

Gemeente Oisterwijk  
Parkeerplan centrum



Met Graumans



Gemeente Oisterwijk

# Parkeerplan centrum

Inspraakversie d.d. 2 februari 2016



Met Graumans

**© 2016 Met Graumans, Doorwerth**

Bernadottelaan 2  
6865 BK Doorwerth  
06-53173781  
ed@metgraumans.nl  
www.metgraumans.nl  
KvK 540 005 56

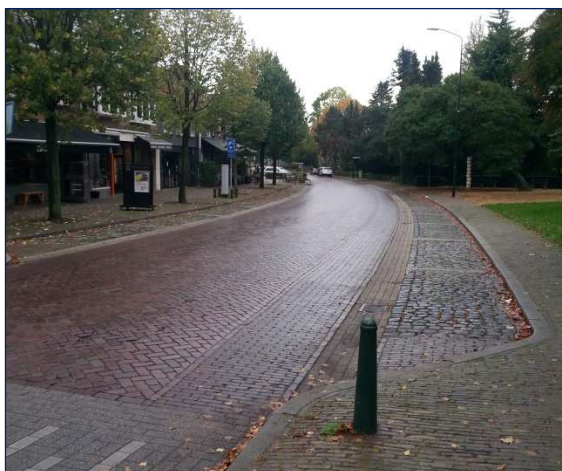
Tekst en samenstelling: Ed Graumans  
Foto's in rapport: Ed Graumans  
Foto voorblad: Ed Graumans  
Projectnummer: 092-02  
Met Graumans, Doorwerth.  
In opdracht van: Gemeente Oisterwijk  
Contactpersonen: Juriaan Donker, Ronnie van Boxtel

# Inhoudsopgave

<b>1 Parkeerbeleid centrumgebied actualiseren</b>	<b>7</b>	<b>3 Uitgangspunten</b>	<b>21</b>
1.1 Aanleiding en doel	7	3.1 Werkwijze uitgangspunten	21
1.2 Proces: stapsgewijze aanpak	8	3.2 Uitgangspunten	21
<b>2 Inventarisatie</b>	<b>11</b>	<b>4 Actualisatie parkeerbeleid</b>	<b>23</b>
2.1 Opzet inventarisatie	11	4.1 Parkeercapaciteit centrumbezoekers	23
2.2 Parkeerbeleidsvisie 2006	11	4.2 Gebruikersvriendelijkheid centrumbezoekers	23
2.3 Nota van Uitgangspunten en Ambities Verkeer en Vervoer	12	4.3 Uitwijkgedrag werknemers verminderen	24
2.4 Parkeerregulering 2014	12	4.4 Mobiliteitsonderzoek werknemers	25
2.5 Parkeergegevens centrum (betaald parkeren)	15	4.5 Kansen voor meer fietsgebruik?	25
2.6 Parkeeronderzoek rondom centrumgebied	16	4.6 Benutten van andere parkeerlocaties	26
2.7 Ontwikkelingen	18	4.7 Oplossend vermogen en evalueren.	27
2.8 Ervaringen en suggesties	19		



# 1 Parkeerbeleid centrumgebied actualiseren



## 1.1 Aanleiding en doel

In het centrumgebied van Oosterwijk is in het verleden betaald parkeren ingevoerd. Dit heeft als doel om zoveel mogelijk parkeerruimte vrij te houden voor bezoekers die bijdragen aan het economisch functioneren van het centrumgebied. Het parkeerbeleid dateert uit 2006.

### Bestuurlijk kader

De gemeenteraad heeft op 22 mei 2014, naar aanleiding van een inventarisatie over parkeerproblemen, met het aannemen van een motie besloten het college van B en W opdracht te geven om:

- Voor het eind van 2014, uiterlijk begin 2015 een integraal plan op te stellen waarin zij aangeeft hoe zij deze problemen oplost en de raad hierover te informeren.
- Voor dit plan primair de oplossingsrichtingen te betrekken zoals deze door de bewoners zijn aangedragen. De aangedragen oplossingsrichtingen waren onder andere: invoering parkeerschijfzone of parkeren voor vergunninghouders (10-15 uur), handhaving, structurele oplossing zoeken voor werknemers in samenwerking met centrummanagement, benutten spoorzone, gratis parkeren. Deze oplossingsrichtingen hebben een centrale rol gespeeld bij het opstellen van het geactualiseerde parkeerplan.
- In het plan uitgebreid ruimte te maken voor overleg met de belanghebbenden, zowel vroeg in het traject als lopende de uitvoering.

### Aanleidingen

Er zijn overigens nog enkele aanleidingen om het parkeerbeleid te evalueren en indien nodig te actualiseren:

- De tijdsfactor: in een periode van 8 jaar kunnen er ontwikkelingen zijn die aanleiding zijn om aanpassingen uit te voeren (bijvoorbeeld autobezit, autogebruik, centrumbezoek, digitalisering).
- In het coalitieakkoord 2014-2018 ('Met elkaar, voor elkaar!') is opgenomen om oplossingen voor parkeerproblemen te ontwikkelen: *'De parkeerdruk in en om het centrum van Oosterwijk wordt door inwoners, bezoekers en bedrijven als hoog ervaren. Daarom is het van belang dat dit probleem wordt onderzocht en daarvoor oplossingen worden uitgewerkt. Naast vermindering van het parkeerprobleem moet ook de duur van betaald parkeren en de bewegwijzering naar parkeren in het centrum aan de orde komen.'* In het coalitieakkoord is tevens opgenomen dat de parkeertarieven in deze raadsperiode (2014 – 2018) niet worden verhoogd.
- Wensen en ideeën die door de ondernemers zijn ingebracht om de parkeerverwijzing te verbeteren.

### Doel van het Parkeerplan

Er is een samenhang tussen het parkeerbeleid en andere beleidsvelden en aspecten:

- Parkeren hangt samen met het economisch functioneren.
- Parkeren hangt samen met de kwaliteit en de beleving van de openbare ruimte (Coalitieakkoord: *'De aantrekkelijkheid van Oisterwijk wordt mede bepaald door de uitstraling van het centrum en de Lind'*).
- Parkeren hangt samen met de leefbaarheid (parkeerdruk, openbare ruimte).
- Parkeerruimte kan schaars zijn waardoor verdelen en het stellen van prioriteiten nodig zijn.
- Een oplossing voor een parkeervraagstuk op een bepaalde locatie kan ongewenste effecten hebben voor andere locaties.

Het doel van het nieuwe parkeerplan voor het centrumgebied en omgeving is:

- Het beoordelen van knelpunten en verbetermogelijkheden in het gebied met betaald parkeren.
- Het beoordelen van knelpunten en verbetermogelijkheden in het gebied dat direct grenst aan het gebied met betaald parkeren.
- Het actualiseren van het parkeerbeleid indien de voorgaande punten daartoe aanleiding geven.

Het proces van evaluatie en actualisatie wordt uitgevoerd met een directe betrokkenheid van belanghebbenden.

## 1.2 Proces: stapsgewijze aanpak

Het parkeerplan is volgens de volgende stappen tot stand gekomen:

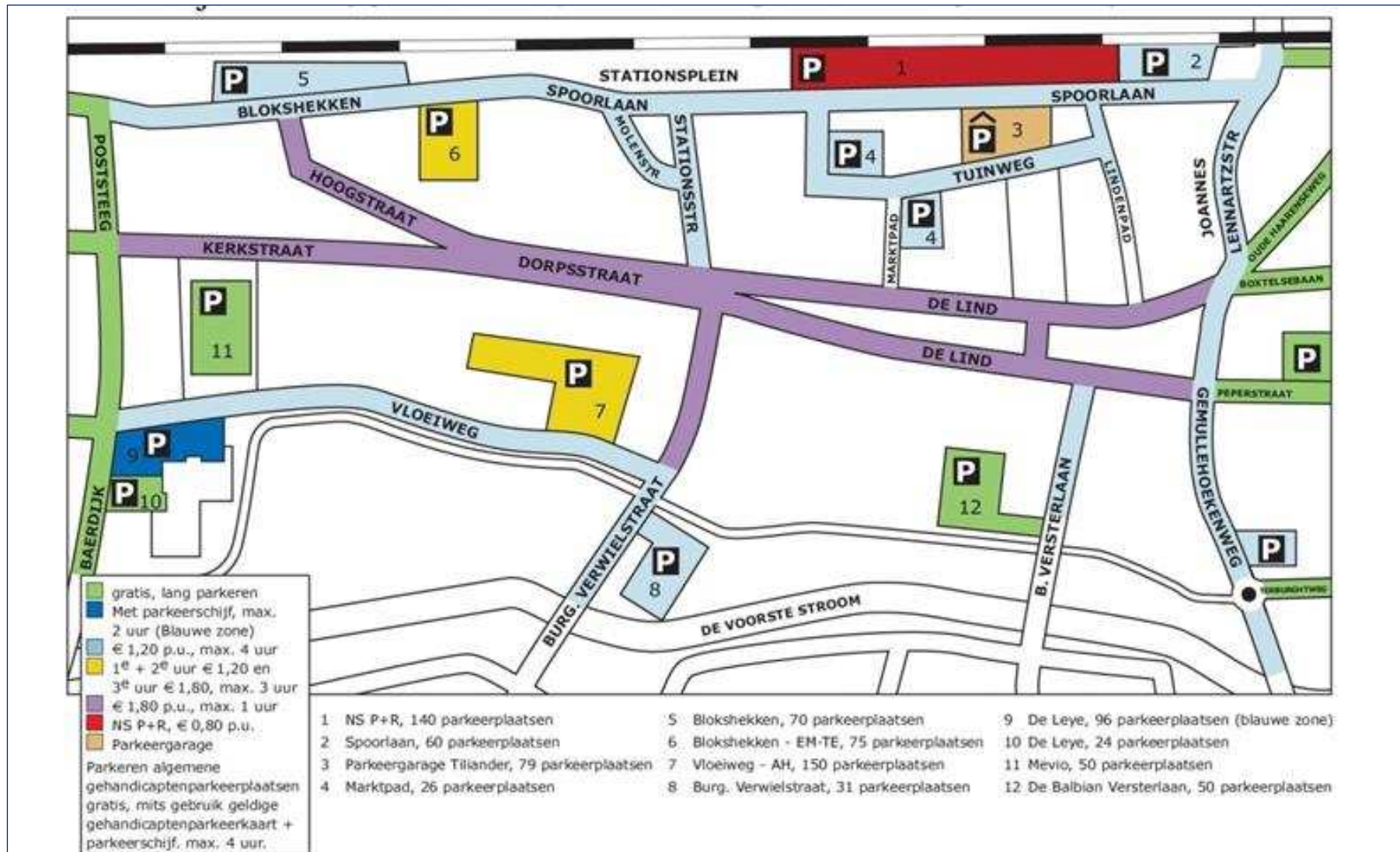
Evaluatiestappen	
1.	Inventarisatie en evaluatie
2.	Uitgangspunten
3.	Actualisatie
4.	Besluitvorming (inclusief inspraak)

De resultaten van de stappen 1 tot en met 3 zijn weergegeven in de hoofdstukken 2 tot en met 4. In iedere stap heeft overleg plaatsgevonden met een klankbordgroep. De samenstelling van de klankbordgroep is weergegeven in bijlage 1. In deze bijlage is tevens beargumenteerd weergegeven welke opmerkingen of standpunten wel of niet verwerkt zijn in dit Parkeerplan

In de inventarisatiefase heeft ook een informatie- en dialogavond plaatsgevonden op 15 oktober 2014. Iedere belanghebbende en geïnteresseerde is in staat gesteld om kennis te nemen van de werkwijze, om knelpunten en suggesties in te dienen (ook aanvullend per e-mail) en om zich aan te melden voor deelname aan de klankbordgroep. De informatie- en dialogavond is door ruim 100 bewoners en ondernemers bezocht.







Figuur 1 parkeerregulering (betaald parkeren) en gratis parkeervoorzieningen in en rondom het centrum van Oisterwijk (2015)

## 2 Inventarisatie

### 2.1 Opzet inventarisatie

De inventarisatie bestaat uit:

- Een **samenvatting** van het parkeerbeleid tot nu toe inclusief de wijze waarop de parkeerregulering is uitgevoerd in het centrum (paragraaf 2.2 tot en met 2.4).
- **Parkeergegevens** op basis van de onderzoeken die de gemeente periodiek uitvoert in het gebied met betaald parkeren en het parkeeronderzoek dat is uitgevoerd in oktober 2014 in het gebied dat grenst aan het centrumgebied (paragrafen 2.5 en 2.6).
- **Ontwikkelingen** die een rol kunnen spelen bij het opstellen van het parkeerplan voor de komende jaren (paragraaf 2.7).
- **Ervaringen en suggesties** die zijn ingebracht tijdens de informatieavond op 15 oktober 2014 en de eerste bijeenkomst van de klankbordgroep op 10 november. Hierin zijn ook verwerkt de eerder ontvangen klachten en suggesties en de inventarisatie die is uitgevoerd door de politieke partij PRO vóór en tijdens de bijeenkomst op 9 april 2014 (paragraaf 2.8).

### 2.2 Parkeerbeleidsvisie 2006

De laatste actualisatie van het parkeerbeleid heeft plaatsgevonden in 2006 ('Parkeerbeleidsvisie Oisterwijk'). In het centrum van Oisterwijk is sinds 2002 parkeerregulering ingevoerd (zie paragraaf 2.4). In 2006 is het beleid geëvalueerd en is een aantal aanpassingen voorgesteld. In de Parkeerbeleidsvisie waren vijf hoofddoelstellingen opgenomen:

1. Het parkeerbeleid van de gemeente Oisterwijk heeft een faciliterend karakter: faciliteren indien mogelijk, sturen waar nodig.
2. Het parkeerbeleid levert ook een bijdrage aan de leefbaarheid, de ruimtelijke kwaliteit, de bereikbaarheid en de economische ontwikkeling in Oisterwijk.
3. Het parkeerbeleid creëert voor alle doelgroepen een zo goed mogelijk parkeersituatie, waarbij zo optimaal mogelijk gebruik wordt gemaakt van de beschikbare capaciteit: voldoende parkeerplaatsen voor centrumbezoekers, werknemers aan de rand van het centrum parkeren.
4. De parkeercapaciteit dient minimaal in stand te worden gehouden en bij nieuwe ontwikkelingen voldoende uitgebreid te worden.
5. Het parkeerbeleid dient financieel in evenwicht te zijn.

Parkeerregulering is een middel om parkeeroverlast te verminderen indien de parkeerdruk hoger is dan 85%, meer dan 60% van de respondenten er voor is en er aan-

eensluitende gebieden ontstaan. Vormen van parkeerregulering zijn betaald parkeren, parkeren voor vergunninghouders en een parkeerschijfzone. Binnen deze principes zijn nog allerlei variaties mogelijk.

Voor (gratis) lang parkeren waren de volgende suggesties in de Parkeerbeleidsvisie opgenomen:

- Bij de Schijfstraat ten noorden van het spoor (> 100 parkeerplaatsen). Deze suggestie is niet gerealiseerd.
- Abonnementen voor het NS-terrein. Tot op heden hebben NS en de exploitant Q-Park deze optie niet ingevoerd. Het terrein bestaat uit 140 parkeerplaatsen met een slagboom. Naast het terrein ligt een gemeentelijk parkeerterrein met een parkeerautomaat met 60 parkeerplaatsen.
- Benutten restcapaciteit Lindeplein. Deze parkeergarage heeft 79 parkeerplaatsen. Het staat iedere gebruiker vrij om hierover afspraken te maken met de exploitant van de parkeergarage Lindeplein.
- Terreinen met een lage parkeerdruk gratis maken: Mevio-terrein aan de Vloeiweg en het terrein ten noorden van Blokshekken (70 pp). Het parkeren op het Mevio-terrein (50 parkeerplaatsen) is gratis. Er zijn 9 plaatsen gereserveerd voor vergunninghouders.

Voor bezoekers van bewoners werd, gezien de omvang van het reguleringsgebied, geen aparte regeling nodig geacht. Dat zou pas nodig zijn bij het vergroten van het reguleringsgebied.



## 2.3 Nota van Uitgangspunten en Ambities Verkeer en Vervoer

Op 30 september 2013 heeft de gemeenteraad de 'Nota van Uitgangspunten en Ambities Verkeer en Vervoer 2014-2024' vastgesteld. In deze nota zijn tevens kaders voor het parkeerbeleid opgenomen.

Oisterwijk wil gastvriendelijk zijn voor haar bezoekers én voor haar inwoners. Bij de sterke regionale functie van Oisterwijk met bijhorende bezoekers komt echter ook de noodzaak om het parkeren te reguleren om ervoor te zorgen dat de juiste doelgroepen op de juiste plekken geparkeerd staan. Daarom hanteert Oisterwijk een faciliterend parkeerbeleid. De gemeente geeft hiermee aan dat de parkeervraag op een goede manier opgelost moet worden zodat het voor alle doelgroepen (bewoners, bezoekers en werknemers) mogelijk is in de gemeente te parkeren en dat geen parkeeroverlast ontstaat in de kernen. Oisterwijk heeft hierbij de komende jaren specifiek aandacht voor de randen van het centrum. Om parkeren te reguleren zijn meerdere instrumenten mogelijk zoals vergunninghoudersparkeren, blauwe zones, betaald parkeren en een goede parkeerwijzing. Het doel van de gemeente met parkeerregulering is een aantrekkelijk centrum en openbare ruimte. Om dit te bereiken dient het best passende parkeerinstrument gehanteerd te worden.

Oisterwijk vindt de juiste balans tussen een aantrekkelijke openbare ruimte en woonomgeving en gemakkelijk parkeren belangrijk. Uitgangspunt is dat parkeren door bezoekers en werknemers voor bewoners van Oisterwijk niet mag leiden tot onevenredige overlast. In deze gevallen moeten alternatieve oplossingen gevonden worden. Oisterwijk is een groene gemeente en wanneer parkeren als functie conflicteert met ander functies zoals groen, speelgelegenheden en fiets- en voetpaden is de gemeente kritisch in het vergroten van het aantal parkeerplaatsen.

De hoeveelheid parkeerruimte moet in deze situaties zorgvuldig worden afgewogen. Dit betekent soms dat een langere loopafstand geaccepteerd moet worden. Extra parkeerplaatsen worden pas gerealiseerd als uit parkeeronderzoek is gebleken dat binnen een acceptabele loopafstand (150 m) geen parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Daarbij wordt uitgegaan dat parkeerruimte op eigen terrein wordt benut.

## 2.4 Parkeerregulering 2014

### Betaald parkeren



Het gebied met betaald parkeren is weergegeven op de volgende pagina. Op alle gemeentelijke plaatsen dient vooraf te worden betaald (muntgeld of pin) bij de parkeerautomaat. Achteraf betalen is wel mogelijk indien men gebruik maakt van de mogelijkheid van belparkeren (providers: Parkmobile, Yellowbrick, SMSparking en Park-Line).

Het betaald parkeren is van toepassing op maandag tot en met donderdag van 09.00–18.00 uur (vrijdag tot 21.00) en op zaterdag van 09.00-17.00 uur. Er zijn drie tariefzones:

- Tariefzone A (maximaal 4 uur), € 1,20 per uur.

- Tariefzone B (maximaal 3 uur), eerste 2 uur € 1,20/uur, 3e uur € 1,80.
  - Tariefzone C (maximaal 1 uur), € 1,80 per uur.
- In alle zones is ook een dagkaart te krijgen tegen een tarief van € 8,00.



Het parkeerterrein van Q-Park (P+R) en de parkeergarage Lindeplein zijn voorzien van een slagboom. Dit zijn private openbare parkeerplaatsen. De gemeente heeft geen zeggenschap over deze parkeervoorzieningen. Op deze parkeervoorzieningen wordt altijd achteraf betaald. Het tarief op het P+R-terrein bedraagt € 0,90 per uur met een maximum dagtarief van € 5,20. Treinreizigers met een OV-chipkaart parkeren gratis. Het tarief in de parkeergarage Lindeplein bedraagt € 1,- per uur met een maximum van € 8,- per dag.

Het parkeerterrein aan de Spoorlaan (naast het P+R-terrein) wordt door de gemeente van NS gehuurd voor een periode van 30 jaar (vanaf 2010). In de huurovereenkomst is vastgelegd dat het parkeertarief op dit terrein niet lager mag zijn dan op het P+R-terrein (€ 0,90 per uur met een maximum dagtarief van € 8,-).

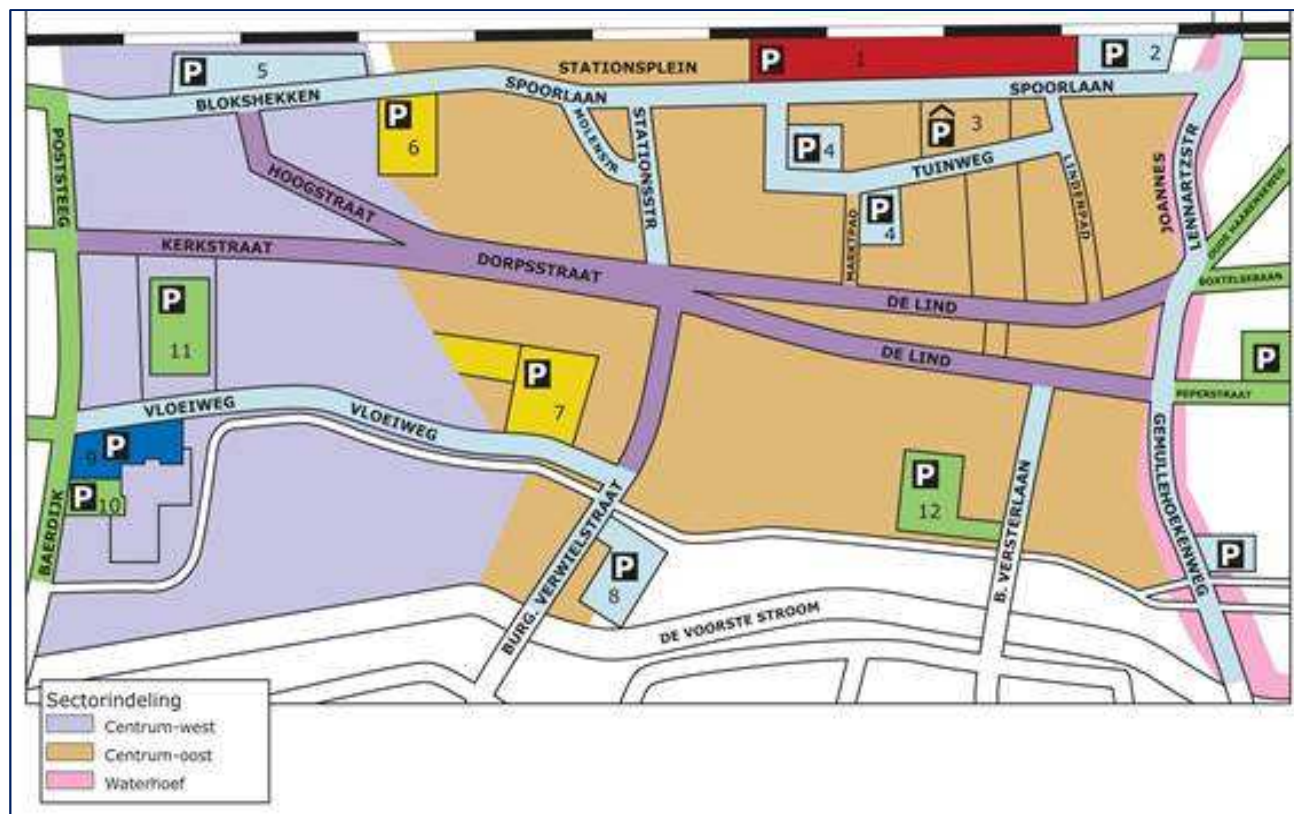
## Parkeervergunningen

Een parkeervergunning is geldig in één van de drie sectoren (west, oost of Waterhoef) met uitzondering van De Lind, de Dorpsstraat, de Hoogstraat en de Kerkstraat. Met een parkeervergunning mag onbeperkt worden geparkeerd op de parkeerplaatsen waarvoor betaald parkeren van toepassing is met uitzondering van De Lind, de Dorpsstraat en de Burgemeester Verwielstraat. Per adres worden maximaal twee vergunningen verstrekt. Bij de uitgifte van de parkeervergunningen wordt rekening gehouden met de parkeer capaciteit (maximaal 80% van de parkeerplaatsen). Bedrijven kunnen allen over een vergunning beschikken als de auto nodig is voor de bedrijfsvoering.

Het bewonerstarief bedraagt € 33,- per jaar voor de eerste vergunning en € 99,- voor een tweede vergunning. Indien de aanvrager beschikt over eigen parkeergelegenheid zijn de tarieven hoger en wel respectievelijk € 99,- en € 198,-.

Het tarief voor de eerste bedrijvenvergunning bedraagt €132,- en voor de tweede vergunning € 264,- per jaar. Indien de aanvrager beschikt over eigen parkeergelegenheid zijn de tarieven hoger en wel respectievelijk € 264,- en € 528,-.

In het reguleringsgebied is geen bezoekersregeling ingevoerd omdat de omvang van het reguleringsgebied beperkt is. Bezoekers kunnen tijdens de reguleringen gebruikmaken van de parkeerautomaat of een gratis parkeerplaats zoeken buiten het reguleringsgebied.



Figuur 2 sectorindeling vergunninghouders

Het aantal uitgegeven vergunningen is opgenomen in de volgende tabel.

Uitgegeven parkeervergunningen (december 2014)				
Sector	Capaciteit	Bewoners	Bedrijven	Niet geldig op
West	123	75	6	P9, P10 (vrij), P11 (vrij)
Oost	467	127	69	P1, P3, P12 (vrij)
Waterhoef	104	31	8	

Tabel 1 uitgegeven parkeervergunningen

### Parkeerschijfzone

Bij het sportcentrum (De Leye) is op een gedeelte van het parkeerterrein (96 parkeerplaatsen) een parkeerschijfzone ingesteld met een maximum parkeerduur van 2 uur. De parkeerschijfzone heeft dezelfde bedrijfstijden als het betaald parkeren in het centrum. De parkeerschijfzone kan worden gebruikt door bezoekers. Op de overige 24 parkeerplaatsen bij De Leye is geen parkeerregulering ingevoerd.



### Gratis parkeren

Direct rondom het centrum is, buiten de woonstraten, gratis parkeren mogelijk op de volgende terreinen:

- De Leye (Baerdijk) bij het sportcentrum: 24 parkeerplaatsen
- Mevio-terrein: 50 parkeerplaatsen waarvan 9 voor vergunninghouders.
- De Balbian Versterlaan: 50 parkeerplaatsen.
- Peperstraat (achter de kerk): 40 parkeerplaatsen.

## 2.5 Parkeergegevens centrum (betaald parkeren)

De gemeente Oisterwijk laat iedere maand in de ochtend- of middaguren parkeertellingen uitvoeren in het gebied met betaald parkeren. Per straat wordt het volgende onderzocht:

- De bezetting met onderscheid tussen: bezoekers (parkeerkaartje), vergunninghouders en parkeerders zonder parkeerkaartje of vergunning.
- Fout parkeren.

In de volgende tabel zijn de parkeervoorzieningen aangegeven met een lage (<50%) of hoge bezettingsgraad (>80%). Bij een hoge bezetting is tevens het aantal bezoekers (K) en het aantal vergunninghouders (V) aangegeven. Dit betreft de metingen die uitgevoerd zijn in 2014. De totale gemiddelde bezetting was het hoogst op zaterdag 3 mei en deze bedroeg 62%. Er zijn dan nog 267 parkeerplaatsen onbezet. Er is dus een hoge beschikbaarheid aan (betaalde) parkeerplaatsen in het centrum van Oisterwijk.

Structureel zijn er veel parkeerplaatsen vrij op de volgende locaties binnen het gebied met betaald parkeren: Blokshekken, B. Verwielstraat (Stroomdalpad), De Lind, (delen van) Gemullekenhoekweg, Spoorlaan, Stationsplein, Vloeiweg (AH) op werkdagen. Het gaat om totaal ruim 300 vrije parkeerplaatsen op deze locaties.

Bij het sportcentrum De Leye (Vloeiweg) zijn 95 parkeerplaatsen waarvoor een parkeerschijfzone is ingesteld. De hoogste bezetting is gemeten op woensdag 2 april 2014: 44% (54 parkeerplaatsen onbezet). Op de onderzoeksmomenten maakt e 83 tot 100% van de parkeerders correct gebruik van de parkeerschijf.

Straat	Momenten met lage en hoge bezettingsgraad in gebied met betaald parkeren in 2014													
	Capaciteit	Ma 27/1, middag	Ma 3/2, ochtend	Wo 26/3, ochtend	Wo 2/4, middag	Za 3/5, middag	Di 3/6, middag	Do 11/9, middag						
Blokshekken	75	29%		27%		21%		28%				29%		36%
B. Verwielstraat (west)	12											92% (10K/1V)		91% (9K/0V)
B. Verwielstraat (Stroomdalpad)	31	29%		23%		42%		45%		42%		29%		
Balbian Versterlaan	33	45%		42%		48%						39%		88% (19K/11V)
De Lind	52			15%										10%
Dorpsstraat	7			43%		100% (7K/0V)								
Gemullekenhoekweg	71	28%		27%		31%		41%		46%		44%		35%
Hoogstraat	27					41%								30%
Joa. Lenartzstraat	12								92% (2K/9V)		100% (2K/10V)			
Kerkstraat	15	40%		40%		33%								22%
Spoorlaan	77	13%		13%		18%		16%		26%		23%		27%
Spoorlaan (Emté)	74			16%								92% (47K/20V)		
Stationsplein	29	38%		31%				48%						
Terburghtweg	11													
Tuinweg (Marktpad)	32		81% (7K/19V)	47%		47%						91% (8K/21V)		
Vloeiweg	7	43%		14%		14%		14%		43%		29%		
Vloeiweg (AH)	130	44%		10%		38%		42%				42%		46%
<b>Gemiddelde bezetting</b>	<b>695</b>	<b>41%</b>		<b>24%</b>		<b>39%</b>		<b>47%</b>		<b>62%</b>		<b>47%</b>		<b>44%</b>

Tabel 2 bezetting in centrumgebied met betaald parkeren



## 2.6 Parkeeronderzoek rondom centrumgebied

### Parkeerbezetting onderzoeksgebied

Rondom het centrumgebied is een parkeeronderzoek uitgevoerd. Daarbij zijn op verschillende tijdstippen kentekens geregistreerd, waardoor een indicatie ontstaat van verschillende type parkeerders: bewoners, lang parkeren (werknemers, treinreizigers, langdurige visite, et cetera) en bezoek ('kort' parkeren).

Het onderzoek is uitgevoerd buiten de reguliere vakantieperiodes. Op de volgende data zijn de kentekens van de voertuigen geregistreerd:

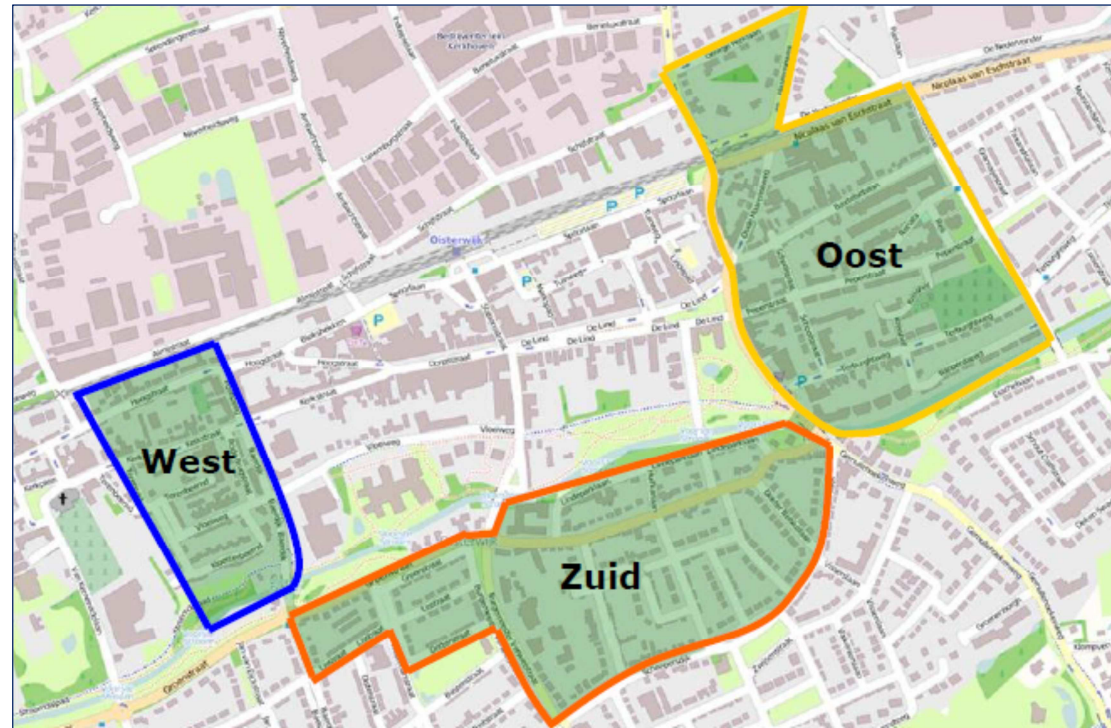
- Dinsdag 7 oktober 2014 (reguliere werkdag: 06, 09, 11, 14, 16, 18 uur).
- Vrijdag 10 oktober 2014 (koopavond: 18, 20, 22 uur).
- Zaterdag 11 oktober 2014 (winkelpeikdag: 06, 09, 11, 14, 16 uur).

Langparkeerders zijn alle voertuigen die op tenminste drie momenten achter elkaar zijn geregistreerd (met uitzonder van 06 uur). Bewoners zijn de voertuigen die om 06 uur zijn geregistreerd.

In het onderzoeksgebied waren 1.155 parkeerplaatsen aanwezig. De hoogste parkeerdruk gedurende het gehele onderzoek is gemeten op vrijdag 10 oktober om 18:00 uur. Er stonden toen 805 voertuigen gelijktijdig geparkeerd, wat leidt tot een parkeerdruk van 70% (350 vrije parkeerplaatsen). Op dinsdag 7 oktober stonden op het drukste moment (18:00 uur) 667 voertuigen geparkeerd (parkeerdruk 58%), en op zaterdag 11 oktober stonden om 6:00 uur 727 voertuigen geparkeerd (parkeerdruk 63%). Op zaterdag om 16.00 stonden er 723 voertuigen geparkeerd.

Naar aanleiding van vragen van enkele leden van de klankbordgroep over het onderzoek heeft op 19 januari

2015 's-middags op een aantal wegvakken een controle-telling plaatsgevonden. De resultaten lagen in de zelfde orde van grootte als van de waarnemingen in oktober 2014.



Figuur 3 onderzoeksgebied parkeeronderzoek, oktober 20114



	Dinsdag	Vrijdag	Zaterdag
06:00	67%		71%
09:00	57%		66%
11:00	52%		65%
14:00	54%		62%
16:00	52%		66%
18:00	65%	67%	
20:00		69%	
22:00		71%	

Tabel 6 bezetting Zuid, 454 parkeerplaatsen

	Dinsdag	Vrijdag	Zaterdag
06:00	56%		62%
09:00	53%		61%
11:00	55%		59%
14:00	54%		60%
16:00	57%		64%
18:00	57%	71%	
20:00		69%	
22:00		65%	

Tabel 6 bezetting West, 269 parkeerplaatsen

	Dinsdag	Vrijdag	Zaterdag
06:00	53%		58%
09:00	59%		59%
11:00	62%		55%
14:00	56%		58%
16:00	51%		59%
18:00	53%	70%	
20:00		65%	
22:00		60%	

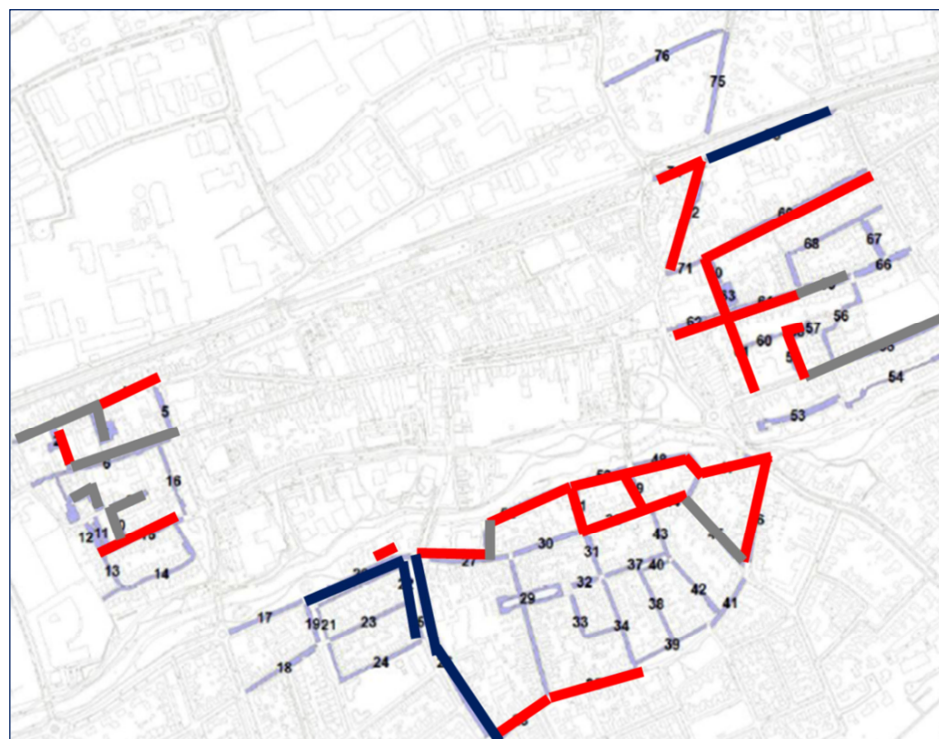
Tabel 6 bezetting Oost, 432 parkeerplaatsen

### Straten met een hoge bezetting

Gemiddeld is de parkeerdruk in de deelgebieden op de verschillende tijdstippen niet hoog. Er kunnen echter wel verschillen optreden in verschillende straten. In de tabellen in bijlage 2 zijn de straten weergegeven die op een zeker moment een bezetting hebben hoger dan 85%.

Deel-gebied	Langparkeerders			Bezoekers		
	Dinsdag 11 u	Dinsdag 14 u	Dinsdag 26 u	Zaterdag 14 u	Dinsdag 14 u	Zaterdag 14 u
West	31	43	36	11	25	24
Zuid	85	101	86	23	44	85
Oost	77	94	66	25	43	71
Totaal	193	238	188	59	112	180

Tabel 3 langparkeerders en bezoekers rond het centrum



Figuur 4 uitwijkgedrag langparkeerders

### Aandeel lang parkeren

Op Figuur 4 is het volgende weergegeven:

█ Straten en parkeerterreinen met een hoge bezetting (>85%) en een aandeel van langparkeerders van meer dan 15% (werknemers op één van de momenten van waarneming tijdens winkeluren).

█ Straten en parkeerterreinen met een bezetting <85% met een aandeel langparkeerders tussen 25 en 50% (minimaal 3).

█ Straten en parkeerterreinen met een bezetting <85% met een aandeel langparkeerders hoger dan 50% (minimaal 3).

## 2.7 Ontwikkelingen

Een aantal ontwikkelingen kan invloed hebben op het parkeerbeleid in het nieuwe Parkeerplan.

### Herontwikkeling KVL-terrein

Het KVL-terrein krijgt een nieuwe bestemming. In totaal komen er op het KVL terrein ongeveer 330 nieuwe woningen en appartementen. De oude gebouwen aan de Almijstraat worden opgeknapt en krijgen een nieuwe functie. Het is nog niet bekend welke functies het gaan worden. Hiervoor zijn nog verschillende varianten mogelijk. In alle gevallen moeten het KVL-terrein in zijn eigen parkeerbehoefte voorzien. De mogelijkheden voor medegebruik door centrumbezoekers en langparkeerders zijn naar verwachting beperkt. Voor het KVL-terrein is wel een goede verbinding gemaakt naar het centrum gewenst. De bestaande supermarkt (Emté) en het bijbehorende parkeerterrein daarnaast langs de Spoorlaan vallen binnen het studiegebied KVL.



### Verwijderen derde spoor

ProRail geeft station Oisterwijk een metamorfose. Het derde spoor, waar nu de sprinter naar Tilburg nog stopt, wordt weggehaald om de doorstroming te verbeteren. Het overpad wordt vervangen door een onderdoorgang met liften en aan de noordzijde krijgt het station een nieuwe entree en rijwielstalling. De treinreizigers die met de fiets of te voet van en naar het station vanuit Pannenschuur, KVL of het bedrijventerrein komen, hebben baat bij de noordelijke entree. Zij hoeven de spoorwegovergang bij Blokshekken niet meer over te steken.



### Herontwikkeling locatie sportcentrum De Leye

De locatie bij het sportcentrum langs de Vloeiweg (is nu gedeeltelijk parkeerschijfzone) wordt mogelijk een woningbouwlocatie. Het zwembad en de sporthal worden mogelijk verplaatst. Deze ontwikkeling kan invloed hebben op de beschikbare (gratis) parkeercapaciteit.



### Mevio-terrein

Volgens het (nog niet vastgestelde) ontwerpbestemmingsplan houden de functies op het Mevio-terrein de bestemming detailhandel.



### Bevorderen toeristisch bezoek

In het coalitieakkoord 2014-2018 zijn ambities benoemd op het gebied van toerisme en recreatie.

In het coalitieakkoord 2014-2018 zijn ambities benoemd op het gebied van toerisme en recreatie. In 2013 heeft de raad de Kadernota Toerisme en Recreatie 2014 – 2020 vastgesteld. In deze visie geeft de gemeente richting aan de ontwikkeling van toerisme en recreatie in de gemeente voor de komende jaren. Het doel is om Oisterwijk duurzaam neer te zetten als trekpleister in de regio en de sector te laten floreren. Dit met behoud van de aantrekkelijke leefomgeving voor de eigen inwoners. Belangrijk daarbij is de samenwerking tussen gemeente, ondernemers en organisaties. Meer bezoekers betekent een toename van de parkeervraag.

In de beleidsvisie toerisme en recreatie 2014 -2020 is de ambitie opgenomen om in 2025 een toename te realiseren van:

- 300 extra directe en indirecte banen (reële groei van 30%)
- 75.000 extra overnachtingen (reële groei van 50%)

De ambitie is gebaseerd op de regionale inzet (ontwikkeling Leisure Boulevard, groei van 10 miljoen naar 20 miljoen bezoekers dagrecreatie per jaar, top stijgt van 40.000 naar 60.000 bezoekers op een dag). Hart van Brabant mikt op meerdaags verblijfstoerisme van internationale allure, georganiseerd rondom een onderscheidend recreatie- en entertainmentproduct. Evenementen in het centrum van Oisterwijk moeten een meerwaarde hebben voor en passend zijn in het centrum;



## 2.8 Ervaringen en suggesties

In de deze paragraaf zijn ervaringen en suggesties opgenomen. Deze zijn geïnventariseerd op basis van ontvangen meldingen en klachten, de inventarisatie die is uitgevoerd door de politieke partij PRO vóór en tijdens de bijeenkomst op 9 april 2014, de informatieavond op 15 oktober 2014 en de eerste bijeenkomst van de klankbordgroep op 10 november.

### Klantvriendelijkheid, flexibiliteit

- “Er is al een bon nog voordat je een kaartje gekocht kan hebben’ of als je 5 minuten te laat bent.
- Achteraf betalen is klantvriendelijker.
- Het systeem eenvoudiger maken (bijvoorbeeld één zone).
- De parkeergarage Lindeplein straalt niet uit dat deze openbaar toegankelijk is.
- Eerste kwartier gratis parkeren zou handig zijn voor een snelle boodschap.
- De maximale parkeerduur op De Lind verlengen van 1 naar 2 uur zodat winkel- en horecabezoek gemakkelijker worden.
- Parkeerhavens Spoorlaan omzetten in parkeerschijfzone in verband met grote loopafstand naar parkeerautomaat.
- Ook op Mevio-terrein ruimte vrijhouden voor winkelbezoekers.
- Zondag gratis houden, ook voor koopavond wenselijk.
- Goede parkeerverwijzing.
- Parkeervoorzieningen in Stationsstraat voor kort parkeren.



### Fietsparkeren

- Fietsparkeervoorzieningen zijn niet goed aangegeven en er zijn er te weinig.
- Wild parkeren voor de winkels levert een chaotisch beeld op.
- Gemeente moet invulling geven aan het fietsplan.
- Stallingsvoorzieningen voor E-bikes en deze stallingsvoorzieningen voorzien van zonnepanelen waarmee de E-bikes kunnen worden opgeladen.

### Gratis parkeervoorziening buiten het centrum

- Werkgevers zouden personeel moeten dwingen of verleiden om buiten het centrum te parkeren.
- Ondernemers gezamenlijk een parkeerruimte laten beheren voor het personeel.
- In de gebieden rondom het centrum een parkeerschijfzone instellen.
- Parkeerschijfzone introduceren voor snelle boodschappen.
- Er mag geen overlast ontstaan door het parkeren van werknemers voor de bewoners. Werkgevers hebben daarin tevens een verantwoordelijkheid en het parkeren voor winkelbezoekers dient servicegericht te zijn.

### Parkeercapaciteit

- Eenrichtingsverkeer in een aantal straten invoeren.

### Foutparkeren

- Er wordt veel (half) op de stoep geparkeerd waardoor er voor de voetganger(rolstoelgebruiker) geen ruimte meer is.
- Parkeerwacht en Politie handelen niet hetzelfde in het geval van fout parkeren.
- Duidelijkheid parkeervakken Dorpsstraat verbeteren.
- Klantvriendelijk handhaven.

### Te weinig ruimte

- Te smalle weg voor parkeren (Oude Haareneweg, Groenstraat/Veldstraat).
- Passage van rijdend verkeer is soms niet mogelijk door het parkeren (Peperstraat). Eenrichtingsverkeer zou dat verbeteren. Hierdoor wordt de Schoolstraat echter drukker. Kiss-and-Ride is er nooit gekomen in de Schoolstraat.
- Uitritten worden geblokkeerd door geparkeerde voertuigen.

### Gedrag beïnvloeden

- Illegaal parkeren dicht bij de bestemming terwijl er voldoende parkeerplaatsen zijn.
- Gemeente zou het voorbeeld moeten geven, bijvoorbeeld niet op het Mevio-terrein parkeren door werknemers van de gemeente.
- Parkeerplaatsen markeren (Burgemeester Canterslaan) waardoor de plaatsen beter worden gebruikt.
- In de Hoogstraat wordt veel fout geparkeerd.
- Scholen hebben opvoedtaak: kom per fiets of te voet.
- Introduceren van Greenwheels (promotie).

### Wonen, werken, winkelen

- Taak van de werkgever om het personeel buiten het centrum te laten parkeren.

### Centrum autovrij

- Stedenbouwkundig en toeristisch aantrekkelijker maken door parkeervrije zones.
- Rekening houden met beschermd dorpsgezicht, gedeeltelijk verkeersvrij of parkeervrij maken van het centrumgebied.

### Parkeren op afstand

- Bij bijzondere gebouwen en evenementen geven de piekmomenten veel parkeeroverlast. Parkeren op afstand zou dan een oplossing kunnen zijn.

### Parkeervergunning

- Te weinig plaatsen voor vergunninghouders in de directe woonomgeving.

### Veiligheid

- De looproutes van parkeerplaatsen naar het centrum dienen aantrekkelijk en veilig te zijn.

### Ontwikkelingen

- Toekomstige bestemmingswijzigingen kunnen invloed hebben op het parkeren (er verdwijnen mogelijk parkeerterreinen).

# 3 Uitgangspunten

## 3.1 Werkwijze uitgangspunten

De vastgestelde kaders volgens de Nota van Uitgangspunten (2013) gelden als startpunt (zie paragraaf 2.3). Deze zijn aangevuld met specifieke uitgangspunten voor het Parkeerplan. De uitgangspunten geven aan binnen welke kaders het parkeerbeleid, dat opgenomen wordt in het Parkeerplan, wordt ontwikkeld en aangepast.

Het is niet per definitie zo dat aan alle uitgangspunten kan worden voldaan. Keuzes kunnen noodzakelijk zijn en uiteindelijk zal worden gekozen voor de beste aanpak op basis van de volgende invalshoeken: de mate waarin aan de uitgangspunten kan worden voldaan, de uitvoerbaarheid (financieel, technisch, fasering) en het draagvlak (maatschappelijk, bestuurlijk).

De uitgangspunten (paragraaf 3.2) zijn op 24 februari 2015 door het college van B en W vastgesteld.

## 3.2 Uitgangspunten

1. **Hoofddoelstelling:** het parkeerbeleid draagt bij aan:
  - De leefbaarheid: het vermijden van zoekverkeer en vermijden van parkeeroverlast.
  - De veiligheid: verkeersveiligheid en toegankelijkheid voor voetgangers en hulpdiensten.
  - Een gastvrije binnenstad (economisch functioneren): klantvriendelijk, gebruiksvriendelijk, beschikbaarheid en duidelijkheid.
2. De beschikbare parkeercapaciteit wordt evenwichtig benut. Het lang parkeren op parkeervoorzieningen (buiten de woonstraten) met een lage bezetting wordt gestimuleerd zodat elders de parkeerdruk afneemt. Daarbij worden zowel de private als de gemeentelijke parkeervoorzieningen betrokken en diverse mogelijkheden in beeld gebracht, beoordeeld en afgewogen.
3. Bij het opstellen van het parkeerplan wordt rekening gehouden met de volgende ontwikkelingen:
  - a. Studiegebied KVL.
  - b. Verwijderen spoor 3 en realisatie voetgangerstunnel tussen perron 1 en 2. Daardoor ontstaat er een noordelijke ontsluiting van het station.
  - c. Eventuele ontwikkelingen locatie sportcentrum De Leye (langs de Vloeiweg nu parkeerschijfzone).
  - d. ambities op het gebied van toerisme en recreatie.
4. De parkeerruimte dient daar mogelijk 'eerlijk' te worden verdeeld. Dan is het soms nodig om prioriteiten te stellen. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in doelgroepen (centrumbezoekers, werknemers en bewoners) en wordt een prioritering aangebracht in het gebruik van de parkeerterreinen en straten. Als startpunt wordt gehanteerd dat in het gebied met betaald parkeren de centrumbezoekers prioriteit krijgen en in de wijken daaromheen de bewoners.
5. In het hartje van het centrum is de parkeerruimte beperkt en is een lage verkeersdruk gewenst. Daarom willen we zoveel mogelijk langparkeerders verleiden om buiten het 'hart' van het centrum te parkeren.
6. Vanaf de parkeerterreinen die liggen buiten het centrum dienen goede looproutes aanwezig te zijn.
7. Parkeerregulering wordt uitsluitend uitgebreid als daar aanleiding toe is. Er wordt eerst vastgesteld of er een parkeerprobleem is ten gevolge van uitwijkgedrag rondom het gebied met betaald parkeren. vervolgens wordt beoordeeld of er andere oplossingen zijn dan parkeerregulering en als het niet anders mogelijk is wordt het draagvlak van de bewoners betrokken bij de besluitvorming over de uitbreiding van de parkeerregulering.

8. In het geval van uitbreiding van parkeerregulering wordt de parkeerregulering beperkt tot de uren waarin het strikt noodzakelijk is om een gedefinieerd parkeerprobleem op te lossen.
9. De uitgifte van de parkeervergunningen (parkeerbehoefte) wordt afgestemd op de beschikbare parkeer capaciteit. De uitgifte is zodanig dat de bezetting maximaal 85% bedraagt. Bij de uitgifte van parkeervergunningen wordt, zowel bij bedrijven als bij bewoners, rekening gehouden met de aanwezigheid van parkeerplaatsen op eigen terrein en met het feit dat tijdens de regulering uren niet alle vergunninghouders gelijktijdig aanwezig zijn.
10. Voor bezoekers van bewoners is binnen een eventueel nieuw reguleringsgebied, in geval van betaald parkeren, een bezoekersregeling met een gereduceerd tarief een optie. Er kunnen wel beperkingen gelden wat betreft het aantal af te nemen parkeuren met bezoekerskorting en de locaties waarvan gebruik kan worden gemaakt.
11. In gebieden met parkeerregulering wordt handhaving uitgevoerd gedurende de regulering uren. Buiten de regulering uren ligt de prioriteit van parkeerhandhaving op situaties waarin de toegankelijkheid voor hulpdiensten niet gewaarborgd is, trottoirs en uitritten worden geblokkeerd, groenstroken worden gebruikt en de verkeersveiligheid in het geding is.
12. Voor fietsers in het centrumgebied dienen goede stallingsvoorzieningen aanwezig te zijn.



## 4 Actualisatie parkeerbeleid



### 4.1 Parkeercapaciteit centrumbezoekers

Uit de parkeertellingen die periodiek worden uitgevoerd in het centrum op de parkeerplaatsen met betaald parkeren blijkt dat de parkeercapaciteit thans ruim voldoende is. Op het drukste moment bedraagt de bezetting ruim 60% (op zaterdagmiddag). Er zijn op dat moment dan nog 264 parkeerplaatsen beschikbaar. Op werkdagen loopt dat op tot meer dan 350. Hier komen nog de restcapaciteit van het P+R-terrein (Q-Park) en de parkeergarage Lindeplein bij. De reservecapaciteit is van een zodanige omvang dat deze ook voor de toekomst (groei dagrecreatie) nog ruime opvangmogelijkheden biedt. Hierbij moet wel rekening worden gehouden met een langere parkeerduur voor toeristen en dagjesmensen.

### 4.2 Gebruikersvriendelijkheid centrumbezoekers

#### **Centrumbezoekers: meer mogelijkheden en uniformiteit**

Binnen het gebied met betaald parkeren gelden verschillende regels wat betreft parkeerduur en tarief (zie Figuur 1). Binnen het gebied met betaald parkeren is er sprake van een parkeerduurbeperking (1, 3 of 4 uur) en een verschillend tarief (€ 1,20, € 1,80 per uur) tenzij men een dagkaart aanschaft van € 8,-. De bedoeling van deze opzet was om het lang parkeren door bezoekers aantrekkelijk te

maken aan de rand van het centrum en midden in het centrum alleen korte bezoeken te faciliteren.

De maximale parkeerduur van 1 uur op de Lind, de Dorpsstraat en de Burgemeester Verwielstraat sluit niet aan bij de verblijftijd die nodig is voor horeca- en winkelbezoek. Voor het verbeteren van de klantvriendelijkheid, de keuzemogelijkheden, meer duidelijkheid (uniformiteit) en een beter gebruik van de parkeercapaciteit (waardoor elders meer parkeerruimte beschikbaar komt voor bijvoorbeeld langparkeerders) vinden de volgende aanpassingen plaats:

1. De maximale toegestane parkeerduur wordt opgeheven voor alle locaties met betaald parkeren.
2. Het betaald parkeren op straat wordt één zone. Dit is de paarse zone in Figuur 1: De Lind, de Dorpsstraat, de Kerkstraat de Hoogstraat aangevuld met de parkeerplaatsen langs de Gemullehoekenweg.
3. Voor het betaald parkeren op straat wordt, in de zone genoemd in punt 2, één gelijk tarief ingevoerd volgens de volgende tariefstructuur:
  - Eerste kwartier: € 0,20.
  - Tweede, derde en vierde kwartier: € 0,50 per kwartier.
  - Tweede uur en verder: € 2,- per uur.
  - Geen dagkaarten: voor lang parkeren worden goedkopere alternatieven aangeboden op de parkeerterreinen (zie volgende punt).



4. Voor het betaald parkeren op de overige locaties wordt eveneens een uniforme regeling ingevoerd: geen parkeerduurbeperking, € 1,20 per uur en een dagkaart voor € 4,80. Voor deze parkeerterreinen komen eveneens parkeerbundels beschikbaar. Een parkeerbundel bestaat uit 10 dagkaarten (kraskaart) voor een totaalprijs van bijvoorbeeld € 40,-. Een parkeerbundel kan bijdragen aan de klantenbinding en verlenging van de verblijftijd.

#### Bewoners: meer flexibiliteit

Voor de bewoners worden de drie sectoren (zie Figuur 2) samengevoegd.

Met een bewonersvergunning kan dan overal worden geparkeerd met uitzondering van de volgende straten: Dorpsstraat en De Lind.

#### Parkeerverwijzing

Op de wegen die leiden naar het centrum wordt verwezen naar de P-route centrum. De P-route centrum bestaat uit de volgende straten: Blokshekken, Spoorlaan, Joannes Lennartzstraat, Gemullekenhoekweg, Burgemeester Canterslaan, Burgemeester Verwielstraat, Vloeiweg, Baerdijk, Possteeg. Vanaf deze route wordt, bij de parkeerlocatie, verwezen met de volgende informatie: de naam van de parkeerlocatie en/of een nummer en het onderschrift lang parkeren voor de parkeerterreinen met de goedkoopere dagkaart of met gratis parkeren. Bij het terrein van Q-park wordt de tekst parkeren centrum toegevoegd. Op het terrein van Q-Park (P+R) kan overigens alleen met een creditcard, pinkaart of mobiliteitskaart worden betaald.

Vanaf het parkeerterrein P+R is het nodig om de looproute naar het centrum goed te verwijzen en de toegankelijkheid van het terrein voor de voetganger te verbeteren.



Voorbeeld parkeerverwijzing (Wageningen)

Om duidelijker te maken dat de parkeervoorzieningen P+R (Q-Park) beschikbaar is voor de centrumbezoekers, worden deze parkeervoorzieningen eveneens in de verwijzing opgenomen. Dit vergt overeenstemming met de eigenaar van het terrein (NS)>

#### Parkeergemak

Belparkeren biedt veel gemak: niet naar de parkeerautomaat lopen, achteraf betalen en betalen per minuut. Dit is handig bij het doen van boodschappen maar ook bij langere bezoeken. Belparkeren is al mogelijk in Oisterwijk.

Extra publiciteit voor het belparkeren door winkeliers, de gemeente en de providers draagt bij aan nog meer bekendheid en gebruik van dit klantvriendelijke systeem.

### 4.3 Uitwijkgedrag werknemers verminderen

#### Langparkeerders (werknemers) in de woonstraten

Op dinsdag om 11.00 uur zijn in de wijken rondom het gebied met betaald parkeren 193 langparkeerders (vooral werknemers, mogelijk ook treinreizigers) waargenomen. In de middag om 14.00 uur is dit aantal hoger (238) maar hierin zitten mogelijk ook bezoekers met een lange parkeerduur. Daarom wordt de waarde van 11.00 uur als startpunt genomen. Buiten het onderzoeksgebied komen ook nog langparkeerders voor: op het Mevio-terrein (naar schatting 35-40), bij het sportcentrum De Leye (buiten de parkeerschijfzone, ongeveer 24), het terrein aan de Balbian Vensterlaan (ongeveer 30) en Peperstraat (Achter de Kerk, ongeveer 15-20). Totaal gaat het om ongeveer 300 langparkeerders

Het geconstateerde uitwijkgedrag (zie Figuur 4) kan aanleiding zijn om de parkeerregulering uit te breiden. In de uitgangspunten is opgenomen dat uitbreiding van de parkeerregulering pas aan de orde komt als het echt niet



anders kan. Het verminderen van de parkeerdruk in de woonstraten kan op twee worden bereikt:

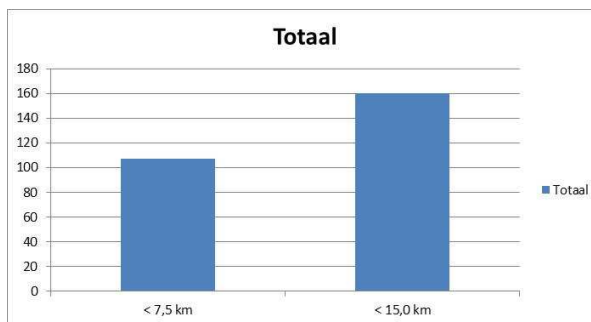
1. Door een afname van het autogebruik door meer de fiets te gebruiken in het woon-werkverkeer.
2. Door op andere locaties te parkeren die geen parkeeroverlast opleveren voor de bewoners.

#### 4.4 Mobiliteitsonderzoek werknemers

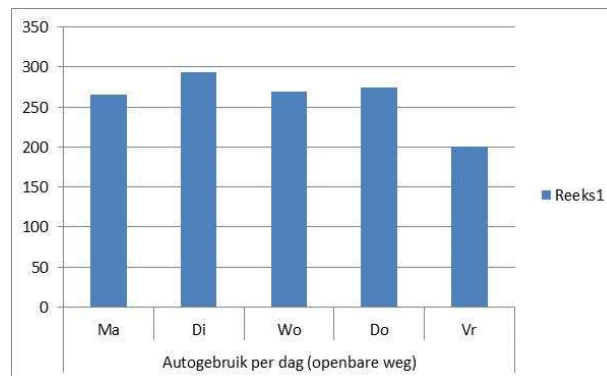
Om te beoordelen in welke mate de twee hiervoor genoemde opties haalbaar zijn is in samenwerking met het centrummanagement een mobiliteitsonderzoek uitgevoerd onder de werknemers. Daarin is de volgende informatie verzameld:

- De reisafstand van woning tot werk (binnen of buiten fietsafstand).
- De vervoerwijze (fiets, auto, openbaar vervoer, anders).
- De noodzaak voor het gebruik van de auto voor het werk zelf.
- De parkeerlocatie (eigen parkeervoorziening van de werkgever of elders).
- De bereidheid om van de auto over te stappen op het gebruik van de fiets.
- De reden(en) waarom fietsgebruik geen optie is.

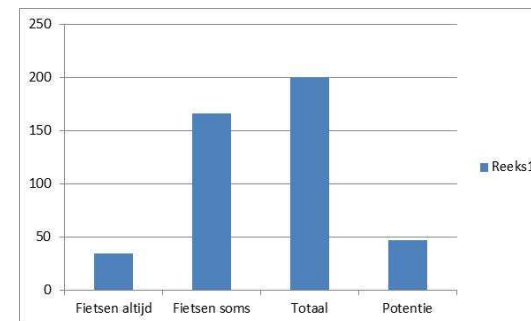
Er zijn 445 antwoorden ontvangen van werknemers > 18 jaar. Dat is een respons van ongeveer 46%.



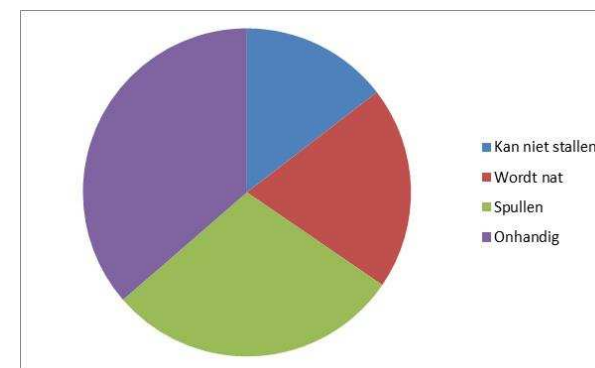
Aantal werknemers dat de auto gebruikt, deze niet nodig heeft voor het werkt en woont binnen fietsafstand.



Aantal werknemers dat parkeert op een openbare parkeerplaats



Aantal werknemers dat de auto gebruikt en aangeeft de fietsen te willen/kunnen gebruiken



Bezwaren tegen het gebruik van de fiets van werknemers die de auto gebruiken, deze niet nodig hebben voor het werk zelf en binnen fietsafstand wonen.

## 4.5 Kansen voor meer fietsgebruik?

Ongeveer 50% van de werknemers maakt gebruik van de auto. De overige 50% gebruikt de fiets, het openbaar vervoer, loopt of anders. Een aantal autogebruikers geeft aan, dat ze altijd of soms de fiets willen/kunnen gebruiken. Indien 40% van de personen die aangeven altijd met de fiets te kunnen/willen komen ook daadwerkelijk de fiets gaat gebruiken en 20% van de personen die dat soms willen/kunnen, dan ontstaat een reductie van ongeveer 50 benodigde parkeerplaatsen te behalen. Het overstappen op de fiets gaat echter niet vanzelf.

De werkgevers kunnen een rol spelen in het stimuleren van het fietsgebruik. Er zijn diverse (eenvoudige) 'beloningsprogramma's' op de markt beschikbaar die door de werkgevers gezamenlijk kunnen worden ingezet. Tevens kunnen zij hun reiskostenvergoeding zodanig inrichten dat fietsgebruik financieel aantrekkelijk is. Een belangrijk element daarnaast is de mogelijkheid om de fiets veilig te kunnen stallen. Deze mogelijkheid ontbreekt bij diverse werkgevers. Voor (kleine) werkgevers is het individueel niet haalbaar om een afsluitbare stallingsvoorzieningen te realiseren. Door de handen ineen te slaan ontstaat wel voldoende 'massa' om afsluitbare voorzieningen te realiseren. Deze kunnen door de gemeente kostendekkend kunnen worden ontwikkeld en beheerd (als onderdeel van het parkeerbeheer) op basis van een vooraf vastgelegde afnamegarantie. Het is daarvoor nodig om een samen met centrummanagement de behoefte in beeld te brengen, een businesscase te ontwikkelen en de afname vast te leggen.

## 4.6 Benutten van andere parkeerlocaties

Binnen het areaal van betaald parkeren blijkt enige overcapaciteit aanwezig te zijn. In de volgend tabel is aangegeven hoeveel parkeerplaatsen door werknemers zouden kunnen worden benut. Daarbij is er vanuit gegaan dat er minimaal 25% van de capaciteit van een parkeervoorziening als reservecapaciteit beschikbaar blijft.

Parkeerterrein betaald parkeren	Cap.	75% cap.	Maximale bezetting werkdag	Benutting werknemers
P2: Spoorlaan	67	50	11	39
P5: Blokshekken, t.o. politie	54	41	20	21
Achter Lidl	17	13	2	11
Weyenberg bij rotonde	21	16	5	11
Parkeerschijfzone zwembad	95	71	30	41
<b>Totaal</b>				<b>82</b>

Voor het benutten van deze locaties is het nodig om de mogelijkheid te bieden om werknemersvergunningen (of ontheffingen in de parkeerschijfzone) aan te schaffen. Deze mogelijkheid gaat worden geboden voor een tarief van € 49,- per jaar daar waar betaald parkeren aanwezig is. Voor de ontheffingen in de parkeerschijfzone worden leges geheven. Het tarief ligt mogelijk lager dan in het gebied met betaald parkeren. Ondanks de lage tarieven (ongeveer € 0,20 per werkdag) kan de (psychologische) drempel voor de werknemer te hoog blijven als het gratis alternatief blijft bestaan. Als de werknemersvergunning door de werkgever wordt aangeschaft, vervalt deze drempel. Uit het overleg met een aantal werkgevers is gebleken dat sommige werkgevers enkele vergunningen zullen aanschaffen en anderen niet. Dit heeft onder andere te maken met het type bedrijf of organisatie (zakelijk/commercieel versus maatschappelijk/zorg).

Om de slaagkans te maximaliseren wordt een mix aangeboden van nieuwe alternatieven voor het parkeren door werknemers:

- Gratis parkeerplaatsen (voorheen betaald parkeren).
- Werknemersvergunningen op een locatie met betaald parkeren.
- Ontheffingen voor de parkeerschijfzone.

Deze opties kunnen gemakkelijk en snel worden ingevoerd. De mate waarin ze gebruikt gaan worden is echter onzeker. Werkgevers kunnen hier in de afspraken met hun werknemers invloed op uit oefenen. Het voorstel is weergegeven in de volgende tabel:

Benutting door werknemers			
Locaties	Huidig parkeeregime	Voorgesteld parkeeregime	Benutting werknemers
Spoorlaan	Betaald	Gratis	67
Blokshekken, t.o. politie	Betaald	Gratis	54
Achter Lidl	Betaald	Gratis	17
Weyenberg	Betaald	Werknemersvergunningen	11
Zwembad	Parkeerschijf	Werknemers-ontheffingen	41
Mevio-terrein	Gratis en vergunningen voor bewoners	10 gratis parkeerplaatsen vervangen door parkeerschijf	-10
<b>Subtotaal</b>			<b>180</b>
<b>Correctie voor bewoners die gebruikmaken van locaties die gratis worden (Spoorlaan en Blokshekken)</b>			<b>30</b>
<b>Totaal</b>			<b>150</b>

Het parkeerterrein aan de Spoorlaan wordt in zijn geheel gratis aangeboden vanwege de duidelijkheid en omdat hier een groot effect te behalen is. Het parkeerterrein wordt voor een periode van een jaar als gratis parkeerterrein aangeboden. Mocht het gebruik door werknemers tegenvallen dan wordt dit terrein opnieuw betaald parkeren. Indien het terrein maximaal benut wordt door werk-

nemers, zijn er voor bezoekers nog voldoende parkeerplaatsen beschikbaar op het naastliggende terrein van de Nederlandse Spoorwegen (exploitatie Q-park) en Lindeplein.

Bewoners die met een vergunning gebruikmaken van de parkeerterreinen Blokshekken en Spoorlaan hebben nu altijd een parkeergelegenheid. Als het omzetten naar gratis parkeren een knelpunt zou opleveren, wordt een gedeelte van de terreinen alsnog opnieuw bestemd voor vergunninghouders.

Andere, dan de hiervoor genoemde, locaties blijven als gratis parkeervoorziening beschikbaar dat zijn: de strook langs de Nic. Eschstraat, het parkeerterrein aan de Balbian Versterlaan, het grootste deel van het Mevio-terrein, het achterste terrein bij het zwembad en het parkeerterrein aan de Peperstraat

Om het maximale effect te bereiken is het nodig om samen met centrummanagement de nieuwe mogelijkheden te communiceren naar alle ondernemers en afspraken te maken over de maximale benutting van deze mogelijkheden.

Parkeervergunningen voor werknemers worden afgegeven voor één parkeerlocatie en komen op bedrijfsnaam en zijn desgewenst dus ook flexibel door de werknemers van één bedrijf te gebruiken. De parkeerlocatie waarvoor de vergunning of ontheffing geldig is ligt zo dicht mogelijk bij het werkadres. Per bedrijf wordt het maximum aantal werknemersvergunning bepaald op basis van de kengetallen (werknemersaandeel) van het CROW (matig stedelijk gebied, centrumgebied en het gemiddelde van de bandbreedte) met een minimum van één vergunning per bedrijf. Dit betekent in grote lijnen: voor kantoren maximaal 1,6, voor detailhandel 0,4, supermarkt 1,0 en horeca 0,6

per 100 m<sup>2</sup> b.v.o. Deze aantallen worden per bedrijf verminderd met het aantal beschikbare parkeerplaatsen op eigen terrein. Indien nodig wordt het totaal aantal werknemersvergunningen evenredig verdeeld.

De bedrijvenvergunning blijft bestaan omdat deze bedoeld is voor de bedrijfsuitoefening en daarom ook met deze vergunning dichtbij de bedrijfslocatie moet kunnen worden geparkeerd. Dat geldt niet voor een werknemersvergunning.

Omdat het gebruik van de fiets mogelijk niet voor iedere werkdag een alternatief is, wordt (naast de werknemersvergunning) voor een parkeerlocatie een dagkaart ingevoerd voor een tarief van € 3,- indien deze vóór 9 uur wordt aangeschaft.

Werknemers wordt de mogelijkheid geboden om op andere locaties dan in de woonbuurten te parkeren:

- De parkeerterreinen Spoorlaan, Blokshekken (tegenover politie) en achter de Lidl. worden gratis parkeren.
- Voor twee locaties wordt de mogelijkheid geboden om een werknemersvergunning (Weyenberg) of – ontheffing (bij zwembad) aan te schaffen
- Een (klein) deel van de parkeerterrein en bij Mevio wordt parkeerschijfzone zodat ook bezoekers hier gebruik van kunnen maken.
- Voor een parkeerterrein wordt een laag geprijsde dagkaart ingevoerd (aanschaf vóór 9 uur).

## 4.7 Oplossend vermogen en evalueren.

Indien de voorgestelde aanpak maximaal slaagt verdwijnen er ongeveer 200 auto's uit de woonbuurten. De kans is dan groot dat er geen parkeeroverlast meer aanwezig of hoogstens in een beperkt gebied. De mate waarin het effect bereikt wordt, is niet vooraf vast te stellen. Dat hangt af van de inzet van de werkgevers, de afspraken met de werknemers en hun bereidwilligheid. Het is daarom noodzakelijk om de vinger aan de pols te houden. Het is namelijk ook mogelijk dat het effect tot bijvoorbeeld tot 50 auto's beperkt blijft. In dat geval zal de parkeerdruk in de woonbuurten beperkt afnemen.

Een half jaar nadat de alternatieve mogelijkheden zijn aangeboden worden de effecten geëvalueerd. De optie voor uitbreiding van de parkeerregulering is dan nog steeds in beeld omdat het parkeren in de woonbuurten niet in zijn geheel kan worden weggenomen en omdat het gewenst effect (wijziging parkeergedrag) mogelijk maar in beperkte mate optreedt.

Na een half jaar kunnen bewoners aangeven dat er naar hun mening en ervaring nog steeds sprake is van een hoge parkeerdruk ten gevolge van uitwijkgedrag. Tevens kunnen de bewoners aangeven dat de invoering van parkeerregulering een optie is. Per (deel van een) buurt wordt dan een verzoek ingediend dat gesteund wordt door minimaal 33% van de huishoudens die niet beschikken over een eigen parkeerplaats. Dit is gebaseerd op een draagvlakpeiling met een respons van minimaal 45% en 75% ondersteuning voor parkeerregulering. Het betreffende gebied, waarvoor een verzoek wordt ingediend, dient een aaneengesloten gebied te zijn dat grenst aan een al bestaand reguleringsgebied om versnippering en onduidelijkheid te voorkomen. Deze eis is niet van toepassing als in de directe omgeving nog geen parkeerregu-

lering is ingevoerd. Indien uit de onderzoekscijfers blijkt dat er sprake is van uitwijkgedrag in combinatie met een hoge bezetting (bezetting >85% en >15% van de capaciteit wordt in beslag genomen door werknemers) dan wordt parkeerregulering ingevoerd. Dat vindt plaats in een 'lichte vorm': parkeren voor vergunninghouders (maximaal twee vergunningen per adres en één bezoekersvergunning) op maandag tot en met zaterdag van 12 tot 16 uur.

De effecten van meer fietsgebruik en parkeren op andere locaties zijn vooraf niet exact in te schatten. Dit hangt mede af van de medewerking van de werkgevers en werknemers. Daarom is het nodig om na verloop van tijd te bepalen of de effecten afdoende zijn en de parkeeroverlast in de woonbuurten is opgeheven. Als dat niet het geval is, is uitbreiding van de parkeerregulering in een lichte vorm, mogelijk indien het draagvlak daarvoor aanwezig is:

- Een half jaar na de invoering van de wijzigingen (zie vorige paragrafen) worden de effecten van de wijziging van het parkeergedrag van werknemers in beeld gebracht en beoordeeld.
- Indien de bewoners nog steeds op bepaalde locaties parkeeroverlast ervaren kan een verzoek voor invoering van parkeerregulering worden ingediend. Dit verzoek wordt gehonoreerd indien onderzoek aangeeft dat er inderdaad sprake is van een hoge parkeerdruk (overdag) en uitwijkgedrag door werknemers en als het verzoek voldoende ondersteund wordt door de belanghebbende bewoners.

## Bijlage 1: Samenstelling klankbordgroep en reacties op het Parkeerplan

Cok Marks	Bewoner
Eva van Hees	Bewoner
Ewald Bary	Bewoner
Frank Schonk	Ondernemer
<b>Frits Knibbeler</b>	<b>Centrummanager</b>
Huib van de ven	Bewoner
<b>Ineke van der Star-Vissers</b>	<b>Bewoner</b>
Jaap Wessels	Bewoner
Jan Maarten Maten	Ondernemer
Kees Robben	De Twern
Krijn Drijvers	
L. Klerks	Bewoner
Lenie Adams	Bewoner
Leo van de Steen	Ondernemer
<b>Maarten Tops</b>	<b>Bewoner</b>
<b>Marc Gillis</b>	<b>Bewoner en ondernemer</b>
Marlies Allens Janssens	Bewoner en ondernemer
Nikie Vullers	Bewoner
Piet de Hair	Bewoner
Rien Ogier	Bewoner
Robert Daniëls	Ondernemer
Ron de Laat	Bewoner
<b>Ron Zwart</b>	<b>Ondernemer</b>
Ton Withoos	Bewoner
<b>Wim Hooijen</b>	<b>Ondernemer</b>

Reactie van	Reactie	Standpunt
<b>Centrummanagement Oisterwijk</b>	Vooralsnog ziet het er goed uit.	
	Op de Spoorlaan staat 1 automaat bij het station. Klanten moeten nu helemaal vanaf de laatste parkeerhavens naar het station lopen. Is erg ongemakkelijk, afstand is te ver. Maak voor die 4 parkeerhavens een parkeerschijf, of zet er een automaat bij. (Niet rendabel denk). Was trouwens al in de eerste bespreking opgemerkt en ook per brief verstuurd. Zou erg klantvriendelijk zijn voor de ondernemers daar. Zitten toch al niet op de beste plaats.	Dit voorstel is overgenomen omdat de loopafstand naar de parkeerautomaat inderdaad groot is. Op overige locaties speelt dit niet en is bij de winkelvoorzieningen het tarief gedifferentieerd in het eerste uur (eerste kwartier laag tarief).
	Ik zou graag een aanvulling zien met een beschrijving dat de parkeerregulering de bedrijven niet schaadt. Dus gezien vanuit de ondernemer, zeker geen nadelen op gaat leveren t.o.v. de huidige situatie. Dus bedrijven benoemen. Deze moeten niet de klos zijn vanwege parkeeroverlast in de randen.	Deze opmerking verwijst naar de uitgangspunten. Deze waren inmiddels vastgesteld door het college van B en W nadat ze waren afgestemd met de klankbordgroep. Als uitbreiding van parkeerregulering plaatsvindt, gebeurt dat vrijwel zeker alleen in woonstraten in een lichte vorm (parkeren voor vergunninghouders, 12-16 uur). Dat zal geen nadeel opleveren voor ondernemers.
	Dacht dat bij het Mevio terrein een gehele regulering zou worden ingevoerd! Dus meer dan 10 parkeerplaatsen, buiten de vergunninghouders. Reden?	Op dit terrein wordt de parkeer capaciteit verdeeld tussen vergunninghouders (bewoners), bezoekers (parkeerschijfzone) en werknemers (gratis parkeren). Indien het gehele terrein gereguleerd zou worden, zou er weer extra druk ontstaan in de woonomgeving door werknemers. Dat willen we juist vermijden.

**Geen reactie ontvangen**

**Wel reactie ontvangen**

Tevens zijn twee reacties ontvangen van werkgevers (Equo Advocaten en RABO-bank).

Reactie van	Reactie	Standpunt
<b>Maarten Tops</b>	<p>Er is geconstateerd dat er o.a. bij de Groenstraat te weinig ruimte is doordat de weg te smal is. Het plan legt de nadruk op het afnemen van de druk maar lost het probleem van de te smalle weg voor het parkeren niet op, terwijl je ook aangeeft dat het parkeren in de woonbuurten niet helemaal weggenomen kan worden. Hierdoor blijft dus de overlast en de onveilige situatie in de Groenstraat bestaan terwijl er ruimte genoeg is om het op te lossen. Graag zou ik/wij zien dat dit probleem door een (simpele)herinrichting wordt oplost</p> <p>Van de buurtbewoners krijg ik te horen dat de parkeerdruk als lager wordt ervaren nu de Rabobank verbouwd wordt. Alternatieven voor werknemers zoals je aangeeft in je plan zou dus een positieve invloed moeten hebben voor de Groenstraat.</p> <p>M.b.t. de Burg. Canterslaan is het verzoek om, indien voldoende bewoners dit willen, parkeerregulering in te voeren (blauwe zone) voor in ieder geval het laatste gedeelte van de Burg. Canterslaan (vanaf huisnummer 79 en verder). Dit omdat de bewoner daar niet verwacht dat met een afnemende druk het probleem wordt opgelost. Hierbij het verzoek dit bij de evaluatie, of eerder, specifiek aandacht te geven.</p> <p>Evaluatie, na 6 maanden kan er aangeven worden of er nog parkeeroverlast is en je spreekt over inbreng als je geen parkeerplaats hebt? Ik zou verwachten dat er weer een telling zou plaatsvinden om zo neutraal vast te stellen of de beoogde resultaten bereikt zijn en dit combineren met de reacties van de klankbordgroep, werkgevers en of ander betrokkenen om eventuele aanvullende acties uit te voeren.</p>	<p>Wij zoeken de oplossing niet in herinrichting of verbreding van de straat. De handhaving op parkeerovertredingen in de gebieden rondom het centrum wordt na een 'waarschuwingsperiode' geïntensiveerd. Situaties zoals in de Groenstraat worden dan niet langer meer gedoogd of getolereerd. De woningen beschikken over eigen parkeerplaatsen. Daarnaast zijn er naast de hoofdrijbaan parkeerplaatsen aanwezig. Uit het parkeeronderzoek is gebleken dat de geparkeerde voertuigen vooral van werknemers zijn. Wij willen met onze voorstellen de werknemers verleiden om niet meer in de wijken te parkeren. Als dat lukt, zal dat ook effect hebben op de Groenstraat. Als het onvoldoende lukt, kan dat aanleiding zijn om parkeerregulering in te voeren en in alle gevallen op te treden tegen het parkeren op het trottoir.</p> <p>Die mening wordt gedeeld, zie vorige antwoord.</p> <p>Dit komt na de evaluatie aan de orde. Indien er dan nog een te grote parkeerdruk aanwezig is en deze wordt veroorzaakt door werknemers, kunnen bewoners een verzoek indien voor parkeerregulering. Dat zal overigens niet plaatsvinden in de vorm van een parkeerschijfzone maar in de vorm van parkeren voor vergunninghouders.</p> <p>De evaluatie vindt plaats op basis van parkeeronderzoek en het objectief vaststellen of er wel/geen probleem is dat wordt veroorzaakt door werknemers. Invoering van parkeerregulering vindt uitsluitend plaats als er voldoende draagvlak is bij de bewoners.</p>

Reactie van	Reactie	Standpunt
<b>Wim Hooijen</b>	Bij betaald parkeren op straat ook Stationsstraat en Molenstraat toevoegen (door instellen van eenrichtingsverkeer zijn hier t.z.t. enkele parkeerhavens mogelijk en kan zo ook de looproute van station naar Lind aantrekkelijker worden, wat reizen per trein bevordert).	Er is geen aanleiding om deze maatregelen in te voeren. Het invoeren van eenrichtingsverkeer levert overigens weinig tot geen ruimtewinst op omdat het profiel altijd geschikt moet blijven voor fietsen in twee richtinge.
	Onder punt 2 van bovengenoemd kader wordt verwezen naar punt 2; dit moet punt 1 zijn	Dit is correct en is gewijzigd.
	De looproute van P1 en P2 naar het centrum en Tiliander moet niet alleen met bewegwijzering maar zeker fysiek worden verbeterd; voor mensen die slecht ter been zijn is die route nu onmogelijk.	Wij gaan met de NS overleggen over het verbeteren van de voetgangersverbinding vanaf het parkeerterrein(P+R).
	De particuliere parkeergarage Tiliander is al van naam veranderd naar P Lindeplein en er is een nieuwe ontsluiting gemaakt direct naar het Lindeplein; Nu is er al een veel beter gebruik door de bezoekers van het centrum.	
	In de parkeergarage Lindeplein (voorheen Tiliander) zijn afsluitbare (fietsen)stallingen. Stimuleer als gemeente het gebruik hiervan door bij te dragen in de kosten, en de aanleg van (gratis)oplaadpunten.	Wij zullen dit betrekken bij het fietsparkeren voor werknemers.
	Combineer te maken afsluitbare fietsenstalling met (gratis) oplaadpunt uit dak met zonnepanelen. Duurzaamheid is hot; dit stimuleert het fiets- of E-scootergebruik extra. (financiering kan m.i. door uitgifte van 3- jarige abonnement)	Dit is een waardevolle (duurzame) suggestie. Wij beoordelen dit bij het verder uitwerken van de stallingsbehoefte voor werknemers.
<b>Marc Gillis</b>	De stukken m.b.t. het concept parkeerplan centrum Oisterwijk zijn door ons doorgenomen. Wij hebben hierover geen op- of aanmerkingen.	
<b>Ineke van der Star</b>	Als bewoner kan ik niet akkoord gaan met de voorgestelde oplossingen van dit rapport. Ik ben tegen uitstel parkeerregulering en vind dat de oplossing teveel gericht is op het centrumparkeren en de werknemers in het centrum. De resultaten van de oplossing die voorgesteld worden zijn onvoldoende concreet zodat bewoners rond het centrum maar af moeten wachten of dit resultaat zal opleveren. Bovendien word geen enkele rekening gehouden met het kooppubliek dat in de randen rond het centrum buiten het betaald parkeren parkeert.	Er zijn verschillende meningen over het invoeren van parkeerregulering. Daarom is er voor gekozen (al bij de uitgangspunten) om eerst te beoordelen of andere oplossingen voldoende effect hebben. Mocht dat niet zo zijn, dan is uitbreiding van de parkeerregulering een mogelijkheid indien er voldoende draagvlak door de bewoners wordt aangetoond.
<b>Anouk Klein Selle (Equo Advocaten)</b>	Ik heb geen opmerking bij hoofdstuk 4.	
<b>Ron Zwart (optiek)</b>	Geen opmerkingen	
<b>P.J.A.J. Dijk (RABO-bank)</b>	Eerder heb ik de verwachting uitgesproken dat onze directie de parkeerkosten te hoog vindt oplopen. Omdat wij op 25 januari 2016 het pand aan de Burg. Verwielstraat weer in gebruik gaan nemen heb ik een nota parkeerafspraken ter goedkeuring aan hen voorgelegd. Men is geschrokken van de kosten per maand die parkeren met zich mee gaat brengen. Nog steeds is het uitgangspunt om parkeren zoveel als mogelijk zelf te organiseren maar tegelijkertijd willen ook wij graag gebruik gaan maken van de mogelijkheid om een voor een deel van onze werknemers parkeren mogelijk te maken d.m.v. een parkeervergunning. Vanaf januari moeten wij voor 200 medewerkers een parkeervoorziening organiseren. Daarvoor hebben we al veel terreinen gehuurd. Echter zouden we onze kosten beheersbaar en aanvaardbaar kunnen houden door ook aan de Rabobank vergunningen uit te geven voor lang parkeren. Voor het overige complimenten voor de overzichtelijkheid en duidelijkheid van het parkeerplan.	De RABO-bank kan net als ieder ander bedrijf gebruik gaan maken van parkeervergunningen volgens de uitgifteregels (zie paragraaf 4.6). Daarnaast komen er gratis parkeerplaatsen beschikbaar. Indien er sprake is van onderuitgifte van parkeervergunningen kan extra uitgifte aan bedrijven, die daar behoefte aan hebben, door ons overwogen worden. Voor verbouwingen waarvoor een omgevingsvergunning nodig is, kunnen eisen worden gesteld aan het voorzien in parkeerplaatsen op eigen terrein.





## Bijlage 2: Secties met hoge bezetting

In onderstaande tabellen is de verdeling weergegeven voor de momenten waarop de bezetting meer dan 85% bedraagt. De (delen van) straten met een lage capaciteit (<10-) zijn licht weergegeven. Daar waar het aandeel lang parkeren meer dan 15% bedraagt is dit gearceerd.

Sectie/straat	Tijdstip	Capaciteit	Bezetting		Bewoners		Lang parkeren		Bezoekers	
<b>West</b>										
01 Hoogstraat	Di, 18.00	15	14	93%	8	57,1%	2	14,3%	4	28,6%
02	Di, 09.00	16	14	88%	8	57,1%	4	28,6%	2	14,3%
02	Di, 14.00	16	14	88%	6	42,9%	8	57,1%	0	0,0%
02	Di, 18.00	16	14	88%	8	57,1%	6	42,9%	0	0,0%
04	Di, 09.00	18	16	89%	6	37,5%	4	25,0%	6	37,5%
04	Di, 18.00	18	16	89%	9	56,3%	3	18,8%	4	25,0%
04	Vr, 18.00	18	18	100%	14	77,8%	1	5,6%	3	16,7%
04	Vr, 22.00	18	17	94%	15	88,2%	1	5,9%	1	5,9%
04	Za, 06.00	18	18	100%	18	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
04	Za, 09.00	18	19	106%	18	94,7%	1	5,3%	0	0,0%
04	Za, 14.00	18	18	100%	14	77,8%	1	5,6%	3	16,7%
05 Poststraat	Za, 14.00	3	3	100%	1	33,3%	0	0,0%	2	66,7%
05	Za, 16.00	3	3	100%	1	33,3%	0	0,0%	2	66,7%
06 Kerkstraat	Di, 18.00	11	10	91%	4	40,0%	4	40,0%	2	20,0%
06	Za, 16.00	11	11	100%	7	63,6%	1	9,1%	3	27,3%
09 Torenebeemd	Di, 18.00	13	13	100%	6	46,2%	3	23,1%	4	30,8%
09	Vr, 20.00	13	12	92%	9	75,0%	1	8,3%	2	16,7%
09	Vr, 22.00	13	12	92%	9	75,0%	1	8,3%	2	16,7%
10	Di, 18.00	17	15	88%	12	80,0%	1	6,7%	2	13,3%
10	Vr, 18.00	17	16	94%	14	87,5%	1	6,3%	1	6,3%
10	Vr, 22.00	17	15	88%	14	93,3%	0	0,0%	1	6,7%
10	Za, 06.00	17	16	94%	16	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
10	Za, 16.00	17	17	100%	15	88,2%	0	0,0%	2	11,8%
15	Vr, 18.00	13	12	92%	7	58,3%	2	16,7%	3	25,0%
15	Vr, 20.00	13	15	115%	9	60,0%	3	20,0%	3	20,0%
15	Vr, 22.00	13	14	108%	11	78,6%	2	14,3%	1	7,1%
15	Za, 06.00	13	13	100%	13	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
15	Za, 11.00	13	14	108%	10	71,4%	0	0,0%	4	28,6%
16	Di, 06.00	15	14	93%	14	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
16	Vr, 18.00	15	13	87%	12	92,3%	0	0,0%	1	7,7%
16	Vr, 20.00	15	15	100%	14	93,3%	0	0,0%	1	6,7%
16	Vr, 22.00	15	15	100%	14	93,3%	0	0,0%	1	6,7%
16	Za, 06.00	15	15	100%	15	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
16	Za, 09.00	15	13	87%	13	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
16	Za, 11.00	15	13	87%	12	92,3%	1	7,7%	0	0,0%
16	Za, 16.00	15	13	87%	10	76,9%	1	7,7%	2	15,4%

Sectie/straat	Tijdstip	Capaciteit	Bezetting		Bewoners		Lang parkeren		Bezoekers	
<b>Zuid</b>										
20 Groenstraat, hoofdrijbaan	Di, 09.00	4	4	100%	1	25,0%	2	50,0%	1	25,0%
20	Di, 11.00	4	4	100%	1	25,0%	2	50,0%	1	25,0%
20	Za, 09.00	4	4	100%	1	25,0%	2	50,0%	1	25,0%
20	Za, 11.00	4	4	100%	1	25,0%	2	50,0%	1	25,0%
25 Burg. Verwielstraat	Di, 09.00	6	7	117%	2	28,6%	3	42,9%	2	28,6%
25	Di, 11.00	6	6	100%	1	16,7%	4	66,7%	1	16,7%
25	Di, 14.00	6	6	100%	1	16,7%	5	83,3%	0	0,0%
27 Burg. Canterslaan	Di, 06.00	7	8	114%	8	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
27	Di, 09.00	7	7	100%	3	42,9%	3	42,9%	1	14,3%
27	Di, 11.00	7	6	86%	2	33,3%	3	50,0%	1	16,7%
27	Di, 14.00	7	7	100%	2	28,6%	3	42,9%	2	28,6%
27	Di, 18.00	7	7	100%	3	42,9%	0	0,0%	4	57,1%
27	Vr, 18.00	7	7	100%	4	57,1%	1	14,3%	2	28,6%
27	Vr, 20.00	7	7	100%	5	71,4%	1	14,3%	1	14,3%
27	Vr, 22.00	7	8	114%	7	87,5%	1	12,5%	0	0,0%
27	Za, 06.00	7	10	143%	10	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
27	Za, 09.00	7	9	129%	8	88,9%	0	0,0%	1	11,1%
27	Za, 11.00	7	7	100%	5	71,4%	0	0,0%	2	28,6%
27	Za, 14.00	7	6	86%	4	66,7%	0	0,0%	2	33,3%
27	Za, 16.00	7	8	114%	4	50,0%	0	0,0%	4	50,0%
28 Scheepersdijk	Di, 06.00	5	9	180%	9	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
28	Di, 14.00	5	6	120%	3	50,0%	2	33,3%	1	16,7%
28	Di, 16.00	5	9	180%	5	55,6%	2	22,2%	2	22,2%
28	Di, 18.00	5	8	160%	5	62,5%	2	25,0%	1	12,5%
28	Vr, 18.00	5	10	200%	8	80,0%	1	10,0%	1	10,0%
28	Vr, 20.00	5	10	200%	6	60,0%	1	10,0%	3	30,0%
28	Vr, 22.00	5	10	200%	8	80,0%	1	10,0%	1	10,0%
28	Za, 06.00	5	9	180%	9	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
28	Za, 09.00	5	11	220%	9	81,8%	0	0,0%	2	18,2%
28	Za, 11.00	5	11	220%	7	63,6%	0	0,0%	4	36,4%
28	Za, 14.00	5	11	220%	6	54,5%	0	0,0%	5	45,5%
28	Za, 16.00	5	7	140%	6	85,7%	0	0,0%	1	14,3%
29 Burg. De Keijzerpl.	Di, 18.00	40	38	95%	32	84,2%	0	0,0%	6	15,8%
29	Vr, 18.00	40	46	115%	38	82,6%	4	8,7%	4	8,7%
29	Vr, 20.00	40	51	128%	38	74,5%	4	7,8%	9	17,6%
29	Vr, 22.00	40	50	125%	42	84,0%	4	8,0%	4	8,0%
29	Za, 06.00	40	45	113%	45	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
29	Za, 09.00	40	38	95%	33	86,8%	1	2,6%	4	10,5%
29	Za, 14.00	40	35	88%	29	82,9%	1	2,9%	5	14,3%
30 Burg. Canterslaan	Vr, 18.00	11	12	109%	10	83,3%	0	0,0%	2	16,7%
30	Vr, 20.00	11	12	109%	11	91,7%	0	0,0%	1	8,3%
30	Vr, 22.00	11	10	91%	10	100,0%	0	0,0%	0	0,0%

Sectie/straat	Tijdstip	Capaciteit	Bezetting		Bewoners		Lang parkeren		Bezoekers	
<b>Zuid</b>										
30	Za, 06.00	11	10	91%	10	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
30	Za, 09.00	11	10	91%	8	80,0%	1	10,0%	1	10,0%
30	Za, 14.00	11	10	91%	5	50,0%	1	10,0%	4	40,0%
30	Za, 16.00	11	10	91%	5	50,0%	1	10,0%	4	40,0%
31 Dokter Schnäderl.	Di, 06.00	8	9	113%	9	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
31	Vr, 18.00	8	9	113%	1	11,1%	1	11,1%	7	77,8%
33 Dokter Dessainl.	Vr, 18.00	14	12	86	9	75,0%	0	0,0%	3	25,0%
34 Dokter Schnäderl.	Di, 18.00	12	11	92%	6	54,5%	0	0,0%	5	45,5%
34	Vr, 20.00	12	11	92%	9	81,8%	1	9,1%	1	9,1%
34	Vr, 22.00	12	12	100%	10	83,3%	1	8,3%	1	8,3%
34	Za, 06.00	12	11	92%	11	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
34	Za, 11.00	12	13	108%	9	69,2%	1	7,7%	3	23,1%
34	Za, 14.00	12	13	108%	7	53,8%	1	7,7%	5	38,5%
34	Za, 16.00	12	11	92%	6	54,5%	0	0,0%	5	45,5%
35 Scheepersdijk	Di, 18.00	11	10	91%	8	80,0%	0	0,0%	2	20,0%
35	Vr, 18.00	11	11	100%	8	72,7%	2	18,2%	1	9,1%
35	Vr, 20.00	11	10	91%	8	80,0%	2	20,0%	0	0,0%
35	Vr, 22.00	11	11	100%	9	81,8%	2	18,2%	0	0,0%
35	Za, 06.00	11	11	100%	11	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
35	Za, 09.00	11	20	182%	9	45,0%	1	5,0%	10	50,0%
35	Za, 11.00	11	13	118%	7	53,8%	1	7,7%	5	38,5%
35	Za, 14.00	11	12	10/9%	7	58,3%	1	8,3%	4	33,3%
35	Za, 16.00	11	12	109%	7	58,3%	2	16,7%	4	33,3%
36 Burg. Canterslaan	Di, 11.00	9	8	89%	4	50,0%	2	25,0%	2	25,0%
36	Di, 14.00	9	8	89%	4	50,0%	2	25,0%	2	25,0%
36	Di, 16.00	9	8	89%	4	50,0%	2	25,0%	2	25,0%
40 Bernhard Vriensl.	Di, 06.00	40	46	115%	46	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
43 Burg. Sluijslaan	Di, 06.00	9	8	89%	8	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
43	Za, 11.00	9	9	100%	5	55,6%	0	0,0%	4	44,4%
44 Burg. Canterslaan	Di, 16.00	3	3	100%	1	33,3%	1	33,3%	1	33,3%
44	Vr, 20.00	3	3	100%	2	66,7%	0	0,0%	1	33,3%
44	Vr, 22.00	3	3	100%	2	66,7%	0	0,0%	1	33,3%
44	Za, 06.00	3	3	100%	3	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
44	Za, 16.00	3	3	100%	2	66,7%	0	0,0%	1	33,3%
45 Dokter Bolsiuslaan	Di, 06.00	10	11	110%	11	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
45	Vr, 18.00	10	13	130%	11	84,6%	1	7,7%	1	7,7%
45	Vr, 20.00	10	13	130%	10	76,9%	1	7,7%	2	15,4%
45	Vr, 22.00	10	12	120%	9	75,0%	1	8,3%	2	16,7%
45	Za, 09.00	10	11	110%	9	81,8%	0	0,0%	2	18,2%
45	Za, 11.00	10	9	90%	8	88,9%	0	0,0%	1	11,1%
46 Scheepersdijk	Di, 14.00	17	17	100%	6	35,3%	8	47,1%	3	17,6%
46	Vr, 18.00	17	22	129%	9	40,9%	5	22,7%	8	36,4%
46	Vr, 20.00	17	20	118%		0,0%		0,0%		0,0%
46	Vr, 22.00	17	17	100%	9	52,9%	5	29,4%	3	17,6%

Sectie/straat	Tijdstip	Capaciteit	Bezetting		Bewoners		Lang parkeren		Bezoekers	
<b>Zuid</b>										
46	Za, 14.00	17	18	106%	6	33,3%	3	16,7%	9	50,0%
46	Za, 16.00	17	17	100%	6	35,3%	0	0,0%	11	64,7%
47 Burg. Canterslaan	Di, 06.00	3	3	100%	3	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
47	Di, 09.00	3	3	100%	3	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
47	Di, 11.00	3	3	100%	3	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
47	Di, 16.00	3	3	100%	2	66,7%	0	0,0%	1	33,3%
47	Di, 18.00	3	3	100%	2	66,7%	0	0,0%	1	33,3%
47	Vr, 18.00	3	3	100%	1	33,3%	1	33,3%	1	33,3%
47	Za, 11.00	3	3	100%	1	33,3%	1	33,3%	1	33,3%
47	Za, 14.00	3	4	133%	2	50,0%	1	25,0%	1	25,0%
47	Za, 16.00	3	4	133%	2	50,0%	1	25,0%	1	25,0%
48 Lindeparklaan	Di, 09.00	11	10	91%	0	0,0%	7	70,0%	3	30,0%
48	Di, 11.00	11	13	118%	0	0,0%	8	61,5%	5	38,5%
48	Di, 14.00	11	10	91%	0	0,0%	8	80,0%	2	20,0%
48	Vr, 18.00	11	11	110%	2	18,2%	4	36,4%	5	45,5%
49 De B. Versterlaan	Di, 14.00	6	6	100%	1	16,7%	3	50,0%	2	33,3%
49	Di, 18.00	6	6	100%	4	66,7%	2	33,3%	0	0,0%
50 Lindeparklaan	Di, 09.00	10	9	90%	0	0,0%	8	88,9%	1	11,1%
50	Di, 11.00	10	10	100%	0	0,0%	9	90,0%	1	10,0%
50	Di, 14.00	10	9	90%	0	0,0%	9	100,0%	0	0,0%
50	Di, 16.00	10	9	90%	1	11,1%	8	88,9%	0	0,0%
50	Vr, 18.00	10	9	90%	2	22,2%	1	11,1%	6	66,7%
51 Huifkarlaan	Di, 14.00	7	6	86%	2	33,3%	2	33,3%	2	33,3%
52 Lindeparklaan	Di, 18.00	35	30	86%	23	76,7%	2	6,7%	5	16,7%
53 De Weyenbergh	Vr, 18.00	35	30	86%	22	73,3%	1	3,3%	7	23,3%
53	Za, 16.00	35	36	103%	20	55,6%	3	8,3%	13	36,1%

Langparkeerders komen op werkdagen het meest voor in de Groenstraat, Burgemeester Verwielstraat, Scheepersdijk, Burgemeester Canterslaan en de Lindeparklaan. (35 – 40 auto's).

Sectie/straat	Tijdstip	Capaciteit	Bezetting		Bewoners		Lang parkeren		Bezoekers	
<b>Oost</b>										
56 Kreishof	Di, 06.00	8	7	88%	7	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
56	Di, 11.00	8	7	88%	4	57,1%	0	0,0%	3	42,9%
56	Di, 18.00	8	10	125%	7	70,0%	0	0,0%	3	30,0%
56	Vr, 18.00	8	9	113%	9	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
56	Vr, 20.00	8	11	138%	8	72,7%	1	9,1%	0	0,0%
56	Vr, 22.00	8	12	150%	12	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
56	Za, 06.00	8	12	150%	12	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
56	Za, 09.00	8	10	125%	8	80,0%	0	0,0%	1	10,0%
56	Za, 11.00	8	11	138%	7	63,6%	0	0,0%	4	36,4%
56	Za, 14.00	8	11	138%	9	81,8%	0	0,0%	2	18,2%
56	Za, 16.00	8	14	175%	10	71,4%	0	0,0%	4	28,6%
58 Schoolstraat	Di, 09.00	18	18	100%	3	16,7%	11	61,1%	4	22,2%
58	Di, 11.00	18	19	106%	2	10,5%	12	63,2%	5	26,3%
59	Di, 09.00	8	7	88%	0	0,0%	5	71,4%	2	28,6%
59	Di, 11.00	8	11	138%	0	0,0%	6	54,5%	5	45,5%
60	Di, 11.00	9	8	89%	2	25,0%	1	12,5%	5	62,5%
60	Di, 14.00	9	9	100%	3	33,3%	1	11,1%	5	55,6%
60	Za, 09.00	9	8	89%	4	50,0%	0	0,0%	4	50,0%
61	Di, 11.00	19	19	100%	6	31,6%	9	47,4%	4	21,1%
61	Vr, 18.00	19	18	95%	10	55,6%	1	5,6%	7	38,9%
61	Za, 14.00	19	17	89%	7	41,2%	4	23,5%	6	35,3%
62 Peperstraat	Di, 11.00	8	7	88%	3	42,9%	3	42,9%	1	14,3%
62	Vr, 18.00	8	7	88%	4	57,1%	0	0,0%	3	42,9%
62	Za, 06.00	8	7	88%	7	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
62	Za, 11.00	8	7	88%	5	71,4%	0	0,0%	2	28,6%
63	Di, 09.00	34	32	94%	9	28,1%	11	34,4%	12	37,5%
63	Di, 11.00	34	35	103%	9	25,7%	14	40,0%	12	34,3%
63	Vr, 18.00	34	34	100%	11	32,4%	6	17,6%	17	50,0%
63	Vr, 20.00	34	30	88%	13	43,3%	6	20,0%	11	36,7%
63	Za, 09.00	34	31	91%	20	64,5%	5	16,1%	6	19,4%
64	Di, 11.00	22	21	95%	9	42,9%	3	14,3%	9	42,9%
64	Di, 14.00	22	19	86%	11	57,9%	5	26,3%	3	15,8%
64	Vr, 18.00	22	25	114%	13	52,0%	8	32,0%	4	16,0%
64	Vr, 20.00	22	22	100%	12	54,5%	8	36,4%	2	9,1%
64	Za, 11.00	22	19	86%	14	73,7%	3	15,8%	2	10,5%
64	Za, 14.00	22	20	91%	11	55,0%	3	15,0%	6	30,0%
65	Za, 16.00	18	29	161%	18	62,1%	3	10,3%	8	27,6%
68 Renata	Za, 06.00	38	34	89%	34	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
69 Boxtelsebaan	Di, 06.00	32	31	97%	31	100,0%	0	0,0%	0	0,0%

Sectie/straat	Tijdstip	Capaciteit	Bezetting		Bewoners		Lang parkeren		Bezoekers	
<b>Oost</b>										
69	Di, 18.00	32	32	100%	18	56,3%	3	9,4%	11	34,4%
69	Vr, 18.00	32	42	131%	19	45,2%	10	23,8%	13	31,0%
69	Vr, 20.00	32	40	125%	21	52,5%	10	25,0%	9	22,5%
69	Za, 06.00	32	29	91%	29	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
69	Za, 11.00	32	29	91%	16	55,2%	4	13,8%	9	31,0%
70 Schoolstraat	Di, 09.00	15	14	93%	6	42,9%	5	35,7%	3	21,4%
70	Di, 11.00	15	14	93%	5	35,7%	5	35,7%	4	28,6%
70	Di, 14.00	15	15	100%	3	20,0%	7	46,7%	5	33,3%
70	Vr, 18.00	15	15	100%	5	33,3%	3	20,0%	7	46,7%
70	Vr, 20.00	15	15	100%	6	40,0%	3	20,0%	6	40,0%
70	Za, 09.00	15	14	93%	10	71,4%	2	14,3%		0,0%
70	Za, 11.00	15	14	93%	9	64,3%	3	21,4%	2	14,3%
70	Za, 14.00	15	18	120%	5	27,8%	2	11,1%	1	5,6%
72 Oude Haareneweg	Di, 09.00	20	24	120%	11	45,8%	7	29,2%	6	25,0%
72	Di, 11.00	20	21	105%	10	47,6%	7	33,3%	4	19,0%
72	Di, 14.00	20	20	100%	8	40,0%	9	45,0%	3	15,0%
72	Vr, 18.00	20	22	110%	11	50,0%	4	18,2%	7	31,8%
72	Vr, 20.00	20	21	105%	11	52,4%	4	19,0%	6	28,6%
72	Za, 06.00	20	20	100%	20	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
72	Za, 09.00	20	22	110%	15	68,2%	0	0,0%	7	31,8%
74 Nic. v. Eschstraat	Di, 06.00	9	9	100%	9	100,0%	0	0,0%	0	0,0%
74	Di, 09.00	9	11	122%	8	72,7%	1	9,1%	2	18,2%
74	Di, 11.00	9	11	122%	7	63,6%	3	27,3%	1	9,1%
74	Di, 14.00	9	11	122%	4	36,4%	5	45,5%	2	18,2%
74	Vr, 18.00	9	10	111%	4	40,0%	2	20,0%	4	40,0%
74	Za, 11.00	9	9	100%	6	66,7%	2	22,2%	1	11,1%
75 Oude Haareneweg	Di, 18.00	4	4	100%	2	50,0%	0	0,0%	2	50,0%



