



Parkeervisie Geldrop-Mierlo

Spark

Nieuwstraat 4
2266 AD Leidschendam

+31 (0)70 317 70 05

info@spark-parkeren.nl

www.spark-parkeren.nl

www.linkedin.com/company/spark-parking

Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Geldrop-Mierlo
Titel	Parkeervisie Geldrop-Mierlo
Versie	1.0
Datum	1 juni 2022
Projectteam Opdrachtgever	Hilko Ellerbroek, Ies van Overbeeke, Jolanda de Waard
Projectteam Spark	
Projectleider Spark	Pieter Delleman

Inhoudsopgave

Samenvatting	4
1 Introductie	9
1.1 Aanleiding	9
1.2 Doelstelling en reikwijdte	9
1.3 Werkwijze	10
1.4 Leeswijzer	11
2 Wat speelt er in Geldrop-Mierlo?	12
2.1 Ontwikkelingen: trends in mobiliteit	13
2.1.1 Ontwikkelingen ruimtegebruik	15
2.2 Ontwikkelingen: technologie en mobiliteit	15
2.3 Ambities: regionale en gemeentelijk	16
2.3.1 Bereikbaarheid en de rol van parkeren	16
2.3.2 Duurzaamheid	18
2.3.3 Inclusiviteit en gezondheid	19
2.3.4 Leefbaarheid	20
2.3.5 Economie	20
3 Wensen en behoeftes	23
3.1 Intern	23
3.2 Bewoners en ondernemers	24
3.3 Commissie Ruimte	24
3.4 Samenvattend: SWOT	26
4 Uitgangspunten voor parkeren	28
4.1 Twee basis benaderingen	28
4.1.1 De doelgroepenbenadering	28
4.1.2 De 4B benadering: in logische stappen parkeren aanpakken	34
4.2 Visiepunten parkeren	34
5 Uitwerking en vervolg	39
Bijlage 1 Tabellen en statistieken	40
Bijlage 2 Begripsomschrijvingen	44



Samenvatting

De gemeente Geldrop-Mierlo is sterk in ontwikkeling. Het denken over deze ontwikkeling staat ver in de steigers in de vorm van een (concept) Omgevingsvisie. Hierop vooruitlopend maakt Geldrop centrum zich op voor een verdichtingsopgave, met name gericht op wonen. Het toevoegen van ongeveer 800 woningen in en rondom het centrum heeft consequenties op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid. Hierbij geldt dat het parkeren en stallen van auto en fiets een belangrijk onderwerp is om beide gemeentelijke kernen bereikbaar te maken en te houden. Deze visie schetst de kaders hoe dit parkeren in de toekomst goed kan worden geregeld waarbij kansen worden gepakt om ook .

De wereld staat niet stil. Er zijn diverse maatschappelijke ontwikkelingen die leiden tot een grotere parkeervraag. En dit is dan nog zonder een 'corona-bril' op. De vraag naar parkeerruimte zal zich niet alleen voordoen in de centra van beide kernen, maar zeker ook in de omliggende buurten. Zo komen er meer en kleinere huishoudens waardoor het drukker wordt met auto's. Tegelijkertijd staat de bestaande parkeerruimte onder druk omdat ook andere beleidsdoelen vragen om meer ruimte: voor groen, voor langzaam verkeer en om elkaar te ontmoeten. In dit kader spelen ook regionale bereikbaarheidsafspraken een belangrijke rol. Afspraken die sturen op minder gebruik van privé auto's ten gunste van OV, fiets en deelmobiliteit. Dit vraagt om keuzes over de rol die met name de parkerende auto zal spelen in de nabije toekomst. De gemeente Geldrop-Mierlo maakt deze keuzes door de auto waar mogelijk wat meer een bescheiden rol te geven in het parkeren van verschillende doelgroepen.

Basisbenaderingen

Het sturen van de juiste parkeerder op de juiste plek onder de juiste condities benadert Geldrop-Mierlo op de volgende wijze:

De doelgroepenbenadering (onderscheid tussen bewoners, werknemers, ondernemers, bezoekers van bewoners en kort- en lang parkerende bezoekers van voorzieningen). Helder zicht op wie waarom moet kunnen parkeren op welke momenten is cruciaal en leidend voor alles waarop beleid wordt gebaseerd.

De 4B benadering. Voor iedere maatregel geldt dat deze zo efficiënt mogelijk wordt ingezet. Daarmee worden tijd en kosten bespaard. Allereerst zoeken wij naar mogelijkheden om het parkeergedrag te *beïnvloeden*, om vervolgens de aanwezige parkeercapaciteit zo goed mogelijk te

benutten in plaats en tijd. Waar nodig reguleert de gemeente het parkeren door het te *beprijzen* en pas in de allerlaatste plaats – als eerdere oplossingen geen soelaas bieden – zal de gemeente extra parkeercapaciteit realiseren, waar nodig door deze te *bouwen*. In een vroegtijdig stadium worden daarbij de doelgroepen betrokken.

Onze visiepunten daarbij zijn:

1. Geen uitbreiding van straatparkeercapaciteit kernwinkelgebied

De beperkte parkeercapaciteit in en rond de centra van beide kernen in Geldrop-Mierlo komt verder onder druk te staan als gevolg van maatschappelijke ontwikkelingen. Voor de kern Mierlo leidt dit vooralsnog niet tot problemen. Parkeerregulering in het Mierlose centrum is daarom niet noodzakelijk, mede gelet op de korte loopafstanden binnen het centrum.

Echter, dit ligt anders voor Geldrop centrum. De huidige parkeerdruk met name op piekmomenten zoals bijvoorbeeld marktdagen is stevig maar uiteindelijk vindt een ieder zijn plekje voor de auto (en fiets). De verdichtingsopgave kan echter leiden tot een verdere verhoging. Om deze druk te minimaliseren dient nieuwbouw in en rond het centrum de eigen broek op te houden voor wat betreft parkeerbehoefte van de gebruikers. De keuze om Geldrop centrum als verblijfsgebied te versterken betekent dat er geen parkeercapaciteit worden toegevoegd in het kernwinkelgebied van Geldrop centrum en zal er worden gestuurd op het beter gebruiken van de bestaande capaciteit. Waar noodzakelijk zal hierbij het instrument van beprijzen en tariefdifferentiatie worden ingezet. Straatcapaciteit is in eerste instantie bestemd voor de dagelijkse boodschappen, in de avond gecombineerd met bezoek van bewoners. Lang parkerende bezoekers aan het centrum, werknemers en bewoners met een 2^e of 3^e auto worden gestimuleerd te parkeren in/op een nieuw te creëren parkeervoorziening aan de randen van het centrum. Ten behoeve van inzicht in de (ontwikkeling van de) parkeerdruk op openbare parkeerplaatsen worden regelmatig in beide kernen parkeertellingen gehouden.

2. Terughoudendheid bij nieuwe parkeerrechten in de openbare ruimte

Om met name het gebruik van de schaarse parkeercapaciteit door andere groepen parkeerders dan de eigen bewoners tegen te houden kennen meerdere straten al een vorm van parkeerregulering. Om verder grip te houden op de beperkte openbare parkeerruimte zal de gemeente terughoudend zijn bij het uitgeven van nieuwe parkeerrechten (zoals vergunningen) in deze straten bij nieuwbouw en transformaties. Voor het behoud van leefbaarheid bij een oplopende parkeerdruk en ook om ruimte te kunnen maken voor bijvoorbeeld klimaatadaptatieve maatregelen kan er worden ingegrepen op het maximaal aantal uit te geven vergunningen bij bestaande vergunninghouders. Uiteraard wordt een plafond alleen ingesteld onder bepaalde voorwaarden,

bijvoorbeeld bij een nader te bepalen parkeerdruk. Een goede bezoekersregeling is daarbij een randvoorwaarde. De voorwaarden hiertoe worden uitgewerkt in de parkeerverordening.

3. Nieuwbouw en parkeren: inzet op beperkt autobezit en -gebruik

Met actuele parkeernormen en een toepassingskader gericht op de inzet van alternatieve mobiliteit en concrete voorlichting kan er worden gestuurd op doelen als een groenere en duurzame leefomgeving, ontmoeten en minder autoparkeren. Ten behoeve van kleinschalige vraagstukken als woningsplitsing, het ombouwen van winkel naar woning en andere transformaties is een flexibele inzet van het normenkader noodzakelijk.. Wanneer binnen een bouwplan geen oplossing kan worden gevonden voor het parkeren, kan de vergunning toch worden verleend als de gemeente elders een parkeeroplossing kan creëren. De gemeente draagt dan zorg voor de compensatiemaatregel. Daarbij maakt zij gebruik van een afdracht van de initiatiefnemer (de eigenaar of ontwikkelende partij) in het parkeerfonds.

Uitgangspunt is en blijft dat iedere nieuwe ontwikkeling zijn eigen broek ophoudt voor wat betreft parkeren. In eerste instantie op eigen eigen terrein en liefst verdiept en uit zicht. Het wordt mogelijk om van deze normen af te wijken op basis van een mobiliteitsconcept.

Het flexibel toepassen van de parkeernorm maakt ontwikkelingen beter haalbaar. Maar dat betekent ook dat Geldrop-Mierlo toewerkt naar een andere gedachtegang over de invulling van parkeren: de garantie dat parkeren voor de deur gefaciliteerd moet worden vervalt en er kunnen keuzes worden gemaakt waarmee de parkeerder verder zal moeten lopen naar de auto.

4. Overloopgebieden beschermen

De toenemende behoefte aan capaciteit voor autoparkeren, al dan niet veroorzaakt door verdichting in Geldrop centrum, leidt tot een groter risico op vreemdparkerders in de zogenaamde overloopgebieden. Er moet daarom ingezet worden op goede parkeeralternatieven op afstand. Maar dan nog is het zaak om deze overloopgebieden in een vroegtijdig stadium te beschermen met een reguleringsvorm, nog voordat de parkeerproblematiek zich al vertoont. Hiertoe zal een procedure worden ontwikkeld waarbij het college van B&W het mandaat krijgt om onder voorwaarden logisch samengestelde gebieden direct aan te wijzen voor parkeerregulering.

5. Geldrop-Mierlo geeft voorrang aan fietsparkeren

De gemeente Geldrop-Mierlo zet de fietser op de eerste plaats bij haar mobiliteitskeuzes. Het stimuleren van fietsgebruik is essentieel voor mens en milieu en voor de bereikbaarheid van alle buurten tot in de haarvaten. Geldrop-Mierlo zet daarom met een doelgroepgerichte aanpak in op voldoende veilige, vindbare én beschikbare fietsparkeervoorzieningen. Met deze mogelijkheden voor fietsparkeren gecombineerd met veilige en comfortabele routes komt de fietser op de juiste plek in de gemeente terecht en blijven woningen en winkels bereikbaar. Centrale fietsenstallingen

bieden ruimte voor ontmoeten, groen en voetgangerszones. Daarbij pakt Geldrop-Mierlo kansen bij nieuwe (woning)bouwinitiatieven. Het fietsparkeren zal voor deze ontwikkelingen vanaf dag één goed geregeld zijn door het hanteren van actuele fietsparkeernormen.

Geldrop-Mierlo concentreert zich op deze opgave door op basis van actuele metingen waar mogelijk aanvullende fietsparkeercapaciteit te realiseren. Bijgebouwde fietsenstallingen zijn bij voorkeur gratis voor de gebruiker en bewaakt.

6. Inclusief voor iedereen

Geldrop-Mierlo wil een inclusieve gemeente zijn. Dat betekent ook dat waar het kan alle inwoners gebruik moeten kunnen maken van functies in de gemeente op een reële loopafstand. Bezitters van een gehandicaptenparkeerkaart mogen gratis en onbeperkt parkeren op speciale gehandicaptenparkeerplaatsen en op alle betaalde parkeerplaatsen op straat. In straten met een parkeerverbod kunnen zij max. 3 uur parkeren.

Ook niet-bezitters van een gehandicaptenparkeerkaart moeten het centrum gemakkelijk kunnen bereiken. Dus ook ouderen die minder dan 300 meter kunnen lopen. Kort parkeren dicht bij winkels en voorzieningen moet voor hen mogelijk blijven. Ook mensen zonder beschikking over een auto moeten bij de winkels kunnen komen. Hiertoe worden comfortabele fietsvoorzieningen gecreëerd. Het gebruik van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zal blijvend worden gemonitord en waar nodig zullen parkeerplaatsen worden aangevuld, opgeheven of verplaatst.

7. Geclusterd parkeren op afstand

Om het doelgroepenbeleid goed te laten werken is het noodzakelijk om parkeren op afstand in geclusterde vorm te faciliteren. De bestaande situatie en ligging van huidige functies en afstanden, gewenste regulering, grondposities etc. zijn van belang voor de locatieafweging van een dergelijke voorziening. Daarbij wordt onderzocht of met name het lang parkeren kan plaats vinden op de bestaande terreinen, al dan niet in de vorm van een uitbreiding (door middel van het plaatsen van een dek). Indien dit onvoldoende parkeercapaciteit oplevert of anderszins niet haalbaar is zal worden gezocht naar een locatie voor een bovengrondse (modulaire) parkeergarage. Hiermee is het mogelijk om 'mee te ademen' met een groeiende, maar ook afnemende automobilitieitsbehoefte. Voor de oprichting van een gebouwde parkeervoorziening kan gebruik worden gemaakt van het parkeercompensatiefonds zoals dat in de nieuwe nota kostenverhaal is opgenomen.

Ook gemeente breed zoekt de gemeente in bestaande woonbuurten naar mogelijkheden om de auto (iets) meer op afstand te laten parkeren van de woning. Daarbij kan worden gedacht aan buurt-terreinen.

Waar mogelijk zet Geldrop-Mierlo bij herstructurering in op in op kleinschalige, geconcentreerde parkeervoorzieningen in de vorm van buurthubs om woonstraten leefbaar te houden. Dit zijn bijvoorbeeld kleine parkeerterreinen voor bewoners te creëren aan de kopse kant van woonstraten. De vormgeving en inrichting van deze plekken is afhankelijk van de buurtsamenstelling en variëren van oplaadplekken, fietsvoorzieningen tot deelauto's.

Voor een goed gebruik van alle parkeervoorzieningen is de juiste routeinformatie van belang om zoekverkeer te voorkomen. Waar nodig via statische bebording, waar mogelijk met dynamische verwijzing op basis van in-car informatie.

Alleen wanneer er gestuurd moet worden

Tot slot geldt dat met deze visie de kaders wel gesteld worden, maar we hoeven niet altijd tot aan de randen van het schilderijlijstje in te kleuren. Dit geldt zeker voor parkeerregulering. Een regulering, in welke vorm dan ook is een instrument dat Geldrop-Mierlo alleen inzet om parkeeroverlast aan te pakken en waar mogelijk te voorkomen. Centraal staat altijd het sturen zodanig dat de juiste parkeerder op de juiste plek gaat staan. Voor alle in het gemeentelijke parkeerbeleid nader uit te werken en in te zetten instrumenten gelden dat deze passend moeten zijn bij de schaal en het soms wat meer dorpse karakter van Geldrop-Mierlo.



1 Introductie

Een parkeervisie geeft inzicht in de ambities en strategie van het gemeentelijk parkeerbeleid en de beheersmatige uitvoering ervan. Zo'n kader is gewenst omdat door maatschappelijke ontwikkelingen het parkeren van auto en fiets onder druk staat. De verdichtingsopgave van Geldrop centrum maakt de noodzaak alleen maar groter.

1.1 Aanleiding

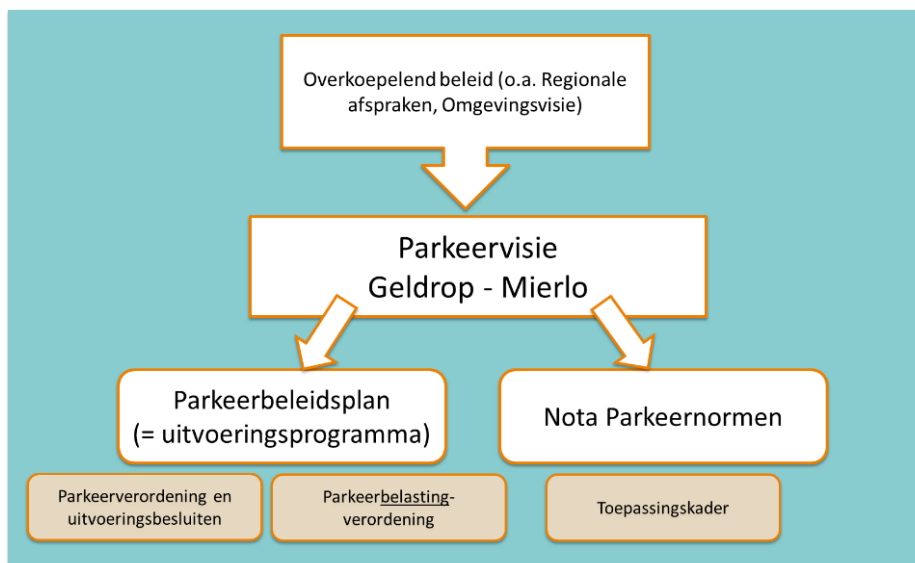
In straten en op terreinen, in woonwijken, in de (wijk)centra, maar ook in het buitengebied en op de bedrijventerreinen van gemeente Geldrop-Mierlo zoeken en vinden de auto een plekje. Soms bij huis met een vergunning, soms bij de winkels met een ticket of elders met de parkeerschijf. Of gewoon 'vrij'.

Maatschappelijke en demografische ontwikkelingen, woningbouw ambities en andere ideeën over bereikbaarheid en mobiliteit maken dat het parkeerbeleid vraagt om een koersbepaling en daarbij te maken keuzes. Onderwerpen als mobiliteitstransitie, parkeren op afstand en inclusiviteit krijgen in een visie een plaats. De fiets is daarbij een belangrijk vervoermiddel dat we willen faciliteren.

1.2 Doelstelling en reikwijdte

De visie heeft tot doel om de gemeente Geldrop-Mierlo een kader, een 'schilderijlijstje', te bieden waarbinnen zij haar parkeerbeleid verder kan uitwerken. Een beleid dat is geijkt op actuele ervaringen met parkeren in beide kernen door verschillende doelgroepen, inspeelt op lokale ontwikkelingen en in lijn is met regionale afspraken over mobiliteit en bereikbaarheid. De visie vormt de basis voor een parkeerbeleid uitgewerkt in de juiste regelingen en met concrete maatregelen.

Hieronder is aangeven waar de visie zich bevindt in het gemeentelijke beleidsspectrum.



1 Plaats van parkeervisie in gemeentelijk beleid

De parkeervisie omvat het gehele grondgebied van gemeente Geldrop-Mierlo. Het centrum van Geldrop staat aan de vooravond van een grote verdichtingsopgave. In verband met deze voorziene ontwikkelingen in en rondom het kernwinkelgebied van Geldrop ligt het accent in deze parkeervisie op dit gebied.

1.3 Werkwijze

Er zijn meerdere stappen gezet om te komen tot deze visie (zie Figuur 2)

Vooraf is allereerst een kwantitatief beeld van het gebruik van het straatareaal gevormd op basis van eigen metingen van de gemeente. In mei 2022 zijn deze gegevens geactualiseerd.

In verband met de lopende (woningbouw)projecten en nieuwe initiatieven die 'in de startblokken' staan, is ervoor gekozen gebruik te maken van bestaande, recente informatie over wensen en verwachtingen van belanghebbenden (bewoners en bedrijven) ten aanzien van parkeren. Deze input is deels afkomstig uit het proces van totstandkoming van de centrumvisie (vastgesteld in 2019).

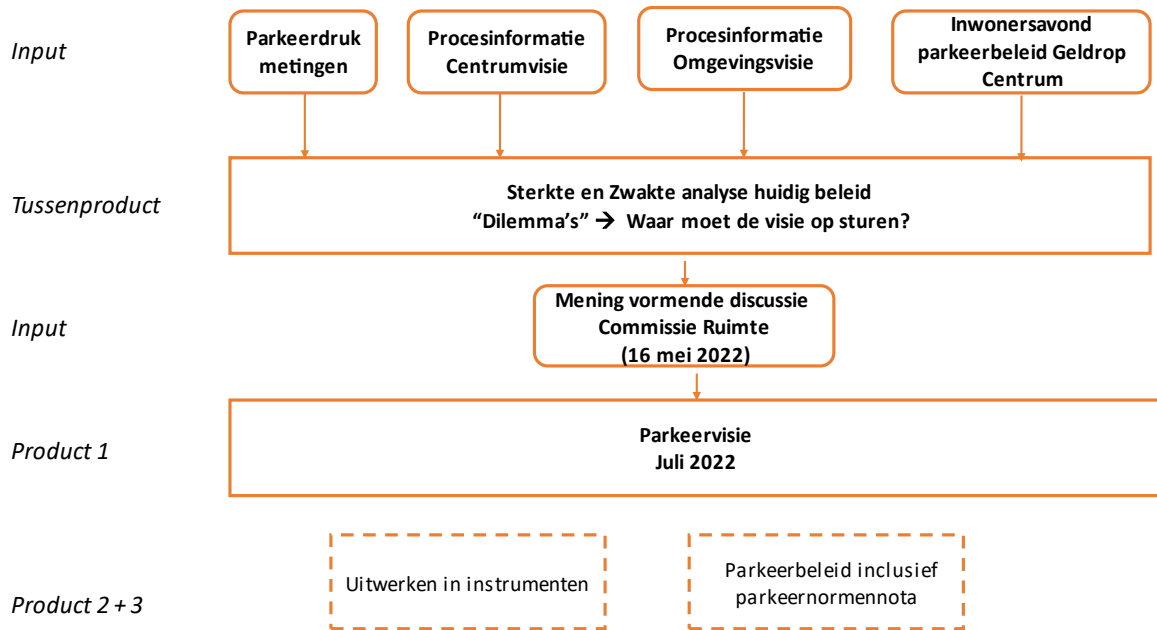
Centrumvisie: parkeren een hot topic

Bij de totstandkoming van de centrumvisie was met name het parkeerverhaal een veel besproken item, ook politiek gezien ('horecaplein autovrij'). Belangrijke bespreekpunten waren:

- ruimte geven en anticiperen op nieuwe ontwikkelingen op mobiliteitsgebied
- stimuleren van de bereikbaarheid per fiets en te voet
- aandacht voor de verbinding van OV punten met het centrum
- routeinformatie, bewegwijzering en parkeerverwijssysteem
- bezoekers moeten op alle wijzen gemakkelijk en goed het centrum kunnen bereiken

- voldoende parkeergelegenheid voor alle doelgroepen
- actief inspelen op ontwikkelingen in mobiliteit en duurzaamheid

Specifiek voor Geldrop centrum zijn de verwachtingen (in de vorm van klachten en wensen) geïnterviewd tijdens de inwonersavond 'Ontwikkeling centrum Geldrop en nieuw parkeerbeleid voor het centrum' op 13 april 2022. Een aantal uit deze input voortkomende, strategische dilemma's zijn besproken in een mening vormende bijeenkomst van de Commissie Ruimte op 16 mei 2022.



Figuur 2: Processchema opstellen parkeervisie

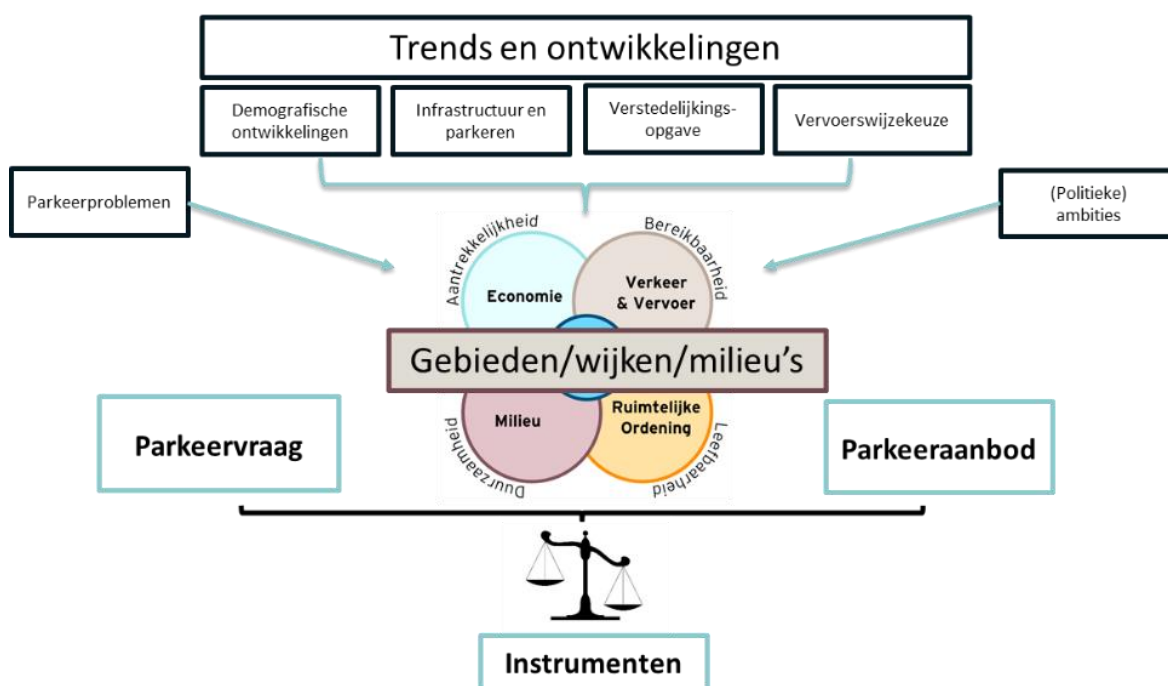
1.4 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de (autonome) maatschappelijke trends en ontwikkelingen. Gezamenlijk met regionale beleidsdoelstellingen en uitvoeringskaders en gemeentelijke ambities vormen zij het kader waarop het parkeerbeleid moet inspelen. In hoofdstuk 3 zijn de wensen en behoeftes van diverse doelgroepen voor het parkeren in Geldrop-Mierlo verwerkt zoals die van de bewoners, ondernemers en instellingen. Hoofdstuk 4 gaat in op de benaderingen voor het parkeerbeleid en omvat de leidende visiepunten. In het laatste hoofdstuk is aangegeven welke vervolgstappen zullen plaatsvinden na vaststelling van de geactualiseerde visie. Aan het einde is een lijst met gebruikte begrippen opgenomen.

2 Wat speelt er in Geldrop-Mierlo?

Parkeerbeleid staat nooit op zichzelf. Waar mogelijk faciliteert zij ambities op het gebied van mobiliteit, economie, duurzaamheid en ruimte, speelt zij in op lokale en regionale ontwikkelingen en anticipeert zij op nieuwe technologische trends.

In welke mate is er een balans tussen de vraag naar parkeerplaatsen van de verschillende doelgroepen en het aanbod van parkeercapaciteit voor de auto en fiets? En in hoeverre draagt deze balans bij aan de gemeentelijke ambities? Deze vragen zijn vertaald in een conceptueel model voor het actualiseren van een parkeervisie (zie **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**).



3 Conceptueel model parkeervisie

Dit hoofdstuk betreft de geïnventariseerde trends en ontwikkelingen, relevant voor de parkeervisie van Geldrop-Mierlo.

2.1 Ontwikkelingen: trends in mobiliteit

Nederland kent een aantal stijgende trends die relevant zijn voor het parkeervraagstuk.

Bevolkingsgroei en -samenstelling

Zo steeg in 2019 de Nederlandse bevolking flink en blijft deze stijging zich voortzetten in 2020

(CBS, 2020)¹ (CBS, 2020)². Ook de gemeente Geldrop-Mierlo groeit (Tabel 1:

Bevolkingsontwikkeling Geldrop-Mierlo (CBS, 2022). Per 01-01-2021 heeft gemeente Geldrop-Mierlo 40.306 inwoners verspreid over 18.148 woningen.

In de laatste bevolkingsprognoses gaat de provincie ervan uit dat Geldrop-Mierlo groeit van 39.630 inwoners (vorig jaar) naar 41.115 inwoners in 2030³. Op basis van de volkshuisvestelijke prognose gaat de gemeente 3.000 woningen bouwen (2.950 op basis van de provinciale matrix).

Onderwerp ▼		2015		2016		2017		2018		2019		2020		2021		
		maart	2015	maart	2016	maart	2017	maart	2018	maart	2019	maart	2020	maart*	2021*	
Geldrop-Mierlo	Bevolking aan het begin van de periode	aantal	38 878	38 879	38 887	38 893	39 133	39 078	39 334	39 252	39 621	39 595	39 785	39 726	40 036	40 066
	Levend geboren kinderen	aantal	36	366	15	336	33	375	32	368	38	367	49	371	38	407
	Overledenen	aantal	32	353	46	373	27	373	46	370	26	393	38	403	34	391
	Vestiging in de gemeente															
	Totale vestiging	aantal	116	1 716	162	2 009	227	2 288	190	2 127	119	2 047	210	2 262	169	2 070
	Vestiging vanuit een andere gemeente	aantal	111	1 555	142	1 804	198	2 060	179	1 918	102	1 769	195	1 999	159	1 807
	Immigratie	aantal	5	161	20	205	29	228	11	209	17	278	15	263	10	263
	Vertrek uit de gemeente															
	Totaal vertrek (incl. adm. correcties)	aantal	121	1 714	134	1 788	161	2 117	149	1 782	118	1 891	150	1 890	200	2 036
	Vertrek naar andere gemeente	aantal	113	1 546	119	1 637	144	1 960	129	1 603	112	1 721	132	1 759	184	1 868
	Emigratie inclusief adm. correcties	aantal	8	168	15	151	17	157	20	179	6	170	18	131	16	168
	Overige correcties	aantal		-1		1		1		0		1		0		0
	Bevolkingsgroei															
	Bevolkingsgroei	aantal	-1	14	-3	185	72	174	27	343	13	131	71	340	-27	50
	Bevolkingsgroei, relatief	%	0,00	0,04	-0,01	0,48	0,18	0,45	0,07	0,87	0,03	0,33	0,18	0,86	-0,07	0,12
	Bevolkingsgroei sinds 1 januari	aantal	-2	14	-9	185	127	174	109	343	39	131	130	340	-57	50
	Bevolkingsgroei sinds 1 januari, rela...	%	-0,01	0,04	-0,02	0,48	0,32	0,45	0,28	0,87	0,10	0,33	0,33	0,86	-0,14	0,12
	Bevolking aan het einde van de periode	aantal	38 877	38 893	38 884	39 078	39 205	39 252	39 361	39 595	39 634	39 726	39 856	40 066	40 009	40 116

Bron: CBS

Tabel 1: Bevolkingsontwikkeling Geldrop-Mierlo (CBS, 2022)

De gemiddelde bewoning in gemeente Geldrop-Mierlo is 2,2 personen per woning. Een groot deel van de nieuw te realiseren woningen (met name voor de centrumontwikkeling) is bestemd voor senioren. Van de senioren weten wij dat zij steeds vitaler blijven en daarmee ook mobiel. Dat vertaalt zich deels naar autobezit en -gebruik. Ook blijven jongeren en studenten sinds de afschaffing van de basisbeurs steeds langer thuis wonen vanwege de hoge huurprijzen en oplopende (studie)schulden (CBS, 2019)⁴.

Autobezit

Daarnaast blijft zowel het autobezit als ook het autogebruik groeien in Nederland⁵. Veel

Nederlanders hebben een auto en het aantal auto's neemt de komende jaren naar verwachting

verder toe. Bezit iemand eenmaal een auto, dan doet hij of zij daar niet snel afstand van. Hoewel

¹ Bron: <https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/83474ned>

² Bron: <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2020/01/bevolking-groeit-naar-ruim-17-4-miljoen-inwoners>

³ Bron: concept Omgevingsvisie gemeente Geldrop-Mierlo, april 2022

⁴ Bron: <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2019/06/studerende-en-werkende-jongeren-gaan-later-uit-huis>

⁵ Bron: onder andere Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, Het wijdverbreide autobezit in Nederland, febr. 2022

de verwachting is dat het autobezit per huishouden niet meer snel zal toenemen zal het wel drukker worden in de straten met geparkeerde auto's onder andere doordat er steeds meer kleinere huishoudens zijn. Deze nationale trends zijn ook zichtbaar in Geldrop-Mierlo en hebben zo hun invloed op de parkeerbehoefte van auto en fiets.

Regio's ▼		Wegvoertuigen per 1 januari		Bedrijfsvoertuigen	Bedrijfsmotorvoertuigen	
Perioden ▼		Totaal	Personenauto	Totaal	Totaal	Bestelauto
		wegvoertuigen		bedrijfsvoertuigen	bedrijfsmotorvoertuigen	
		aantal				
Geldrop-Mierlo	2015	29 229	19 818	4 757	2 036	1 653
	2016	29 719	20 102	4 904	2 172	1 781
	2017	30 373	20 500	5 180	2 416	1 991
	2018	31 156	20 970	5 411	2 641	2 239
	2019	31 757	21 455	5 465	2 710	2 322
	2020	32 086	21 644	5 560	2 795	2 406
	2021	32 553	22 048	5 524	2 707	2 317

Bron: RDW, CBS

Tabel 2 Autobezit in Geldrop-Mierlo

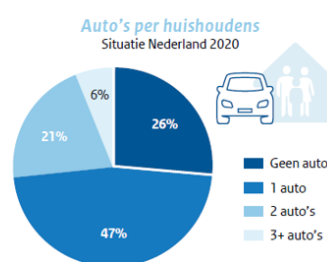
Het gemiddelde autobezit voor heel Geldrop-Mierlo ligt daarbij iets boven het landelijk gemiddelde, namelijk 1,2 auto per huishouden. In de kern Mierlo is dit 1,3 auto per huishouden.

Lager autobezit in Geldrop centrum

Van belang voor de nieuw te realiseren woningbouw in het centrum van Geldrop is het autobezit zoals zich dat momenteel vertoont. Het gemiddeld aantal auto's van 0,7 auto's per huishouden in Geldrop centrum ligt in de werkelijkheid (ca. 10%) hoger omdat in deze cijfers de leaseauto's niet zijn opgenomen.

Postcode	Omgevings Adressen Dichtheid	Aantal Huishoudens	Gemiddeld aantal auto's
5664G	2.136	245	0,70
5664H	1.954	275	0,68
5664P	2.225	450	0,83
5664R	1.689	335	0,53
5664T	1.714	115	0,71

Bron: CBS



Tabel 3 Gemiddeld autobezit Geldrop Centrum

Hoewel het eindbeeld van de effecten van corona op mobiliteit nog moet neerslaan, is nu helder dat op bepaalde vlakken invloed is op gebruik van auto, fiets en OV. Tijdens de pandemie zag men dat het openbaar vervoer gemeden werd voor de lange afstand. In plaats daarvan werd vaak een auto aangeschaft. De vraag is of dit ook betekent dat men meer de auto zal gaan gebruiken, nu en in het

post-corona tijdperk. Als de afhankelijkheid van de auto zal groeien, zal ook de vraag naar parkeerplaatsen kunnen stijgen. Pieken verschuiven als gevolg van deels blijvende thuiswerk situaties.

Een voorbeeld van de effecten van corona zien we in Geldrop-Mierlo bij het gebruik van de P&R bij het station. De afgelopen tijd was sprake van een lage bezetting. Het openbaar vervoer heeft als gevolg van corona een enorme dreun gehad. De parkeerbezetting bij het station in relatie tot de treinreizigers trekt wel weer aan, maar dat heeft meer tijd nodig.

2.1.1 Ontwikkelingen ruimtegebruik

Beide kernen van Geldrop-Mierlo hebben als voornaamste functie wonen. Hierna volgen respectievelijk de winkel-, kantoor- en bedrijfsfunctie. Het aandeel wonen blijft stijgen, met name in en rond het Geldrop centrum. Dit uiteraard als gevolg van het beoogde woningbouw programma, maar ook doordat fysieke winkels – als landelijke trend⁶ - minder populair worden bij het winkelend publiek waardoor steeds meer winkels worden omgebouwd tot woningen en leisure⁷.

Meer wonen zal resulteren in de vraag naar meer parkeerplaatsen die langer bezet zullen zijn door bewoners en hun visite. De vraag naar parkeren stijgt, wat conflicteert met de in de ontwikkelingsvisie ingezette centrumfunctie van *verblijven*.

Daarnaast is steeds meer sprake van het vervagen van grenzen tussen winkelbranches, zoals tussen detailhandel en horeca, ook wel *blurring* genoemd. Deze trend leidt tot andere pieken ten aanzien van parkeren. Ook op de bedrijventerreinen vindt er een zekere mate van verkleuring plaats. Zo kan de vestiging van dierenartsen, sportscholen en vergelijkbare functies leiden tot parkeer- maar ook verkeersveiligheidsvraagstukken.

2.2 Ontwikkelingen: technologie en mobiliteit

Naast deze demografische en maatschappelijk/ruimtelijke ontwikkelingen, beïnvloeden ook landelijke trends op het gebied van technologie en mobiliteit de strategische ambities van parkeren. Nederland kent een aantal autonome ontwikkelingen die invloed hebben op de uiteindelijke parkeervraag. Veel van deze ontwikkelingen liggen op het gebied van de deeleconomie. Onder andere door betere digitalisering (handige applicaties) en de gewenning aan “all-in” abonnementen is er een sterke opkomst waar te nemen op het gebied van deelmobiliteit (deelauto's, deelfietsen, deelscooters etc.). De combinatie met hubs en diensten zoals Mobility as a Service (MaaS) zou

⁷ Bronnen oa: <https://locatus.com/blog/spectaculaire-daling-winkelleegstand-door-afname-retailpanden/> en <https://www.pbl.nl/publicaties/veerkracht-op-de-proef>.

mogelijk invloed kunnen hebben op de normering voor nieuwbouw in de gemeente. De deeleconomie in relatie tot mobiliteit is het meest zichtbaar in de grotere steden. In de meer dorpse Geldrop-Mierlose context zal dit minder zijn, ook al heeft de gemeente 'stadse' trekjes.

2.3 Ambities: regionale en gemeentelijk

Een belangrijk kader voor mobiliteit en bereikbaarheid is vastgelegd in regionale afspraken. Tezamen met de eigen ambities van Geldrop-Mierlo zijn veel van deze uitgangspunten verwerkt in de Omgevingsvisie, die in een laatste stadium van voorbereiding verkeert. Deze uitgangspunten zijn leidend voor onderhavige parkeervisie.

2.3.1 Bereikbaarheid en de rol van parkeren

Zo stelt de Omgevingsvisie dat Geldrop-Mierlo duurzaam verbonden is en zal blijven met de regio. Dit commitment is vastgelegd in meerdere regionale kaderdocumenten, zoals onderstaande.

Het kader

1. Verstedelijkingsakkoord Stedelijk Gebied Eindhoven
"Langjarig commitment mobiliteitstransitie"
2. Regionaal bereikbaarheidsakkoord zuidoost Brabant
"Duurzame bereikbaarheid, slimme en efficiënte mobiliteit"
3. Mobiliteitsagenda Metropoolregio Eindhoven & Provincie Noord-Brabant 2021
"Fiets op 1"
4. Omgevingsvisie Geldrop-Mierlo 2022
"Meer autoluw, inzet op langzaam verkeer en gebruik (electrisch) deelvervoer"

In dit licht zal ook de mobiliteit in de gemeente afgestemd worden op het aanbod binnen het Stedelijk Gebied Eindhoven. Dit betekent naast goede wandel- en fietsverbindingen tussen de wijken en de twee centra ook goede fiets- en OV-verbindingen met Eindhoven en Helmond. De voorkeur voor langzaam verkeer past bij de het streven naar een positieve gezondheid en leefomgeving.

"Regionale mobiliteitsagenda: verbinden, slimmer gebruiken en verbeteren van de mobiliteitsnetwerken. Parkeeroplossingen voor auto en fiets moeten hieraan bijdragen"

Tijdens diverse voorbereidingsbijeenkomsten van de Omgevingsvisie heeft de gemeente ambities uitgesproken ten aanzien van het verduurzamen van het mobiliteitssysteem. Daarbij neemt parkeren een nadrukkelijke plaats in. Ook in de voorbereiding van de ruimtelijke planvorming voor

de woningbouw in het centrum van Geldrop komt dit meermaals tot uiting. Specifiek zijn voor het centrum van Geldrop de volgende opgaven benoemd⁸:

- ruimte geven en anticiperen op nieuwe ontwikkelingen op mobiliteitsgebied;
- stimuleren van de bereikbaarheid per fiets en te voet;
- aandacht voor de verbinding van OV punten met het centrum;
- routeinformatie, bewegwijzering en parkeerverwijssysteem;
- bezoekers moeten op alle wijzen gemakkelijk en goed het centrum kunnen bereiken.

Zo beschouwt Geldrop-Mierlo de fietser en voetganger als haar belangrijkste verkeersdeelnemers. Fietsen en lopen zijn dan ook de basis vervoersvormen en houden Geldrop-Mierlo bereikbaar en toegankelijk. Geldrop-Mierlo zet niet in op nieuwe parkeergelegenheid in haar centra, maar focust op het beter gebruik van deze plaatsen. Bij haar bereikbaarheid wordt ook nadrukkelijk gekeken naar de mogelijkheden van OV en fiets. Als voorbeeld geldt uiteraard de Park+Ride voorziening bij het station voor de auto en de vele goede fietsvoorzieningen.

OV en gemeentelijk parkeren: een bescheiden rol voor Geldrop-Mierlo

Hoewel op regionaal niveau de lat hoog wordt gelegd kwa mobiliteitsambities, heeft de gemeente Geldrop-Mierlo slechts in beperkte mate invloed op het gebruik van het openbaar vervoer. Dit geldt zowel voor de trein als de bus. De verantwoordelijkheid voor de exploitatie van het OV ligt namelijk primair bij de provincie.

Zo is de parkeervoorziening bij het station, waarvan de NS/Prorail eigenaar is bedoeld om de treinreizigers beter te faciliteren. Daarom is het gebruik ook gratis en is de afspraak met NS dat hier geen parkeerregulering wordt toegepast.

Ook voor de frequentie en haltering van de buslijnen in beide kernen geldt dat Geldrop-Mierlo geen directe invloed heeft. Wel is het zo dat als verantwoordelijke voor de wachtvoorzieningen de gemeente het gebruik zo comfortabel mogelijk maakt. Daar ligt vooral een kans voor de overstap op de fiets door goede fietsparkeervoorzieningen direct naast de bushokjes aan te leggen.

Het verkeer met de winkelgebieden in Geldrop-Mierlo als bestemming wordt zoveel mogelijk verleid met een alternatief vervoersmiddel te komen. Daarnaast wordt het doorgaand verkeer in het centrum verleid via een andere route te rijden. Ondernemers in beide kernen staan open voor duurzame vervoersalternatieven voor hun klanten, maar willen ook hun eigen werknemers stimuleren te kiezen voor andere, meer duurzame mobiliteitsvormen. Ook hier geldt dat voldoende fietsparkeervoorzieningen in het hart van de winkelgebieden moeten worden gegarandeerd.

Uiteraard moet het mogelijk zijn om op redelijke afstand van de winkels de auto te kunnen parkeren. Dit betreft dan vooral de supermarkt bezoekers. Door de bezoeker tijdig te informeren

⁸ Bron: Ontwikkelingsvisie Geldrop-Mierlo, 7 november 2019

met informatie waar voldoende parkeercapaciteit is, kan de bezoeker zelf slimme keuzes maken. Op die manier wordt de bezoeker naar de juiste parkeerplek gestuurd en vermindert het zoekverkeer in de centrumstraten. Steeds vaker zal dit overigens zijn door middel van *in-car* navigatie aanwijzingen.

Positie van Mierlo en winkelcentrum De Coevering

Veel aandacht in deze visie gaat uit naar Geldrop centrum in het kader van de ontwikkeling van dit centrum. Onderstaand een korte toelichting op de toekomstige parkeersituatie in en rond Mierlo centrum en De Coevering.

Centrum Mierlo

In het centrum van Mierlo zijn de komende jaren geen grote ontwikkelingen gepland die gevolgen hebben voor het parkeren in het centrum. Eveneens is uit onderzoek gebleken dat gelet op de acceptabele loopafstanden en de gemiddelde parkeerdruk er geen noodzaak bestaat voor een parkeerregulering in het centrum van Mierlo. Naar aanleiding van gesprekken met ondernemers en bewoners is het beeld bevestigd dat er onvoldoende draagvlak bestaat om parkeerregulering in het centrum van Mierlo in te voeren.

Winkelcentrum De Coevering

Eind 2021 is de Lidl vertrokken uit het winkelcentrum en is daarvoor in de plaats de Aldi gekomen. Naast deze supermarkt is er ook nog een Jumbo supermarkt en enkele andere dagwinkels gevestigd. Er zijn in het winkelcentrum de komende jaren geen grote ontwikkelingen gepland. In 2021 is een verzoek tot het instellen van een blauwe zone gedaan. Als gevolg daarvan is een parkeerdrukmeting uitgevoerd en daaruit is naar voren gekomen dat er geen noodzaak bestaat een parkeerregulering in te voeren. Bij de vestiging van de Aldi is de wasstraat naast het tankstation komen te vervallen en zijn daar enkele parkeerplaatsen extra toegevoegd, waardoor de noodzaak voor een parkeerregulering nog minder is geworden. Alleen bij incidentele grote evenementen in de naastgelegen sporthal kan het druk zijn, maar dat is geen reden om parkeerregulering in te voeren.

2.3.2 Duurzaamheid

Een duurzaamheidsvisie voor de gemeente Geldrop-Mierlo is in voorbereiding in de vorm van een duurzaamheidsnota. Deze zet onder andere in op⁹:

- CO2 neutraliteit, energiebesparing en hernieuwbare energiebronnen (met name zon);
- klimaatadaptatie: verminderen van hittestress, waterberging en waterinfiltratie;
- herstel van biodiversiteit.

⁹ Bron: concept Duurzaamheidsnota, versie 1.1. d.d. januari 2022

Deze ambities vragen om ruimte en het 'vergroenen van grijs', zoals parkeerplaatsen, waar mogelijk. Dit creëren van groen past ook in de ambities om de kwaliteit van de openbare ruimte en daarmee de leefbaarheid in Geldrop-Mierlo verder te verbeteren.

Het verminderen van (straat-) parkeerplaatsen ten gunste van van groen en water in de openbare ruimte draagt bij aan het voorkomen van hittestress. Om de waterberging in stedelijk gebied te vergroten, moet aanspraak gemaakt worden op de openbare ruimte en dus ook op de aanwezige parkeerplaatsen en weginfrastructuur.

Voor wat betreft mobiliteit heeft lopen en fietsen de voorkeur. Voor de kortere afstanden is fietsen en/of lopen een interessant alternatief. Dat geldt dus voor de meeste ritten binnen de kernen. Het openbaar vervoer is vooral voor de middellange en lange ritten een beter alternatief. Opvallend is de in de duurzaamheidsvisie beschreven voorkeur voor het vergroten van de betrokkenheid van inwoners en bedrijven. De deeleconomie en nieuwe mobiliteit bieden hier belangrijke aangrijpingspunten. Parkeren kan een bijdrage leveren aan het stimuleren van deelmobiliteit wanneer dit voldoende schaal heeft en zo veel mogelijk is verankerd in het woonconcept. Het voordeel is dat met name deelauto's in de regel elektrisch zijn aangedreven. Ook de verduurzaming van het wagenpark (elektrisch rijden, gebruik van alternatieve brandstoffen) levert een bijdrage aan de Geldrop-Mierlose ambities.

Het Geldrop-Mierlose parkeerbeleid faciliteert de duurzaamheidsambities als het gaat om het plaatsen van oplaadpunten in de private (als kwalitatieve eis vanuit het Bouwbesluit) en ook de openbare ruimte via haar visie op de laadinfrastructuur¹⁰.

2.3.3 Inclusiviteit en gezondheid

Geldrop-Mierlo wil een gezonde, inclusieve gemeente zijn. Ook dit is zo benoemd in de contouren van de nieuwe Omgevingsvisie. Inclusief betekent dat iedereen moet kunnen deelnemen. Dus als mensen gebonden zijn aan de auto dan moeten zij ook gefaciliteerd kunnen worden.

Vervoersarmoede mag niet optreden als gevolg van maatregelen. Het faciliteren en stimuleren van deelauto's is één van de oplossingsrichtingen om dit tegen te gaan.

Vergrijzing is ook een fenomeen dat Geldrop-Mierlo niet voorbij gaat. Het wordt een probleem wanneer alle ouderen voor de deur willen parkeren en daarnaast ook andere doelgroepen hier willen parkeren. Ouderen komen nu in aanmerking voor een gehandicaptenparkeerkaart als ze (na medisch onderzoek) niet meer dan 100 meter achter elkaar kunnen lopen. Als parkeren in parkeergarages en terreinen op afstand voor velen de norm wordt, mogen degenen die net iets meer dan 100 meter achter elkaar kunnen lopen niet vergeten worden. Een autoluw centrum met

¹⁰ Bron: Beleidsvisie Laadinfrastructuur Gemeente Geldrop-Mierlo, november 2021

centrale parkeerterreinen kan de kwaliteit van de rest van de centrum verhogen en prettige en veilige looppaden kunnen worden aangelegd voor gehandicapten en ouderen.

2.3.4 Leefbaarheid

Leefbaarheid is een breed begrip. Waar de één spreekt van een leefbare straat als de auto voor de deur staat geparkeerd, vindt een ander juist precies het tegenovergestelde. Voor parkeren kan gesteld worden dat het de kwaliteit van leven in een gemeente positief beïnvloedt. Een parkeerplaats moet daarom beschikbaar, bereikbaar en betaalbaar zijn. Parkeren mag echter niet ten koste gaan van de ruimtelijke kwaliteit van een omgeving. Zeker met het oog op de toekomst waar (langer) verblijven een hoofdfunctie wordt van de centrumgebieden, mag een parkeerplaats de ruimtelijke kwaliteit niet aantasten.

De auto wat meer op afstand geparkeerd lijkt soms minder comfortabel, maar kan meerwaarde opleveren. Bij het thuiskomen ontmoeten wij zo de mede straatbewoners en de corona tijden hebben ons geleerd het wandelen meer te waarderen. Dit past bij alle onderzoeken waarbij criteria zijn gedefinieerd waaraan een gezonde leefomgeving moet voldoen. Hier sluit het gedachtegoed van een vitaal Geldrop-Mierlo bij aan: een leefomgeving is gezond als het uitnodigt tot bewegen. Fietsen, wandelen of het gebruik van het openbaar vervoernetwerk moet stimulerend zijn voor de inwoners. Daarnaast is een gezonde leefomgeving een omgeving waar mensen elkaar kunnen ontmoeten, waar voldoende groen en water aanwezig is en waar rekening gehouden wordt met de behoeften van (toekomstige) bewoners.

“Omgevingsvisie: we willen niet dat onze inwoners alleen afhankelijk zijn van de auto, maar ook gebruik maken van de fiets en het openbaar vervoer. Dit geldt voornamelijk als de bestemming binnen de metropoolregio Eindhoven ligt.”

Duurzaam bouwen is essentieel om invulling te geven aan een gezonde leefomgeving. Daarbij hoort een toepassingskader voor parkeernormen die een bouwproject haalbaar maken met ruimte voor groen en ontmoeten, zonder dat dit extra parkeerdruk in de omgeving oplevert. En waar ingezet wordt op duurzame vervoerswijzen als fietsen en lopen.

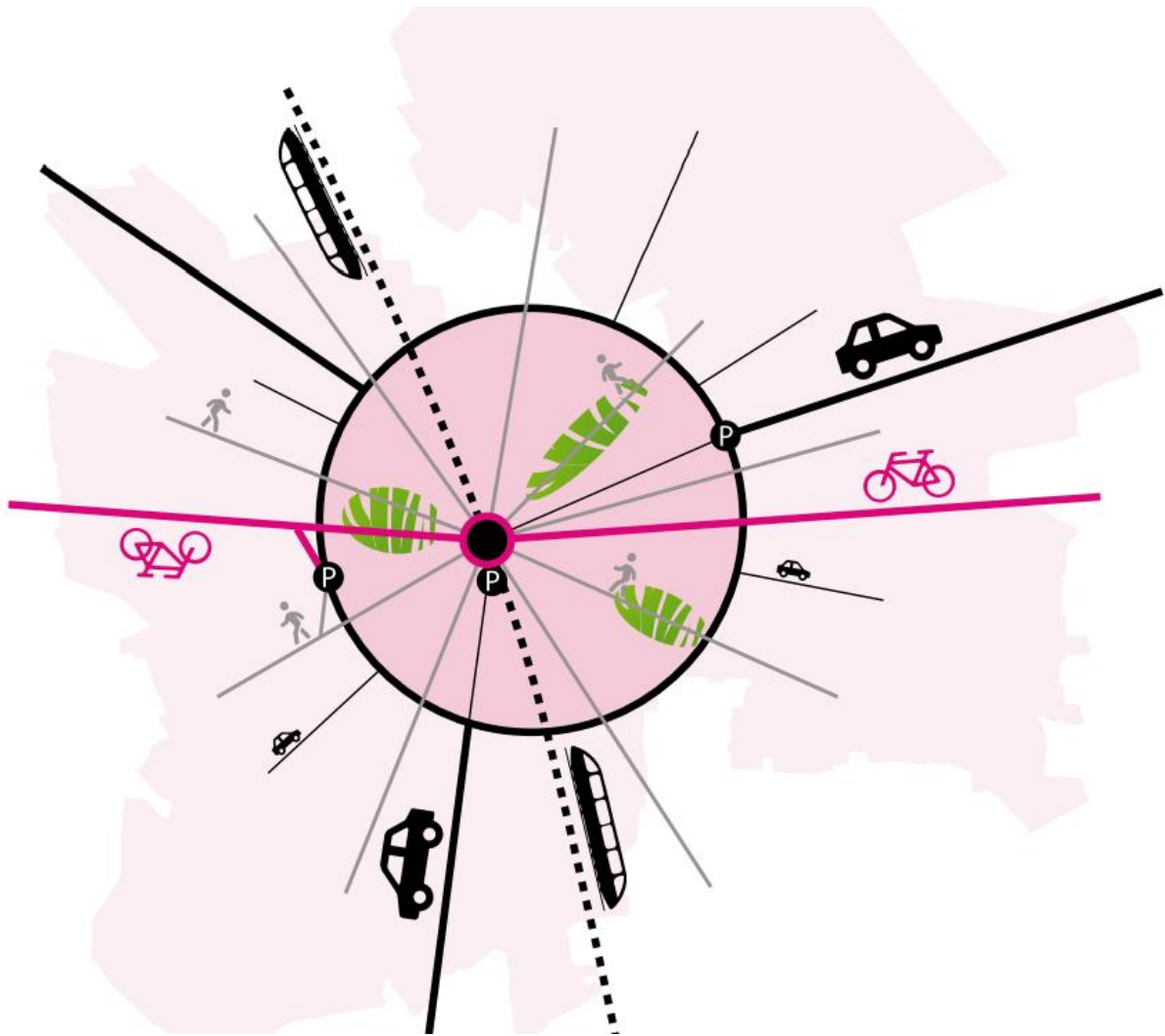
2.3.5 Economie

De economie verandert. Winkelgebieden kennen steeds meer leegstand, de vraag naar een ruimte op bedrijventerreinen wordt minder en het aantal ZZP'ers en micro-ondernemingen stijgt. De economie verandert en dat heeft gevolgen voor de gebiedsontwikkeling en ruimtegebruik. Zo vindt werken steeds meer plaats in woonwijken en verandert de scheidslijn tussen wonen en werken.

Geldrop-Mierlo is een woongemeente, werkgemeente en bezoekersgemeente. Veel inwoners werken buiten de gemeente. Maar er zijn ook grotere (bijvoorbeeld het Anna Ziekenhuis) en kleinere werkgevers (kantoren en andere organisaties in dienstverlenende sfeer) waar juist banen bezet worden door mensen van buiten Geldrop-Mierlo.

In het economisch beleid van gemeente Geldrop-Mierlo (vastgesteld januari 2022) is ten aanzien van haar bereikbaarheid opgenomen dat deze tezamen met mobiliteit moet worden verbeterd. Daarbij moet er onder andere worden geïnvesteerd in parkeren en een stedelijk vervoersnetwerk. Specifiek focust het beleid op een groene en duurzame mobiliteitstransitie. Ook hier hebben lopen, fietsen en het gebruik van OV de voorkeur boven vervoer met de eigen auto. Via samenwerking met werkgevers wordt ingezet op het stimuleren van bedrijven om hun medewerkers meer gebruik te laten maken van fietsregelingen. Ook investeert de gemeente in een goed OV systeem voor de gemeente, inclusief de buurtbus, waarbij wordt onderzocht hoe het station Geldrop beter benut kan worden.

Bereikbaarheid van de gemeente is en blijft dan ook cruciaal voor het economisch functioneren van de gemeente. Accenten liggen daarbij op een goede doorstroming en doorgeleiding van de bezoeker naar zijn eindbestemming. Parkeren speelt hierbij een rol. Om een aantrekkelijke bezoekersgemeente te zijn, moeten er voldoende en kwaliteitsvolle parkeerplekken voor handen zijn voor zowel de fiets als de auto. Om aantrekkelijk te blijven, is het nodig dat parkeeroplossingen veranderen met de wensen van de klant. Stevige, onwrikbare eisen voor het realiseren van parkeervoorzieningen bij nieuwe of veranderende functies helpen hier niet bij. Flexibiliteit in parkeren is noodzakelijk. De aanwezigheid van goede parkeervoorzieningen is medebepalend voor de vastgoedwaarde van gebouwen, met name voor bedrijfsgebouwen: gebouwen zonder (betaalbare) parkeergelegenheid zijn minder aantrekkelijk voor bepaalde branches. Zo is betaald parkeren een belangrijk element voor supermarkten in het centrum. Wijziging van beleid en tarifiering heeft ook hier invloed op de vastgoedwaarden.



4 Geldrop-Mierlo Duurzaam verbonden (illustratie Omgevingsvisie)



3 Wensen en behoeftes

De vraag waar een nieuwe, geactualiseerde parkeervisie accenten moet leggen is een belangrijke om te beantwoorden. Uit interviews met zowel interne als externe partijen in de Gemeente Geldrop-Mierlo zijn de volgende knelpunten en daaruit resulterende wensen gedestilleerd.

3.1 Intern

Uit gesprekken met “interne professionals” zoals verkeerskundig specialisten en projectmanagers van ruimtelijke ontwikkelingsplannen zijn de volgende knelpunten vastgesteld die invloed hebben op de visiepunten.

- 1 langparkeerders zoals werknemers veroorzaken een hoge parkeerdruk op terreinen aan de rand van het centrum als gevolg van het feit dat er geen parkeerregulering is;
- 2 langparkeerders die met een parkeervergunning in het kernwinkelgebied van Geldrop centrum parkeren (ondernemers en bewoners), blokkeren de parkeerplaatsen voor de bezoekers aan het centrum;
- 3 afwezigheid van een parkeernormenkader dat inspeelt op de uitdagingen voor de nieuwbouw in met name Geldrop centrum;
- 4 ontbreken van kennis hoe parkeren kan bijdragen in de verdere verduurzaming van gemeente Geldrop-Mierlo;
- 5 ontbreken van een (duidelijk) fietsparkeerbeleid;
- 6 de parkeerdruk in met name Geldrop centrum moet verder omlaag;

Ook zijn er een aantal wensen genoteerd die richting bieden aan de parkeervisie:

- Geef prioriteit aan langzaam verkeer.
- Scherp het parkeervergunningenbeleid aan en digitaliseer deze in hoge mate in combinatie met een bezoekersregeling in de schil rondom het centrum.
- Zorg voor voldoende parkeercapaciteit ‘op afstand’ voor langparkeerders.
- Stimuleer het gebruik van duurzame transportmogelijkheden.
- Pak, waar mogelijk, de kansen om parkeerplaatsen te vergroenen of volledig plaats te laten maken voor een andere invulling (‘groen voor grijs’).
- Centraliseer/cluster parkeren in nieuwe en bestaande wijken. En hou daarbij grote voertuigen uit het zicht.

3.2 Bewoners en ondernemers

Om een beeld te krijgen van de knelpunten en verwachtingen van belanghebbenden vanuit de sfeer van bewoners en ondernemers zijn er vragen gesteld tijdens de inwonersavond 'Ontwikkeling centrum Geldrop en nieuw parkeerbeleid voor het centrum' van 13 april 2022. Uit deze gesprekken kwamen de volgende wensen naar voren:

- Er moet meer gewicht worden toegekend aan de inclusieve samenleving. Denk daarbij aan ouderen die niet in aanmerking komen voor een gehandicapten parkeerkaart maar toch slechts een beperkte afstand kunnen lopen vanaf auto naar eindbestemming.
- Maak de parkeerroute voor bezoekers aan centrumvoorzieningen duidelijker om onnodig omrijden te voorkomen.
- Bevoorrading van winkels (laden en lossen) met vrachtwagens is een overlast gevend probleem. Hier moeten oplossingen voor komen.
- Er komen steeds meer grotere bedrijfswagens (de klusbus) die voor de deur willen parkeren, hier moet actie op worden ondernomen.
- Veel straat parkeerplaatsen hebben onvoldoende kwaliteit waardoor ze niet goed gebruikt (kunnen) worden.

Een grote gemene deler

Zowel ondernemers als bewoners deelden op de inwoners avond de visie op hoe met een meer innovatieve blik naar parkeren moet worden gekeken.

Nieuwe mobiliteit biedt volgens hen kansen die moeten worden gepakt, zoals

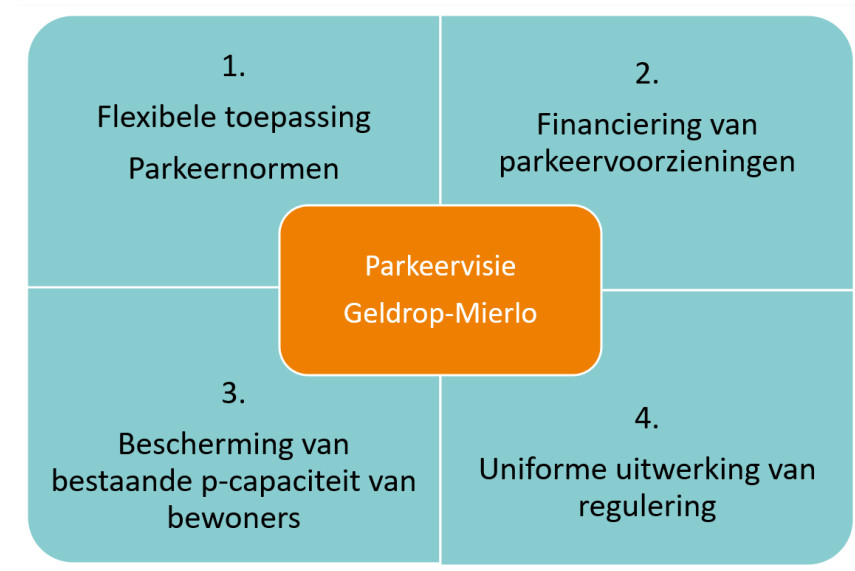
- elektrificatie fiets en auto faciliteren
- autodelen bevorderen
- mogelijkheden voor fietsparkeren uitbreiden (liefst bewaakt)
- OV met parkeerhubs verder bereikbaar maken

Daarbij gaven de ondernemers aan dat de winkels voor de dagelijkse boodschappen op korte afstand bereikbaar moeten blijven, het liefst met een blauwe zone in plaats van betaald parkeren.

3.3 Commissie Ruimte

Op 16 mei 2022 is de Commissie Ruimte bij elkaar gekomen om enkele stellingen en dilemma's rondom het thema parkeren in Geldrop-Mierlo te bespreken. De uitkomst van deze discussie gaf richting aan de uitgangspunten en gemaakte keuzes in deze parkeervisie.

Vier onderwerpen stonden centraal tijdens deze sessie:



5 Besproken thema's en dilemma's

Onderwerp: flexibele toepassing parkeernormen

Stelling:

“Nieuwe ontwikkelingen moeten kunnen afwijken van parkeernormen op basis van een mobiliteitsplan en een B-scenario¹¹. Afschaf van benodigde parkeerplaatsen is daarbij een optie wanneer dit kan worden gezien als bijdrage aan een parkeervoorziening op redelijke afstand.”

In de discussie kwam een breed draagvlak naar voren voor lage parkeernormen om woningbouwinitiatieven haalbaar en betaalbaar te maken. Normen die passend zijn bij de verschillende doelgroepen en woningtypen.

Daarbij moeten kansen worden gepakt om die initiatieven die werk maken van nieuwe mobiliteit (bijvoorbeeld door de inzet van deelmobiliteit) te belonen met een mogelijke aftrek op de parkeereis. Ook de fiets wordt door de Commissie gezien als kans waarbij wordt aangegeven dat met flankerend beleid deze ook veilig dient te worden geleid in het gemeentelijk verkeer.

Onderwerp: financiering van nieuwe parkeervoorzieningen

Stelling:

“Geldrop centrum ontkomt bij haar woningbouwopgave niet aan de bouw van een parkeervoorziening voor langparkeerders. De gemeente is aan zet om hiervoor een reële business case op te stellen. Een eventuele onrendabele top kan een resultante zijn.”

Ook hier was in de Commissie ondersteuning voor het uitgangspunt dat voor lang parkerende doelgroepen een of meer (flexibele) parkeervoorzieningen op afstand een noodzaak vormen voor

¹¹ Een B-scenario is een strategie die ingezet kan worden als blijkt dat de afgesproken parkeeroplossing niet voldoet. Dit kan zijn dat bijv een ruimtelijke reservering in het plan wordt opgenomen.

een toekomstig bereikbaar centrum. De gemeente heeft daarbij een regisserende rol. Voor verdere uitwerking is het noodzakelijk dat er een vlekkenstudie komt waarbij met name de kansen voor een uitbreiding/opbouw op al bestaande terreinlocaties moeten worden geïnventariseerd. Voor de verdere besluitvorming is een business case noodzakelijk waarbij een bepaalde risicodragende rol van de gemeente nog moet worden gezien. Dit is in lijn met nog vast te stellen nota kostenverhaal waarin een parkeerfonds is opgenomen.

Onderwerp: bescherming bestaande parkeercapaciteit bewoners

Stelling:

“Om overlast door nieuwe ontwikkelingen te voorkomen en tegelijk de groei van autobezit te beteugelen waardoor het centrum van Geldrop bereikbaar blijft, is het noodzakelijk om waar noodzakelijk proactief te reguleren met behulp van vergunning parkeren. Dit op basis van aanwijzing door het college van B&W.”

De Commissie volgt het gedachtegoed dat wanneer parkeren in en bij nieuwe ontwikkelingen slechts beperkt wordt gefaciliteerd dat dit kan leiden tot uitwijkende voertuigen in bijvoorbeeld naastgelegen woonstraten. Wanneer deze parkerende auto's niet kunnen worden geabsorbeerd in deze straten kan het aanleiding zijn om, op initiatief van het gemeentebestuur, proactief deze straten te reguleren.

Onderwerp: uniforme uitwerking van parkeerregulering

Stelling:

“In Geldrop centrum zal één parkeerreguleringsvorm worden gehanteerd ten behoeve van de efficiency van de handhaving en helderheid voor de parkeerder.”

Hoewel efficiency voor de handhaving en helderheid voor de parkeerder centraal staan, moet er volgens de Commissie gewerkt blijven worden met meerdere reguleringsvormen, zoals deze nu al worden gehanteerd in de gemeente Geldrop-Mierlo. Maatwerk is het devies. Daarbij geldt ook dat er blijvend moet worden gekeken naar de effectiviteit van regulering in combinatie met maximaal dubbelgebruik van bestaande parkeerplaatsen. Waardoor het ook zo kan zijn dat er sprake is van deregulering wanneer dat mogelijk is.

3.4 Samenvattend: SWOT

Mede op basis van de input van alle belanghebbenden (intern en extern), de ambities uitgesproken in andere beleidsdocumenten (regionaal en lokaal) en de landelijke ontwikkelingen in ogenschouw nemend is de onderstaande SWOT analyse opgesteld. Deze heeft de definitieve richting gegeven aan deze parkeervisie.



6 Sterkte-Zwakte analyse parkeren Geldrop-Mierlo

Deze in de SWOT geconstateerde aspecten komen grotendeels terug in de visiepunten.



4 Uitgangspunten voor parkeren

De auto is in en rond de centra van beide kernen van gemeente Geldrop-Mierlo een welkom vervoermiddel, maar is op momenten ook dominant. Autonome ontwikkelingen maken dat het drukker zal worden met de auto in de straat en dat is dan nog zonder de nieuwe doelgroepen die in de gemeente komen wonen in het kader van de ontwikkeling van Geldrop-Mierlo. Geclusterd parkeren op afstand voor specifieke doelgroepen en maximaal faciliteren van de fiets zijn belangrijke uitgangspunten.

Naast wensen op het gebied van mobiliteit heeft de gemeente Geldrop-Mierlo in aanpalende beleidsnota's haar andere ambities helder vastgelegd. De noodzaak om klimaatadaptief te zijn, leefbaarder, inclusiever, groener, gezonder, etc. maakt dat we zorgvuldiger met de (schaarse) ruimte om moeten springen. Het vraagt om keuzes te maken, waarbij misschien dan het parkeren minder zwaar gaat wegen dan het voorheen deed en waarbij meer ingezet moet worden op het verminderen van het autobezit of andere maatregelen. Om een en ander in goede banen te leiden ten behoeve van het parkeren van fiets en auto is het eerst zaak de benaderingswijzen hiervoor te bepalen.

4.1 Twee basis benaderingen

Parkeerbeleid heeft tot doel bij te dragen aan een bereikbare en leefbare gemeente. Daarbij geldt één devies: de juiste parkeerder op de juiste plek onder de juiste condities. Om de balans tussen vraag en aanbod van parkeer capaciteit te bewaken hanteert Geldrop-Mierlo twee methodes:

4.1.1 De doelgroepenbenadering

Iedere doelgroep heeft zijn eigen parkeergedrag en wensen. Dit is in de regel gekoppeld aan de motieven van de doelgroep om naar een bepaalde bestemming te gaan en de locatie waar deze bestemming ligt. Om de juiste parkeerder ook daadwerkelijk een goed en passend aanbod te doen onderscheiden wij de volgende groepen:

Bewoners: een doelgroep die het belangrijk vindt om in de nabijheid van de woning te parkeren, mede vanwege laden/lossen maar ook bijvoorbeeld sociale veiligheid. Het parkeergedrag van deze groep is veelal divers in tijd en tijdsduur. Met name in de avonduren moet voor deze groep voldoende parkeercapaciteit aanwezig zijn. Bewoners zijn in beperkte mate bereid te betalen voor parkeren. Dit moet op een handige manier geregeld zijn. Wel is het zo dat in centrumgebieden gebruikelijk is dat ook bewoners betalen voor parkeren.

Werknemers: deze groep hecht veel waarde aan gratis of goedkoop parkeren. Als dit gevonden kan worden op afstand van de bestemming wordt dit minder als een probleem ervaren dan betaald parkeren. Goede looproutes en veiligheid zijn andere belangrijke aspecten voor deze groep. Wanneer een voorziening zal worden gerealiseerd zullen de exploitatiekosten worden doorberekend aan de gebruiker. De vergoeding van kosten voor parkeren van werknemers is een zaak tussen werkgever en werknemer.

Ondernemers parkeren graag in de nabijheid van hun zaak. Soms is dit noodzakelijk voor een goede bedrijfsvoering, maar vaak ook niet. Ondernemers beseffen meestal ook dat parkeren in de nabijheid ook minder parkeerruimte voor de klant betekent en verkiezen daarom ook vaak een parkeerplek op afstand van de voorzieningen.

Bezoekers van bewoners willen graag in de nabijheid parkeren, zeker als het om oudere personen gaat. Toch zijn bezoekers van bewoners, zeker als het om een wat langduriger bezoek gaat, bereid om te lopen als er in de buurt geen parkeerruimte is. Het zijn vaak met name de bewoners die graag parkeren in de buurt voor hun bezoekers mogelijk willen maken.

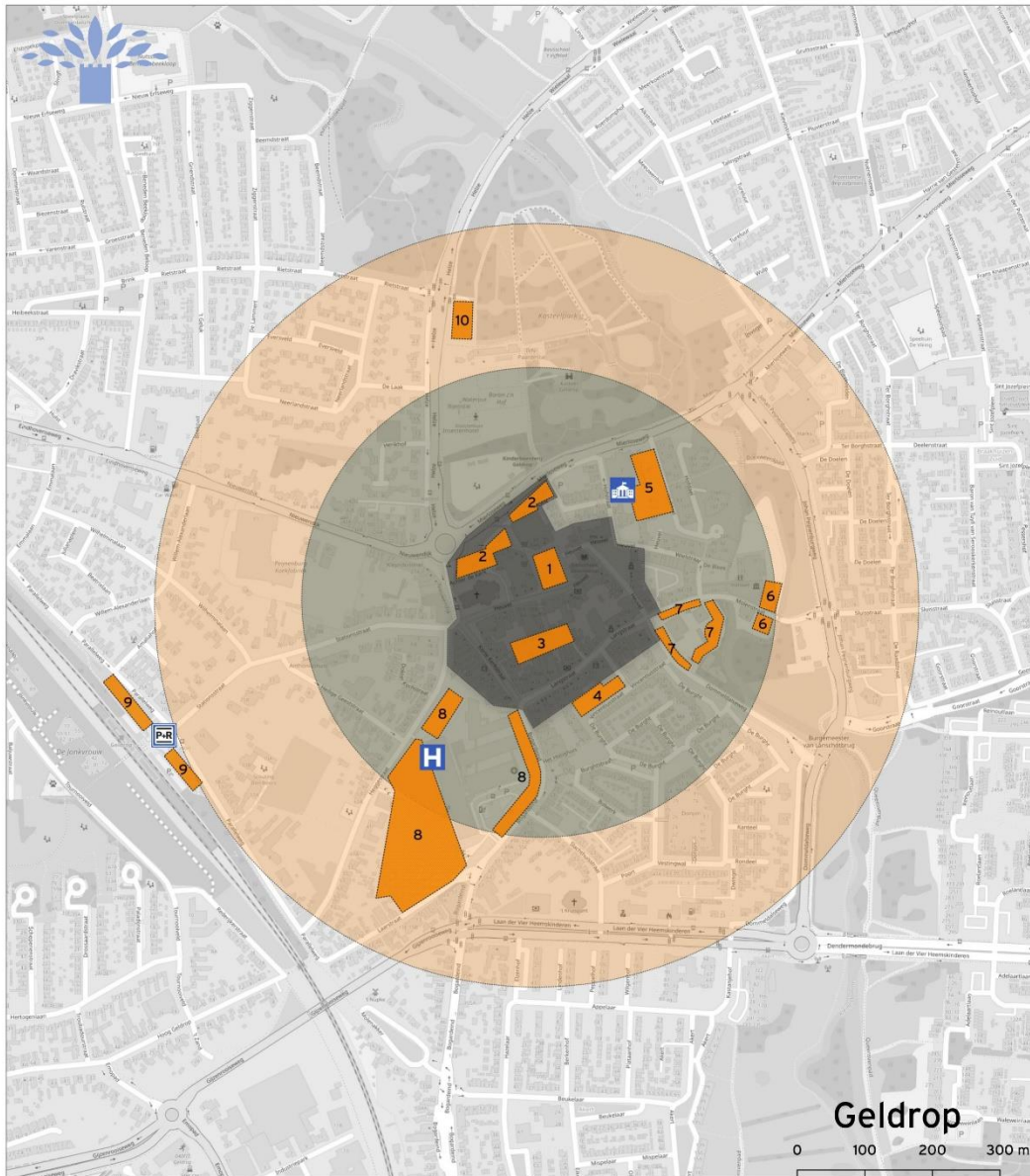
Kort parkerende bezoekers van voorzieningen zijn bezoekers van voorzieningen als een bakker, bank of supermarkt. Korte bezoekjes om snel wat aan te schaffen. Omdat het een kort bezoek betreft, wil deze groep niet relatief veel tijd spenderen aan het zoeken van een parkeerplek of lopen van en naar een parkeervoorziening.

Overige lang parkerende bezoekers van voorzieningen: dit betreft met name funshoppers of zakelijke bezoekers. Deze groep wil voornamelijk comfortabel parkeren met goede looproutes: achteraf betaald parkeren en veilig stallen zijn belangrijke waarden voor deze groep. Gezien het wat langduriger karakter van het bezoek is deze groep meer geneigd langere loopafstanden voor lief te nemen.

In het Geldrop-Mierlose parkeerbeleid worden keuzes gemaakt wat betreft de prioritering van doelgroepen: het is namelijk niet mogelijk om alle doelgroepen zodanig te faciliteren dat voor de deur van de woning of bestemming geparkeerd kan worden. Deze keuzes zijn echter verschillend per gebied.

Doelgroepen Geldrop Centrum

Onderstaande kaart geeft de indeling die Geldrop-Mierlo hanteert voor deze keuzes voor wat betreft Geldrop centrum en omgeving. De uitwerking naar beleidsregels voor parkeerrechten krijgt een plek in het nog uit te werken parkeerbeleidsplan (Processchema opstellen parkeervisie Figuur 2).



Legenda

Kernwinkelgebied	Gemeentehuis
Centrum (1e overloop)	Ziekenhuis
Centrum (2e overloop)	P+R

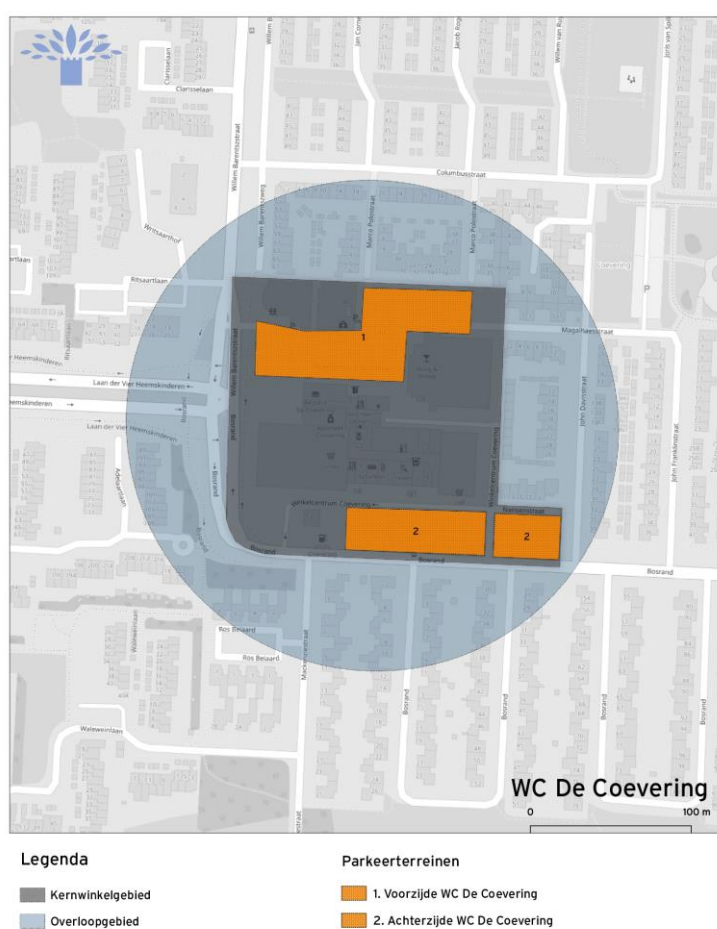
Parkeerterreinen

1. Heuvel / Markt	6. Achter Weverijmuseum
2. Achter de Kerk	7. Molenstraat / Dommeldalseweg
3. Bezorgershof	8. Anna Ziekenhuis
4. Machinaal	9. P&R Station
5. De Meent	10. Kasteelpark

7 Parkeergebieden en invloedzones kern Geldrop

De kaart geeft naast de huidige parkeerterreinen aan welke invloedssferen er zijn voor het parkeren. Deze is verdeeld in enkele zones. In het kernwinkelgebied liggen de belangrijkste detailhandelfuncties. De binnenste cirkel geeft het gebied aan welke onder de 1^e invloedssfeer valt. Hier zoeken auto's met een kerncentrum waar mogelijk een (gratis) parkeerplek. De buitenste cirkel geeft een tweede 'zoekzone' aan waarin met name langparkeerders (meer dan 4 uur) een gratis plek zoeken en vinden.

Direct rondom het winkelcentrum De Coevering is ook een invloedsszone te onderscheiden.



De aangegeven zones zijn globaal en alleen bestemd ter indicatie. Detaillering vindt later plaats bij de uitwerking van de gebiedsindeling in de nota parkeernormen en andere documenten zoals de parkeerbelastingverordening. Hierbij kunnen er ook nog verschuivingen plaatvinden.

Per parkerende doelgroep is vervolgens bepaald of zij prioriteit krijgt voor straatparkeren of gestimuleerd zal worden gebruik te maken van een privé parkeerplaats (POET) of één van de parkeerterreinen. Een en ander is uitgewerkt in onderstaande matrix met doelgroepen.

	KERNWINKELGEBIED				CENTRUM (1 ^e overloopgebied)				CENTRUM (2 ^e overloopgebied)				Rest bebouwde kom				
	Straat	P op afst.	Terreinen (binnen kern)	Privé	Straat	P op afst.	Terreinen (buiten kern)	Privé	Straat	P op afst.	Terreinen (buiten kern)	Privé	Straat	P op afst.	Terreinen (Buiten kern)	Privé	
Bewoners 1e auto				V	V		V	V	V				V	V			V
Bewoners 2+ auto		V		V			V	V	V				V	V			V
Werknemers centrum		V				V		V		V							
Ondernemers		V		V		V	V	V	V	V	V	V	V				V
Bezoek van bewoners		V	V		v		V		V	V			V	V			V
Bezoek centrum kortparkeren	V		V		V		V										
Bezoek centrum langparkeren		V				V	V										

V = voorkeurslocatie voor doelgroep

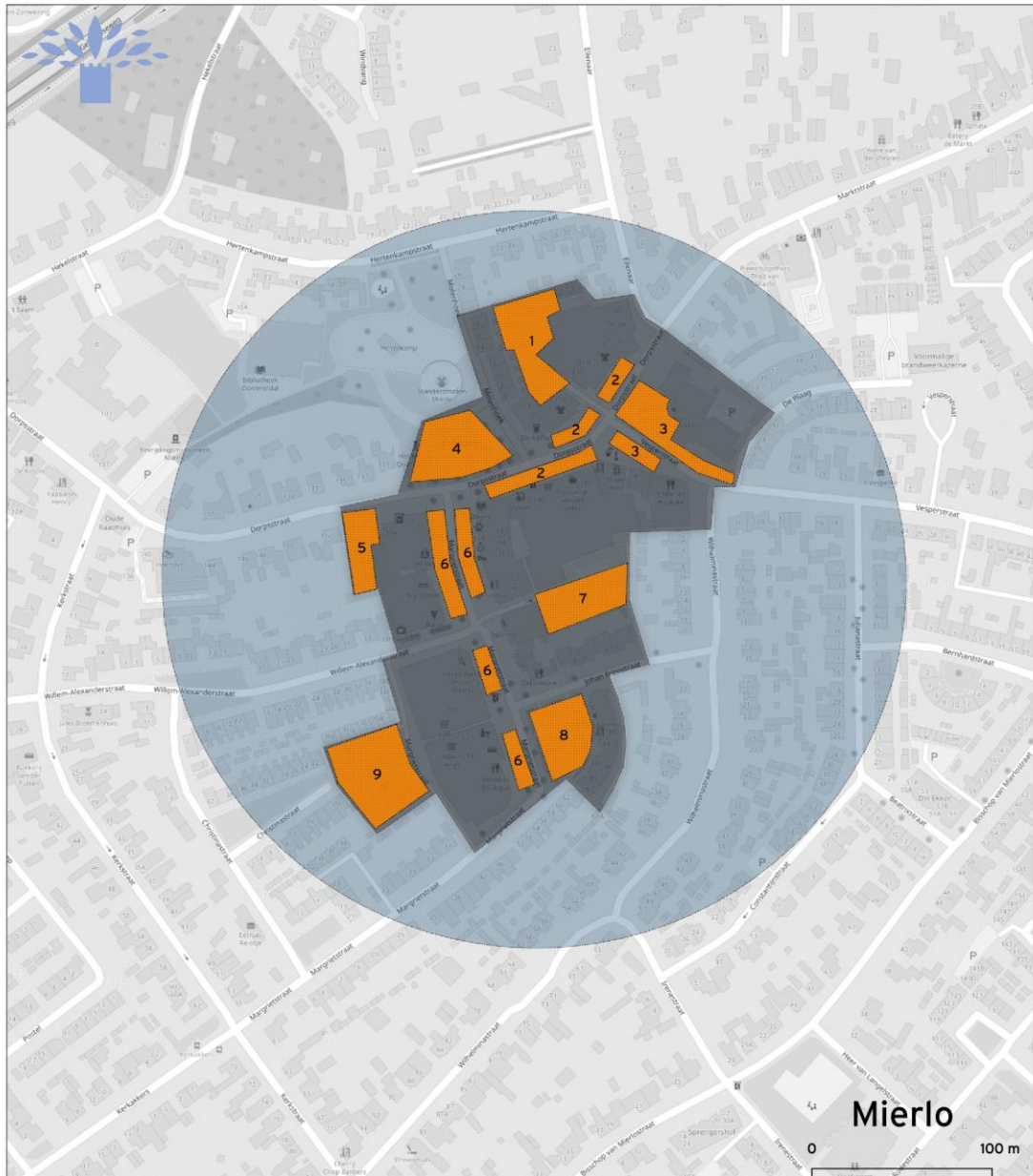
Tabel 4 Doelgroepenmatrix kern Geldrop

Doelgroepen kern Mierlo

Het centrum van Mierlo beschikt in de regel over voldoende parkeercapaciteit voor alle bezoekers.

De uitzondering betreft op sommige dagen (met name de zaterdagmiddag). De parkerende automobilist wijkt dan uit naar straten in de directe omgeving. Om dit te voorkomen wordt op drukke dagen het Molenplein opengesteld voor deze parkeerders.

De relevante parkeergebieden voor de kern van Mierlo zijn weergegeven in de kaart op de volgende pagina.:



Legenda

- Kernwinkelgebied
- Overloopegebied

Parkeerterreinen

- | | |
|---|---|
| 1. Molenhoek | 6. Margrietstraat |
| 2. Dorpsstraat | 7. Achterzijde Plus |
| 3. Vesperstraat | 8. Johan Frisostraat |
| 4. Molenplein | 9. Achterzijde Den Binnen |
| 5. Dorpsstraat | |

De relatief eenvoudige parkeersituatie in de kern van Mierlo vraagt vooralsnog niet om een specifieke doelgroepsturing naar bepaalde parkeergebieden. Daarom is hier ook geen matrix voor opgesteld.

4.1.2 De 4B benadering: in logische stappen parkeren aanpakken

Voor de sturing op de juiste parkeerder op de juiste plek wordt een vaste benadering aangehouden, aangeduid met een aantal B's. Allereerst wordt er gezocht naar mogelijkheden om het gedrag te **beïnvloeden**, vervolgens de aanwezige parkeercapaciteit zo goed mogelijk te **benutten** in plaats en tijd, waar nodig het parkeren te reguleren (**beprijzen**) en tenslotte parkeercapaciteit bij te **bouwen** als eerdere oplossingen geen soelaas bieden.

De 4B benadering zal worden gevolgd in de verdere parkeerbeleidsmaatregelen. Niet altijd zal de volgorde strak worden gehanteerd en in sommige gevallen zal hij soms omgedraaid moeten worden (zo kan het zijn dat we eerst een parkeervoorziening op afstand realiseren om de gewenste ambitie in te kunnen vullen).

4.2 Visiepunten parkeren

Op basis van de input van belanghebbenden, de concrete ambities voor verdichting van Geldrop centrum en maatschappelijke trends en ontwikkeling in ogenschouw nemend zijn de volgende (in willekeurige volgorde) visiepunten als kader benoemd. Nagenoeg alle visiepunten hebben een zodanig generiek karakter dat ze van toepassing zijn voor de gehele gemeente. Wanneer zij specifiek impact hebben op de ontwikkeling van Geldrop centrum is dat zo benoemd. Wanneer gebieden niet specifiek zijn benoemd geldt dat daar het reguliere parkeerbeleid geldt. Dat wil zeggen: de parkeerdruk wordt regelmatig onderzocht. Bij signalen van parkeeroverlast zal nader onderzoek worden verricht naar het type parkeerder (parkeermotief). Op basis van de problematiek kan al dan niet besloten worden tot de invoering van een vorm van regulering.

8. Geen uitbreiding van straatparkeercapaciteit kernwinkelgebied

De beperkte parkeercapaciteit in en rond de centra van beide kernen in Geldrop-Mierlo komt verder onder druk te staan als gevolg van maatschappelijke ontwikkelingen. Voor de kern Mierlo leidt dit vooralsnog niet tot problemen. Huidige pieken in auto parkeren op de vrijdag en zaterdag in het centrum van Mierlo ruimschoots worden opgevangen door het openstellen van het terrein Molenplein. Parkeerregulering in het Mierlose centrum is daarom niet noodzakelijk, mede gelet op de korte loopafstanden binnen het centrum.

Echter, dit ligt anders voor Geldrop centrum. De huidige parkeerdruk met name op piekmomenten zoals bijvoorbeeld marktdagen is stevig maar uiteindelijk vindt een ieder zijn plekje voor de auto (en fiets). De verdichtingsopgave kan echter leiden tot een verdere verhoging. Om deze druk te minimaliseren dient nieuwbouw in en rond het centrum de eigen broek op te houden voor wat betreft parkeerbehoefte van de gebruikers.

Maar er is ook gekozen om Geldrop centrum als verblijfsgebied te versterken. Daarom zal er in eerste instantie geen parkeercapaciteit worden toegevoegd in het kernwinkelgebied van Geldrop centrum en zal er worden gestuurd op het beter gebruiken van de bestaande capaciteit. Waar noodzakelijk zal hierbij het instrument van beprijzen en tariefdifferentiatie worden ingezet. Eerste auto's van bewoners worden op eigen terrein geparkeerd. Waar dat niet kan, mogelijk het geval bij de kleinschalige uitbreidingsplannen, worden deze vergunninghouders naar de randen gestuurd. Straatcapaciteit is in eerste instantie bestemd voor de dagelijkse boodschappen, in de avond gecombineerd met bezoek van bewoners. Lang parkerende bezoekers aan het centrum, werknemers en bewoners met een 2^e of 3^e auto worden gestimuleerd te parkeren in/op een nieuw te creëren parkeervoorziening aan de randen van het centrum. De gemeente heeft daarbij een regisserende rol. In overleg met ondernemers wordt actief ingezet op het werknemers parkeren op afstand. Voor alle parkeervoorzieningen

Ten behoeve van inzicht in de (ontwikkeling van de) parkeerdruk op openbare parkeerplaatsen worden regelmatig in beide kernen parkeertellingen gehouden.

9. Terughoudendheid bij nieuwe parkeerrechten in de openbare ruimte

De groeiende druk op de openbare parkeerruimte geldt niet alleen in Geldrop centrum, maar ook in de straten eromheen. Veel oudere woonwijken zijn hierop niet ontworpen met een aantasting van de leefbaarheid als gevolg. Om met name het gebruik van de schaarse parkeercapaciteit door andere groepen parkeerders dan de eigen bewoners tegen te houden kennen meerdere straten al een vorm van parkeerregulering. Om verder grip te houden op de beperkte openbare parkeerruimte zal de gemeente terughoudend zijn bij het uitgeven van nieuwe parkeerrechten (zoals vergunningen) in deze straten bij nieuwbouw en transformaties. Voor het behoud van leefbaarheid bij een oplopende parkeerdruk en ook om ruimte te kunnen maken voor bijvoorbeeld klimaatadaptatieve maatregelen kan er worden ingegrepen op het maximaal aantal uit te geven vergunningen bij bestaande vergunninghouders. Uiteraard wordt een plafond alleen ingesteld onder bepaalde voorwaarden, bijvoorbeeld bij een nader te bepalen parkeerdruk. Een goede bezoekersregeling is daarbij een randvoorwaarde. De voorwaarden hiertoe worden uitgewerkt in de parkeerverordening.

10. Nieuwbouw en parkeren: inzet op beperkt autobezit en -gebruik

Bij de ontwikkeling van nieuwbouw, zowel groot- als kleinschalig, stimuleert de gemeente de inzet van innovatieve parkeeroplossingen. Hier komen namelijk meerdere wensen bij elkaar: een groenere leefomgeving, ruimte om te ontmoeten en te bewegen en minder autobewegingen, met als bonus een beter bereikbaar centrum. Met actuele parkeernormen en een toepassingskader gericht op de inzet van alternatieve mobiliteit en concrete voorlichting kan er worden gestuurd op deze doelen, zonder dat dit ten koste gaat van deze ontwikkelingen. Ook ten behoeve van

kleinschalige vraagstukken als woningsplitsing, het ombouwen van winkel naar woning en andere transformaties is een flexibele inzet van het normenkader mogelijk zodat ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt in plaats van gefrustreerd. Wanneer binnen een bouwplan geen oplossing kan worden gevonden voor het parkeren, kan de vergunning toch worden verleend als de gemeente elders een parkeeroplossing kan creëren. De gemeente draagt dan zorg voor de compensatiemaatregel. Daarbij maakt zij gebruik van een afdracht van de initiatiefnemer (de eigenaar of ontwikkelende partij) in het parkeerfonds.

Bij zwaarwegende belangen of daar waar het beleid niet in voorziet, blijft het voor het College mogelijk om gemotiveerd af te wijken van het parkeernormenbeleid. Met de Paraplubeheersverordening Parkeren Geldrop-Mierlo zullen de normen ook van toepassing zijn op bestaande bestemmingsplannen.

Hiertoe stelt de gemeente een nota parkeernormen op in overeenstemming met landelijke kencijfers maar met het oog op de Geldrop-Mierlose werkelijkheid. Daarbij wordt een gebiedsindeling beschouwd die past bij de woonmilieus uit de Omgevingsvisie en welke gebaseerd is op het actuele autobezit en -afhankelijkheid van Geldrop-Mierlo. Uitgangspunt is en blijft dat iedere nieuwe ontwikkeling zijn eigen broek ophoudt voor wat betreft parkeren. In eerste instantie op eigen eigen terrein en liefst verdiept en uit zicht. Het wordt mogelijk om van deze normen af te wijken op basis van een mobiliteitsconcept.

Het flexibel toepassen van de parkeernorm maakt ontwikkelingen beter haalbaar. Maar dat betekent ook dat Geldrop-Mierlo toewerkt naar een andere gedachtegang over de invulling van parkeren: de garantie dat parkeren voor de deur gefaciliteerd moet worden vervalt en er kunnen keuzes worden gemaakt waarmee de parkeerder verder zal moeten lopen naar de auto. Dit kan alleen onder heldere, ook juridisch getoetste, randvoorwaarden.

11. Overloopgebieden beschermen

De toenemende behoefte aan capaciteit voor auto parkeren, al dan niet veroorzaakt door verdichting in Geldrop centrum, leidt tot een groter risico op vreemdparkeerders in de zogenaamde overloopgebieden. Dit zijn onder andere bezoekers aan functies die bij gebrek aan goedkope parkeermogelijkheden gebieden opzoeken naar plaatsen waar het nog gratis parkeren is. Daar neemt men langere loopafstanden voor lief. Er moet daarom ingezet worden op goede parkeeralternatieven op afstand. Maar dan nog is het zaak om deze overloopgebieden in een vroegtijdig stadium te beschermen met een reguleringsvorm, nog voordat de parkeerproblematiek zich al vertoont. Hiertoe zal een procedure worden ontwikkeld waarbij het college van B&W het mandaat krijgt om onder voorwaarden logisch samengestelde gebieden direct aan te wijzen voor parkeerregulering.

12. Geldrop-Mierlo geeft voorrang aan fietsparkeren

Als recreatieve woongemeente in het groen zet de gemeente Geldrop-Mierlo de fietser op de eerste plaats. Het stimuleren van fietsgebruik is essentieel voor mens en milieu. Opgeruimde straten en nette gevels zijn daarbij de standaard. Belangrijker nog: met het (blijven) stimuleren van fietsen is en blijven alle buurten van Geldrop-Mierlo bereikbaar tot in de haarvaten. Eén parkeerplaats voor de auto is gelijk aan 10 parkeerplaatsen voor de fiets. Dit is een gewenste vervanging. Geldrop-Mierlo zet daarom met een doelgroepgerichte aanpak in op voldoende veilige, vindbare én beschikbare fietsparkeervoorzieningen. Met deze mogelijkheden voor fietsparkeren gecombineerd met veilige en comfortabele routes komt de fietser op de juiste plek in de gemeente terecht en blijven woningen en winkels bereikbaar. Centrale fietsenstallingen bieden ruimte voor ontmoeten, groen en voetgangerszones.

Daarbij pakt Geldrop-Mierlo kansen bij nieuwe (woning)bouwinitiatieven. Het fietsparkeren zal voor deze ontwikkelingen vanaf dag één goed geregeld zijn door het hanteren van actuele fietsparkeernormen. Deze normen worden gebaseerd op de nieuwste versie van de leidraad fietsparkeren van het CROW en worden samen met de autoparkeernormen opgenomen in een integrale parkeernormennota. In bestaande wijken wordt ingezet op een helder fietsparkeerbeleid en een betrouwbare handhaving waardoor ook verkeerd gestalde en weesfietsen tot het verleden behoren.

Geldrop-Mierlo concentreert zich op deze opgave door op basis van actuele metingen waar mogelijk aanvullende fietsparkeercapaciteit te realiseren. Bijgebouwde fietsenstallingen zijn bij voorkeur gratis voor de gebruiker en bewaakt.



13. Inclusief voor iedereen

Geldrop-Mierlo wil een inclusieve gemeente zijn. Dat betekent ook dat waar het kan alle inwoners gebruik moeten kunnen maken van functies in de gemeente op een reële loopafstand. Bezitters van een gehandicaptenparkeerkaart mogen gratis en onbeperkt parkeren op speciale gehandicaptenparkeerplaatsen en op alle betaalde parkeerplaatsen op straat. In straten met een parkeerverbod kunnen zij max. 3 uur parkeren.

Ook niet-bezitters van een gehandicaptenparkeerkaart moeten het centrum gemakkelijk kunnen bereiken. Dus ook ouderen die minder dan 300 meter kunnen lopen. Kort parkeren dicht bij winkels en voorzieningen moet voor hen mogelijk blijven. Ook mensen zonder beschikking over een auto moeten bij de winkels kunnen komen. Hiertoe worden comfortabele fietsvoorzieningen gecreëerd.

Het gebruik van algemene gehandicaptenparkeerplaatsen zal blijvend worden gemonitord en waar nodig zullen parkeerplaatsen worden aangevuld, opgeheven of verplaatst.

14. Geclusterd parkeren op afstand

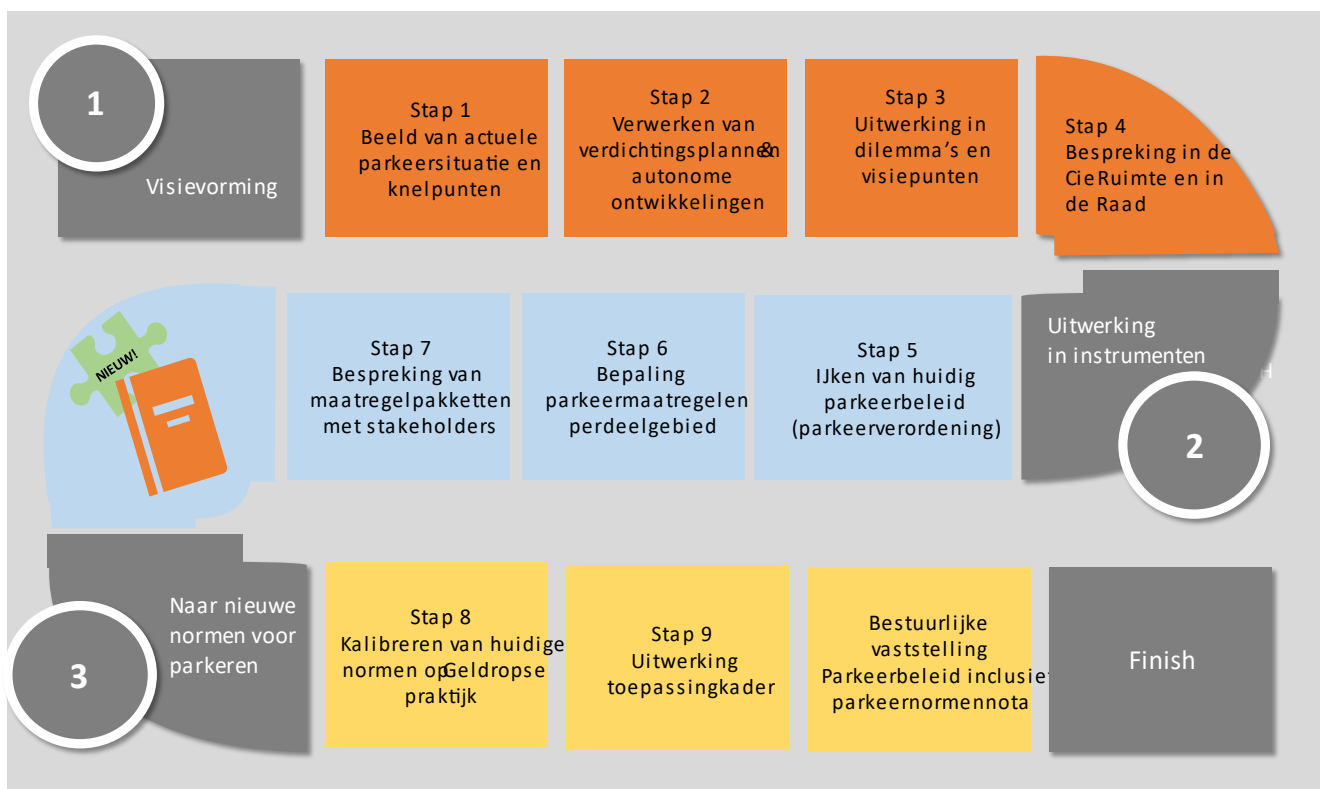
Om het doelgroepenbeleid goed te laten werken is het noodzakelijk om parkeren op afstand in geclusterde, mogelijk gebouwde vorm te faciliteren. De bestaande situatie en ligging van huidige functies en afstanden, gewenste regulering, grondposities etc. zijn van belang voor de locatieafweging van een dergelijke voorziening. Daarbij wordt onderzocht of met name het lang parkeren kan plaats vinden op de bestaande terreinen, al dan niet in de vorm van een uitbreiding (door middel van het plaatsen van een dek). Indien dit onvoldoende parkeercapaciteit oplevert of anderszins niet haalbaar is zal worden gezocht naar een locatie voor een bovengrondse (modulaire) parkeergarage. Hiermee is het mogelijk om 'mee te ademen' met een groeiende, maar ook afnemende automobilitéitsbehoefte. Waar noodzakelijk krijgt deze voorziening een hub karakter waarbij aanvullende (deel)mobilitéit voor de *last mile* beschikbaar is (Park+Bike). De diverse ontwikkelingen in het kader van de verdichtingsopgave van Geldrop centrum zullen leidend zijn voor de verdere bepaling van een locatie voor lang parkeren. Voor de oprichting van een parkeervoorziening op afstand kan gebruik worden gemaakt van het parkeercompensatiefonds zoals dat in de nieuwe nota kostenverhaal is opgenomen.

Ook gemeente breed zoekt de gemeente in bestaande woonbuurten naar mogelijkheden om de auto (iets) meer op afstand te laten parkeren van de woning. Daarbij kan worden gedacht aan buurt-terreinen. Kleinschalige parkeerterreinen voor de auto, bijvoorbeeld aan de kopse kant van een straat hebben de voorkeur. De vormgeving en inrichting van deze plekken is afhankelijk van de buurtsamenstelling en variëren van oplaadplekken, fietsvoorzieningen tot deelauto's.

Voor een goed gebruik van alle parkeervoorzieningen is de juiste routeinformatie van belang om zoekverkeer te voorkomen. Waar nodig via statische bebording, waar mogelijk met dynamische verwijzing op basis van in-car informatie.

5 Uitwerking en vervolg

De parkeervisie is de eerste stap om te komen tot een geactualiseerd parkeerbeleid. Na vaststelling van de visie kunnen de huidige parkeerbeleidskaders van gemeente Geldrop-Mierlo worden geijkt op de nieuwe uitgangspunten. Daarbij worden te bereiken doelen verder gekwalificeerd en gekwantificeerd. Hierna worden deze uitgewerkt naar een set parkeermaatregelen (instrumentarium) per (deel)gebied en doelgroep. De maatregelpakketten worden vervolgens besproken met de stakeholders, in een planning gezet en landen – voorzien van een begroting - in een Nota Parkeerbeleid Geldrop-Mierlo. In verband met de lopende initiatieven voor de centrumontwikkeling van Geldrop wordt tegelijkertijd een Nota Parkeernormen opgesteld. In onderstaand figuur 8 is deze uitwerking weergegeven en staat het te volgen proces:



8 Stappenplan parkeerbeleid gemeente Geldrop-Mierlo

Tegelijkertijd met de nota parkeernormen zal een studie worden uitgevoerd in de vorm van een vlekkenplan voor de mogelijke locaties voor langparkeren rondom het centrum van Geldrop.

Bijlage 1 Tabellen en statistieken

Onderstaand een overzicht van de voor deze visie gebruikte gegevens.

Inwoners en samenstelling

Onderwerp ▼												
Wijken en buurten ▼	Regioaanduiding Soort regio	Bevolking		Leeftijdsgroepen				15 tot 25 jaar	25 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 jaar of ouder	Bevolkingsdichtheid aantal inwoners per km ²
		Aantal inwoners	Geslacht Mannen	Vrouwen	0 tot 15 jaar	15 tot 25 jaar	25 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 jaar of ouder			
omschrijving		aantal										
Geldrop-Mierlo	Gemeente	40 066	19 934	20 132	6 055	4 467	9 194	11 414	8 936	1 292		
Wijk 00 Geldrop	Wijk	28 965	14 400	14 570	4 250	3 285	6 780	8 240	6 420	2 200		
Wijk 01 Mierlo	Wijk	11 105	5 540	5 565	1 810	1 185	2 420	3 180	2 520	622		

Bron: CBS

Autobezit

Onderwerp ▼			
Wijken en buurten ▼	Motorvoertuigen		
	Personenauto's totaal	Personenauto's per huishouden	
aantal		per huishouden	
Geldrop-Mierlo	21 645	1,2	
Wijk 00 Geldrop	15 630	1,2	
Mierlo	5 260	1,3	

Bron: CBS

Parkeerdruk

Onderstaand zijn de bezettinggegevens weergegeven van Geldrop centrum. Het betreft een tweetal door de gemeente gehouden parkeertellingen. Eén van september 2019 net voor corona en één van oktober 2021 ten tijde van de coronamaatregelen.

Daarnaast is er een actuele meting gehouden in mei 2022¹²

¹² Rapportage is nog niet gereed, wordt later toegevoegd.

Gegevens sept 2019

Parkeertelling centrum Geldrop	capaciteit		bezetting sept. 2019								
	betaald	vrij	din vm	din nm	woe nm	don vm	don nm	vrij vm	vrij nm	zat vm	zat nm
kernwinkelgebied											
<i>Stationsstraat/Heggestraat</i>	17		7	15	16	10	15	12	14	15	10
<i>Achter de Kerk</i>	124		56	56	120	69	82	72	74	98	112
<i>Heuvel</i>	82		32	34	0	40	29	52	62	65	72
<i>Bezorgershof</i>	68		55	51	73	60	62	60	64	56	62
<i>Langstraat</i>	8		7	6	7	8	5	5	8	7	7
<i>Machinaal</i>	65		53	54	65	65	64	56	55	58	62
<i>Molenstraat</i>	16		12	13	16	15	14	16	8	7	10
<i>Dommeldalseweg</i>	18		11	13	14	17	18	16	12	4	10
<i>Bogardeind (noord)</i>	6		1	4	5	4	4	4	2	5	6
subtotaal	404		234	246	316	288	293	293	299	315	351
<i>bezettingsgraad</i>			0,58	0,61	0,98	0,71	0,73	0,73	0,74	0,78	0,87
overig											
<i>Bogardeind (ziekenhuis)</i>	22		15	16	10	14	12	12	8	15	8
<i>Wielstraat</i>	11		2	0	4	7	7	6	3	3	2
subtotaal	33		17	16	14	21	19	18	11	18	10
<i>bezettingsgraad</i>			0,52	0,48	0,42	0,64	0,58	0,55	0,33	0,55	0,3
Totaal	437*		251	262	330	309	312	311	310	333	361
<i>bezettingsgraad</i>			0,57	0,6	0,93	0,71	0,71	0,71	0,71	0,76	0,83
* inclusief invalideparkeerplaatsen											
Parkeertelling centrum Geldrop	capaciteit		bezetting sept. 2019								
	betaald	vrij	din vm	din nm	woe nm	don vm	don nm	vrij vm	vrij nm	zat vm	zat nm
<i>Kasteelpark</i>		76	45**	42**	45**	36	32**	22	28	36	36
<i>De Meent***</i>		78	79	74	75	75	76	78	77	69	69
<i>Weverijmuseum</i>		12	12	8	10	11	10	10	8	10	10
<i>Achter postkantoor</i>		64	65	63	64	64	65	65	64	64	64
<i>Achter Korte Kerkstraat</i>		20	16	15	22	20	20	18	23	19	19
<i>Stationsstraat****</i>		37	35	33	36	36	34	32	33	30	33
Totaal		287	252	235	252	242	237	225	233	228	231
<i>bezettingsgraad</i>			0,88	0,82	0,88	0,84	0,83	0,78	0,81	0,79	0,8
** activiteit kasteelhoeve											
*** gedeeltelijk beschikbaar (deel tussen Mierloseweg en fietsverbinding langs koetshuis afgesloten ivm werkzaamheden)											
**** wegvak tussen Heggestraat en Heilige Geeststraat											

Jaren	Aantal klachten/meldingen
2020	72

De hoofdcategorieën betreffen:

- Bewoners kunnen met een vergunning de auto niet kwijt in vergunninghouderszone;
- Net buiten het gebied van parkeerregulering wordt in de woonwijk geparkeerd door personeel en bezoekers van het Anna ziekenhuis en centrum;
- Bezoekers van bewoners binnen een vergunninghouderszone moeten de auto op "grote" afstand buiten de vergunninghouderszone parkeren, omdat er geen bezoekersregeling is.

Vanuit de bewoners komt de vraag voor een bezoekersregeling regelmatig terug;

- Door de hoge woningdichtheid en smalle straten met weinig parkeer ruimte is er met name parkeerdruk in de wijken Braakhuizen-Noord, Braakhuizen-Zuid, Coevering, Skandia, Hulst en Akert;
- Uit de wijken Genoehuis, Zesgehuchten en uit Mierlo worden minder meldingen over parkeeroverlast ontvangen.

Ervaringen/interventies vanuit handhaving

Op dit moment zijn er een aantal locaties waar regelmatig overlast is of foutparkeerders o.a. bij De Burght (er wordt 1 parkeervergunning per woning uitgegeven, bezoekers/ bedrijven hebben dan geen parkeerplaats). Heggestraat is volop bezet waarbij vergunningshoudersparkeerplaatsen gebruikt worden door niet vergunninghouders. Langstraat (vooral het laden en lossen geeft overlast). Veel kort parkeren om snel een boodschap te doen. Bij de Kerk (tegenover Bruna) snel parkeren, boodschap doen. Klachten komen van vergunningshouders die geen parkeerplaats hebben.

In het (hele) centrum wordt er voornamelijk bekeurd op parkeren in parkeerverbod, parkeren op de stoep en voetgangersoversteekplaats.

Op dit moment is het parkeren in het hele centrum krap voldoende voor het winkelend publiek en de bestaande woningen met regelmatig overlast meldingen.

Voor de woensdag tijdens marktdagen. Komen er meer woningen bij dan zal de parkeerdruk aanzienlijk toenemen en (nog) meer overlast geven.

Bij uitbreiding van woningen zal de parkeerdruk nog groter worden in het centrum (geen ruimte voor winkelend publiek) en zal de parkeerdruk verder uitbreiden naar de randen van het centrum zoals Stationsstraat, Mierloseweg (ventweg), Hofdael, Bleekvelden

Bijlage 2 Begripsomschrijvingen

- a. **Autoparkeernorm:** een getal dat aangeeft hoeveel autoparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of bruto vloeroppervlakte;
- b. **Autoparkeervraag:** de totale vraag (programma * norm) naar autoparkeerplaatsen vanuit een ruimtelijke activiteit, rekening houdend met gebiedsindeling en aanwezigheidspercentages;
- c. **Bezoekersregeling:** met een bezoekersregeling kunnen bezoekers/visite van bewoners van buurten en wijken waar betaald parkeren geldt, tegen een laag tarief parkeren;
- d. **Blurring:** In economische termen betekent *blurring* branchevervaging. Het is met name gestart met innovatieve combinaties tussen retail en horeca. Maar blurring gaat verder. Bijvoorbeeld doordat een fysiotherapeut buiten behandel tijden de toestellen openstelt voor fitness. Dit leidt tot een verschuiving in de parkeerpieken.
- e. **B-scenario:** een door de gemeente goedgekeurde strategie van een initiatiefnemer die ingezet kan worden als blijkt dat de afgesproken parkeeroplossing niet voldoet. Dit kan bijvoorbeeld in vorm zijn van een ruimtelijke reservering die in het plan is opgenomen;
- f. **CROW:** CROW is een landelijk kennisplatform over onder andere infrastructuur, mobiliteit en parkeren;
- g. **Deelauto:** een auto, waarvan de eigenaar of houder aantoont dat deze krachtens een overeenkomst gedeeld wordt met (ten minste) één andere particuliere deler van een ander huishouden;
- h. **Deelmobiliteit:** is het delen van transportmiddelen tussen gebruikers, dan wel tegelijk of na elkaar. Deelmobiliteit biedt gebruikers op korte termijn toegang tot een van de vervoersmiddelen wanneer dat voor de gebruiker nodig is. Naast auto's zijn dit ook scooters, fietsen etc.
- i. **Eigen terrein:** grond waarover de initiatiefnemer kan beschikken ter plaatse van de ruimtelijke activiteit danwel in de directe nabijheid van deze ruimtelijke activiteit;
- j. **Fietsparkeernorm:** een getal dat aangeeft hoeveel fietsparkeerplaatsen voor een bepaalde functie nodig zijn per eenheid of bruto vloeroppervlakte;
- k. **Fietsparkeervraag:** de totale vraag (programma * norm) naar fietsparkeerplaatsen vanuit een ruimtelijke activiteit;
- l. **Kort parkeren:** parkeren met een verblijfsduur tussen de 0,5 en 4 uur (korter dan 0,5 uur wordt in de regel 'fietsparkeren' genoemd).
- m. **Kwaliteitseis:** een eis die gesteld wordt vanuit het oogpunt van bruikbaarheid van een nieuw te realiseren parkeervoorziening;
- n. **Lang parkeren:** parkeren met een verblijfsduur tussen de 4 en 12 uur

- o. **Leisure:** Alle commerciële activiteiten rondom vrije tijd, bijvoorbeeld bioscopen, speeltuinen, horeca;
- p. **Mobility as a Service (MaaS):** Bij MaaS gaat om het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps. Bijvoorbeeld de deelfiets, -auto, -scooter, trein, of taxi. En zelfs de eigen auto of fiets. Maar vooral ook combinaties van al deze soorten vervoer. Zodat reizen van-deur-tot-deur op maat en volgens de wensen van de reiziger mogelijk is. Met MaaS kiest de reiziger op elk moment het vervoermiddel dat voor hem het gunstigst is;
- q. **Nieuwe mobiliteit:** een verzamelnaam voor ontwikkelingen in de mobiliteitssector gericht op minder autovervoersbewegingen of deze zodanig 'slimmer' maken dat er minder druk resulteert op milieu en ruimte;
- r. **Openbare ruimte:** de door het bevoegde gemeentelijke orgaan als zodanig aangewezen en van een naam voorziene buitenruimte die binnen de gemeente Geldrop-Mierlo is gelegen;
- s. **Parkeerdruk:** het totaal aantal geparkeerde voertuigen gedeeld door de parkeercapaciteit in de openbare ruimte of in de gebouwde openbare parkeervoorzieningen, uitgedrukt in een percentage;
- t. **Parkeerrecht:** Het onder bepaalde voorwaarden ontstane recht om een voertuig gedurende een (on)bepaalde periode in/op een daartoe benoemde Parkeervoorziening te parkeren;
- u. **Parkeerregulering:** zodra de vraag naar parkeerruimte toeneemt en/of het aanbod schaarser wordt, ontstaat behoefte tot regulering. Regulering houdt in dat er aan bepaalde voorwaarden moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor een parkeerrecht.
- v. **Parkeervoorziening:** Parkeervoorzieningen zijn alle voorzieningen die geschikt zijn om een voertuig te parkeren. "Inrichting bestemd voor het parkeren of stallen van voertuigen" (bron: NEN 2443). Onderverdeeld naar hun verschijningsvorm zijn er drie hoofdcategorieën parkeervoorzieningen: straatparkeerplaatsen, parkeerterreinen en parkeergarages;
- w. **PRIS:** Afkorting van Parkeer Route Informatie Systeem. Een PRIS wijst automobilisten de gewenste route naar parkeervoorzieningen in een stad. Het systeem bestaat uit een netwerk van borden die verwijzen naar de beschikbare voorzieningen. Op die manier hoeven bezoekers niet te zoeken en kunnen ze zich laten leiden door de borden. Een PRIS bestaat naast statische borden, die de richting van de kortste route naar een parkeervoorziening aangeven ook uit dynamische borden die aangeven of er vrije plaatsen beschikbaar zijn en/of de parkeervoorziening geopend is.;

- x. **Straatparkeren:** De in de gemeente direct langs de openbare weg gelegen gereguleerde parkeerplaatsen (kent meerdere verschijningsvormen zoals langsparkeren, visgraatparkeren en haaksparkeren.);
- y. **Terreinparkeren:** Auto's die parkeren op een "van een rijbaan gescheiden terrein dat is bestemd om op te parkeren of op te stallen." (bron: NEN 2443:2012);
- z. **Vreemdparkeerder:** die automobilist die lang parkeert op parkeerplaatsen die primair bestemd zijn voor een andere doelgroep. Bijvoorbeeld forenzen die de trein pakken en in een woonstraat parkeren.



Een wereld te winnen.

©2022, Spark B.V.

info@spark-parkeren.nl, 2266 AD Leidschendam

tel +31 (0)70 317 70 05

Behoudens de door de Auteurswet 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit dit document worden verveelvoudigd (waaronder begrepen het opslaan in een geautomatiseerd gegevensbestand) of openbaar gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Spark B.V. Alle rechten voorbehouden.

All rights reserved. No parts of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission of Spark B.V.

Aan de inhoud van dit document kunnen geen rechten worden ontleend. Spark B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voortvloeiend uit eventuele onjuistheid of onvolledigheid van de in dit document vermelde informatie.