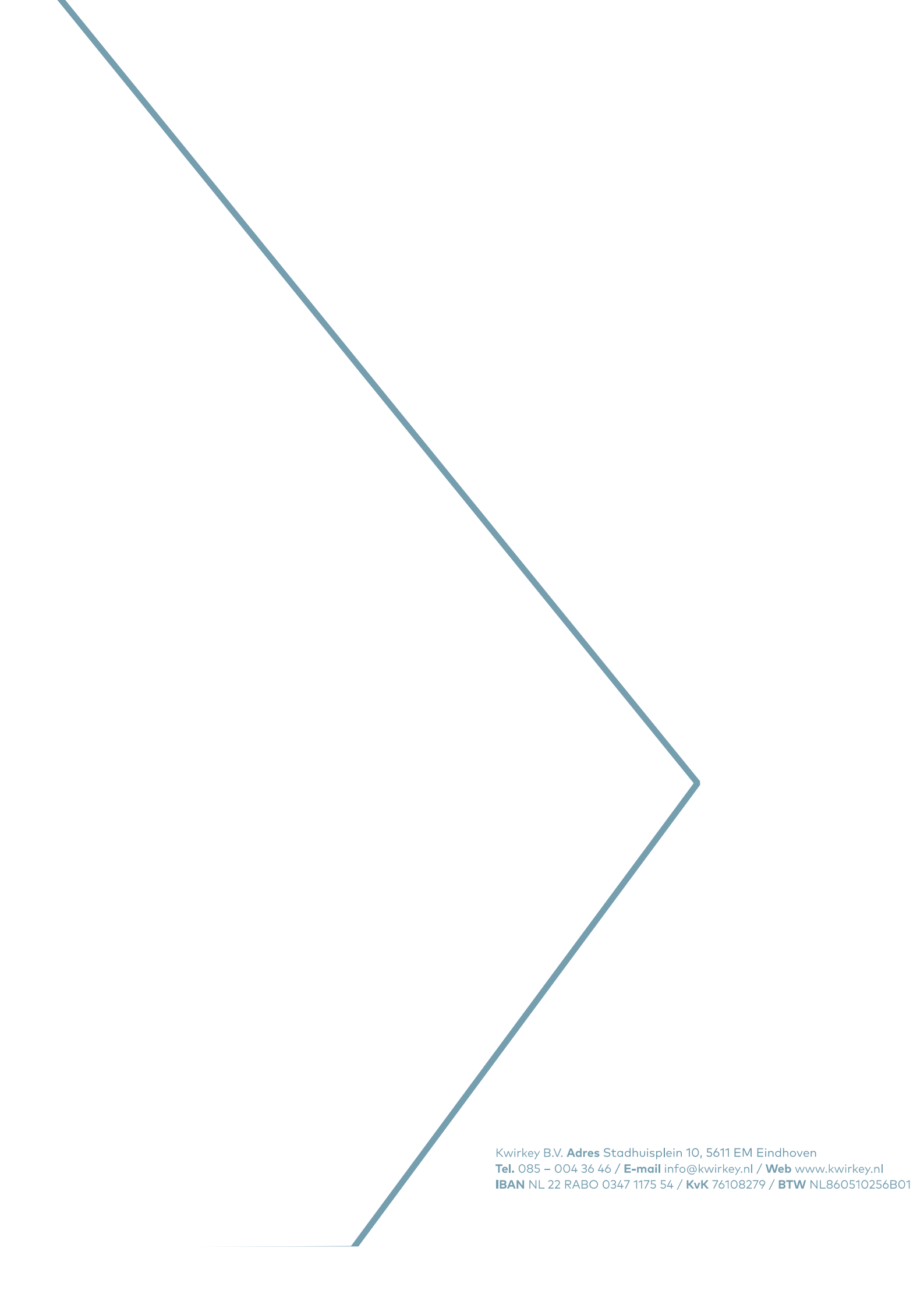
			norm	norm	Bij 100%	OV	MaaS	Fiets	weekdag	weekdag	weekdag	koopavond	weekdag	zaterdag	zaterdag	zondag	weekdag	weekdag	weekdag	koopavond	weekdag	zaterdag	zaterdag	zondag
functie		basis voor norm	auto's	per	totaal				ochtend	middag	avond	incl event	nacht	middag	avond	middag	ochtend	middag	avond	incl event	nacht	middag	avond	
gezondheidscentrum en sociale voorzieningen	Gezondheidscentrum	10 behandelkamers	1,60	behandelkamer	16	25%	0%	0%	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%	12,00	9,00	1,20	1,20	0,00	1,20	1,20	1,20
Gezondheidszorg en sociale voorzieningen	Tandartsenpraktijk (-centrum	11 behandelkamers	1,70	behandelkamer	19	25%	0%	0%	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%	14,03	10,52	1,40	1,40	0,00	1,40	1,40	1,40
horeca	cafe / bar	100 m2 bvo	4,00	100 m2	4	25%	0%	0%	30%	40%	90%	85%	0%	75%	100%	45%	0,90	1,20	2,70	2,55	0,00	2,25	3,00	1,35
TOTAAL OVERIGE FUNCTIES					49												26,93	20,72	5,30	5,15	0,00	4,85	5,60	3,95
			norm minus bezoek	norm autoparkeren					weekdag	weekdag	weekdag	koopavond	weekdag	zaterdag	zaterdag	zondag	weekdag	weekdag	weekdag	koopavond	weekdag	zaterdag	zaterdag	zondag
functie		basis voor norm							ochtend	middag	avond	incl event	nacht	middag	avond	middag	ochtend	middag	avond	incl event	nacht	middag	avond	
wonen	Niet-grondgebonden woningen klein (0 t/m 60 m2 bvo)	80 woningen	0,5	woning ⁴⁰		25%	0%	0%	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%	15	15	27	24	30	18	24	21
wonen	Niet-grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo)	38 woningen	0,6	woning ²³		25%	0%	0%	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%	8,55	8,55	15,39	13,68	17,10	10,26	13,68	11,97
wonen	Niet-grondgebonden woningen groot > 120m bvo	2 woningen	0,9	woning ²		25%	0%	0%	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%	0,68	0,68	1,22	1,08	1,35	0,81	1,08	0,95
wonen	Onzelfstandige woonruimte (kamerverhuur)	45 woningen	0,0	woning ⁹		25%	0%	0%	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAAL WONEN			165		66												24,23	24,23	43,61	38,76	48,45	29,07	38,76	33,92
				norm					weekdag	weekdag	weekdag	koopavond	weekdag	zaterdag	zaterdag	zondag		weekdag	weekdag	koopavond	weekdag	zaterdag	zaterdag	zondag
functie		basis voor norm	autoparkeren						ochtend	middag	avond	incl event	nacht	middag	avond	middag	ochtend	middag	avond	incl event	nacht	middag	avond	
bezoekers	Niet-grondgebonden woningen klein (0 t/m 60 m2 bvo)	80 woningen	0,3	woning ²⁴		25%			10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%	1,80	3,60	14,40	12,60	0,00	10,80	18,00	12,60
bezoekers	Niet-grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo)	38 woningen	0,3	woning ¹¹		25%	0%	0%	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%	0,86	1,71	6,84	5,99	0,00	5,13	8,55	5,99
bezoekers	Niet-grondgebonden woningen groot > 120m bvo	2 woningen	0,3	woning ¹		25%	0%	0%	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%	0,05	0,09	0,36	0,32	0,00	0,27	0,45	0,32
bezoekers	Onzelfstandige woonruimte (kamerverhuur)	45 woningen	0,2	woning ⁹		25%	0%	0%	10%	20%	60%	70%	0%	60%	100%	70%	0,68	1,35	4,05	4,73	0,00	4,05	6,75	4,73
TOTAAL BEZOEKERS			165		45												3,38	6,75	25,65	23,63	0,00	20,25	33,75	23,63
TOTAAL BENODIGD PARKEREN					158												54,53	51,69	74,56	67,54	48,45	54,17	78,11	61,49
																	deelauto	1						

Bijlage 5 parkeerdruk meting

Bomansplaats is in de parkeerdrukmeting opgedeeld in 4 secties (zie onderstaand figuur);

1. Sectie 1325: Piekbezetting 19%, capaciteit van 86pp, bezet zijn 16pp
2. Sectie 1524: Piekbezetting 64%, capaciteit van 87pp, bezet zijn 55pp
3. Sectie 1525: Piekbezetting 68%, capaciteit van 81pp, bezet zijn 55pp
4. Sectie 1526: Piekbezetting 50%, capaciteit van 44pp, bezet zijn 22pp





Kwirkey B.V. **Adres** Stadhuisplein 10, 5611 EM Eindhoven
Tel. 085 – 004 36 46 / **E-mail** info@kwirkey.nl / **Web** www.kwirkey.nl
IBAN NL 22 RABO 0347 1175 54 / **KvK** 76108279 / **BTW** NL860510256B01