Empaction

PARKEER- EN MOBILITEITSPROFESSIONALS



DE TOEKOMST BEREIKBAAR



DEFINITIEF

Parkeerplan Meierijstad

Opdrachtgever:	Gemeente Meierijstad
Plaats en datum:	Eindhoven, 20 mei 2025
Projectnummer:	2023/243EM

Inhoudsopgave

SAMENVATTING 3

1. INLEIDING 8

1.1. Waarom een Parkeerplan voor gemeente Meierijstad? 8
1.2. Scope Parkeerplan 8
1.3. Het proces 8
1.4. Leeswijzer 8

2. PARKEREN IN DE DORPSCENTRA OP DIT MOMENT 10

2.1. Veghel centrum 10
2.2. Schijndel centrum 14
2.3. Sint-Oedenrode centrum 17

3. VISIES, AMBITIES EN RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 21

3.1. Duurzame Mobiliteitsvisie 21
3.2. Visie Duurzaamheid 20250 22
3.3. Gezondheidsnota 22
3.4. Centrumvisies 23
3.5. Woonzorgvisie 26

4. BEPALENDE UITGANGSPUNTEN EN KEUZES 28

4.1. Met parkeerbeleid dragen we bij aan de visies, ambities en ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeente 28
4.2. We geven meer ruimte en prioriteit aan duurzame en gezonde vervoerswijzen 29
4.3. Met regulering zorgen we voor de juiste parkeerder op de juiste plaats en voorkomen we parkeeroverlast 31
4.4. Faciliteren en prioriteren van doelgroepen: wie parkeert waar met de auto? 33
4.5. Het parkeren blijft voor zowel gebruiker als gemeente 'betaalbaar' 37
4.6. Met gebiedsgerichte parkeernormen maken we ontwikkelingen mogelijk en voorkomen we parkeeroverlast 39
4.7. Resumé: vertaling naar parkeerbeleid per kern 41

5. DOORKIJK NAAR MAATREGELEN 44

5.1. Dorpscentra korte termijn 44
5.2. Veghel centrum 45
5.3. Schijndel centrum 49
5.4. Sint Oedenrode centrum 51
5.5. Overige thema's en aandachtsgebieden 53

BIJLAGEN (SEPARAAT) 54

1. Hoofdlijnen parkeermeting 2024 54
2. Nota Parkeernormen 54

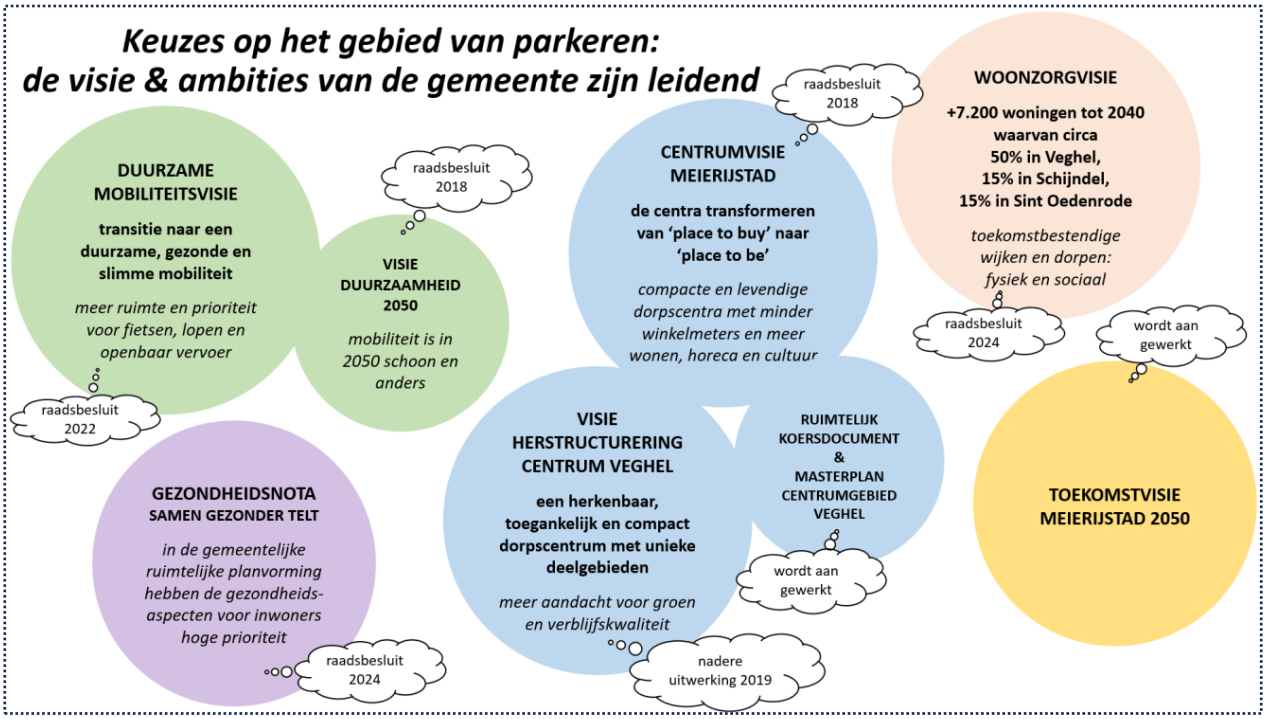
Samenvatting

Voorliggend parkeerplan geeft richting aan hoe in Meierijstad de komende jaren met het parkeren van auto's en fietsen wordt omgegaan. Met dit plan stellen we kaders en maken we keuzes zodat parkeren een bijdrage kan leveren aan de actuele visies, ambities en ruimtelijke ontwikkelingen.

Parkeren neemt momenteel een aanzienlijk deel van de openbare ruimte in beslag. Elke vierkante meter kan maar één keer benut worden. Ook andere beleidsthema's zoals wonen, energie, klimaat en groen hebben ruimte nodig. Dat vraagt om na te denken over én regie te voeren op het gebruik van de beschikbare ruimte. Voor het vinden van de juiste balans is een zorgvuldige planning en inrichting van parkeerfaciliteiten noodzakelijk. Met dit plan stellen we kaders en maken we keuzes zodat parkeren de komende jaren een bijdrage kan leveren aan de actuele ambities en opgaven in de dorpscentra.

Daarnaast beschikt Meierijstad over een enigszins verouderde Nota Parkeernormen. Een nieuwe kijk op parkeernormen (afgestemd op de locatie) is nodig om ruimtelijke ontwikkelingen en bijbehorende ambities mogelijk te maken. De nieuwe Nota Parkeernormen is een separate bijlage van het parkeerplan. Het parkeerplan heeft een duidelijke focus op de centra van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode. De nieuwe Nota Parkeernormen is van toepassing op de gehele gemeente Meierijstad, en biedt richtlijnen en normen die in alle kernen gehanteerd zullen worden.

De huidige parkeersituatie vormt het vertrekpunt. In dit plan wordt daarom eerst beschreven hoe het parkeren in de dorpscentra op dit moment functioneert en geregeld is. Vervolgens brengen we in kaart wat de bepalende visies, ambities en ruimtelijke ontwikkelingen zijn die de komende jaren invloed hebben op de invulling van parkeren.



Wat betekenen de visies, ambities en ruimtelijke ontwikkelingen voor parkeren?

- Meierijstad zet in op een gezonde leefomgeving. In lijn met de ambitie 'duurzaam en gezond' wordt ingezet op een verschuiving van autogebruik naar het gebruik van duurzame vervoerswijzen. De actieve, gezonde en schone vormen van vervoer, zoals lopen, fietsen en het openbaar vervoer krijgen meer ruimte en prioriteit.

- De traditionele focus op het faciliteren van de auto verandert. Bij herinrichtings- en ontwikkelplannen in de dorpscentra krijgt de auto een minder dominante positie in de openbare ruimte: het verhogen van de kwaliteit van de leefomgeving komt centraal te staan.
- In de herontwikkeling van het centrumgebied van Veghel kiezen we bewust voor minder parkeren in de openbare ruimte, meer ruimte en prioriteit voor voetgangers en fietsen, de auto te gast en de inpassing van één of meerdere gebouwde parkeervoorzieningen. Gezien de schaarse ruimte wordt het hierbij een uitdaging om een goed evenwicht te vinden tussen de verschillende functies, belangen, wensen, eenmalige investeringen en structurele kosten.
- Meierijstad staat voor de opgave om +7.200 woningen te bouwen waarvan circa 80% in Veghel, Schijndel en Sint Oedenrode. In basis is en blijft voor ontwikkelingen 'parkeren op eigen terrein' het uitgangspunt. Naast de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen op eigen terrein, moet het voor nieuw te realiseren woningen en voorzieningen ook mogelijk zijn om bestaande parkeerplaatsen of parkeerplaatsen 'op afstand' te benutten. Zo kunnen we efficiënter omgaan met de beschikbare (openbare) ruimte. Ook als dit betekent dat het soms wat verder lopen is om je auto te parkeren. Dit geeft meer ontwikkelmogelijkheden voor nieuwe woningen gericht op alle doelgroepen, van jong tot oud.

Bepalende uitgangspunten en keuzes voor het parkeren in onze dorpscentra:

1. *Met parkeerbeleid dragen we bij aan de visies, ambities en ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeente: het faciliteren van auto parkeren blijft belangrijk, maar staat niet (langer) op één.*
2. *In de inrichting van onze openbare ruimte geven we meer ruimte en prioriteit aan duurzame en gezonde vervoerswijzen.*
3. *Met regulering zorgen we voor 'de juiste parkeerder op de juiste plaats' en voorkomen we parkeeroverlast.*
4. *We leggen vast welke doelgroepen we op de verschillende parkeerlocaties willen faciliteren en prioriteren: wie parkeert waar met de auto?*
5. *Uitvoering van parkeerbeleid blijft voor zowel gebruiker als gemeente 'betaalbaar'.*
6. *Met actuele gebiedsgerichte parkeernormen maken we ruimtelijke ontwikkelingen en bijbehorende ambities mogelijk en voorkomen we parkeeroverlast.*

De kaders, uitgangspunten en keuzes hebben we pragmatisch vertaald naar een parkeerbeleid per kern. We maken hierbij een onderscheid in de volgende niveaus van parkeerbeleid: geen beperkingen (1), licht sturend (2), sturend (3) en zeer strikt (4). De knoppen waaraan gedraaid kan worden, hebben we samengevat in:

1. **Aanbod parkeerplaatsen c.q. parkeernormen**: hoeveelheid beschikbare parkeerplaatsen en de normen die worden gehanteerd voor verschillende gebieden en doelgroepen.
2. **Vormen van parkeerregulering**: de verschillende methoden om parkeren te reguleren, zoals blauwe zones, parkeervergunningen, en betaald parkeren.
3. **Locatie van parkeerplaatsen**: waar de parkeerplaatsen zich bevinden ten opzichte van belangrijke bestemmingen, zoals woningen, winkels en werkplekken.
4. **Mate van flankerend beleid met betrekking tot de inzet voor alternatieve duurzame vervoerwijzen**: de maatregelen die worden genomen om duurzame vervoersalternatieven te stimuleren, zoals fietsinfrastructuur, openbaar vervoer en deelauto-programma's.

Schijndel
Sint Oedenrode

	aanbod pp parkeernormen	vormen van parkeerregulering	locatie van parkeerplaatsen	flankerend beleid
geen beperkingen	minimum normen	geen	'voor de deur'	beperkte inzet
licht sturend	beperkte gebiedsgerichte differentiatie	onbetaalde vormen in centrum	voorzieningen op loopafstand	gemiddelde inzet
sturend	gebiedsgerichte differentiatie	(on)betaalde vormen in centrum- en schil	autoluwe en autovrije zones	grote inzet
zeer strikt	maximum normen	betaald parkeren in 'gehele' stad	autovrije zones	maximale inzet

Erp, Boerdonk, Boskant, Eerde, Keldonk, Mariaheide, Nijnsel, Olland, Wijbosch, Zijtaart

Veghel

Parkeerbeleid ‘geen beperkingen’ is en blijft van toepassing in de kernen Erp, Boerdonk, Boskant, Eerde, Keldonk, Mariaheide, Nijnsel, Olland, Wijbosch, Zijtaart:

	aanbod pp parkeernormen	vormen van parkeerregulering	locatie van parkeerplaatsen	flankerend beleid
geen beperkingen	minimum normen	geen	'voor de deur'	beperkte inzet



Parkeerbeleid ‘licht sturend’ is en blijft van toepassing in Schijndel en Sint Oedenrode:

	aanbod pp parkeernormen	vormen van parkeerregulering	locatie van parkeerplaatsen	flankerend beleid
licht sturend	beperkte gebiedsgerichte differentiatie	onbetaalde vormen in centrum	voorzieningen op loopafstand	gemiddelde inzet



In Veghel kiezen we in de toekomstige situatie voor een meer sturend parkeerbeleid:

	aanbod pp parkeernormen	vormen van parkeerregulering	locatie van parkeerplaatsen	flankerend beleid
sturend	gebiedsgerichte differentiatie	(on)betaalde vormen in centrum- en schil	autoluwe en autovrije zones	grote inzet



Doorkijk naar maatregelen:

Dorpscentra algemeen

- We gaan de werkingstijden eenduidig maken: van maandag tot en met zaterdag van 10.00 tot 17.00 uur. De traditionele koopavond heeft al langer zijn functie verloren. Daarom wordt de regulering tijdens koopavond geschrapt.
- We gaan beter handhaven op het gebruik van de blauwe zone en richten ons hierbij vooral op de parkeerders die momenteel geen blauwe schijf of ontheffing gebruiken.
- We gaan de uitgifteregels voor ontheffingen optimaliseren. We gaan zelf inventariseren welke woningen over parkeren beschikken en deze adressen op een zogenaamde POET-lijst zetten zodat ze niet meer in aanmerking kunnen komen voor een eerste ontheffing.

Veghel centrum

- We gaan diverse aanpassingen/optimalisaties in het blauwe zone gebied doorvoeren:
    - Leo vd Weijdenstraat: deels vrij parkeren;
    - Hoefplein: volledig blauwe zone invoeren, geen vrij parkeren meer;
    - Hoogstraat: blauwe zone aan beide zijden van de straat.
- De verouderde verwijsborden van de parkeerroute gaan we verwijderen.
- In het ontwikkelgebied Kloosterkwartier doet zich parkeeroverlast voor doordat de huidige parkeeropzet afwijkt van de oorspronkelijke plannen. Ondanks juridische afspraken tussen ontwikkelaar en gemeente blijkt de praktijk complex. Om tot een duurzame oplossing te komen, wordt gekozen voor een gezamenlijke aanpak waarbij alle betrokken stakeholders actief worden betrokken. Samen wordt verkend welke maatregelen binnen de bestaande kaders mogelijk zijn om de parkeeroverlast effectief aan te pakken.
- Fietsparkeren:
    - Op locaties waar (te) veel fietsen buiten de voorzieningen worden geplaatst en bestaande voorzieningen niet of onvoldoende worden benut zal worden bekeken of deze verplaatst/geoptimaliseerd kunnen worden of uitbreiding van capaciteit nodig is.
    - Met het oog op de komst van BRT wordt voor het busstation nagegaan of het wenselijk is om hier een bewaakte fietsenstalling te maken (inclusief een voorziening voor fietsreparatie/onderhoud).
- 1e doorkijk naar verkeer en parkeren binnen Masterplan:
    - Voor de verkeersontsluiting in het centrumgebied wordt een onderscheid voorgesteld tussen een noordelijke zone waar de auto-te-gast is en een zuidelijke zone waar de auto-gewenst is.
    - Langs de Meijerijstraat is een meerlaagse gebouwde parkeervoorziening (hub) gepland.
    - Nadere uitwerking van de hub en aanvullende parkeermaatregelen vindt in het project en planproces voor het Masterplan plaats. Het gaat hierbij om o.a. de volgende onderwerpen:
        - Parkeerbalans centrum inclusief ontwikkelingen Masterplan;
        - Benodigde parkeercapaciteit in de hub;
        - Financiële haalbaarheid van de hub;
        - Consequenties voor de parkeerorganisatie;
        - Flankerende maatregelen in de omgeving (regulering in de schil).

Schijndel centrum

- We gaan het Catharinaplein volledig in de blauwe zone onderbrengen.
- Op de Markt maken we ruimte voor fietsparkeren, hiervoor worden auto parkeerplaatsen opgeofferd.
- Wij onderzoeken samen met centrummanagement een centrale fietsvoorziening op de locatie van de oude slagerij van Rooij.

Sint-Oedenrode centrum

- Op het autovrije deel van de Markt geldt momenteel een gedoogsituatie. Op het moment dat de reconstructie van het parkeerterrein bij De Neul met bijbehorende extra parkeerplaatsen gereed is, wordt deze gedoogsituatie beëindigd.
- Wij onderzoeken de mogelijkheid om de parkeerfunctie van de Heuvel op te heffen en in te richten als verblijfsgebied met een autoluw karakter (inclusief venstertijden voor laden en lossen).
- We gaan diverse aanpassingen/optimalisaties in het blauwe zone gebied doorvoeren:
    - Omzetten blauwe zone parkeerplaatsen naar vrije parkeerplaatsen in Kofferen, Meierij, Dommelstraat;
    - Omzetten vrije parkeerplaatsen naar blauwe zone parkeerplaatsen Deken van Erpstraat;
    - Uitbreiding blauwe zone parkeerplaatsen Ameroyenhof;
    - Grenzen van het totale blauwe zone gebied verkleinen.





1. Inleiding

Voorliggend parkeerplan geeft richting aan hoe in Meierijstad de komende jaren met het parkeren van auto's en fietsen wordt omgegaan. Zo'n actueel kader is nodig door verschillende maatschappelijke ontwikkelingen die op ons afkomen. Hierbij bouwen we voort op de in 2022 vastgestelde Duurzame Mobiliteitsvisie.

1.1. Waarom een Parkeerplan voor gemeente Meierijstad?

Onze samenleving is volop in beweging. Denk aan de klimaatverandering en de overgang naar duurzame energie, de toenemende technologisering en digitalisering en veranderingen in de bevolkingsopbouw. Om goed in te kunnen spelen op al deze ontwikkelingen is in 2022 een duurzame mobiliteitsvisie vastgesteld. Met deze visie is richting gegeven aan hoe de komende jaren met mobiliteit wordt omgegaan in Meierijstad. De volgende stap is een vertaling van dit nieuwe kader naar een actueel parkeerplan.

Eén van de instrumenten om te sturen op mobiliteit is het parkeerbeleid. Een reis met de auto en fiets begint en eindigt namelijk met parkeren en is daarmee een integraal onderdeel van mobiliteit. Daarnaast neemt parkeren momenteel een aanzienlijk deel van de openbare ruimte in beslag. Zeker in de dorpscentra van Veghel, Schijndel en Sint Oedenrode. Elke vierkante meter kan maar één keer benut worden. Ook andere beleidsthema's zoals wonen, energie, klimaat en groen hebben ruimte nodig. Dat vraagt om na te denken over én regie te voeren op het gebruik van de beschikbare ruimte. Voor het vinden van de juiste balans is een zorgvuldige planning en inrichting van parkeerfaciliteiten noodzakelijk. Met dit plan stellen we kaders en maken we keuzes zodat parkeren de komende jaren een bijdrage kan leveren aan de actuele ambities en opgaven. Daarnaast beschikt Meierijstad over een enigszins verouderde Nota Parkeernormen. Een parkeerplan met daarin tevens een nieuwe kijk op parkeernormen (afgestemd op de locatie) is nodig om ruimtelijke ontwikkelingen en bijbehorende ambities mogelijk te maken.

1.2. Scope Parkeerplan

Dit parkeerplan heeft een duidelijke focus op de centra van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode. De nieuwe Nota Parkeernormen is van toepassing op de gehele gemeente Meierijstad, en biedt richtlijnen en normen die in alle kernen gehanteerd zullen worden.

1.3. Het proces

Voor de uitwerking en onderbouwing van dit parkeerplan is er in het voorjaar van 2024 een actuele parkeermeting in de verschillende centra uitgevoerd. In april 2024 heeft een beeldvormende avond over parkeren met de gemeenteraad plaatsgevonden. In de periode daarna is met verschillende sleutelfiguren en vertegenwoordigers van stakeholders gesproken (o.a. bewoners, ondernemers, centrummanagement, woningcorporaties en diverse afdelingen binnen de gemeente). Na vaststelling door het college komt dit parkeerplan formeel ter inzage te liggen. Een samenvatting van de ingebrachte inspraakreacties en onze reactie en verwerking nemen we later in dit proces op in een reactienota die onderdeel wordt van het raadsvoorstel.

1.4. Leeswijzer

De opbouw van dit parkeerplan is als volgt. In hoofdstuk 2 wordt eerst een beeld geschetst van de huidige parkeersituatie.

Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de bepalende visies en ambities in kaart gebracht en geven we op hoofdlijnen aan wat deze ontwikkelingen betekenen voor parkeren.

In hoofdstuk 4 worden de bepalende uitgangspunten en keuzes voor het parkeren in de dorpscentra van Meierijstad uitgewerkt en pragmatisch vertaald naar verschillende ‘niveaus’ van parkeerbeleid. Tot slot wordt in hoofdstuk 5 een doorkijk gegeven naar maatregelen voor de afzonderlijke dorpscentra en overige aandachtsgebieden.

De nieuwe Nota Parkeernormen is een separate bijlage van het parkeerplan. In deze nota liggen onze nieuwe parkeernormen vast en geven we aan hoe met auto- en fietsparkeren bij bouwontwikkelingen moet worden omgegaan.









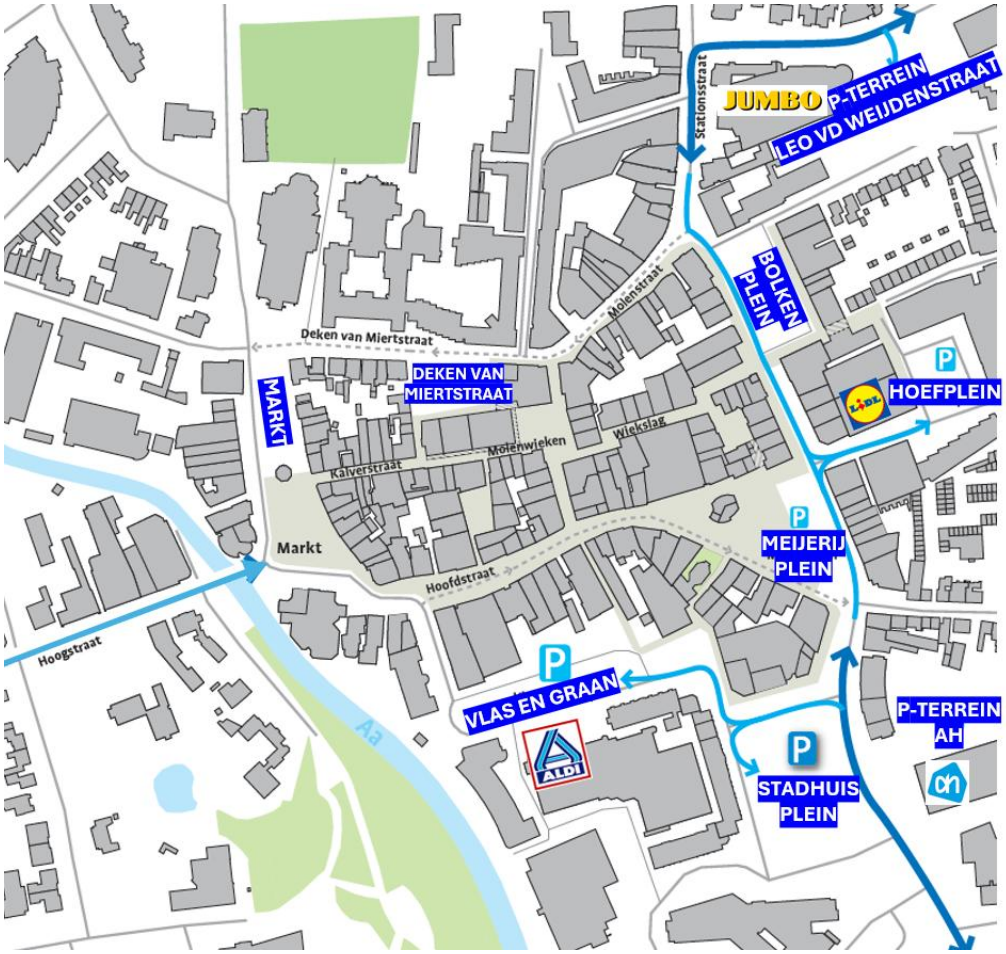
2. Parkeren in de dorpscentra op dit moment

De huidige parkeersituatie vormt het vertrekpunt voor dit parkeerplan. In dit hoofdstuk wordt beschreven hoe het parkeren in de dorpscentra op dit moment geregeld is en wat de belangrijkste bevindingen en aandachtspunten zijn.

2.1. Veghel centrum

Verkeersontsluiting en belangrijkste parkeerlocaties

- De verkeersontsluiting van het centrum in Veghel loopt via de Rembrandtlaan/Stadshuisplein aan de zuidzijde, de Iepenlaan/Leo van de Weijdenstraat aan de noordzijde en de Sluisstraat/Hoogstraat aan de westzijde.
- Het zwaartepunt van het parkeeraanbod ligt aan de oost- en zuidzijde van het centrumgebied en wordt primair ontsloten via de route Stadhuisplein, Meijerijstraat en Stationsstraat.



- Rondom het dorpscentrum liggen een 4-tal supermarkten (Jumbo, Lidl, Albert Heijn en Aldi). Deze supermarkten zijn belangrijke publiekstrekkers voor het centrumgebied. De bijbehorende parkeervoorzieningen vormen daarmee tevens een bronpunt voor een bezoek aan de winkels, voorzieningen en horeca in het dorpscentrum. Hierbij moet wel opgemerkt worden dat de Jumbo en Albert Heijn op ruim 300 meter van het dorpscentrum liggen. De Aldi en Lidl liggen qua loopafstand aanzienlijk gunstiger voor een combinatiebezoek aan het dorpscentrum. De afstand van deze supermarkten naar dichtbijzijnde winkels is 100 tot 150 meter. Hoe groter de afstand hoe kleiner het combinatiebezoek. Als afstand van supermarkt tot eerste vijf winkels maximaal 40 meter is, is combinatiebezoek 60%. Tussen 80 en 120 meter is combinatiebezoek 42 tot 48%.

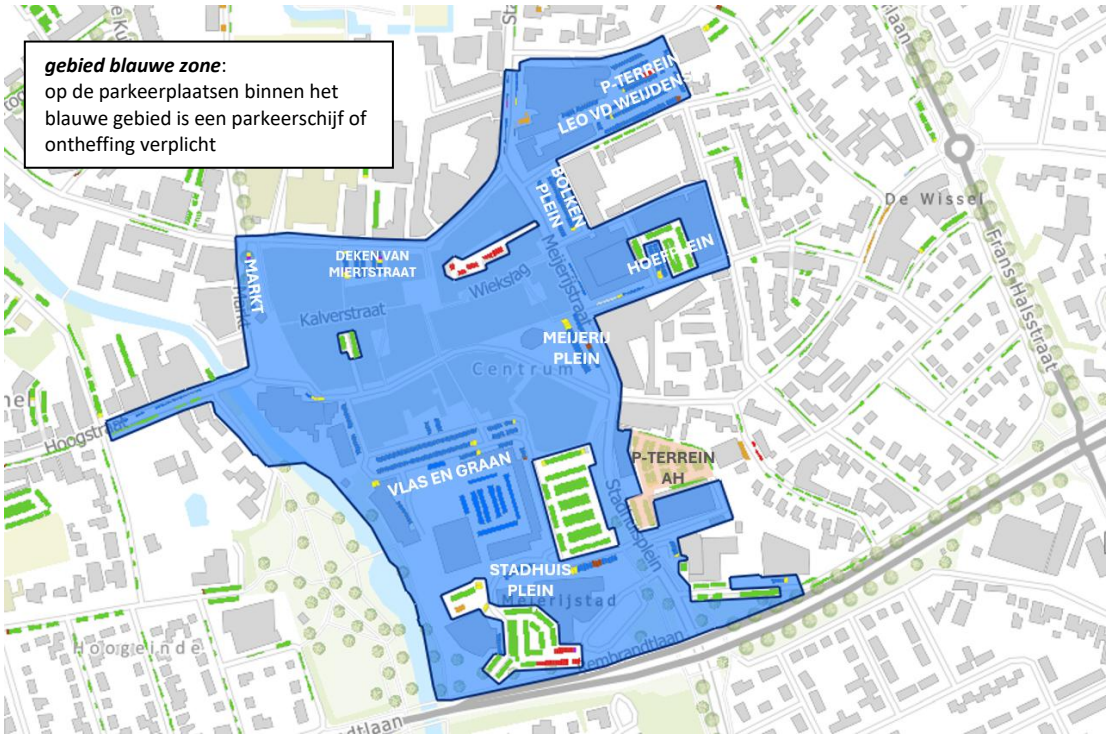
- De bezoekers van de Lidl maken primair gebruik van parkeerlocaties Hoefplein en Bolkenplein. De laatste locatie geldt tevens als functie voor het parkeren van werknemers.
- De Aldi ligt direct naast parkeerlocatie Vlas en Graan. Deze parkeervoorziening is samen met de vernieuwing van de Aldi in 2024 fors uitgebreid en vormt momenteel de belangrijkste parkeerlocatie voor een bezoek aan het dorpscentrum.
- De locaties Meijerijplein, Deken van Miertstraat en de Markt zijn qua capaciteit relatief kleine parkeerterreinen, maar vanwege hun centrale ligging populair bij bezoekers.
- Het Stadshuisplein heeft een primaire functie voor het lang parkeren van werknemers en bewoners.

Parkeerregulering



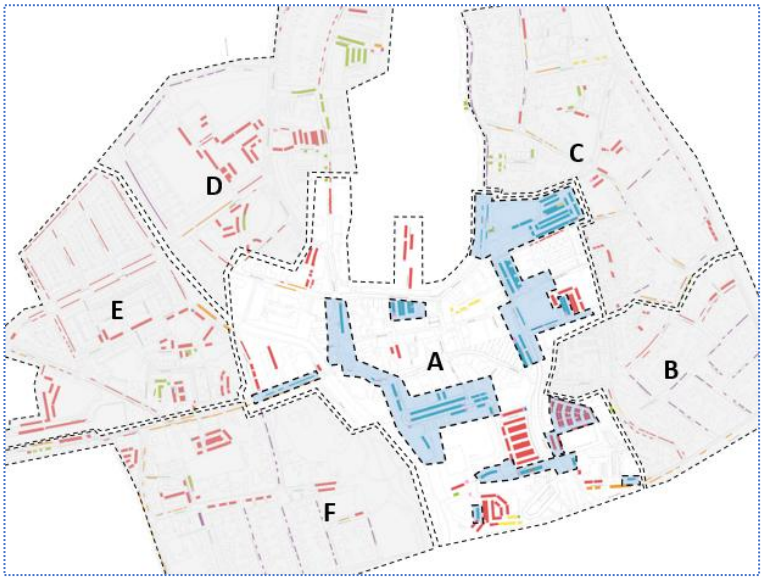
- Om te zorgen dat de parkeerplaatsen in het centrum door bezoekers en ontheffinghouders gebruikt kunnen worden, zijn circa 675 parkeerplaatsen gereguleerd met een blauwe zone. Op de parkeerplaatsen binnen de blauwe zone mag maximaal 2 uur geparkeerd worden. In basis geldt de blauwe zone van maandag tot en met zaterdag van 10:00 tot 17:00 uur (en op vrijdag tot 21:00 uur).
- Voor bewoners en bedrijven met een vestiging binnen het gebied ontheffinghouders en die niet over parkeren op eigen terrein beschikken is er de mogelijkheid een ontheffing te verkrijgen. In totaal zijn er circa 120 ontheffingen uitgegeven, waarvan het merendeel aan bewoners.
- Ontheffinghouders mogen gebruik maken van 'alle' blauwe zone parkeerplaatsen binnen het centrumgebied. Dit betekent dat een ontheffinghouder altijd kan uitwijken, mocht zijn/haar 'favoriete' parkeerplaats bezet zijn.
- Het Bolkenplein is enkel gereguleerd op vrijdag en zaterdag. Op doordeweekse dagen is dit terrein ongereguleerd om ook werknemers te kunnen faciliteren.
- Het Hoefplein naast de Lidl is deels gereguleerd met blauwe zone en deels ongereguleerd.
- Aan de zuidzijde van het Stadhuisplein is er op een beperkt aantal parkeerstroken sprake van regulering van maandag tot en met vrijdag. Dit zijn plekken ten behoeve van bezoek aan het gemeentehuis en zwembad. Het grote parkeerterrein van het Stadhuisplein valt buiten de parkeerregulering, zodat hier door werknemers en bewoners geparkeerd kan worden.
- Het parkeerterrein bij de Albert Heijn betreft privaat eigendom. Hier is een slagboom toegepast: de eerste 90 minuten betreft gratis parkeren (0-tarief), daarna wordt € 1,25 per uur gerekend.





Parkeermeting voorjaar 2024 – auto

- In het voorjaar van 2024 is een actuele parkeermeting in en rondom het centrumgebied gehouden. Het onderzochte parkeerareaal omvat circa 675 gereguleerde en circa 2.000 ongereguleerde parkeerplaatsen.
- Tijdens piekmomenten (werkdag- en zaterdagochtend) is de overall parkeerdruk maximaal 70% in gereguleerd gebied (blauwe zone). Dit is iets lager dan eerdere metingen uit 2021 en 2022: de parkeerdruk was toen ruim 80%.
- Uit de parkeermeting blijkt dat een aanzienlijk deel van de parkeerders in de blauwe zone *geen* parkeerschijf of ontheffing gebruiken (tot circa 25%). Mede hierdoor is er op de populaire parkeerlocaties zoals Meijerijplein, Deken van Miertstraat en de Markt sprake van een relatief hoge parkeerdruk en is er tijdens piekmomenten weinig tot geen restcapaciteit beschikbaar.
- In en direct rondom het centrumgebied (deelgebied A op kaart hiernaast) liggen ruim 600 ongereguleerde parkeerplaatsen.
- De parkeerdruk op de ongereguleerde parkeerplaatsen in deelgebied A samen bedraagt op werkdagochtend maximaal 88%. Parkeerlocatie Stadhuisplein is vooral op doordeweekse dagen zeer druk (96%). Het ongereguleerde deel van parkeerlocatie Hoefplein kent alle dagen een hoge parkeerbezetting (92%).
- Parkeerlocatie Leo van der Weijdenstraat kent op alle dagen een lage parkeerbezetting. Op werkdagochtend is deze maximaal 41%.
- De maximale bezetting in de gebieden B, C, D, E en F is relatief beperkt. De hoogste bezetting wordt gemeten in gebied B (59% op werkdagochtend) en C (59% op zaterdag).



Parkeermeting voorjaar 2024 – fiets

- De formele stallingsplaatsen voor fiets kennen een beperkte bezetting. De maximale bezetting is gemeten op donderdagochtend, op dat moment is 41% van de ruim 1.000 beschikbare stallingsplaatsen voor fietsen bezet.
- Tijdens de piek stonden circa 186 fietsen buiten een formele voorziening.
- De grootste parkeervraag voor fietsen is te zien rond en nabij het centrale busstation van Veghel, ten zuiden van het gemeentehuis.

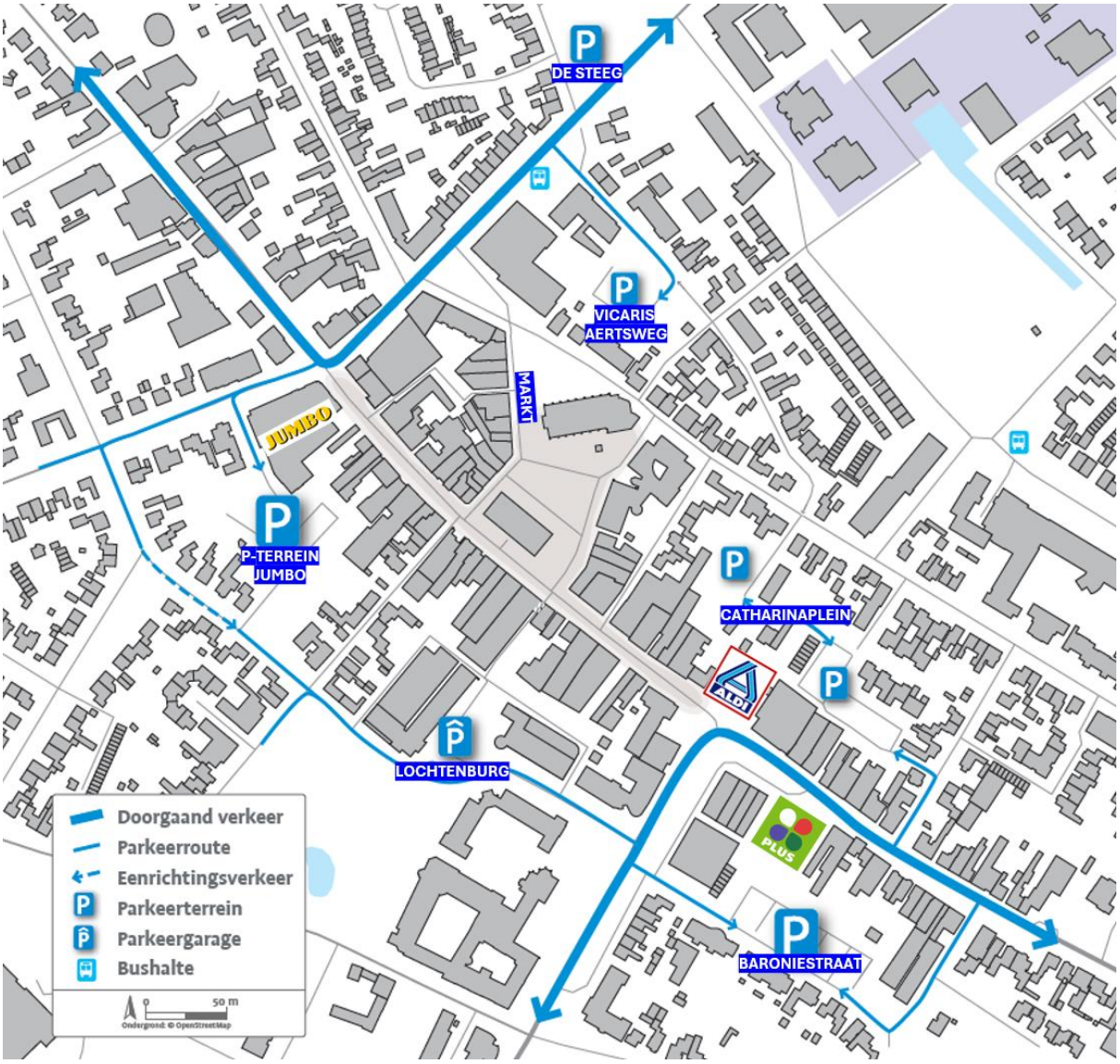
Bevindingen en aandachtspunten Veghel centrum

- *Voor de huidige mix aan functies in het centrumgebied zijn er over het algemeen voldoende parkeerplaatsen in de openbare ruimte beschikbaar. De overall parkeerdruk in de blauwe zone is tijdens piekmomenten iets lager dan voorgaande jaren (van 80% naar 70%).*
- *Vlas en Graan is qua ligging één van de belangrijkste parkeerlocaties voor bezoekers aan het dorpscentrum. De in het voorjaar van 2024 geopende uitbreiding op de 'binnenplaats van de Aldi' wordt momenteel nog beperkt gebruikt.*
- *De populaire parkeerlocaties op korte loopafstand van het centrum (o.a. Deken van Miertstraat, Markt en Meijerijplein) kennen een relatief hoge parkeerbezetting. De parkeerdruk op deze locaties wordt deels veroorzaakt door parkeerders zonder blauwe schijf of ontheffing. Hierdoor kunnen bezoekers en bewoners (ontheffinghouders) regelmatig niet terecht. Tijdens de piekmomenten leidt dit tot onnodig zoekverkeer.*
- *De parkeerlocaties rondom de Lidl (Bolkenplein, de Kempen en Hoefplein) kennen verschillende regimes: deels ongereguleerd, deels blauwe zone (met verschillende venstertijden). De vraag is of hier een meer eenduidig regime passend is: vooral de parkeersituatie op het Hoefplein vraagt om aandacht.*
- *Het parkeerterrein Leo van der Weijdenstraat (Jumbo) is volledig gereguleerd en kent een relatief lage parkeerbezetting: maximaal 41%.*
- *De parkeerdruk op de ongereguleerde parkeerplaatsen in het centrumgebied bedraagt maximaal 88%. Op de ongereguleerde parkeerlocatie Stadhuisplein wordt op werkdagen regelmatig een tekort aan parkeerplaatsen ervaren. Het ongereguleerde deel van parkeerlocatie Hoefplein kent alle dagen een hoge parkeerbezetting.*
- *De parkeerroute en verwijsborden naar de verschillende parkeerlocaties zijn onvolledig en niet actueel.*
- *Met de recente oplevering van het Kloosterkwartier blijkt dat de vergunde parkeeroplossing in de praktijk niet volledig voldoet. Er zijn inmiddels meerdere meldingen van parkeeroverlast ontvangen. Bewoners geven aan noodgedwongen uit te moeten wijken naar parkeerlocaties in de omgeving. Daarnaast zijn er klachten dat bezoekers en/of werknemers van het centrum gebruikmaken van de parkeerplaatsen bij het Kloosterkwartier.*
- *Het stallen van fietsen buiten de formele stallingen wordt over het algemeen niet als een probleem ervaren. Echter, op locaties waar (te) veel fietsen buiten de voorzieningen worden geplaatst en bestaande voorzieningen niet of onvoldoende worden benut, zal worden gekeken of deze verplaatst/geoptimaliseerd kunnen worden. Enkel op locaties waar zowel (te) veel fietsen buiten als binnen de voorzieningen staan gestald, wordt gekeken naar uitbreiding van de capaciteit.*

2.2. Schijndel centrum

Verkeersontsluiting en belangrijkste parkeerlocaties

- Schijndel bestaat uit een langgerekt dorpslint (Boschweg – Hoofdstraat) met aan weerszijden woonwijken. Centraal in dit lint ligt het dorpscentrum. Het centrumgebied is vanuit alle windrichtingen goed ontsloten. Vanuit het westen loopt de ontsluiting via de N617, Boschweg en Hoofdstraat. Vanuit het oosten via de N637, Rooiseweg, Europalaan en Hoofdstraat. Komend vanaf de noordkant loopt de route via N279, Steeg en Kluisstraat en vanaf de kant van Boxtel via de N618, Schootsestraat en Kloosterstraat.
- De belangrijkste parkeerlocaties liggen ten zuiden van de deels autovrije Hoofdstraat: het parkeerterrein van supermarkt Jumbo, de ondergrondse parkeergarage Lochtenburg en het parkeerterrein aan de Baroniestraat ter hoogte van supermarkt Plus.

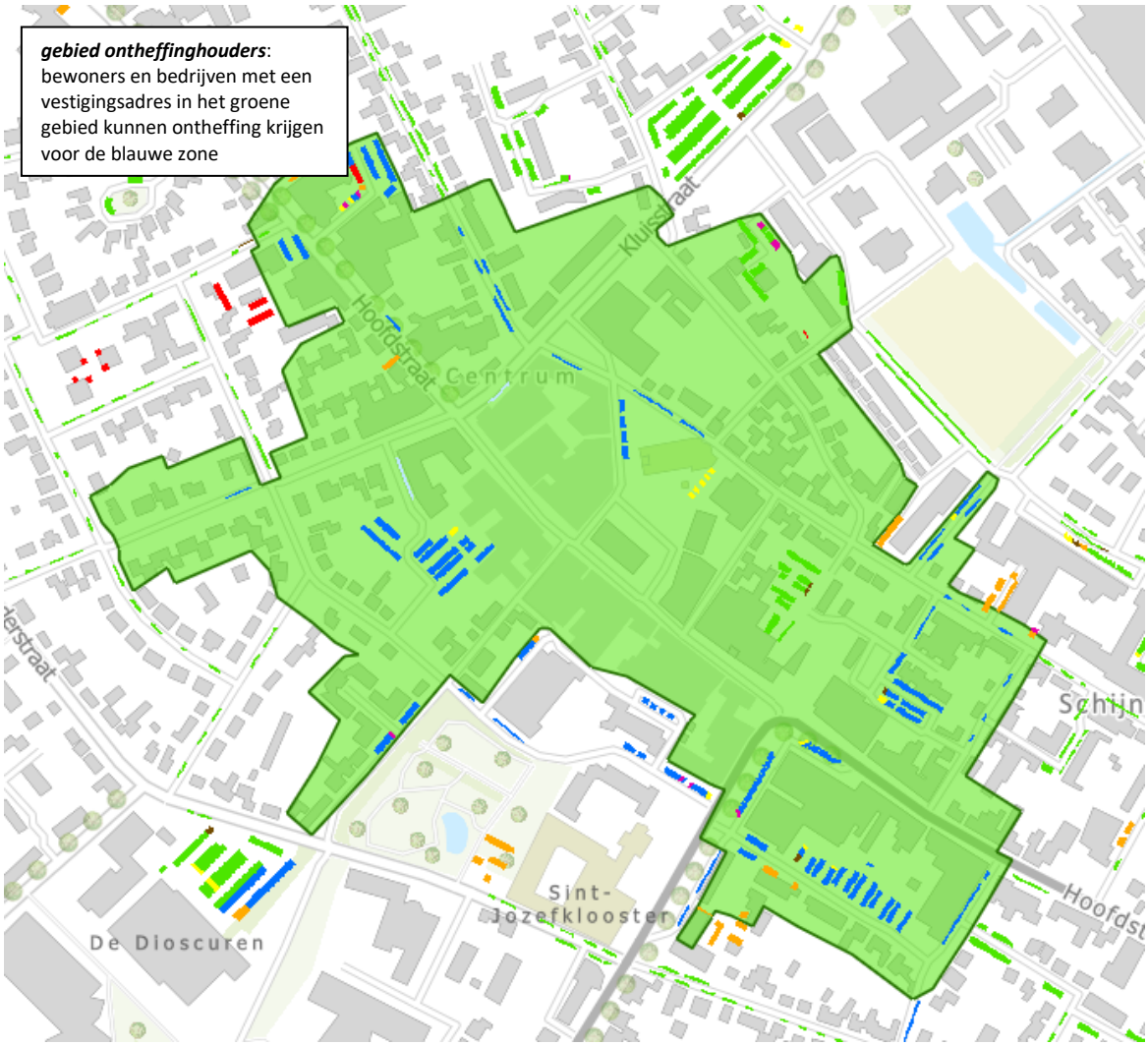


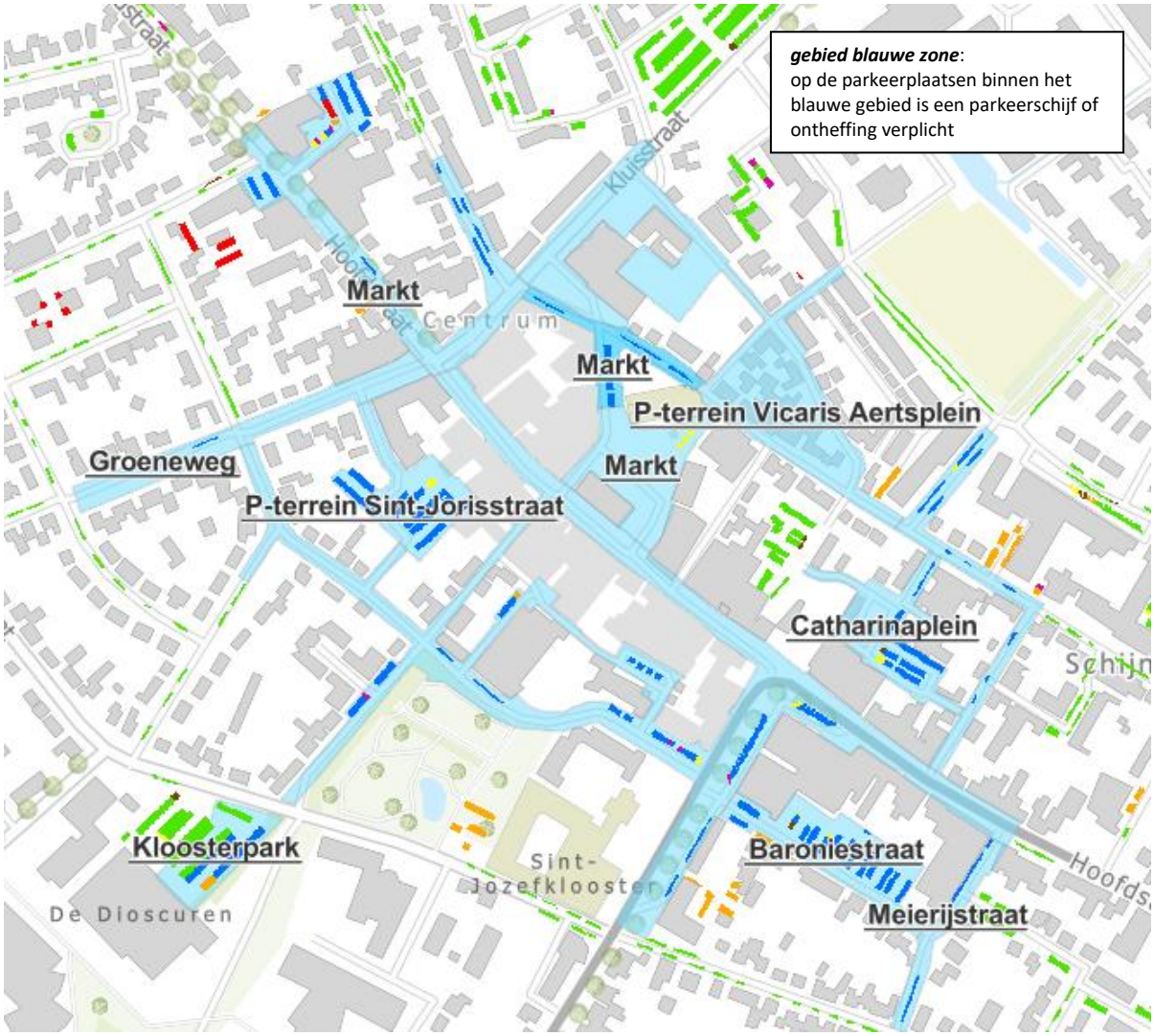
- In augustus 2024 is een nieuwe vestiging van de Aldi geopend. Samen met deze ontwikkeling is vanaf de parkeerlocaties aan het Catharinaplein een directe looproute naar de Hoofdstraat gerealiseerd.
- Op de Markt zijn een aantal kortparkeerplaatsen (max 30 minuten) voor bezoekers beschikbaar.
- Parkeerterrein de Steeg heeft een functie voor langparkeerders.

Parkeerregulering



- Om te zorgen dat de parkeerplaatsen in het centrum door bezoekers en ontheffinghouders gebruikt kunnen worden zijn circa 590 parkeerplaatsen gereguleerd met een blauwe zone. Op de parkeerplaatsen binnen de blauwe zone mag maximaal 2 uur geparkeerd worden. In basis geldt de blauwe zone van maandag tot en met zaterdag van 09.00 tot 18:00 uur (en op vrijdag tot 20:00 uur).
- Op de Markt mag met de blauwe schijf maximaal 30 minuten geparkeerd worden.
- Voor bewoners en bedrijven met een vestiging in het blauwe zone gebied is er de mogelijkheid voor een ontheffing. In totaal zijn er circa 110 ontheffingen uitgegeven, waarvan het merendeel aan bewoners.
- Ontheffinghouders mogen gebruik maken van alle blauwe zone parkeerplaatsen. Dit betekent dat een ontheffinghouder altijd kan uitwijken, mocht zijn/haar 'favoriete' parkeerplaats bezet zijn. Tijdens piekmomenten geeft dat meer flexibiliteit.
- Het parkeerterrein de Steeg valt buiten de parkeerregulering.
- Ook parkeergarage Lochtenburg is ongereguleerd, hier kan tijdens openingstijden van 06.30 tot 00.00 uur gratis geparkeerd worden. Buiten deze tijden is de parkeergarage gesloten en is een parkeerverbod van kracht.





Parkeermeting voorjaar 2024 – auto

- Het actuele parkeerdrukonderzoek (voorjaar 2024) bevestigt het beeld van eerdere parkeermetingen: in Schijndel is sprake van een ‘ontspannen parkeersituatie’.
- De overall parkeerdruk tijdens piekmomenten is relatief laag: maximaal 64% in gereguleerd gebied (blauwe zone). Uit de parkeermeting blijkt dat een aanzienlijk deel van de parkeerders in de blauwe zone *geen* parkeerschijf of ontheffing gebruiken (tot circa 25%).
- In het ongereguleerde schilgebied rondom het centrum bedraagt de parkeerdruk maximaal 48%.

Parkeermeting voorjaar 2024 – fiets

- Op zaterdagmiddag is sprake van een piekmoment: op dat moment bedraagt de bezetting van de ruim 440 stallingsplaatsen bijna 92%.
- Circa 127 fietsen staan op dat moment buiten een formele voorziening.

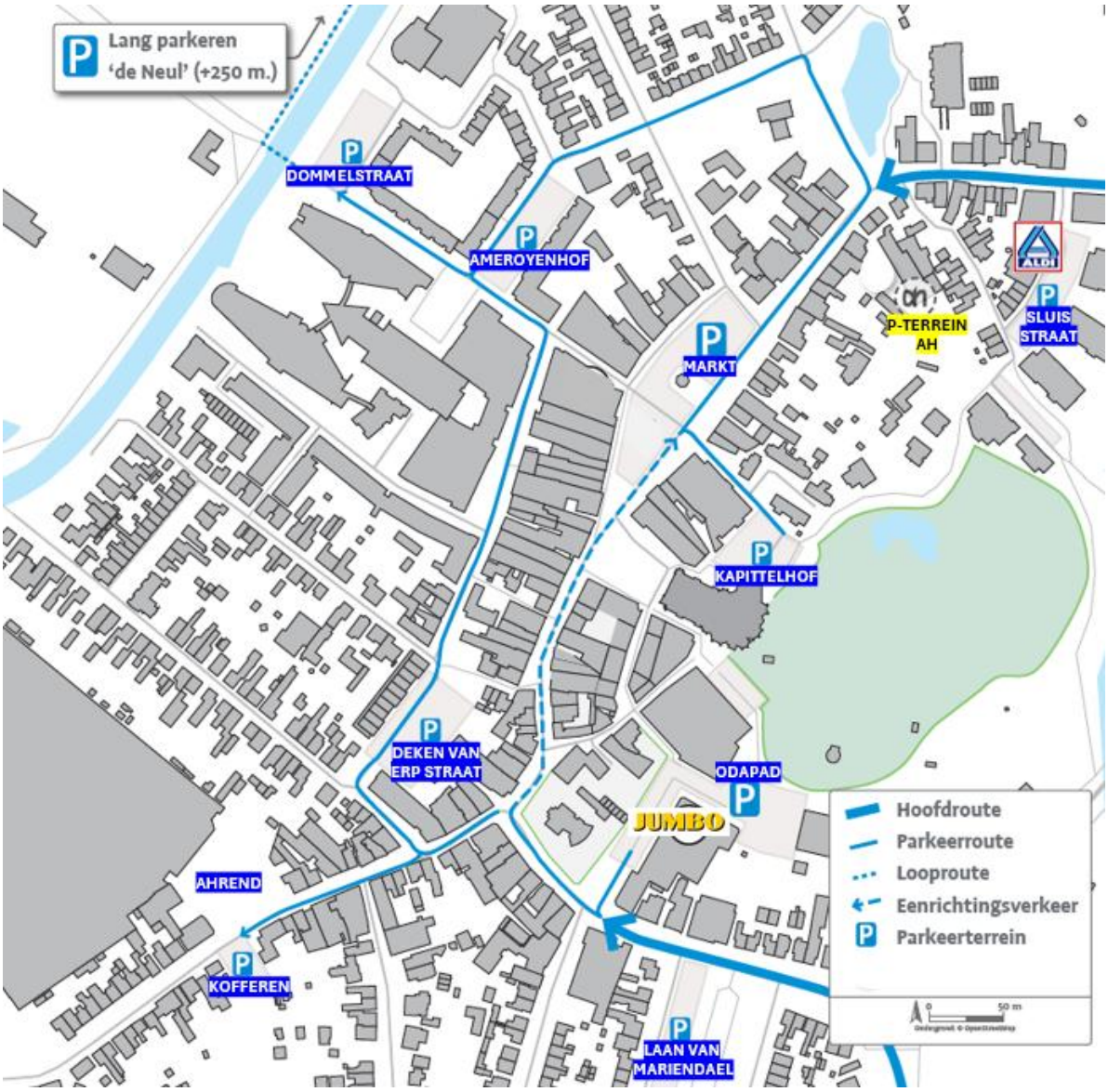
Bevindingen en aandachtspunten Schijndel centrum

- *Op het parkeerterrein bij de Jumbo (Sint Jorisplein) wordt regelmatig een tekort voor bezoekers ervaren. Afgezien van deze locatie zijn er verder geen parkeerlocaties waar de belangen van de diverse doelgroepen van het centrumgebied botsen.*
- *Binnen gereguleerd gebied wordt een deel van de parkeerdruk veroorzaakt door parkeerders zonder blauwe schijf of ontheffing.*
- *Venstertijden blauwe zone: de huidige venstertijden zijn van 09.00 tot 18.00 en op vrijdag tot 20.00 uur. De koopavond lijkt niet langer opportuun.*
- *De Aldi aan de Hoofdstraat is onlangs vernieuwd/uitgebreid. Tevens zijn er op deze locatie nieuwe appartementen gerealiseerd. Voor deze ontwikkeling is een ruimtelijke planprocedure doorlopen. Rondom de Aldi worden ruim 30 parkeerplaatsen toegevoegd. Verder wordt een beroep gedaan op de bestaande parkeercapaciteit aan het Catharinaplein. Voor het nu nog ongereguleerde deel van het Catharinaplein kan overwogen worden om deze toe te gaan voegen aan de blauwe zone. Dit parkeerterrein is van oudsher ongereguleerd, dit stamt nog uit de tijd dat hier het gemeentehuis van Schijndel was gevestigd. Dit parkeerterrein was primair bestemd voor werknemers van en bezoekers aan het gemeentehuis.*
- *Op de ongereguleerde parkeerlocaties de Steeg en Lochtenburg is op alle momenten van de week ruim voldoende restcapaciteit voor langparkeren.*
- *Doordeweeks wordt er geen knelpunt ervaren ten aanzien van fietsparkeren. De piek en behoefte aan extra stallingen ligt vooral in het weekend en tijdens evenementen. Er zijn circa 26 weekenden per jaar met kleine en grote evenementen in het centrumgebied van Schijndel.*

2.3. Sint-Oedenrode centrum

Verkeersontsluiting en belangrijkste parkeerlocaties

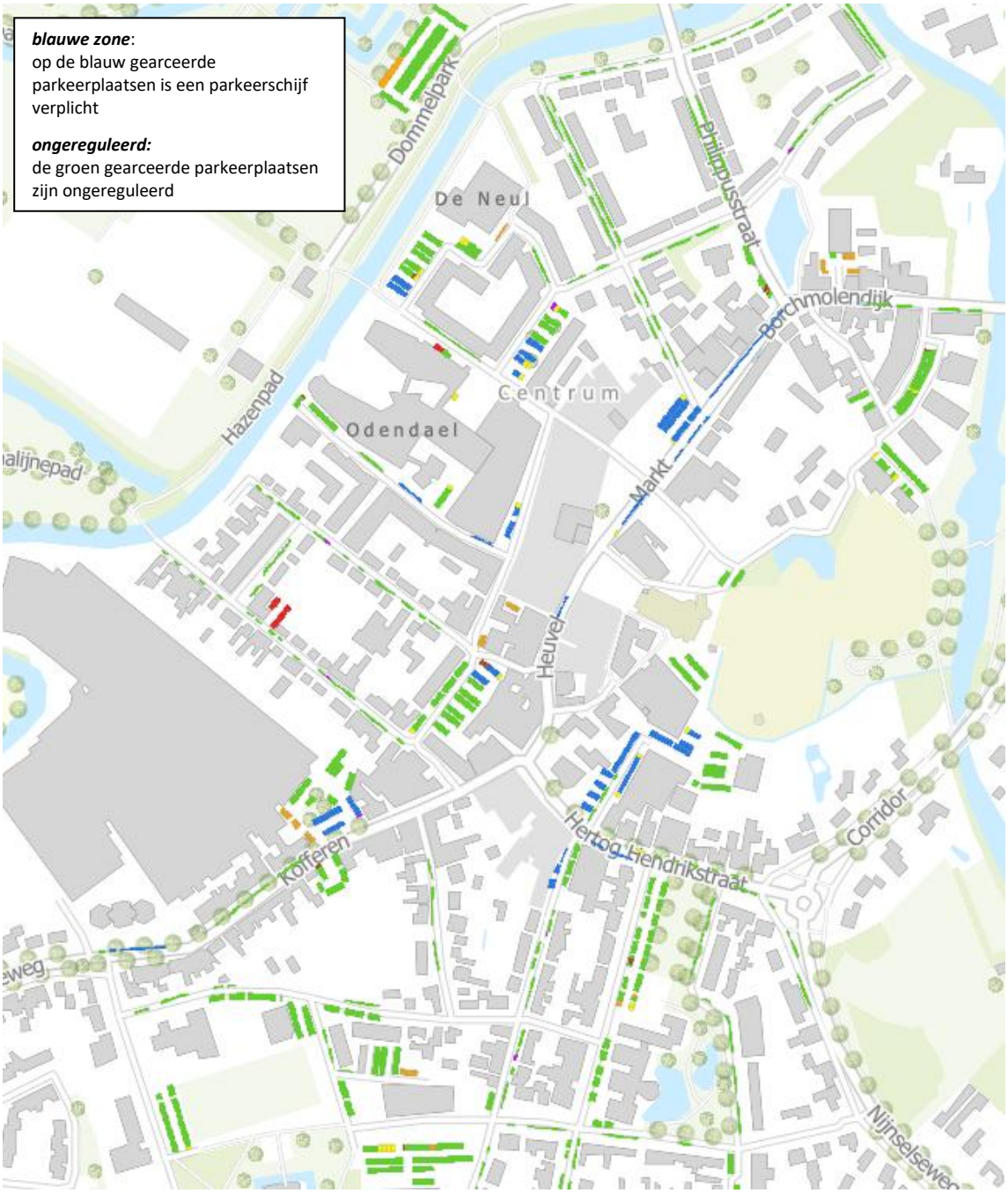
- Het centrum van Sint-Oedenrode is gelegen in een bocht van de Dommel. De verkeersontsluiting van het centrum loopt vanuit de kant van Schijndel via de Lindendijk. Vanaf deze kant kom je via de Borchmolendijk bij de Markt. Vanuit Nijnsel kom je aan de zuidzijde van het centrum binnen via de Nijnselseweg. Vanuit deze kant kom je via de Heuvel (eenrichtingsverkeer) bij de Markt.
- De parkeerlocaties bij de Jumbo en de Markt vormen van oudsher de belangrijkste 'bronpunten' voor een bezoek aan het centrum.



- Met de verplaatsing van de Albert Heijn van de Markt naar de Borchmolendijk wordt er met 90 parkeerplaatsen een parkeerlocatie toegevoegd aan de noordzijde van het centrum.
- Aan de overkant van de Dommel bevindt zich op circa 450 meter loopafstand van de Markt parkeerterrein de Neul. Deze locatie is bedoeld voor langparkeren en campers.
- De Markt is gereconstrueerd en deels autovrij gemaakt. De parkeercapaciteit is in december 2023 van 113 parkeerplaatsen naar 54 parkeerplaatsen gegaan.

Parkeerregulering

- Om te zorgen dat de parkeerplaatsen in het centrum door bezoekers gebruikt kunnen worden zijn circa 265 parkeerplaatsen gereguleerd met een blauwe zone. Op de parkeerplaatsen binnen de blauwe zone mag maximaal 2 uur geparkeerd worden. In basis geldt de blauwe zone van maandag tot en met zaterdag van 08.00 tot 18:00 uur.



Parkeermeting voorjaar 2024 – auto

- In het voorjaar van 2024 is in en rondom het centrumgebied een actuele parkeermeting gehouden. Het onderzochte parkeerareaal omvat circa 265 gereguleerde en 1.330 ongereguleerde parkeerplaatsen.
- De overall parkeerdruk tijdens piekmomenten is maximaal 76% in de blauwe zone (vrijdagochtend). Dit is circa 10% hoger dan eerdere metingen uit 2021 en 2022: de parkeerdruk was toen 66%. Hierbij wordt opgemerkt dat de AH nog niet is verplaatst en er tevens diverse bouwwerkzaamheden

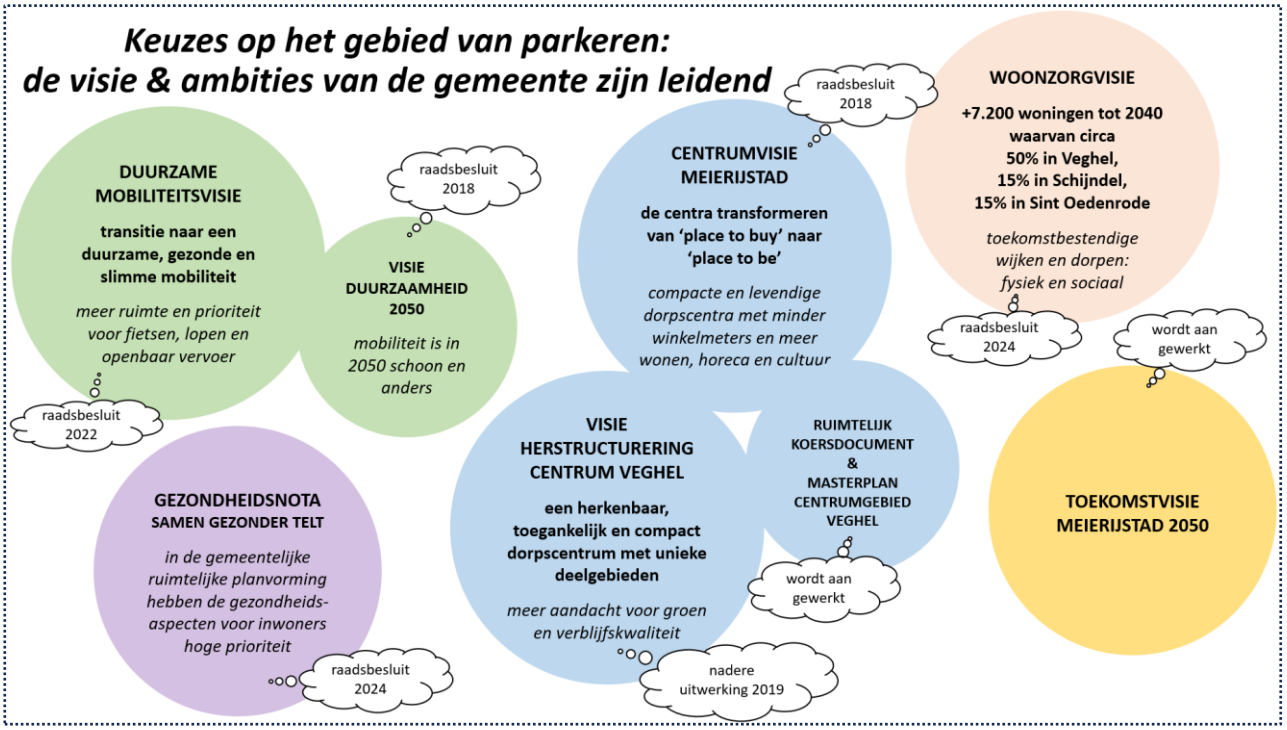
plaatsvinden waardoor er relatief veel werkbussen in het centrum geparkeerd staan. Tevens constateren we dat een deel van de parkeerders in de blauwe zone *geen* parkeerschijf gebruikt.
- In het ongereguleerde deel bedraagt de parkeerdruk op alle parkeerplaatsen samen circa 60%. Echter de parkeerdruk op de parkeerterreinen Hertog Hendrikstraat en Laan van Mariëndael is op vrijdagochtend respectievelijk 100% en 87%. Op werkdagen is de parkeerdruk op het parkeerterrein Laan van Mariëndael 97%.

Parkeermeting voorjaar 2024 – fiets
- Op dinsdagochtend staan er circa 212 fietsen in of nabij een formele stalling. De bezetting van de ruim 586 formele stallingsplaatsen bedraagt op dat moment 36%.
- Circa 143 fietsen staan op dat moment buiten een formele voorziening.

Bevindingen en aandachtspunten Sint-Oedenrode centrum
- *De overall parkeerdruk in het gereguleerde deel van het centrumgebied bedraagt maximaal 76%. Een deel van deze parkeerdruk wordt veroorzaakt door parkeerders zonder gebruik van de blauwe schijf.*
- *In het ongereguleerde deel van het centrumgebied bedraagt parkeerdruk op alle parkeerplaatsen samen maximaal circa 60%. Echter de parkeerterreinen Hertog Hendrikstraat en Laan van Mariëndael hebben tijdens de piekmomenten een parkeerdruk van 90 tot 100%. De parkeerdruk op parkeerterrein Dommelpark (‘de Neul’) is op werkdagen overdag maximaal 8%.*
- *Naar verwachting wordt met de aanstaande verplaatsing van de Albert Heijn de parkeersituatie verbeterd. Het centrumgebied kent vanaf dat moment drie bronpunten/parkeerlocaties als startpunt voor een bezoek aan het centrumgebied: parkeerterreinen Albert Heijn, Markt en Jumbo.*
- *Op het autovrije deel van de Markt geldt momenteel een gedoogsituatie. Op het moment dat de reconstructie van het parkeerterrein bij De Neul met bijbehorende extra parkeerplaatsen gereed is, wordt deze gedoogsituatie beëindigd.*

3. Visies, ambities en ruimtelijke ontwikkelingen

In dit hoofdstuk beschrijven we de bepalende visies, ambities en ruimtelijke ontwikkelingen die invloed hebben op de invulling van parkeren in de dorpscentra. Parkeren is namelijk geen doel op zich, maar een middel om de visie en ambities van de gemeente te ondersteunen. De visies en ambities van de gemeente Meierijstad hebben allemaal directe of indirect invloed op parkeren. De implicaties voor het te voeren parkeerbeleid kunnen per centrum verschillen. In dit hoofdstuk worden de implicaties voor parkeren op hoofdlijnen geschetst.



3.1. Duurzame Mobiliteitsvisie

Bereikbaar, leefbaar, duurzaam en gezond
In de Duurzame Mobiliteitsvisie (raadsbesluit 2022) staan de volgende ambities centraal:

1. Bereikbaar Meierijstad: "werken aan een economisch vitale stad"
2. Leefbaar Meierijstad: "zorg dragen voor een prettige en veilige leefomgeving"
3. Duurzaam en gezond Meierijstad: "transitie naar een duurzame, gezonde en slimme mobiliteit"

Keuze voor Bus Rapid Transit en kwaliteitssprong fiets
Naast een verbetering van de A50 (aanleg parallelstructuur en capaciteitsuitbreiding) en de hoofdwegenstructuur (o.a. aanpak van de doorstroming en verkeersveiligheid op de N279) wordt met de Duurzame Mobiliteitsvisie nadrukkelijk ingezet op een beter openbaar vervoer (Bus Rapid Transit) en een kwaliteitssprong voor de fiets.

Breed pakket aan fietsmaatregelen
Met de kwaliteitssprong fiets wordt ingezet op een breed pakket aan maatregelen uiteenlopend van de aanleg van fietspaden en snelfietsroutes, de verbetering van fietsparkeervoorzieningen en fietsstimulering (doelgroepenbenadering, marketing en communicatie).

3.2. Visie Duurzaamheid 2050

Een duurzaam Meierijstad in 2050
Het doel van de Duurzaamheidsvisie (raadsbesluit 2018) is een duurzaam Meierijstad in 2050. Omdat er sprake is van een complexe veranderopgave wordt duurzaamheid aangepakt als een programma. Het uitvoeringsprogramma 2023-2026 is gebaseerd op zowel landelijke, regionale als lokale ontwikkelingen. Het integraal verduurzamen van onze leefomgeving krijgt steeds meer aandacht. We willen onze dorpen zo toekomstbestendig en duurzaam mogelijk inrichten. De duurzaamheidsthema's hangen steeds meer samen, zoals energieopwekking, mobiliteit, gezondheid en klimaatadaptatie.

Mobiliteit in 2050 is schoon en anders
Ons duurzaam mobiliteitsbeleid is gericht op het voorkomen van verplaatsingen. Verplaatsingen die wel plaatsvinden, zijn schoon. Dit betekent dat we maximaal inzetten op voet- en fietsverkeer, aansluiting zoeken op de provinciale snelfietsroutes en inzetten op zero-emissie vervoer bij de aanbesteding van regionaal openbaar en/of groeps- en zorgvervoer. We stimuleren elektrisch vervoer waar mogelijk.

Inrichting openbare ruimte: meer groen en klimaatbestendig
Samen met stakeholders zetten we in op meer groen dicht bij huis en werkomgeving, met oog voor biodiversiteit. Dit kan door bijvoorbeeld open tegels op parkeerplaatsen, groene daken en gevels, meer vaste planten in openbaar groen. Dit doen wij als gemeente in ieder geval bij de (her)ontwikkeling van nieuwe woon-, werk- en recreatiegebieden. Dit borgen wij door helder groenbeleid en een integraal ontwerpkader voor de openbare ruimte. Een kans daartoe is bijvoorbeeld aanwezig bij de herinrichting van het centrumgebied Veghel.

3.3. Gezondheidsnota

Gezondheidsbeleid steeds breder en integraler
De gezondheid van inwoners wordt door verschillende factoren bepaald. Gezondheid is daarom steeds meer iets van alle facetten van de samenleving. Aspecten van gezondheid komen voor in alle levensdomeinen van mensen. Daarmee is gezondheid binnen alle beleidsterreinen een issue en niet langer slechts een thema voor zorgprofessionals. En daarmee zijn er op meerdere terreinen aanknopingspunten voor gezondheid.

Gezonde groene omgeving
Een belangrijk thema voor het fysieke domein betreft het realiseren en onderhouden van een gezonde groene omgeving. In de gemeentelijke ruimtelijke planvorming hebben de gezondheidsaspecten voor inwoners een hoge prioriteit. Het betreft hier een integrale gebiedsaanpak waar beheer en inrichting van de openbare ruimte samen kunnen komen met thema's als biodiversiteit, klimaatadaptatie, spelen en bewegen en toegankelijkheid. De inrichting van de leefomgeving heeft invloed op de gezondheid. Aantoonbare factoren die van invloed zijn op gezond gedrag zijn fiets- en wandelpaden, groen in de wijk, natuur en recreatiegebieden, ontmoetingsmogelijkheden, speeltuinen, speel- en beweegtoestellen en ruimte voor bewegen. Ook een positief effect hebben de aanwezigheid van voorzieningen zoals scholen, aantrekkelijke openbare ruimte, gezond voedselaanbod en de afwezigheid van omgevingslawaai en schadelijke stoffen in de lucht. Groen in de wijk draagt bij aan een betere mentale gezondheid en speelt een rol bij de vermindering van overgewicht, diabetes type 2 en hart- en vaatziekten.

Wat betekenen de Duurzame Mobiliteitsvisie, Visie Duurzaamheid en de Gezondheidsnota voor parkeren?

- *Meierijstad zet in op een gezonde leefomgeving. In lijn met de ambitie 'duurzaam en gezond' wordt ingezet op een verschuiving van autogebruik naar het gebruik van duurzame vervoerswijzen.*
- *De actieve, gezonde en schone vormen van vervoer, zoals lopen, fietsen en het openbaar vervoer krijgen meer ruimte en prioriteit.*
- *De traditionele focus op het faciliteren van de auto verandert. Bij herinrichtings- en ontwikkelplannen in de dorpscentra krijgt de auto een minder dominante positie in de openbare ruimte: het verhogen van de kwaliteit van de leefomgeving komt centraal te staan.*

3.4. Centrumvisies

De basis voor de huidige staat en verdere ontwikkeling van de dorpscentra van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode ligt vast in de centrumvisie gemeente Meierijstad (raadsbesluit 2018). Voor Veghel heeft in 2019 een nadere uitwerking plaatsgevonden in de Visie herstructurering centrumgebied. Momenteel wordt er voor Veghel gewerkt aan de uitwerking van een ruimtelijk koersdocument alsmede een stedenbouwkundige visie voor de deelgebieden Meijerijgaarde en Stadhuisplein.

Centrumvisie algemeen: lokale compacte dorpscentra

- Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode beschikken ieder over een herkenbaar, toegankelijk en aantrekkelijk dorpscentrum.
- Qua profilering wordt voor de centra primair aansluiting gezocht bij het eigen verzorgingsgebied en dorpse karakter.
- De primaire focus op het eigen verzorgingsgebied betekent dat het belang van de dagelijkse (boodschappen)voorzieningen verder toeneemt.
- Het belang van winkels in vooral de niet-dagelijkse sector neemt steeds verder af. Tegelijkertijd krijgen wonen, horeca, cultuur, evenementen en andere sociaal-maatschappelijke centrumfuncties een belangrijkere rol.
- Met de versterking van lokale compacte dorpscentra wordt een centrumbezoek per fiets aantrekkelijker en kan het aantal verkeersbewegingen met de auto omlaag.

Centrumvisie: Schijndel

- Het centrum van Schijndel heeft primair een lokale verzorgingsfunctie voor het eigen dorp.
- De Hoofdstraat en de aanwezige supermarkten vormen de basis voor het centrumgebied.
- Tussen de supermarkten vormt de Hoofdstraat een ononderbroken lint van winkels, horeca en voorzieningen.
- De Markt is de belangrijkste verblijfsplek in het midden van het dorpslint.
- Om het centrum compact en overzichtelijk te houden wordt winkelaanbod in randgebieden buiten de hoofdstructuur waar mogelijk afgebouwd en ontmoedigd. Wanneer de kans zich voor doet, worden dit soort locaties bij voorkeur getransformeerd naar wonen.

Centrumvisie: Sint-Oedenrode

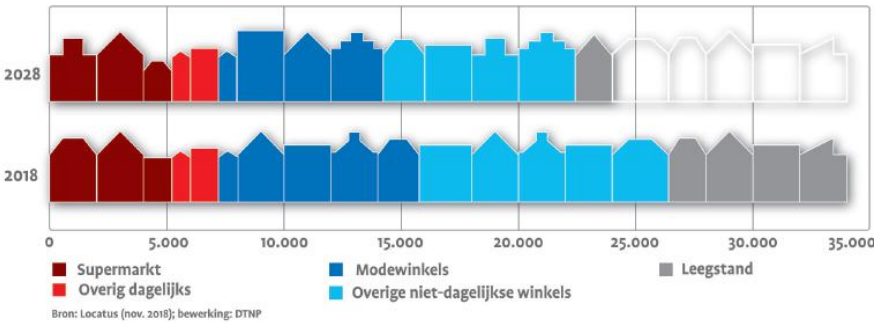
- Naast supermarkten en winkels met een lokale verzorgingsfunctie kent het centrum een aantal sterke verblijfsplekken met hoogwaardige horeca. Vooral de monumentale panden aan de Markt zorgen voor een herkenbaar en sfeervol historisch dorpshart.
- Markt en Heuvel vormen de basis voor het centrumgebied. De voormalige winkelfuncties in Borchgrave worden stap voor stap afgebouwd.

- De Albert Heijn gaat van de Markt naar locatie Borchmolendijk verplaatst worden.
- De supermarkten bevinden zich buiten de hoofdstructuur van centrumgebied. Het borgen van combinatiebezoek tussen supermarkten en centrum is een aandachtspunt.
- Door de verplaatsing van de Albert Heijn neemt de parkeerbehoefte op de Markt af, dit biedt kansen voor een betere verblijfskwaliteit van de openbare ruimte.
- De verkeersfunctie van de Heuvel blijft behouden: eenrichtingsverkeer en een 'shared space' inrichting van de openbare ruimte biedt de beste balans tussen bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

Visie herstructurering centrum Veghel

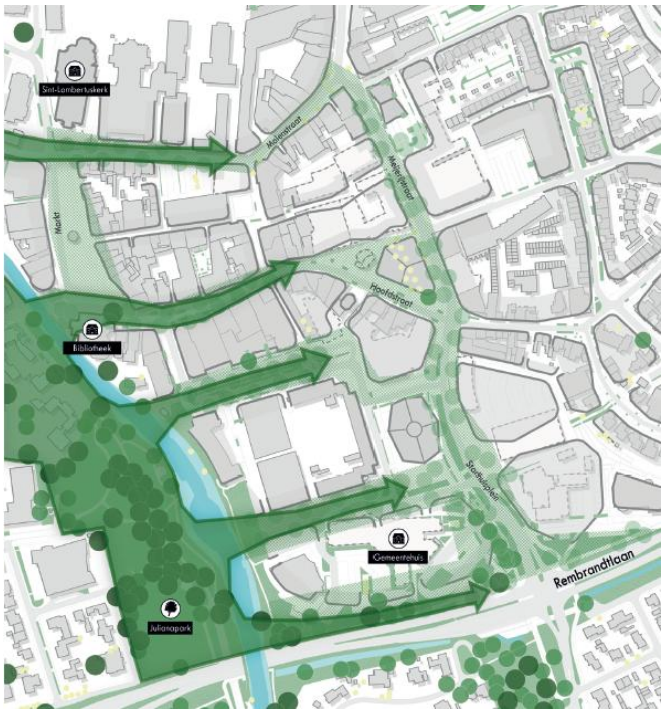
- De ambitie is om een aantrekkelijk en relevant dorpscentrum met een compacter winkelgebied te realiseren. Het centrum moet gelden als plek voor verbinding en ontmoeting.
- Het centrum wordt fors verkleind: circa 1/3 van de winkelmeters krijgt een andere functie.
- In de nieuwe centrumstructuur vormen de Markt, Hoofdstraat en Meijerijplein de basis. Overige centrumfuncties sluiten hier op aan.
- De Hoofdstraat (tussen de Markt en het Meijerijplein) blijft autovrij tijdens openingstijden van de winkels.
- Toekomstige supermarktontwikkelingen dienen bij te dragen aan een versterking van de basisstructuur van het dorpscentrum. Nabijheid en zichtbaarheid van de overige winkels en voorzieningen vergroot het combinatiebezoek vanuit de supermarkten.

De opgave voor een compacter centrum Veghel in beeld



Ruimtelijk Koersdocument Veghel (CONCEPT)

- De vier hoofdpijlers van de ruimtelijke koers zijn: *herkenbaar, toegankelijk, compact* en *aantrekkelijk*. De koers betreft een stip op de horizon voor 2050.
- Belangrijke gebouwen, structuren en plekken die van oudsher de identiteit vormen van Veghel staan centraal in de toekomstige koers van het centrumgebied. Ze vormen de verbindende schakel tussen heden en verleden en tussen verschillende gebieden.
- De Aa gaat (weer) een belangrijke rol spelen in het centrum. Voorkanten van bebouwing, winkels of andere voorzieningen richten zich op de Aa.
- De Aa is de groen-blauwe ruggengraat van Veghel: door nieuwe groene oost-west verbindingen te maken vanuit de Aa wordt het groen Veghel ingetrokken.
- Met meer ruimte voor groen wordt hittestress aangepakt, biodiversiteit vergroot en kan water

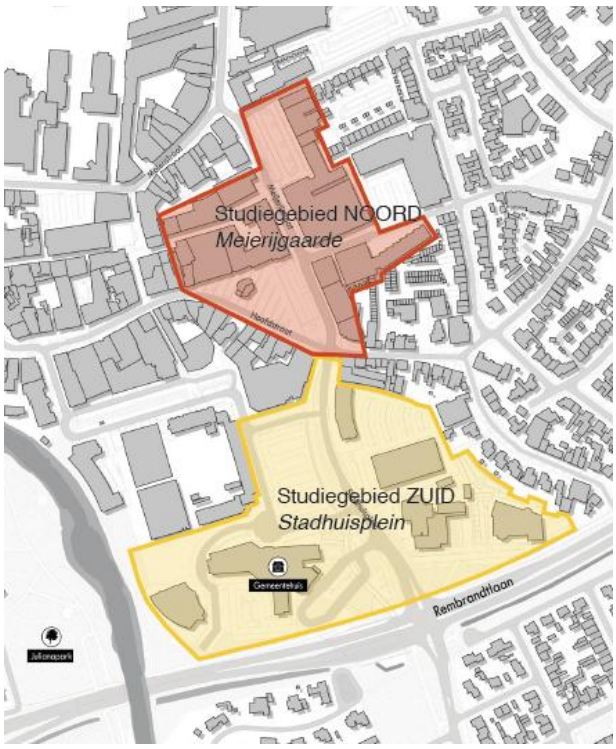


beter infiltreren in de grond. Meer groen maakt het centrum bovendien aantrekkelijker als verblijfsgebied.

- Het centrum wordt een mix van wonen en winkelen. Daaromheen is een woonmilieu geconcentreerd met veel open groene ruimte. De grootste concentraties van bouwhoogtes bevinden zich rondom de mobiliteitsas van de Rembrandtlaan (en het Havenkwartier).
- Voetgangers en fietsers krijgen meer ruimte en prioriteit in het centrumgebied. Langzaam verkeer routes worden gekoppeld aan de belangrijke grote groenstructuren.
- In Veghel centrum is de auto te gast. Het 'middengebied' is zoveel mogelijk vrij van auto's. Aan de mobiliteitsassen komen gebouwde parkeervoorzieningen. De gebouwde parkeervoorzieningen worden op een aantrekkelijke manier vormgegeven óf bevinden zich onder/achter bebouwing uit het zicht.

Masterplan centrumgebied Veghel (CONCEPT)

- In opdracht van gebiedsontwikkelaar Stam + De Koning en de gemeente werkt DOK Architecten momenteel aan een stedenbouwkundig masterplan voor het centrumgebied.
- Het studiegebied van DOK Architecten omvat de gebieden Stadhuisplein en Meierijgaarde.





- DOK constateert in haar studie dat de openbare ruimtes in de huidige situatie voornamelijk verhard is. Daarnaast lijken veel pleinen in het centrum 'weg te waaien': de ruimtes zijn niet duidelijk omkaderd of zijn bijna uitsluitend gevuld met parkeerplaatsen. Dit zorgt voor hittestress en mogelijk problemen met de waterberging.
- Een belangrijk thema voor het creëren van een prettig, toekomstbestendig centrum is het aansterken van het groen. Door een aantal groene wiggen te creëren vanuit het Julianapark wordt de hittestress aangepakt, maar ook een wandeling door het centrum gecreëerd door een aaneensluiting van prettige openbare ruimtes.
- Voor parkeren wordt nadrukkelijk gekeken naar de ruimtelijke inpassing van een meerlaagse gebouwde parkeervoorziening (hub) die een functie kan vervullen voor de opvang van zowel (een deel van de) parkeerbehoefte van nieuwe woningen alsmede ter compensatie van op te heffen parkeerplaatsen in de openbare ruimte (o.a. de parkeerlocaties Meijerijplein, Bolkenplein en Stadhuisplein).

Wat betekenen de Centrumvisies voor parkeren?

- *In de compacte dorpscentra vormen de supermarkten belangrijke publiekstrekkers. De parkeervoorzieningen bij de supermarkten vormen daarmee een belangrijk onderdeel in het totale parkeeraanbod ten behoeve van het centrumgebied.*
- *Voor het borgen van combinatiebezoek is het creëren van logische en aantrekkelijke looproutes tussen supermarkten, bijbehorende parkeervoorzieningen en overige centrumfuncties een belangrijk aandachtspunt.*
- *De dorpscentra richten zich ieder primair op hun eigen lokale verzorgingsgebied. Dit biedt grote kansen voor meer lopen en fietsen. Dit sluit naadloos aan op de ambities van de Duurzame Mobiliteitsvisie.*
- *In de herontwikkeling van het centrumgebied van Veghel kiezen we bewust voor minder parkeren in de openbare ruimte, meer ruimte en prioriteit voor voetgangers en fietsen, de auto te gast en de inpassing van één of meerdere gebouwde parkeervoorzieningen.*
- *In het centrumgebied van Veghel komen diverse ruimtelijke ambities samen. Gezien de schaarse ruimte wordt het hierbij een uitdaging om een goed evenwicht te vinden tussen de verschillende functies, belangen, wensen, eenmalige investeringen en structurele kosten. Passend binnen de centrumambities zullen we ook ruimte moeten reserveren om het parkeren van auto's te faciliteren.*

3.5. Woonzorgvisie

+7.200 woningen tot 2040

- Wonen is voor iedereen een noodzakelijke basis in zijn of haar leven. Helaas is het vinden van een passende en betaalbare woning voor veel mensen een steeds lastigere opgave geworden. Er zijn veel actieve woningzoekers in Meierijstad en door de schaarste in het woningaanbod blijven prijzen stijgen en zijn er wachtlijsten voor huurwoningen. De urgentie om meer woningen te bouwen is hoog, vooral voor de doelgroepen alleenstaanden, koppels in de middenleeftijden en jonge gezinnen.
- De meest actuele bevolkingsprognose van de provincie gaat voor de groei van het aantal inwoners van Meierijstad uit van circa 88.000 inwoners in 2030 en ruim 92.590 inwoners in 2040. Op basis van de Woonzorgvisie (raadsbesluit 26 september 2024) is het woningbouwprogramma voor Meierijstad bepaald. In totaal gaat het tot 2040 om een toevoeging van circa 7.200 woningen.
- In het Actieplan Woningbouw (raadsbesluit 2021) was de verdeling van de nieuw te realiseren woningen over de verschillende kernen als volgt verdeeld:
    - 50% in Veghel;
    - 15% in Schijndel;
    - 15% in Sint Oedenrode;
    - 20% in de kleine kernen.
- Het bouwen van woningen is geen zelfstandige opgave. Meierijstad gaat voor een integrale benadering van de diverse ruimtelijke ambities en uitdagingen. Bouwplannen moeten niet alleen een antwoord zijn op de grote vraag naar woningen die er nu is maar ze moeten ook zorgen voor een duurzame kwalitatieve verbetering van de woningvoorraad en de leefomgeving. Leefbare en

toekomstbestendige dorpen en buurten betekent ook voldoende parkeerplaatsen en geen parkeeroverlast.

Wat betekent de Woonzorgvisie voor parkeren?

- *Meierijstad staat voor de opgave om +7.200 woningen te bouwen waarvan circa 80% in Veghel, Schijndel en Sint Oedenrode. In basis is en blijft voor ontwikkelingen 'parkeren op eigen terrein' het uitgangspunt. In de dorpscentra is het echter niet op alle locaties mogelijk om (voldoende) parkeerplaatsen te realiseren. Ook zijn sommige locaties lastig of niet per auto bereikbaar. Ook kan het voorkomen dat er op ontwikkellocaties bestaande parkeerplaatsen gaan vervallen.*
- *Naast de aanleg van nieuwe parkeerplaatsen op eigen terrein, moet het voor nieuw te realiseren woningen en voorzieningen ook mogelijk zijn om bestaande parkeerplaatsen of parkeerplaatsen 'op afstand' te benutten. Zo kunnen we efficiënter omgaan met de beschikbare (openbare) ruimte. Ook als dit betekent dat het soms wat verder lopen is om je auto te parkeren. Dit geeft meer ontwikkelmogelijkheden voor nieuwe woningen gericht op alle doelgroepen, van jong tot oud.*
- *Voor de woningbouwopgave is het van belang om met actuele autoparkeernormen te kunnen werken die aansluiten bij de kenmerken van de specifieke locatie. En daar waar 'parkeren op eigen terrein' niet mogelijk is willen we onder voorwaarden af kunnen wijken en/of maatwerk kunnen toepassen.*

4. Bepalende uitgangspunten en keuzes

Het parkeren in Meierijstad draagt bij aan het behalen van de gestelde ambities op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, duurzaamheid, woningbouw en centrumontwikkeling. Hiervoor (hoofdstuk 3) hebben we de implicaties voor parkeren op hoofdlijnen benoemd. In dit hoofdstuk geven we aan de hand van 6 uitgangspunten en keuzes verder richting aan het parkeerbeleid in onze dorpscentra:

Bepalende uitgangspunten en keuzes voor het parkeren in onze dorpscentra:

1. *Met parkeerbeleid dragen we bij aan de visies, ambities en ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeente: het faciliteren van auto parkeren blijft belangrijk, maar staat niet (langer) op één.*
2. *In de inrichting van onze openbare ruimte geven we meer ruimte en prioriteit aan duurzame en gezonde vervoerswijzen.*
3. *Met regulering zorgen we voor 'de juiste parkeerder op de juiste plaats' en voorkomen we parkeeroverlast.*
4. *We leggen vast welke doelgroepen we op de verschillende parkeerlocaties willen faciliteren en prioriteren: wie parkeert waar met de auto?*
5. *Uitvoering van parkeerbeleid blijft voor zowel gebruiker als gemeente 'betaalbaar'.*
6. *Met actuele gebiedsgerichte parkeernormen maken we ruimtelijke ontwikkelingen en bijbehorende ambities mogelijk en voorkomen we parkeeroverlast.*

We sluiten hoofdstuk 4 af met de hoofdlijnen van het parkeerbeleid per kern, waarbij we een onderscheid maken in de volgende niveaus: geen beperkingen (1), licht sturend (2) en sturend (3).

4.1. Met parkeerbeleid dragen we bij aan de visies, ambities en ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeente

De traditionele focus op het faciliteren van de auto verandert: het faciliteren van auto parkeren blijft belangrijk, maar staat niet (langer) op één

- We willen bereikbaar en gastvrij blijven voor bezoekers die met de auto naar de dorpscentra komen. Naast bezoekers voorzien we ook in de parkeerbehoefte van bewoners en werknemers. Daar horen goed vindbare en aantrekkelijke parkeervoorzieningen bij.
- Tegelijkertijd zetten we de komende jaren nadrukkelijk in op een verschuiving van autogebruik naar het gebruik van duurzame vervoerswijzen. De actieve, gezonde en schone vormen van vervoer, zoals lopen, fietsen en het openbaar vervoer krijgen daarom meer ruimte en prioriteit.
- Om de bereikbaarheid van de centra te verbeteren, biedt het stimuleren van fietsgebruik en wandelen voor het maken van korte verplaatsingen grote kansen: relatief veel autoverplaatsingen die in Meierijstad worden gemaakt, zijn vaak ook uitstekend met de fiets of te voet te maken.

Samenhang en balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en gezondheid

- De 'parkeerbalans' van de dorpscentra beschouwen we niet als een vaststaand gegeven, maar als iets waar we de komende jaren ook zelf invloed op hebben.

- Concreet betekent dit dat we bij herinrichtings- en ontwikkelplannen prioriteit kunnen geven aan andere functies dan parkeren zoals bijvoorbeeld groen, verblijven of extra ruimte voor langzaam verkeer.
- Mocht dit ten koste gaan van bestaande parkeerplaatsen brengen we in kaart wat dit (mogelijk) betekent voor de 'parkeerbalans' van het dorpscentrum. Bij de afweging en keuze kijken we naar de samenhang en balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid, gezondheid en bijbehorende kosten.

4.2. We geven meer ruimte en prioriteit aan duurzame en gezonde vervoerswijzen

Voetgangers
Bij herinrichtings- en ontwikkelplannen voor de dorpscentra besteden we de komende jaren extra aandacht aan de voetganger. Dit kan betekenen dat we parkeerplekken opheffen ten behoeve van meer ruimte voor voetgangers. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de inpassing (en uitbreiding) van:

- Voetgangerszones;
- Brede en kwalitatieve trottoirs;
- Oversteekvoorzieningen;
- Groene ruimtes, bomen, beplanting;
- Zitgelegenheden en speelvoorzieningen;
- Openbare toiletvoorziening;
- Ruimte voor markten, evenementen en festivals.

Fietsparkeren
We zetten in de dorpscentra in op het verbeteren van zowel het aantal als de kwaliteit, toegankelijkheid en de veiligheid van fietsparkeerplaatsen. Dit kan in een afgesloten parkeervoorziening. Maar ook met extra palen of stallingen voor hangslot

Het inpassen van fietsparkeren vereist maatwerk per centrum. De belangrijkste uitgangspunten voor de dorpscentra zijn:

Voldoende fietsparkeerplaatsen:

- Op locaties waar structureel te veel fietsen buiten de formele stalling staan kijken we naar uitbreiding van capaciteit.
- Waar nodig en passend zetten we autoparkeerplaatsen om naar fietsparkeerplaatsen.

Doelgroep- en locatiespecifieke oplossingen:

- Fietsparkeerplaatsen stemmen we af op diverse gebruikers, inclusief grotere, zwaardere, elektrische fietsen en fietsen met extra's zoals kratjes. En ter voorkoming van fietsdiefstal passen we stallingen toe waar de fiets veilig vast gemaakt kan worden (voorkomen van fietsdiefstal). Bij voorkeur met een 2^{e} dwarsbeugel zodat een kettingslot niet naar beneden kan glijden.
- We blijven het kort parkeren van fietsen bij functies en bestemmingen 'voor de deur' faciliteren.
- Afhankelijk van de wens en behoefte in een centrum kijken we naar de inpassing/realisatie van een centrale fietsparkeervoorziening ten behoeve van het langer parkeren van fietsen.



Toegankelijkheid voor mensen met een beperking:

- In overleg met centrummanagement kijken we naar de wens en behoefte om op bepaalde locaties veilige en herkenbare fietsparkeerplaatsen voor fietsers met een beperking in te passen.

- Als we dit toe gaan passen moet dat inclusief bebording en handhaving om dit soort plekken beschikbaar te houden voor de doelgroep.

Handhaving bij overlast:

- Verwijdering van achtergelaten en kapotte fietsen om openbare ruimte toegankelijk te houden en capaciteit optimaal te benutten.

BRT en hubs

- Bus Rapid Transit is een netwerk van snelle en frequente lijnen met een betrouwbare reistijd inclusief goede knooppunten/hubs om over te stappen.
- Een hub is een comfortabel overstappunt waar verschillende vervoervormen samenkomen en waar reizigers kunnen overstappen tussen verschillende buslijnen of tussen de bus en ander vervoer (fiets, deelvervoer, auto). Hubs bieden idealiter ook voorzieningen zoals horeca, oplaadpalen, pakketwand, watertappunt en wifi.
- De BRT-as betreft: Corridor-Rembrandtlaan-Udenseweg. Momenteel vindt onderzoek plaats en wordt nagegaan welke maatregelen nodig zijn voor BRT en mobiliteitshubs.

Elektrisch laden

- In Meierijstad werken de gemeente en de provincie samen met Vattenfall om laadpalen te plaatsen.
- Bij nieuwe aanvragen controleert Vattenfall altijd eerst of er al een laadpaal in de buurt is. Als dat zo is, plaatsen ze alleen een nieuwe laadpaal als er meer dan 7.000 kWh per jaar wordt geladen op de bestaande laadpaal.
- Daarnaast worden laadpalen geplaatst op basis van verwachte vraag in de toekomst.
- Bij de parkeerplaats met een laadpaal plaatsen wij een verkeersbord die aangeeft dat de parkeerplaats alleen bestemd is voor een elektrische auto die oplaadt.
- We zorgen dat er evenveel parkeerplek blijft, passend bij de ontwikkeling van het aandeel elektrische auto’s. Het percentage parkeerplekken voor elektrische voertuigen stijgt wanneer we zien dat fossiele brandstofauto’s worden vervangen door elektrische auto’s.

Deelauto’s

- We maken in de openbare ruimte plaats voor elektrische deelauto’s. Professionele autodeel-organisaties kunnen een standplaats voor een (elektrische) deelauto bij de gemeente aanvragen. Bij voorkeur in combinatie met een elektrisch oplaadpunt.
- Ook willen we particulier autodelen faciliteren. Als bewoners in gereguleerd gebied van een dorpscentrum wonen en gezamenlijk een auto delen dan krijgt men voor deze auto een ontheffing.
- De gemeentelijke organisatie stelt deelauto’s ter beschikking aan werknemers. Het is de wens om deze deelauto's ook beschikbaar te maken voor bewoners.

4.3. Met regulering zorgen we voor de juiste parkeerder op de juiste plaats en voorkomen we parkeeroverlast

Uitgangspunten toepassing parkeerregulering
Tijdens piekmomenten kan de parkeerdruk (structureel) zo hoog oplopen dat er binnen loopafstand geen acceptabel alternatief beschikbaar is voor het parkeren van de auto en dat er sprake is van overlast in (de schil van) het centrum. We passen regulering toe wanneer het afdwingen van een betere benutting van parkeerplaatsen en gewenst parkeergedrag noodzakelijk is. Bij de invoering van regulering willen we de parkeerdruk verlagen, zodat de gewenste doelgroep meer ruimte krijgt om te parkeren. Wanneer regulering nodig blijkt te zijn, hanteren we de volgende uitgangspunten:

- Bij regulering hoort het stellen van prioriteiten, wat betekent dat we bepalen welke doelgroep waar mag parkeren. Voor elke doelgroep (bewoners, bezoekers, werknemers) stellen we vast waar ze primair moeten parkeren en stemmen de regulering hierop af.
- Eenduidige en heldere regulering: we streven naar een zo duidelijk mogelijke vorm van regulering, zodat iedereen weet waar en onder welke voorwaarden hij/zij kan parkeren. Dit voorkomt onnodig zoeken. De aard van de parkeerproblematiek kan per straat/gebied echter verschillen, waardoor de ingezette instrumenten ook kunnen variëren.
- Regulering zien we niet als instrument om het autobezit van bewoners, werknemers en bezoekers te sturen. Bij de invoering van regulering behouden we daarom zoveel mogelijk de bestaande parkeersituatie en stemmen we ons ontheffingen- en vergunningenbeleid daarop af.
- We richten ons op dubbelgebruik van beschikbare parkeerplaatsen, zodat meerdere doelgroepen dezelfde plaatsen kunnen gebruiken. Dit betekent terughoudendheid met het toekennen van exclusieve parkeerplaatsen voor één bepaalde doelgroep.
- Structurele oplossingen in plaats van verplaatsing van problemen: invoering van regulering gebeurt binnen een logisch afgebakend en aaneengesloten gebied om te voorkomen dat overlast zich verplaatst naar nabijgelegen straten. Het invoeren van regulering per straat leidt vaak tot overlast in de eerstvolgende straat waar geen beperkingen gelden.
- Huidige regulering met blauwe zone: momenteel wordt parkeren in de dorpscentra gereguleerd met een parkeerduurbeperking (blauwe zone). In Schijndel en Sint-Oedenrode kiezen we ook de komende jaren voor de blauwe zone als standaard reguleringsvorm, omdat:
    - Hiermee voldoende gestuurd kan worden op het principe van ‘de juiste parkeerder op de juiste plaats’.
    - De blauwe zone relatief klantvriendelijk en laagdrempelig is.
    - Het parkeren voor bezoekers gratis is.
    - Er beperkte infrastructurele maatregelen (bebording en blauwe markering) nodig zijn, wat zorgt voor een korte realisatietermijn en lage kosten.



Toekomstperspectief van betaald parkeren voor het centrumgebied van Veghel
In dit parkeerplan kiezen we primair voor de blauwe zone als reguleringsvorm. Echter, bij een toenemende parkeerdruk in de openbare ruimte is regulering op grotere schaal nodig om de

leefbaarheid en bereikbaarheid van het centrum (en de omliggende gebieden) te waarborgen. Gezien de ruimtelijke ontwikkelingen en de plannen voor één of meer gebouwde parkeervoorzieningen, wordt een vorm van betaald parkeren voor Veghel Centrum een realistisch instrument om af te wegen en concreet in te gaan zetten. In dat geval betaalt de gebruiker een prijs voor de parkeerduur van zijn parkeeractie. Afhankelijk van de situatie kan men vooraf betalen (bij een parkeerautomaat) of achteraf betalen (via slagbomen en/of een parkeerprovider). Betaald parkeren biedt de volgende voordelen:

- Flexibiliteit in regulering en stimulering van parkeerplaatsgebruik: betaald parkeren is de meest flexibele manier om het gebruik van parkeerplaatsen te reguleren en stimuleren. Indien gewenst kunnen bewoners en werknemers lang parkeren door parkeervergunningen uit te geven.
- Efficiëntere verdeling van de parkeerdruk: door mogelijke tariefdifferentiatie (in tijd en/of plaats) kan er beter gestuurd worden op een efficiënte verdeling van de parkeerdruk.
- Optimalisatie van dubbelgebruik van parkeerplaatsen: betaald parkeren is een geschikt middel om parkeerplaatsen optimaal dubbel te gebruiken. Dit is belangrijk omdat de mogelijkheden voor extra capaciteit in het centrumgebied van Veghel beperkt zijn. De bestaande capaciteit moet daarom zo efficiënt mogelijk worden ingezet.
- Stimulering van duurzame en gezonde vervoerwijzen: door parkeren te belasten, worden automobilisten meer bewust van de kosten van het gebruik van een auto. Dit kan hen ertoe aanzetten om duurzame en gezonde vervoerwijzen te overwegen. Betaald parkeren kan ertoe leiden dat minder mensen hun auto meenemen, waardoor er meer ruimte beschikbaar komt voor groen, verblijven en het bouwen van woningen.
- Geschikt voor gebieden met een grote mix aan functies: door de flexibiliteit is betaald parkeren geschikt voor toepassing in gebieden met een grote mix aan functies (wonen, voorzieningen, winkels, etc.).
- Kosten-efficiëntie op grotere schaal: betaald parkeren is op grotere schaal kostenefficiënter in vergelijking met een blauwe zone. Dit komt enerzijds door de inkomsten uit parkeergeld en anderzijds doordat de opbrengsten uit boetes volledig naar de gemeente gaan. Bij een blauwe zone gaan deze naar het Rijk, dat slechts een beperkte vergoeding betaalt voor de kosten van handhaving. Een blauwe zone is dus eigenlijk nooit kostendekkend voor de gemeente, zeker niet wanneer uitbreiding van parkeerregulering op termijn nodig is.
- Effectieve handhaving: in de openbare ruimte is handhaving op kenteken mogelijk, waardoor er effectiever (en digitaal) gehandhaafd kan worden.

In samenvatting biedt betaald parkeren een flexibele, efficiënte en kosteneffectieve oplossing om de parkeerdruk in het toekomstig centrumgebied van Veghel te reguleren in zowel de openbare ruimte als in gebouwde voorzieningen, waardoor de leefbaarheid en bereikbaarheid van het gebied kunnen worden gewaarborgd. Een belangrijke kanttekening bij betaald parkeren is het mogelijk uitwijken van automobilisten naar gebieden waar het parkeren gratis is en dat in die gebieden ook regulerende maatregelen getroffen moeten worden die vervolgens weer gehandhaafd moet worden.



4.4. Faciliteren en prioriteren van doelgroepen: wie parkeert waar met de auto?

In de dorpscentra geven we de komende jaren meer ruimte en prioriteit aan duurzame en gezonde vervoerwijzen. Daarnaast blijven we ook het parkeren van de auto faciliteren. De schaarste aan populaire parkeerlocaties dichtbij de functies en bestemmingen in het centrumgebied dwingt ons om keuzes te maken welke doelgroep we waar willen laten parkeren. Daarom leggen we per dorpscentrum voor de belangrijkste parkeerlocaties de primaire doelgroepen vast.

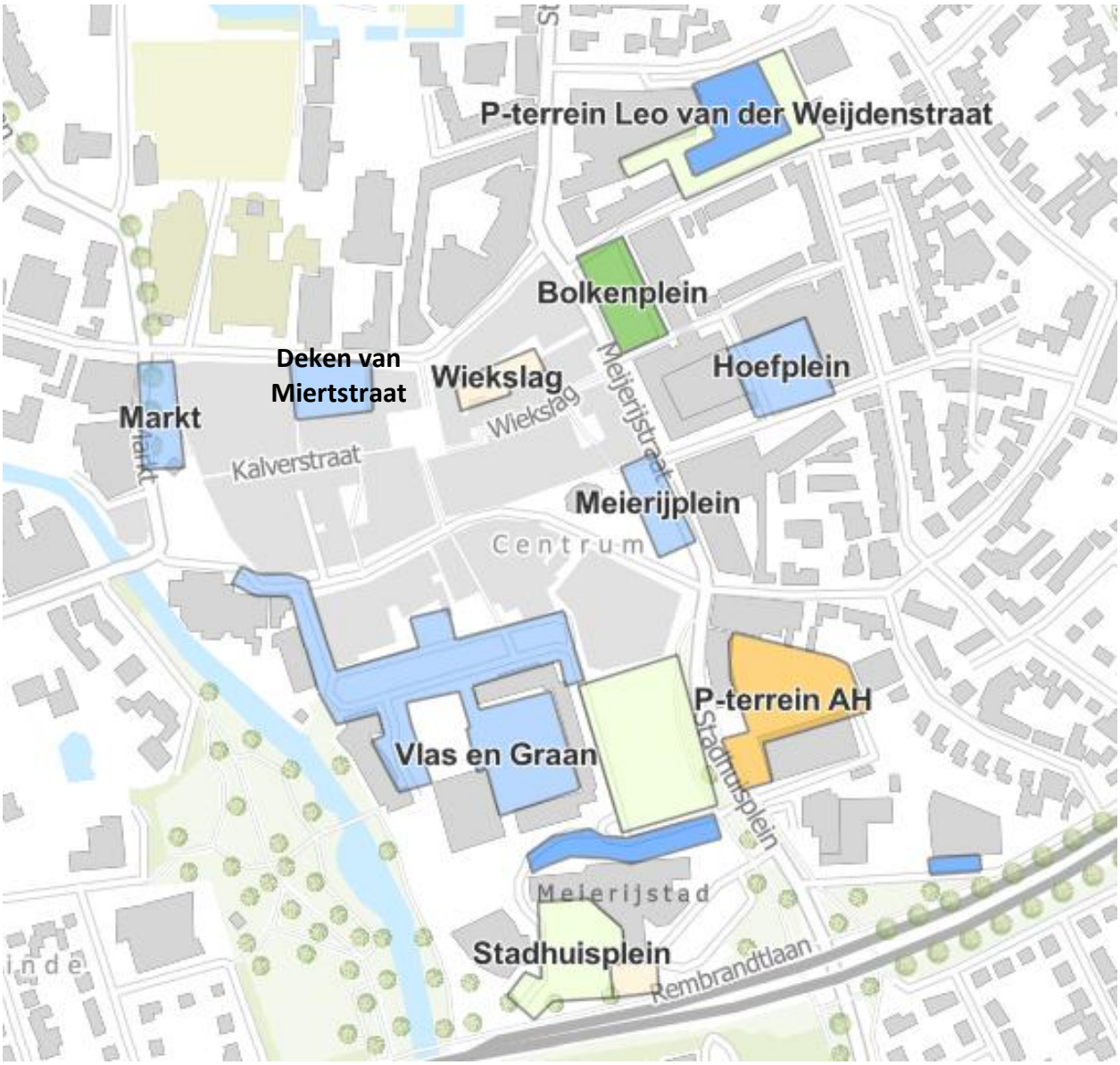
Om het gewenste parkeergedrag af te dwingen passen we parkeerregulering toe. Hierbij gaan we voor alle drie de dorpscentra uit van de toepassing van een blauwe zone. In Veghel en Schijndel combineren we dit met de uitgifte van ontheffingen voor bewoners en bedrijven. Ontheffingen zijn primair voor bewoners en bedrijven met een vestigingsadres binnen een vastgestelde contour/begrenzing per centrumgebied. Voorwaarde is dat er op het adres geen sprake is van parkeren op eigen terrein (poet).

Op de volgende pagina's voeren we voor alle drie de dorpscentra een aantal (kleine) optimalisaties door ten opzichte van de bestaande situatie. Voor een nadere toelichting en uitwerking van deze ingrepen verwijzen wij naar hoofdstuk 5 (doorkijk naar maatregelen op korte termijn).



Veghel | wie parkeert waar? | optimalisatie huidige parkeersituatie (zonder centrumontwikkeling)

Parkeerlocaties	Doelgroepen
Markt	Kortparkeren en ontheffinghouders
Deken van Miertstraat	
Meijerijplein	
Vlas en Graan (bij Aldi)	
Hoefplein (bij Lidl)	
Bolkenplein – tijdens zaterdagen	
Leo v/d Weijdenstraat (bij Jumbo) | ca. 40% van pp	Kortparkeren
Strook voor gemeentekantoor – tijdens werkdagen	
Strook voor Rabobank – tijdens werkdagen	
Stadshuisplein noord- en zuidzijde	Langparkeren
Bolkenplein – tijdens werkdagen	
Leo v/d Weijdenstraat | ca. 60% van pp	
Binnenterrein Wiekslag	Exclusief vergunninghouders
Stadhuisplein zuidzijde (beperkt deel)	
Parkeerterrein Albert Heijn (privaat)	Kortparkeren



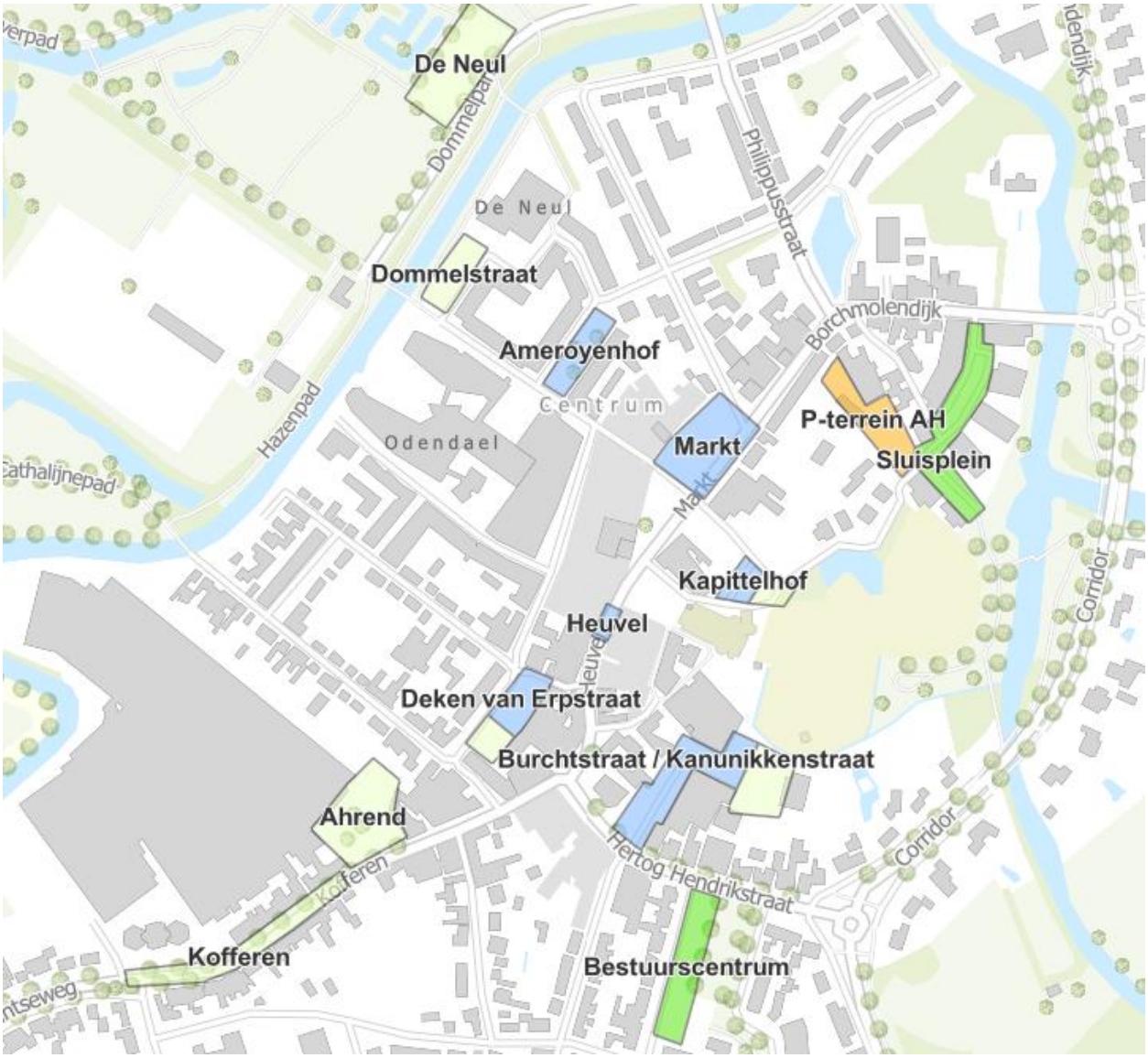
Schijndel | wie parkeert waar? | optimalisatie huidige parkeersituatie

Parkeerlocaties	Doelgroepen
Sint Jorisplein (bij Jumbo)	Kortparkeren en ontheffinghouders
Baroniestraat (bij Plus)	
Catharinaplein (bij Aldi)	
Vicaris Aertsweg	
Markt	Kortparkeren
De Steeg	Langparkeren
Parkeergarage Lochtenburg	



Sint Oedenrode | wie parkeert waar? | optimalisatie huidige parkeersituatie

Parkeerlocaties	Doelgroepen
Markt	Kortparkeren
Heuvel	
Deken van Erpstraat (terrein) | ca. 60% van pp	
Dommelstraat | ca. 40% van pp	
Ameroyenhof	
Burchtstraat/Kanunnikenstraat (bij Jumbo)	
Kapittelhof | ca. 50% van pp	
Sluisplein (bij Aldi)	Kort- en langparkeren
Odapad	Langparkeren
Kofferen	
Parkeerterrein Ahrend	
De Neul	
Dommelstraat	
Kapittelhof | ca. 50% van pp	
Parkeerterrein Albert Heijn (privaat)	Kortparkeren



4.5. Het parkeren blijft voor zowel gebruiker als gemeente 'betaalbaar'

Algemeen: sober en doelmatig, tenzij
We willen graag dat het parkeren voor zowel de gebruiker als voor de gemeente 'betaalbaar' blijft. Bij herinrichtings- en ontwikkelplannen met consequenties en/of specifieke ingrepen en maatregelen voor parkeren vindt een kosten-baten afweging plaats. In principe wordt altijd gekozen voor een sobere en doelmatige uitvoering, tenzij er uitdrukkelijke redenen zijn hiervan af te wijken. We streven naar een kostendekkende uitvoering van het parkeerbeleid, maar realiseren ons dat dit bij de keuze voor één of meer gebouwde parkeervoorziening(en) een (financiële) uitdaging kan zijn.

Financiële haalbaarheid van gebouwde parkeervoorziening(en) in centrumgebied Veghel
Voor het centrumgebied van Veghel wordt momenteel serieus nagedacht over de ruimtelijke inpassing van één of meer gebouwde parkeervoorziening(en). De haalbaarheid van parkeergarages is van diverse aspecten afhankelijk. Om een financieel gezonde parkeerexploitatie mogelijk te maken (minimale onrendabele top) is het van belang dat er vanaf het eerste moment in het project de juiste keuzes en afspraken worden gemaakt. De bepalende factoren hierbij zijn:

- De beoogde gebruikers van de parkeervoorziening: kortparkeren en/of vaste gebruikers;
- Mate van dubbelgebruik van parkeerplaatsen door verschillende functies/bestemmingen;
- Wel *of* geen betaald parkeren;
- De bij de parkeervoorziening betrokken partijen en bereidheid om mee te investeren en financieel risico te lopen;
- De ontwikkeling van de omgeving over een langere periode en de eventueel daarmee samenhangende aanloopverliezen.

Op het moment dat er sprake is van betaald parkeren in een gebouwde parkeervoorziening moet er rekening worden gehouden met uitwijkgedrag en parkeeroverlast in omliggende (woon)straten. Om dit te voorkomen is gereguleerd parkeren in de directe omgeving/schil van een gebouwde parkeervoorziening vaak noodzakelijk. In de verdere planvorming en besluitvorming over parkeren in relatie tot het centrumgebied in Veghel dient dit nader afgewogen en uitgewerkt te worden.

Opmerking: in deze fase van het ontwikkelproces is het nog niet bekend of en zo ja onder welke (financiële) voorwaarden gebouwde parkeervoorzieningen in het centrumgebied van Veghel ingepast kunnen gaan worden. Dit vergt nader onderzoek. De kaders, uitgangspunten en keuzes in voorliggend parkeerplan dienen als leidraad voor de verdere planvorming.

Organisatie van parkeren
In huidige situatie is de impact van parkeerregulering op de gemeentelijke organisatie beperkt. Het systeem van de blauwe zones vraagt enkel om de inzet voor uitgifte van ontheffingen en controle op straat (BOA's). Het beheer en onderhoud in de openbare ruimte betreft markeringen en bebording.

De exploitatie van gebouwde parkeervoorzieningen, de invoering van betaald parkeren in combinatie met parkeervergunningen en/of het vergroten van het gebied met parkeerregulering heeft gevolgen voor de organisatie van parkeren. Betaald parkeren en alle aspecten die daarmee samenhangen vragen om een organisatie met diverse uiteenlopende taken en verantwoordelijkheden. Hieronder benoemen we de taken en werkzaamheden die intern en/of extern belegd moeten gaan worden op het moment dat het parkeersysteem wordt uitgebreid. Gemeenten staan hierbij voor een keuze: organiseren ze het parkeerbeheer intern *of* besteden ze de operationele taken rondom parkeren uit aan marktpartijen? Steeds meer gemeenten kiezen ervoor om de regie zelf te houden (introductie van de functie/rol van parkeerregisseur) en de uitvoerende werkzaamheden zo veel mogelijk extern onder te brengen:

- Parkeerregisseur;
- Contractmanagement;
- Uitvoering en beheer waaronder:
  - Gebiedsindeling- en management van systeem van parkeerregulering;
  - Aanschaf en beheer van technische voorzieningen zoals parkeerautomaten en technische infrastructuur gebouwde parkeervoorzieningen;
  - Operationele aansturing van interne afdelingen en/of externe partijen op het gebied van parkeren;
  - Gebouwbeheer parkeervoorzieningen.
- Financiën en administratie:
  - Financiële administratie parkeren;
  - Naheffingen, bezwaar, beroep en dwanginvordering;
  - Innen van gelden;
  - Managementrapportage financieel: ontwikkeling exploitatiesaldo parkeren in relatie tot de gemeentebegroting.
- Vergunningen, Veiligheid, Toezicht en Handhaving:
  - Uitgifte van parkeervergunningen;
  - Parkeercontrole;
  - Uitschrijven van verkeersboetes (blauwe zone en E9 regimes) en naheffingen (betaald parkeren regime);
  - 1e lijns onderhoud van parkeerautomaten en parkeerapparatuur.
- Klantencontact:
  - Service en noodoproep;
  - Baliefunctie voor bewoners en bedrijven.



4.6. Met gebiedsgerichte parkeernormen maken we ontwikkelingen mogelijk en voorkomen we parkeeroverlast

'Parkeren op eigen terrein' als basis
Bij nieuwe ontwikkelingen voor woningbouw, winkels, kantoren, bedrijfsgebouwen en andere voorzieningen gebruiken wij parkeernormen om de omvang vast te stellen van de parkeerbehoefte bij deze ontwikkelingen. In Meierijstad wordt de auto gefaciliteerd door parkeernormen te gebruiken die het huidige autobezit als vertrekpunt nemen. We kiezen daarbij voor actuele en gebiedsgerichte normen, zodat rekening gehouden kan worden met de specifieke karakteristieken van de locatie en de beoogde gebruikersgroepen. Om de druk op de openbare ruimte beheersbaar te houden is en blijft het uitgangspunt dat de parkeerbehoefte van nieuwe ontwikkelingen wordt opgelost op eigen terrein. Als dat niet mogelijk is, kan onder voorwaarden gebruik worden gemaakt van eventuele restcapaciteit in de openbare ruimte. Deze aanpak moet ervoor zorgen dat het parkeren van een auto bij nieuw- of verbouw op een goede wijze plaatsvindt en de omgeving leefbaar en bereikbaar blijft.

Centrumgebied Veghel
In het centrumgebied van Veghel kiezen we er bewust voor om toe te staan dat de parkeerbehoefte bij nieuwbouw niet volledig op eigen terrein wordt opgelost. Op deze manier ondersteunen we de gewenste woningbouw ontwikkelingen en kunnen we de bijbehorende ruimtelijke ambities waar maken. We maken het mogelijk om een deel van de parkeervraag op te vangen in (een) nieuw te realiseren gebouwde parkeervoorziening(en). Hierbij vinden we het acceptabel dat deze op wat grotere loopafstand van de woningen liggen. Een belangrijke randvoorwaarde blijft dat een nieuwe (her)ontwikkeling niet leidt tot parkeeroverlast in de omgeving. Voor Veghel centrumgebied leggen we daarom vast dat er geen beroep kan worden gedaan op eventuele restcapaciteit in de openbare ruimte. Door de bestaande druk op het parkeerareaal in dit gebied, in combinatie met de ontwikkelingen en ambities welke boven de markt hangen, behoort het benutten van parkeerplaatsen in de openbare ruimte niet tot de mogelijkheden.

De **acceptabele loopafstanden** voor de verschillende functies en bestemmingen leggen we per kern vast in de Nota Parkeernormen (zie onderstaande tabel).

Gebied/type parkeerder		Wonen	Werken	Overige functies
Auto				
A	Centrum Veghel	300 meter	600 meter	300 meter
A	Centrum Schijndel	200 meter	600 meter	200 meter
B	Schil-/overloopgebied kernen Veghel en Schijndel	200 meter	300 meter	200 meter
C	Rest bebouwde kom kernen Veghel en Schijndel	150 meter	250 meter	200 meter
D	Centrum kern Sint-Oedenrode	200 meter	600 meter	200 meter
E	Rest bebouwde kom kern Sint-Oedenrode & bebouwde kom kernen Erp, Keldonk, Boerdonk, Wijbosch, Olland, Boskant, Nijnsel, Mariaheide, Eerde & Zijtaart	150 meter	250 meter	200 meter
F	Buitengebied	100 meter	200 meter	100 meter

Met de actualisatie van de Nota Parkeernormen Meierijstad willen we het volgende bereiken:

- Voorzien in **duidelijke spelregels** welke voor alle ontwikkelaars gelijk en eenduidig zijn. Via deze regels wordt met heldere toelichting geduid wat de mogelijkheden zijn omtrent de realisatie van auto- en fietsparkeerplaatsen binnen bouwontwikkelingen in Meierijstad.
- Het **sturen op het aantal auto's** in de gemeente Meierijstad. Door locatie gebonden maatwerk te leveren in de parkeernormen wordt een overbodige hoeveelheid aan autoparkeerplaatsen bij bouwontwikkelingen voorkomen.

- Een **zekere mate van flexibiliteit** toestaan in de toepassing van parkeernormen. Via het bieden van meerdere mogelijkheden om tot een passende parkeeroplossing bij bouwontwikkelingen te komen, hoeft parkeren geen beperkende invloed te hebben op de woningbouwopgave. Deze flexibiliteit is voornamelijk wenselijk in gebieden met (reeds) schaarse ruimte, zoals (in delen van) de centra van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode.
- Naast het bepalen van de kwantiteit van de parkeereis om te voldoen aan de (toekomstige) parkeervraag, ook zo goed mogelijk borgen dat de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen op orde is. Hiervoor worden **aanvullende eisen aan de toegankelijkheid, beschikbaarheid en kwaliteit van de parkeerplaatsen** gesteld.
- Het **stimuleren van duurzame en actieve mobiliteitskeuzes** zoals lopen en fietsen. Door het bieden van meer mogelijkheden en faciliteiten voor andere mobiliteitsoplossing, hoeft de toename in mobiliteitsbehoefte niet altijd één-op-één vertaalt te worden naar het aantal aan te leggen autoparkeerplaatsen. Echter dient de realiteit in acht genomen te worden dat de auto binnen gemeente Meierijstad een belangrijk vervoersmiddel is én blijft. Voor een deel van de bevolking is het gebruik van de auto momenteel noodzakelijk en zal dit op korte termijn niet veranderen.
- Het **verbeteren van de juridische borging** van de parkeeroplossingen van bouwontwikkelingen. Nieuwe bewoners of gebruikers dienen in de aanloopfase naar een koop-/huur-/gebruiksovereenkomst op de hoogte te zijn gebracht van de (on)mogelijkheden qua parkeren binnen hun nieuwe woon- of bedrijfssituatie.
- Het **bieden van een goed kader voor de vergunningverlening**, het toezicht en de handhaving waarbij voor zowel de toekomstige bouwer en bewoner als ook voor de reeds gehuisveste derde belanghebbende voldoende zekerheid wordt geboden voor het zorgvuldig omgaan met het parkeren, waardoor minder bezwaar- en beroepsprocedures doorlopen behoeven te worden.

4.7. Resumé: vertaling naar parkeerbeleid per kern

De kaders, uitgangspunten en keuzes uit hoofdstuk 3 en 4 worden in deze paragraaf pragmatisch vertaald naar een parkeerbeleid per kern.

Om dit concreet te maken, maken we een onderscheid in de volgende niveaus van parkeerbeleid: geen beperkingen (1), licht sturend (2), sturend (3) en zeer strikt (4). De knoppen waaraan gedraaid kan worden, hebben we samengevat in:

1. **Aanbod parkeerplaatsen c.q. parkeernormen**: hoeveelheid beschikbare parkeerplaatsen en de normen die worden gehanteerd voor verschillende gebieden en doelgroepen.
2. **Vormen van parkeerregulering**: de verschillende methoden om parkeren te reguleren, zoals blauwe zones, parkeervergunningen, en betaald parkeren.
3. **Locatie van parkeerplaatsen**: waar de parkeerplaatsen zich bevinden ten opzichte van belangrijke bestemmingen, zoals woningen, winkels en werkplekken.
4. **Mate van flankerend beleid met betrekking tot de inzet voor alternatieve duurzame vervoerwijzen**: de maatregelen die worden genomen om duurzame vervoersalternatieven te stimuleren, zoals fietsinfrastructuur, openbaar vervoer en deelauto-programma's.

Door deze knoppen op de juiste manier in te stellen, kunnen we per kern een passend en effectief parkeerbeleid realiseren dat aansluit bij de specifieke behoeften en uitdagingen van het gebied. Schematisch ziet dit er als volgt uit:

KNOPPEN

NIVEAUS

	aanbod pp parkeernormen	vormen van parkeerregulering	locatie van parkeerplaatsen	flankerend beleid
geen beperkingen	minimum normen	geen	'voor de deur'	beperkte inzet
licht sturend	beperkte gebiedsgerichte differentiatie	onbetaalde vormen in centrum	voorzieningen op loopafstand	gemiddelde inzet
sturend	gebiedsgerichte differentiatie	(on)betaalde vormen in centrum- en schil	autoluwe en autovrije zones	grote inzet
zeer strikt	maximum normen	betaald parkeren in 'gehele' stad	autovrije zones	maximale inzet

In de huidige situatie is er in Schijndel, Sint Oedenrode en Veghel sprake van een licht sturend parkeerbeleid (niveau 2). Gezien de centrumambities en ruimtelijke ontwikkelingen in het centrumgebied van Veghel kiezen wij er voor om in de toekomstige situatie een meer sturend parkeerbeleid toe te gaan passen (niveau 3).

	aanbod pp parkeernormen	vormen van parkeerregulering	locatie van parkeerplaatsen	flankerend beleid
geen beperkingen	minimum normen	geen	'voor de deur'	beperkte inzet
licht sturend	beperkte gebiedsgerichte differentiatie	onbetaalde vormen in centrum	voorzieningen op loopafstand	gemiddelde inzet
sturend	gebiedsgerichte differentiatie	(on)betaalde vormen in centrum- en schil	autoluwe en autovrije zones	grote inzet
zeer strikt	maximum normen	betaald parkeren in 'gehele' stad	autovrije zones	maximale inzet

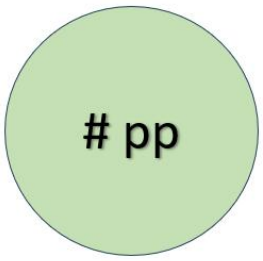
Schijndel
Sint Oedenrode

Erp, Boerdonk, Boskant, Eerde, Keldonk, Mariaheide, Nijnsel, Olland, Wijbosch, Zijtaart

Veghel

Parkeerbeleid ‘geen beperkingen’ is en blijft van toepassing in de kernen Erp, Boerdonk, Boskant, Eerde, Keldonk, Mariaheide, Nijnsel, Olland, Wijbosch, Zijtaart:

	aanbod pp parkeernormen	vormen van parkeerregulering	locatie van parkeerplaatsen	flankerend beleid
geen beperkingen	minimum normen	geen	'voor de deur'	beperkte inzet



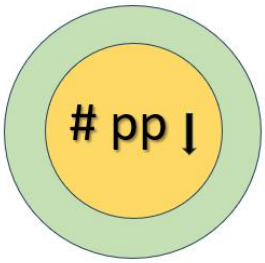






Parkeerbeleid ‘licht sturend’ is en blijft van toepassing in Schijndel en Sint Oedenrode:

	aanbod pp parkeernormen	vormen van parkeerregulering	locatie van parkeerplaatsen	flankerend beleid
licht sturend	beperkte gebiedsgerichte differentiatie	onbetaalde vormen in centrum	voorzieningen op loopafstand	gemiddelde inzet



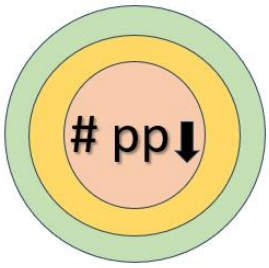






In Veghel kiezen we in de toekomstige situatie voor een meer sturend parkeerbeleid:

	aanbod pp parkeernormen	vormen van parkeerregulering	locatie van parkeerplaatsen	flankerend beleid
sturend	gebiedsgerichte differentiatie	(on)betaalde vormen in centrum- en schil	autoluwe en autovrije zones	grote inzet











5. Doorkijk naar maatregelen

De uitwerking van maatregelen per thema en/of gebied vindt plaats op het abstractieniveau dat hoort bij een parkeerplan c.q. visiestuk. Dit houdt in dat de maatregelen en oplossingen op hoofdlijnen verkend en beschreven zijn, de verdieping en uitwerking van de details vindt plaats in de vervolgfases van voorbereiding en uitvoering van actiepunten en projecten.

5.1. Dorpscentra korte termijn

Er zijn een aantal maatregelen die we in alle drie de dorpscentra doorvoeren. Dit betreft het gelijktrekken van de werkingstijd van de blauwe zone (1), het verbeteren van de handhaving (2) en het optimaliseren van de uitgifteregels voor ontheffingen (3).

Gelijktrekken van de werkingstijden blauwe zones

- De blauwe zones in de dorpscentra kennen momenteel verschillende werkingstijden.
- In Veghel geldt de regulering van 10.00 tot 17.00 uur (op vrijdag tot 21.00 uur). In Sint-Oedenrode van 08.00 tot 18.00 uur (geen regulering tijdens koopavond). In Schijndel loopt het van 09.00 tot 18.00 uur (op vrijdag tot 20.00 uur).
- De verschillende tijdvensters zijn verklaarbaar vanuit de historie (zelfstandige dorpen), maar beleidsmatig niet te beargumenteren.



Veghel Sint-Oedenrode Schijndel

- We gaan de werkingstijden eenduidig maken: van maandag tot en met zaterdag van 10.00 tot 17.00 uur. De traditionele koopavond heeft al langer zijn functie verloren. Daarom wordt de regulering tijdens koopavond geschrapt.
- Bij de parkeerstroken voor bezoekers direct rondom het gemeentehuis in Veghel hanteren we enkel regulering van maandag tot en met vrijdag. Op zaterdag is regulering niet nodig omdat het gemeentehuis op dat moment voor bezoekers gesloten is.

Verbeteren van handhaving in de blauwe zones

- In alle dorpscentra zien we dat er in de blauwe zones een aanzienlijk aandeel gebruikers is dat parkeert zonder gebruik te maken van een blauwe schijf of ontheffing.
- De handhaving van de blauwe zones is momenteel dan ook (zeer) beperkt. Dit geeft extra parkeerdruk omdat langparkeerders bezit nemen van parkeerplaatsen die primair bedoeld zijn voor bezoekers en ontheffinghouders. Door de verhoogde parkeerdruk kunnen auto's rondjes blijven rijden op zoek naar een plek, wat kan leiden tot meer verkeersoverlast.
- We gaan beter handhaven op het gebruik van de blauwe zone en richten ons hierbij vooral op de parkeerders die nu geen blauwe schijf of ontheffing gebruiken.

- Bezoekers die ‘gewoon’ de blauwe schijf gebruiken moeten zich welkom blijven voelen, het gaat ons vooral om het weren van langparkeerders zonder een geldig parkeerrecht die de plekken van bezoekers bezet houden.
- Deze intensivering van handhaving vraagt om een vooraankondiging alsmede communicatie en uitleg naar alle stakeholders in het centrumgebied. Hierbij moet voorop staan dat het doel is om de dorpscentra bereikbaar en gastvrij te houden.

Optimaliseren van uitgifteregels voor ontheffingen
- In de huidige regels is uitgangspunt dat er geen eerste ontheffing wordt verleend aan een bewoner die binnen het gebied over een eigen parkeerplaats beschikt dan wel bij de woning een parkeerplaats kan huren of kopen.
- Momenteel kan men bij een aanvraag zelf aangeven of er sprake is van ‘parkeren op eigen terrein’.
- We gaan zelf inventariseren welke woningen over parkeren beschikken en deze adressen op een zogenaamde POET-lijst zetten zodat ze niet meer in aanmerking kunnen komen voor een eerste ontheffing.
- Om de transformatie van winkels naar wonen te ondersteunen gaan we het maximaal aantal uit te geven ontheffingen voor de blauwe zone in zowel Veghel als Schijndel indien nodig naar boven bijstellen.
- In het dorpscentrum Sint Oedenrode gaan we geen ontheffingen voor wonen (en bedrijven) uitgeven. Het blauwe zone gebied is daar relatief klein en primair gericht op het faciliteren van bezoekers en daarnaast zijn er diverse private parkeervoorzieningen met restcapaciteit beschikbaar (zie ook paragraaf 5.4).

5.2. Veghel centrum

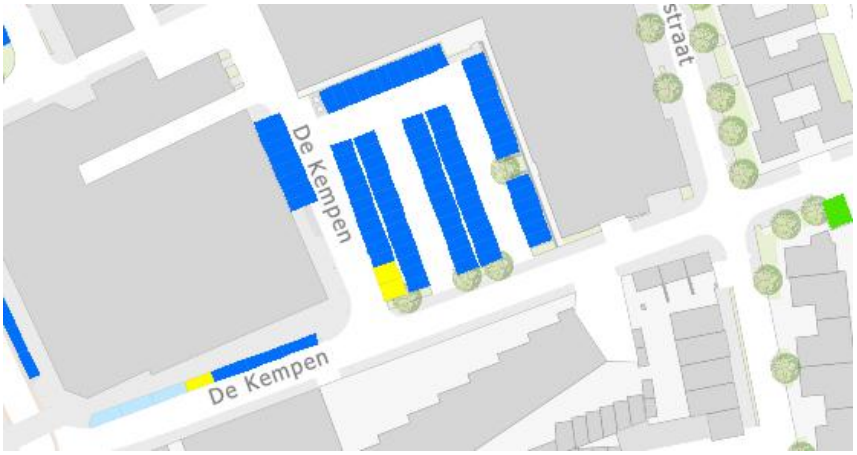
Korte termijn: diverse aanpassingen/optimalisaties van het blauwe zone gebied

Leo van der Weijdenstraat
- In de noordoost hoek van het centrum gaan we de blauwe zone aanpassen. Dit betreft een samenhangend pakket van maatregelen met de volgende doelen:
    - Parkeeroverlast door langparkeerders voor de bewoners bij het Hoefplein verminderen;
    - Langparkeerders verplaatsen naar het terrein aan de Leo van der Weijdenstraat
- Het terrein bij de Jumbo aan de Leo van der Weijdenstraat handhaven we voor een deel de blauwe zone (circa 70 pp) en voor deel heffen we de blauwe zone op (circa 100 pp).
- De mogelijkheid voor ontheffingen laten we op deze locatie vervallen: in de uitgifteregels is er momenteel ruimte voor maximaal 80 ontheffingen, in de praktijk zijn er slechts 2 uitgegeven.



Hoefplein

- Parkeerterrein Hoefplein (bij Lidl) nemen we volledig op in de blauwe zone. Dit betekent dat er circa 60 pp worden toegevoegd, in totaal krijgen we daarmee ruim 85 pp in de blauwe zone.



Bolkenplein

- Parkeerterrein Bolkenplein krijgt enkel op zaterdag een blauwe zone. Doordeweeks willen we dit terrein blijven inzetten voor het faciliteren van langparkeerders (werknemers).
- In het weekend zijn er minder werknemers en biedt het terrein parkeermogelijkheid voor winkel- en horecabezoek.

Hoogstraat

- Hoogstraat: de blauwe zone ligt hier momenteel aan één zijde van de weg. Deze situatie is onduidelijk voor gebruikers.
- We maken aan beide zijden van de weg een blauwe zone. Het deel waar geen winkels meer gesitueerd zijn wordt de blauwe zone opgeheven. Per saldo houden we ongeveer hetzelfde aantal plekken in de blauwe zone in de Hoogstraat.



Korte termijn: verouderde verwijsborden parkeerroute verwijderen

- Er staan op sommige locaties in het centrum verouderde parkeerverwijsborden. Wij gaan deze verouderde borden verwijderen. Bezoekers aan Veghel komen vooral uit Veghel en directe omgeving en zijn bekend met de routes.
- Recent geplaatste verwijzingen naar actuele parkeerlocaties laten we staan.

Korte termijn: 'in gesprek' over verbetering van parkeren in (ontwikkel)gebied Kloosterkwartier

- Het Kloosterkwartier is een nieuw woon- en werkgebied dat deels nog in ontwikkeling is. Hoewel de plannen op papier een bepaalde parkeeropzet voorschreven, blijkt de praktijk anders uit te pakken. De huidige situatie wijkt af van de oorspronkelijke plannen, wat sinds de oplevering leidt tot parkeeroverlast en onduidelijkheid bij zowel bewoners als bezoekers.
- De parkeeroverlast vraagt om een zorgvuldige en gebalanceerde oplossing. Hoewel er juridische afspraken zijn gemaakt tussen de ontwikkelaar en de gemeente, en het bestemmingsplan duidelijke kaders biedt, blijkt de praktijk weerbarstig.
- We kiezen voor een aanpak waarin samenwerking met de omgeving centraal staat. Samen met betrokken stakeholders in het gebied gaan we de problematiek de komende periode verder verkennen en bespreken. Het doel is om gezamenlijk te komen tot gedragen en duurzame maatregelen die recht doen aan de verschillende belangen. Daarbij gaan we onderzoeken aan welke knoppen binnen de bestaande kaders nog wel gedraaid kan worden, zodat we deze mogelijkheden samen met de omgeving kunnen uitwerken en vaststellen.

Fietsparkeren

- Het stallen van fietsen buiten de formele plaatsen wordt in principe niet als probleem ervaren. Dit vanuit de gedachte dat het stimuleren van fietsgebruik belangrijk is, en dat 'parkeren voor de deur' aansluit bij de wens van de gebruikers. Echter, op locaties waar (te) veel fietsen buiten de voorzieningen worden geplaatst en bestaande voorzieningen niet of onvoldoende worden benut, zal worden gekeken of deze verplaatst/geoptimaliseerd kunnen worden. Enkel op locaties waar zowel (te) veel fietsen buiten als binnen de voorzieningen staan gestald, wordt gekeken naar uitbreiding van de capaciteit.
- De grootste fietsparkeervraag in het centrum zit bij het busstation. Met het oog op de komst van BRT is het wenselijk om hier een bewaakte fietsenstalling te maken (inclusief een voorziening voor fietsreparatie/onderhoud).
- Er is behoefte aan betere aanbindmogelijkheden van (elektrische) fietsen. Bij de keuze en inpassing van nieuwe stallingen wordt hier extra aandacht aan besteed.
- De bushalte aan de Udenseweg – 't Ven is niet meegenomen in het parkeeronderzoek. Daarom wordt aanbevolen om hier een aanvullend parkeeronderzoek uit te voeren en indien nodig extra fietsnietjes bij te plaatsen.

Toekomstige parkeersituatie Veghel centrum

- Met de sloop van winkelmeters, de realisatie van nieuwe woningen en de inpassing van meer groen en verblijfsruimte wordt het centrumgebied in Veghel de komende jaren stap voor stap getransformeerd.
- Bij het bepalen van de parkeerbalans voor het 'nieuwe' centrumgebied vormt het inzicht in het huidig gebruik een belangrijke basis en vertrekpunt.
- Op het moment dat parkeerplaatsen uit het straatbeeld gaan verdwijnen en er een gebouwde parkeervoorziening voor in de plaats komt is de organisatie van het parkeren nog een belangrijk aandachtspunt.

BRT – busstation Veghel

- Duidelijk is dat in de plannen voor BRT het busstation Veghel een belangrijke plek inneemt. Mogelijk nog belangrijker dan in de huidige situatie het geval is met de ambities voor het openbaar vervoer.

- De wens is om de mobiliteitshub-functie van het busstation uit te breiden met meer voorzieningen zoals een bewaakte fietsenstalling en het overstappen nog beter te faciliteren.
- Hoe dit precies vormt krijgt, moet nog nader worden uitgewerkt. Dit gebeurt in samenhang met het Masterplan centrum Veghel waar de ambities voor BRT in verwerkt gaan worden.

1e doorkijk naar verkeer en parkeren binnen Masterplan centrum Veghel

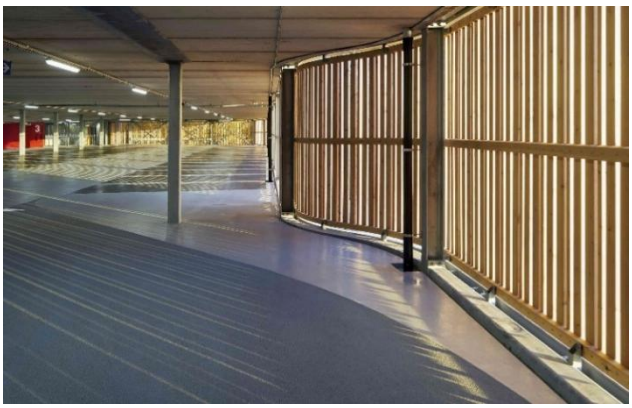
- Ten behoeve van meer kwalitatieve woningen in een groene setting wordt voor de verkeersontsluiting in het centrumgebied een onderscheid voorgesteld tussen een noordelijke zone waar de *auto-te-gast* is en een zuidelijke zone waar de *auto-gewenst* is.
- Aan beide zijden van de Meijerijstraat wordt nieuwbouw of herbestemming voorgesteld. Oplopend in schaal van kleinschalig pandsgewijze markante bebouwing in het centrumgebied naar markante, steviger bebouwing aan de Rembrandtlaan.
- Langs de Meijerijstraat (op het snijpunt van de zone *auto-te-gast* en zone *auto-gewenst*) is een meerlaagse gebouwde parkeervoorziening (hub) gepland.
- De capaciteit van deze hub is nog onderwerp van studie. Vooralsnog worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:
    - De parkeerbehoefte van nieuw te bouwen huur- en koopwoningen wordt deels op de eigen plot opgelost (1 pp per woning) en deels in de hub;
    - De parkeerbehoefte van sociale huurwoningen wordt volledig in de hub voorzien (woningen binnen loopafstand tot maximaal 300 meter van de hub);
    - Parkeerplaatsen die op maaiveld vervallen worden 1:1 gecompenseerd in de hub, daarmee krijgt de hub naast de parkeerbehoefte van nieuwbouw ook een belangrijke functie voor het parkeren van bezoekers, werknemers en bewoners in de bestaande situatie.



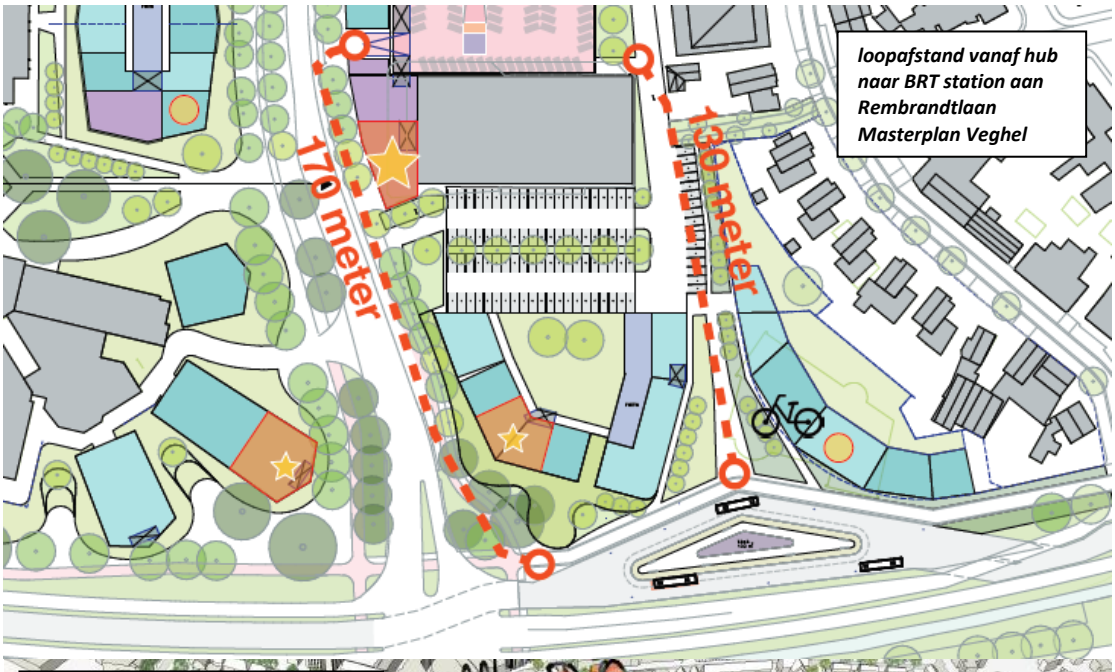




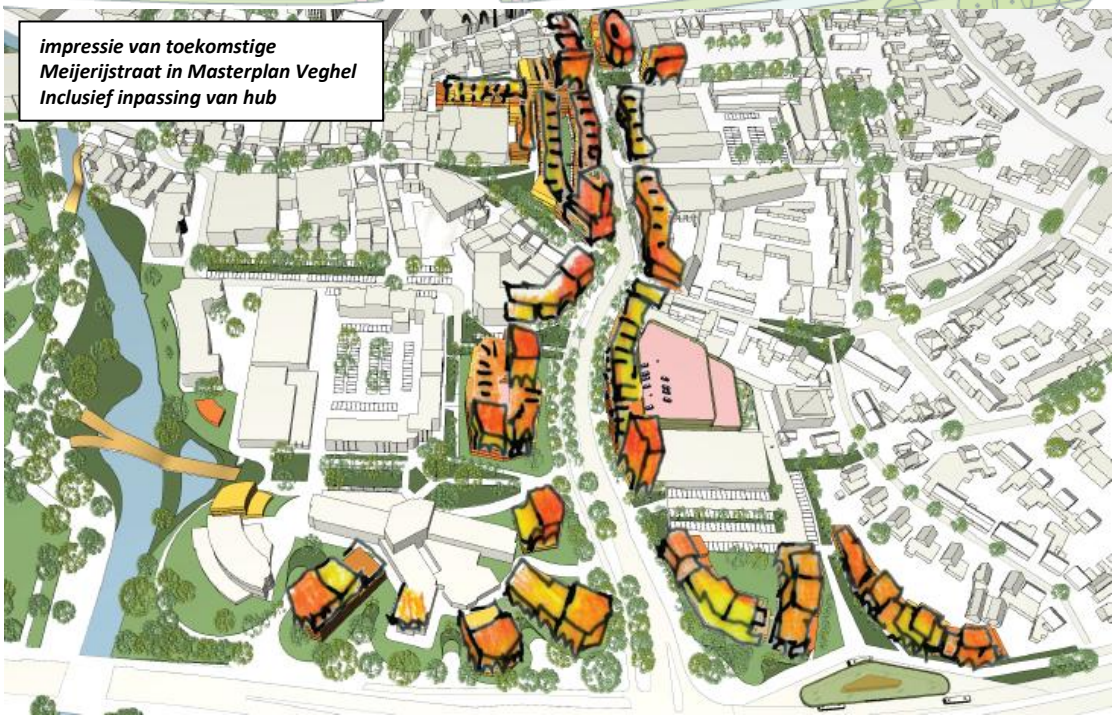




- De entree van de hub is vanaf de Meijerijstraat. Het aantal lagen loopt op tot 7, terwijl de omvang per laag afneemt voor goed inpassing in de omgeving. De nieuwe omliggende bebouwing is in het Masterplan zo gekozen dat de hub als massa wegvalt in het straatbeeld.
- Het Masterplan stelt voor het toekomstige BRT een centrale haltevoorziening aan de Rembrandtlaan voor. Een bijzonder gebouw en overkapping met goede voorzieningen voor zowel reizigers als bus-personeel. Op loopafstand van de hub, met goede fietsvoorzieningen in de nabijheid.
- Nadere uitwerking van de hub en aanvullende parkeermaatregelen vindt in het project en planproces voor het Masterplan plaats. Het gaat hierbij om o.a. de volgende onderwerpen:
    - Parkeerbalans centrum inclusief ontwikkelingen Masterplan;
    - Benodigde parkeercapaciteit in de hub;
    - Financiële haalbaarheid van de hub;
    - Consequenties voor de parkeerorganisatie;
    - Flankerende maatregelen in de omgeving (regulering in de schil).



loopafstand vanaf hub naar BRT station aan Rembrandtlaan Masterplan Veghel

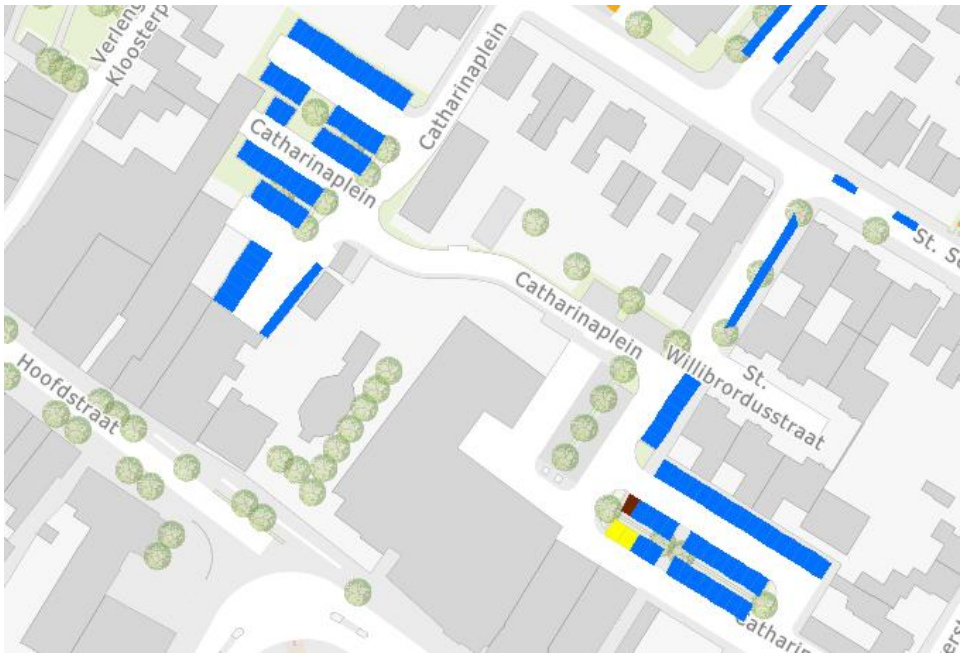


impressie van toekomstige Meijerijstraat in Masterplan Veghel Inclusief inpassing van hub

5.3. Schijndel centrum

Optimalisatie blauwe zone Catharinaplein

- Het nu nog ongereguleerde deel van het Catharinaplein voegen we toe aan de blauwe zone.
- Dit parkeerterrein is van oudsher ongereguleerd, dit stamt nog uit de tijd dat hier het gemeentehuis van Schijndel was gevestigd. Dit parkeerterrein was primair bedoeld voor werknemers en bezoekers aan het gemeentehuis. De werknemers die er in de huidige situatie staan kunnen terecht in de gratis toegankelijke parkeergarage Lochtenburg en parkeerterrein aan de Steeg. Hier is ruim voldoende restcapaciteit.



Ruimte maken voor fietsparkeren

- (Een deel van) de huidige 'stop & go parkeerplaatsen' op de Markt worden opgeheven en vervangen voor fietsparkeren.
- Deze suggestie gaan we uitwerken in een concreet ontwerp.
- Hoewel de centrale winkelstraat – waaronder de Hoofdstraat en de Markt – al grotendeels is voorzien van fietsnietjes en de beschikbare ruimte beperkt is, wordt toch overwogen om extra voorzieningen te plaatsen waar dit ruimtelijk nog verantwoord mogelijk is. Tegelijkertijd verdient het parkeergedrag van fietsers nadrukkelijke aandacht met het oog op diefstalpreventie: uit onderzoek blijkt dat slechts 10% van de elektrische fietsen met een kettingslot wordt vastgezet.
- De (belangrijke) bushaltes zijn niet meegenomen in het parkeeronderzoek. Daarom wordt aanbevolen om een aanvullend parkeeronderzoek uit te voeren bij de haltes aan de route Structuurweg – Wijbosscheweg.

Onderzoek naar centrale fietsvoorziening

- Wij onderzoeken samen met centrummanagement de wenselijkheid en (on)mogelijkheid van een centrale fietsvoorziening. De oude slagerij van Rooij wordt als een potentiële locatie benoemd, hier zijn mogelijk 1000 fietsparkeerplaatsen in te passen.
- Een andere gedachte/insteek is om tijdens evenementen te werken met zogenaamde pop-up parkings voor fietsen. Dit kan door bepaalde locaties of terreinen tijdelijk in te richten als een fietsparkeervoorziening. Er zijn gemeenten/steden die dit soort pop-up parkings verplicht stellen in de vergunningverlening voor een evenement.

5.4. Sint Oedenrode centrum

Gedoogsituatie parkeren Markt beëindigen na reconstructie parkeerterrein de Neul

- Na de reconstructie van het parkeerterrein bij De Neul zijn er straks 60 extra parkeerplaatsen voor langparkeerders in het centrum ter compensatie van de vervallen parkeerplaatsen op de Markt. In totaal is er dan voldoende parkeerruimte voor bezoekers van het centrum
- Met de opening van de nieuwe Albert Heijn zijn er zo dadelijk drie bronpunten/parkeerlocaties als startpunt voor een bezoek aan het centrumgebied:
    - Parkeerterrein Albert Heijn
    - Parkeerterrein Markt
    - Parkeerterrein Jumbo
- Met voldoende handhaving op eventueel oneigenlijk gebruik van de blauwe zone wordt dit als voldoende parkeercapaciteit ervaren voor het waarborgen van de boodschappenfunctie van het centrum voor de eigen inwoners.
- Op het autovrije deel van de Markt geldt momenteel een gedoogsituatie. Op het moment dat de reconstructie van het parkeerterrein bij De Neul met bijbehorende extra parkeerplaatsen gereed is, wordt deze gedoogsituatie beëindigd.

Onderzoek naar een autoluwe inrichting van de Heuvel

- Wij onderzoeken de mogelijkheid om de parkeerfunctie van de Heuvel op te heffen en in te richten als verblijfsgebied met een autoluw karakter (inclusief venstertijden voor laden en lossen).

Optimalisatie blauwe zone

Compacter blauwe zone gebied

- We gaan de grenzen van de blauwe zone logischer indelen en verplaatsen, zodat het gebied voor kort parkerende bezoekers compacter en efficiënter wordt.

Opheffen blauwe zone Kofferen en Meierij + uitbreiding blauwe zone Deken van Erpstraat

- Kofferen is vanuit de Centrumvisie aangewezen als een transformatiegebied. Stap voor stap verdwijnt in deze straat de functie voor winkels en horeca. Hiermee verdwijnt ook nut en noodzaak voor het toepassen van een blauwe zone in deze straat en op het parkeerterrein.
- Wij gaan de blauwe zone rondom Kofferen (straat en terrein) opheffen. Op deze manier ontstaat meer ruimte voor langparkeren (bewoners en werknemers).
- Deze stap wordt gecombineerd met een uitbreiding van het aantal blauwe zone plekken op de parkeerlocatie Deken van Erpstraat. Hiermee worden op een logische plek meer bezoekers gefaciliteerd. In totaal krijgt de Deken van Erpstraat 22 parkeerplaatsen in de blauwe zone.
- De blauwe zone parkeerplaatsen Meierij gaan we opheffen en omzetten naar vrije parkeerplaatsen.



Opheffen blauwe zone Dommelstraat + uitbreiding blauwe zone Ameroyenhof

- Blauwe zone parkeerplaatsen Dommelstraat gaan we opheffen en omzetten naar vrije parkeerplaatsen.
- Blauwe zone parkeerplaatsen Ameroyenhof gaan we uitbreiden: de nu nog 21 vrije parkeerplaatsen worden omgezet naar blauwe zone.



(Voorlopig) geen ontheffingen voor bewoners in de blauwe zone

Het uitgeven van ontheffingen voor de blauwe zone in het dorpscentrum van Sint-Oedenrode wordt op dit moment niet nodig geacht, omdat:

- Het blauwe zonegebied relatief klein is en primair gericht op het faciliteren van bezoekers;
- Er diverse private parkeervoorzieningen met restcapaciteit beschikbaar zijn;
- Met het inperken van de venstertijden voor de blauwe zone (’s ochtends later van kracht en ’s middags eerder ten einde) het voor bewoners makkelijker wordt om in de blauwe zone te parkeren zonder parkeerschijf;
- Buiten de blauwe zone voldoende ongereguleerde parkeerplaatsen beschikbaar zijn om lang te parkeren.

Fietsparkeren

- De plaatsing van extra stallingsmogelijkheden voor fietsen is op de meeste locaties in het centrum niet direct nodig. Enkel op de Markt en Heuvel kan er verkend worden om extra voorzieningen te plaatsen.
- Tevens is het vervangen van de huidige fietsbeugels bij de Jumbo en de Action voor fietsnietjes gewenst omdat de parkeerdruk hier hoog is en de bestaande fietsbeugels niet goed gebruikt worden doordat de fietsbeugels niet geschikt zijn voor de vele verschillende soorten fietsen van tegenwoordig.
- De (belangrijke) bushaltes zijn niet meegenomen in het parkeeronderzoek. Daarom wordt aanbevolen om een aanvullend parkeeronderzoek bij zowel de bushaltes aan de Noordelijke Randweg – Postdijk als bij de bushalte Hertog Hendrikstraat – Nijnselseweg uit te voeren en indien nodig extra fietsnietjes bij te plaatsen..

5.5. Overige thema's en aandachtsgebieden

Woonwijken

- Dit parkeerplan heeft een duidelijke focus op de centra van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode. Dat neemt niet weg dat ook in de wijken buiten de dorpscentra 'parkeerissues' kunnen spelen.
- In woonwijken vormen bewoners en hun bezoek de primaire doelgroep. Bij voorkeur kunnen zij op acceptabele loopafstand van de woning parkeren.
- Bij eventuele klachten over parkeren in wijken constateren we vaak dat het probleem niet zozeer zit in het aantal parkeerplaatsen, maar in het feit dat te veel mensen tegelijkertijd gebruik willen maken van dezelfde (populaire) parkeerplaatsen. In totaal is er in de wijk dan voldoende parkeerruimte beschikbaar, echter niet altijd precies op de plek waar bewoners en hun bezoek het liefst hun auto zouden willen parkeren.
- In de openbare ruimte is het niet mogelijk om iedereen op hun voorkeurslocatie te laten parkeren. Daarom accepteren we dat parkeren 'voor de deur' niet altijd kan.
- In het algemeen hanteren wij de beleidslijn dat het huidige aantal parkeerplaatsen in de openbare ruimte van de wijken buiten de dorpscentra behouden blijft, en er *geen* extra parkeerplaatsen bijgemaakt worden.

Schoolomgevingen

- In samenwerking met scholen stimuleren we dat ouders hun kinderen vooral met de fiets of lopend naar school brengen. We realiseren ons dat er ouders zijn die hun kinderen (incidenteel) met de auto naar school brengen of halen.
- In den lande staan de zogenaamde kiss&ride stroken direct rondom de ingang van scholen steeds meer ter discussie. Het besef bij scholen, gemeenten en ouders groeit dat er ten behoeve van de veiligheid en leefbaarheid behoefte is aan een schoolomgeving met zo min mogelijk autoverkeer.
- Voor de aanpak van parkeren rondom scholen volgen we de richtlijnen van Veilig Verkeer Nederland: https://vvn.nl/gemeenten/schoolomgeving/richtlijnen
- Om fietsers en voetgangers de prioriteit te geven is de schoolomgeving bij voorkeur autovrij. Lukt het niet om dit permanent in te stellen, dan is een schoolstraat een mooie oplossing. Het gebied rondom de ingang van de school wordt dan tijdelijk afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Bijvoorbeeld een half uur tijdens de aankomst, pauze en het vertrek van de kinderen. Vaak is hier draagvlak voor bij automobilisten uit de buurt, omdat de straat buiten deze tijden wel toegankelijk is.
- Deze insteek vraagt om een projectmatige aanpak met medewerking en inzet van zowel gemeente als de bij een school betrokken stakeholders.

Bedrijventerreinen

- Basis insteek op bedrijventerreinen blijft het oplossen van parkeren op eigen terrein.
- Bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijventerreinen verkennen we de (on)mogelijkheden voor het inpassen van een collectieve parkeervoorziening met als doel om de parkeervraag van meerdere bedrijven gezamenlijk op te kunnen vangen en tegelijkertijd meer te kunnen sturen op het gebruik van alternatieve duurzame vervoerswijzen voor werknemers.

Vrachtwagens

- Het parkeren van vrachtwagens is vanwege de overlast die het creëert en het grote ruimtebeslag, niet toegestaan binnen de bebouwde kom.
- Het is primair de verantwoordelijkheid van ondernemers en bedrijven om voor geschikte parkeervoorzieningen te zorgen als onderdeel van hun bedrijfsvoering.
- In Meierijstad zijn er speciale locaties aangewezen waar het parkeren van vrachtwagens wel is toegestaan. In Veghel betreft dit een parkeerterrein aan de Taylorweg (Marskade). Deze locaties zullen niet verder worden uitgebreid.

Bijlagen (separaat)

1. Hoofdlijnen parkeermeting 2024
2. Nota Parkeernormen