TOEZEGGING BEANTWOORDING OPENSTAANDE VRAGEN – REGIONALE MOBILITEITSVISIE – COMMISSIE RUIMTE 9 APRIL 2024

In de commissie Ruimte van 9 april 2024 zijn de volgende vragen gesteld, waarop nog een schriftelijk antwoord zou komen.

1. Hoeveel huishoudens in Geldrop-Mierlo beschikken niet over een auto?

Daar is geen concreet antwoord op te geven. Wel is het gemiddeld autobezit per huishouden in Geldrop-Mierlo bekend, wat indirect een antwoord geeft op de vraag.
In de Parkeervisie Geldrop-Mierlo vastgesteld in de raad van 11 juli 2022 is in paragraaf 2.1 het volgende over het autobezit opgenomen:

Autobezit
Daarnaast blijft zowel het autobezit als ook het autogebruik groeien in Nederland. Veel Nederlanders hebben een auto en het aantal auto's neemt de komende jaren naar verwachting verder toe. Bezit iemand eenmaal een auto, dan doet hij of zij daar niet snel afstand van. Hoewel de verwachting is dat het autobezit per huishouden niet meer snel zal toenemen zal het wel drukker worden in de straten met geparkeerde auto's onder andere doordat er steeds meer kleinere huishoudens zijn. Deze nationale trends zijn ook zichtbaar in Geldrop-Mierlo en hebben zo hun invloed op de parkeerbehoefte van auto en fiets.
Het gemiddelde autobezit voor heel Geldrop-Mierlo ligt daarbij iets boven het landelijk gemiddelde, namelijk 1,2 auto per huishouden. In de kern Mierlo is dit 1,3 auto per huishouden.

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

---

2. Waarom is er bij plan Mierloseweg uitgegaan van verkeersanalyses 2012

De vraag heeft betrekking op het akoestisch onderzoek dat is opgenomen in bijlage 4 van de toelichting van het bestemmingsplan 'Mierloseweg 40 Geldrop'. Betreffende rapport is in maart 2022 opgesteld. In paragraaf 2.2 van het rapport is beschreven dat voor de akoestische berekening gebruik is gemaakt van verkeersgegevens die zijn overgenomen uit een door de omgevingsdienst opgesteld akoestisch onderzoek uit 2019. Hierbij is gebruik gemaakt van verkeersgegevens die zijn gebaseerd op het SRE Verkeersmodel 3.0 uit december 2012. Hoewel dit in maart 2022 niet meer het meest actuele verkeermodel was, wijken de gebruikte verkeersgegevens uit 2012 op deze locatie slechts minimaal af van de op dat moment meest actuele verkeersgegevens.
Voor het bestemmingsplan is van belang dat in het kader van een goede ruimtelijke ordening de conclusies in de toelichting zijn gebaseerd op actuele onderzoeken. Aan dit vereiste wordt voldaan. De verschillen in verkeersintensiteiten tussen het verkeersmodel uit 2012 en het nieuwste verkeersmodel uit 2022 (vastgesteld begin 2023) zijn namelijk minimaal. De toename in verkeersintensiteiten bedraagt minder dan 10%. Dit leidt tot een marginale toename van het verkeerslawaai van minder dan 0,5 dB. Kortom de voor het akoestische onderzoek gehanteerde verkeersgegevens zijn nog altijd representatief.