Royal HaskoningDHV
Enhancing Society Together

Lokale Bereikbaarheidsagenda Geldrop-Mierlo

Gemeente Geldrop-Mierlo

Klant: Gemeente Geldrop-Mierlo
Projectnummer: BJ7182-101-100

Geldrop-Mierlo

Colofon

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.
Laan 1914 nr. 35
3818 EX Amersfoort
Sustainable Mobility
Trade register number: 56515154

088 348 30 88 T
info@rhdhv.com E
royalhaskoningdhv.com W

Titel document: Lokale Bereikbaarheidsagenda Geldrop-Mierlo

Ondertitel: Managementsamenvatting en maatregelrichtingen
Status: Definitief
Datum: 12-03-2024
Projectnaam: Lokale Bereikbaarheidsagenda Geldrop-Mierlo
Projectnummer: BJ1782-101-100

Classificatie
Vertrouwelijk

Disclaimer
Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever. Let op: dit document bevat persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V. en dient voor publicatie of anderszins openbaar maken te worden geanonimiseerd.

1. Mobiliteitskoers

De gemeente Geldrop-Mierlo bestaat uit twee kernen gelegen tussen de grotere gemeenten Helmond en Eindhoven. Aan de zuidkant vormt de A67 een belangrijke verkeersader voor het gemotoriseerd verkeer en de noordkant de N270. Aan zowel de westzijde als de noordzijde is een spoorlijn aanwezig.

Daarnaast vormt het Eindhovensch Kanaal een belangrijke barrière aan de noordzijde. De Molenheide gelegen tussen de kernen Geldrop en Mierlo is ook een natuurlijke barrière.

In dit hoofdstuk wordt de koers uitgezet van de lokale Bereikbaarheidsagenda van Geldrop-Mierlo. In dit document wordt de te verwachten problematiek op het gebied van bereikbaarheid beschreven, aangevuld met de lokale ambities, rekening houdend met de regionale Mobiliteitsagenda.

Inleiding

Ruimtelijke ontwikkelingen in de regio waar Geldrop-Mierlo zich in bevindt zorgen voor een steeds toenemende vervoersbehoefte. De gemeente heeft net als de gehele Metropoolregio Eindhoven een relatief grote opgave voor het realiseren van nieuwbouwwoningen en het faciliteren van nieuwe arbeidsplaatsen. Deze genereren een toename van de totale vervoersbehoefte.

Het mobiliteitsnetwerk in de gemeente is onderdeel van het gehele regionale netwerk. De regionale Bereikbaarheidsagenda is dan ook een belangrijke basis. Hierin is eveneens een koers uitgezet waarlangs de huidige en nog te verwachten problematiek op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid, aangevuld met de regionale ambities, wordt opgepakt. Afhankelijk van het oplossend vermogen van de regionale Bereikbaarheidsagenda is in beeld gebracht wat het 'oplossend' vermogen is voor Geldrop-Mierlo en welke restopgaven er liggen.

Dit document is een samenvatting van de achtergrondstudie Lokale Bereikbaarheidsagenda Geldrop-Mierlo waarin alle detailanalyses hebben plaatsgevonden welke als bijlage is toegevoegd.

Regionale agenda ligt op schema

De huidige regionale Bereikbaarheidsagenda gaat uit van een grote hoeveelheid aan mobiliteitsmaatregelen om alle toekomstige verkeersstromen goed te faciliteren. De meest onderdelen uit dit regionale programma die relevant zijn voor de gemeente Geldrop-Mierlo liggen op schema. Uitzondering zijn de volgende twee projecten:

- Verbreding rijksweg A67
- Project regionale bundelroutes

Doordat beide projecten op de langere baan geschoven zijn heeft dit tot gevolg dat de gemotoriseerde verkeerstromen tot 2030 geen grote wijzigingen zal kennen (voor Geldrop-Mierlo).

Verkeersveiligheidsknelpunten in de huidige situatie

De hoofdstructuur voor het gemotoriseerd verkeer, in zowel Geldrop als Mierlo, doorkruist de langzaam verkeerroutes van de wijken naar het centrum en tussen wijken onderling. Hierdoor zijn de grootste verkeersveiligheids-knelpunten daar waar het langzaam verkeer de hoofdroutes voor het gemotoriseerde verkeer kruist. Op het gebied van doorstroming is het wegennet aan zijn capaciteit, maar zijn er geen grote knelpunten.

Door toekomstige groei ontstaan doorstromingsknelpunten

Met een ongewijzigd mobiliteitsbeleid in de gemeente Geldrop-Mierlo zal de verkeersdruk van het gemotoriseerde verkeer in 2030 toenemen. Oorzaak hiervan ligt voor een groot deel in de toename van het verkeer door woningbouw-ontwikkelingen in de gemeente zelf. Bij ongewijzigd beleid nemen de verkeersveiligheids- en doorstromingsknelpunten toe. Dit is inclusief de reeds voorgenomen aanpassingen aan het wegennet.

Op het gebied van doorstroming van het gemotoriseerde verkeer ontstaan vooral knelpunten in de ochtend- en avondspits op de plekken waar het verkeer samenkomt. Dit zijn de volgende locaties:

- Eindhovenseweg, met name het wegvak gemeentegrens - Gijzenrooiseweg tijdens de avondspits.
- Bogardeind bij de kruispunten met de Laan der vier Heemskinderen en Emopad, alsmede de noordelijke rotonde bij de A67.

De toekomstige woningbouwimpuls leidt tot een nog hogere verkeersdruk

De druk op het wegennet voor het gemotoriseerde verkeer neemt beperkt toe, maar er ontstaan geen nieuwe knelpunten t.o.v. de autonome situatie 2030.

Ontwikkelingen op Eeneind-West leiden tot meer knelpunten

Door de ontwikkeling van het bedrijventerrein Eeneind-West neemt ook het doorgaande verkeer toe over het wegennetwerk. Een aanzienlijk deel van dit verkeer bestaat uit vrachtverkeer. Deze betreedt het netwerk van Geldrop aan de noordzijde en heeft voornamelijk de A67 als eindbestemming. Dit vrachtverkeer verhindert een snelle doorstroming op kruispunten en rotondes.

Daarnaast tast dit de leefbaarheid aan in de straat en heeft een negatief effect op het milieu.

De verzadigingsgraad bij de noordelijke rotonde op het Bogardeind is als gevolg van deze ontwikkeling zorgelijk. De kans is groot dat een bereikbaarheids-probleem kan uitgroeien tot een veiligheidsprobleem.

Huidig wegennetwerk biedt mogelijkheden

Op basis van het verkeersmodel zijn verschillende aanpassingen aan het wegennet voor het gemotoriseerde verkeer doorgerekend voor de toekomstige situatie 2030 autonoom.

De volgende aanpassingen zijn meegenomen in de situatie 2030 autonoom:

- Aanpassingen Eindhovenseweg inclusief kruispunten met Gijzenrooiseweg en Hooge akker;
- Aanpassing kruispunt Bogardeind-Laan der vier Heemskinderen;
- Bypass noordelijke rotonde A67;
- Bypass rotonde Laan der vier Heemskinderen.

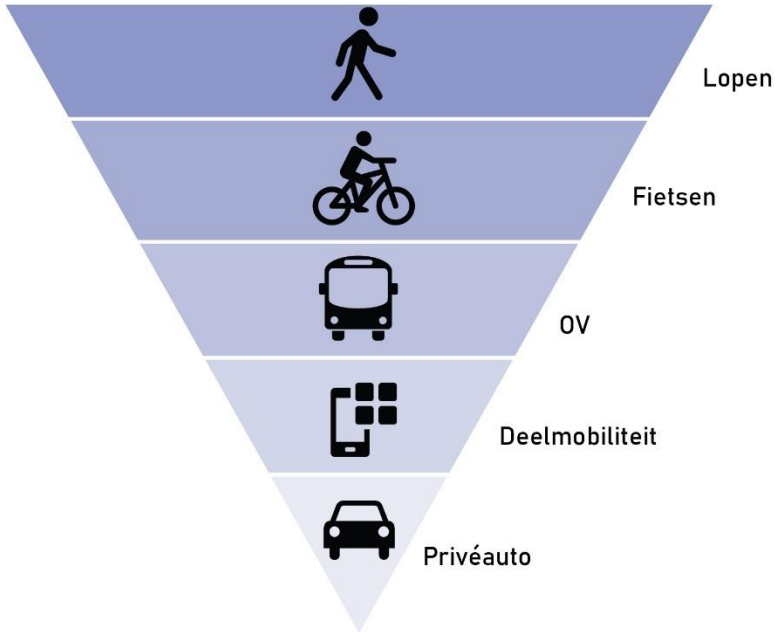
Deze aanpassingen hebben een effect op een deel van het netwerk maar leiden niet tot een toekomstige oplossing. Een oplossing op systeemniveau is nodig.

Mobiliteitstransitie is nodig

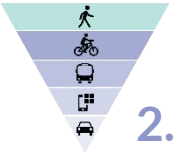
Net als andere gemeenten in de regio staat ook Geldrop-Mierlo voor een woningbouwopgave. Zowel landelijk als regionaal zal de investering in het wegennet voor gemotoriseerd verkeer beperkt zijn. Om in de toekomst een duurzaam mobiliteitssysteem na te streven is het om die reden van belang in te zetten op een transitie. Niet alleen investeren in de auto, maar breed inzetten in de mobiliteit te voet, met de fiets, in het openbaar vervoer en met de deelauto.

2. Mobiliteitsagenda

De beschreven koers leidt tot een aantal concrete uitwerkingen per vervoerswijze, deze zijn in dit hoofdstuk beschreven. Uitgegaan is van de omgekeerde piramide (zie figuur 1) om de mobiliteitstransitie vorm te geven. Daarbij heeft de voetganger de hoogste prioriteit, dan de fietser, dan het openbaar vervoer en ten slotte de deelauto en de privé auto.



Figuur 1: prioriteit voor lopen, fietsen en OV.



2.1. Voetganger

Voor alle verplaatsingen, maar zeker voor de korte afstand is de voetganger de meest duurzame keuze. Echter wordt de openbare ruimte vaak ingericht vanuit het gemotoriseerd verkeer en krijgt de voetganger weinig aandacht.

Nabijheid van voorzieningen is een belangrijke basis om het aantal verplaatsingen te voet te vergroten. Het is van belang dat voor de locatie van voorzieningen rekening gehouden wordt met de reistijd, de kwaliteit en veiligheid van routes voor het langzaam verkeer. Het is niet doenlijk te bereiken dat iedereen in Geldrop-Mierlo alle, of zoveel mogelijk, relevante voorzieningen op hooguit 15 minuten lopen heeft liggen. Beleidsmatig is er wel inhoud aan te geven door vooral bij de grootschaliger ontwikkelingen juist woningen te ontwikkelen die geschikt zijn voor bewoners voor wie nabijheid een grote rol speelt, zoals ouderen of minder validen. Daarmee wordt mede inhoud gegeven aan een van de ambities van deze visie, het ontwerpprincipe van de 15 minuten stad.

Prioriteit hebben bestemmingen waar relatief veel verplaatsingen naartoe plaatsvinden zoals:

- Educatieve voorzieningen zoals scholen
- Winkelvoorzieningen zoals supermarkten
- Zorgvoorzieningen zoals de huisarts
- Vrijetijdsvoorzieningen zoals sportvelden
- Overstapvoorzieningen naar OV zoals stations, bushaltes en Hub's

Vanuit het oogpunt van bovenstaande voorzieningen verdienen de volgende gebieden extra aandacht:

- Centrum Geldrop
- Winkelcentrum Coevering
- Centrum Mierlo

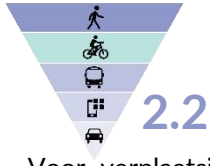
Veilige en voldoende brede voetganger-routes

Om de bestemmingen voor inwoners in Geldrop-Mierlo optimaal bereikbaar te houden is het van belang de voetganger centraal te stellen in het mobiliteitssysteem. Waar parkeervoorzieningen voor bepaalde functies op grotere afstand liggen is dat uiteraard ook een relevant punt. Het mobiliteitssysteem is een nauw verweven netwerk voor verschillende vervoerswijzen met bijpassende eisen en richtlijnen.

Prioriteit hebben voldoende brede, obstakelvrije en veilige routes naar voorzieningen. Bij nieuwe ontwikkelingen kunnen deze in het ontwerp worden meegenomen als ontwerpeis. Waar ze in de huidige situatie ontbreken of van onvoldoende kwaliteit kunnen ze meegenomen worden bij reconstructies en andere werkzaamheden of indien nodig als apart project worden opgepakt. Ook kruisingen met gemotoriseerd verkeer dienen veilig afgewikkeld te kunnen worden.

Mobiliteitsprogramma's

- Een actieplan voetganger opstellen, met daarin een voetgangersnetwerk waarbij onderzocht wordt of er ontbrekende schakels zijn en of bepaalde routes van voldoende kwaliteit en breedte zijn.



2.2. Fiets

Voor verplaatsingen over een veelal wat langere afstand, is de fiets het belangrijkste verplaatsingsmiddel in Geldrop-Mierlo. Het gaat hier bij verplaatsingen tot 7,5 kilometer met een gewone fiets en tot 10 á 15 kilometer met een elektrische fiets of speedpedelac.

Voor de uitgangspunten van de bereikbaarheid binnen 15 minuten gelden dezelfde uitgangspunten zoals beschreven onder het kopje lopen (2.1). Hierbij gaat het bij de fiets om dezelfde bestemmingen, alleen is de actieradius van de fiets groter bij eenzelfde reistijd.

Specifieke aandacht hierbij is nodig voor de elektrische fiets. Door de komst van de elektrische fiets neemt de actieradius van fietsers toe, waardoor deze ook op grotere afstand concurrerend kan zijn. Om dit succesvol te maken is een

comfortabel, direct en veilig fietsnetwerk nodig met snelfiets/doortraproutes. Mogelijke (snel)fietsroutes:

- Mierlo / Eindhoven via het Eindhovensch Kanaal
- Route tussen Geldrop/Mierlo (opwaarderen)
- Route Mierlo / station Brandevoort (als extra OV-overstappunt)
- Geldrop / High Tech Campus Eindhoven, HTCE

Daarnaast neemt de diversiteit van snelheid, omvang, gewicht en optreksnelheid van de voertuigen op het fietspad toe. Dit door de komst van e-bike's, speedpedelacs, en e-scooters. Nieuw beleid is nodig om deze ontwikkeling in te passen en keuzes te maken in welke nieuwe vormen deze wel of niet acceptabel zijn. Fietspaden hebben ook niet alle dezelfde functie, aan een snelfietspad worden bijvoorbeeld andere eisen gesteld dan aan een regulier fietspad.

Van belang is dat op zowel de eindbestemmingen als vanaf de woning of bedrijf voldoende en veilige manieren zijn om de fiets te parkeren. Aanleg van kwalitatief goede fietsparkeerplekken en een goede monitoring van het gebruik is hiervoor noodzakelijk. Hierbij dient ook rekening gehouden te worden met deelfietsen (zie 2.4).

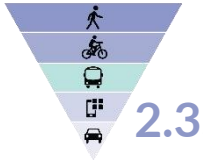
Prioriteit hebben voldoende brede, obstakelvrije en veilige routes naar voorzieningen. Bij nieuwe ontwikkelingen kunnen deze in het ontwerp worden meegenomen als ontwerpeis. Waar ze in de huidige situatie ontbreken of van onvoldoende kwaliteit zijn, kunnen ze meegenomen worden bij reconstructies en andere werkzaamheden of indien nodig als apart project worden opgepakt.

Toegankelijkheid

Geldrop-Mierlo is een gemeente van iedereen en voor iedereen, een inclusief mobiliteitsnetwerk is daarvoor een vereiste. Naast een toegankelijk netwerk voor de voetgangers is ook de fiets een belangrijk verplaatsingsmiddel. Voldoende brede fietsvoorzieningen zonder obstakels (zoals paaltjes) en met een vergevingsgezinde berm (bijvoorbeeld schuine en/of lage trottoirbanden) is een vereiste. Door de toename van het aantal ouderen (vergrijzing) krijgt de toegankelijkheid van fietspaden hogere prioriteit.

Mobiliteitsprogramma's

- Het fietsplan actualiseren waarbij verkend wordt welke ontbrekende schakels er zijn in het fietsnetwerk. En welke maatregelen nodig zijn om de kwaliteit, comfort en veiligheid van netwerkschakels te verbeteren.



2.3. Openbaar vervoer

Voor de verplaatsingen op langere afstand heeft het openbaar vervoer de hoogste prioriteit in Geldrop-Mierlo. Daarbij dient onderkend te worden dat Geldrop in de basis een redelijk tot goed voorzieningenniveau heeft, mede door de ligging tussen de grotere steden Eindhoven en Helmond. Daarnaast is er de aanwezigheid van een NS-station. De frequentie van de bus en trein laat echter te wensen over. De openbaar vervoer verbindingen richten zich in grote mate op Eindhoven-centrum.

Om het openbaar vervoer te stimuleren is het van belang dat de overstap tussen fiets en trein of bus goed te maken is en dat deze frequent genoeg rijdt. Ook de voorzieningen op de OV-halte zelf (wachtruimte, (e)fietsparkeer-plekken en dergelijke zijn van belang. Tot slot is het belangrijk ook goede wandel- en fietsroutes van en naar de OV-halte na te streven (zoals het station).

Mobiliteitsprogramma's

- Het behoud en optimaliseren van het huidige aanbod aan buslijnen, door frequenter rijden bussen en wegnemen verliestijden in het ov-netwerk.
- Het optimaliseren van station Geldrop als OV-hub (inclusief deelmobiliteit).
- Het optimaliseren van OV-haltes (toegankelijkheid, reizigersinformatie uitbreiden, fietsparkeren).
- De uitrol van flexvervoer bij kansrijke lokale mobiliteitshub(s) zoals het NS station (gemeente en Provincie gezamenlijk).

2.4. Deelmobiliteit

Daar waar te voet, fietsen of openbaar vervoer geen mogelijkheid zijn kan deelvervoer een oplossing bieden. Door het delen van een (e)fiets, scooter of auto kan efficiënter omgegaan worden met de openbare ruimte.

De kansen voor deelvervoer verschillen sterk per woonwijk. Door een data gestuurde aanpak kan op lokaal niveau de kansrijkheid voor een deelvervoerhub in beeld gebracht worden. Dit kan bijvoorbeeld op locaties waar alternatieven beschikbaar zijn zoals het centrum van Geldrop of de schil eromheen.

Bij nieuwe ontwikkelingen dient in kansrijke gebieden reeds bij de start van het project rekening gehouden te worden met plekken voor deel(e)fietsen en deelauto's.

Mobiliteitsprogramma's

- Opstellen plan voor deelmobiliteit

2.5. Auto

De auto blijft een belangrijke plek innemen in het mobiliteitssysteem van Geldrop-Mierlo. De toename van de elektrische auto maakt dit vervoermiddel duurzamer, maar geeft ook nieuwe uitdagingen met laadpalen.

Optimaliseren netwerk

De aanleg van extra infrastructuur voor het gemotoriseerd verkeer is relatief kostbaar. Daarnaast leidt het aanbieden van extra infrastructuur ook tot een toename van de vraag. Zowel vanuit de gemeente als vanuit de regio is structureel de keuze gemaakt geen grootschalige nieuwe auto-infrastructuur aan te leggen. Er wordt ingezet op een beter benutting van de bestaande verkeersstructuur.

Om op gemeentelijk niveau opstoppingen te voorkomen (die gepaard kunnen gaan met een lager niveau op het gebied van veiligheid en leefbaarheid) is het van belang de doorstroming bij knelpunten te optimaliseren. Een belangrijke stap hierin is met name de locaties met rotondes en kruispunten met verkeerslichten te optimaliseren. Bijvoorbeeld door de aanleg van extra opstelstroken bij geregelde kruispunten of een bypass bij een rotonde.

A67

Geldrop is vanuit alle vier de windrichtingen goed bereikbaar, echter de hoofdontsluiting is aan de zuidzijde richting de A67, die deel uitmaakt van het landelijke snelwegennet. Deze is te bereiken via het Emopad of Bogardeind.

De verbreding van de rijksweg A67 stond op de planning, maar heeft een lagere prioriteit gekregen. Een betere doorstroming op de A67 zorgt voor minder (risico op) congestie in Geldrop en daardoor een veiligere en leefbaardere situatie. Vertraging van de verbreding van de A67 is voor de kern Geldrop daarom een knelpunt. Bij ruimtelijke ontwikkelingen in de directe omgeving van de A67 is het van belang dat een ruimtereservering voor de verbreding van de A67 in acht wordt genomen.

Vooruitlopend op de toekomstige verbreding is het van belang de kruispunten bij de aansluitingen op de A67 zo optimaal mogelijk in te richten met voldoende capaciteit voor de afwikkeling. Het realiseren van een bypass bij de rotonde Laan der vier Heemskinderen en extra opstelstroken bij het kruispunt Bogardeind- Laan der vier Heemskinderen geeft bij de belangrijkste knelpunten extra capaciteit.

Ter hoogte van de noordelijke rotonde bij de A67 is de verkeersbelasting in 2030 autonoom kritisch. Tegelijkertijd is de verkeersafwikkeling complex, doordat twee turborotondes op relatief korte afstand van elkaar zijn gelegen met een doseerinstallatie ter hoogte van de gemeentegrens. Aanvullend verkeersonderzoek is gewenst naar de mogelijke oplossingsrichting(en) van deze aansluiting op de A67.

Parkeren en laadpalen

Geldrop-Mierlo is voornemens te groeien, nieuwe inwoners vertonen nieuw verplaatsingsgedrag. Door zowel bij nieuwe ontwikkelingen alternatieve vervoerswijzen te stimuleren en/of minder parkeerplekken aan te leggen (lagere parkeernorm) kan het autogebruik ontmoedigd worden. Van belang is wel dat de alternatieven op orde zijn.

In december 2022 is een aangescherpt parkeerbeleid vastgesteld waarin een meer sturend parkeerbeleid wordt gehanteerd, met name voor het centrum van Geldrop e.o.

Het aantal elektrische voertuigen in Geldrop-Mierlo neemt toe, inclusief daarmee het aantal elektrische laadpalen in de openbare ruimte. De verwachting is dat deze trend zich doorzet waardoor de komende jaren de elektrische auto steeds nadrukkelijker aanwezig zal zijn.

Deze trend zal ertoe leiden dat de aanvragen voor de oplaadpunten in de gemeente Geldrop-Mierlo in sterke mate zullen toenemen. Het laadpalen beleid is in een aparte beleidsvisie[1] beschreven.

Hub's

In de regio zijn verschillende plannen aanwezig om gemotoriseerd verkeer vanuit de snelweg op te vangen in een grote parkeervoorziening (HUB). Hierna kan dit verkeer middels openbaar vervoer of fiets de reis vervolgen naar de eindbestemming. De huidige regionale plannen op het gebied van Hub's bieden geen oplossing voor Geldrop-Mierlo. Een doorontwikkeling van het NS-station als lokale hub is wel kansrijk door de uitbreiding van deelmobiliteit bij het station.

Mobiliteitsprogramma's

- Het bijstellen van de parkeertarieven in de gemeente.
- Uitbreiding van parkeerregulering.
- De verdere uitrol van laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.
- Lobby intensiveren voor de verbreding van de A67 in regionaal verband.
- Realiseren van een bypass bij de rotonde Laan der vier Heemskinderen
- Toevoegen voorsorteervak kruispunt Bogardeind-Laan der vier Heemskinderen.

[1] Beleidsvisie laadinfrastructuur gemeente Geldrop-Mierlo 2021

Lokale Bereikbaarheidsagenda Geldrop-Mierlo

Geldrop-Mierlo

Om in Geldrop Mierlo een duurzaam mobiliteitssysteem na te streven is het van belang in te zetten op een transitie. Niet alleen investeren in de auto, maar breed inzetten in de mobiliteit te voet, met de fiets, in het openbaar vervoer en met de deelauto. Zowel de gemeente als de regio staat voor een woningbouwopgave waardoor de mobiliteitsdruk toeneemt, daarnaast zal zowel landelijk als regionaal de investeringen in het wegennet voor gemotoriseerd verkeer beperkt zijn.

Mobiliteitskoers

Regionale mobiliteitsagenda ligt **op schema**

Ontwikkelingen op Eeneind-West leiden tot **meer knelpunten**

Het toekomstige groei van verkeer versterkt huidige **veiligheids- en doorstromingsknelpunten**

Maar er ontstaan geen nieuwe knelpunten t.o.v. de autonome situatie 2030

Uitzondering zijn de verbreding rijksweg A67 en project regionale bundelroutes

De toekomstige **woningbouwimpuls** in de gemeente leidt tot een hogere verkeersdruk

Aanpassingen hebben een effect op een deel van het netwerk maar leiden niet tot een toekomstige oplossing. Een oplossing op systeemniveau is nodig

Het wegennet is aan zijn capaciteit, maar zijn er geen grote **knelpunten**

Huidig wegennetwerk biedt **mogelijkheden**

Mobiliteitstransitie is nodig

De STOMP-methodiek wordt toegepast binnen de lokale context van het gebied: Stappen > Trappen > Ov > Deelmobiliteit > Privéauto

Een duurzaam, leefbaar en bereikbaar Geldrop-Mierlo

Mobiliteitsagenda

STOMP

Voetganger

Voor alle verplaatsingen, maar zeker voor de korte afstand is de voetganger de meest duurzame keuze. Nabijheid van voorzieningen is een belangrijke basis om het verplaatsingen te voet te vergroten.

Acties
- Een actieplan voetganger opstellen

Fiets

Voor verplaatsingen over een veelal wat langere afstand, is de fiets het belangrijkste verplaatsingsmiddel in Geldrop-Mierlo. Prioriteit hebben voldoende brede, obstakelvrije en veilige routes naar voorzieningen.

Acties
- Het fietsplan actualiseren

Openbaar vervoer

Om het openbaar vervoer te stimuleren, is het van belang dat de overstap tussen fiets en trein of bus goed is en dat deze frequent genoeg rijdt.

Acties
- Het behoud en optimaliseren van buslijnen
- Het optimaliseren van station Geldrop en OV-haltes
- De uitrol van flexvervoer bij kansrijke lokale mobiliteitshub(s)

Deelmobiliteit

Door het delen van een (e)fiets, scooter of auto kan efficiënter omgegaan worden met de openbare ruimte. De kansen voor deelvervoer verschillen sterk per woonwijk.

Acties
- Opstellen plan voor deelmobiliteit

Auto

De auto blijft een belangrijke plek innemen in het mobiliteitssysteem van Geldrop - Mierlo.

Acties
- Bijstellen parkeertarieven.
- Uitbreiding van parkeerregulering.
- Verdere uitrol van electrische laadinfrastructuur.
- Lobby verbreding van de A67.
- Bypass bij de rotonde Laan der vier Heemskinderen.
- Voorsorteervak kruispunt Bogardeind - Laan der vier Heemskinderen.