

**Memo : Verkeer en parkeren Home & Living
Centre Son en Breugel**

Datum : 23 november 2015
Opdrachtgever : De heer R. Mathijsen

Ter attentie van De heer R. Mathijsen

Projectnummer : 211X07532

Opgesteld door : A. ter Haar
i.a.a. :

1.0 Inleiding

Op bedrijventerrein Ekkersrijt te Son en Breugel is initiatiefnemer voornemens de bestemming van een bestaand bedrijfspand te wijzigen. Het vervangen van dit bestaande bedrijf door een grootschalig centrum voor Home & Living heeft gevolgen voor de verkeersbewegingen van en naar het plangebied. Het effect van de beoogde ontwikkeling op verkeersaspecten is hier toegelicht.

Bedrijventerrein Ekkersrijt is een gemengd bedrijventerrein op een snelweglocatie. Het perceel op de hoek van Ekkersrijt 4.000 en Ekkersrijt 10.000 is thans bestemd als distributiecentrum en kleinschalige bedrijven. Het perceel van heeft een oppervlakte van circa 25.713 m². Deze bedrijfsactiviteiten zijn inmiddels verdwenen en daarvoor in de plaats komt een Home & Living Centre. Op dit moment zijn enkele panden (tijdelijk) in gebruik zoals een (woon)winkel en een telefoonwinkel. In dit onderzoek is de verkeersgeneratie van deze functies niet berekend. Het verkeer welke deze functies genereren zijn wel meegewogen en hebben een aandeel in de verkeerstellingen.

De toekomstige functie kan worden beschouwd als type 'Meubelboulevard / Woonboulevard'. Deze winkels kunnen gezien worden als een uitbreiding van de bestaande meubel / woonboulevard die direct ten oosten van het plangebied is gelegen. Een woonboulevard is een verzameling van diverse, vaak grootschalige detailhandelsvestigingen op korte loopafstand van elkaar. Woonboulevards liggen vaak aan de stedelijke hoofdwegenstructuur en/of dicht bij een autosnelweg, zodat ze vooral per auto gemakkelijk bereikbaar zijn¹. Omdat er in de toekomstige situatie naar verwachting een grote wisselwerking zal optreden tussen de te realiseren en de bestaande woonboulevard, kan de ontwikkeling beoordeeld worden als zijnde een onderdeel van deze woonboulevard.

¹ CROW publicatie 317 Kerncijfers parkeren en verkeersgeneratie (oktober 2012)

2.0 Huidige situatie

Bedrijventerrein Ekkersrijt beschikt over een directe ontsluiting op het hoofdwegennet. Bij de aanleg van knooppunt Ekkersrijt (A50/John F. Kennedylaan) in 2009 is ook een nieuwe op- en afrit op de A50, ten westen van het plangebied gerealiseerd. De weg Ekkersrijt 4.000 waar het plangebied aan ligt, leidt in westelijke richting naar het kruispunt met de weg Ekkersrijt 4.600, dat aansluit op de op- en afrit naar de A50. Deze autosnelweg leidt in oostelijke richting naar knooppunt Ekkersrijt, met verbindingen naar Uden en Nijmegen en de John F. Kennedylaan richting het centrum van Eindhoven. In westelijke richting leidt de A50 richting knooppunt Ekkersweijer / A2 (Eindhoven/Maastricht- Den Bosch).

Naast een ontsluiting op de snelweg is Ekkersrijt ook binnendoor vanuit Son en Eindhoven te bereiken, via de wegen Ekkersrijt 2.000 en 6.000. Het plangebied wordt direct ontsloten op Ekkersrijt 4.000. In februari 2015 zijn op het wegvak Ekkersrijt tussen Science Park Eindhoven en Grando Keukens, ter hoogte van 2 locaties verkeerstellingen uitgevoerd:



Tellocaties Ekkersrijt

Locatie 1 thv 4090

Intensiteiten	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	8210	100,0%	8007	100,0%	4559	4538	3651	3469
Dag (7-19u)	6922	84,3%	6940	86,7%	4040	4112	2882	2828
Avond (19-23u)	1108	13,5%	911	11,4%	406	330	702	581
Nacht (23-7u)	180	2,2%	156	1,9%	113	95	67	60
Ochtendspits (7-9u)	621	7,6%	474	5,9%	510	391	111	83
Avondspits (16-18u)	1341	16,3%	1428	17,8%	625	596	716	832

Etmaalcijfers

do 05-02-2015	7.354
vr 06-02-2015	9.477
za 07-02-2015	9.573
zo 08-02-2015	7.205
ma 09-02-2015	7.108
di 10-02-2015	7.326
wo 11-02-2015	7.701
do 12-02-2015	7.304

Locatie 1

Locatie 2 thv 4086

Intensiteiten												
	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West					
	Werkdag		Weekdag		Werkdag		Weekdag		Werkdag		Weekdag	
Etmaal (0-24u)	7.771	1	7.948	1	4.446		4.623		3.325		3.325	
Dag (7-19u)	6.639	1	6.993	1	3.967		4.224		2.672		2.769	
Avond (19-23u)	960	0	805	0	371		307		589		498	
Nacht (23-7u)	172	0	150	0	108		92		64		57	
Ochtendspits (7-9u)	580	0	442	0	486		371		94		71	
Avondspits (16-18u)	1.358	0	1.472	0	647		642		711		829	

Etmaalcijfers	
do 05-02-2015	7.679
vr 06-02-2015	9.750
za 07-02-2015	8.439
zo 08-02-2015	6.560
ma 09-02-2015	7.621
di 10-02-2015	7.832
wo 11-02-2015	8.181
do 12-02-2015	7.774

Bevoorrading

De bevoorrading vindt thans plaats aan de voorzijde en de achterkant van de panden.

3.0 Toekomstige situatie en verkeersintensiteiten

In de nieuwe situatie hebben de nieuwe winkels een omvang van maximaal 17.000 m² bvo. Na de herbestemming zijn van en naar het plangebied zijn 1.241 motorvoertuigbewegingen op een gemiddelde weekdag (24u) te verwachten. De gemiddelde werkdag is gelijk aan de weekdag. De hoogste verkeersgeneratie van de nieuwe ontwikkeling vindt plaats op de zaterdag met een verkeersgeneratie van 1.399 mvt/etmaal en de rustigste verkeersgeneratie is zondag met 1.070 mvt/etmaal. Deze berekening van de verkeersgeneratie is verder als uitgangspunt gehanteerd voor het aspect verkeer en derhalve voor het aspect luchtkwaliteit. Uitgangspunten en uitgebreide berekeningen zijn opgenomen in de bijlage.

Verkeersbewegingen van en naar de locatie zullen zich hoofdzakelijk concentreren op de bestaande route (Ekkersrijt 4.000 -> Ekkersrijt 4600 -> A50 vice versa). De verbindingsweg heeft de functionele kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom: de weg is voorzien van twee rijstroken per rijrichting en een opstelstrook voor rechtsaf voor verkeer dat vanaf de afrit Ekkersrijt 4.000 indraait. De maximum snelheid bedraagt 50 km/h. De bestaande verbindingsweg naar de A50 (Ekkersrijt 10.000) en Ekkersrijt 4.000, beschikken beide over voldoende capaciteit om de extra verkeersstromen van en naar de woonboulevard op te vangen. Uit de recente verkeerscijfers blijkt dat op een gemiddelde werkdag circa 8.000 mvt/etmaal op de aansluitende weg Ekkersrijt 4.000 rijden, en op de drukste dag van de week (zaterdag) circa 9.000 mvt/etmaal. Als de verkeersgeneratie van het huidige gebruik (woonwinkels) en van de huidige bestemming (bedrijven) niet in mindering wordt gebracht, bedraagt de toename van de nieuwe ontwikkeling 1.241 mvt/etmaal (werkdag).

In de huidige situatie is een groot gedeelte van het plangebied al in gebruik in de vorm van een tijdelijke bestemming (meubelwinkels). Dit zorgt al voor een verkeersgeneratie, welke al meegeteld is in de recente verkeersstellingen. Weliswaar kan deze verkeersgeneratie in mindering worden gebracht op de toekomstige verkeersgeneratie. Aangezien de omvang van de huidige verkeersgeneratie niet geheel duidelijk is en moeilijk te bepalen, wordt niet uitgegaan van een reductie als gevolg van de huidige verkeersgeneratie, maar wordt uitgegaan van een worst-case scenario. Met andere woorden, planologisch gezien mag de verkeersgeneratie volgens het bestemmingsplan in mindering worden gebracht op de nieuwe verkeersgeneratie. Aangezien de huidige bestemming niet meer (geheel) in gebruik is, wordt aan de feitelijke verkeerssituatie getoetst.

Indien ook wordt uitgegaan van een ander(worst – case) scenario, dat al dit verkeer via Ekkersrijt 10.000 rijdt, biedt de infrastructuur in 2025 nog steeds voldoende capaciteit. De geprognosticeerde verkeersintensiteiten voor het jaar 2025 staan in de onderstaande tabel (op basis van een jaarlijkse verkeersgroei van 1%):

Verkeersgeneratieberekening toekomstige situatie

Verkeerssituatie	model 2010	telling 2015	autonoom ontwikkeling 2025	prognose 2025	maximale capaciteit
Ekkersrijt 10.000	28.300		32.855	1.241	40.000
Ekkersrijt 4.000		8.003	8.840	1.241	20.000

Zelfs op zaterdag (de drukste dag van de week) biedt de infrastructuur nog voldoende capaciteit: volgens CROW publicatie 164a hebben de aansluitende wegen (met 1x2 rijstroken), een capaciteit van maximaal 20.000 mvt/etmaal. Het naastgelegen kruispunt met de directe verbindingsweg naar de aansluiting met de A50 heeft vanwege dubbele opstelvakken zelfs een capaciteit van 35.000 á 40.000 mvt/etmaal².

Overigens, de toekomstige verkeerscijfers gaan uit van werkdagcijfers. Voor Ekkersrijt 4.000 is de zaterdag het drukste moment van de week. Dit wordt veroorzaakt door het winkelend publiek. Voor Ekkersrijt 10.000 zijn echter de werkdagen het drukst, vanwege de aanwezigheid van woon-werk en werk-werk verkeer. Op zaterdag ontbreekt dit verkeer grotendeels op Ekkersrijt 10.000.

Conclusie:

De capaciteit van de omliggende wegen en het aansluitende kruispunt is toereikend om de relatief beperkte verkeersgroei ruim voldoende te verwerken.

² CROW publicatie 164a

4.0 Parkeren toekomstige situatie

Het parkeerbeleid van de Gemeente Son en Breugel is op dit moment in ontwikkeling. De parkeernormen zijn nog niet definitief vastgesteld. Voor een berekening van de toekomstige parkeerbehoefte worden, indien geen gemeentelijke parkeernormering is vastgesteld, doorgaans de algemeen erkende parkeerkencijfers van het CROW³ toegepast. Ten aanzien van de keuze voor het parkeerkencijfer komt de functieomschrijving van de functie 'Meubelboulevard / woonboulevard' overeen met de beoogde winkelactiviteiten. De landelijk geldende CROW parkeernorm ligt voor deze locatie op minimaal 2,0 parkeerplaats / 100 m²bvo. Dit betekent dat voor de totale parkeerbehoefte 340 parkeerplaatsen nodig zijn.

In het ontwerp van het terrein zijn 340 parkeerplaatsen opgenomen. Dit is voldoende om de parkeerbehoefte van de nieuwe winkels op eigen terrein op te vangen.

Onderbouwing parkeernorm

Het CROW geeft een bandbreedte aan bij de parkeernormen (minimum en maximum). De minimale parkeernorm bedraagt 2,0 parkeerplaats / 100 m²bvo, de maximale parkeernorm is 2,5 parkeerplaats / 100 m²bvo. In dit geval is gekozen voor de minimale parkeernormen. Het CROW geeft aan dat lokale omstandigheden aanwezig kunnen zijn die hier aanleiding voor geven. De vestiging van het Home & Living Centre is aan de rand (entree) van de grote woonboulevard voorzien. Het beleid van de gemeente Son en Breugel is dat bij ontwikkelingen, mits dit in alle redelijkheid mogelijk is, de initiatiefnemer dient te zorgen voor voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein.

In het kader van het Meubelplein is destijds weliswaar voor het uitbreidingsdeel 2,2 parkeerplaats per 100 m² bvo aangehouden, CROW⁴ hanteert echter voor meubelboulevards een parkeernorm van minimaal 2,0 / 100 m²bvo. Mede omdat op het Meubelplein een diversiteit aan winkels aanwezig is waardoor sprake is van een grote uitwisselbaarheid in parkeren op die locatie, wordt de minimale parkeernorm van 2,0 parkeerplaatsen per 100m² bvo gehanteerd. Andere vestigingen liggen namelijk op loopafstand (binnen 500-1.000 meter) van deze locatie, waardoor meerdere winkels bezocht worden per 'parkeerder'. Dit wil zeggen dat bezoekers hun auto op één locatie parkeren en dan meerdere winkels bezoeken. In het kader van een goede bereikbaarheid voor voetgangers zijn (en worden meer) goede looproutes aangebracht.

De verwachting is namelijk dat met de komst van deze nieuwe ontwikkeling, meer uitwisseling tussen de diverse winkels plaats zal vinden. Met het oog op een efficiënt ruimtegebruik zou het uitgaan van een maximum parkeernorm kunnen leiden tot onnodige overcapaciteit en leegstand van de parkeerplaatsen op grote delen van de dag. Bovendien is er in de directe omgeving, in het openbaar toegankelijke gebied van Ekkersrijt 4.000 en 4.100 voldoende overcapaciteit aan parkeerplaatsen. Hier zijn veelal bedrijven gevestigd welke in het weekend weinig parkeerplaatsen gebruiken.

Tot slot, op loopafstand van de locatie liggen haltevoorzieningen voor openbaar vervoer (buslijn 9 en 11). Openbaar vervoer is met name voor werknemers een goed alternatief, waardoor de parkeerdruk vermindert.

³ CROW publicatie 317 Kerncijfers parkeren en verkeersgeneratie

⁴ CROW publicatie 317 Kerncijfers parkeren en verkeersgeneratie

Bevoorrading

Naast realisatie van de extra parkeervoorzieningen, zal de bevoorrading van de panden uitsluitend aan de achterzijde van de panden plaatsvinden. Deze zijn te bereiken via Ekkersrijt 4.000 en 4.100.

Zuidwestzijde

Aan de zuidwestzijde zijn laaddocks voorzien ten behoeve van bevoorrading en retourvrachten zoals bijvoorbeeld restafval. Aangezien de bevoorradende vrachtwagens bij het in- en deparkeren gebruik moeten maken van 17 aanwezige parkeerplaatsen, worden venstertijden ingevoerd voor het laden en lossen. Op deze wijze wordt alleen bevoorraadt tijdens de daluren en zijn de parkeerplaatsen tijdens de drukke momenten (na 14:00 uur en in het weekend) gewoon beschikbaar om de piekbelasting op te vangen. Door middel van uitneembare paaltjes en / of verkeerspijlers kunnen de parkeerplaatsen 's ochtends vrij gehouden worden. Na het bevoorraden worden de paaltjes en / of verkeerspijlers weer verwijderd. Op deze manier is sprake van een efficiënt ruimtegebruik. Deze parkeerplaatsen liggen immers het verst van de ingang zijn daardoor niet erg populair en zullen het laatst gebruikt worden door parkeerders.

Zuidoostzijde

Aan de zuidoostzijde is een laaddock voorzien ten behoeve van bevoorrading en retourvrachten zoals bijvoorbeeld restafval. Langs de toegangsweg naar dit laaddock zijn 9 parkeerplaatsen voorzien. Omdat deze parkeerplaatsen het verst weg liggen van de ingang, zullen deze relatief vaak leeg staan en slechts tijdens extreme piekmomenten ('s avonds / weekenddagen) bezet zijn. De bevoorradende vrachtwagen heeft bij het in- en deparkeren de parkeerplaatsen niet nodig. Echter, om tijdens daluren de chauffeurs iets meer manoeuvreerruimte te geven, worden deze parkeerplaatsen tijdens de daluren afblokt door middel van uitneembare paaltjes en / of verkeerspijlers. Ook hier zal gebruik gemaakt worden van venstertijden voor het bevoorradingsverkeer. Na het bevoorraden worden de paaltjes en / of verkeerspijlers weer verwijderd. Op deze manier is sprake van een efficiënt ruimtegebruik. Deze parkeerplaatsen liggen immers het verst van de ingang zijn daardoor niet erg populair en zullen het laatst gebruikt worden door parkeerders.

Conclusie:

Er is door de aanleg van extra parkeervoorzieningen voldoende ruimte voor de nieuwe parkeerbehoefte.

BIJLAGE

Uitgangspunten:

- Huidige (te saneren) functie in het plangebied: Loods / opslag / transportbedrijf (bedrijf arbeidsextensief / bezoekersextensief) perceelsoppervlakte 25.713 m²
- Toekomstige functie in het plangebied: Home & Living Centre (Meubelboulevard / woonboulevard)
- Bruto vloeroppervlakte 17.000m² (bvo).
- Verkeersgeneratie volgens CROW publicatie 317 (Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie) met de volgende parameters:
 - Stedelijkheidsgraad: sterk- stedelijk (ondanks dat de rest van Son en Breugel weinig stedelijk zijn te noemen sluit Ekkersrijt meer aan bij Eindhoven (sterk-stedelijk);
 - Ligging in stedelijk gebied: rest bebouwde kom.

Parkeerbehoefte

	Omvang in m2bvo	parkeerkencijfer p.p./100m2 bvo	bruto parkeerbehoefte
Home & Livingcentre	17.000	2,0	340

Verkeersgeneratieberekening huidige situatie

Verkeersgeneratie (mvt/etm)	omvang bvo	mvtbew/etm/ 100m2bvo	mvtbew/ etmaal
CROW publicatie 317			
Gemiddelde weekdag	8.292	7,3	605
Gemiddelde werkdag	8.292	7,3	605
Gemiddelde zaterdag	8.292	8,2	683
Gemiddelde zondag	8.292	6,3	522

Verkeersgeneratieberekening toekomstige situatie

Verkeersgeneratie (mvt/etm)	omvang bvo	mvtbew/etm/ 100m2bvo	mvtbew/ etmaal
CROW publicatie 317			
Gemiddelde weekdag	17.000	7,3	1.241
Gemiddelde werkdag	17.000	7,3	1.241
Gemiddelde zaterdag	17.000	8,2	1.399
Gemiddelde zondag	17.000	6,3	1.070

Verkeersgeneratieberekening toekomstige situatie

Verkeerssituatie	model 2010	telling 2015	autonoom 2025	ontwikkeling 2025	prognose 2025	maximale capaciteit
Ekkersrijt 10.000	28.300		32.855	1.241	34.096	40.000
Ekkersrijt 4.000		8.003	8.840	1.241	10.081	20.000