

Ontwikkeling Gildebuurt Eindhoven

Verkeersonderzoek

Opdrachtgever
Titel rapport

Woonstichting 'thuis
Ontwikkeling Gildebuurt Eindhoven

Kenmerk
Datum publicatie

011939.20220818.R1.04
17 januari 2023

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 17-1-23

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding	4
1.2 Vraag	5
1.3 Onderzoeksopzet en leeswijzer	5
2. Stappen, Trappen, Ov en Maas	6
2.1 Stappen, Trappen en OV	6
2.2 Maas	8
3. Privé auto -Verkeerscirculatie	11
3.1 Verkeerstellingen (huidige situatie)	11
3.2 Verkeersgeneratie huidig en toekomstig	14
3.3 Verdeling verkeer over het netwerk	16
3.4 Verschuiving van verkeer	17
4. Privé auto - Parkeren	21
4.1 Bepaling parkeerbehoefte ontwikkeling	21
4.2 Parkeren huidige situatie	22
5. Samenvattende conclusies	27
5.1 Stappen, Trappen, Ov en Maas	27
5.2 Privé auto	27
Bijlage 1 Parkeertool Eindhoven	29

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Woonstichting Thuis is voornemens om in de Gildebuurt in Eindhoven verouderde woningen aan de Wassenaarstraat, Slagerstraat, Bakkerstraat en Verwerstraat te slopen en er 219 nieuwe woningen te realiseren. De nieuwbouw heeft als doel de verouderde buurt een nieuw toekomstperspectief te bieden. Onderdeel van het plan vormt naast de woningbouw het aanpakken van de openbare ruimte, waarbij de verkeerscirculatie gewijzigd wordt: men is voornemens de Wassenaarstraat autoluw en Slagerstraat autovrij in te richten. Het parkeren wordt achter de woningen voorzien, waardoor er meer ruimte ontstaat voor groen en verblijven.



Figuur 1.1: Plangebied ontwikkeling Gildebuurt.

1.2 Vraag

Aan Goudappel is gevraagd om onderzoek te doen naar de effecten van de toekomstige verkeerscirculatie, parkeren en impact van de ontwikkeling (toename van het aantal woningen) als geheel op het gebied van verkeer en mobiliteit in de omgeving.

Onderdelen van dit onderzoek vormen het uitvoeren van verkeerstellingen, het meten van de parkeerdruk in de omgeving en een integrale uitwerking tot een mobiliteitsplan voor deze ontwikkeling.

In voorliggende rapportage worden uitkomsten van het onderzoek beschreven.

1.3 Onderzoeksopzet en leeswijzer

Het beleid van de gemeente Eindhoven geeft aan dat voor nieuwe ontwikkelingen in het centrum en de schil een mobiliteitsplan moet worden opgesteld. Een van de voorwaarden is dat inzicht moet worden gegeven in de mobiliteitseffecten van het voorgestelde bouwprogramma conform het STOMP-principe: Stappen, Trappen, Openbaar Vervoer, Mobility as a Service en Privé Auto. Hierdoor is de volgende indeling van de rapportage aangehouden:

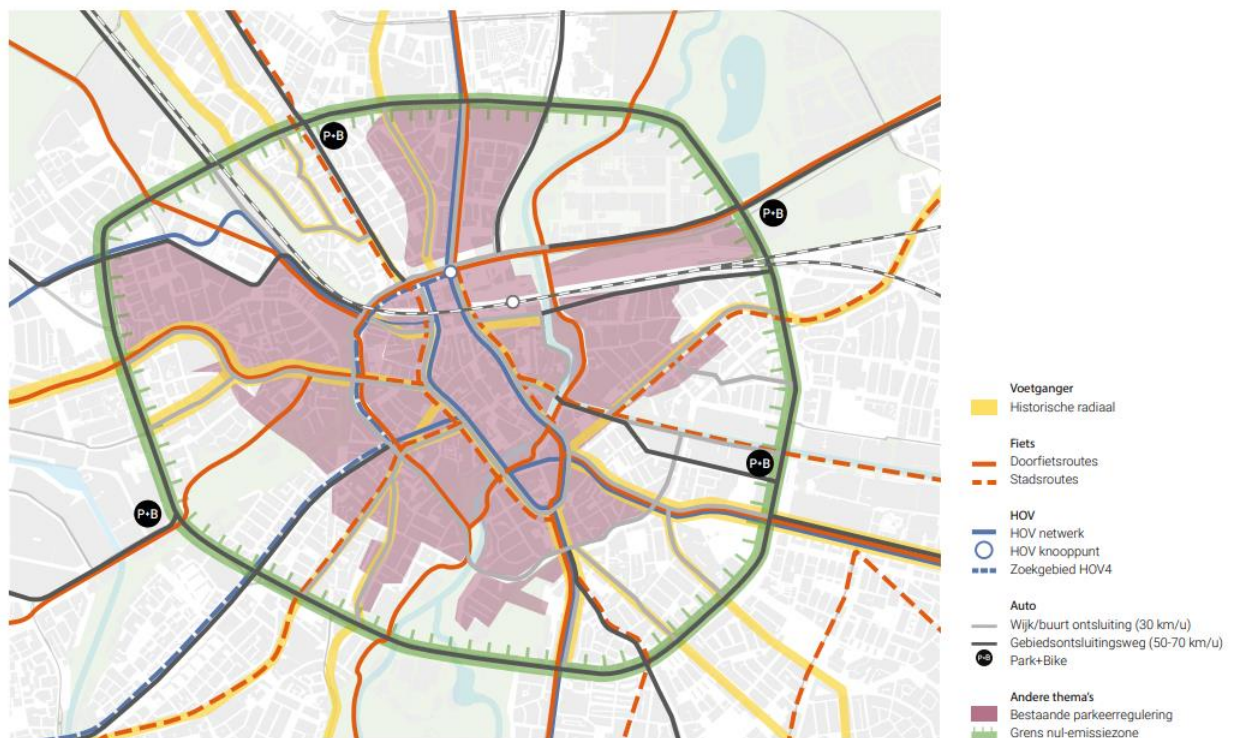
- In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op het langzame verkeer (Stappen en Trappen), openbaar vervoer (Ov) en duurzaam mobiliteitsgedrag (Maas)
- In hoofdstuk 3 en 4 wordt ingegaan op de verkeerscirculatie en parkeren (Privé auto)
- In hoofdstuk 5 worden de resultaten uit de voorgaande hoofdstukken samengevat.

2. Stappen, Trappen, Ov en Maas

2.1 Stappen, Trappen en OV

Beleid gemeente Eindhoven

In de geactualiseerde mobiliteitsvisie 'Eindhoven op Weg 2022', vastgesteld in maart 2022, geeft de gemeente Eindhoven een actueel overzicht van de stand van zaken van de beleids- en planontwikkeling binnen het thema mobiliteit en bereikbaarheid. De opgenomen netwerkaart laat zien dat de ontwikkeling naar de toekomst toe een optimale ligging kent, om gebruik te maken van de fiets en het Hoogwaardig Openbaar Vervoer in de stad. Op de Montgomerylaan is zowel een HOV-as als een doorfietsroute voorzien. Beide hoogwaardige verbindingen dragen bij aan het bieden van een kwalitatief alternatief voor de auto. Via de Kruisstraat is daarnaast de binnenstad van Eindhoven ook lopend goed binnen bereik.



Figuur 2.1: Sleutelkaart Stadsdelen en radialen (bron: 'Eindhoven op Weg 2022').

Voetgangers

In de directe omgeving van het plangebied zijn diverse voorzieningen op loopafstand. De Woenselsemarkt ligt binnen 200 meter van de ontwikkeling. Daarnaast is tevens het centrum van Eindhoven te voet bereikbaar met 1,5 km. Binnen het plangebied wordt aandacht

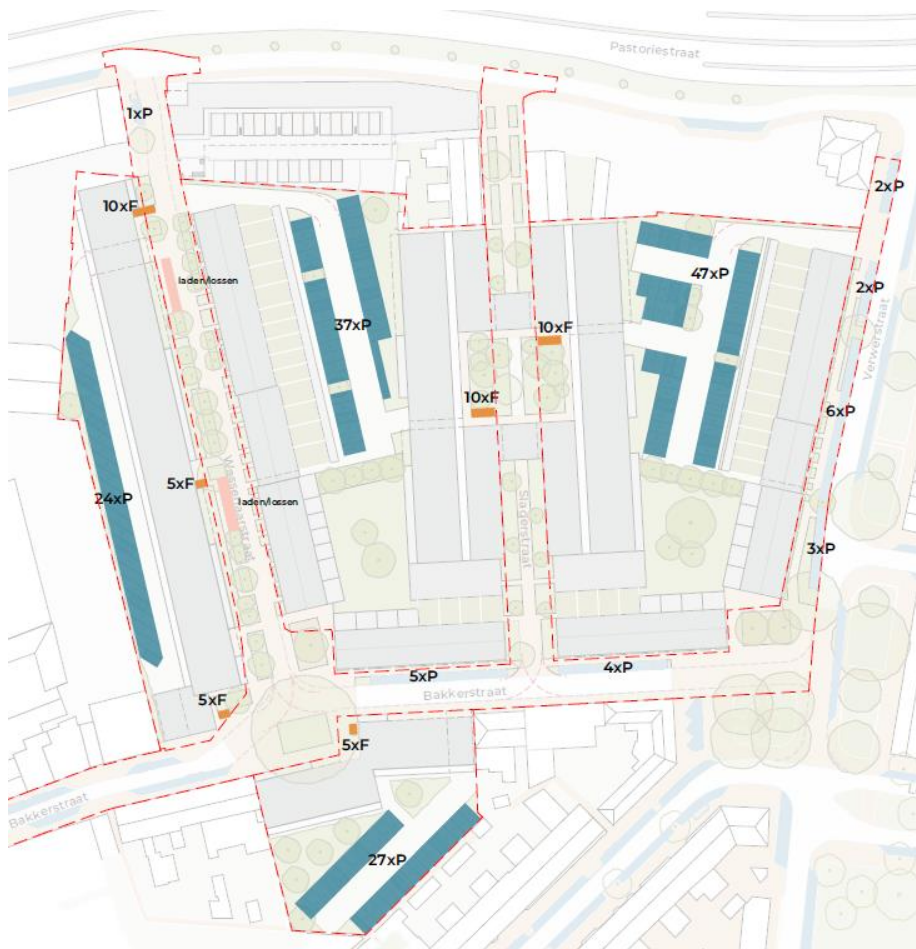
besteed aan het beperken van het gemotoriseerd verkeer en het verbeteren van de verblijfskwaliteit doormiddel van een duurzame inrichting van het plangebied.

Fietsen Gildebuurt

De Gildebuurt kent goede fietsverbindingen richting het centrum van Eindhoven (1,5km) en het centraal station (circa 1 km), via de Montgomerylaan (vrijliggend fietspad) en de Kruisstraat (fietsstraat).

Binnen de ontwikkeling zelf draagt voornamelijk het voorzien van goede fietsparkeervoorzieningen bij aan het stimuleren van het gebruik van de fiets. In de parkeeruitwerking van het voorlopig ontwerp stedenbouwkundige plan is rekening gehouden met voldoende fietsparkeerplekken (zowel inpandig in bergingen/schuurtjes, als voor bezoekers op straat).

Voor bewoners worden 673 fietsparkeerplekken in bergingen gerealiseerd. Voor elke woning, 219 in totaal, wordt een berging gerealiseerd die voldoet aan afmetingen van het bouwbesluit. Per woning een berging gerealiseerd zal worden van minimaal 5m². Voor bezoekers van woningen wordt fietsparkeren op maaiveld gerealiseerd. In totaal worden 717 stallingen gerealiseerd waarvan 45 stallingen nabij de ingangen aansluiten aan het openbaar gebied. Volgens het beleid van de gemeente Eindhoven zijn in totaal 44 fietsenstallingen voor bezoekers benodigd.



Figuur 2.2: Locatie en aantal fietsenstallingen plangebied.

OV

De ontwikkeling Gildebuurt kent een goede ontsluiting op het openbaar vervoer. Op acceptabele loopafstand van het plangebied is een HOV-bushalte gelegen (Fontys Rachelsmolen). De buslijnen 2 (4x per uur), 9 (2x per uur), 322 (2x per uur), 404 (4x per uur), 405 (4x per uur) en 406 (4x per uur) halteren op deze halte. Hiermee wordt onder andere het centraal station van Eindhoven ontsloten. Daarnaast gaan deze buslijnen richting Uden, Nuenen en Son.

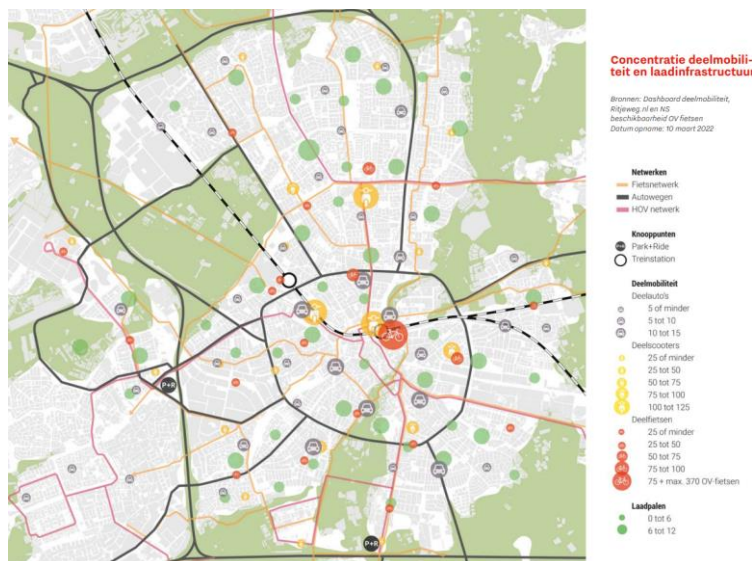


Figuur 2.3: Lijnennetkaart Zuidoost-Brabant 2022 (bron: hermes.nl).

2.2 Maas

Beleid gemeente Eindhoven

In de geactualiseerde mobiliteitsvisie wordt stilgestaan bij deelmobiliteit. Eindhoven kent verschillende (particuliere) deelsystemen voor auto's, (elektrische) scooters en (elektrische) fietsen. Voorbeelden zijn Go Sharing (auto, scooter en fiets), Felyx (scooter) en TIER (fiets). In de mobiliteitsvisie is een kaart opgenomen, waar de concentratie aan deelmobiliteit en laadinfrastructuur wordt weergegeven. Volgens dat overzicht zijn rondom de ontwikkeling in ieder geval deelfietsen en deelauto's te vinden, welke bij kunnen dragen aan het duurzame mobiliteitsgebruik vanuit de ontwikkeling.



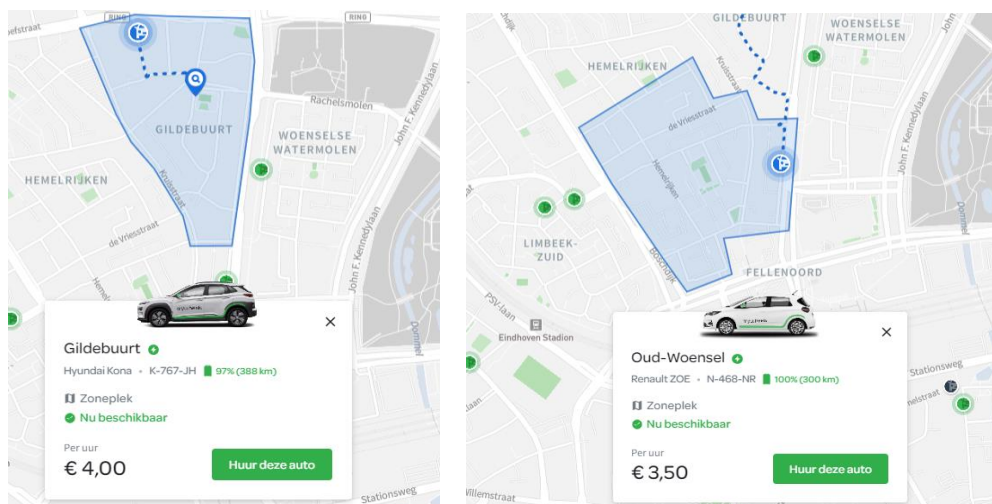
Figuur 2.4: Concentratie deelmobiliteit en laadinfrastructuur (bron: 'Eindhoven op Weg 2022')

Huidig aanbod en gebruik deelmobiliteit

In de directe nabijheid van het plangebied is het huidige aanbod en gebruik van deelmobiliteit inzichtelijke gemaakt aan de hand van het aanbod van deelauto's en deelfiets, en -scooters.

Deelauto's

Er zijn 2 Deelauto's van Mywheels met zoneplek in de wijk Gildebuurt, waarvan 1 binnen de scope van het project. Het aanbod van deelauto's is weergegeven in figuur 2.5.



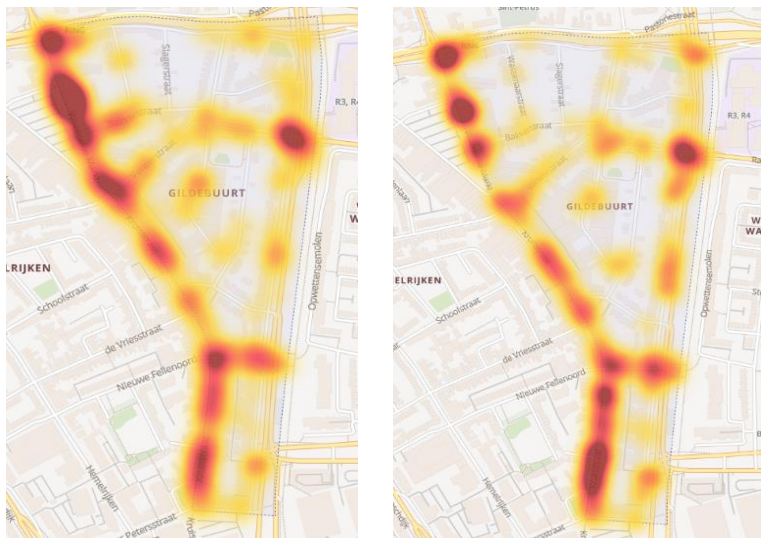
Figuur 2.5: aanbod deelauto's studiegebied¹.

Voor deze ontwikkeling wordt de inzet en het gebruik van deelauto's op dit moment echter minder kansrijk geacht, vanwege de doelgroep (sociale huur). Woonstichting 'thuis is samen met de gemeente Eindhoven aan het onderzoeken of er voor de toekomst mogelijkheden

zijn om deelauto's of een andere vorm van deelmobiliteit mogelijk zijn voor de doelgroep sociale huur. Indien hiervoor in de toekomst mogelijkheden zijn dan kunnen er parkeerplaatsen op het binnenterrein komen te vervallen en zal de vrijgekomen ruimte met groen ingevuld gaan worden.

Deelfietsen/scooters in de Gildebuurt

In een tijdsbestek van 3 dagen zijn er in totaal circa 260 ritten van en naar de Gildebuurt gemaakt. Zwaartepunt ligt met name op Kruisstraat, Woenselse Markt en Fontys campus (te zien in de heat maps, figuur 2.6). Specifiek binnen het projectgebied van Thuis gaat het om circa 30-40 ritten in 3 dagen.



Figuur 2.6: Deelfiets- en deelscooter gebruik studiegebied, links bestemming studiegebied en rechts herkomst studiegebied.¹

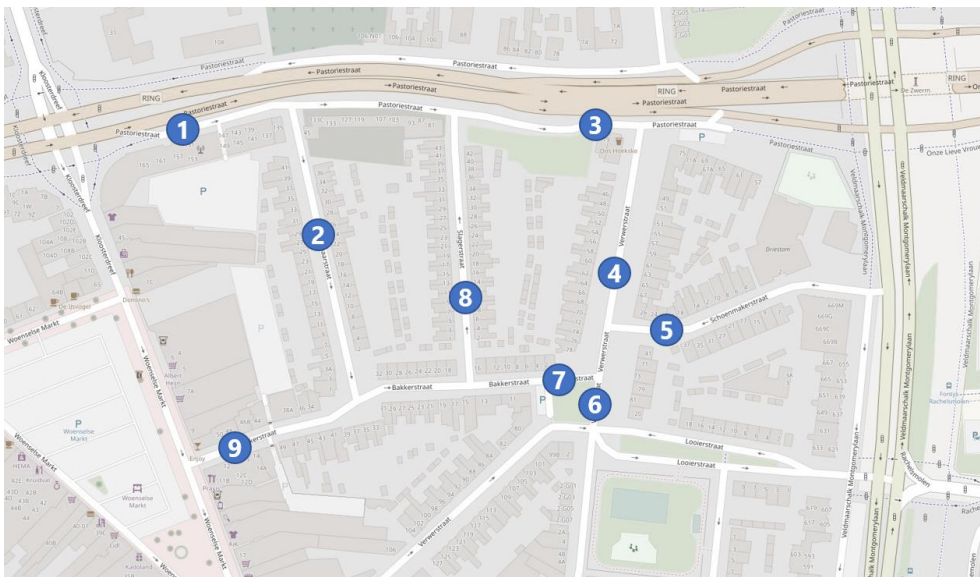
¹ Aangeleverd door gemeente Eindhoven d.d. 10-10-2022

3. Privé auto - Verkeerscirculatie

In dit hoofdstuk worden de verkeerseffecten in beeld gebracht als gevolg van de gewijzigde verkeerscirculatie en de ontwikkeling. Achtereenvolgens wordt stilgestaan bij de uitgevoerde verkeerstellingen die als basis dienen voor de analyse, de verkeersgeneratie in de huidige situatie en toekomstige situatie en de gevolgen voor het verkeer.

3.1 Verkeerstellingen (huidige situatie)

NDC Nederland heeft van 10 juni tot en met 23 juni 2022 aan de hand van telsingangen verkeerstellingen uitgevoerd in de Gildebuurt. In figuur 3.1 worden de tellocaties weergegeven.



Figuur 3.1: Tellocaties

Het is belangrijk om in de interpretatie van de telresultaten rekening te houden met een aantal ontwikkelingen op het gebied van verkeerscirculatie in de buurt. Zo is in de directe omgeving (Woenselse Markt en Kruisstraat) per april 2022 een wijziging in de verkeerssituatie van kracht geworden, die eveneens gevolgen heeft voor de Gildebuurt. Het betreft de volgende wijzigingen:

- Op de Bakkerstraat tussen Woenselse Markt en Wassenaarstraat is de nieuwe rijrichting van west naar oost
- Op de Woenselse Markt tussen Kloosterdreef en Verwerstraat is de nieuwe rijrichting van noord naar zuid

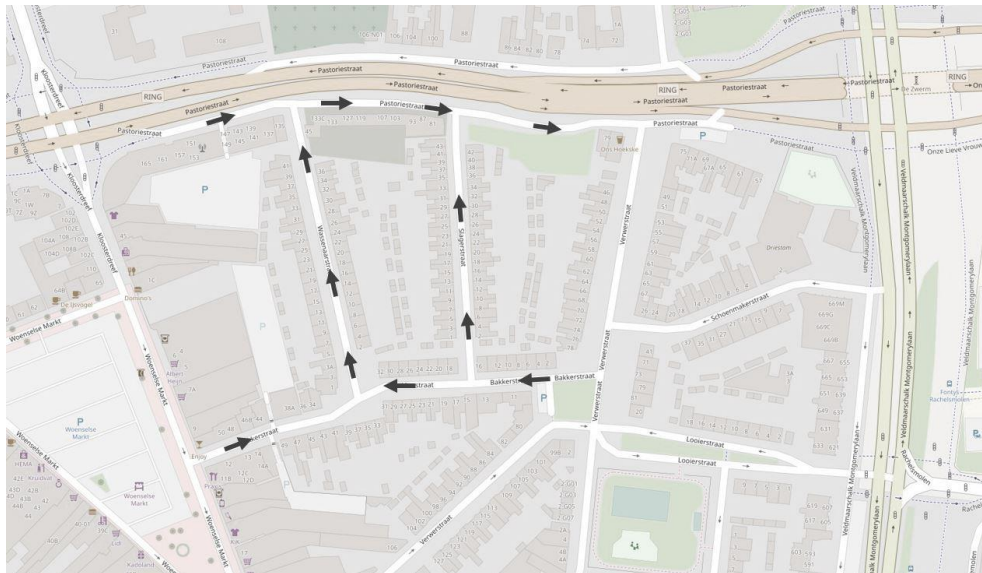
- Op de Kruisstraat tussen Gildelaan en Verwerstraat is de nieuwe rijrichting noord naar zuid

Al deze situaties zijn uitgezonderd fietsers. Deze wijzigingen gelden in ieder geval tot september 2022, waarna gezien wordt op deze maatregelen volstaan en van kracht kunnen blijven, aanpassingen behoeven of teruggedraaid moeten worden.

Daarnaast is recent voor aanvang van de tellingen de parallelweg van de Pastoriestraat opnieuw opengesteld. Deze was voor een periode gesloten vanwege de bouw van een appartementencomplex op de hoek van de Pastoriestraat en Wassenaarstraat. In de tijdelijke situatie was de rijrichting in de Wassenaarstraat en Bakkerstraat tussen Wassenaarstraat en Slagerstraat omgedraaid. Beide situaties zijn voorafgaand aan de tellingen weer teruggedraaid naar de oorspronkelijke situatie:

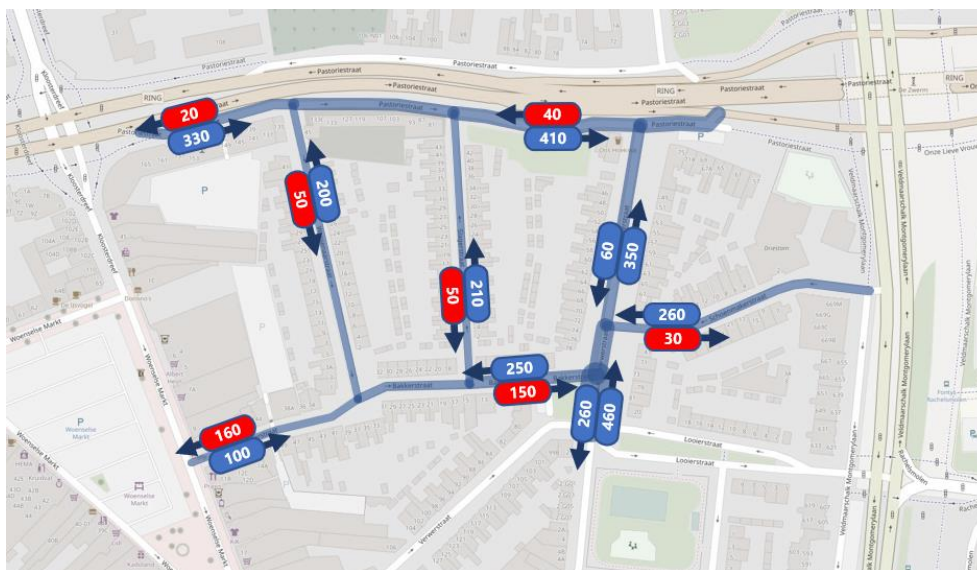
- Rijrichting Wassenaarstraat van zuid naar noord (uitgezonderd fietsers)
- Rijrichting Bakkerstraat tussen Wassenaarstraat en Verwerstraat van oost naar west (uitgezonderd fietsers)

De verkeerscirculatie tijdens de tellingen is weergegeven in figuur 3.2

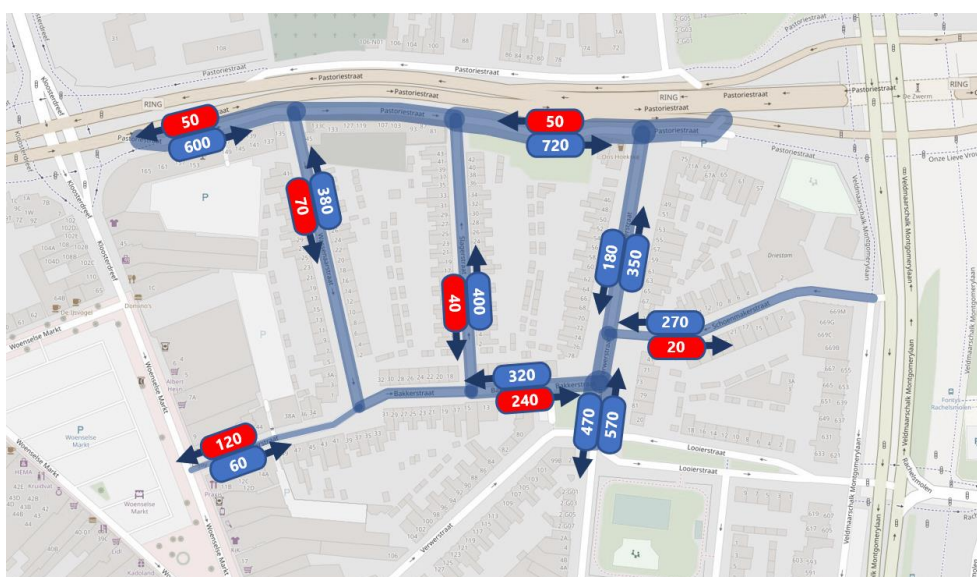


Figuur 3.2: Verkeerscirculatie Gildebuurt tijdens telling.

In figuur 3.3 en 3.4 worden de gemiddelde telcijfers op de gemeten wegvakken weergegeven voor een werkdag en een zaterdag. Op zaterdag vindt op de Woenselse Markt wekelijks een grote weekmarkt plaats. Uit de tellingen is naar voren gekomen dat deze dag als maatgevend moment (drukste moment) geldt in de buurt.



Figuur 3.3: Telcijfers op een gemiddelde werkdag (in motorvoertuigbewegingen per etmaal), in blauw aantal verkeersbewegingen in juiste rijrichting (volgens eenrichtingsregime), in rood gemotoriseerd verkeer dat tegen de verplichte rijrichting in rijdt.



Figuur 3.4: Telcijfers op een zaterdag (in motorvoertuigbewegingen per etmaal), in blauw aantal verkeersbewegingen in juiste rijrichting (volgens eenrichtingsregime), in rood gemotoriseerd verkeer dat tegen de verplichte rijrichting in rijdt.

De figuren tonen de telcijfers per rijrichting. Daaruit valt op dat er vrijwel alle wegvakken waar een beperking geldt qua rijrichting er toch in beide richtingen verkeer gemeten is. Dit kan een gevolg zijn van de recente wijzigingen, zoals eerder in deze paragraaf beschreven. Bij de nieuwe verkeerscirculatie in de wijk wordt geprobeerd het aantal verkeersbewegingen tegen de rijrichting in tot een minimum te beperken.

3.2 Verkeersgeneratie huidig en toekomstig

Aan de hand van CROW-verkeersgeneratiecijfers² is de verkeersgeneratie in de huidige en toekomstige situatie bepaald. De verkeersgeneratie betreft de optelsom van de aankomende en vertrekkende ritten. Binnen de kencijfers wordt onderscheid gemaakt naar stedelijkheid en ligging van de ontwikkeling. Voor deze locatie net binnen de Ring in Eindhoven geldt als stedelijkheidsgraad 'zeer sterk stedelijk' en als ligging 'schil centrum'.

In de huidige situatie kent de locatie 119 grondgebonden sociale huurwoningen. In de toekomstige situatie worden deze woningen gesloopt en worden er 54 grondgebonden sociale huurwoningen en 165 sociale kleine en middelgrote huurappartementen gerealiseerd.

Per saldo betekent dit een toevoeging van 100 woningen. Het programma per straat wordt in tabel 3.1 weergegeven.

Straat en functies	Huidige situatie	Toekomstige situatie
Wassenaarstraat		
Grondgebonden woning midden (60 tot 120 m2 bvo)	41	21
Niet-grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo)		60
Bakkerstraat		
Grondgebonden woning midden (60 tot 120 m2 bvo)	27	16
Niet-grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo)		17
Slagerstraat		
Grondgebonden woning midden (60 tot 120 m2 bvo)	34	
Niet-grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo)		50
Niet-grondgebonden woningen klein (<60 m2)		38
Verwerstraat		
Grondgebonden woning midden (60 tot 120 m2 bvo)	17	17
Niet-grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo)		
Totaal	119	219

Tabel 3.1: Huidige en toekomstige programma, uitgesplitst per straat

De CROW-verkeersgeneratiecijfers die op de verschillende functies van toepassing zijn worden in tabel 3.2 weergegeven.

Functie	CROW functie	Verkeersgeneratiecijfer (per woning)		
		Min.	Max.	Gem.
Grondgebonden woning midden (60 tot 120 m2 bvo)	Huur, huis, sociale huur	2,8	3,6	3,2
Niet-grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo)	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	1,8	2,6	2,2
Niet-grondgebonden woning (<60 m2)	Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	1,8	2,6	2,2

Tabel 3.2: Relevante verkeersgeneratiecijfers CROW

² CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren', december 2018

Voor de verkeersgeneratiecijfers geldt dat deze bepaald zijn voor een gemiddelde weekdag. Om weekdagen om te rekenen naar werkdagen hanteert het CROW bij woningen een omrekenfactor van 1,11. Voor het berekenen van een weekenddag is uitgegaan van een omrekenfactor van 0,725 van een weekdag. In de berekening van de verkeersgeneratie is uitgegaan van een gemiddeld verkeersgeneratiecijfer. Het resultaat van de verkeersgeneratieberekening in de huidige en toekomstige situatie wordt in tabel 3.3 weergegeven, uitgesplitst naar weekdag en werkdag.

Straat	Huidige situatie			Toekomstige situatie			Verskil		
	weekdag	werkdag	weekenddag	weekdag	werkdag	weekenddag	weekdag	werkdag	weekenddag
Wassenaarstraat	131	146	95	199	221	144	68	76	49
Bakkerstraat	86	96	63	89	98	64	2	2	2
Slagerstraat	109	121	79	194	215	140	85	94	61
Verwerstraat	54	60	39	54	60	39	0	0	0
Totaal	381	423	276	536	595	388	155	172	112

Tabel 3.3: Resultaat verkeersgeneratie in de huidige en toekomstige situatie (in motorvoertuigbewegingen per etmaal)

In de huidige situatie genereren de woningen ca. 380 motorvoertuigbewegingen op een weekdag, ca. 420 motorvoertuigbewegingen op een werkdag en ca. 280 op een weekenddag. In de toekomstige situatie genereert de ontwikkeling ca. 540 motorvoertuigbewegingen op een weekdag, ca. 600 motorvoertuigbewegingen op een werkdag en ca 400 op een weekenddag. Dit is een toename van 110 (weekend) tot 180 (werkdag) motorvoertuigbewegingen per etmaal.

Mobiliteitscorrectie HOV

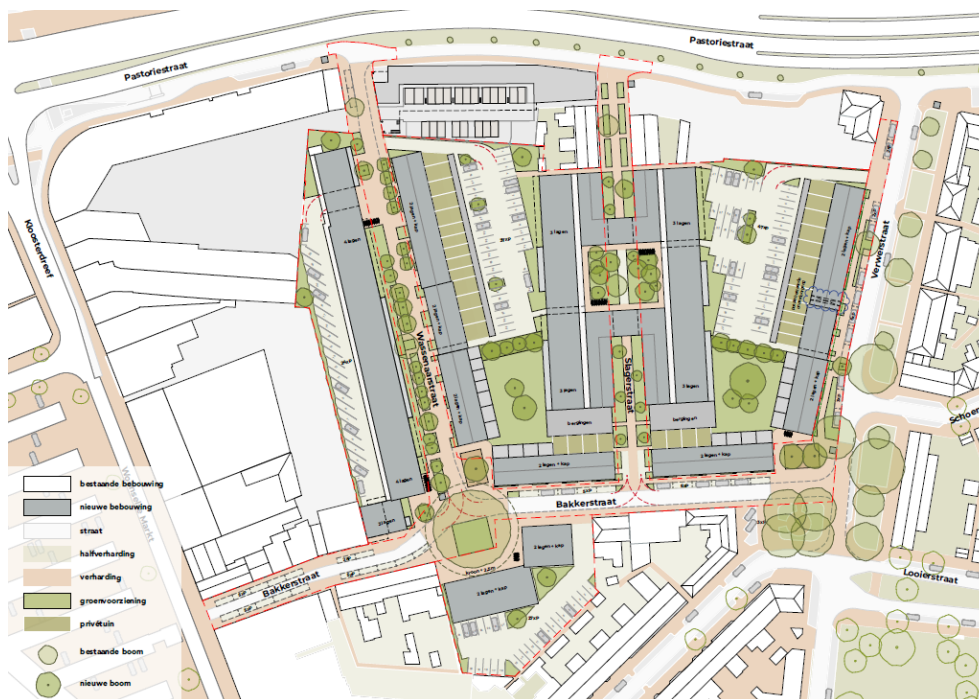
In de berekening van de verkeersgeneratie is nog geen rekening gehouden met het gegeven dat de gemeente Eindhoven in haar parkeernormennota uitgaat van een mobiliteitscorrectie voor de parkeeropgave van -25% indien een ontwikkellocatie binnen 400 meter hemelsbreed gelegen is van een HOV-halte (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) en station Strijp-S. Bij deze ontwikkeling is dat aan de orde: de Gildebuurt is binnen 400 meter van de HOV-halte Fontys Rachelsmolen gelegen. Omdat er daarom bij de ontwikkeling rekening hoeft gehouden te worden met een minder aantal parkeerplaatsen, zorgt dit ook voor een beperking van de verkeersgeneratie. De CROW publicatie 381 stelt dat een lagere parkeernorm van -10% leidt tot 7,5% minder auto's. Oftewel parkeernorm van 25% lager reduceert de verkeersgeneratie met 18,75%. Hierdoor komt het toekomstige aantal verkeersbewegingen neer op ca. 440 motorvoertuigbewegingen op een weekdag, ca. 480 motorvoertuigbewegingen op een werkdag en ca 320 op een weekenddag. Dit geeft een toename van ca 130 verkeersbewegingen op een weekdag, 140 verkeersbewegingen op een werkdag en ca 90 verkeersbewegingen op een weekenddag.

Straat	Huidige situatie			Toekomstige situatie			Verskil		
	weekdag	werkdag	weekenddag	weekdag	werkdag	weekenddag	weekdag	werkdag	weekenddag
Wassenaarstraat	107	118	77	162	180	117	55	61	40
Bakkerstraat	70	78	51	72	80	52	2	2	1
Slagerstraat	88	98	64	157	175	114	69	76	50
Verwerstraat	44	49	32	44	49	32	0	0	0
Totaal	309	343	224	435	483	316	126	140	91

Tabel 3.4: Resultaat verkeersgeneratie in de huidige en toekomstige situatie (in motorvoertuigbewegingen per etmaal), rekening gehouden met OV-reductie.

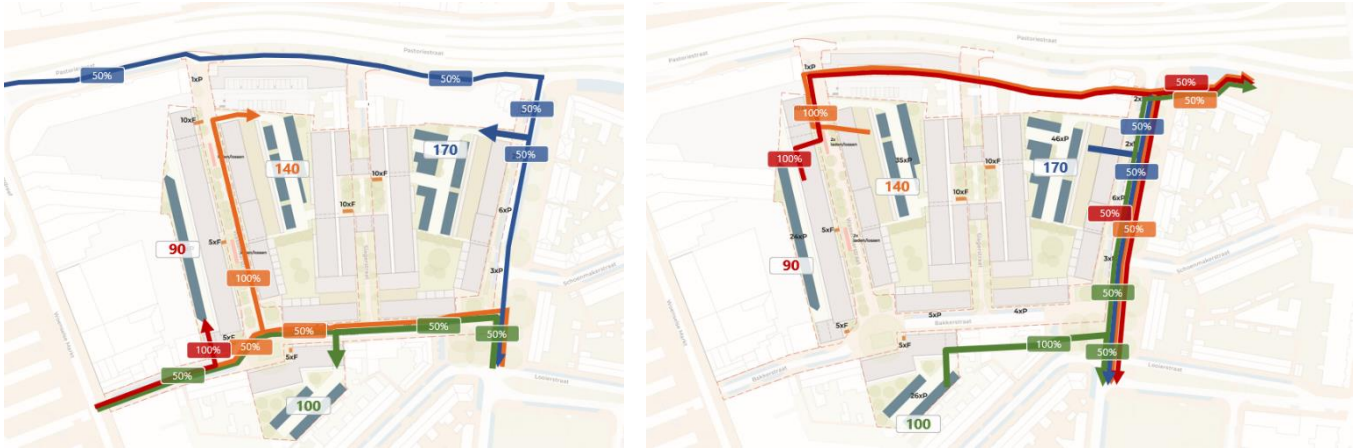
3.3 Verdeling verkeer over het netwerk

In het voorlopig ontwerp stedenbouwkundig plan wordt rekening gehouden met een gewijzigde verkeerscirculatie ten opzichte van de huidige situatie. De Slagerstraat wordt autovrij en dus afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. In de Bakkerstraat wordt tweerichtings verkeer ingesteld in plaats van het huidige éénrichting-regime om het gebied vanuit het oosten en westen bereikbaar te houden. Op de Wassenaarstraat wordt een eenrichtingsregime ingesteld in noordelijke rijrichting. Hiermee wordt het aantal keerbewegingen bij het verkeerslicht met de Pastoriestraat beperkt en wordt het aantal verkeersbewegingen in de wijk zo veel mogelijk beperkt. De voorgestelde verkeerscirculatie, inclusief het aantal parkeerplaatsen, wordt in figuur 3.5 weergegeven.



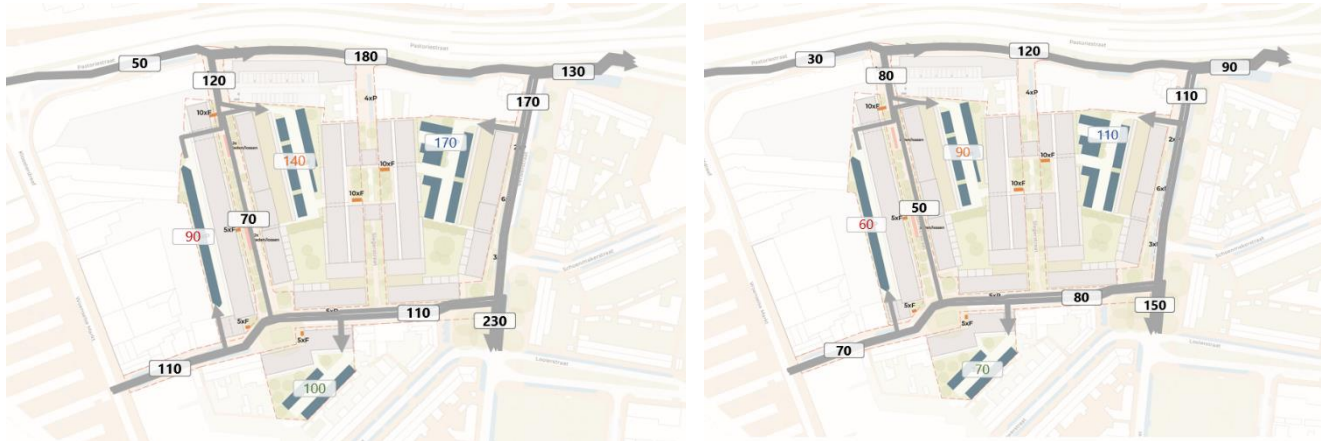
Figuur 3.5: Toekomstige verkeerscirculatie (stedenbouwkundig plan, FAAM).

Aan de hand van het aantal parkeerplaatsen en de situering is een inschatting gemaakt van de verkeersgeneratie per parkeervoorziening, de routes naar iedere parkeervoorziening en een procentuele verdeling van de verkeersstromen op deze routes. Figuur 3.6 geeft het resultaat van de verdeling visueel weer.



Figuur 3.6: Inschatting verkeersgeneratie per parkeervoorziening, routes en procentuele verdeling, links ingaand en recht uitgaande verkeersstromen

De optelsom van de verkeersstromen per route levert de verkeersstromen per wegvak op, die het gevolg zijn van de ontwikkeling. Het resultaat wordt in figuur 3.7 weergegeven.



Figuur 3.7: Verdeling verkeersstromen per wegvak, links werkdag en rechts weekenddag.

3.4 Verschuiving van verkeer

Omdat er zowel sprake is van een ruimtelijke ontwikkeling als een wijziging in de verkeerscirculatie, wordt de verschuiving van het verkeer in een aantal stappen in beeld gebracht:

1. het effect van de huidige woningen wordt in beeld gebracht (vermindering)

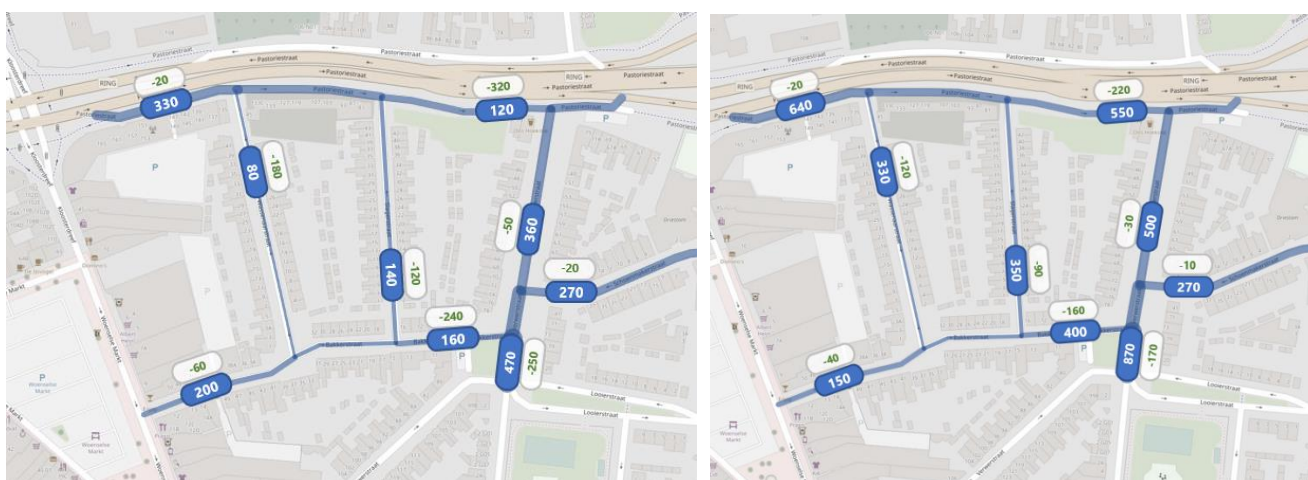
2. vervolgens wordt het effect in beeld gebracht van de gewijzigde verkeerscirculatie (verschuiving)
3. het effect van de toekomstige woningen wordt in beeld gebracht (toevoeging).



Figuur 3.8: Huidige intensiteiten werkdag (links) en zaterdag (rechts)

Stap 1: effect van de huidige woningen (vermindering van verkeer)

De verkeersgeneratie van de huidige woningen bedraagt ca. 340 motorvoertuigbewegingen per etmaal op een werkdag (incl. HOV reductie) en ca. 230 motorvoertuigen per etmaal op een weekenddag (incl. HOV reductie). Eerder is in tabel 3.4 de verkeersgeneratie per straat weergegeven. Aan de hand van logische routes van en naar de woningen per wegvak is een inschatting gemaakt over de huidige rijroutes. Deze verkeersbewegingen zijn in mindering gebracht op de gemeten aantallen verkeer per wegvak. Dit levert het volgende beeld op dat weergegeven wordt in figuur 3.9.



Figuur 3.9: Intensiteit per wegvak na aftrek van verkeer huidige woningen, werkdag (links) en zaterdag (rechts).

Stap 2: gewijzigde verkeerscirculatie (verschuiving van verkeer)

In de toekomstige situatie wordt de Slagerstraat afgesloten en wordt er tweerichtingsverkeer ingesteld op de Bakkerstraat tussen Wassenaarstraat en Verwerstraat. De verwachting is dat het verkeer van de Slagerstraat in de toekomstige situatie gebruik gaat maken van de

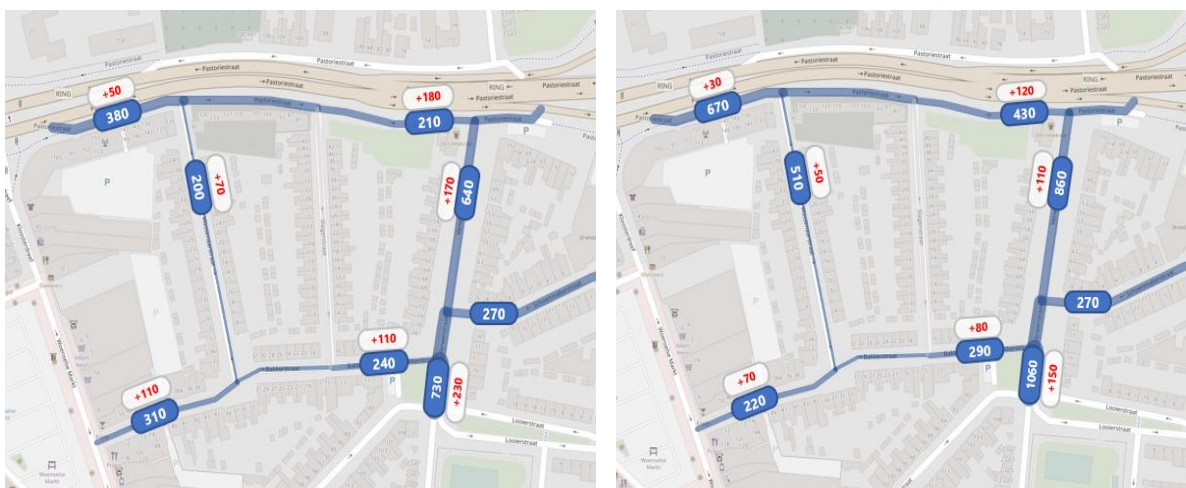
Verwerstraat (2/3 deel van het verkeer) en van de Wassenaarstraat (1/3 deel van het verkeer). Door tweerichtingsverkeer in te stellen in de Bakkerstraat, worden routes via de Verwerstraat mogelijk. De verwachting is dan ook dat een deel van het verkeer op de Bakkerstraat (50 mvt) niet langer van de Wassenaarstraat gebruik hoeft te maken, maar van de Verwerstraat gebruik gaat maken (+30 mvt ri. zuiden, +20 mvt ri. noorden). De verwachte verschuiving van het verkeer wordt visueel weergegeven in figuur 3.10.



Figuur 3.10: Verschuiving van het verkeer, werkdag (links) en zaterdag (rechts).

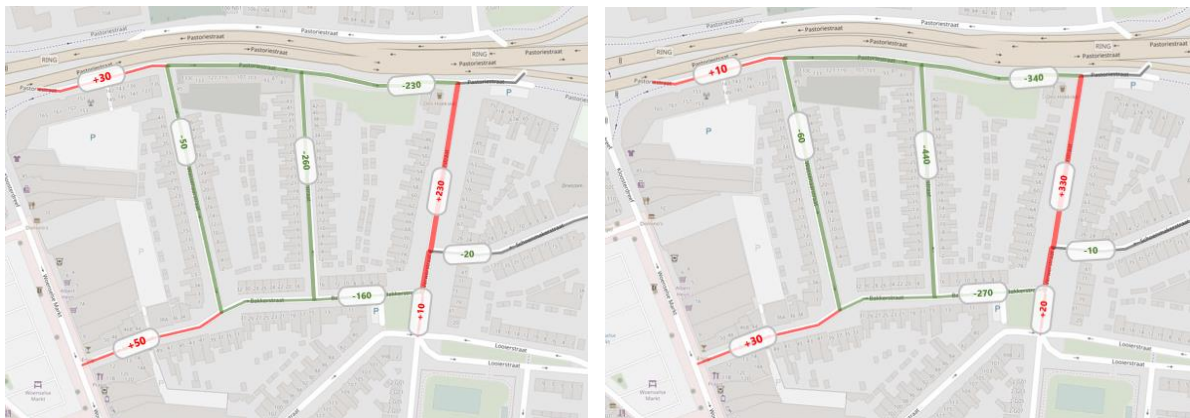
Stap 3: effect van de toekomstige woningen (toevoeging van verkeer)

In de vorige paragraaf is reeds bepaald hoeveel verkeer er per wegvak te verwachten valt ten aanzien van de ontwikkeling, in totaal ca. 480 op een werkdag en ca. 320 op een weekenddag. Dit verkeer vormt dan ook de feitelijke toevoeging, waarmee inzichtelijk gemaakt wordt wat de verwachte verkeersstromen zijn na realisatie van de ontwikkeling. De toevoeging en toekomstige intensiteiten worden in figuur 3.11 getoond.



Figuur 3.11: Effect toekomstige woningen en toekomstige intensiteiten, werkdag (links) en zaterdag (rechts).

Figuur 3.12 toont de uiteindelijke verkeersgroei per wegvak ten aanzien van de ontwikkeling en wijziging in verkeerscirculatie.



Figuur 3.12: Verwachte verkeersgroei t.o.v. huidige situatie, werkdag (links) en zaterdag (rechts).

Conclusie

Uit de analyse komt naar voren dat de intensiteiten naar verwachting niet groter zijn dan ca. 700 (werkdag) tot 1.000 (zaterdag) motorvoertuigbewegingen (mvt/etmaal) op de drukste straat in de buurt, de Verwerstraat. Op de overige wegvakken in het plangebied is de intensiteit lager. Er kan geconcludeerd worden dat de verschuivingen en toenames relatief klein zijn en naar verwachting geen knelpunten opleveren in de toekomst.

De beperkte toename van de verkeersintensiteit heeft geen significant effect op de met verkeerslichten geregelde kruispunten Looierstraat Montgomerylaan, Pastoriestraat/Montgomerylaan en Pastoriestraat/Kloosterdreef

De hoogste toename in het plangebied is 330 mvt per etmaal op een weekenddag en dat komt in het drukste uur neer op 33 extra voertuigen (10% van een etmaal) en 230 mvt etmaal op een werkdag en dat komt in het drukste uur neer op 23 extra voertuigen. Dit zijn dermate lage aantallen voertuigen dat verkeerslichten deze fluctuaties kunnen verwerken en de verkeersafwikkeling op straat niet wijzigt.

4. Privé auto - Parkeren

In dit hoofdstuk wordt de parkeersituatie besproken ten aanzien van de ontwikkeling. Er wordt stilgestaan bij de parkeerbehoefte van de ontwikkeling, een vergelijking met de parkeerbehoefte in de huidige situatie, de uitkomsten van een uitgevoerde parkeerdrukmeting in de omgeving en de wijze waarop het parkeren binnen het voorliggende plan opgelost wordt.

Op 19 december 2022 is betaald parkeren ingevoerd in de gehele Gildebuurt. De toekomstige bewoners van deze ontwikkeling komen niet meer in aanmerking voor een parkeervergunning op straat en parkeren moet op eigen terrein worden opgelost.

4.1 Bepaling parkeerbehoefte ontwikkeling

Aan de hand van de 'Rekentool Parkeerbehoefte Auto' van de gemeente Eindhoven is snel en eenvoudig de parkeerbehoefte inzichtelijk te maken van een ontwikkeling. De tool is gebaseerd op de Nota parkeernormen 2019.

De eerste stap in het berekenen van de parkeerbehoefte van de ontwikkeling is het bepalen van de parkeervraag per functie. In tabel 4.1 wordt de parkeervraag per functie weergegeven, uitgesplitst naar woningtype en bezoekers.

Functie	Aantal	Parkeernorm	Aantal parkeerplaatsen
Grondgebonden woning midden (60 tot 120 m2 bvo)	54	1,0	54,0
Niet-grondgebonden woningen klein (<60 m2 bvo)	38	0,5	19,0
Niet-grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo)	127	0,6	76,2
Bezoekers woningen	219	0,3	65,7
Totaal			214,9

Tabel 4.1: Parkeervraag per functie (toekomstig)

De parkeervraag van alle nieuwe functies opgeteld bedraagt 215 parkeerplaatsen. Hierbij is echter nog geen rekening gehouden met de aanwezigheidspercentages, die voor inwoners en bezoekers verschillen. De aanwezigheidspercentages worden in tabel 4.2 weergegeven.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Bezoekers woningen	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Tabel 4.2: Aanwezigheidspercentages.

Aan de hand van de aanwezigheidspercentages is de parkeerbehoefte per moment op de dag/week bepaald. Het resultaat wordt weergegeven in tabel 4.3.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Koopavond	Werkdag nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen	74,6	74,6	134,3	119,4	149,2	89,5	119,4	104,4
Bezoekers woningen	6,6	13,1	52,6	56,0	0	39,4	65,7	46,0
Totaal	81,2	87,7	186,9	175,4	149,2	128,9	185,1	150,4

Tabel 4.3: Parkeerbehoefte per moment van de dag/week (toekomstig)

De maximale parkeerbehoefte bedraagt 187 parkeerplaatsen. Dit aantal is benodigd op het maatgevende moment, de werkdagavond.

Zoals eerder al aangehaald in paragraaf 2.2, past de gemeente Eindhoven een mobiliteitscorrectie toe bij ontwikkelingen die binnen 400 meter hemelsbreed gelegen zijn van een HOV-halte. Aangezien dat hier aan de orde is (binnen 400 meter van de HOV-halte Fontys Rachelsmolen), is de verplichte HOV-reductie van -25% van toepassing, wat de uiteindelijke parkeerbehoefte voor deze ontwikkeling op een totaal van **141 parkeerplaatsen** brengt.

4.2 Parkeren huidige situatie

Uitkomsten parkeerdrukmeting

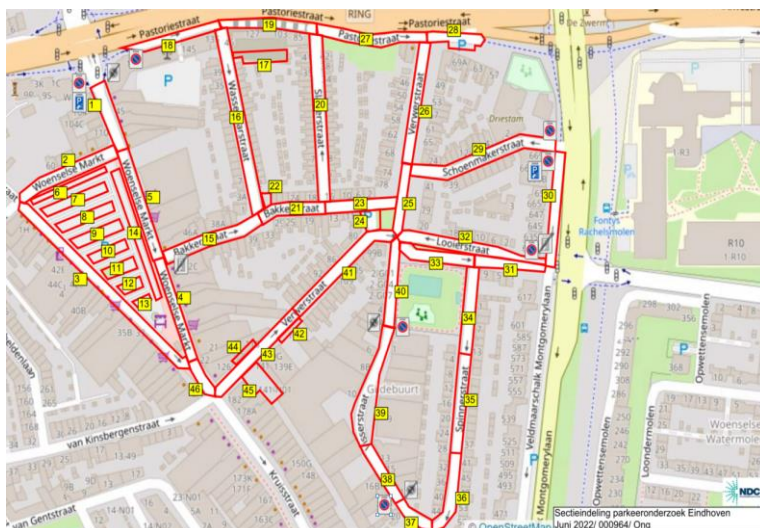
Door NDC Nederland is een parkeerdrukmeting in de Gildebuurt en directe omgeving uitgevoerd (tot 200 meter hemelsbrede loopafstand van de ontwikkellocatie) op 6 momenten op 4 verschillende dagen in juli 2022:

- Vrijdag 15 juli 2022 om 20:00 uur (koopavond)
- Zaterdag 16 juli 2022 om 13:00 uur (zaterdagmiddag, tijdens de weekmarkt)
- Zaterdag 16 juli 2022 18:30 uur (zaterdagavond, na de weekmarkt)
- Dinsdag 19 juli 2022 20:00 uur (werkdag, winkels deels open)
- Dinsdag 19 juli 2022 >23:00 uur (werkdag nacht)
- Donderdag 21 juli 2022 20:00 uur (werkdag, winkels deels open)
- Donderdag 21 juli 2022 >23:00 uur (werkdag nacht)

In de huidige situatie zijn er binnen een acceptabele loopafstand van 200 meter van de ontwikkeling 657 parkeerplekken gelegen. Hierbij betreft het 225 betaalde parkeerplaatsen (op de Woenselse Markt), 369 vrije parkeerplaatsen en 35 parkeerplaatsen bedoeld voor specifiek gebruik (elektrisch laden, invaliden, laden en lossen).

Inmiddels is op 19 december 2022 betaald parkeren ingevoerd in de gehele Gildebuurt, dus de parkeercapaciteit bestaat grotendeels uit betaalde parkeerplaatsen.

In figuur 4.1 wordt het studiegebied aangegeven, waarbinnen de parkeerdrukmeting heeft plaatsgevonden.



Figuur 4.1: Sectie indeling parkeeronderzoek.

De uitkomsten van de parkeerdrukmeting worden weergegeven in tabel 4.4, waarbij de procentuele bezetting per straat wordt getoond. De parkeerdruk is het hoogste op zaterdag, wanneer er markt is, omdat de 225 parkeerplaatsen op de Woenselse markt dan niet beschikbaar zijn. Voor het gebied als geheel geldt dan dat de parkeerdruk maximaal 94% bedraagt.

Straatnaam	Vrijdag		Zaterdag		Dinsdag		Donderdag	
	koopavond	middag	avond	avond	nacht	avond	nacht	
Woenselse Markt	62%	Markt	Markt	34%	32%	42%	23%	
Bakkerstraat	83%	69%	69%	72%	67%	78%	83%	
Wassenaarstraat	93%	96%	100%	82%	71%	89%	75%	
Parkeerplaats Wassenaarstraat	25%	80%	75%	35%	25%	25%	30%	
Parallelweg Pastoriestraat	78%	100%	94%	28%	39%	61%	39%	
Slagerstraat	82%	95%	91%	50%	73%	68%	77%	
Verwerstraat	88%	93%	84%	81%	84%	79%	81%	
Parkeerplaats Verwerstraat	92%	123%	77%	92%	100%	92%	77%	
Schoenmakerstraat	104%	92%	88%	108%	112%	88%	104%	
Parallelweg Veldmaarschalk Montgomerylaan	40%	57%	43%	40%	63%	40%	47%	
Looierstraat	92%	104%	96%	81%	88%	81%	88%	
Spinnerstraat	95%	98%	91%	89%	80%	80%	80%	
Visserstraat	74%	116%	121%	53%	51%	61%	56%	
Totaal	74%	94%	88%	57%	57%	61%	54%	

Tabel 4.4: Bezetting per straat

Minder parkeercapaciteit als gevolg van overige ontwikkelingen

Als gevolg van de woningbouwontwikkeling aan de Visserstraat komen 31 parkeerplaatsen in de openbare ruimte te vervallen, ook de bezetting neemt af met 31 parkeerplaatsen omdat de parkeerplaatsen worden gecompenseerd op eigen terrein.

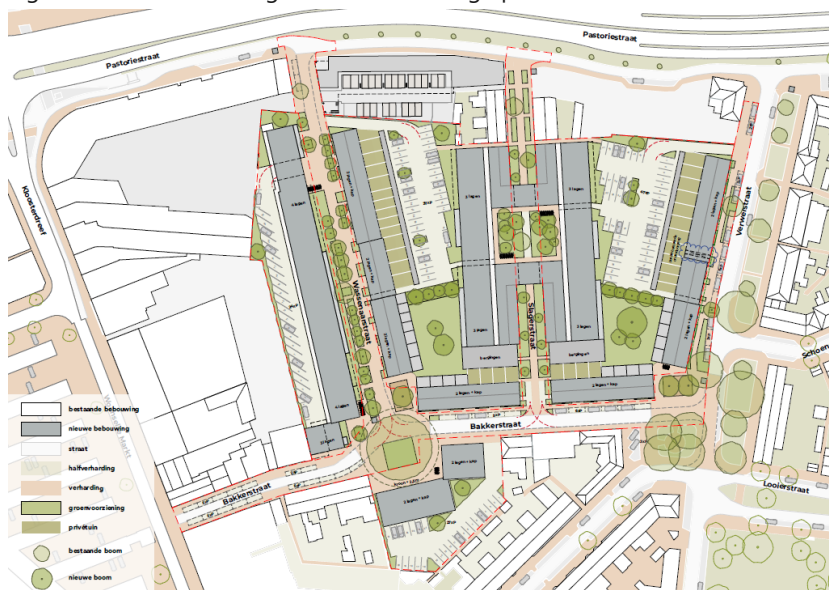
Voorgestelde parkeersituatie

Zoals eerder bepaald, bedraagt de parkeerbehoefte van de ontwikkeling 141 parkeerplaatsen. In het voorgenomen plan worden er 131 parkeerplaatsen op de achterterreinen gerealiseerd³ en de overige 10 plaatsen worden in de openbare ruimte opgelost. Omdat de Wassenaarstraat autoluw wordt gemaakt, de Slagerstraat autovrij en in de Bakkerstraat deels tweerichtingsverkeer wordt ingesteld, komen er daarnaast 62 parkeerplaatsen in de openbare ruimte te vervallen. Tabel 4.5 geeft een overzicht weer. In totaal is de parkeercapaciteit in de openbare ruimte $657-31-62= 564$ parkeerplaatsen na de realisatie van de woningbouwontwikkeling Gildebuurt.

Straatnaam	Sectie	Actie	Aantal parkeerplaatsen dat komt te vervallen
Wassenaarstraat	Sectie 16	Komt volledig te vervallen	28
Slagerstraat	Sectie 20	Komt volledig te vervallen	22 ⁴
Bakkerstraat	Sectie 21, 22 en 23	Komt deels te vervallen (van 7 naar 5 parkeerplaatsen)	11
Verwerstraat	Sectie 26	Komt 1 parkeerplaats te vervallen	1
Totaal			62

Tabel 4.5: Aantal parkeerplaatsen per straat die komen te vervallen.

Figuur 4.2 toont de voorgestelde toekomstige parkeersituatie.



Figuur 4.2: Toekomstige parkeersituatie.

³ De 131 parkeerplaatsen op de binnenhoven blijven eigen terrein zonder betaald parkeerregime. Om parkeeroverlast door betaald parkeren te voorkomen, moet het mogelijk zijn de binnenhoven af te sluiten. Bezoekers van de woningen moeten vanwege dubbelgebruik te allen tijde toegang hebben tot de parkeerplaatsen op de binnenhoven

⁴ Op eigen terrein van Woonstichting Thuis worden 4 parkeerplaatsen gecompenseerd voor bestaande bewoners

Parkeerdruk openbare parkeerplaatsen

Op basis van de theoretisch bepaalde restcapaciteit is aangetoond dat voldoende restcapaciteit aanwezig is in de openbare ruimte om het theoretische te kort aan parkeerplaatsen op drukke momenten op te vangen.

De totale bezetting van het aantal openbare parkeerplaatsen in de omgeving van de ontwikkeling Gildebuurt ligt op maatgevende momenten onder de 90%, behalve op de zaterdagmiddag. Dan is de bezetting 92% van het totaal aantal openbare parkeerplaatsen. Dit is een minder dan de bezetting tijdens het parkeeronderzoek (94%)

	Vrijdag	Zaterdag		Dinsdag	Donderdag		
	koopavond	middag	avond	avond	nacht	avond	nacht
Huidige aantal parkeerders ⁵	453	360	328	337	343	363	321
Aantal parkeerders huidige bewoners en bezoekers Gildebuurt	120,2	92,8	130,9	135,7	119,0	135,7	119,0
Aantal parkeerders huidige bewoners en bezoekers Gildebuurt, incl. HOV reductie	90,2	69,6	98,2	101,8	89,3	101,8	89,3
Aantal parkeerders zonder bewoners Gildebuurt huidig	363	291	230	236	254	262	232

Tabel 4.6: Berekening aantal parkeerder, exclusief huidige parkeerders plangebied.

	Vrijdag	Zaterdag		Dinsdag		Donderdag	
	koopavond	middag	avond	avond	nacht	avond	nacht
Aantal parkeerders Gildebuurt nieuw	175,4	128,9	185,1	186,9	149,2	186,9	149,2
Aantal parkeerders Gildebuurt nieuw HOV reductie	131,6	96,7	138,8	140,2	111,9	140,2	111,9
Aantal parkeerplaatsen eigen terrein	131	131	131	131	131	131	131
Aantal parkeerders Gildebuurt openbare ruimte (o.b.v. realisatie 131 parkeerplaatsen)	1	-34	8	10	-19	10	-19

Tabel 4.7: Aantal parkeerders ontwikkeling Gildebuurt in openbare ruimte.

	Vrijdag	Zaterdag	Dinsdag	Donderdag			
	koopavond	middag	avond	avond	nacht	avond	nacht
Aantal parkeerders openbare ruimte inclusief Gildebuurt	364	291	238	246	254	272	213
Capaciteit parkeerplaatsen op straat	564	318	318	564	564	564	564
Restcapaciteit	200	27	80	318	310	292	351
Bezettingspercentage	65%	92%	75%	44%	45%	48%	38%

Tabel 4.8: Theoretische bepaling restcapaciteit en toekomstige bezettingspercentage in de omgeving.

⁵ Minus 31 parkeerders Visserstraat en 4 parkeerders openbare ruimte in verband reservering 4 parkeerplaatsen op eigen terrein van Woonstichting Thuis worden 4 parkeerplaatsen gecompenseerd voor bestaande bewoners – bij de berekening is rekening gehouden met aanwezigheidspercentages.

Het toekomstige bezettingspercentage blijft het merendeel van de week onder de 90% met uitzondering van de wekelijkse markt op zaterdag. De bezetting op zaterdag is 92% en dat is een verbetering ten opzichte van de huidige situatie met een bezetting van 94%.

Aangezien parkeerdruk grotendeels onder 90% ligt en tijdens de wekelijkse markt verbeterd, is het voor de Gildebuurt mogelijk om 10 parkeerplaatsen in de openbare ruimte op te lossen en 62 parkeerplaatsen in de openbare ruimte op te heffen.

Daarmee kan er geconcludeerd worden dat de toekomstige parkeersituatie zoals voorgesteld voldoet.

5. Samenvattende conclusies

5.1 Stappen, Trappen, Ov en Maas

- In de directe omgeving van de ontwikkeling Gildebuurt zijn diverse bestemmingen gelegen op loopafstand en fietsafstand, de Woenselsemarkt op ca. 200 meter, het centraal station op 1 km en het centrum van Eindhoven op 1,5 km.
- De ontwikkeling Gildebuurt voorziet in de ontwikkeling van 717 stallingen voor fietsers, waarvan 45 stallingen in het openbaar gebied, waarvan 673 fietsparkeerplekken voor bewoners en 45 fietsparkeerplekken voor bezoekers grenzend aan de openbare ruimte
- De ontwikkeling Gildebuurt kent een goede ontsluiting op het openbaar vervoer. Op acceptabele loopafstand van het plangebied is een HOV-bushalte gelegen Fontys Rachelsmolen. Het centraal station van Eindhoven is gelegen op fietsafstand van de ontwikkeling.
- In de directe nabijheid van het plangebied zijn twee deelauto's en diverse deelfietsen/scooters beschikbaar waar gebruik van kan worden gemaakt.

5.2 Privé auto

Verkeerscirculatie

- In de huidige situatie zijn er op de wegvakken in de Gildebuurt op een gemiddelde werkdag ca. 250 tot 700 motorvoertuigen geteld. Op zaterdag is het op enkele wegvakken 30% tot 90% drukker, als gevolg van de wekelijkse markt, en zijn er tussen de 200 en 1.050 motorvoertuigen geteld.
- In de huidige situatie genereren de woningen ca. 380 motorvoertuigbewegingen op een weekdag en ca. 420 motorvoertuigbewegingen op een werkdag.
- In de toekomstige situatie genereert de ontwikkeling ca. 540 motorvoertuigbewegingen op een weekdag, ca. 600 motorvoertuigbewegingen op een werkdag en ca. 390 op een weekenddag. Dit is een toename van 110 tot 180 motorvoertuigbewegingen per etmaal.
- Op basis van de parkeernota 2019 is een reductie van toepassing door de ligging van de locatie binnen 400 meter van een HOV-halte. Daarmee komt in theorie het toekomstige aantal verkeersbewegingen neer op ca. 440 motorvoertuigbewegingen op een weekdag, ca. 480 motorvoertuigbewegingen op een werkdag en ca. 320 motorvoertuigbewegingen op een weekenddag.
- Naar de toekomst toe wordt de verkeerscirculatie gewijzigd: de Bakkerstraat wordt tweerichtingsverkeer en de Slagerstraat wordt afgesloten. Gezamenlijk met de verkeersgroei van de ontwikkeling, komt uit de analyse naar de toekomstige verkeersstromen naar voren dat de intensiteiten naar verwachting niet groter zijn dan ca. 700 (werkdag) tot 1.000 (zaterdag) motorvoertuigbewegingen (mvt/etmaal) op de drukste straat in de buurt, de Verwerstraat. Op de overige wegvakken in het plangebied is de intensiteit lager. Er kan geconcludeerd worden dat de verschuivingen en toenames relatief klein zijn en naar verwachting geen knelpunten opleveren in de toekomst.

- Er kan geconcludeerd worden dat ten aanzien van de verkeerscirculatie en verkeersgroei door de ontwikkeling, de verschuivingen en toenames relatief klein zijn en naar verwachting geen knelpunten op wegvakniveau opleveren in de toekomst.
- De beperkte toename van de verkeersintensiteit heeft geen significant effect op de met verkeerslichten geregelde kruispunten Looierstraat Montgomerylaan, Pastoriestraat/Montgomerylaan en Pastoriestraat/Kloosterdreef.
- De hoogste toename in het plangebied is 330 mvt per etmaal op een weekenddag en dat komt in het drukste uur neer op 33 extra voertuigen (10% van een etmaal) en 230 mvt etmaal op een werkdag en dat komt in het drukste uur neer op 23 extra voertuigen. Dit zijn dermate lage aantallen voertuigen dat verkeerslichten deze fluctuaties kunnen verwerken en de verkeersafwikkeling op straat niet wijzigt.

Parkeren

- De parkeerbehoefte voor de ontwikkeling bedraagt 141 parkeerplaatsen.
- Uit een uitgevoerde parkeerdrukmeting blijkt dat de parkeerdruk het hoogste is op zaterdag, wanneer er markt is. Voor het gebied als geheel geldt dan dat de parkeerdruk maximaal 94% bedraagt.
- In het voorgenomen plan worden er 131 parkeerplaatsen op de achterterreinen gerealiseerd en de overige 10 plaatsen worden in de openbare ruimte opgelost. Hiertoe is bekeken of de bezetting, binnen de loopafstand van 200 meter, na de ontwikkeling van de Gildebuurt onder de 90% ligt. De totale bezetting van het aantal openbare parkeerplaatsen in de omgeving van de ontwikkeling Gildebuurt ligt op maatgevende momenten onder de 90%, behalve op de zaterdagmiddag. De bezetting op zaterdag is 92% en dat is een verbetering ten opzichte van de huidige situatie met een bezetting van 94%.
- Aangezien parkeerdruk grotendeels onder 90% ligt en tijdens de wekelijkse markt verbeterd, is het voor de Gildebuurt mogelijk om 10 parkeerplaatsen in de openbare ruimte op te lossen en 62 parkeerplaatsen in de openbare ruimte op te heffen.

Bijlage 1 Parkeertool Eindhoven



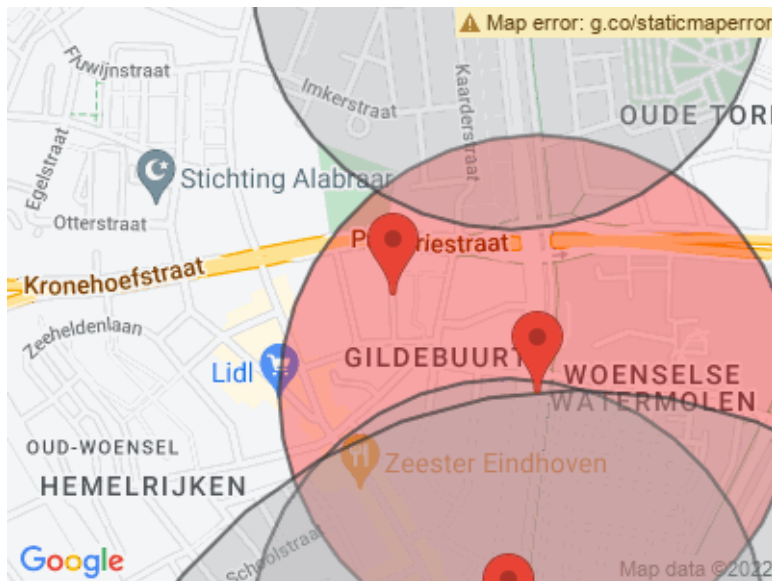
⚠ De parkeernormen zijn gebaseerd op de Nota parkeernormen 2019.

Projectnaam: Gildebuurt

Gebied: Schilwijk

Adres: Slagerstraat 22

Datum: 22-06-2022 10:25:44



(Extra) Parkeerbehoefte nieuwe situatie: 141 parkeerplaatsen

(Extra) Fiets Parkeerbehoefte: 717 stallingen

De ontwikkeling is 270m van halte Fontys Rachelsmolen, hierdoor is er 25% HOV Reductie toegepast

Berekening

Overzicht

Oude situatie

Functie	Type	Aantal	Norm	Parkeer behoefte
---------	------	--------	------	---------------------

De huidige locatie is braakliggend terrein.

Nieuwe situatie

Functie	Type	Aantal	Norm	Parkeer behoefte
Wonen	Grondgebonden woning midden (60 tot 120 m2 bvo)	Aantal woningen: 54	1	54
Wonen	Niet-grondgebonden woningen klein (< 60 m2 bvo)	Aantal woningen: 38	0.5	19
Wonen	Niet-grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo)	Aantal woningen: 127	0.6	76.2
Wonen	Bezoekers Woningen	Aantal woningen: 219	0.3	65.7

Aanwezigheidspercentages Oude Situatie

Niet van toepassing

Aanwezigheidspercentages Nieuwe Situatie

Grondgebonden woning midden (60 tot 120 m2 bvo)

Aantal woningen: 54

Werk Ochtend	Werk Middag	Werk Avond	Koop Avond	Werk Nacht	Zat. Middag	Zat. Avond	Zon. Middag
50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
27	27	48.6	43.2	54	32.4	43.2	37.8

Niet-grondgebonden woningen klein (< 60 m2 bvo)

Aantal woningen: 38

Werk Ochtend	Werk Middag	Werk Avond	Koop Avond	Werk Nacht	Zat. Middag	Zat. Avond	Zon. Middag
50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
9.5	9.5	17.1	15.2	19	11.4	15.2	13.3

Niet-grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo)

Aantal woningen: 127

Werk Ochtend	Werk Middag	Werk Avond	Koop Avond	Werk Nacht	Zat. Middag	Zat. Avond	Zon. Middag
50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
38.1	38.1	68.58	60.96	76.2	45.72	60.96	53.34

Bezoekers Woningen

Aantal woningen: 219

Werk Ochtend	Werk Middag	Werk Avond	Koop Avond	Werk Nacht	Zat. Middag	Zat. Avond	Zon. Middag
10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
6.57	13.14	52.56	45.99	0	39.42	65.7	45.99

Totalen

Totalen nieuwe situatie

Werk Ochtend	Werk Middag	Werk Avond	Koop Avond	Werk Nacht	Zat. Middag	Zat. Avond	Zon. Middag
81.17	87.74	186.84	165.35	149.2	128.94	185.06	150.43

Toe/Afname Parkeerbehoefte

Werk Ochtend	Werk Middag	Werk Avond	Koop Avond	Werk Nacht	Zat. Middag	Zat. Avond	Zon. Middag
81.17	87.74	186.84	165.35	149.2	128.94	185.06	150.43

De parkeerbehoefte nieuwe situatie is: 186.84, Dit zijn 187 parkeerplaatsen.

Fiets Totalen

Functie	Type	Aantal	Norm	Parkeer behoefte
Wonen	Grondgebonden woning midden (60 tot 120 m2 bvo)	Aantal woningen: 54	4	216
Wonen	Niet-grondgebonden woningen klein (< 60 m2 bvo)	Aantal woningen: 38	2	76
Wonen	Niet-grondgebonden woningen midden (60 tot 120 m2 bvo)	Aantal woningen: 127	3	381
Wonen	Bezoekers Woningen	Aantal woningen: 219	0.2	43.8

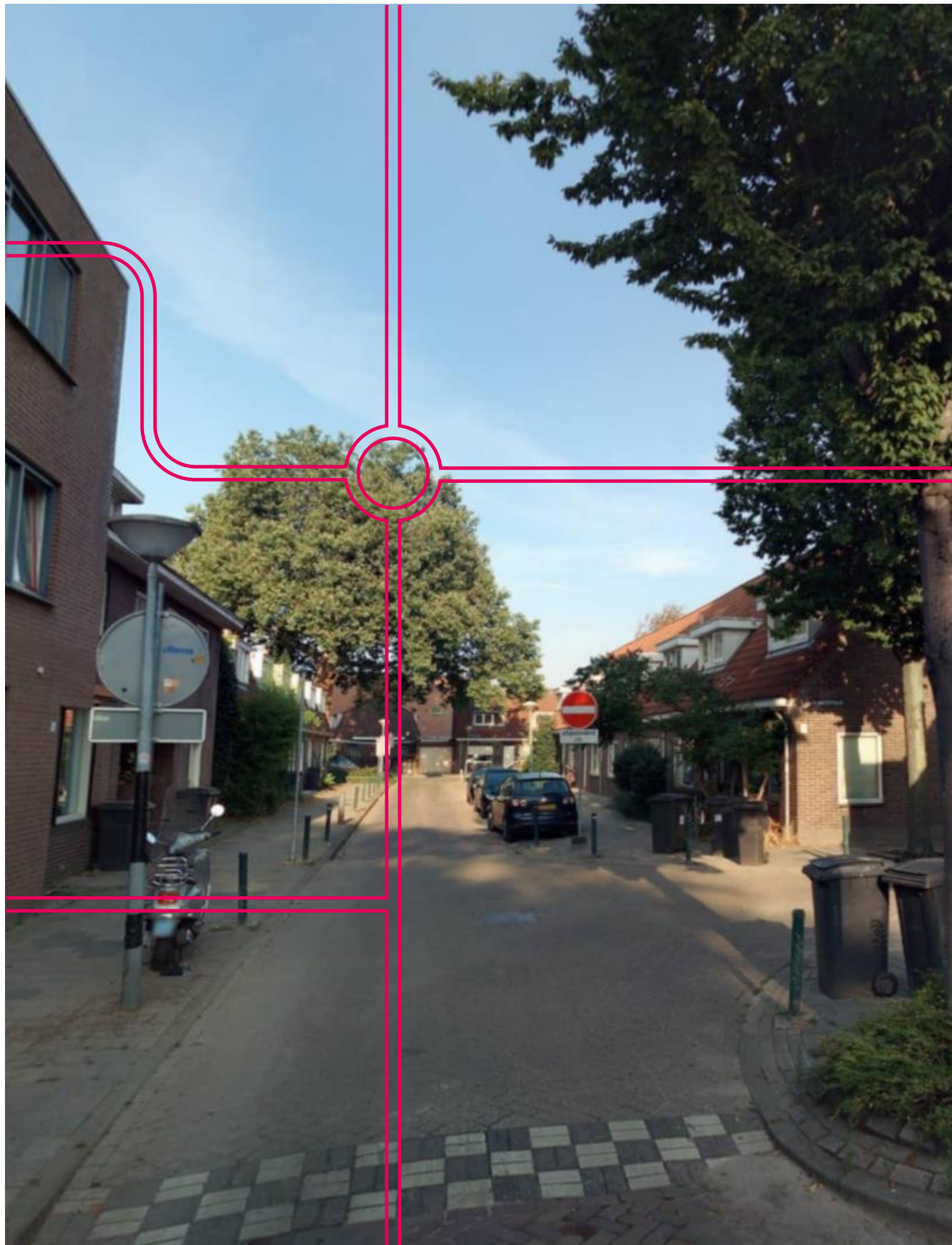
De fiets parkeerbehoefte is 716.8, Dit zijn 717 stallingen.

Verplichte HOV (hoogwaardig openbaar vervoer) -reductie

Op de parkeerbehoefte is 25% HOV Reductie toegepast

Type	Aantal parkeerplaatsen
Totaal zonder HOV reductie	187 parkeerplaatsen
25% HOV-reductie	47 parkeerplaatsen
Totaal met HOV reductie	141 parkeerplaatsen

Bij het aanvragen van een omgevingsvergunning voor bouwen en / of een functiewijziging is een parkeeroplossing voor auto's en fietsen noodzakelijk waarin is aangegeven hoe de benodigde parkeerhoeftte wordt opgelost zonder dat overlast in de (directe) omgeving ontstaat.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32