

NS Stations
Eindrapport

Analyse uitbreiding P+R Maijweg Station 's-Hertogenbosch

Verkeer en leefbaarheid

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit

**Goudappel
Coffeng**

NS Stations
Eindrapport

Analyse uitbreiding P+R Maijweg 's-Hertogenbosch

Verkeer en leefbaarheid

Datum	20 december 2012
Kenmerk	
Eerste versie	13 augustus 2012

Documentatiepagina

Oprachtgever(s)	NS Stations Eindrapport
Titel rapport	Analyse uitbreiding P+R Majweg 's-Hertogenbosch Verkeer en leefbaarheid
Kenmerk	
Datum publicatie	20 december 2012
Projectteam opdrachtgever(s)	De heer D. Moorees (Empaction) De heer W. van den Oudenalder (NS Station)
Projectteam Goudappel Coffeng	De heer J. Weppner De heer R. Ruisch

Inhoud	Pagina	
1	Inleiding	1
2	Wat is P+R?	3
2.1	P+R in 's-Hertogenbosch	4
2.1.1	Bezetting P+R bij het station	5
2.1.2	Gebruik van P+R bij het station	5
2.1.3	Tarieven	6
2.1.4	Parkeeralternatieven	6
2.1.5	Overige kenmerken P+R bij het station	6
2.2	Waarom uitbreiding van het P+R-product?	7
2.2.1	Groei van aantal treinreizigers in 's-Hertogenbosch	7
2.2.2	Koersnota hoofdinfrastructuur: verlies aan parkeerplaatsen rond Station	8
2.2.3	P+R: overstapvoorziening van auto naar trein	8
2.3	Kortom	11
3	Planvoornemen	13
3.1	NS Stations: P+R Maijweg uitbreiden naar circa 850 plaatsen	13
4	Analyse en toetsing P+R Maijweg	14
4.1	Algemene aandachtspunten	14
4.2	Bereikbaarheid P+R Maijweg	14
4.2.1	Huidig gebruik P+R terrein Maijweg	14
4.2.2	Aankomst- en vertrekpatronen	15
4.2.3	Verkeersaantrekkende werking	16
4.2.4	Afwikkeling kruispunt Lekkerbeetjesstraat - Koningsweg	17
4.2.5	Toegang en verkeerscirculatie	17
4.2.6	Effect op de leefbaarheid	19
4.3	Relatie met gemeentelijk mobiliteitsbeleid	19
4.4	Gebruiksvriendelijkheid van het P+R-terrein	21
4.5	Kortom	22
	Bijlagen	
1	Analyse verkeersafwikkeling kruispunt Lekkerbeetjesstraat-Koningsweg	
2.	Milieu onderzoek	

1

Inleiding

Op basis van de verwachte mobiliteitsgroei en het toenemend aantal treinreizigers heeft NS Stations - in het licht van het Actieplan Groei op het Spoor - een initiatief voorbereid om de bestaande P+R-plaatsen aan de Maijweg in 's-Hertogenbosch uit te breiden. Het voornemen is om het aantal plaatsen middels een dubbellaags parkeerdek uit te breiden van 382 naar 810 tot maximaal 850 plaatsen.

NS Stations en de provincie hebben de gemeente in het voorjaar van 2011 benaderd om medewerking te verlenen aan het voornemen. Het college van de gemeente heeft aangegeven het initiatief te ondersteunen onder de volgende voorwaarden:

- Aan de bereikbaarheid en verkeersafwikkeling wordt op een goede wijze inhoud gegeven door, zonder gebruik te maken van de Maijweg, aan te sluiten op de Lekkerbeetjesstraat.
- De inpassing van de P+R voorziening, inclusief het geluidsscherm ter plaatse, op een stedenbouwkundige wijze wordt uitgevoerd en in overleg met de bewoners van de Maijweg tot stand wordt gebracht.

Inmiddels heeft NS Stations een Europese aanbesteding doorlopen en een marktpartij geselecteerd voor ontwerp en realisatie van een gebouwde P+R voorziening op locatie Maijweg. Ten behoeve van de realisatie van het bouwplan dient een bestemmingsplan-procedure te worden gevoerd in de vorm van een omgevingsvergunning met een projectbesluit. Het besluit tot verlening van een omgevingsvergunning dient gemotiveerd te worden met een ruimtelijke onderbouwing (waarin wordt aangetoond dat het initiatief niet in strijd is met de goede ruimtelijke ordening). Deze rapportage is een belangrijke bouwsteen voor de vereiste ruimtelijke onderbouwing en bevat een analyse van de verkeerskundige en leefbaarheidseffecten van het bouwplan.

In dit rapport gaan wij in op de verkeerskundige en leefbaarheidseffecten van het planvoornemen op basis van de volgende vragen:

1. Wat is P+R?
2. Waar bevinden zich in 's-Hertogenbosch de bestaande P+R-voorzieningen?
3. Waarom is uitbreiding van het P+R-product gewenst?
4. Wat is het planvoornemen?

5. Wat zijn de effecten van het voornemen op het gebied van verkeer en leefbaarheid?

In deze rapportage bundelen wij de belangrijkste conclusies van bestaande onderzoeken en wordt de relatie met de bestaande ruimtelijke inrichting, het parkeerbeleid en de invloed van andere projecten op de parkeerdruk in het centrum gelegd.

2

Wat is P+R?

P+R staat voor Park and Ride en is een parkeervoorziening bij een halte of station die bedoeld is voor automobilisten die vervolgens met het openbaar vervoer verder reizen.

Er zijn twee typen P+R-concepten te onderscheiden:

1. P+R in het centrum bij het hoofdstation;
2. P+R aan de rand van de stad

Ad. 1: P+R nabij het hoofdstation

Kenmerken van P+R bij het hoofdstation zijn:

- gericht op een verplaatsing die de stad uit gaat;
- de auto wordt als voortransport van een treinreis gebruikt;
- overwegend woon-werk en zakelijke reizigers (lang parkeren);
- verplaatsing over langere afstand;
- er wordt minimaal een dagdeel geparkeerd;
- voordeeltarieven voor het parkeren in combinatie met een treinreis.

Voorbeelden van vergelijkbare P+R-terreinen zijn onder andere gelegen in Sittard-Geleen, Vught, Maastricht en Dordrecht.

Ad. 2: P+R aan de rand van de stad

Kenmerken van P+R aan de rand van de stad zijn:

- gericht op een verplaatsing die de stad in gaat;
- de auto wordt geparkeerd met vaak het openbaar vervoer of fiets als natransport;
- overwegend bezoekers aan de binnenstad (middellang parkeren);
- verplaatsing over korte afstand (naar de binnenstad);
- er wordt minimaal een dagdeel geparkeerd;
- voordeeltarieven voor het parkeren in combinatie met een buskaart.

Een voorbeeld van dit type P+R is Vlijmenseweg, de Vliert of Pettelaarpark.

Concluderend kunnen we stellen dat de uitbreiding van het P+R-parkeren bij het station los kan worden gezien van de P+R-voorzieningen aan de rand van de stad, zoals aan de Vlijmenseweg.

2.1 P+R in 's-Hertogenbosch

In 's-Hertogenbosch zijn er bij het centraal station drie P+R-terreinen die gericht zijn op de verplaatsing de stad uit. In totaal zijn er rond het station 626 plaatsen aanwezig:

locatie	aantal plaatsen ¹	parkeerregime	primaire doelgroep
P+R Parallelweg	82 parkeerplaatsen	openbaar betaald	treinreizigers
P+R Maijweg	382 parkeerplaatsen	openbaar betaald	treinreizigers
P+R Magistratenlaan	162 parkeerplaatsen	openbaar betaald	treinreizigers

Tabel 2.1: Overzicht P+R-terreinen in 's-Hertogenbosch

Overige P+R-terreinen in de stad die gericht zijn op bezoekers of werknemers van de binnenstad:

locatie	aantal plaatsen	parkeerregime	primaire doelgroep
P+R De Vliert	700 parkeerplaatsen	openbaar betaald	bezoekers aan de stad
P+R Vlijmenseweg	500 parkeerplaatsen	openbaar betaald	bezoekers aan de stad
P+R Pettelaarpark	450 parkeerplaatsen	openbaar betaald	bezoekers aan de stad

Tabel 2.2: Overzicht overige P+R-terreinen in 's-Hertogenbosch

In deze rapportage richten we ons op het P+R-terrein Maijweg bij het station. Dit terrein ligt aan de oostzijde van het spoor, is eigendom van NS Stations en wordt geëxploiteerd door Q-Park. Naast het P+R-terrein zijn er aan de Maijweg nog twee parkeerlocaties aanwezig:

- Locatie Koningshuis, een terrein ten zuiden van het P+R-terrein dat door NS verhuurd wordt aan een kantorencomplex aan de Koningsweg.
- Locatie Essent, een terrein ten zuiden van de locatie Koningshuis, waar werknemers van Essent op maaiveld parkeren. Ook dit terrein wordt door NS verhuurd.

De terreinen Koningshuis en Essent bieden plaats aan circa 100 parkeerders. Deze parkeerplaatsen worden momenteel voornamelijk gebruikt door werknemers van de kantoren in de omgeving.

¹ Informatie van websites gemeente 's-Hertogenbosch en Q-park



Figuur 2.3: overzicht van de parkeerlocaties bij het station met P+R Maijweg (1), P+R Magstratenlaan (2), P+R Parallelweg (3), garage Station (4) en garage Paleiskwartier (5).

2.1.1 Bezetting P+R bij het station

Het P+R-terrein aan de Maijweg is op werkdagen gemiddeld circa 80% tot 90% bezet, zo blijkt uit cijfers van NS Stations en Q-Park. Minimaal twee keer per week is het terrein volledig bezet. Hetzelfde geldt voor het terrein aan de Magstratenlaan. Ook dit terrein is gedurende werkdagen meerdere keren per week volledig bezet. Het terrein aan de Parallelweg is gemiddeld voor 70% tot 80% bezet.

2.1.2 Gebruik van P+R bij het station

De P+R-terreinen worden niet alleen door treinreizigers gebruikt. Op basis van praktijkervaringen geeft NS Stations aan dat gemiddeld circa 10% van de beschikbare P+R capaciteit gebruikt wordt door niet-treinreizigers. De gemeente geeft aan dat oneigenlijk gebruik van P+R-terreinen voornamelijk aan de Parallelweg plaatsvindt. Voor het terrein

aan de Maijweg zijn abonnementen uitgegeven aan onder andere werknemers van GGN Gerechtsdeurwaarders en Essent.

2.1.3 Tarieven

De drie terreinen hebben een tarief van € 1,90 per uur met een maximum van € 11,- per dag. Treinreizigers parkeren voordelig in combinatie met hun abonnement (MobilityMixx, NS Businesscard of Yellowbrick). Zij betalen maximaal € 4,95 per dag.

Voor het weekend gelden andere tarieven op de drie terreinen. Dan betaalt een gebruiker, ongeacht een overstap op de trein, € 1,00 per 60 minuten of een gedeelte ervan met een maximum van € 5,00 per dag.

2.1.4 Parkeeralternatieven

Als alternatief voor het P+R-terrein zijn er in de omgeving van het station nog enkele parkeerlocaties aanwezig. In de omliggende wijken van het station is op werkdagen parkeerruimte beschikbaar, maar deze alternatieven zijn voor de doelgroep treinreizigers (P+R-gebruikers) niet interessant vanwege parkeerduurbepanking of niet aantrekkelijk vanwege de hogere tarieven.

Centrumzijde

Rondom het P+R-terrein aan de Maijweg zijn openbare parkeerplaatsen op straat aanwezig. Dit gebied behoort tot een zone 'betaald parkeren' gedurende werk- en winkeltijden. Er geldt een tarief van € 2,- per uur, met de beperking dat er maximaal 2 uur geparkeerd mag worden.

Naast het straatparkeren is er onder het Stationsplein een parkeergarage (283 plaatsen) aanwezig. Van 07.00 tot 18.00 uur betaalt men hier € 2,- per uur met een maximum van € 20,- per dag. Voor deze garage zijn enkele vergunningen uitgegeven voor omliggende kantoren. Treingebruikers hebben geen speciaal tarief bij het gebruik van deze garage.

Westzijde

Aan de westzijde van het station zijn verschillende parkeeropties aanwezig. Naast de P+R-terreinen heeft de bezoeker op straat de mogelijkheid om te parkeren in bijvoorbeeld de Leeghwaterlaan (€2,00 per uur) en omliggende straten van het Paleiskwartier (€1,50 per uur).

Op loopafstand van het station ligt de parkeergarage Paleiskwartier (1.070 plaatsen). Deze garage wordt gebruikt door bezoekers aan de voorzieningen (kantoren, onderwijs) in de omgeving. Ook parkeren hier treingebruikers die niet beschikken over een treinabonnement en geen gebruik maken van de P+R-voorziening. Het tarief van deze garage bedraagt €1,00 per uur op werkdagen en zaterdag van 07.00 tot 21.00 uur. Het maximale dagtarief is €15,00.

2.1.5 Overige kenmerken P+R bij het station

Klantonderzoek van NS geeft aan dat:

- De gemiddelde reisafstand van de P+R-reiziger in 's-Hertogenbosch 66 kilometer bedraagt.

- De parkeerbehoefte² op een gemiddelde werkdag op het piekmoment 868 parkeerplaatsen bedraagt. Dit overstijgt de totale capaciteit van de drie parkeerterreinen (totaal van 626 plaatsen). Er is derhalve in de huidige situatie een tekort van 242 parkeerplaatsen op piekmomenten.

Geconcludeerd kan worden dat er relatief veel vraag naar P+R-plaatsen in 's-Hertogenbosch is. De bezetting van de drie terreinen rondom het station is op werkdagen veelal meer dan 80%. Op piekmomenten overstijgt de vraag het aanbod zelfs met 242 parkeerplaatsen. In de omgeving zijn voor de doelgroep (treinreizigers) geen geschikte alternatieven aanwezig vanwege de duurbepanking of de onaantrekkelijke tarieven.

2.2 Waarom uitbreiding van het P+R-product?

We hebben gezien dat er op basis van het huidige treingebruik op de P+R-terreinen rondom het centraal station een tekort is van ruim 240 plaatsen. Als we bekijken welke projecten en ontwikkelingen de komende jaren op de agenda staan, neemt de vraag naar P+R-parkeren verder toe.

2.2.1 Groei van aantal treinreizigers in 's-Hertogenbosch

In het Actieplan Groei op het Spoor (2007) zet het Ministerie in op een groei van het gebruik van de trein (+5% tussen 2008 en 2012) als hoofdverplaatsing. Enerzijds zijn hiervoor productverbeteringen aan de orde (sneller (Fyra)), vaker (Programma Hoogfrequent Spoor) en beter (nieuwe treinen)), anderzijds zet het Ministerie ook in op het verbeteren van het voor- en natransport en ketenmobiliteit (OV-fiets).

De centrale positie van 's-Hertogenbosch in het spoornetwerk leidt ertoe dat het station bij verschillende onderdelen van het Actieplan betrokken is. De treinreiziger heeft de mogelijkheid om vanuit 's-Hertogenbosch in de richting van Utrecht - Amsterdam of Schiphol, Eindhoven - Maastricht, Tilburg - Breda of Nijmegen - Arnhem te reizen. De as tussen Eindhoven - 's-Hertogenbosch - Utrecht - Amsterdam gaat onderdeel uitmaken van het Programma Hoogfrequent Spoor, waardoor er uiterlijk in 2020 iedere tien minuten een intercity stopt.

Mede door een goede ligging in het netwerk heeft het station in 's-Hertogenbosch een groot regionale aantrekkingskracht. Door het ontbreken van treinstations in de regio Veghel/Uden en Heusden/Waalwijk is het station een belangrijk knooppunt in de verplaatsing. De auto is voor de regio een belangrijk vervoersmiddel, zowel bij het haal- en brengedrag (Kiss & Ride) als bij het P+R-parkeren.

Als gevolg van de gunstige ligging en alle ontwikkelingen op en rond het spoor is de verwachting dat ook het aantal treinreizigers vanaf 's-Hertogenbosch CS groeit. In 2009 verwerkte het station in 's-Hertogenbosch circa 22.000 reizigers per dag. Prognosecijfers

² De behoefte is afgestemd op de drukste dagen van de week (dinsdag en donderdag) en de drukste maanden van het jaar (september tot en met december).

van Prorail verwachten dat het aantal reizigers in 2020 in 's-Hertogenbosch groeit naar 33.000 reizigers per dag. Dat is een toename van 50%. In de vervoeranalyse-rapportage³ van de NS is een verwachting opgenomen dat het aantal reizigers op de corridor Utrecht – 's-Hertogenbosch als gevolg van het programma PHS tussen 2008 en 2020 met ruim 63% toeneemt.

2.2.2 Koersnota hoofdinfrastructuur: verlies aan parkeerplaatsen rond Station

Om de stad bereikbaar, leefbaar en economisch aantrekkelijk te houden is in mei 2007 door de gemeenteraad de Ontwerp Koersnota Hoofdinfrastructuur vastgesteld. In maart 2009 is hier het uitwerkingsplan Koersnota Hoofdinfrastructuur 's-Hertogenbosch aan toegevoegd. Hierin is gesteld dat het stedelijke verkeer met 20% toeneemt. Het verkeer van en naar de stad neemt zelfs met 50% toe. Om de stad vitaal en economisch aantrekkelijk te houden is het doel gesteld om het aandeel autoverplaatsingen te verminderen (van 70% naar 60%) ten gunste van de fiets en het openbaar vervoer. De visie is gericht op het ontvlechten van de auto en fiets/OV-infrastructuur en een autoluwe binnenstadsring. Per modaliteit zijn aparte netwerken opgesteld met doorstroomassen. Op die assen heeft het vervoermiddel (auto, OV of fiets) prioriteit.

Als uitwerking van dit model is de Magistratenlaan/Parallelweg aangewezen als doorstroomas voor het autoverkeer. Hierdoor ontstaat een nieuwe verbinding tussen de zuidelijke randweg en de Zandzuigerstraat. Deze as vormt een zuidwestelijke ontsluitingsroute van de stad en vervangt de huidige doorgaande verbinding van het centrum, de Koningsweg/Koninginnelaan. Deze route krijgt vervolgens in de toekomst de functie van HOV-as. De gemeente heeft de wens om de binnenstadsring af te waarderen en de inrichting hierop aan te passen (zie collegebesluit d.d. 1 maart 2011). De inrichting van onder andere de Koningsweg/Koninginnelaan wordt op die nieuwe functie aangepast, maar blijft toegankelijk voor autoverkeer. Het P+R-terrein aan de Majijweg blijft in de toekomst goed bereikbaar voor de noordelijke woonwijken.

Eén van de gevolgen van de Koersnota is dat het parkeeraanbod rond het station wijzigt. De P+R-voorziening Parallelweg (82 plaatsen) komt te vervallen, evenals de gratis toegankelijke plaatsen tussen het oude kantoor van Laurus en de vestiging van Grasso (circa 150 tot 200 plaatsen). Op basis van de visie uit de Koersnota ligt een uitbreiding van het terrein aan de Magistratenlaan voor de hand. Dit terrein is straks voor zowel de stedelijke als de regionale gebruiker direct te bereiken. Het terrein blijft ook behouden, maar er zijn door de beperkte ruimte geen mogelijkheden om uit te breiden.

2.2.3 P+R: overstapvoorziening van auto naar trein

Het product P+R-parkeren zit in 's-Hertogenbosch tussen twee ontwikkelingen in. Aan de ene kant het verlies aan parkeerplaatsen op de Parallelweg als gevolg van de visies uit de Koersnota en aan de andere kant neemt de parkeerbehoefte bij het station, als gevolg van alle ontwikkelingen, de komende jaren toe.

NS Stations heeft berekend dat, parallel aan de groeiverwachtingen van het aantal treinreizigers op het centraal station van 's-Hertogenbosch, ook de vraag naar P+R-

³ Bron: Rapportage en voorkeursbeslissing over Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, juni 2010.

parkeerplaatsen groeit. In 2020 is op basis van de groeicijfers in 's-Hertogenbosch behoefte aan circa 1.200 P+R-parkeerplaatsen. Uitbreiding van het aantal plaatsen is noodzakelijk om voor de doelgroepen in 's-Hertogenbosch zowel kwalitatief als kwantitatief een goed product te bieden.

Het P+R-gebruik richt zich hoofdzakelijk op de woon-werk en zakelijke doelgroep. In mindere mate zal in 's-Hertogenbosch ook door een recreatieve doelgroep gebruik worden gemaakt van de P+R-voorzieningen. Overeenkomsten tussen de doelgroepen zijn dat ze vaak voor langere tijd (langer dan een dagdeel) parkeren en dat de auto een voornaam concurrent is.

Aangenomen wordt dat 70% tot 80% van de gebruikers in de richting van Utrecht, Amsterdam of Schiphol reizen. De overige 20% tot 30% van de P+R-gebruikers blijft in 's-Hertogenbosch of reist richting Nijmegen en Arnhem. Het P+R-gebruik richting Eindhoven en Tilburg/Breda zal beperkt zijn.

In de wetenschap dat de gebruiker van de P+R-plaatsen bij het station nagenoeg altijd in het bezit is van een treinabonnement, is de keuze voor een P+R-plaats in 's-Hertogenbosch van andere factoren afhankelijk. De belangrijkste zijn:

- de herkomst in relatie tot de uiteindelijke bestemming;
- de bereikbaarheid van de P+R-voorziening;
- de kans op een parkeerplaats.

Het eerste keuzemoment vindt bij aanvang van de verplaatsing plaats. Het autonetwerk in de provincie biedt reizigers richting de Randstad maar een beperkt aantal mogelijkheden om de rivieren ongelijkvloers te passeren. De A2 is voor de regio 's-Hertogenbosch, maar ook voor de regio Eindhoven de belangrijkste verbinding richting Utrecht en de noordvleugel. Gezien de filegevoeligheid (al is dat door alle verbredingen wel afgenomen) van dit traject, zeker als de afstanden toenemen, leidt dit ertoe dat de overstap op de trein een aantrekkelijk alternatief vormt. Met name als de uiteindelijke bestemming van de reiziger op korte afstand van het bestemmingstation ligt en de kosten voor het parkeren bij de P+R aanzienlijk goedkoper zijn.

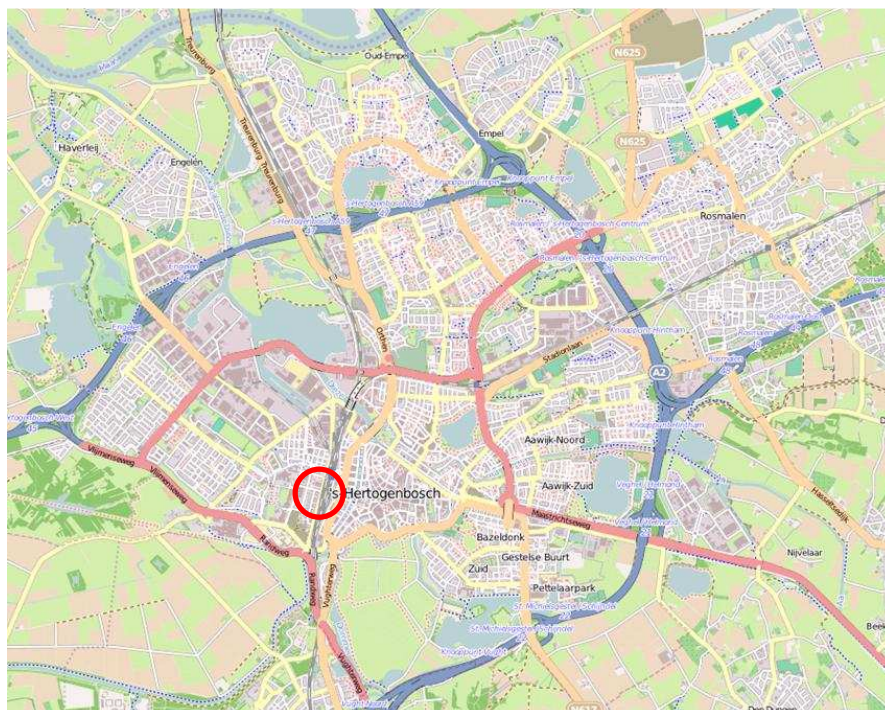
Ten tweede speelt ook mee dat de bereikbaarheid van het P+R-voorziening goed is. Vanuit de regio heeft de automobilist, na de opening van de zuidelijke randweg, vanaf de A2 en de A59 een directe aansluiting op de Magistratenlaan. Uitbreiding van de P+R-voorziening in de Magistratenlaan ligt voor de hand, maar is gezien de beperkte ruimte tussen het spoor en de weg niet mogelijk.

Ook voor inwoners van de stad zelf is de P+R-voorziening aantrekkelijk. Vanwege de asymmetrische opbouw van de stad – het centrum ligt aan de zuidzijde van de stad – zijn de fietsafstanden tot het station voor een deel van de inwoners relatief groot. Het doel uit de Koersnota is om voor deze verplaatsingen richting het station het openbaar vervoer te stimuleren. Echter, de auto blijft ook in de toekomst het belangrijkste vervoermiddel in de stad. Als voortransport voor een langere verplaatsing dient de auto bij het station ook voor inwoners van 's-Hertogenbosch gefaciliteerd te worden.

In dat opzicht heeft uitbreiding van het aantal P+R-plaatsen aan de Magistratenlaan de voorkeur, mede met het oog op de netwerkveranderingen die plaatsvinden (de opwaar-

dering van de Magistratenlaan, zoals besproken). Er is echter te weinig ruimte tussen de spoorzone en de Magistratenlaan aanwezig om de P+R-voorziening op een kwalitatief acceptabele wijze uit te breiden.

De locatie aan de Majijweg is een alternatief van de Magistratenlaan waar uitbreiding wel mogelijk is. Het P+R-terrein is ten opzichte van de woonlocaties voor 80% van de stedelijke gebruikers direct te bereiken vanaf de Koningsweg.



Figuur 2.4: Station 's-Hertogenbosch-centraal in de zuidwest hoek van de stad

Tenslotte speelt ook de kans op een parkeerplaats een rol in het gebruik van de P+R-voorziening. Gezien de verwachte groei van het aantal treinreizigers groeit ook de markt voor het aantal P+R-gebruikers. In combinatie met het feit dat er in de directe omgeving geen geschikte parkeeralternatieven zijn, wil de P+R-doelgroep de zekerheid hebben van een parkeerplaats op het P+R-terrein. In de vroege ochtend zal dit geen probleem zijn, maar later in de spits is het risico dat de terreinen vol zijn aanwezig. De zekerheid is voor alle gebruikers van belang, zeker omdat steden als Utrecht (Westraven) en Amsterdam (Arena) aantrekkelijke alternatieve P+R-voorzieningen hebben. Het zakelijke of woonwerk verkeer kiest bij twijfel al snel voor de zekerheid en het gemak van de auto.

Maijweg: dubbelgebruik mogelijk?

Het gebruik van het P+R-terrein Maijweg is sterk gericht op werkdagen overdag. Buiten deze tijden, in de avond, de nacht en het weekend, is dubbelgebruik van de parkeerplaatsen mogelijk. In de huidige situatie wordt het terrein al gebruikt voor bezoekers aan

de binnenstad. In de toekomst is het ook mogelijk om bijvoorbeeld bewoners gebruik te laten maken van het terrein.

Concluderend kunnen we stellen dat een uitbreiding van het P+R-parkeren rond het station noodzakelijk is. NS Stations verwacht in 2020 een behoefte van circa 1.200 plaatsen.

Deze groei is het gevolg van de verwachte toename van het aantal treinreizigers tot 2020 met circa 50%. De komst van PHS en de verbetering van de regionale en stedelijke bereikbaarheid van het station zijn mede oorzaak van de groei. Waar de vraag naar parkeerplaatsen groeit, neemt het aanbod af. Als gevolg van de uitwerking van de Koersnota vervallen circa 250 parkeerplaatsen (waaronder het P+R-terrein) aan de Parallelweg. Uitbreiding van het aantal P+R-plaatsen aan de Magistratenlaan heeft de voorkeur, omdat dit aansluit op de visie uit de Koersnota en dit terrein voor zowel de stedelijke als de regionale bezoekers goed te bereiken is. Aan de Magistratenlaan is echter geen ruimte voor uitbreiding.

Het P+R-terrein Majijweg is gezien de ligging ten opzichte van de meerderheid van de woonlocaties, een goed alternatief. Het terrein is direct ontsloten via de Koningsweg. Ondanks de aanleg van de zuidelijke randweg en de plannen rondom de herinrichting van de binnenstadsring en het Willems- en Wilhelminaplein blijft de bereikbaarheid van het terrein gegarandeerd.

2.3 Kortom

Op basis van de huidige situatie en de verwachte ontwikkelingen kunnen we stellen dat:

- De bezetting van de drie P+R-terreinen bij het station op werkdagen nagenoeg maximaal is. Op meerdere momenten per week zelfs 100%. De oriëntatie van de gebruikers is hoofdzakelijk gericht op de richting Utrecht – Amsterdam.
- Er in de directe omgeving geen geschikte parkeeralternatieven voor de langere periode in combinatie met een treinkaart zijn.
- Het aantal treinreizigers de komende jaren met 50% tot op specifieke relaties zelfs ruim 60% toeneemt.
- De vraag naar P+R-parkeren, als gevolg van het groeiend aantal treinreizigers, naar 1.200 plaatsen in 2020 toeneemt.
- Er als gevolg van het toewijzen van de Magistratenlaan als doorstroomas voor het autoverkeer het P+R-terrein Parallelweg en de huidige openbare plaatsen bij Grasso vervallen. Het gaat hierbij in totaal om circa 250 plaatsen.
- De Magistratenlaan, gezien de ligging aan de doorstroomas, de voorkeurslocatie is om uit te breiden, maar hiervoor onvoldoende ruimte aanwezig is.
- Een uitbreiding van het terrein aan de Majijweg een goed alternatief vormt dat interessant is voor zowel het stedelijke als regionale verzorgingsgebied.
- De bereikbaarheid van dit terrein gewaarborgd blijft, ondanks de afwaardering van de binnenstadsring.
- Het terrein eventueel ook dienst kan doen als P+W-functie voor bezoekers aan de binnenstad.

3

Planvoornemen

3.1 NS Stations: P+R Maijweg uitbreiden naar circa 850 plaatsen

Op basis van de verwachte mobiliteitsgroei en het toenemend aantal treinreizigers heeft NS Stations – in het licht van het Actieplan Groei op het Spoor – een initiatief voorbereid om de bestaande P+R-plaatsen uit te breiden. NS Stations is voornemens om dit bouwinitiatief in de loop van 2012 in te dienen bij de gemeente 's-Hertogenbosch. Bij de planvorming zijn NS Stations, de gemeente 's-Hertogenbosch (voor de ruimtelijke procedures) en de provincie Noord-Brabant (cofinanciering) betrokken. Uitvoering moet plaatsvinden in 2013 - 2014.

Het voornemen is om op het P+R-terrein Maijweg een modulair parkeerdek aan te brengen, waardoor het aantal parkeerplaatsen toeneemt van 382 naar minimaal 810 en maximaal 850 parkeerplaatsen. Het uiteindelijke aantal plaatsen hangt af van de definitieve planinrichting. Het parkeerdek bestaat uit twee lagen. De onderste laag ligt half verdiept en de bovenste laag komt circa 1,6 meter boven het maaiveld te liggen. De centrale toegang is voorzien ter hoogte van de Lekkerbeetjesstraat. De toegang wordt voorzien van twee in- en uitritten en speedgates, zodat vaste gebruikers sneller toegang krijgen. De toegang is volledig afsluitbaar, zodat alleen gebruikers van het terrein toegang kunnen krijgen.

NS Stations heeft aangegeven de parkeervoorziening te kunnen 'inpakken' (bijvoorbeeld een groene wand) en wil de inpassing nadrukkelijk afstemmen met de gemeente en de omgeving. Als gevolg van de nieuwe plannen is het mogelijk de erfafscheiding gemiddeld circa 2,70 meter terug te leggen. Dit schept ruimte voor een voetgangersstrook of extra groenvoorzieningen.

Werk met werk maken

NS Stations heeft het voornemen om de uitbreiding van de P+R-voorziening gelijktijdig te laten plaatsvinden met een al geplande bodemsanering. Hiervoor heeft de gemeente inmiddels een vergunning verleend.

4

Analyse en toetsing P+R Maijweg

4.1 Algemene aandachtspunten

Om het P+R-terrein aan de Maijweg optimaal te laten functioneren is het van belang dat – naast voldoende aanbod - het terrein bij het station voor de gebruiker:

- goed bereikbaar is, met een doorvertaling naar de verkeerkundige en leefbaarheidseffecten;
- gebruiksvriendelijk is.

Voor de gemeente geldt dat het moet aansluiten bij het mobiliteitsbeleid.

4.2 Bereikbaarheid P+R Maijweg

4.2.1 Huidig gebruik P+R terrein Maijweg

Het P+R terrein Maijweg is primair bestemd voor treinreizigers. Er zijn diverse manieren om gebruik te kunnen maken van het P+R terrein. Voor de incidentele P+R-parkeerder is een kortingskaart beschikbaar die recht geeft op een voordelig dagtarief en verkrijgbaar is bij NS loketten en de NS kaartautomaten. Naast de incidentele reiziger zijn er regelmatige parkeerders die een P+R abonnement kunnen aanschaffen. De P+R-abonnementen zijn alleen beschikbaar voor reizigers in het bezit van een geldig NS abonnement.

Een incidentele parkeerder die geen gebruik maakt van de trein betaalt het reguliere uurtarief. In de dagelijkse praktijk blijkt een deel van de treinreizigers geen gebruik te maken van het voordelige dagtarief dan wel een P+R abonnement. Deze groep valt dus wel in de categorie treinreiziger (NS klant), maar binnen de parkeerexploitatie wordt deze niet als zodanig herkend.

Met de introductie van de OV chipkaart wordt de fysieke kortingskaart afgeschaft en verloopt de identificatie van een NS klant en de bijbehorende kortingsregeling volledig via de OV chipkaart. De parkeerapparatuur op de P+R terreinen van NS worden hier momenteel voor omgebouwd en geschikt gemaakt.

In totaal vinden er in de huidige situatie op P+R terrein Maijweg circa 82.000 parkeerhandelingen per jaar plaats waarvan:

- 80% à 90% NS klanten: tussen de 65.600 en 73.800 parkeerhandelingen per jaar
- 10% à 20% diverse doelgroepen: tussen de 8.200 en 16.400 parkeerhandelingen per jaar.

Diverse doelgroepen bestaan uit: zakelijke gebruikers (1), bewoners (2), evenementenpubliek (3) en winkelend publiek op zaterdag en koopzondagen (4).

Het P+R terrein Maijweg wordt voornamelijk op werkdagen gebruikt: circa 90% van het totaal aantal parkeerhandelingen vindt tijdens werkdagen plaats. Tijdens de weekenddagen vindt circa 10% van het totaal aantal parkeerhandelingen plaats.

Één parkeerhandeling betekent één aankomst en één vertrek. Dit betekent tijdens werkdagen voor P+R terrein Maijweg (90% van 82.000 parkeerhandelingen) 73.800 parkeerhandelingen * 2 = circa 147.600 voertuigen per jaar.

4.2.2 Aankomst- en vertrekpatronen

Het maatgevende moment in de verkeersaantrekkende werking van een P+R-terrein bij het station ligt in de ochtendspits van een werkdag. Het vertrekpatroon in de middag is meer gespreid.

De route van het verkeer is grotendeels afhankelijk van de situering van de toegang. NS heeft het voornemen om de in- en uitgang van het terrein aan de zuidzijde te situeren. De ontsluiting van het terrein oriënteert zich op de Lekkerbeetjesstraat en de Koningsweg. In de toekomst krijgt de Koningsweg een functie als HOV-verbinding, maar blijft het mogelijk om vanuit de noordelijke wijken het terrein via de Koninginnelaan te bereiken.

Vermindering verkeersdruk rotonde 'de Draak'

Het verplaatsen van de ingang van het P+R-terrein heeft een vermindering van de verkeersdruk op de rotonde voor het station tot gevolg. Dit is een complex kruispunt, waar veel fietsers, bussen en voetgangers samenkomen. Het kruispunt kan in de spitsperiodes tot onverwachte vertragingen leiden, wat een negatieve invloed heeft op het P+R-gebruik. In de huidige situatie maken ook P+R-gebruikers uit de noordelijke wijken gebruik van deze rotonde. Zij bereiken vervolgens via de Colveniersstraat de huidige ingang.

Door de ingang te verplaatsen wordt het voor de stedelijke gebruikers gemakkelijker om het P+R-terrein te bereiken. P+R-parkeerders kunnen via de Koningsweg direct de Lekkerbeetjesstraat bereiken. De bereikbaarheid, en daarmee de aantrekkelijkheid van het P+R-terrein aan de Maijweg, verbetert daarmee.

4.2.3 Verkeersaantrekkende werking

Het planvoornemen van NS Stations leidt tot een toename van per saldo maximaal 368⁴ plaatsen.

Voor de toekomstige situatie (2020) gaan we voor de verkeersaantrekkende werking van de P+R voorziening Majijweg met een capaciteit van 850 parkeerplaatsen uit van in totaal circa 2.040 verkeersbewegingen per dag (aankomst en vertrek). We gaan hierbij uit van:

- 90% van de capaciteit (850 pp) wordt gebruikt door P+R klanten (turnover 1):
 $850 * 0,9 * 2 = 1.530$ voertuigen per etmaal.
- 10% van de capaciteit (850 pp) wordt gebruikt door diverse doelgroepen (turnover tussen 2 en 3): $850 * 0,1 * 6 = 510$ voertuigen per etmaal.
- Totaal in 2020: 2.040 voertuigen per etmaal.

De uitbreiding van het parkeerterrein aan de Majijweg tot 850 parkeerplaatsen leidt ertoe dat de intensiteit in de Lekkerbeetjesstraat met maximaal 1.300 voertuigen per dag toeneemt. Voor de Koningsweg geldt dat als gevolg van de uitbreiding de intensiteit met circa 650 tot maximaal 850 voertuigen toeneemt. Als gevolg van het verplaatsen van de in- en uitrit vinden er veranderingen plaats in de aanrijroutes van het verkeer en neemt de verkeersdruk in de Majijweg af. Met de opening van de zuidelijke randweg zijn de verkeersstromen in het zuidelijke deel van de stad veranderd.

Met de ombouw van het Willems- en Wilhelminaplein in het vooruitzicht worden de intensiteiten in de omgeving van het P+R-terrein Majijweg als volgt:

wegvak	huidige situatie ⁵	autonoom 2020 ⁶	plan 2020
Majijweg	2.250	2.250	2.150
Lekkerbeetjesstraat	4.500	5.000	6.300
Koningsweg-zuid	13.900	10.550	10.900
Koningsweg-noord	15.900	12.350	13.300

Figuur 4.1: Intensiteiten omgeving P+R Majijweg

De opening van de zuidelijke randweg heeft de verkeersdruk rond het plangebied met 10% tot 35% verminderd. Desondanks blijven de Koningsweg (zuid) en de Lekkerbeetjesstraat een belangrijke verkeersfunctie houden voor bewoners en werknemers van de omliggende kantoren. Op basis van het plan van NS Stations om het aantal P+R-plaatsen aan de Majijweg tot 850 uit te breiden, neemt de intensiteit van de Lekkerbeetjesstraat toe tot circa 6.300 voertuigen per dag.

⁴ De netto toevoeging bedraagt maximaal: 850 plaatsen – 382 plaatsen (huidig) – 100 plaatsen (Koningshuis/Essent) = 368 parkeerplaatsen

⁵ Intensiteiten voor de opening van de zuidelijke randweg.

⁶ Autonome situatie is zonder uitbreiding P+R-parkeren, maar met een zuidelijke randweg.

4.2.4 Afwikkeling kruispunt Lekkerbeetjesstraat - Koningsweg

Het kruispunt Lekkerbeetjesstraat – Koningsweg maakt onderdeel uit van de binnenstadsring. Het kruispunt is momenteel ingericht met verkeerslichten, waarvan ook voetgangers en fietsers gebruik maken. Omdat de Koningsweg, als onderdeel van de binnenstadsring, voor de doorstroming prioriteit krijgt, levert dat in de Lekkerbeetjesstraat (als zijweg) met name in de avondspits wachtende automobilisten op.

De verkeersdruk op dit deel van de binnenstadsring is als gevolg van de opening van de zuidelijke randweg in 2011 afgenomen. Als gevolg van die afname studeert de gemeente op de nieuwe inrichting van het Willems- en Wilhelminaplein, inclusief het kruispunt Lekkerbeetjesstraat – Koningsweg.

In de nieuwe plannen verandert ook het netwerk voor de fietsers en voetgangers. Het voornemen is om ten zuiden van het kruispunt een nieuwe oversteek voor langzaam verkeer (in het verlengde van de nieuwe Ponte Palazzo) te realiseren, waardoor de verkeerslichtenregeling op het kruispunt met de Lekkerbeetjesstraat meer ruimte krijgt voor het autoverkeer.

Als gevolg van deze ontwikkelingen veranderen de verkeersstromen op het kruispunt en heeft de gemeente een studie verricht naar de toekomstige verkeersafwikkeling en inrichting van het kruispunt, waarbij ook de uitbreiding van de P+R-voorziening is opgenomen (zie bijlage 1).

De studie toont aan dat ook in de toekomst verkeerslichten nodig zijn om het verkeer vlot en veilig af te wikkelen. Er zijn geen extra rijstroken noodzakelijk. De beschikbare opstelcapaciteit in de Lekkerbeetjesstraat is echter onvoldoende als het P+R-terrein is uitgebreid. In de avondspits slaat de wachtrij terug op de Maijweg, waarbij mogelijk de in- en uitgang van het P+R-terrein wordt geblokkeerd. De realisatie van de hoofdstructuur in de Parallelweg (fase 2, voorzien in 2014) zal de verkeersdruk op de Koningsweg verminderen, wat de afwikkeling vanuit de Lekkerbeetjesstraat verder verbetert.

4.2.5 Toegang en verkeerscirculatie

De toegang van het P+R-terrein sluit nagenoeg direct aan op de Lekkerbeetjesstraat. Om een vlotte en veilige doorstroming van het verkeer te waarborgen is het wenselijk om voldoende capaciteit bij de ingang te hebben. De ochtendspits is hierin maatgevend, aangezien het aankomstpatroon meer gelijktijdig plaatsvindt (tussen 06.00 en 09.00 uur). In de middag is het vertrekpatroon meer gespreid.

Om de wachtrij te kunnen bepalen zijn de volgende punten van belang:

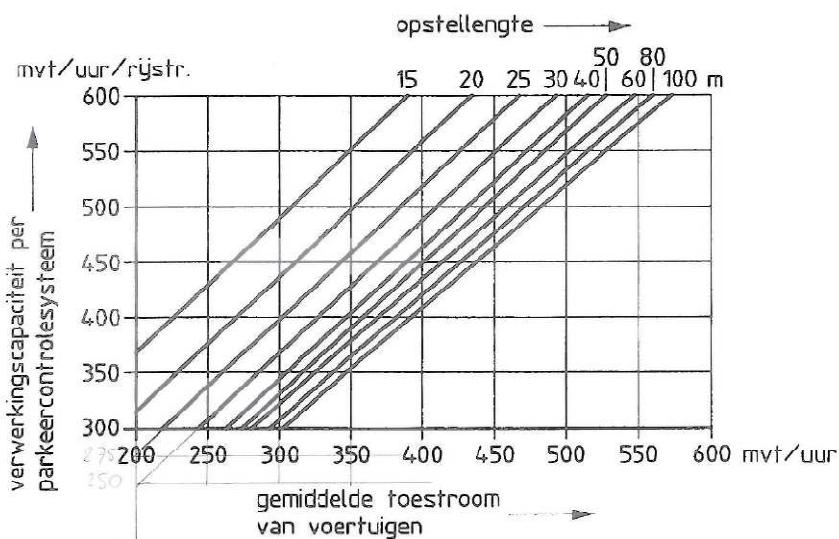
- aantal parkeerplaatsen: maximaal 850 parkeerplaatsen;
- verwerkingscapaciteit van de apparatuur waar een kaartje wordt getrokken: circa 300 voertuigen per uur;
- aantal slagbomen in en uit: twee slagbomen/speedgates voor inkomend en uitgaand verkeer;
- aankomsten en vertrekken in de spitsperiodes: de landelijke richtlijnen ten aanzien van parkeerlocaties (NEN2443) hanteert de volgende intensiteiten voor het komende en vertrekkende verkeer:

- een inrit verwerkt 45% van het totaal aantal parkeerplaatsen in een uur;
- een uitrit verwerkt 50% van het totaal aantal parkeerplaatsen in een uur.

Op basis van de bovenstaande gegevens verwerkt de inrit 192 voertuigen⁷ in een uur per slagboom. De uitrit verwerkt 213 voertuigen per slagboom/speedgate in een uur.

Op basis van de verwerkingscapaciteit (300 voertuigen per uur) en de gemiddelde toestroom (200 voertuigen) is de wachtrij te bepalen (bron: NEN2443):

Blz. 96
NEN 2443:2000



De intensiteit in combinatie met de verwerkingscapaciteit geeft bij de inrit (ochtend) en uitrit (avond) een wachtrij van tussen de 20 á 25 meter per slagboom. Tijdens het piekmoment in de ochtendspits is het mogelijk dat het autoverkeer richting Essent gehinderd wordt. Tijdens het piekmoment in de avondspits is het mogelijk dat het uitrijdende verkeer moet wachten in de parkeervoorziening. De interne rotonde kan tijdens een piekmoment vol staan met wachtend uitrijdend verkeer.

Ontwerpsuggesties

Om de verkeersafwikkeling tijdens de piekmomenten vlot en veilig te laten plaatsvinden hebben wij nog enkele ontwerpsuggesties ten behoeve van de in- en uitgang:

- verplaatsen van de voetgangersoversteek ter hoogte van de parkeerapparatuur;
- vertrekkende verkeer terugbrengen naar één rijstrook voor de aansluiting op de openbare weg.

⁷ Voor de ochtend $45\% \cdot 850/2$ zijn 192 voertuigen. In de avond $50\% \cdot 850/2$ zijn 213 voertuigen.

- na de twee slagbomen voor het ingaande verkeer de twee rijstroken terugbrengen naar één rijstrook, anders gezegd de slagbomen het 'ritsen laten regelen door de altemnerende werking en dit niet overlaten aan de automobilisten).

4.2.6 Effect op de leefbaarheid

Het planvoornemen leidt tot een verandering van de verkeersstromen in het gebied tussen het spoor en de Koningsweg. Dit brengt ook veranderingen inzake de geluidsbelasting en luchtkwaliteit met zich mee. Daarom is akoestisch onderzoek en een onderzoek naar de luchtkwaliteit verricht. Het rapport hiervan treft u aan in bijlage 2.

Geluidsonderzoek

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat op de wegen van en naar de beoogde parkeervoorziening sprake is van een toename van de geluidbelasting als gevolg van wegverkeerslawaaï. Voor de woningen aan de Maijweg is sprake van een geringe toename van niet meer dan 1 dB. Een dergelijke toename is niet voor het menselijk oor waarneembaar. Daarnaast ligt de hoogst optredende geluidsbelasting beneden de in de Wet geluidhinder genoemde uiterste grenswaarde, die vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening als maximaal aanvaardbaar wordt geacht.

Voor de woningen aan de Lekkerbeetjesstraat geldt dat sprake is van een significante toename van maximaal 2 dB. De toename leidt eveneens niet tot een overschrijding van de uiterste grenswaarde. Gezien de beperkte toename van de geluidsbelasting en het feit dat de hoogst optredende geluidsbelasting onder de uiterste grenswaarde uit de Wet geluidhinder blijft, wordt de optredende geluidsbelasting na realisatie van de beoogde parkeervoorziening vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening aanvaardbaar geacht. Omdat de Maijweg en de Lekkerbeetjesstraat geen gezoneerde wegen zijn op grond van de Wet geluidhinder is het verlenen van hogere waarden niet aan de orde. Er is geen sprake van effecten elders langs de Koningsweg.

Geconcludeerd wordt dat langs de omliggende wegen na realisatie van de beoogde parkeervoorziening sprake is van een aanvaardbare geluidsbelasting. Het aspect verkeerslawaaï staat de realisatie van de parkeervoorziening niet in de weg.

Luchtkwaliteit

Geconcludeerd wordt dat als gevolg van de verandering van de verkeersdruk er in geen geval een normoverschrijding is geconstateerd. De luchtkwaliteit langs de beschouwde wegen (Lekkerbeetjesstraat en Koningsweg) vormt geen belemmering voor de uitvoering van de plannen.

4.3 Relatie met gemeentelijk mobiliteitsbeleid

Een uitbreiding van het P+R-parkeren aan de Maijweg past, op zichzelf, in het gemeentelijke beleid. Weliswaar gaat de voorkeur uit naar een uitbreiding aan de westzijde van het spoor in verband met de stedelijke en regionale bereikbaarheid, maar omdat voor een uitbreiding aan deze zijde de ruimte ontbreekt, wil de gemeente meewerken aan het planvoornemen aan de oostzijde. Hiervoor benoemt de gemeente twee redenen.

Immers, de gemeente stimuleert het gebruik van milieuvriendelijke vervoerwijzen, waaronder ook de trein. Vanuit die optiek is de gemeente ook positief als het gaat om P+R-voorzieningen. Gezien alle ontwikkelingen in het gebied (ruimtelijk en verkeerskundig) wil de gemeente grip houden op de ontsluiting en verkeersstromen in het gebied.

Een ander voordeel voor de uitbreiding aan de oostzijde is dat het kansen biedt om de parkeerdruk in de omliggende woonwijk te verminderen. Voorgesteld is om bewoners van de aangrenzende Majijweg een vergunning aan te bieden om gedurende de dalperiodes (avond, nacht en weekend) van het terrein gebruik te maken. Tevens biedt de uitbreiding de mogelijkheid om het terrein op zaterdagen en (koop)zondagen ook te gebruiken als P+W-terrein naar de binnenstad. In overleg tussen Q-Park en NS Stations is daarvoor het tarief aangepast.

Op basis van deze twee standpunten past een uitbreiding van de P+R-functie aan de Majijweg in het mobiliteitsbeleid van de gemeente.

Conclusie

De gemeente wil, ondanks dat de voorkeur ligt bij uitbreiding aan de Magistratenlaan, medewerking verlenen aan het initiatief van NS Stations. Het initiatief sluit aan bij het gemeentelijke mobiliteitsbeleid, omdat de gemeente het treingebruik wil stimuleren en de uitbreiding tevens de mogelijkheid biedt om de parkeerdruk in de omliggende woonwijk te verlagen.

Voor de toekomstige situatie (2020) gaan we voor de verkeersaantrekkende werking van de P+R voorziening Majijweg met een capaciteit van 850 parkeerplaatsen uit van in totaal circa 2.040 verkeersbewegingen per dag (aankomst en vertrek). Als gevolg van de uitbreiding en het verplaatsen van de toegang naar de Lekkerbeetjesstraat neemt de verkeersdruk in de Majijweg en de rotonde 'De Draak', een complex kruispunt voor het station, af. Daartegenover neemt de verkeersbelasting in de Lekkerbeetjesstraat toe. In combinatie met andere ontwikkelingen in de omgeving (Parallelweg fase 2, herinrichting Willems- en Wilhelminaplein, Ponte Palazzo en de aanpassing van fiets- en voetgangersstructuur) is extra studie verricht naar de toekomstige verkeersafwikkeling op het kruispunt Lekkerbeetjesstraat – Koningsweg. Hieruit blijkt dat er voldoende ruimte aanwezig is om het verkeer in de toekomst vlot en veilig is af te wikkelen. De opstelcapaciteit in de Lekkerbeetjesstraat is echter beperkt, waardoor in de avondspits de wachtrij terug kan slaan tot in de Majijweg en de P+R voorziening.

De veranderde verkeerssituatie in de Lekkerbeetjesstraat heeft ook effect op de luchtkwaliteit en geluidsbelasting in de straat. Aanvullend onderzoek naar beide aspecten toont aan dat er geen normoverschrijding op het gebied van luchtkwaliteit plaatsvindt.

De toename van het aantal verkeersbewegingen op de omliggende wegen leidt tot een geringe toename van de geluidbelasting langs de Majijweg (maximaal 1 dB) en een significante toename van de geluidbelasting langs de Lekkerbeetjesstraat (maximaal 2 db). De toename leidt in beide gevallen niet tot een overschrijding van de uiterste grenswaarde. Na uitvoering van het plan is ter plaatse van de bestaande woningen langs de

Maijweg en de Lekkerbeetjesstraat, vanuit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening, sprake van een aanvaardbare geluidbelasting.

Los van de verkeersafwikkeling op de openbare weg leidt het verkeersaanbod bij de in- en uitgang van het P+R-terrein tot wachtrijen van 20 tot 25 meter in de spitsperioden.

Met name in de ochtendspits kan dit leiden tot oponthoud op de Maijweg voor werknemers van Essent. In de avondspits heeft het uitrijdende verkeer te maken met de wachtrij voor de verkeerslichten van het kruispunt met de Koningsweg, waardoor de lengte op het terrein onvoorspelbaar wordt.

4.4 Gebruiksvriendelijkheid van het P+R-terrein

De gebruiksvriendelijkheid van het P+R-terrein kan worden vertaald in toegankelijkheid, openstelling, looproute naar het station en tariefstelling.

De tariefstelling is daarin voor de doelgroepen een belangrijke factor. Momenteel is het tarief met € 1,90 per uur goedkoper dan parkeeralternatieven aan de binnenstadzijde. Het maximale tarief voor een treinreiziger is € 4,95 per dag. Deze tarieven zijn aantrekkelijk voor de P+R-reiziger en moeten ook behouden blijven. Overigens is op het terrein geen contante betaling mogelijk. Alleen betaling met een chipknip of creditcard is mogelijk. Hierdoor heeft het terrein aan de Maijweg een bepaalde exclusiviteit.

Ook de toegankelijkheid speelt een rol. De gebruiker ontvangt geen kaartje bij de ingang. Om het terrein te betreden dient de gebruiker in het bezit te zijn van:

- een creditcard
- een Mobility Mixx pas
- een Yellowbrick-account
- een NS-businesscard
- een Chipknip
- een abonnementenpas

Incidentele treinreizigers kunnen een kortingskaart gebruiken die verkrijgbaar is bij het NS-loket, de ticketautomaat en enkele voorzieningen op het station (onder andere bij de Albert Heijn). Vanaf het najaar van 2012 wordt het ook mogelijk om met de OV-chipkaart te betalen bij de P+R-voorzieningen.

Ook voor de overige factoren geldt dat deze nauwelijks veranderen ten opzichte van de huidige situatie. De looproute naar het station verandert niet, maar deze wordt wel verbeterd vormgegeven. De parkeervoorziening krijgt veilige, comfortabele en goed bewegwijzerde voetgangersvoorzieningen. Ook de openstelling verandert niet. Het P+R-terrein is 24 uur per dag beschikbaar, maar in tegenstelling tot de huidige situatie volledig afsluitbaar met speedgates en beveiligde loopdeuren.

Geconcludeerd kan worden dat ten aanzien van de gebruiksvriendelijkheid van het P+R-terrein er als gevolg van de plannen verbetering optreedt ten aanzien van de toegang tot het terrein (afgesloten en alleen toegankelijk voor gebruikers middels beveiligde deuren)

en de kwaliteit van de voetgangersvoorzieningen. Tenslotte worden ook de betalingsmogelijkheden voor treingebruikers in 2012 uitgebreid.

4.5 Kortom

- De ontsluiting van de P+R voorziening wordt in de nieuwe situatie geconcentreerd op de Lekkerbeetjesstraat en de Koningsweg.
- Het planvoornemen past in het gemeentelijke verkeersbeleid, omdat het kansen biedt voor het verlichten van de verkeers- en parkeerdruk in de buurt en tevens extra ruimte biedt voor bezoekers aan de binnenstad op zaterdag en koopzondag.
- De verandering van de verkeersstromen in het gebied leidt ook tot een aanpassing van de verkeersafwikkeling op het kruispunt Lekkerbeetjesstraat – Koningsweg. Het afwaarderen van de binnenstadsring en het aanpassen van de oversteeken voor het langzaam verkeer op de Koningsweg (door Ponte Palazzo) leiden tot een andere inrichting en prioritering van het verkeer op dit kruispunt. Er ontstaat een meer gelijkwaardige T-aansluiting die voldoende ruimte biedt om het extra verkeer vlot en veilig af te wikkelen.
- De bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de P+R voorziening verbetert, omdat het terrein via de Lekkerbeetjesstraat en de Koningsweg, op de binnenstadsring is aangesloten. Hierdoor vermindert de verkeersdruk in de Majijweg, de Colveniersstraat en de rotonde bij 'De Draak'.
- Het verplaatsen van de ingang vermindert de intensiteit in de Majijweg en de Colveniersstraat. Het aanpassen van de erfgrans leidt tot extra ruimte voor groenvoorzieningen in de Majijweg.
- Tijdens de piekmomenten is het mogelijk dat de doorstroming bij de ingang (ochtendspits) en uitgang (avondspits) gehinderd wordt door wachtend autoverkeer.
- Als gevolg van de toename van het verkeer van en naar de parkeervoorziening is sprake van een toename van de geluidbelasting langs Majijweg en de Lekkerbeetjesstraat. De optredende geluidbelasting wordt aanvaardbaar geacht. Het aspect verkeerslawaaï staat de realisatie van de parkeervoorziening niet in de weg. Het planvoornemen zorgt in de toekomst niet voor een normoverschrijding op het gebied van luchtkwaliteit.
- De gebruiksvriendelijkheid van de P+R voorziening verbetert. Er worden veilige en goed bewegwijzerde voetgangersvoorzieningen aangebracht. Tevens blijft het terrein 24/7 open en is het alleen toegankelijk voor gebruikers middels beveiligde deuren.

Bijlage 1

Analyse verkeersaf- wikkeling kruispunt Lekkerbeetjesstraat - Koningsweg

Bijlage 2

Milieu onderzoek

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

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**