

Eindhoven Airport
Eindrapport



Verkeersaantrekkende
werking Eindhoven
Airport

Eindrapport

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Eindhoven Airport
Eindrapport

Verkeersaantrekkende werking Eindhoven Airport

Eindrapport

Datum	28 oktober 2020
Kenmerk	008049.20201028.R1.01
Eerste versie	

Documentatiepagina

Oprichtgever(s)	Eindhoven Airport Eindrapport
Titel rapport	Verkeersaantrekkende werking Eindhoven Airport Eindrapport
Kenmerk	008049.20201028.R1.01
Datum publicatie	28 oktober 2020

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Aanpak	2
2	Uitgangspunten en werkwijze	3
2.1	Eerste berekening	4
2.2	Controleberekening	7
2.3	Verkeersmodel	9
3	Resultaten	10

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

Eindhoven Airport heeft een aanvraag ingediend in het kader van de Wet Natuurbescherming (Wnb). In de aanvraag is een PM-post opgenomen welke nog moet worden ingevuld. Om deze post in te kunnen vullen, is een actueel inzicht nodig in de verkeersaantrekkende werking van de vergunde situatie, die uitgaat van 43.000 vliegtuigbewegingen (vtb) op jaarbasis op Eindhoven Airport.

De verkeersaantrekkende werking die in de door Eindhoven Airport eerder gemaakte berekeningen was meegenomen, was nog gebaseerd op een verschilberekening tussen de aan te vragen situatie (Luchthavenbesluit 2014) en de voorlopige voorziening 2009. Hiervoor was gebruik gemaakt van een verkeersstudie uit 2012 die ten grondslag heeft gelegen aan de berekening van de verkeersaantrekkende werking in het MER uit 2013. Omdat de voorlopige voorziening 2009 na de beslissing op bezwaar geen rol meer speelt in de aangevraagde situatie en de berekeningen, is de verkeersstudie geactualiseerd. In deze verkeersstudie zijn we uitgegaan van de meest recente gegevens (2019) over de passagiersaantallen en verkeersafwikkeling rondom de luchthaven. Daarnaast is ook de bezettingsgraad waarmee is gerekend niet meer actueel omdat deze substantieel is toegenomen. Waar in MER 2013 nog werd uitgegaan van 4,7 miljoen reizigers bij 43.000 vtb, is dit door de actualiteit ingehaald: in 2019 waren er 6,7 miljoen reizigers bij 41.500 vtb (afgerond). Het aantal reizigers per vliegtuig is daarmee met bijna 50% toegenomen, wat vraagt om een actualisatie.

Het actuele inzicht in de verkeersaantrekkende werking van de vergunde situatie dient daarnaast verrijkt te worden zodat DNV hiermee milieuberekeningen kan uitvoeren. Eindhoven Airport heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd de wegverkeersinput te berekenen en te leveren voor luchtkwaliteit en stikstof voor de actuele situatie op basis van de vergunde situatie in het Luchthavenbesluit 2014 (LHB2014) voor Eindhoven Airport (die uitgaat van 43.000 vliegtuigbewegingen).

1.2 Aanpak

Om de verrijkte wegverkeersgegevens van de vergunde situatie te kunnen leveren, hebben wij de volgende werkzaamheden uitgevoerd:

1. Bepaling uitgangspunten.
2. Verkeersmodelberekeningen.
3. Verrijken verkeersgegevens.

Deze drie stappen worden hierna kort toegelicht.

Stap 1: Bepaling uitgangspunten

Samen met Eindhoven Airport hebben we de uitgangspunten van de te berekenen actuele situatie bepaald. Deze uitgangspunten hebben betrekking op:

- het te hanteren jaartal voor het verkeer;
- aantal luchtreizigers (O&D);
- verkeersgeneratie (motorvoertuig per etmaal per luchtreiziger) en daarvoor:
 - modal split (verdeling over vervoerswijzen),
 - autobezetting (aantal reizigers per auto),
 - slagboomgegevens van de parkeerproducten;
- herkomsten van reizigers.

Stap 2: Verkeersmodelberekeningen

Om de verkeersaantrekkende werking van de luchthaven te berekenen en toe te delen aan de wegen in Nederland, hebben we gebruik gemaakt van het verkeersmodel van Noord-Brabant (BBMA). Hiervoor zijn de uitgangspunten uit stap 1 vertaald naar verkeersbewegingen voor de vergunde situatie. Dit vormt de input voor stap 3.

Stap 3: Verrijken verkeersgegevens

DNV wenst dat de verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel worden verrijkt voor lucht- en stikstofberekeningen. Daarvoor is het volgende gedaan:

- de werkdagintensiteiten op wegvakniveau zijn omgezet naar weekdagjaargemiddelde;
- voertuigclassificatie is toegepast (licht/middelzwaar/zwaar);
- CSV-bestanden met deze informatie zijn aangeleverd, zodat DNV deze kan inlezen in AERIUS voor de milieuberekeningen.

Eindresultaat

De ondernomen stappen hebben geresulteerd in de het volgende resultaat:

- één verkeersmodelvariant voor de vergunde situatie (met daar bijbehorende output);
- milieu-export voor DNV (CSV):
 - aantal voertuigen weekdagjaargemiddelde etmaal op wegvakken in studiegebied,
 - voertuigklassen (aandeel zwaar/middelzwaar/licht).

De totstandkoming en de daadwerkelijke resultaten worden beschreven in het vervolg van deze rapportage.

2

Uitgangspunten en werkwijze

Zoals weergegeven in tabel 2.1 werd er in 2014 uitgegaan van 4,7 miljoen reizigers bij 43.000 vliegtuigbewegingen. Dit komt neer op een bezetting van 109 reizigers per toestel. Inmiddels is de bezetting niet meer actueel: in 2019 waren er 6,7 miljoen reizigers bij 41.500 vliegtuigbewegingen. Het aantal reizigers per vliegtuig is daarmee dus met bijna 50% toegenomen.

situatie	O&D reizigers (mln)	vliegtuigbewegingen (vtb)	vliegtuigbezetting (O&D per vtb)
vergunde situatie LHB 2014	4,7	43.000	109,3
situatie 2019	6,7	41.500	161,4
actuele situatie – op basis van vergunde situatie LHB 2014	6,9	43.000	161,4

Tabel 2.1: Vliegtuigbezetting per situatie

De vergunde situatie biedt ruimte voor 43.000 vliegtuigbewegingen. Wanneer deze ruimte volledig wordt benut en wordt uitgegaan van dezelfde vliegtuigbezetting als in 2019, komt dit neer op een verwacht aantal reizigers van 6,9 miljoen. Per dag resulteert dit in 18.904 reizigers.

Het doel is om dit aantal reizigers om te zetten in autoritten van/naar Eindhoven Airport. Hierbij is het onder andere van belang rekening te houden met het gebruik van vervoermiddelen van de reizigers. Zo zijn reizigers die bijvoorbeeld uitsluitend gebruik maken van het openbaar vervoer niet relevant voor het onderzoek. De autoritten kunnen uiteindelijk worden toebedeeld aan de beschikbare wegen, waardoor de intensiteiten bekend worden en de effecten voor milieu bepaald kunnen worden.

De omzetting van het aantal reizigers naar autoritten is met behulp van twee verschillende methodes uitgevoerd:

1. Eerste berekening: Bepaling aantal autoritten op basis van data over de herkomstverdeling, gebruikte vervoermiddelen en bezettingsgraad van reizigers.

2. Controleberekening: Extra berekening ter verificatie van resultaat eerste berekening. Hierbij is gebruik gemaakt van slagboomgegevens van de parkeerterreinen.

2.1 Eerste berekening

In deze paragraaf wordt het aantal passagiers uiteindelijk omgezet in autoritten op basis van een aantal tussenstappen:

- herkomstverdeling reizigers per provincie;
- gebruik vervoermiddelen;
- bezettingsgraad;
- aantal ritten per vervoerwijze.

Deze stappen worden in het vervolg van deze paragraaf verder toegelicht.

Herkomstverdeling reizigers

De eerder afgeleide 18.904 reizigers per dag zijn verdeeld over het land van herkomst. Uit de Reizigersmonitor van Eindhoven Airport (oktober 2019) blijkt dat 75% van de reizigers afkomstig is uit Nederland. Daarnaast is 10% van de reizigers afkomstig uit België en de resterende 15% is afkomstig uit overige landen. Dit leidt tot een verwacht aantal reizigers per dag afkomstig per land zoals weergegeven in tabel 2.2.

land van herkomst	percentage (%)	aantal reizigers per dag
Nederland	75	14.178
België	10	1.890
overige landen	15	2.836
totaal	100	18.904

Tabel 2.2: Herkomst reizigers per land

Bovendien is voor Nederland de herkomst van reizigers per provincie bekend. Hierdoor kunnen de 14.178 reizigers uit Nederland worden verdeeld over de provincies, zie tabel 2.3.

provincie	percentage (%)	aantal reizigers
Groningen	2	284
Friesland	1	142
Drenthe	1	142
Overijssel	5	709
Flevoland	1	142
Gelderland	14	1.985
Utrecht	8	1.134
Noord-Holland	7	992
Zuid-Holland	12	1.701
Zeeland	2	284
Noord Brabant	38	5.388
Limburg	9	1.276
totaal	100	14.178

Tabel 2.3: Herkomst reizigers en reizigers per provincie

Van de provincie Noord-Brabant zijn ook specifiekere herkomstcijfers per regio beschreven in de Reizigersmonitor. De provincie is hierbij opgesplitst in vier verschillende regio's. Omdat veruit de meeste reizigers woonachtig zijn in de provincie Noord-Brabant, is het aantal autoritten in deze provincie verder gespecificeerd per regio, zodat de herkomst van reizigers nauwkeuriger in kaart wordt gebracht. Dit leidt ook tot betere modelresultaten, aangezien Eindhoven Airport is gelegen in deze provincie.

Gebruik vervoermiddelen

Voor het resultaat van deze studie is alleen het aantal autobewegingen naar Eindhoven Airport van belang. Daarom moeten de reizigers, die niet gebruik maken van de auto eruit gefilterd worden. Hierbij is gebruik gemaakt van de Reizigersmonitor waarin reizigers is gevraagd met welke vervoerwijze zij naar Eindhoven airport zijn gekomen. Zo zijn alleen de reizigers die zijn weggebracht met de auto, zelf zijn gekomen met de auto (eigen auto of huurauto) of zijn gekomen met de taxi van belang.

Deze verdeling van reizigers over de diverse vervoermiddelen is op basis van achterliggende data van de Reizigersmonitor ook beschikbaar per provincie. De aantallen reizigers uit tabel 2.3 zijn daarom verdeeld over de diverse vervoerwijzen per provincie, wat leidt tot de aantallen reizigers per vervoermiddel per provincie weergegeven in tabel 2.4.

vervoermiddel	Gro	Fri	Dre	Ove	Fle	Gel	Utr	N-H	Z-H	Zee	N-B	Lim
auto: weggebracht	38	23	21	157	59	724	353	164	407	62	2.778	458
auto: geparkeerd op terrein EA	40	55	64	250	42	541	263	203	422	100	824	303
auto: niet geparkeerd op terrein EA	23	17	10	109	12	295	147	90	242	59	522	155
auto: huurauto	0	0	1	0	0	0	4	5	2	0	5	9
openbaar vervoer: trein + bus	171	32	30	169	24	359	322	485	563	40	595	279
openbaar vervoer: bus	3	5	2	9	0	25	12	11	29	3	435	30
openbaar vervoer: trein + taxi	2	2	9	8	0	18	24	17	22	8	83	9
anders	6	8	5	7	4	23	8	17	15	11	145	32

Tabel 2.4: Aantal reizigers per vervoermiddel per provincie

Bezettingsgraad

De reizigers die met een auto naar/van Eindhoven Airport reizen, komen echter niet altijd alleen naar de luchthaven. Het aantal autoverplaatsingen is ook afhankelijk van de bezetting van een auto. Als meerdere passagiers met elkaar meerijsen, leidt dit tot een reductie van het aantal autoritten. De exacte autobezetting van reizigers, die met de auto van/naar Eindhoven Airport reizen is niet bekend. In de studie Landzijdige Bereikbaarheid Eindhoven Airport (Royal HaskoningDHV, 2018) is uitgegaan van de laagste autobezetting van vergelijkbare vliegvelden: 1,75. Een gemiddelde bezetting van 1,75 betekent dat een reisgezelschap in de auto gemiddeld uit 1,75 personen bestaat. Deze bezetting is daarom gebruikt om het aantal autoritten te corrigeren.

Aantal ritten per vervoerwijze

Daarnaast is onderscheid gemaakt op welke specifieke wijze reizigers met de auto naar/van de luchthaven zijn gekomen. De passagiers die weggebracht of opgehaald worden, genereren namelijk één aankomst én één vertrek (twee ritten). Passagiers die zelf met een eigen auto of huurauto naar de luchthaven komen en daar parkeren genereren een aankomst of een vertrek (één rit). Voor taxi's geldt per passagier anderhalve aankomst/vertrek. Hieraan ligt de veronderstelling ten grondslag dat een taxi in de helft van de gevallen de heen- of terugreis zonder passagiers uitvoert (Landzijdige Bereikbaarheid Eindhoven Airport, Royal HaskoningDHV 2018). Uiteindelijk leidt dit tot het aantal autoritten per vervoerwijze weergegeven in tabel 2.5.

vervoermiddel	aantal autoritten
auto: weggebracht	2
openbaar vervoer: trein + bus	0
auto: geparkeerd op terrein EA	1
auto: niet geparkeerd op terrein EA	1
openbaar vervoer: bus	0
openbaar vervoer: trein + taxi	1,5
auto: huurauto	1
anders	0

Tabel 2.5: Aantal autoritten per vervoerwijze

Resultaat

De cijfers over de gebruikte vervoerwijzen per provincie, de gemiddelde autobezetting en het aantal autoritten per vervoerwijze zijn dus gebruikt om het daadwerkelijke aantal autoritten per gebied te bepalen. De resultaten hiervan zijn opgenomen in hoofdstuk 3.

Een vergelijkbare analyse als beschreven voor Nederland is ook gedaan voor reizigers afkomstig uit België. Ook voor dit land waren specifiekere herkomstcijfers per provincie bekend. Uiteindelijk is echter alleen het totaal aantal autoritten naar België gebruikt als input voor het model, zonder onderscheid te maken tussen de provincies. Binnen de Nederlandse grenzen geeft een verdere opschaling in Belgische provincies namelijk weinig verschil voor de intensiteiten, omdat vanaf Eindhoven Airport veelal dezelfde wegen naar het zuiden worden gebruikt.

Van de reizigers uit overige landen waren geen verder specificaties bekend. Daarom is aangenomen dat de resterende reizigers uit overige landen woonachtig zijn in Duitsland en allemaal gebruik maken van de auto. Hierdoor is ook aan Duitsland een aantal autoritten toegewezen. De uiteindelijke aantallen autoritten per land zijn weergegeven in tabel 2.6.

land	aantal autoritten
Nederland	8.919
België	1.469
Duitsland	1.620
totaal	12.008

Tabel 2.6: Autoritten per land

2.2 Controleberekening

Omdat de beschreven werkwijze een aantal aannames bevat die invloed hebben op het uiteindelijke resultaat, is tevens een controleberekening uitgevoerd om het resultaat van de eerste berekening te kunnen valideren. Voor deze controleberekening is gebruik

gemaakt van de slagboomgegevens van de parkeerplaatsen rondom de luchthaven. Aan de hand van het gebruik van de parkeerplaatsen kan namelijk ook worden afgeleid hoeveel autoritten plaatsvinden naar/van Eindhoven Airport. Door dit aantal autoritten te vergelijken met het eerdere berekende gemiddelde aantal autoritten per dag (12.008), kan worden beoordeeld in hoeverre deze berekening een realistisch resultaat bood.

De controleberekening bestaat uit de volgende stappen:

- correctie parkeerbewegingen en omzetting naar dag;
- omzetting parkeerbewegingen naar autoritten;
- bepaling verhouding tussen geregistreerde en ongeregistreeerde parkeerbewegingen;
- correctie aantal autoritten voor ongeregistreeerde parkeerbewegingen.

Correctie parkeerbewegingen en omzetting naar dag

Uit slagboomdata van Eindhoven Airport, blijkt dat er jaarlijks bijna 1,7 miljoen (1.686.608) geregistreerde parkeerbewegingen zijn (Parkeerdata Eindhoven Airport, 2019). Dit cijfer behoort echter tot de werkelijke situatie in 2019, terwijl bij de eerste berekening is uitgegaan van de maximale ruimte in de vergunde situatie. Daarom is het noodzakelijk het aantal parkeerbewegingen hiervoor te corrigeren. In de vergunde situatie is er ruimte voor 3,6% meer vliegtuigbewegingen dan werkelijk gerealiseerd in 2019 (zie tabel 2.1). Het aantal geregistreerde parkeerbewegingen is daarom verhoogd met 3,6%, wat neer komt op 1.747.570 parkeerbewegingen¹. Per dag komt dit neer op 4.788 parkeerbewegingen van auto's die zijn geteld.

Omzetting parkeerbewegingen naar autoritten

Een parkeerbeweging wordt echter veroorzaakt door een auto die zowel aankomt als vertrekt bij de luchthaven. Achter elke parkeerbeweging zitten dus twee autoritten, wat neerkomt op 9.576 'geregistreerde' autoritten.

Bepaling verhouding tussen geregistreerde en ongeregistreeerde parkeerbewegingen

Reizigers kunnen op meerdere manieren met de auto reizen, waarvan niet alle vormen geregistreerd worden (zie tabel 2.7). Het wegbrengen/ophalen van passagiers (Kiss & Ride) valt bijvoorbeeld onder de geregistreerde bewegingen, maar het parkeren op terreinen buiten Eindhoven Airport niet. In totaal valt 58% van het vervoermiddelgebruik onder geregistreerde autobewegingen en 12% onder de niet-geregistreerde autobewegingen. Als de overige vervoermiddelen (openbaar vervoer en anders: 30%) buiten beschouwing worden gelaten, betekent dit dat van de autobewegingen 83% geregistreerd is en 17% niet.

¹ Doordat het aantal vliegtuigbewegingen voor 2019 in de verkeersstudie naar boven is afgerond (41.500 i.p.v. de werkelijke 41.438), wijkt dit aantal iets af van de parkeerbewegingen in de aanvraag/Passende Beoordeling: 1.750.184. Dit kleine verschil maakt voor de uiteindelijke berekeningen niet uit omdat bij de invoer van het aantal voertuigen per etmaal de aantallen eveneens worden afgerond en kleine verschillen in de marge verdwijnen.

vervoermiddel	aandeel	auto	
		geregistreerd	niet geregistreerd
auto: weggebracht	35%	x	
openbaar vervoer: trein + bus	22%		
auto: geparkeerd op terrein EA	21%	x	
auto: niet geparkeerd op terrein EA	11%		x
openbaar vervoer: bus	5%		
openbaar vervoer: trein + taxi	2%	x	
auto: huurauto	1%		x
anders	3%		
totaal	100%	58% (83%)	12% (17%)

Tabel 2.7: Geregistreerde en ongeregistreerde parkeerbewegingen

Correctie aantal autoritten voor ongeregistreerde parkeerbewegingen

In totaal bleken 9.576 autoritten te worden veroorzaakt door geregistreerde parkeerbewegingen, wat neerkomt op 83% van alle autoritten. Wanneer ook de niet-geregistreerde parkeerbewegingen worden meegerekend, worden uiteindelijk 11.557 autoritten verwacht. Dit is 96% van het aantal van de eerste berekening (12.008 autoritten). Het verschil tussen beide aantallen is dus beperkt, wat laat zien dat de eerste berekening een realistisch resultaat geeft. Aangezien het resultaat van de eerste berekening hoger is dan van de controleberekening, is dit resultaat gebruikt als input voor het verkeersmodel ('worst case'-scenario).

2.3 Verkeersmodel

De 12.008 autoritten met bijbehorende verdeling van de ritten over aankomsten en vertrekken tussen de gebieden en Eindhoven Airport zijn gebruikt als input voor het verkeersmodel. Met dit model is onderzocht wat het gevolg is van de autoritten op de intensiteiten op de hoofdwegen.

Voor deze studie is gerekend met het (vigerende) regionale verkeersmodel Zuidoost-Brabant versie S107A, onderdeel van de BrabantBrede ModelAanpak (BBMA). Het verkeersmodel is de afgelopen jaren in opdracht van de provincie Noord-Brabant door Goudappel Coffeng opgesteld en sinds begin dit jaar beschikbaar voor gebruik. Het is een multimodaal (auto/OV/fiets met vrachttransport) verkeersmodel, welke een basisjaar 2015 bevat en de prognosejaren 2030 en 2040. Door de unieke systematiek biedt het verkeersmodel een hoge mate detaillering, terwijl het over de gebiedsgrenzen van de Brabantse modellen een ongekende consistentie behoudt.

Resultaat van het model is een kaart met daarop de intensiteiten van motorvoertuigen per rijrichting per etmaal voor de hoofdwegen in Nederland, zie hoofdstuk 3. Al deze intensiteiten zijn het gevolg van de verkeersaantrekkende werking van Eindhoven Airport en deze zijn logischerwijs het hoogst in de nabijheid van de luchthaven.

3

Resultaten

Uiteindelijk is het resultaat van de beschreven analyse in paragraaf 2.1 het aantal autoritten naar/van Eindhoven Airport voor de vier regio's in Noord-Brabant, de resterende elf provincies in Nederland, België en Duitsland (zie tabel 3.1). Het totaal aantal autoritten per gebied is vervolgens gelijk verdeeld over vertrekken en aankomsten van Eindhoven Airport. Dit houdt in dat bijvoorbeeld voor Gelderland wordt aangenomen dat er 661 autoritten zijn van Gelderland naar Eindhoven Airport en tevens 661 autoritten van Eindhoven Airport naar Gelderland.

gebied	vertrekken	aankomsten	autoritten totaal	percentage
Zuidoost Noord-Brabant	793	793	1.586	13,2
Noordoost Noord-Brabant	529	529	1.058	8,8
Midden Noord-Brabant	318	318	635	5,3
West-Noord Noord-Brabant	370	370	740	6,2
Gelderland	661	661	1.321	11,0
Zuid-Holland	432	432	864	7,2
Limburg	399	399	798	6,6
Utrecht	331	331	662	5,5
Noord-Holland	186	186	372	3,1
Overijssel	196	196	392	3,3
Zeeland	84	84	168	1,4
Groningen	41	41	81	0,7
Drenthe	37	37	74	0,6
Friesland	35	35	69	0,6
Flevoland	49	49	98	0,8
België	735	735	1.469	12,2
Duitsland	810	810	1.620	13,5
totaal	6.004	6.004	12.008	100

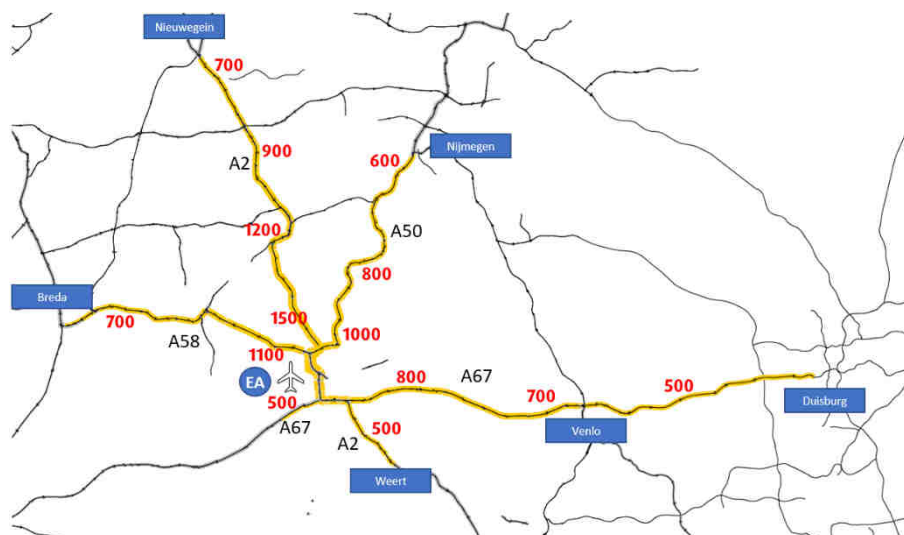
Tabel 3.1: Verkeersgeneratie per regio

De gegevens van tabel 3.1 zijn vervolgens geïmplementeerd in het verkeersmodel van Noord-Brabant. De toedeling van alle autoritten over de beschikbare wegen resulteert in een kaart met daarop de intensiteiten van motorvoertuigen per rijrichting per etmaal voor de hoofdwegen. Hoewel onderscheid is gemaakt tussen de rijrichtingen, verschillen de intensiteiten nauwelijks van elkaar. Dit is een logisch gevolg van het feit dat het aantal autoritten per gebied gelijk is verdeeld over aankomsten en vertrekken.

De volledige kaart is als digitale bijlage (pdf-bestand) toegevoegd aan deze rapportage. Op deze kaart zijn de intensiteiten van de motorvoertuigen per etmaal aangegeven per rijrichting voor de hoofdwegen op wegvakniveau.

Een indicatie van de intensiteiten gerelateerd aan Eindhoven Airport is weergegeven in figuur 3.1. De kaart laat zien dat op de wegen richting het noorden en westen van Eindhoven Airport de grootste intensiteiten worden verwacht. Op de A2 is de intensiteit het hoogst met ongeveer 1.500 motorvoertuigen per etmaal (per rijrichting), gevolgd door de A58 en de A50 met beide ongeveer 1.000 motorvoertuigen per etmaal (per rijrichting) in de nabijheid van de luchthaven.

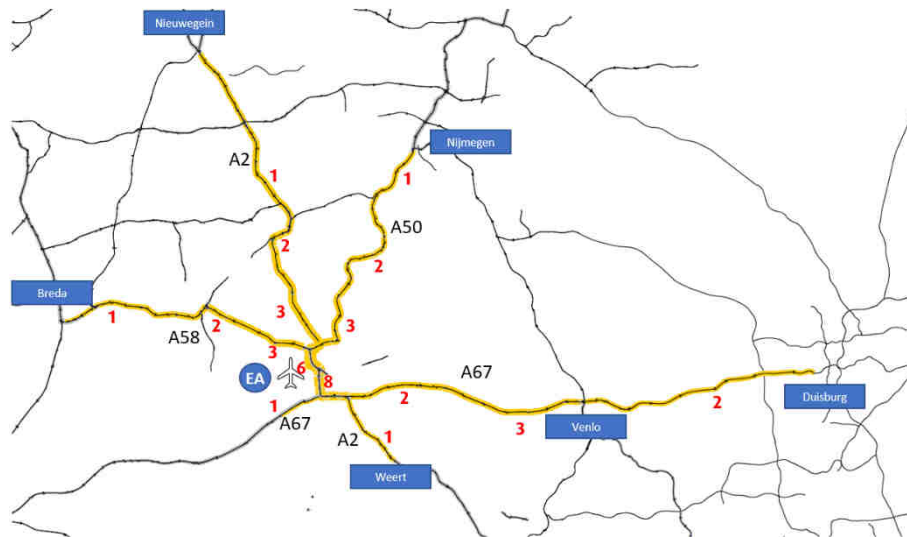
Op wegen in oostelijke en zuidelijke richting vanaf Eindhoven Airport liggen de intensiteiten aanzienlijk lager. Op de A67 richting Duitsland is de intensiteit het hoogst met ongeveer 800 motorvoertuigen per etmaal (per rijrichting). Op zowel de A67 als de A2 ligt de intensiteit in de nabijheid van Eindhoven Airport nog rondom de 500 motorvoertuigen per etmaal (per rijrichting), maar de intensiteit daalt al snel op grotere afstand van de luchthaven.



Figuur 3.1: Indicatie verkeersgeneratie van Eindhoven Airport (motorvoertuigen per etmaal per rijrichting) rondom Eindhoven Airport. Op wegen met een gele markering is de intensiteit hoger dan 500 motorvoertuigen per etmaal

Tevens is op wegvakniveau onderzocht welk deel ten opzichte van de totale intensiteit wordt veroorzaakt door Eindhoven Airport. Ook deze analyse resulteert in een kaart die als digitale bijlage is toegevoegd. Op deze kaart is op wegvakniveau met percentages weergegeven welk deel van de totale intensiteit wordt veroorzaakt door reizigers van de luchthaven.

Een globaal overzicht van de resultaten is weergegeven in figuur 3.2. Hieruit blijkt dat nabij de luchthaven 6-8% van de totale intensiteit wordt veroorzaakt door reizigers van Eindhoven Airport. Op de toeleidende snelwegen daalt dit aandeel tot enkele procenten in de nabije omgeving.



Figuur 3.2: Indicatie bijdrage aan totale intensiteit rondom Eindhoven Airport. De rode getallen geven percentages weer

Vestiging Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0570) 666 222
F +31 (0570) 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**