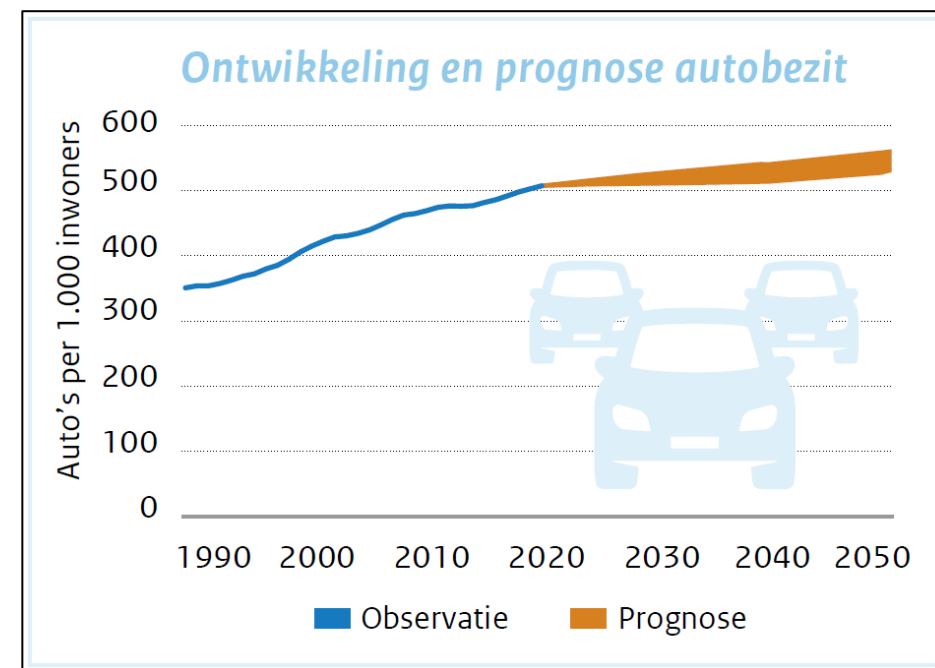


OP WEG NAAR EEN PARKEERPLAN VOOR MEIERIJSTAD

beeldvormende avond gemeenteraad 18 april 2024

Inleiding mobiliteit

- Richting 3 miljoen Brabanders
- Meierijstad plannen voor ca 7 duizend woningen en ca 50 ha bedrijventerrein
- Vraag naar mobiliteit neemt toe
- **Het mobiliteitssysteem kan dit niet aan:
vooral autosysteem loopt vast**



Ontwikkeling verkeerskunde

Andere benadering thema mobiliteit

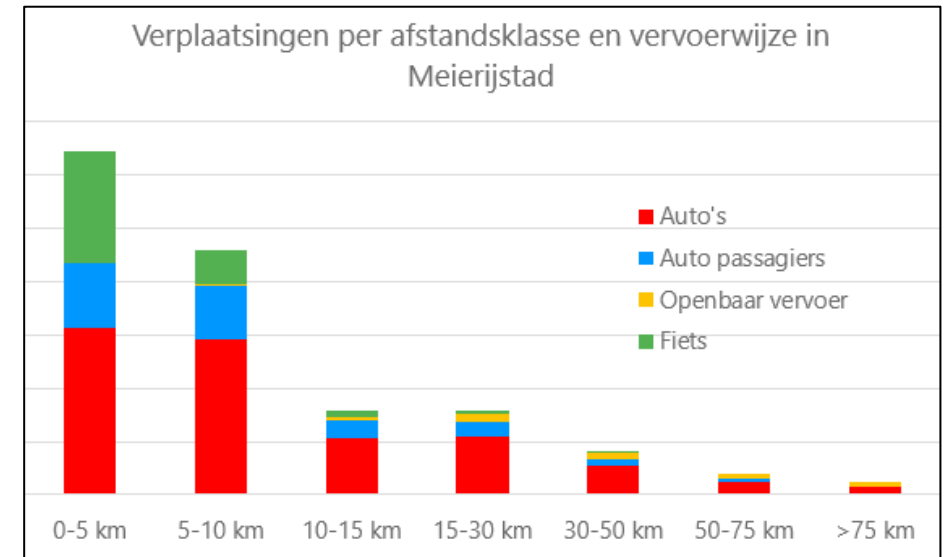
- Verschuiving van doorstroming naar multimodale bereikbaarheid
- Meer aandacht voor verkeersveiligheid van verschillende doelgroepen
- Nieuwe thema's gezondheid en vervoersarmoede
- **Vraag: Moeten we groei van de (auto)mobiliteit wel blijven faciliteren?**



Lessen en acties

Anders kijken naar mobiliteit

- Bewoners steden kiezen vaker voor lopen, fiets en OV
- Buiten grote kernen neemt belang auto toe
- Mobiliteitstransitie is maatwerk
- Extra inspanning op OV voor langere afstanden en fiets voor kortere afstanden
- **Versnellen van de mobiliteitstransitie is noodzakelijk**



Bron: regionaal verkeersmodel

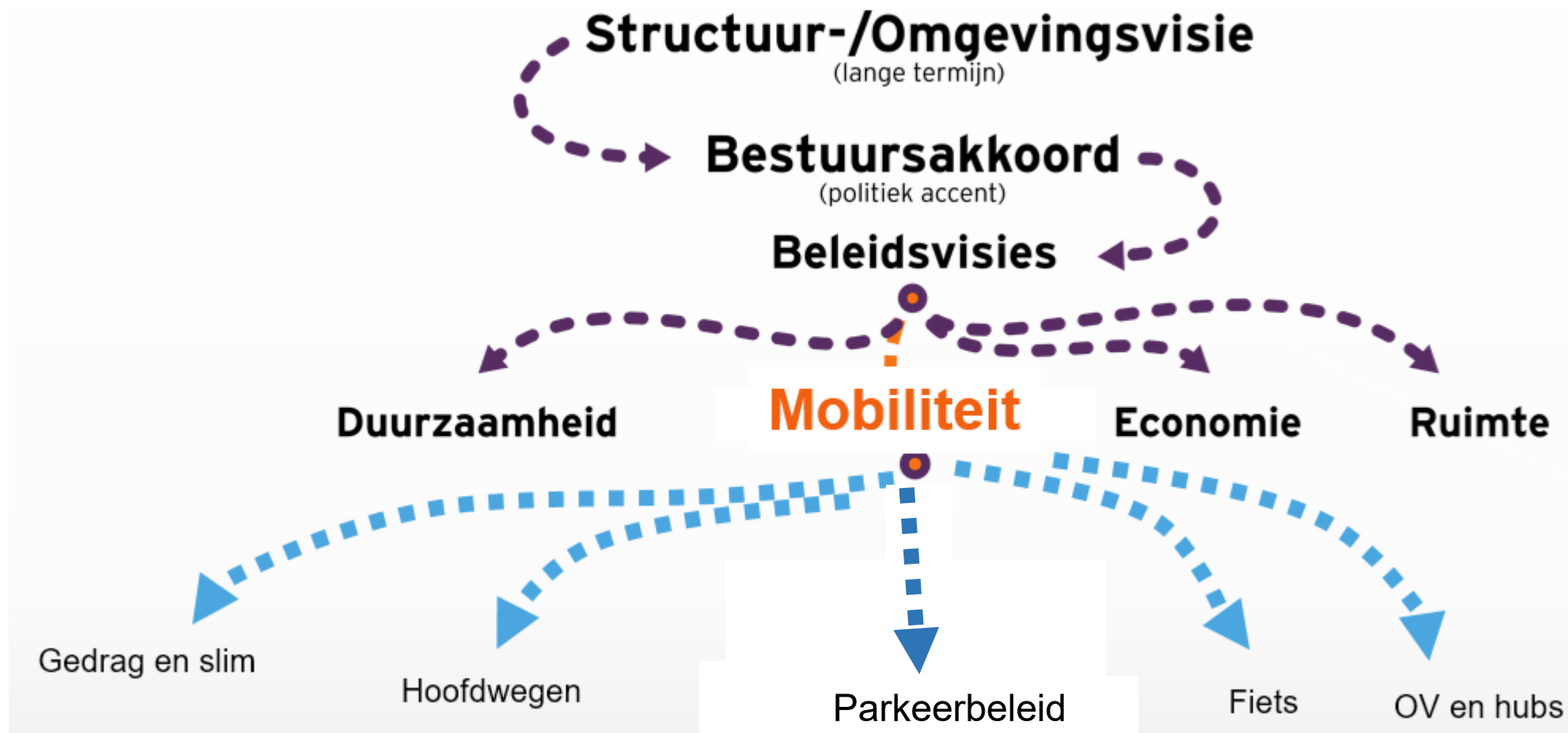


Mobiliteitstransitie

Anders kijken naar mobiliteit .. parkeren is onderdeel



Parkeerbeleid



Doel beeldvormende avond:

Toetsen van kaders en mogelijke scenario's parkeerbeleid

- In december 2023 is het proces gestart om te komen tot een Parkeerplan voor Meierijstad inclusief nieuwe Nota Parkeernormen
- Behoefte om de raad mee te nemen vooraf aan de verdere uitwerking met stakeholders
- Streefplanning: 1^e helft 2025 besluitvorming in gemeenteraad

AGENDA

1. Waarom een parkeerplan?
2. Visie en ambities van de gemeente zijn leidend
3. Nieuwe kaders en keuzes voor parkeren
4. Voorkeursscenario parkeerbeleid per kern/gebied
5. Gespreksronde | vragen & stellingen

WAAROM EEN PARKEERPLAN?



Uitvoeringsprogramma:

visie op parkeren in de
centra van Veghel,
Schijndel en Sint-
Oedenrode

Ruimtelijke ontwikkelingen en woningbouwopgave:

parkeren niet meer
vanzelfsprekend binnen het
project op te lossen

Nota Parkeernormen 2018

Parkeernota Veghel 2010

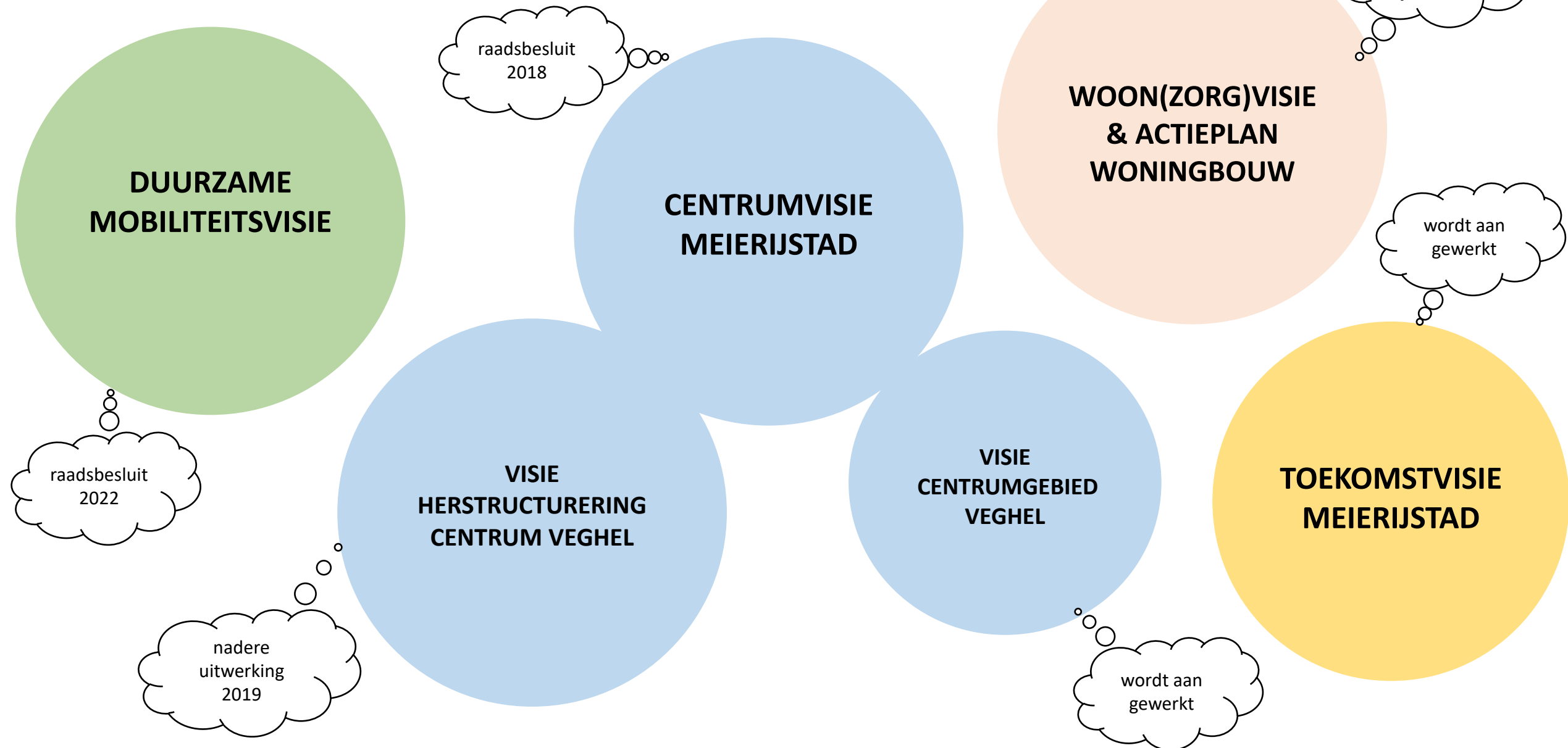
behoefte aan
herijking/actualisatie met
Duurzame Mobiliteitsvisie
als vertrekpunt

Parkeren is geen doel op zich, maar ondersteunend aan de visie & ambities van de gemeente

- duurzame mobiliteitsvisie | 2021
- woonvisie & actieplan woningbouw | 2018 & 2021
- centrumvisie Meierijstad | 2018
- visie herstructurering Veghel Centrum | 2019
- ontwikkelvisie/koersdocument Veghel Centrum | PM
- toekomstvisie Meierijstad 2035 | PM

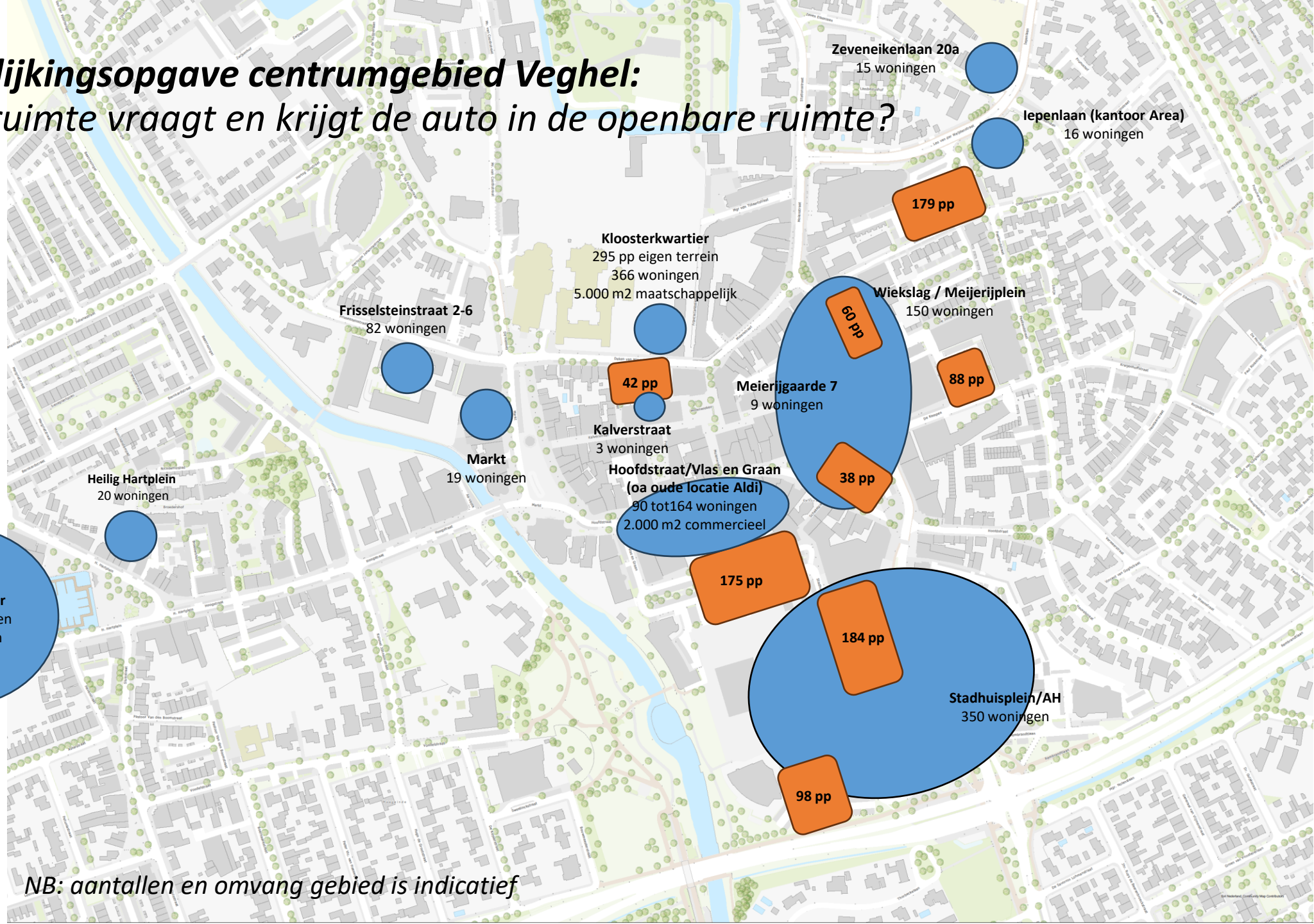


***Keuzes op het gebied van parkeren:
de visie & ambities van de gemeente zijn leidend***



Verstedelijkingsopgave centrumgebied Veghel:

Hoeveel ruimte vraagt en krijgt de auto in de openbare ruimte?



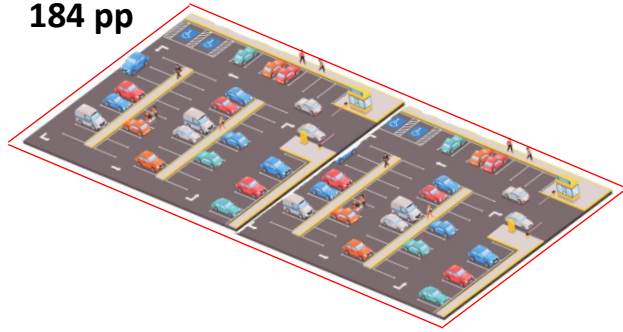
NB: aantallen en omvang gebied is indicatief

TOENAME PARKEERVRAAG
HUIDIGE PARKEERNORM (2018)



+9
parkeerterrein
stadhuisplein

184 pp



+1000
woningen

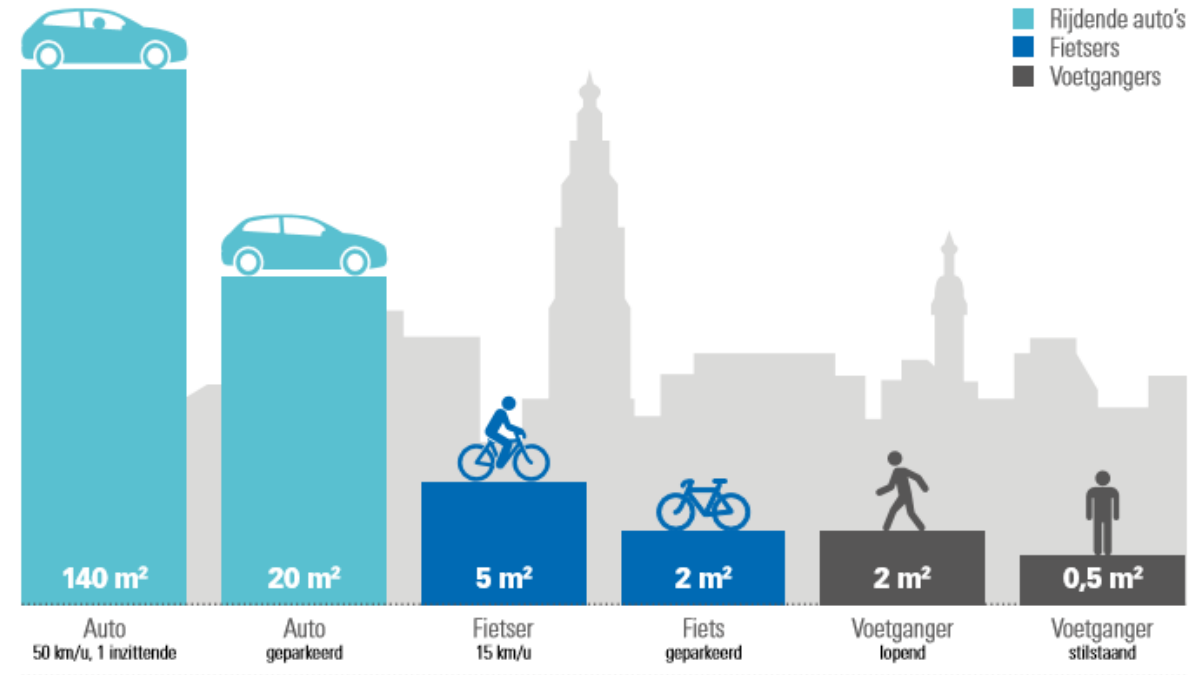


1,4 bewoners
0,3 bezoekers

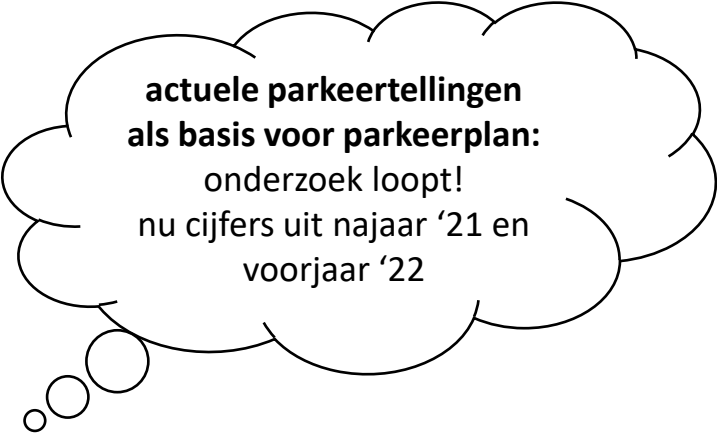


STEDELIJKE VERDICHTING: HOEVEEL RUIMTE VRAAGT EN KRIJGT DE AUTO?

- De auto neemt relatief veel openbare ruimte in beslag
- Tegelijkertijd is er ruimte nodig voor: verblijven, ontmoeten, groen, water, afvalinzameling, fietsen, lopen en ov
- Nieuw accent: blijvend bereikbaar en gastvrij, maar minder dominantie van (geparkeerde) auto's
- *Ambitie grote steden: groei in het aantal inwoners, maar niet in het aantal auto's*



ruimtegebruik verschillende vervoersmiddelen



actuele parkeertellingen
als basis voor parkeerplan:
onderzoek loopt!
nu cijfers uit najaar '21 en
voorjaar '22

VERTREKPUNT: DE HUIDIGE SITUATIE



parkeersituatie Schijndel centrumgebied

- ruim 1.500 pp waarvan circa 600 pp gereguleerd met blauwe zone
- ontheffingen uitgifte voor bewoners en bedrijven
- gratis toegankelijke parkeergarage: ruim 150 pp
- relatief lage parkeerdruk: ontspannen parkeersituatie:
- ruim voldoende restcapaciteit in openbaar gebied en parkeergarage



parkeersituatie Sint Oedenrode centrumgebied

- ruim 1.250 pp waarvan circa 260 pp gereguleerd met blauwe zone
- gemiddelde parkeerdruk:
restcapaciteit in openbaar gebied wordt stap voor stap minder
- gedoe en gewenning rondom autoluwe inrichting van de Markt
- in afwachting van nieuwe AH en oplevering project Markt-Kapittelhof
- geen uitgifte van ontheffingen, wel regelmatig verzoeken van bewoners



parkeersituatie Veghel centrumgebied

- ruim 2.100 pp waarvan circa 675 pp gereguleerd met blauwe zone
- relatief hoge parkeerdruk:
- restcapaciteit in openbaar gebied is beperkt
- beperkte handhaving op huidige blauwe zones

1^e BEVINDINGEN & DOORKIJK NAAR PARKEERPLAN

centra Schijndel en Sint Oedenrode

parkeren auto is over het algemeen 'goed geregeld'
check op restcapaciteit voor toekomstige ontwikkelingen
ontheffingenbeleid blauwe zones
parkeren fiets verdient meer prioriteit en aandacht

centrum Veghel

verstedelijkingsopgave: schaarse ruimte vraagt om keuzes
parkeren is ondersteunend aan de visie en ambities
hoeveel ruimte vraagt en krijgt de auto?
'wie parkeert waar' nu en in de toekomst?



NIEUWE KADERS EN KEUZES VOOR PARKEREN

Aanpak bij de bron: 'voorkomen van mobiliteit'



een ruimtelijk beleid
dat inzet op de nabijheid van
wonen, werken en voorzieningen

zoveel mogelijk bestemmingen
binnen wandel- en fietsbereik

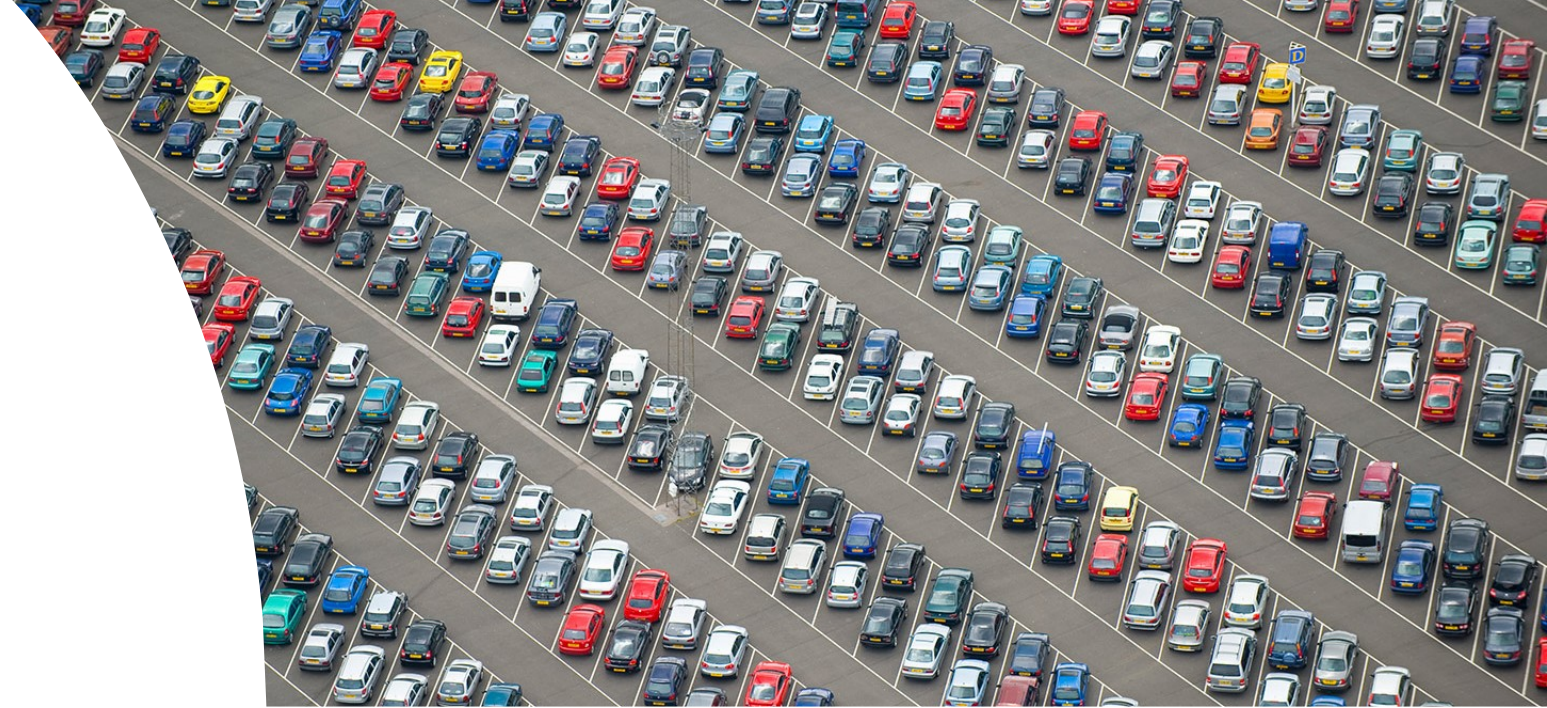
grote kansen
voor fiets

NIEUWE KADERS EN KEUZES VOOR PARKEREN

focus op centrum Veghel

Vraagvolgend auto's faciliteren
is niet langer wenselijk en fysiek
niet mogelijk.

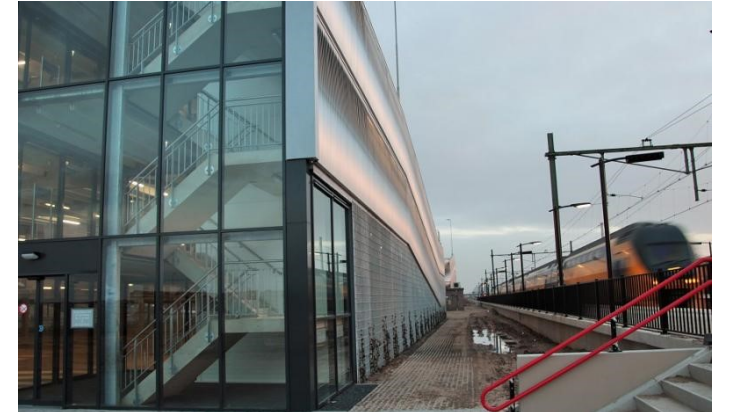
Waar willen/kunnen we de auto's
nog wel faciliteren?



MEIERIJSTAD

NIEUWE KADERS EN KEUZES VOOR PARKEREN

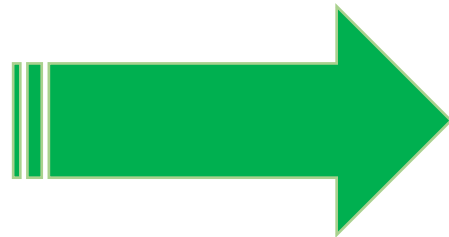
Focus op centrum Veghel: gebiedsgerichte parkeervoorziening



NIEUWE KADERS EN KEUZES VOOR PARKEREN

Focus op centrum Veghel:

- omgeving/schil rondom het centrum beschermen met regulering
- financiële haalbaarheid gebiedsgerichte parkeervoorziening

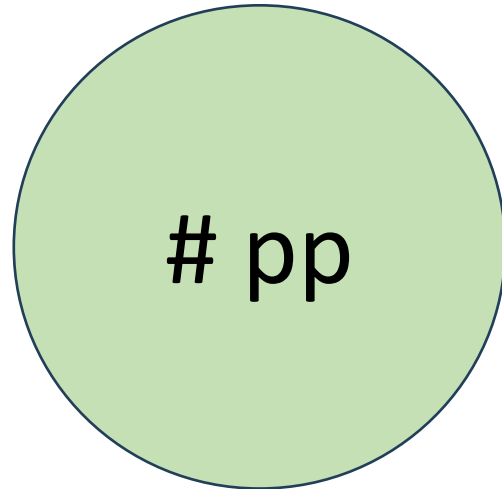


SCENARIO'S

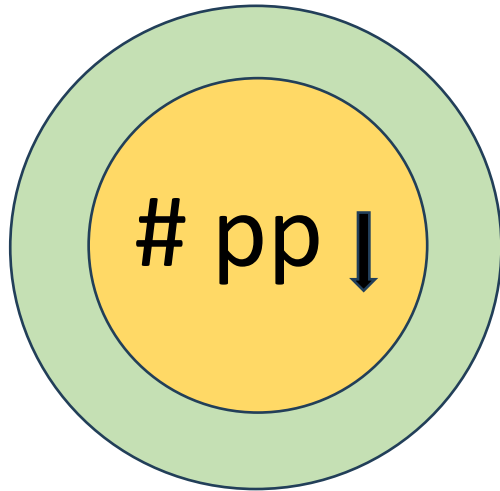
KNOPPEN

	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

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



	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



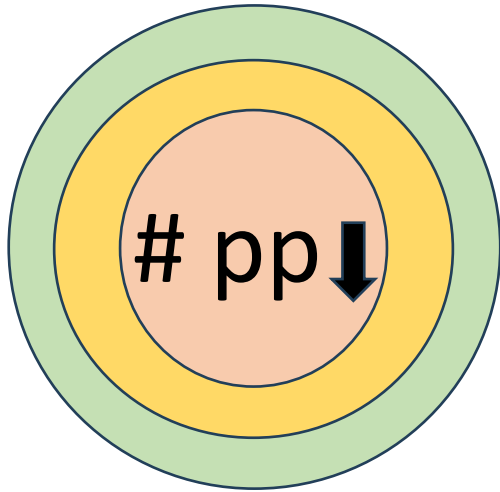
SCENARIO'S

KNOPPEN

	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



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

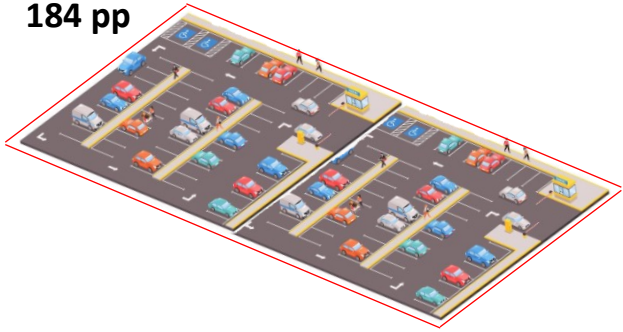


TOENAME PARKEERVRAAG
HUIDIGE PARKEERNORM (2018)



+9
parkeerterrein
stadhuisplein

184 pp



+1000
woningen



1,4 bewoners
0,3 bezoekers



TOENAME PARKEERVRAAG
STUREND PARKEERBELEID
CENTRUMGEBIED



+6

parkeerterrein
stadhuisplein

184 pp



+1000
woningen



Nieuwe CROW kencijfers 2024

1,0 bewoners

0,1 bezoekers



50% EIGEN TERREIN
50% OPENBARE RUIMTE

↑
+3
parkeerterrein
stadhuisplein

184 pp



+1000
woningen



Nieuwe CROW kencijfers 2024

1,0 bewoners
0,1 bezoekers



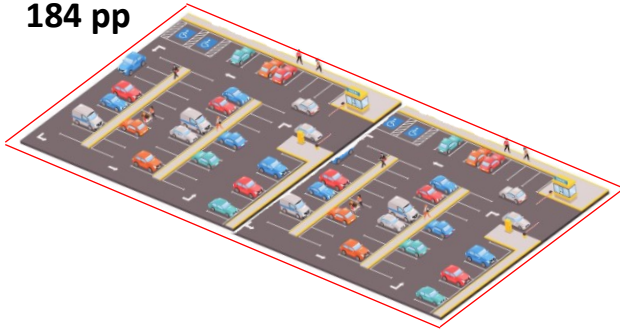
CENTRALISEREN VAN PARKEERCAPACITEIT IN HUBS



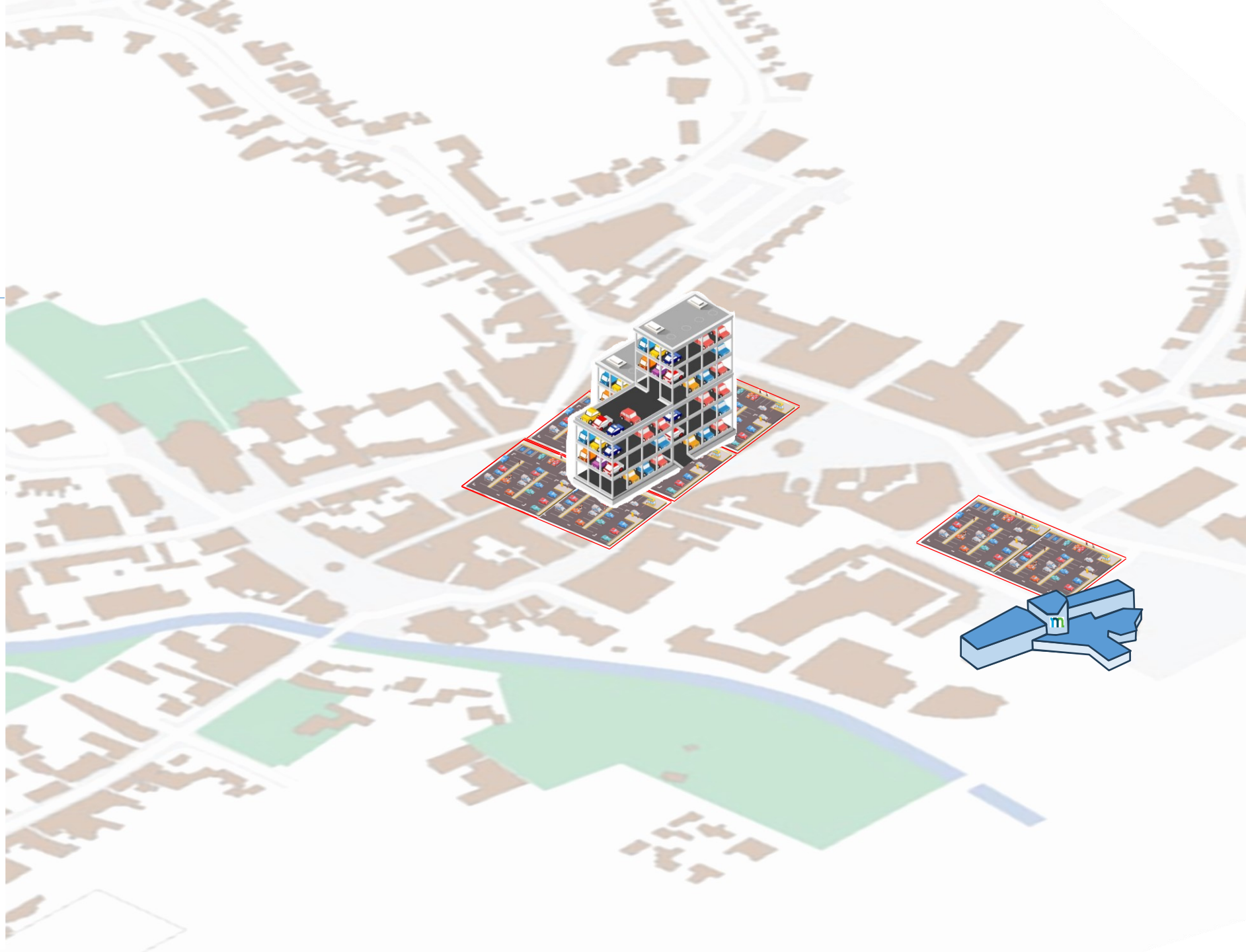
+0.5 parkeerterrein
stadhuisplein

+1 parkeerhub

184 pp



ca. 550 pp



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



MEIERIJSTAD

gespreksronde & stellingen



Is het geschetste beeld over de huidige parkeersituatie in de centra van Schijndel, Sint Oedenrode en Veghel herkenbaar?



De woningbouwopgave in het centrumgebied Veghel vraagt om een meer sturend parkeerbeleid dan de centra van Schijndel en Sint Oedenrode



Stedelijke verdichting in het centrumgebied van Veghel betekent ook de inpassing van gebouwde parkeervoorziening(en)



De parkeerexploitatie van een gebouwde parkeervoorziening moet voor de gemeente minimaal kostendekkend zijn.

Als dit betekent dat er andere vormen van parkeerregulering nodig zijn (ook in de schil), dan is dit voor Veghel centrum een reële optie.



Heeft u nog onderwerpen of aspecten gemist die van belang zijn in de verdere uitwerking van het parkeerplan?

GEMEENTE MEIERIJSTAD

PARKEERPLAN 2025 -2030

