

Parkeerstudie 't Seuverick / D'n Donk
voorjaar 2014
Gemeente Oisterwijk

Opdrachtgever: Gemeente Oisterwijk
Contactpersoon: dhr. J. Donker
Rapporttype: Conceptrapport
Auteur(s): dhr. R. Pasveer / dhr. B. Tijssen
Plaats/datum: Tilburg, april 2014
Projectnummer: Adv/Ois/01/14

Groen Licht Verkeersadviezen
Postbus 9122
5000 HC TILBURG

tel. (013) 5 44 24 58
fax. (013) 5 44 21 58
E-mail: verkeersadviezen@groenlicht.com
Internet: www.groenlicht.com

INHOUDSOPGAVE

1.	INLEIDING	P. 3
1.1	Algemeen	p. 3
1.2	Opbouw rapport	p. 4
2.	ONDERZOEKSMETHODIEK VELDWERK	P. 5
2.1	Algemeen	p. 5
2.2	Onderzoeksmethodiek parkeerduuronderzoek	p. 5
2.3	Veldwerkomstandigheden en bijzonderheden	p. 6
3.	RESULTAAT PARKEERONDERZOEK; BEZETTING, DUUR EN MOTIEVEN	P. 7
3.1	Parkeercapaciteit	p. 7
3.2	Parkeerbezetting	p. 9
3.3	Parkeerduur en turnover	p. 17
3.4	Parkeermotieven	p. 18
4.	PARKEERKENCIJFERS	P.22
4.1	Beschrijving huidige voorzieningenniveau	p. 22
4.2	Aantal parkeerplaatsen volgens normen	p. 22
4.3	Aantal parkeerplaatsen na parkeerbalans (parkeerbehoefte)	p. 24
4.4	Confrontatie met huidige parkeercapaciteit en parkeerbezetting	p. 25
5.	OBSERVATIE VERKEERSAFWIKKELING	P.26
6.	OPLOSSINGSRICHTINGEN	P.28
7.	SAMENVATTING EN CONCLUSIES	P.30

BIJLAGEN

- 1 Sectiekaart parkeeronderzoek
- 2 Sectiekaart parkeeronderzoek met capaciteit
- 3 Parkeernormen gemeente Oisterwijk
- 4 Digitaal Excel-bestand met gegevenstabel voorzieningen
- 5 Digitaal Excel-bestand met daarin (per dag):
 1. Parkeercapaciteit per gebied
 2. Parkeercapaciteit op sectie-niveau
 3. Parkeerduur en turnover per gebied
 4. Parkeerduur en turnover op sectie-niveau
 5. Parkeerbezettingcijfers per gebied
 6. Parkeerbezettingcijfers op sectie-niveau
 7. Parkeermotieven per gebied
 8. Parkeermotieven op sectie-niveau

1. INLEIDING

1.1 Algemeen

De gemeente Oisterwijk heeft Groen Licht gevraagd een parkeerstudie uit te voeren op en rond het bedrijventerrein 't Seuverick en sportgebied D'n Donk in Oisterwijk. Tevens is gevraagd te kijken naar de verkeersafwikkeling op en rond het onderzoeksgebied.

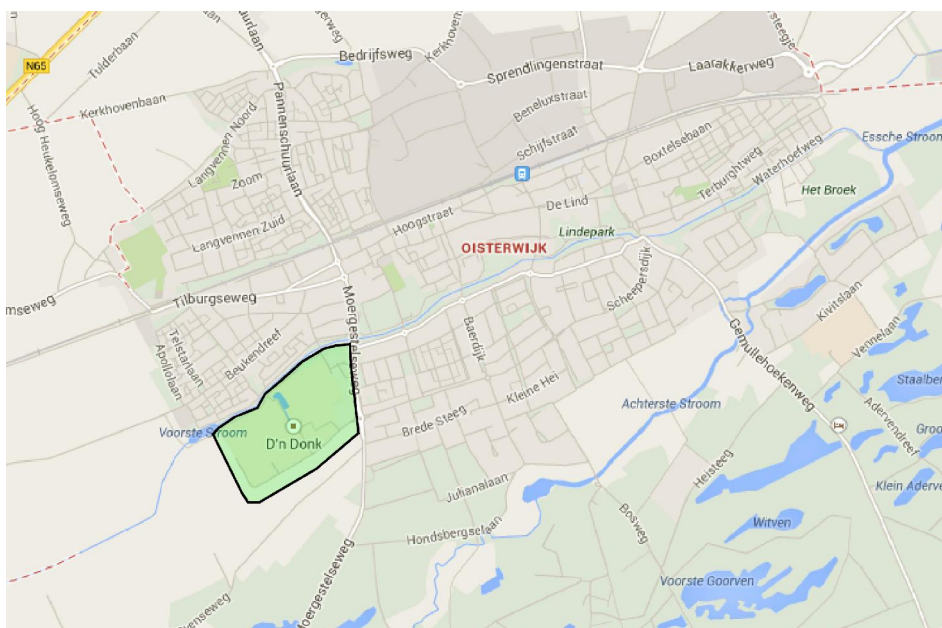
Onderliggende studie gaat in op de volgende onderdelen (centrale onderzoeksvragen)

- Is de huidige parkeercapaciteit voldoende?
- Waar en wanneer is de parkeerdruk het grootst? Zijn er alternatieve parkeerlocaties?
- Door wie worden de parkeerproblemen veroorzaakt? (langparkeerders, middellangparkeerders en kortparkeerders)
- Sluit de huidige parkeercapaciteit aan bij de Oisterwijkse parkeernormen waar een parkeerbalans op los gelaten is?
- Welke oplossingsrichtingen zijn mogelijk?
- Looproute tussen bedrijventerrein 't Seuverick en het parkeerterrein van de SportArena en HOCO haalbaar?
- Hoe verloopt de verkeersafwikkeling op een representatieve zaterdagochtend?

Onderzoeksvragen gerelateerd aan het veldwerk:

- Hoe groot is de parkeercapaciteit in het onderzoeksgebied?
- Hoe groot is de parkeerbezettingsgraad tijdens verschillende momenten van de dag en wat zijn de piekmomenten per gebied?
- Wat is de parkeerduur van parkeerders in (verschillende delen) van het onderzoeksgebied?
- 'Wie' parkeert op welke locaties (parkeermotieven)?

Het veldwerk dat ten grondslag ligt aan deze parkeerstudie is uitgevoerd in maart 2014.



1.2 Opbouw rapport

Hoofdstuk 2: Onderzoeksmethodiek veldwerk

Dit hoofdstuk gaat in op de onderzoeksofzet en de meetmethodiek van het gehouden parkeeronderzoek. De gehanteerde methodiek van de verschillende deelonderzoeken (o.a. parkeerbezetting, parkeerduur en parkeermotieven) wordt beschreven.

Hoofdstuk 3: Resultaat parkeeronderzoek; bezetting, duur en motieven

In dit hoofdstuk wordt het resultaat van het parkeerduuronderzoek in tabel- en figuurvorm weergegeven. Achtereenvolgens wordt ingegaan op:

- parkeercapaciteit: hoeveel parkeerplaatsen van welke type zijn per straat / parkeerterrein aanwezig?
- parkeerbezetting: hoeveel auto's staan geparkeerd op welk moment van de dag (absoluut en gerelateerd aan de capaciteit)?
- parkeerduur en turnover: hoe lang wordt er geparkeerd en hoe vaak worden parkeerplaatsen gebruikt?
- parkeermotief: wie maakt gebruik van de parkeerplaatsen?
- Conclusies parkeeronderzoek (probleembeschrijving)

Hoofdstuk 4: Parkeerkencijfers (huidige situatie en toekomstige situatie)

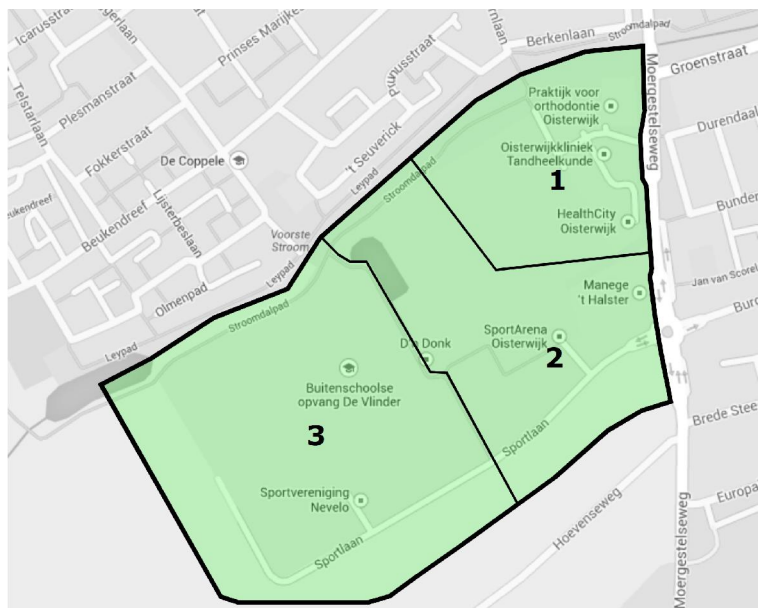
- beschrijving huidige voorzieningenniveau
- benodigd aantal parkeerplaatsen volgens parkeernormen
- benodigd aantal parkeerplaatsen na parkeerbalans (theoretische behoefte)
- confrontatie theoretische behoefte met bestaande capaciteit
- confrontatie theoretische behoefte met resultaten parkeeronderzoek

Hoofdstuk 5: Oplossingsrichtingen en te verwachten effecten; huidige en toekomstige situatie

Hoofdstuk 6: Samenvatting en conclusies

In onderstaand figuur is de afbakening van het onderzoeksgebied te zien.

Gebied 1:
bedrijventerrein 't
Seuverick
Gebied 2: SportArena
Oisterwijk
Gebied 3: sportvelden SV
Nevelo / RKSv Oisterwijk



2. ONDERZOEKSMETHODIEK VELDWERK

2.1 Algemeen

Het veldwerk is uitgevoerd op de volgende dagen en tijdvakken:

- zaterdag 15 maart 2014 om 08:00, 10:00, 12:00, 14:00 en 16:00 uur;
- zaterdag 15 maart 2014 op het piekmoment (tijdens observatie vastgesteld);
- maandag 17 maart 2014 om 10:00 uur;
- dinsdag 18 maart 2014 om 08:00, 10:00, 12:00, 14:00, 16:00, 18:00u, 20:00 en 22:00 uur;
- zaterdag 22 maart 2014 op het piekmoment van zaterdag 15 maart (dit bleek tussen 10:00 en 10:15 uur te zijn).

Het piekmoment op zaterdag 15 maart en op maandag 17 en zaterdag 22 maart is uitsluitend de bezetting geteld. Op zaterdag 15 maart en dinsdag 18 maart is er door middel van kentekennotatie een parkeerduuronderzoek uitgevoerd.

2.2 Onderzoeksmethodiek parkeerduuronderzoek

In deze paragraaf wordt per onderdeel de werkwijze beschreven.

Inventarisatie capaciteit

Voorafgaand aan de bezettingsmetingen is de capaciteit gedetailleerd opgenomen. Per straatdeel en parkeerterrein is het aantal parkeerplaatsen per type (langs-, schuin- en haaksparkeren) geteld. Daarnaast is het aantal bijzondere parkeerplaatsen geteld (gehandicaptenparkeerplaatsen, laad- en losplaatsen, etc.). Tevens zijn privé parkeerplaatsen meegenomen in deze studie.

Parkeerbezetting

Tijdens de onderzoekstijdvakken is iedere twee uur de bezetting gemeten. Per onderzoeksdag wordt inzicht verkregen in:

- Absolute en procentuele bezetting gedurende het onderzoekstijdvak (verloopgrafieken).
- Minimale bezetting en maximale bezetting per straat/parkeerterrein.
- Maximale bezetting uitgaande van het gehele onderzoeksgebied.
- Aantal foutparkeerders (op plaatsen waar niet geparkeerd mag worden).

Parkeerduur en turnover

Om de parkeerduur te kunnen bepalen is van ieder geparkeerd voertuig het kenteken (uitsluitend eerste twee delen van het kenteken) genoteerd. Iedere twee uur is gekeken of hetzelfde kenteken op dezelfde plaats staat of dat een nieuw kenteken (dus een ander voertuig) de betreffende plaats heeft ingenomen. De parkeerduur verschaft een belangrijk inzicht in het gebruik van bepaalde straten/parkeerterreinen. Middels deze methodiek ontstaat ook inzicht in het aantal parkeerhandelingen per vak per twee uur (turnover per twee uur).

NB: door de gekozen onderzoeksmethodiek (iedere 2 uur kentekens noteren) is de parkeerduur en turnover niet nauwkeurig. Door de relatief lange tussenliggende periode is de kans relatief groot dat kortparkeerders niet worden geregistreerd en dus niet de parkeerduur omlaag brengen. De cijfers over parkeerduur en turnover zeggen daarom minder dan de cijfers over parkeermotieven (zie verder).

Parkeermotieven

Inzicht krijgen in welk type parkeerder waar geparkeerd staat is nodig om aan te geven 'wie' welke mogelijke parkeerproblemen veroorzaakt. De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

- Geparkeerde voertuigen die op dinsdag of zaterdag worden aangetroffen op minimaal drie achtereenvolgende meetmomenten krijgen het motief 'langparkeerder' toegekend. Je kunt veronderstellen dat dit 'werkers' zijn.
- Geparkeerde voertuigen die op dinsdag of zaterdag worden aangetroffen op twee achtereenvolgende meetmomenten krijgen het motief 'middellang parkeerder' toegekend. Je kunt veronderstellen dat dit 'sporters' zijn.
- overig: 'kortparkeerder'. Je kunt veronderstellen dat dit 'bezoekers' zijn.

2.3 Veldwerkomstandigheden en bijzonderheden

Op zaterdag 15 maart was het zwaar bewolkt en droog met een temperatuur tussen de 8 en 12 graden Celsius. Op maandag 17 maart was er eveneens sprake van zwaar bewolkt en droog weer, met een temperatuur tussen de 7 en 12 graden Celsius. Op dinsdag 18 maart was het zwaar bewolkt, lag de temperatuur tussen de 7 en 11 graden Celsius en viel er gedurende 2 uur regen. Op zaterdag 22 maart was het half bewolkt, droog en tussen de 4 en 11 graden Celsius.

3. RESULTAAT PARKEERONDERZOEK; BEZETTING, DUUR EN MOTIEVEN

In dit hoofdstuk wordt het resultaat van het parkeerduuronderzoek in tabel- en figuurvorm weergegeven. In paragraaf 3.1 wordt de parkeercapaciteit van het onderzoeksgebied in Oisterwijk behandeld. Paragraaf 3.2 toont de parkeerbezetting. De parkeerduur wordt in paragraaf 3.3 gepresenteerd. Paragraaf 3.4 gaat in op de parkeermotieven.

In deze rapportage worden uitsluitend de resultaten op gebiedsniveau beschreven. De (digitale) bijlage 5 bij deze rapportage bestaat uit een Excel-bestand met alle resultaten per straatsectie.

3.1 Parkeercapaciteit

Kort voorafgaand aan het onderzoek is de parkeercapaciteit in het onderzoeksgebied in Oisterwijk opgenomen. Onderstaande tabel 3.1 laat per gebied de capaciteit zien.

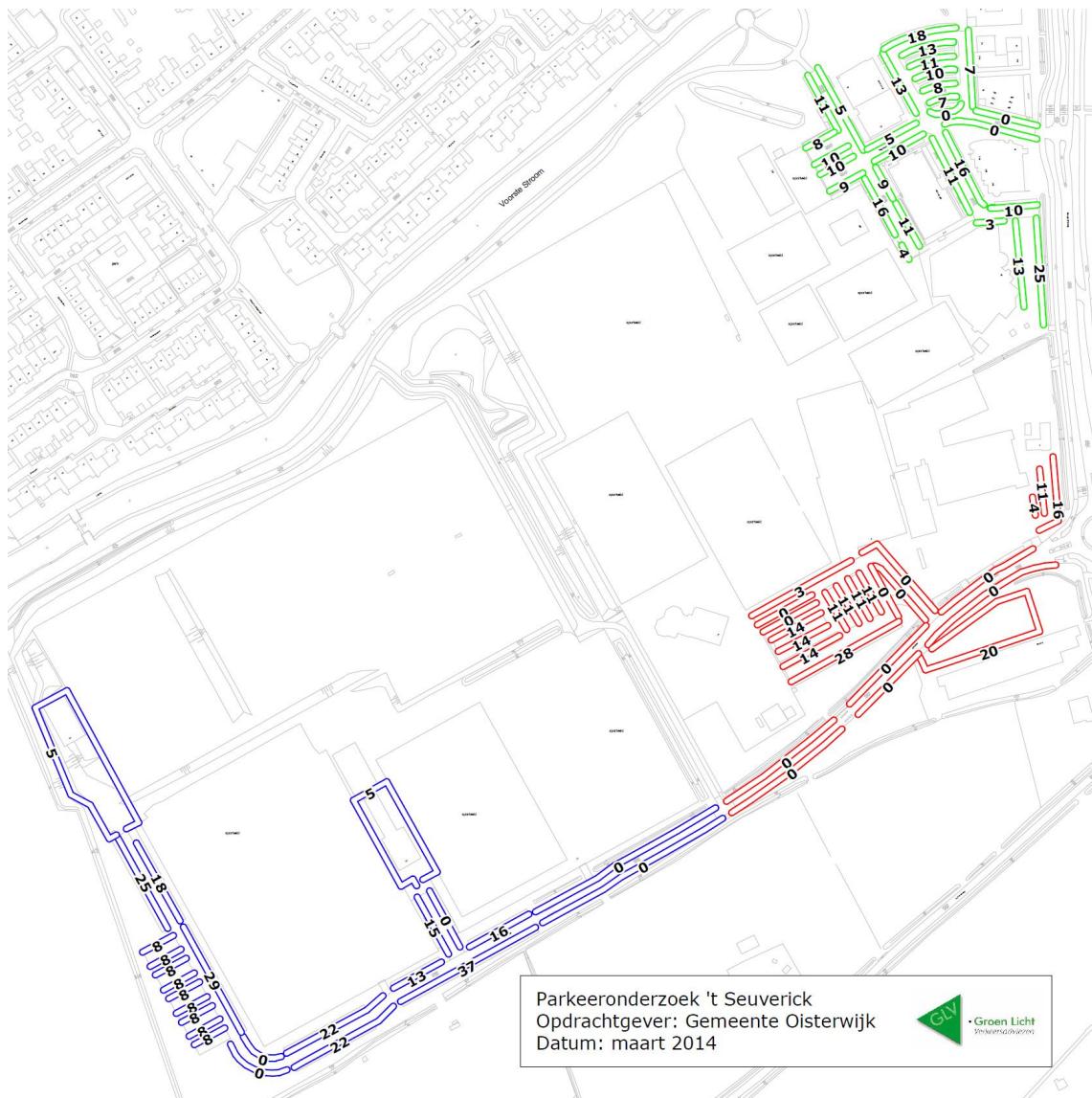
Gebied	Omschrijving	algemeen				bijzondere parkeerplaatsen						totale capaciteit
		langs	haaks	schuin	totale benutbare capaciteit	geh.	ger. Janssen kliniek	bez. uitvaart-centrum	bez. apotheek	privé	totale bijzondere capaciteit	
1	't Seuverick	0	204	0	204	8	6	5	2	48	69	273
2	SportArena	3	114	0	117	0	0	0	0	51	51	168
3	SV Nevelo / RKS	0	265	0	265	4	0	0	0	10	14	279
Totaal		3	583	0	586	12	6	5	2	109	134	720

Tabel 3.1: parkeercapaciteit per gebied (zie gebiedsindeling op blz. 10)

Afkortingen bijzondere plaatsen:

- "geh." = gehandicaptenplaats;
- "ger. Janssen kliniek" = gereserveerd Janssen kliniek;
- "bez. uitvaartcentrum" = bezoekers uitvaartcentrum;
- "bez. apotheek" = bezoekers apotheek;
- "privé" = privé parkeerplaatsen.

Figuur 3.1 (op de volgende pagina) toont in kleur de verschillende gebieden met de straatsectie-indeling. Per sectie is de capaciteit weergegeven.



Figuur 3.1: gebiedsindeling met capaciteit per sectie

Samenvatting parkeercapaciteit

- Op bedrijventerrein 't Seuverick (gebied 1, groen) zijn ruim 200 openbare parkeerplaatsen. Daarnaast zijn er 69 bijzondere plaatsen, waarvan het grootste deel (38) zich bevindt op het privé-terrein van Health City. Verder zijn er een aantal gehandicaptenplaatsen en gereserveerde plaatsen.
- In gebied 2 (rood), nabij de SportArena Oisterwijk bevinden zich 117 openbare parkeerplaatsen. Daarnaast zijn er circa 50 plaatsen op privé-terrein (de manege en de Bunders).
- De grootste capaciteit is te vinden in gebied 3 (blauw). Nabij de sportterreinen van SV Nevelo en RKSV Oisterwijk bevinden zich 265 openbare parkeerplaatsen. Er zijn tevens 4 gehandicaptenparkeerplaatsen en op de privé-terreinen van beide sportclubs is uitgegaan van een capaciteit van 5 plaatsen.

3.2 Parkeerbezetting

De tabellen 3.2 t/m 3.5 geven van respectievelijk zaterdag 15, maandag 17, dinsdag 18 en zaterdag 22 maart de bezettingscijfers weer. Na deze tabellen volgt een aantal figuren met het verloop van de parkeerbezetting gedurende de meetperiodes. Het bezettingspercentage (parkeerdruk) is berekend over het totaal aantal geparkeerde voertuigen (incl. foutparkeerders) gedeeld door de totaal beschikbare capaciteit (inclusief privé).

Gebied	Omschrijving	Totale beschikbare capaciteit	Bezetting gebied minimum	Bez. % gebied minimum	Tijd gebied minimum	Bezetting gebied maximum	Bez. % gebied maximum	Tijd gebied maximum	Bezetting totaal maximum	Bez. % totaal maximum	Tijd totaal maximum	Bez. gemiddeld	Bez. % gemiddeld
1	't Seuverick	273	8	3%	08:00	87	32%	10:00	87	32%	10:00	59	22%
2	SportArena	168	37	22%	08:00	155	92%	10:00	155	92%	10:00	86	51%
3	SV Nevelo / RKS	279	2	1%	08:00	84	30%	10:00	84	30%	10:00	49	17%
Totaal		720	-	-	-	-	-	-	326	45%	10:00	194	27%

Tabel 3.2: parkeerbezetting zaterdag 15 maart (08:00 t/m 16:00 uur)

	CAPACITEIT			BEZETTING						BEZETTINGS- GRAAD	
Gebied											
Omschrijving	Algemeen	Bijzondere plaatsen	Totale capaci- teit	Algemeen	Bijzondere plaatsen	Bezet door objecten	Totaal	Fout parkeren	Totaal + fout parkeren	% excl. fout	% incl. fout
1 't Seuverick	204	69	273	38	40	0	78	9	87	29 %	32 %
2 SportArena	117	51	168	118	42	0	160	52	212	95 %	126 %
3 SV Nevelo / RKS	265	14	279	78	1	0	79	5	84	28 %	30 %
Totaal	586	134	720	234	83	0	317	66	383	44 %	53 %

Tabel 3.3: parkeerbezetting piekmoment zaterdag 15 maart (10:00 uur)

	CAPACITEIT			BEZETTING						BEZETTINGS- GRAAD	
Gebied											
Omschrijving	Algemeen	Bijzondere plaatsen	Totale capaci- teit	Algemeen	Bijzondere plaatsen	Bezet door objecten	Totaal	Fout parkeren	Totaal + fout parkeren	% excl. fout	% incl. fout
1 't Seuverick	204	69	273	183	55	0	238	8	246	87 %	90 %
2 SportArena	117	51	168	42	5	0	47	1	48	28 %	29 %
3 SV Nevelo / RKS	265	14	279	4	0	0	4	0	4	1 %	1 %
Totaal	586	134	720	229	60	0	289	9	298	40 %	41 %

Tabel 3.4: parkeerbezetting maandag 17 maart (10:00 uur)

Gebied	Omschrijving	Totale beschikbare capaciteit	Bezetting gebied minimum	Bez. % gebied minimum	Tijd gebied minimum	Bezetting gebied maximum	Bez. % gebied maximum	Tijd gebied maximum	Bezetting totaal maximum	Bez. % totaal maximum	Tijd totaal maximum	Bez. gemiddeld	Bez. % gemiddeld
1	't Seuverick	273	56	21%	22:00	194	71%	14:00	193	71%	10:00	134	49%
2	SportArena	168	16	10%	22:00	42	25%	20:00	41	24%	10:00	32	19%
3	SV Nevelo / RKS	279	0	0%	10:00	10	4%	20:00	0	0%	10:00	3	1%
Totaal		720	-	-	-	-	-	-	234	33%	10:00	169	23%

Tabel 3.5: parkeerbezetting dinsdag 18 maart (08:00 t/m 22:00 uur)

	CAPACITEIT			BEZETTING						BEZETTINGS- GRAAD	
Gebied											
Omschrijving	Algemeen	Bijzondere plaatsen	Totale capaci- teit	Algemeen	Bijzondere plaatsen	Bezet door objecten	Totaal	Fout parkeren	Totaal + fout parkeren	% excl. fout	% incl. fout
1 't Seuverick	204	69	273	78	39	0	117	7	124	43 %	45 %
2 SportArena	117	51	168	111	35	0	146	28	174	87 %	104 %
3 SV Nevelo / RKS	265	14	279	26	0	0	26	1	27	9 %	10 %
Totaal	586	134	720	215	74	0	289	36	325	40 %	45 %

Tabel 3.6: parkeerbezetting zaterdag 22 maart (10:00 uur)

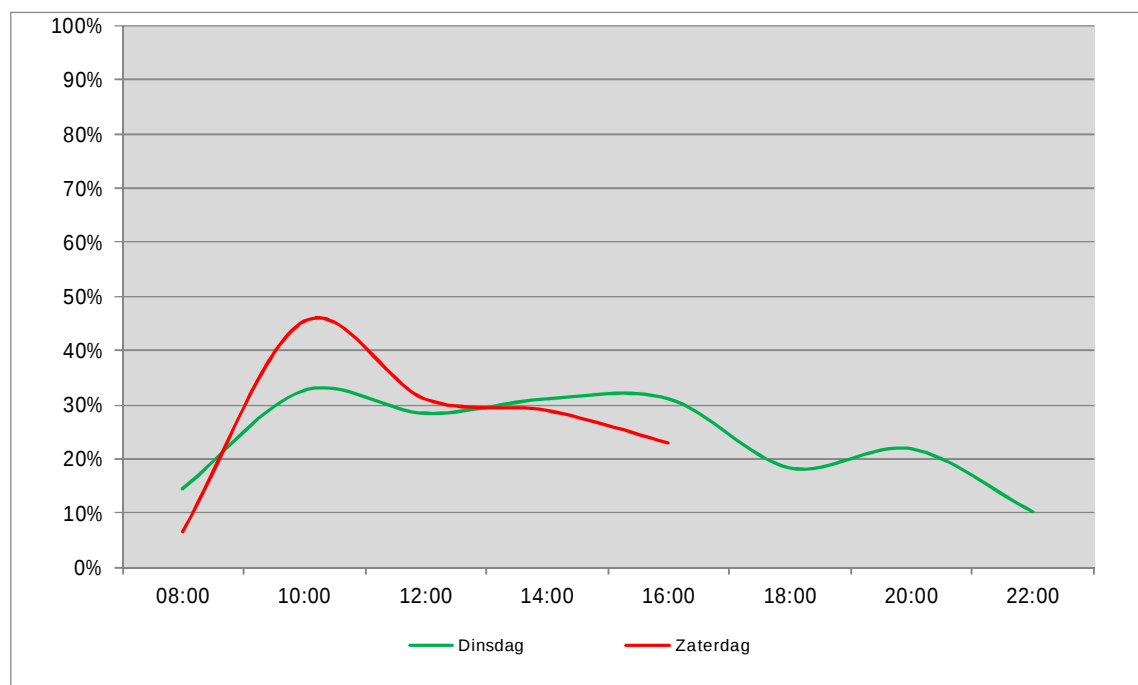
Leeswijzer bij tabel 3.2 en 3.5

In de tabellen 3.2 en 3.5 staat – naast de gebiedsnummering en beschikbare capaciteit - van links naar rechts de minimum bezetting, oftewel het rustigste moment per gebied met daarnaast de parkeerdruk en het tijdstip. Vervolgens in de kolom “bezetting gebied maximum” de hoogste bezetting per gebied met daarnaast de bijbehorende parkeerdruk en het tijdstip waarop deze maximale bezetting in de verschillende gebieden gehaald wordt. Vervolgens staan in de kolommen “bezetting totaal maximum” en “bez. % totaal maximum” de bezetting en parkeerdruk per gebied tijdens het drukste uur/meetmoment in het totale onderzoeksgebied. In de laatste twee kolommen staan de gemiddelde bezetting en bijbehorende bezettingsgraad per onderzoeksdag.

Leeswijzer bij tabel 3.3, 3.4 en 3.6

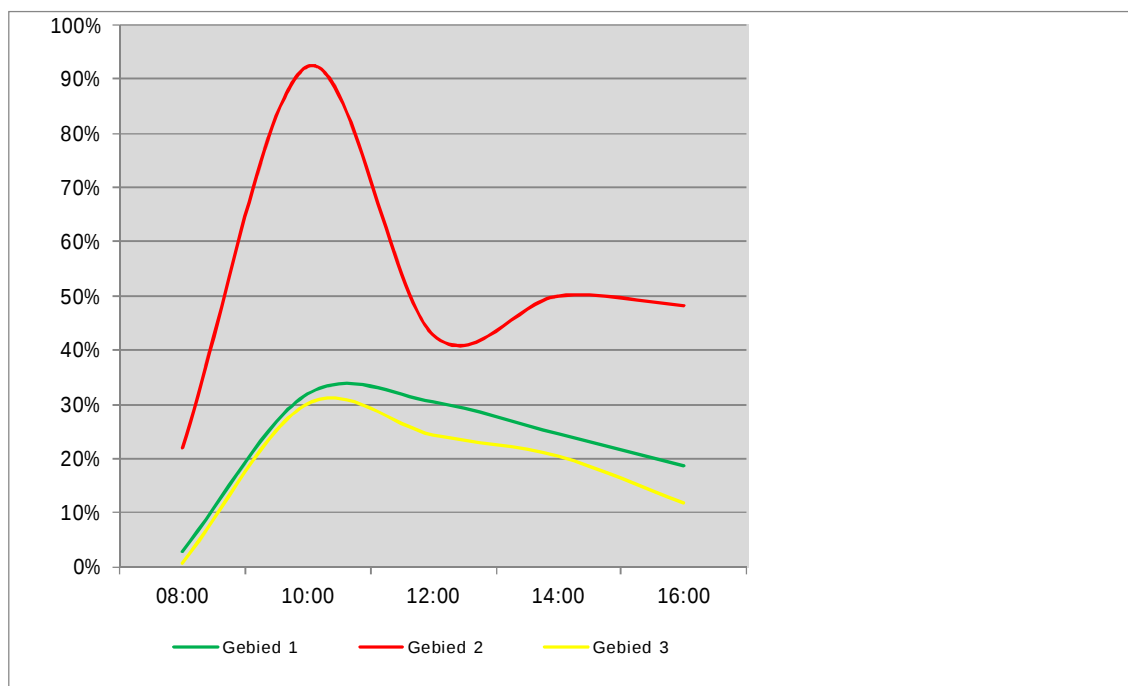
In de tabellen 3.3, 3.4 en 3.6 staat – naast de gebiedsnummering en gebiedsnaam de beschikbare capaciteit (met onderscheid naar algemene plaatsen en bijzondere plaatsen). Vervolgens wordt de bezetting gepresenteerd met onderscheid naar “algemeen”, “bijzondere plaatsen” en plaatsen “bezet door objecten”. De kolom “totaal” geeft het aantal bezette plaatsen exclusief “fout parkeren”, die in de volgende kolom zijn opgenomen, gevolgd door “totaal + fout parkeren”. In de laatste twee kolommen staat de bezettingsgraad exclusief en inclusief fout parkeren.

De figuren op de volgende pagina's tonen het verloop van de parkeerbezetting van de twee onderzoeksdagen (met meerdere metingen) van het gehele onderzoeksgebied over de meetmomenten van de dag. De bezettingscijfers per meetmoment zijn opgenomen in het bijlage-bestand (bijlage 5).

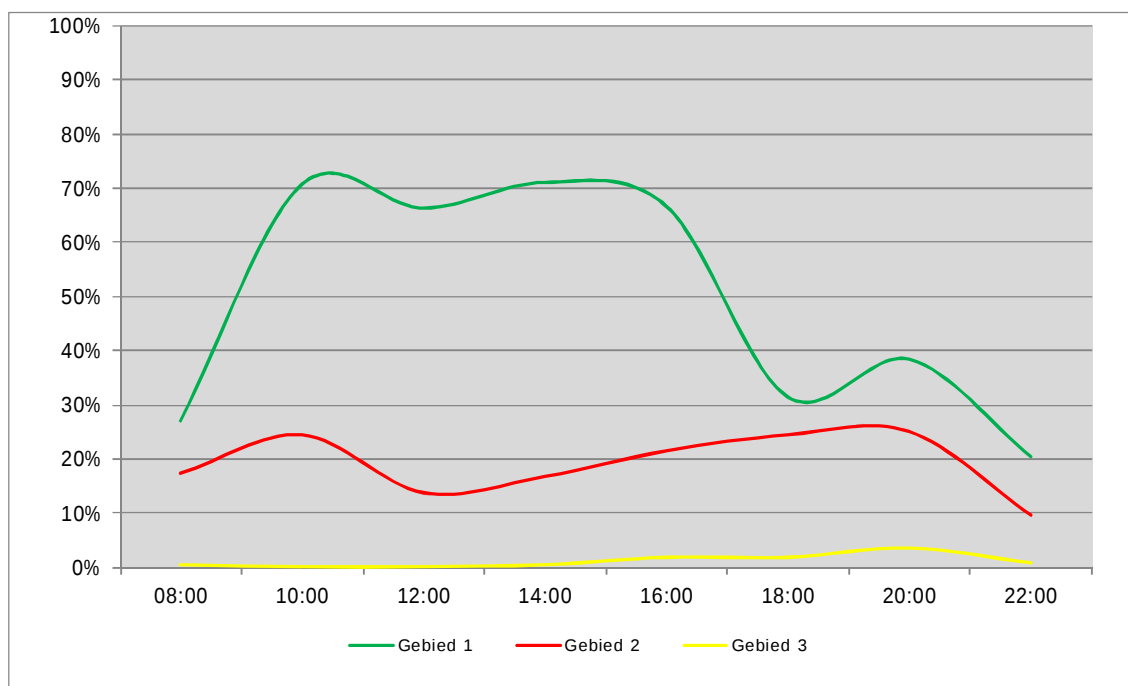


Figuur 3.2: verloop totale parkeerdruk per onderzoeksdag

De grafieken in de figuren 3.3 en 3.4 tonen het verloop van de parkeerdruk per gebied per onderzoeksdag.



Figuur 3.3: verloop parkeerdruk per gebied; zaterdag 15 maart (08:00 t/m 16:00u)

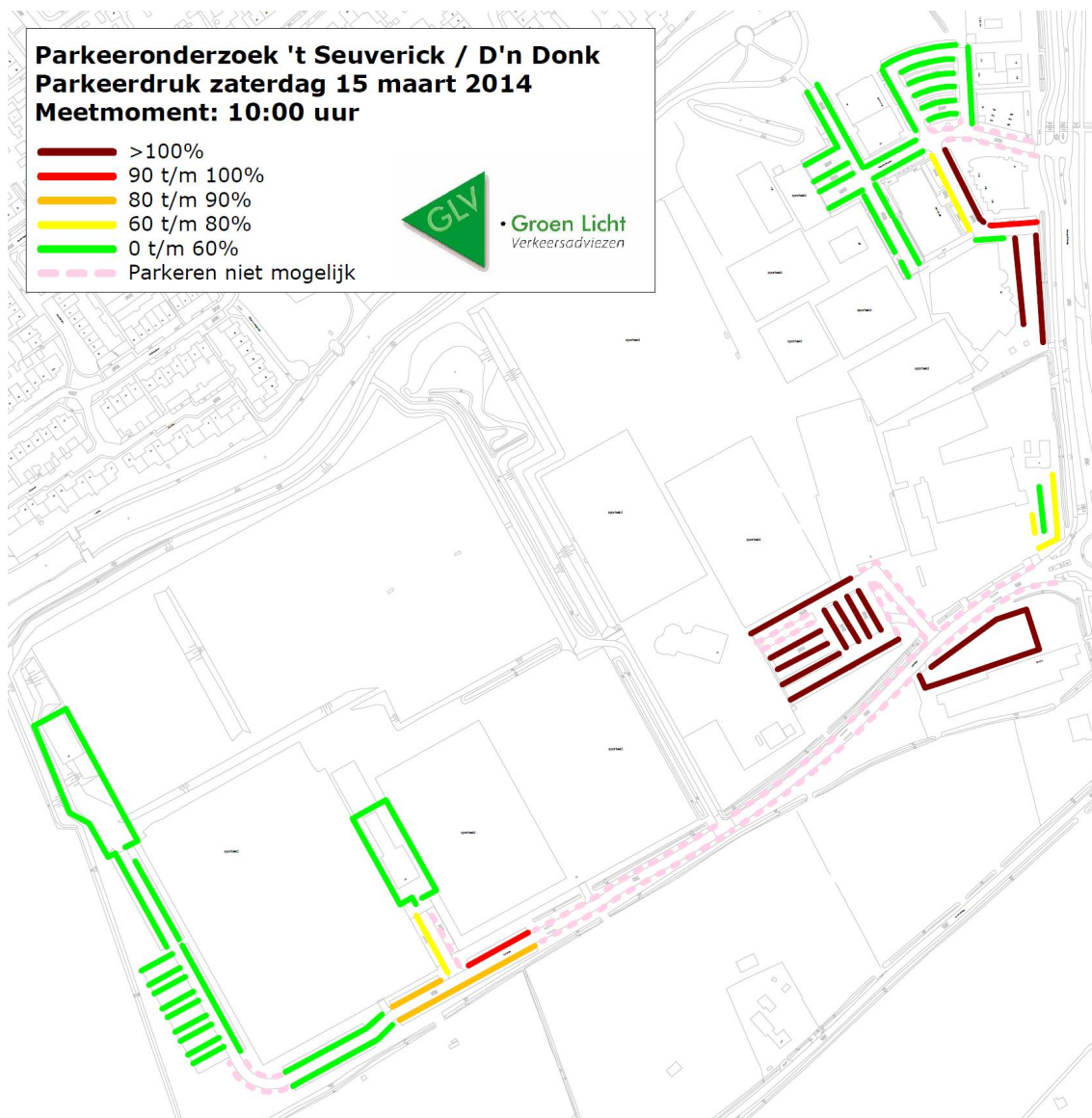


Figuur 3.4: verloop parkeerdruk per gebied; dinsdag 18 maart (08:00 t/m 22:00u)

Uit de figuren 3.2 tot en met 3.4 komt het volgende naar voren:

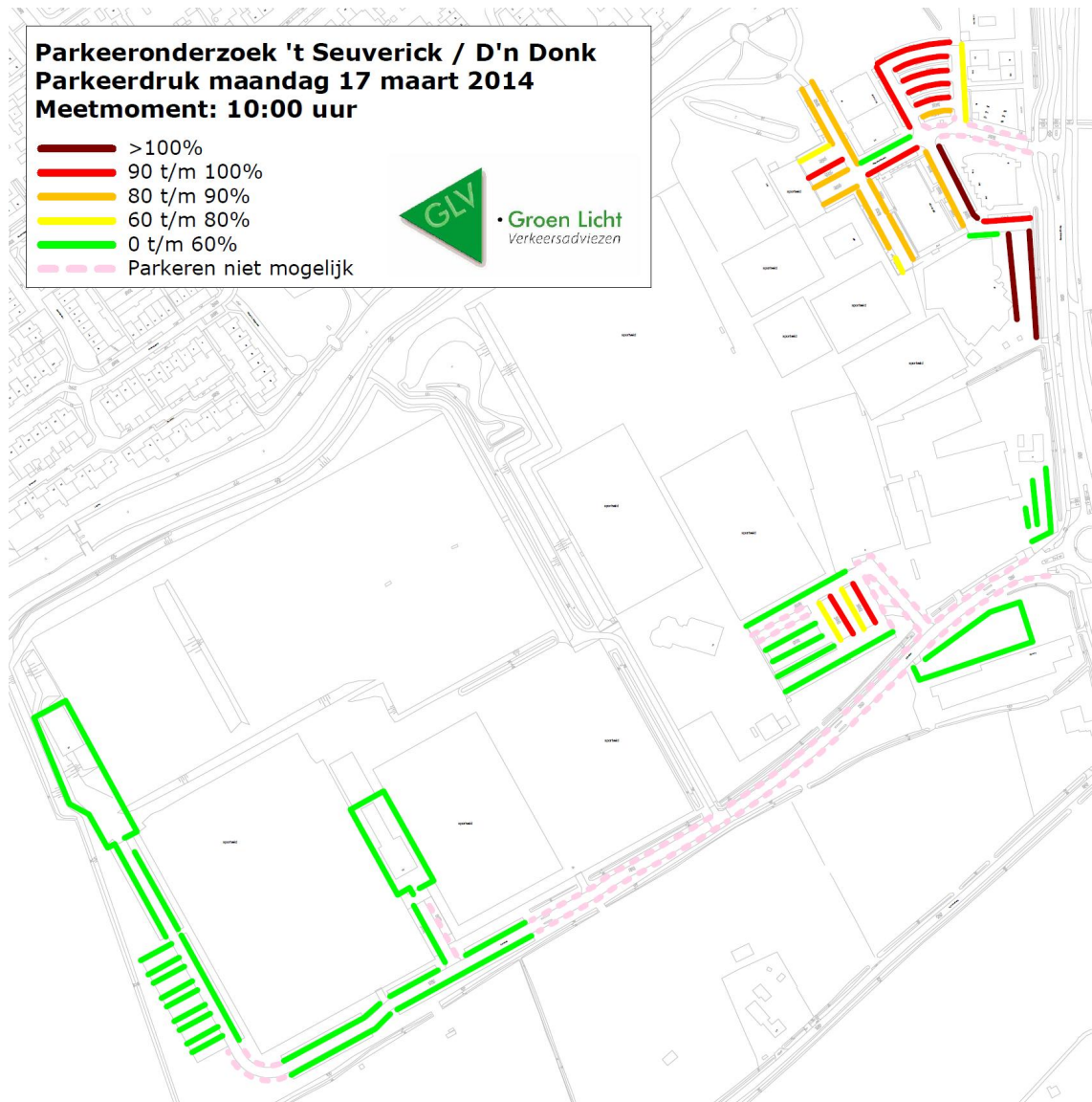
- Op zaterdag licht de piek in de parkeerdruk duidelijk in het meetmoment van 10:00 uur. Gebied 2 is dan vrijwel volledig bezet, terwijl gebied 1 en 3 nog voldoende onbezette plaatsen hebben (parkeerdruk circa 35%).
- Op dinsdag is de parkeerdruk in gebied 1 het hoogst tussen 10:00 en 16:00 uur. Om 20:00u is er een lichte stijging in de parkeerdruk, veroorzaakt door de bezoekers van Health City. De parkeerdruk in gebied 2 en 3 blijft onder de 30%, met een lichte stijging in de avonduren (sporters).

De figuren 3.5 t/m 3.8 geven inzicht in de parkeerdruk per sectie op enkele maatgevende meetmomenten. Figuur 3.5 laat het meetmoment van zaterdagochtend, tussen 10:00 en 10:15 uur zien, dit is het moment waarop de piek werd vastgesteld. In het parkeermotiefonderzoek is dit (korte) piekmoment net niet geregistreerd, omdat vanaf het moment dat de waarnemer in gebied 2 aankwam, de piek alweer afnam door vertrekkende voertuigen (zie verder in hoofdstuk 5: Observatie verkeersafwikkeling).



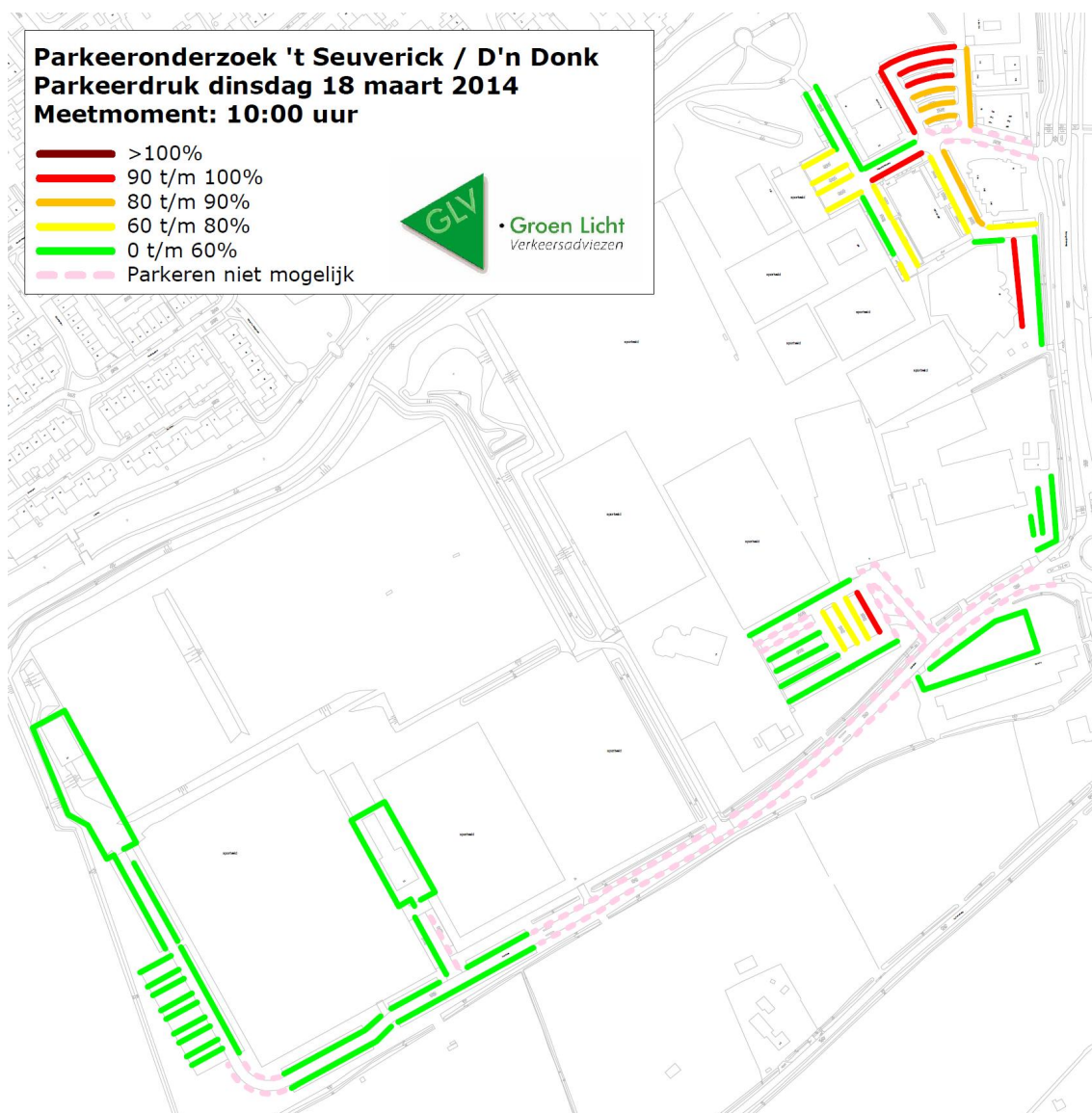
Figuur 3.5: parkeerdruk per sectie, piekmoment zaterdag 15 maart (10:00–10:15u)

Op maandag 17 maart werd er om 10:00 uur een bezettingsmeting uitgevoerd
 Figuur 3.6 toont hiervan per sectie de parkeerdruk.



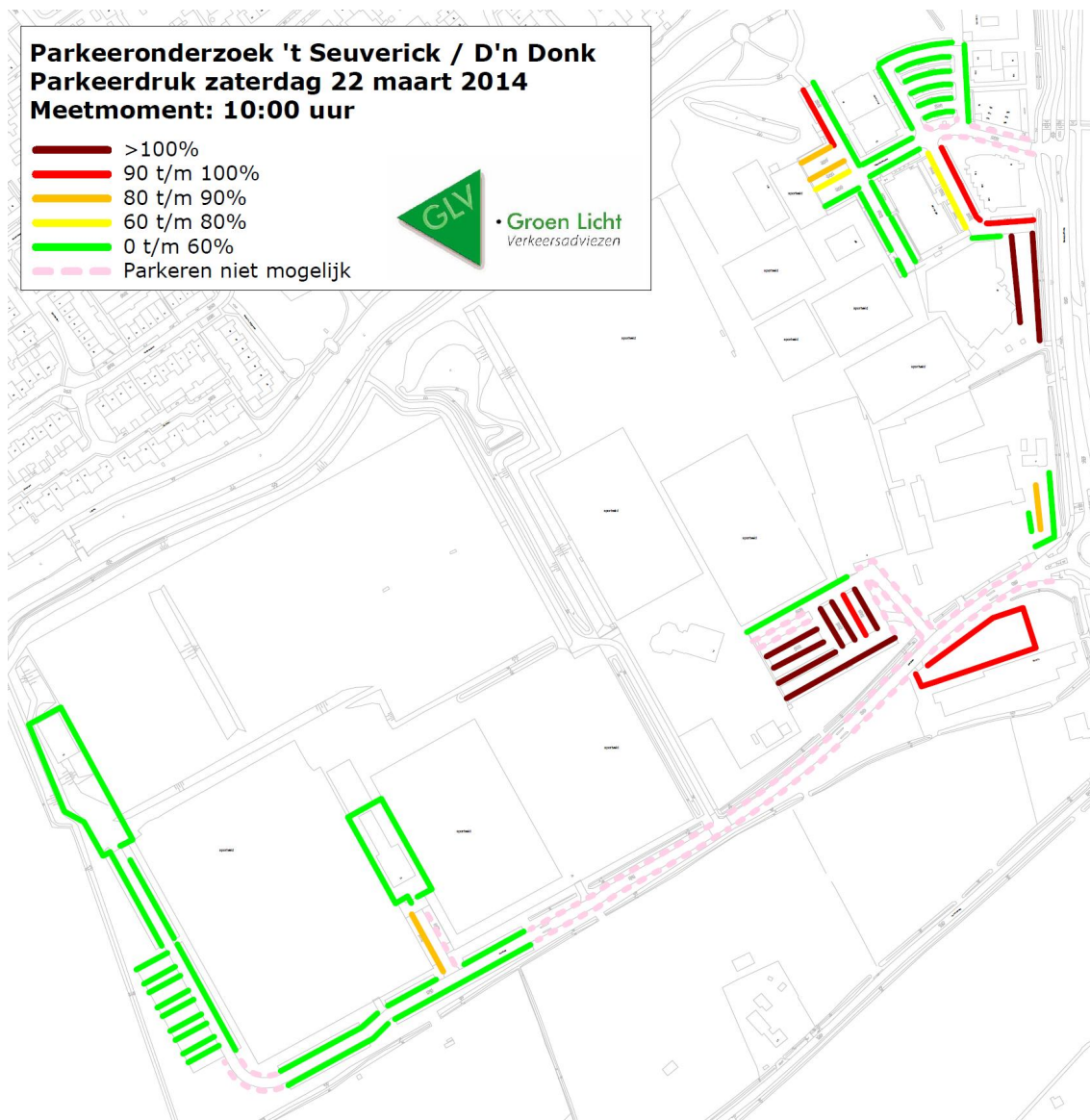
Figuur 3.6: parkeerdruk per sectie, maandag 17 maart 10:00 uur

Het piekmoment op dinsdag is om 10:00 uur vastgesteld. Figuur 3.7 toont hiervan per sectie de parkeerdruk.



Figuur 3.7: parkeerdruk per sectie, dinsdag 18 maart 10:00 uur

Op zaterdag 22 maart werd er om 10:00 uur een bezettingsmeting uitgevoerd (omdat op zaterdag 15 maart bleek dat op dat tijdstip het piekmoment werd vastgesteld. Figuur 3.8 toont hiervan per sectie de parkeerdruk.



Figuur 3.8: parkeerdruk per sectie, piekmoment zaterdag 22 maart (10:00–10:15u)

Samenvatting parkeerbezetting

Op zaterdag 15 maart om 10:00 uur wordt het piekmoment geregistreerd (van alle onderzoeksdagen). Doordat op deze dag de observatie van de verkeersafwikkeling plaats vond, is deze meting exact op het hoogtepunt van de bezettingsgraad uitgevoerd. Er staan in het gehele onderzoeksgebied dan 383 voertuigen geparkeerd (bezettingsgraad: 53%). Met name gebied 2 kent een hoge parkeerdruk en is kortstondig overvol (bezettingsgraad van 126%). Tussen 10:15 en 10:30 uur is die hoge bezettingsgraad weer afgenomen naar 92% (het tijdstip waarop de waarnemer in gebied 2 bezig was met het parkeermotiefonderzoek). Op het piekmoment staan er relatief veel voertuigen fout geparkeerd en wordt het privé-terrein van De Bunders volop gebruikt (zie verder in hoofdstuk 5: Observatie verkeersafwikkeling).

Op zaterdag 22 maart is er om 10:00 uur wederom gemeten en bleek de bezettingsgraad in gebied 2 104% en in het totale gebied 45%.

Op dinsdag 18 maart werd het piekmoment eveneens om 10:00u geregistreerd. Er staan in het gehele onderzoeksgebied dan 234 voertuigen geparkeerd (bezettingsgraad: 33%). Gebied 1 is dan het drukste met een bezettingsgraad van 71%. Bij het meetmoment om 20:00 uur is in het gehele onderzoeksgebied een lichte stijging in de bezetting waarneembaar. De bezettingsgraad is dan 22% in totaal. Gebied 1 is dan het drukste met een bezettingsgraad van 38%.

Op maandag 17 maart is er om 10:00 uur gemeten en bleek de bezettingsgraad in het totale onderzoeksgebied 41%. Gebied 1 is dan het drukste met een bezettingsgraad van 90%.

3.3 Parkeerduur en turnover

De tabellen 3.7 en 3.8 tonen van respectievelijk zaterdag en dinsdag voor het onderzoeksgebied in Oisterwijk de parkeerduur en het aantal parkeerhandelingen per plaats (turnover).

NB: door de gekozen onderzoeksmethodiek (iedere 2 uur kentekens noteren) is de parkeerduur en turnover niet nauwkeurig. Door de relatief lange tussenliggende periode is de kans relatief groot dat kortparkeerders niet worden geregistreerd en dus niet de parkeerduur omlaag brengen. De cijfers over parkeerduur en turnover zeggen daarom minder dan de cijfers over parkeermotieven (zie verder).

Gebied	Omschrijving	Totale beschikbare capaciteit	Aantal parkeerhandelingen	Turnover	Turnover per 2 uur	gem. parkeerduur (min)
1	't Seuverick	273	170	0,62	0,06	209
2	SportArena	168	315	1,88	0,19	163
3	SV Nevelo / RKS	279	155	0,56	0,06	189
Totaal		720	640	0,89	0,09	182

Tabel 3.7: parkeerduur en turnover zaterdag (08:00 t/m 16:00 uur)

Gebied	Omschrijving	Totale beschikbare capaciteit	Aantal parkeerhandelingen	Turnover	Turnover per 2 uur	gem. parkeerduur (min)
1	't Seuverick	273	656	2,40	0,15	196
2	SportArena	168	197	1,17	0,07	156
3	SV Nevelo / RKS	279	19	0,07	0,00	152
Totaal		720	872	1,21	0,08	186

Tabel 3.8: parkeerduur en turnover dinsdag (08:00 t/m 22:00 uur)

Leeswijzer bij tabel 3.7 en 3.8

Naast de gebiedsnummering en de capaciteit per gebied wordt in bovenstaande tabellen het aantal parkeerhandelingen gepresenteerd, dit is het totaal aantal verschillende voertuigen dat gebruik maakt van een parkeerplaats in het bewuste gebied. De kolom naast het aantal parkeerhandelingen toont de turnover. Dit is het aantal parkeerhandelingen per parkeerplaats gedurende het onderzoekstijdvak. De turnover per uur is het aantal parkeerhandelingen per parkeerplaats per twee uur. De laatste kolom toont de gemiddelde parkeerduur (in minuten).

Een korte parkeerduur bij een hoge turnover betekent dat de bezetting vooral bestaat uit kortparkeerders. Een lange parkeerduur met een lage turnover wil zeggen dat er voornamelijk langparkeerders zijn, er zijn immers minder wisselingen per parkeervak per uur, terwijl er lang geparkeerd wordt. Let op: door de gekozen onderzoeksmethodiek (iedere 2 uur kentekens noteren) is de parkeerduur en turnover niet nauwkeurig.

Samenvatting parkeerduur en turnover

De gemiddelde parkeerduur is op zowel zaterdag als dinsdag circa 3 uur. In gebied 1 is de gemiddelde parkeerduur langer dan in gebied 2 en 3. Op dinsdag vinden de meeste parkeerhandelingen plaats in gebied 1. Op zaterdag vinden de meeste parkeerhandelingen plaats in gebied 2.

3.4 Parkeermotieven

De tabellen 3.9 en 3.10 geven van respectievelijk zaterdag en dinsdag de parkeermotieven ("welke doelgroep parkeert waar") weer. De volgende uitgangspunten zijn gehanteerd:

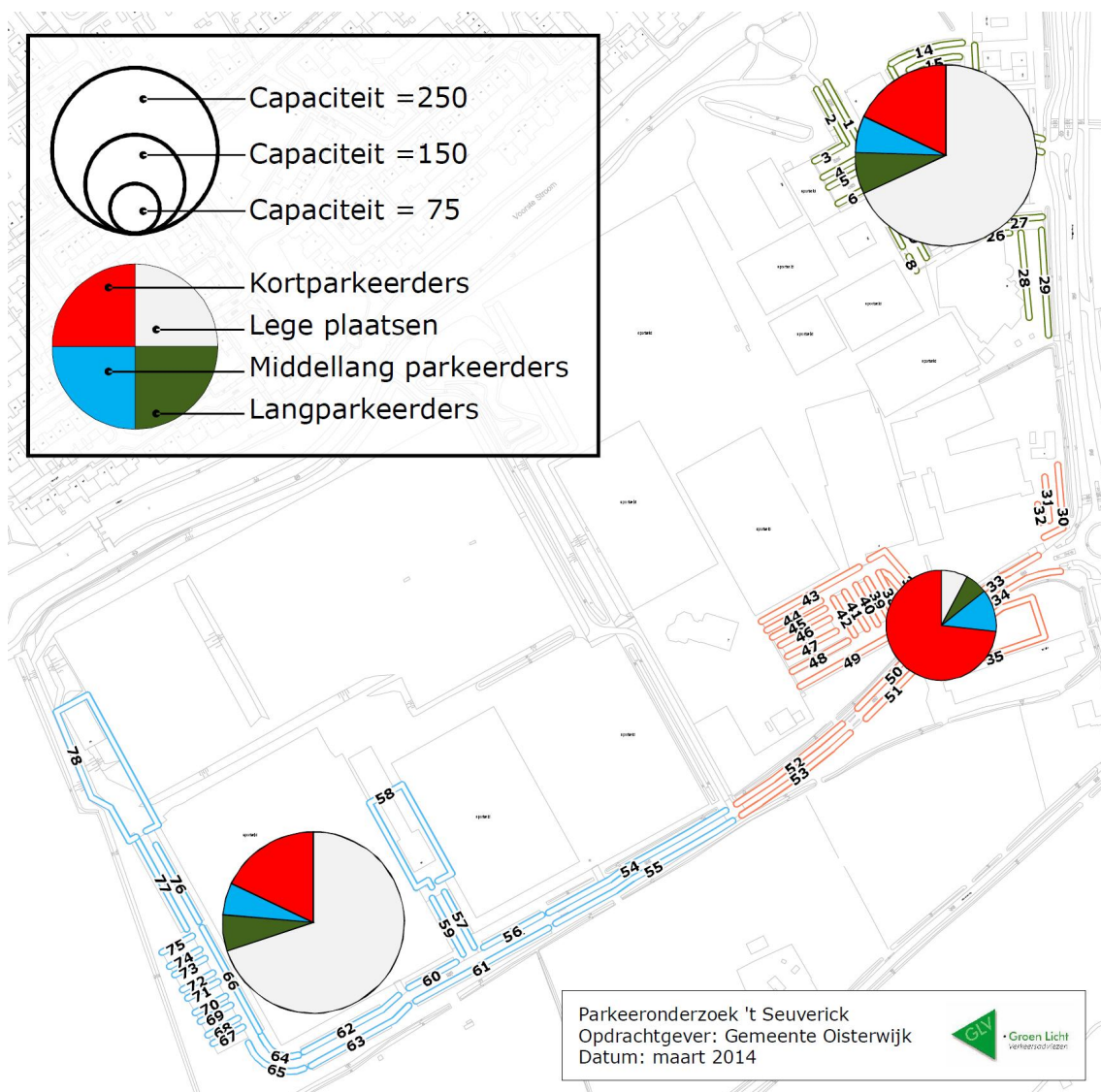
- Geparkeerde voertuigen die op dinsdag of zaterdag worden aangetroffen op minimaal drie achtereenvolgende meetmomenten krijgen het motief 'langparkeerder' toegekend. Je kunt veronderstellen dat dit 'werkers' zijn.
- Geparkeerde voertuigen die op dinsdag of zaterdag worden aangetroffen op twee achtereenvolgende meetmomenten krijgen het motief 'middellang parkeerder' toegekend. Je kunt veronderstellen dat dit 'sporters' zijn.
- overig: 'kortparkeerder'. Je kunt veronderstellen dat dit 'bezoekers' zijn.

In deze tabellen worden uitsluitend de motieven van drie verschillende momenten per dag gepresenteerd. Dit zijn bewust gekozen momenten van de betreffende onderzoeksdag, bijvoorbeeld een piekmoment. De motieven per afzonderlijk meetmoment zijn opgenomen in het bijlage-bestand.

De figuren 3.9 en 3.10 tonen per gebied de verdeling lege plaatsen / langparkeerders / middellang parkeerders / kortparkeerders op respectievelijk zaterdag en dinsdag om 10:00 uur. De grootte van de cirkels geeft een indicatie van de parkeercapaciteit in het betreffende gebied.

ZATERDAG		10:00				14:00				16:00			
Gebied	Totale beschikbare capaciteit	Bezetting	% lang-parkeerders	% middellang-parkeerders	% kort-parkeerders	Bezetting	% lang-parkeerders	% middellang-parkeerders	% kort-parkeerders	Bezetting	% lang-parkeerders	% middellang-parkeerders	% kort-parkeerders
1	273	87	23%	21%	56%	67	52%	37%	10%	51	51%	24%	25%
2	168	155	7%	14%	79%	84	18%	56%	26%	81	19%	37%	44%
3	279	84	21%	19%	60%	57	44%	37%	19%	33	33%	12%	55%
Totaal	720	326	15%	17%	68%	208	36%	45%	19%	165	32%	28%	41%

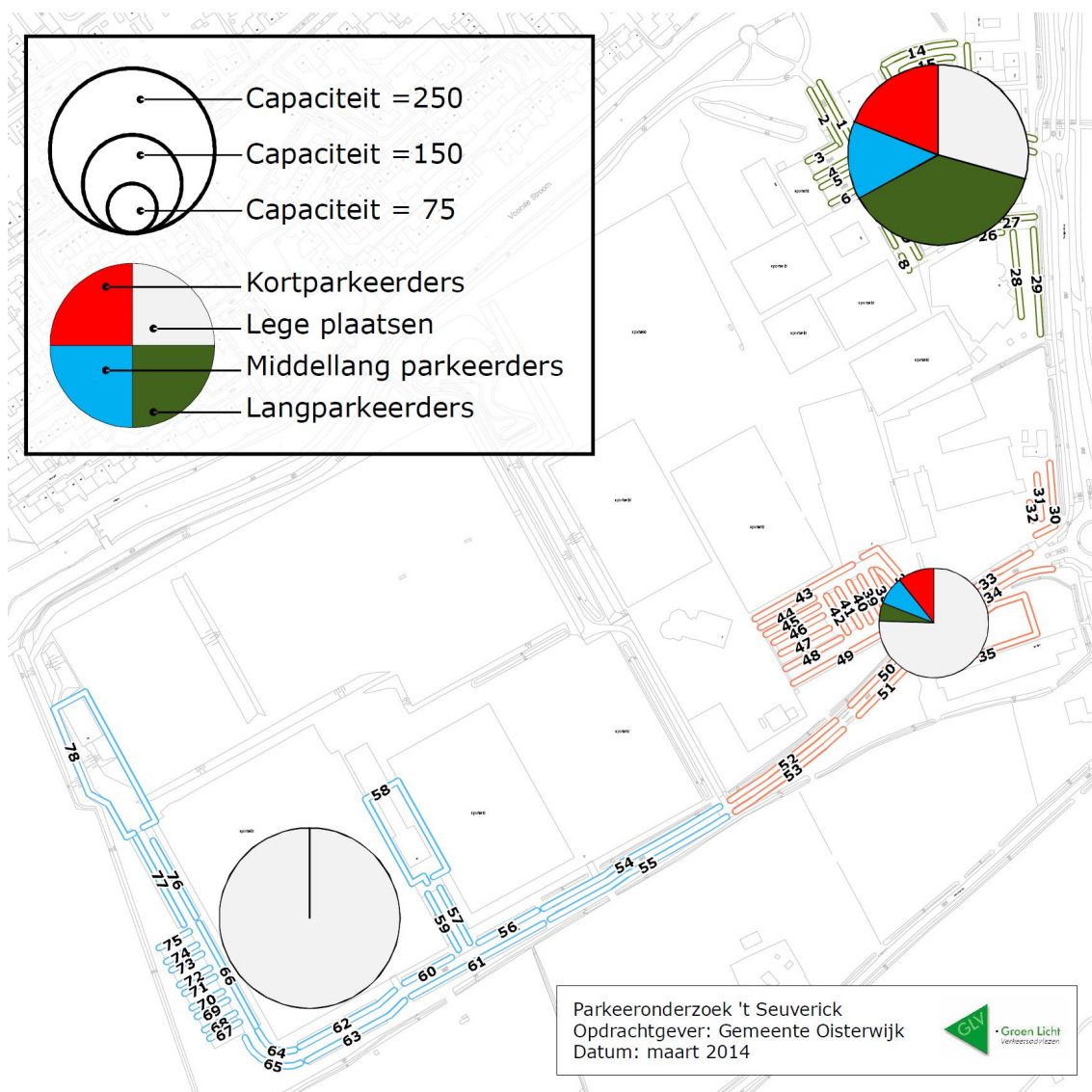
Tabel 3.9: parkeermotieven zaterdag



Figuur 3.9: verdeling parkeermotieven zaterdag 10:00 uur

DINSDAG		10:00				16:00				20:00			
Gebied	Totale beschikbare capaciteit	Bezetting	% lang-parkeerders	% middellang-parkeerders	% kort-parkeerders	Bezetting	% lang-parkeerders	% middellang-parkeerders	% kort-parkeerders	Bezetting	% lang-parkeerders	% middellang-parkeerders	% kort-parkeerders
1	273	193	53%	20%	27%	182	48%	15%	37%	105	8%	30%	63%
2	168	41	22%	34%	44%	36	14%	8%	78%	42	12%	21%	67%
3	279	0	-	-	-	5	0%	0%	100%	10	0%	50%	50%
Totaal	720	234	48%	22%	30%	223	41%	14%	45%	157	8%	29%	63%

Tabel 3.10: parkeermotieven dinsdag



Figuur 3.10: verdeling parkeermotieven dinsdag 10:00 uur

Samenvatting parkeermotieven

Op zaterdag 15 maart zijn om 10:00 uur gebied 1 en 3 voor meer dan de helft leeg. Van de geparkeerde voertuigen is circa 60% kortparkeerder, 20% middellang parkeerder en 20% langparkeerder. De bezetting in gebied 2, waar de piek in parkeerbezetting het hoogst is, bestaat voor 79% uit kortparkeerders, 14% middellang parkeerders en 7% langparkeerders.

Op dinsdag 18 maart is in gebied 1 om 10:00 uur ruim een kwart van de plaatsen niet bezet. Van de geparkeerde voertuigen is 53% langparkeerder, 20% middellang parkeerder en 27% kortparkeerder. In de avonduren is ligt deze verdeling anders met 63% kortparkeerder, 30% middellang parkeerder en 8% langparkeerder. Gebied 2 is slechts voor een kwart bezet, met name door kortparkeerders (44%). In de middag en avond neemt het aandeel kortparkeerders toe naar zo'n 70%. In gebied 3 staan 's ochtends geen voertuigen geparkeerd. De geringe bezetting 's middags en 's avonds bestaat uit kort- en middellang parkeerders.

4. PARKEERKENCIJFERS

4.1 Beschrijving huidige voorzieningenniveau

Groen Licht heeft op gebiedsniveau per adres geïnventariseerd welke voorzieningen gevestigd zijn. Hierbij is het volgende onderscheid aangebracht:

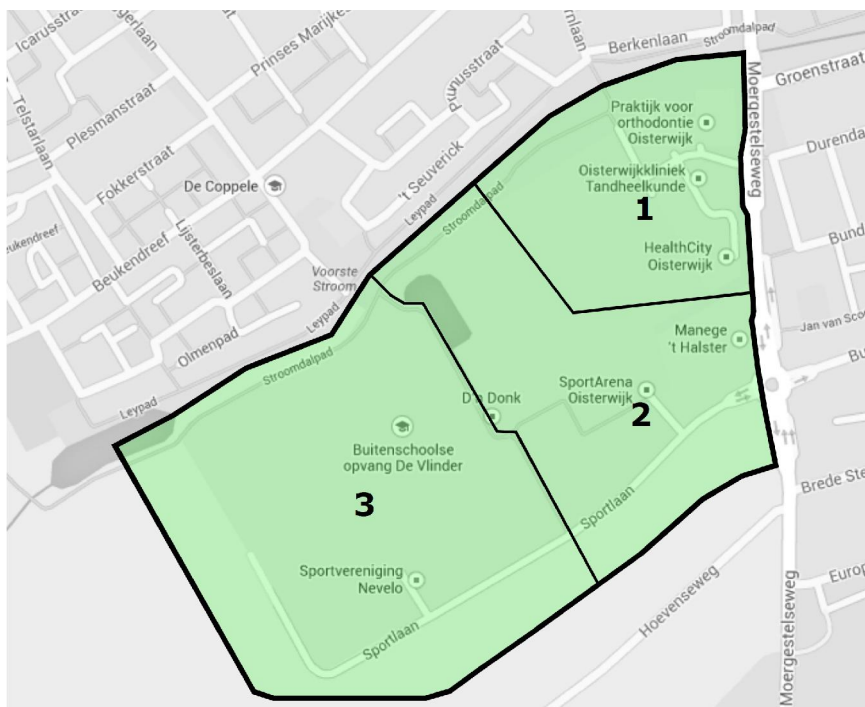
- Gebiedsnummer.
- Straatnaam en huisnummer.
- Type voorziening (volgens classificatie gemeente Oisterwijk) en oppervlakte voorziening.
- Hoeveelheid gewenste parkeerplaatsen volgens norm bij aantal en type voorziening volgens de uitgangspunten gemeente Oisterwijk.
- Aantal parkeerplaatsen na parkeerbalans op basis van de normen van de gemeente Oisterwijk.

Daarbij is uitgegaan van de parkeernormen gemeente Oisterwijk (2009) in de gebiedscategorie "rest bebouwde kom". Hiervoor is gekozen omdat het onderzoeksgebied zowel buiten het centrum als buiten de schil ligt.

In bijlage 4 (separaat Excel-bestand) zijn de belangrijkste bevindingen op adresniveau opgenomen.

4.2 Aantal parkeerplaatsen volgens normen

Aan de hand van de gegevens die op adresniveau vastgesteld zijn (opsomming in paragraaf 4.1) kan gedetailleerd het gewenste aantal parkeerplaatsen volgens de normen vastgesteld worden. Het is niet realistisch dit op straatsectieniveau te presenteren aangezien straatsecties uit aparte rijen van parkeerterreinen bestaan. Gezien de overzichtelijke grootte en bewust gekozen scheiding van de gebieden, worden de resultaten op gebiedsniveau (zie onderstaande figuur) gepresenteerd.



Onderstaande tabel 4.1 toont het theoretisch gewenste aantal parkeerplaatsen in de huidige situatie (gebaseerd op de parkeernormen van de gemeente Oisterwijk). Dit betreft een theoretisch model aangezien nog geen rekening is gehouden met een zgn. parkeerbalans. In een parkeerbalans wordt uitgegaan van een bezettingspercentage van parkeerplaatsen tijdens verschillende meetmomenten. Het werken van gewenste aantallen volgens de norm (zonder parkeerbalans) is interessant omdat dan te zien is hoeveel plaatsen de afzonderlijke voorzieningen vragen. De gepresenteerde capaciteiten in onderstaande tabellen, betreffen capaciteiten inclusief het aantal privé-parkeerplaatsen (plaatsen op eigen terrein).

Gebied	Omschrijving	Norm	Capaciteit totaal	Verschil capaciteit t.o.v. norm	% verschil capaciteit t.o.v. norm
1	't Seuverick	385	273	-112	-41%
2	SportArena	296	168	-128	-76%
3	SV Nevelo / RKSV	164	279	115	41%
totaal		845	720	-125	-17%

Tabel 4.1: Gewenst aantal parkeerplaatsen volgens theoretische parkeernormen

Uit tabel 4.1 valt het volgende op te maken:

- In gebied 1 is de huidige parkeercapaciteit niet voldoende ten opzichte van de norm; volgens de norm zijn 385 parkeerplaatsen gewenst en de capaciteit bedraagt 273 parkeerplaatsen. Er bestaat dus een tekort van 112 parkeerplaatsen.
- In gebied 2 is de huidige parkeercapaciteit niet voldoende ten opzichte van de norm; volgens de norm zijn 296 parkeerplaatsen gewenst en de capaciteit bedraagt 168 parkeerplaatsen. Er bestaat dus een tekort van 128 parkeerplaatsen.
- In gebied 3 is de huidige parkeercapaciteit ruim voldoende ten opzichte van de norm; volgens de norm zijn 164 parkeerplaatsen gewenst en de capaciteit bedraagt 279 parkeerplaatsen. Er bestaat dus een overschot van 115 parkeerplaatsen.
- In het totale onderzoeksgebied is de huidige parkeercapaciteit niet voldoende ten opzichte van de norm; volgens de norm zijn 845 parkeerplaatsen gewenst en de capaciteit bedraagt 720 parkeerplaatsen. Er bestaat dus een tekort van 125 parkeerplaatsen.

4.3 Aantal parkeerplaatsen na parkeerbalans (parkeerbehoefte)

In paragraaf 4.2 is al beschreven dat het realistisch is om –wanneer met parkeercijfers gewerkt wordt- vergelijkingen te trekken met normen waar een parkeerbalans op losgelaten is. Vanwege de diversiteit van het onderzoeksgebied zijn er twee maatgevende momenten. In gebied 1 is dit de maandagochtend. In gebied 2 en 3 geldt dat de zaterdagochtend maatgevend is. Op die momenten is de vraag naar parkeerplaatsen in de betreffende gebieden het grootst. Immers op de maandagochtend zijn veel mensen werkzaam in gebied 1 en komen ook bezoekers naar 't Seuverick. Op zaterdagochtend vragen juist de diverse sportvoorzieningen in het onderzoeksgebied veel parkeerplaatsen. Het resultaat van de parkeerbalans wordt hier aangeduid als *parkeerbehoefte*. Tabel 4.2 en 4.3 geeft de parkeerbehoefte weer in de huidige situatie.

Gebied	Omschrijving	Parkeer-behoefte	Capaciteit totaal	Verschil capaciteit t.o.v. behoefte	% verschil capaciteit t.o.v. behoefte
1	't Seuverick	224	273	49	18%
2	SportArena	93	168	75	44%
3	SV Nevelo / RKS	49	279	230	82%
totaal		366	720	354	49%

Tabel 4.2: *gewenste parkeerbehoefte maandagochtend versus bestaande capaciteit*

Gebied	Omschrijving	Parkeer-behoefte	Capaciteit totaal	Verschil capaciteit t.o.v. behoefte	% verschil capaciteit t.o.v. behoefte
1	't Seuverick	247	273	26	9%
2	SportArena	290	168	-122	-72%
3	SV Nevelo / RKS	164	279	115	41%
totaal		701	720	19	3%

Tabel 4.3: *gewenste parkeerbehoefte zaterdagochtend versus bestaande capaciteit*

Het volgende komt uit tabel 4.2 en 4.3 naar voren:

- In gebied 1 is de huidige parkeercapaciteit voldoende ten opzichte van de parkeerbehoefte op maandagochtend (werkdag); volgens de behoefte zijn 224 parkeerplaatsen gewenst en de capaciteit bedraagt 273 parkeerplaatsen. Er bestaat dus een overschot van 49 parkeerplaatsen.
- In gebied 2 is de huidige parkeercapaciteit niet voldoende ten opzichte van de parkeerbehoefte op zaterdagochtend; volgens de behoefte zijn 290 parkeerplaatsen gewenst en de capaciteit bedraagt 168 parkeerplaatsen. Er bestaat dus een tekort van 122 parkeerplaatsen.
- In gebied 3 is de huidige parkeercapaciteit ruim voldoende ten opzichte van de parkeerbehoefte op zaterdagochtend; volgens de norm zijn 164 parkeerplaatsen gewenst en de capaciteit bedraagt 279 parkeerplaatsen. Er bestaat dus een overschot van 115 parkeerplaatsen.
- In het totale onderzoeksgebied is de huidige parkeercapaciteit ruim voldoende ten opzichte van de parkeerbehoefte op maandagochtend (werkdag); volgens de behoefte zijn 366 parkeerplaatsen gewenst en de capaciteit bedraagt 720 parkeerplaatsen. Er bestaat dus een overschot van 354 parkeerplaatsen.
- In het totale onderzoeksgebied is de huidige parkeercapaciteit voldoende ten opzichte van de parkeerbehoefte op zaterdagochtend; volgens de behoefte zijn 701 parkeerplaatsen gewenst en de capaciteit bedraagt 720 parkeerplaatsen. Er bestaat dus een klein overschot van 19 parkeerplaatsen (3%).

4.4 Confrontatie met huidige parkeerbezetting

In deze paragraaf wordt de parkeerbehoefte geconfronteerd met de huidige parkeerbezetting. Vertaalt het parkeeroverschot of parkeertekort in bepaalde gebieden zich daadwerkelijk ook met het parkeerbeeld op straat? Oftewel; is de parkeerdruk inderdaad (te) hoog in gebieden waar de normen een tekort laten zien?

Hieronder wordt in tabelvorm schematisch de bezetting vergeleken met de parkeerbehoefte volgens de normen.

Gebied	Bezetting maandag 10:00 uur	Theoretische behoefte maandag-ochtend	Bezetting zaterdag 10:00 uur	Theoretische behoefte zaterdag-ochtend
1	++	++	--	++
2	--	--	+++	+++
3	---	---	--	+++
Bezetting		Behoeft t.o.v. bestaande capaciteit		
---	zeer laag	zeer groot overschot		
--	laag	groot overschot		
-	enigszins laag	enigszins overschot		
- / +	matig	neutraal		
+	enigszins hoog	enigszins tekort		
++	hoog	groot tekort		
+++	zeer hoog	zeer groot tekort		

Tabel 4.4: Confrontatie parkeerbezetting met theoretische parkeerbehoefte

Uit tabel 4.4 komt het volgende naar voren:

- In gebied 1 komt het parkeerbeeld op straat op maandagochtend overeen met het resultaat van de parkeerbehoefte; een hoge behoefte, een hoge bezetting en een parkeercapaciteit die daar voldoende op aansluit. Op zaterdagochtend is de parkeerbehoefte hoog, maar blijkt dit niet uit de bezettingsmetingen. Een overschatting van de behoefte van de sportfuncties in gebied 1 (Health City, Sla Raak en Petanque Vereniging Oisterwijk) lijkt hiervan de belangrijkste oorzaak.
- In gebied 2 komt het parkeerbeeld op straat op maandagochtend overeen met het resultaat van de parkeerbehoefte; een lage behoefte en een lage bezetting. Ook op zaterdagochtend komt het parkeerbeeld op straat overeen met het resultaat van de parkeerbehoefte; een zeer hoge behoefte, een zeer hoge bezetting en een duidelijk tekort aan parkeerplaatsen volgens de norm.
- In gebied 3 komt het parkeerbeeld op straat op maandagochtend overeen met het resultaat van de parkeerbehoefte; een lage behoefte, een lage bezetting. Op zaterdagochtend is de parkeerbehoefte hoog, maar blijkt dit niet uit de bezettingsmetingen. Een overschatting van de behoefte van de sportfuncties in gebied 3 (SV Nevelo en RKSv Oisterwijk) lijkt hiervan de belangrijkste oorzaak.

5. OBSERVATIE VERKEERSAFWIKKELING

In dit hoofdstuk wordt de observatie uiteengezet die op zaterdagochtend 15 maart door Groen Licht is uitgevoerd. De observatie concentreert zich rond het parkeerterrein van de SportArena Oisterwijk en HOCO.

- 08:10u: circa 15 vertrekkende auto's vanaf het parkeerterrein (in een stoet op weg naar een uit-wedstrijd);
- 08:10 – 08:20u: diverse verzamelplekken en af en toe vertrekkende auto's vanaf het parkeerterrein;
- 08:30 – 08:55u: parkeerterrein stroomt geleidelijk, maar in hoog tempo, vol;
- 09:00u: laatste 'acceptabele' foutparkeerplekken worden benut. Op dit moment zijn de overige gebieden vrijwel leeg, alleen het parkeerterrein van Health City is voor ca. 50% bezet;
- 09:00 – 09:15u: de toestroom stopt grotendeels. De plaatsen van enkele vertrekkende auto's worden direct ingenomen door de enkele aankomende auto's;
- 09:15u: een enkele auto zet mensen af op de toegangsweg van het parkeerterrein. Andere auto's parkeren aan de oostzijde van de toegangsweg (sluiten aan);
- 09:25u: ingaande en uitgaande auto's moeten vanwege foutparkeerders in toegangsweg van het parkeerterrein op elkaar wachten. Meerdere opstoppsmomenten zijn het gevolg;
- 09:25 – 10:00u: uitwijk van parkeerders naar het parkeerterrein van de Bunders (zuidzijde Sportlaan)
- 09:30u: behalve het parkeerterrein van de SportArena en HOCO is nu ook het parkeerterrein van Health City vol. Bij SV Nevelo en Manege 't Halster is beperkte drukte. Bij RKSv Oisterwijk, tennisvereniging Sla Raak, Petanque Vereniging Oisterwijk en het bedrijventerrein 't Seuverick is het vrijwel geheel leeg;
- 10:10u: het parkeerterrein van de Bunders is overvol geraakt door de aanhoudende toestroom van auto's;
- 10:15u: circa 7 voertuigen staan foutgeparkeerd in de berm aan de noordzijde van de Sportlaan (waar een parkeerverbod geldt);
- 10:25u: de aankomende auto's vormen nog altijd de meerderheid ten opzichte van de vertrekkende auto's. Er staan circa 18 auto's foutgeparkeerd in de berm aan zowel de noordzijde als zuidzijde van de Sportlaan (waar een parkeerverbod geldt);
- 10:30u: nabij de uitgang van het parkeerterrein van de SportArena en HOCO staan foutparkeerders, wat voor een verkeersonveilige situatie zorgt (i.v.m. afdekking, zie foto 5.1 op de volgende pagina);
- 10:35u: zware opstopping door geblokkeerde toegangsweg. Gevaarlijke situatie door slecht zicht (foutparkeerders en drukte). Er wordt een fietser die op weg is naar SV Nevelo/RKSv Oisterwijk over het hoofd gezien, waardoor hij een uitwijkactie moet plaatsen om niet aangereden te worden.
- 10:40u: door vertrekkende auto's (regelmatig in groepen) komt er snel ruimte vrij op het parkeerterrein van de SportArena en HOCO.



Foto 5.1: foutparkeerder noordzijde Sportlaan veroorzaakt afdekking nabij uitgang

6. OPLOSSINGSRICHTINGEN

In dit hoofdstuk worden naar aanleiding van de geconstateerde parkeerproblematiek oplossingen aangedragen.

Uit het gehouden onderzoek komen als belangrijkste conclusies naar voren:

- Fors tekort aan parkeercapaciteit ten opzichte van de theoretische parkeerbehoefte op zaterdagochtend in gebied 2.
- Zeer hoge parkeerdruk in gebied 2 op zaterdagochtend.
- Er ontstaan verkeersonveilige situaties door (piek)drukke en foutparkeerders in gebied 2 (op zaterdagochtend).
- Hoge parkeerdruk in gebied 1 op maandagochtend. De parkeercapaciteit is voldoende ten opzichte van de behoefte, maar door de parkeerdruk van circa 90% ontstaat er zoekverkeer en ervaren mensen het gebied als 'vol'. In bepaalde delen van het gebied is de bezettingsgraad 100% en moet men op zoek naar een verder gelegen parkeerplaats.

Oplossingen voor de problematiek moeten zich richten op:

- Extra parkeercapaciteit in gebied 2.
- Beter benutten van parkeercapaciteit op beperkte loopafstand.
- Voorkomen van foutparkeerders aan de Sportlaan waardoor verkeersonveilige situaties ontstaan.
- Voorkomen van opstoppen rondom de in-/uitgang van het parkeerterrein van de SportArena en HOCO.
- Acceptatie loopafstanden.

Concrete oplossingen:

- Langsparkeerplaatsen maken aan weerszijden van de toegangsweg van het parkeerterrein van de SportArena en HOCO. Hierdoor zal men niet meer op rijbaan parkeren, waardoor de doorstroom fors zal verbeteren. De kans op opstoppen is veel kleiner, waardoor de verkeerssituatie veiliger wordt.
- Uitbreiding parkeerterrein SportArena en HOCO aan de zuidwestzijde.
- Laag hekje langs de noordzijde van de Spoorlaan (in ieder geval de eerste 20 meter vanaf de uitgang van het parkeerterrein van de SportArena en HOCO). Hierdoor wordt afdekking door foutparkeerders voorkomen, waardoor de verkeerssituatie veiliger wordt.
- Acceptatie loopafstanden. In kernen als Oisterwijk, wordt het 'voor de deur kunnen parkeren' door de plaatselijke bevolking als belangrijk ervaren. Indien men ervan bewust is dat loopafstanden nog steeds kort zijn, wanneer iets verder weg wordt geparkeerd, zal de parkeerdruk rondom het parkeerterrein van de SportArena en HOCO afnemen. Het verbeteren/realiseren van looppaden en bewegwijzering naar locaties waar voldoende parkeergelegenheid is, speelt hierbij een belangrijke rol. Communicatie vanuit de gemeente én sportverenigingen is hierbij ook belangrijk.
- Het verbeteren van looppaden zal naar verwachting een groter effect hebben. Zo is er een looproute te realiseren vanaf de zuidwestzijde van bedrijventerrein 't Seuverick via de zuidzijde van de tennisvereniging Sla Raak naar de SportArena en HOCO. Tevens dient de bewegwijzering hierop aangepast te worden. De loopafstand is echter circa 250 meter, wat boven de norm van de "gebiedsbegrenzing restcapaciteit in de omgeving" uitkomt (voor sport is dit 100 meter). Van groot belang is dat het looppad goed verzorgd is.

- Het realiseren van een looppad vanaf het parkeerterrein nabij SV Nevelo (vanaf sectie 56) naar het parkeerterrein van de SportArena en HOCO kan er aan bijdragen dat men uitwijkt naar vrije plaatsen bij SV Nevelo in plaats van het foutparkeren aan de Sportlaan. De loopafstand is echter circa 250 meter, wat boven de norm van de “gebiedsbegrenzing restcapaciteit in de omgeving” uitkomt (voor sport is dit 100 meter). Op dit moment eindigt het looppad ter hoogte van het fietspad (tussen sectie 52 en 54); zie onderstaande foto.



Foto 6.1: eindpunt looppad noordzijde Sportlaan

7. SAMENVATTING EN CONCLUSIES

In dit hoofdstuk worden de belangrijkste conclusies samengevat. Daarbij wordt expliciet antwoord gegeven op de onderzoeksvragen geformuleerd in hoofdstuk 1.

De gemeente Oisterwijk heeft Groen Licht gevraagd een parkeerstudie uit te voeren op en rond het bedrijventerrein 't Seuverick en sportgebied D'n Donk in Oisterwijk. Tevens is gevraagd te kijken naar de verkeersafwikkeling op en rond het onderzoeksgebied. Het veldwerk dat ten grondslag ligt aan deze parkeerstudie is uitgevoerd in maart 2014.



Figuur 7.1: onderzoeksgebied met gebiedsindeling en voorzieningen

Is de huidige parkeercapaciteit voldoende?

Waar wordt parkeercapaciteit geboden?

- Op bedrijventerrein 't Seuverick (gebied 1) zijn ruim 200 openbare parkeerplaatsen. Daarnaast zijn er 69 bijzondere plaatsen, waarvan het grootste deel (38) zich bevindt op het privé-terrein van Health City. Verder zijn er een aantal gehandicaptenplaatsen en gereserveerde plaatsen.
- In gebied 2, nabij de SportArenas Oisterwijk bevinden zich 117 openbare parkeerplaatsen. Daarnaast zijn er circa 50 plaatsen op privé-terrein (de manege en de Bunders)
- De grootste capaciteit is te vinden in gebied 3. Nabij de sportterreinen van SV Nevelo en RKS Oisterwijk bevinden zich 265 openbare parkeerplaatsen. Er zijn tevens 4 gehandicaptenparkeerplaatsen en op de privé-terreinen van beide sportclubs is uitgegaan van een capaciteit van 5 plaatsen.

Voldoende parkeerplaatsen volgens de normen?

Aan de hand van *theoretische normen* van de gemeente Oisterwijk is vastgesteld hoeveel parkeerplaatsen wenselijk zijn. Het volgende valt op:

- In gebied 1 is de huidige parkeercapaciteit niet voldoende ten opzichte van de norm; volgens de norm zijn 385 parkeerplaatsen gewenst en de capaciteit bedraagt 273 parkeerplaatsen. Er bestaat dus een tekort van 112 parkeerplaatsen.
- In gebied 2 is de huidige parkeercapaciteit niet voldoende ten opzichte van de norm; volgens de norm zijn 296 parkeerplaatsen gewenst en de capaciteit bedraagt 168 parkeerplaatsen. Er bestaat dus een tekort van 128 parkeerplaatsen.
- In gebied 3 is de huidige parkeercapaciteit ruim voldoende ten opzichte van de norm; volgens de norm zijn 164 parkeerplaatsen gewenst en de capaciteit bedraagt 279 parkeerplaatsen. Er bestaat dus een overschot van 115 parkeerplaatsen.
- In het totale onderzoeksgebied is de huidige parkeercapaciteit niet voldoende ten opzichte van de norm; volgens de norm zijn 845 parkeerplaatsen gewenst en de capaciteit bedraagt 720 parkeerplaatsen. Er bestaat dus een tekort van 125 parkeerplaatsen.

Waar en wanneer is de parkeerdruk het grootst?

Op zaterdag 15 maart om 10:00 uur wordt het piekmoment geregistreerd (van alle onderzoeksdagen). Doordat op deze dag de observatie van de verkeersafwikkeling plaats vond, is deze meting exact op het hoogtepunt van de bezettingsgraad uitgevoerd. Er staan in het gehele onderzoeksgebied dan 383 voertuigen geparkeerd (bezettingsgraad: 53%). Met name gebied 2 kent een hoge parkeerdruk en is kortstondig overvol (bezettingsgraad van 126%). Tussen 10:15 en 10:30 uur is die hoge bezettingsgraad weer afgenomen naar 92% (het tijdstip waarop de waarnemer in gebied 2 bezig was met het parkeermotiefonderzoek). Op het piekmoment staan er relatief veel voertuigen fout geparkeerd en wordt het privé-terrein van De Bunders volop gebruikt.

Op zaterdag 22 maart is er om 10:00 uur wederom gemeten en bleek de bezettingsgraad in gebied 2 104% en in het totale gebied 45%.

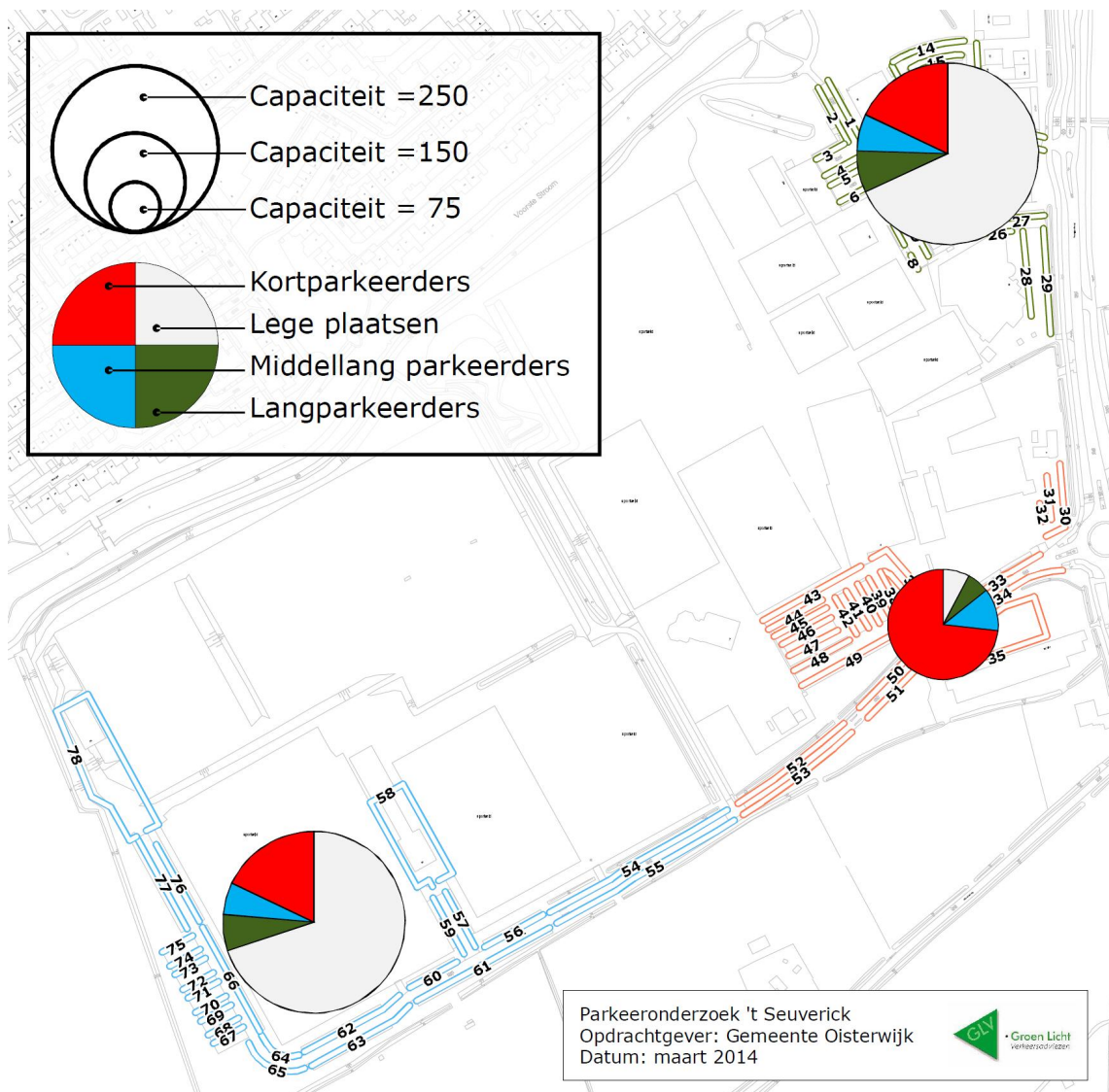
Op dinsdag 18 maart werd het piekmoment eveneens om 10:00u geregistreerd. Er staan in het gehele onderzoeksgebied dan 234 voertuigen geparkeerd (bezettingsgraad: 33%). Gebied 1 is dan het drukste met een bezettingsgraad van 71%. Bij het meetmoment om 20:00 uur is in het gehele onderzoeksgebied een lichte stijging in de bezetting waarneembaar. De bezettingsgraad is dan 22% in totaal. Gebied 1 is dan het drukste met een bezettingsgraad van 38%.

Op maandag 17 maart is er om 10:00 uur gemeten en bleek de bezettingsgraad in het totale onderzoeksgebied 41%. Gebied 1 is dan het drukste met een bezettingsgraad van 90%.

Door wie worden de parkeerproblemen veroorzaakt?

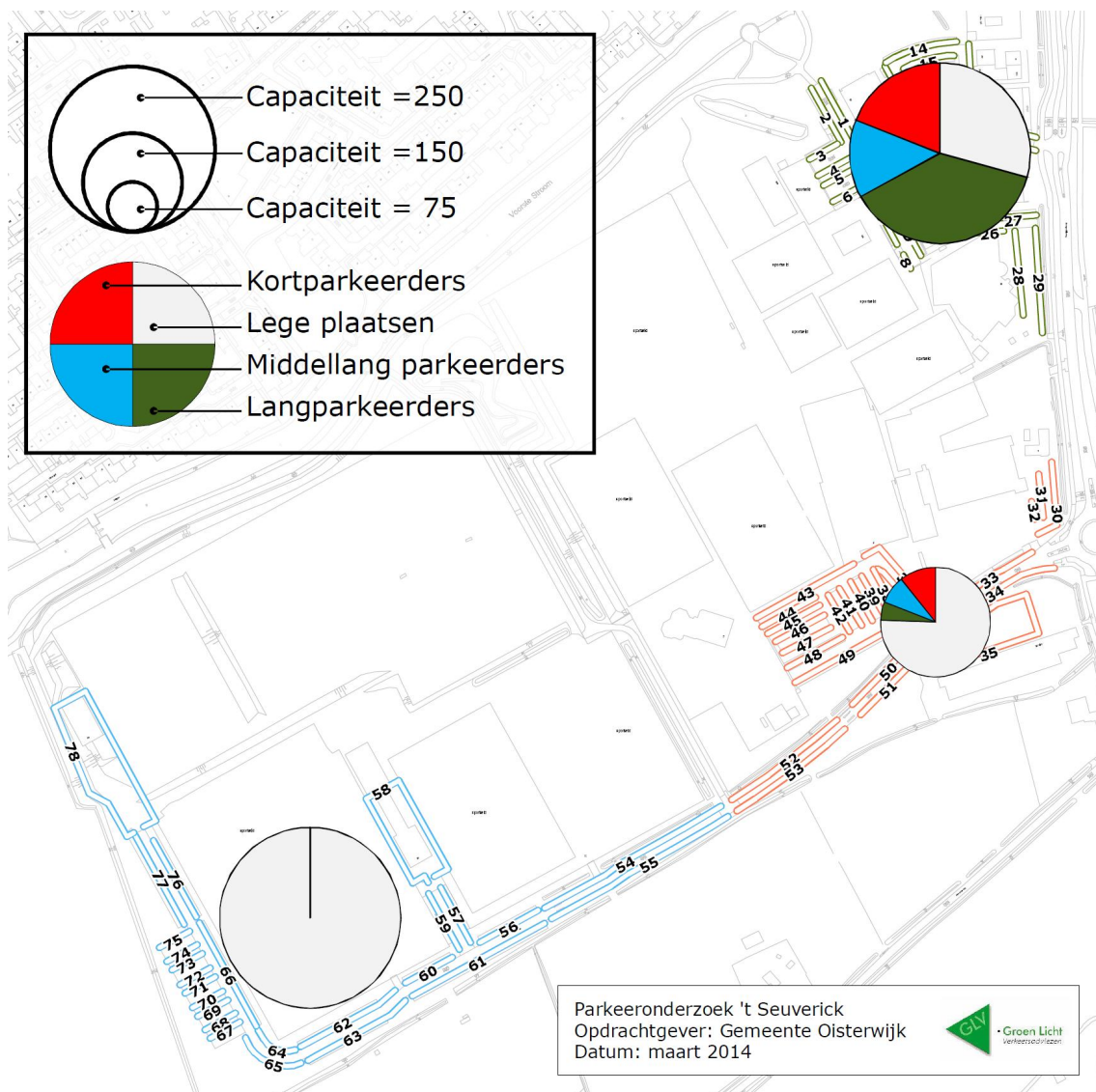
Tijdens het veldwerk zijn ook de parkeermotieven vastgesteld. Voor de maatgevende momenten is bekeken waar de langparkeerders, middellangs parkeerders en kortparkeerders staan geparkeerd.

Op zaterdag 15 maart zijn om 10:00 uur gebied 1 en 3 voor meer dan de helft leeg. Van de geparkeerde voertuigen is circa 60% kortparkeerder, 20% middellang parkeerder en 20% langparkeerder. De bezetting in gebied 2, waar de piek in parkeerbezetting het hoogst is, bestaat voor 79% uit kortparkeerders, 14% middellang parkeerders en 7% langparkeerders.



Figuur 7.2: verdeling parkeermotieven zaterdag 10:00 uur

Op dinsdag 18 maart is in gebied 1 om 10:00 uur ruim een kwart van de plaatsen niet bezet. Van de geparkeerde voertuigen is 53% langparkeerder, 20% middellang parkeerder en 27% kortparkeerder. In de avonduren is ligt deze verdeling anders met 63% kortparkeerder, 30% middellang parkeerder en 8% langparkeerder. Gebied 2 is slechts voor een kwart bezet, met name door kortparkeerders (44%). In de middag en avond neemt het aandeel kortparkeerders toe naar zo'n 70%. In gebied 3 staan 's ochtends geen voertuigen geparkeerd. De geringe bezetting 's middags en 's avonds bestaat uit kort- en middellang parkeerders.



Figuur 7.3: verdeling parkeermotieven dinsdag 10:00 uur

Sluit de huidige parkeercapaciteit aan bij de Oisterwijkse parkeernormen waar een parkeerbalans op losgelaten is?

In paragraaf 4.2 is al beschreven dat het realistisch is om –wanneer met parkeerkencijfers gewerkt wordt- vergelijkingen te trekken met normen waar een parkeerbalans op losgelaten is. Vanwege de diversiteit van het onderzoeksgebied zijn er twee maatgevende momenten. In gebied 1 is dit de maandagochtend. In gebied 2 en 3 geldt dat de zaterdagochtend maatgevend is. Op die momenten is de vraag naar parkeerplaatsen in de betreffende gebieden het grootst. Immers op de maandagochtend zijn veel mensen werkzaam in gebied 1 en komen ook bezoekers naar 't Seuverick. Op zaterdagochtend vragen juist de diverse sportvoorzieningen in het onderzoeksgebied veel parkeerplaatsen. Het resultaat van de parkeerbalans wordt hier aangeduid als *parkeerbehoefte*. Tabel 7.1 en 7.2 geeft de parkeerbehoefte weer in de huidige situatie.

Gebied	Omschrijving	Parkeer-behoefte	Capaciteit totaal	Verschil capaciteit t.o.v. behoefte	% verschil capaciteit t.o.v. behoefte
1	't Seuverick	224	273	49	18%
2	SportArena	93	168	75	44%
3	SV Nevelo / RKS	49	279	230	82%
totaal		366	720	354	49%

Tabel 7.1: gewenste parkeerbehoefte maandagochtend versus bestaande capaciteit

Gebied	Omschrijving	Parkeer-behoefte	Capaciteit totaal	Verschil capaciteit t.o.v. behoefte	% verschil capaciteit t.o.v. behoefte
1	't Seuverick	247	273	26	9%
2	SportArena	290	168	-122	-72%
3	SV Nevelo / RKS	164	279	115	41%
totaal		701	720	19	3%

Tabel 7.2: gewenste parkeerbehoefte zaterdagochtend versus bestaande capaciteit

Het volgende komt uit tabel 7.1 en 7.2 naar voren:

- In gebied 1 is de huidige parkeercapaciteit voldoende ten opzichte van de parkeerbehoefte op maandagochtend (werkdag); volgens de behoefte zijn 224 parkeerplaatsen gewenst en de capaciteit bedraagt 273 parkeerplaatsen. Er bestaat dus een overschot van 49 parkeerplaatsen.
- In gebied 2 is de huidige parkeercapaciteit niet voldoende ten opzichte van de parkeerbehoefte op zaterdagochtend; volgens de behoefte zijn 290 parkeerplaatsen gewenst en de capaciteit bedraagt 168 parkeerplaatsen. Er bestaat dus een tekort van 122 parkeerplaatsen.
- In gebied 3 is de huidige parkeercapaciteit ruim voldoende ten opzichte van de parkeerbehoefte op zaterdagochtend; volgens de norm zijn 164 parkeerplaatsen gewenst en de capaciteit bedraagt 279 parkeerplaatsen. Er bestaat dus een overschot van 115 parkeerplaatsen.
- In het totale onderzoeksgebied is de huidige parkeercapaciteit ruim voldoende ten opzichte van de parkeerbehoefte op maandagochtend (werkdag); volgens de behoefte zijn 366 parkeerplaatsen gewenst en de capaciteit bedraagt 720 parkeerplaatsen. Er bestaat dus een overschot van 354 parkeerplaatsen.
- In het totale onderzoeksgebied is de huidige parkeercapaciteit voldoende ten opzichte van de parkeerbehoefte op zaterdagochtend; volgens de behoefte zijn 701 parkeerplaatsen gewenst en de capaciteit bedraagt 720 parkeerplaatsen. Er bestaat dus een klein overschot van 19 parkeerplaatsen (3%).

Welke oplossingsrichtingen zijn mogelijk?

Oplossingen voor de problematiek moeten zich richten op:

- Extra parkeercapaciteit in gebied 2.
- Beter benutten van parkeercapaciteit op beperkte loopafstand.
- Voorkomen van foutparkeerders aan de Sportlaan waardoor verkeersonveilige situaties ontstaan.
- Voorkomen van opstoppen rondom de in-/uitgang van het parkeerterrein van de SportArena en HOCO.
- Acceptatie loopafstanden.

Concrete oplossingen:

- Langsparkeerplaatsen maken aan weerszijden van de toegangsweg van het parkeerterrein van de SportArena en HOCO. Hierdoor zal men niet meer op rijbaan parkeren, waardoor de doorstroom fors zal verbeteren. De kans op opstoppen is veel kleiner, waardoor de verkeerssituatie veiliger wordt.
- Uitbreiding parkeerterrein SportArena en HOCO aan de zuidwestzijde van het terrein.
- Laag hekje langs de noordzijde van de Spoorlaan (in ieder geval de eerste 20 meter vanaf de uitgang van het parkeerterrein van de SportArena en HOCO). Hierdoor wordt afdekking door foutparkeerders voorkomen, waardoor de verkeerssituatie veiliger wordt.
- Acceptatie loopafstanden. In kernen als Oisterwijk, wordt het 'voor de deur kunnen parkeren' door de plaatselijke bevolking als belangrijk ervaren. Indien men ervan bewust is dat loopafstanden nog steeds kort zijn, wanneer iets verder weg wordt geparkeerd, zal de parkeerdruk rondom het parkeerterrein van de SportArena en HOCO afnemen. Het verbeteren/realiseren van looppaden en bewegwijzering naar locaties waar voldoende parkeergelegenheid is, speelt hierbij een belangrijke rol. Communicatie vanuit de gemeente én sportverenigingen is hierbij ook belangrijk.
- Het verbeteren van looppaden zal naar verwachting een groter effect hebben. Zo is er een looproute te realiseren vanaf de zuidwestzijde van bedrijventerrein 't Seuverick via de zuidzijde van de tennisvereniging Sla Raak naar de SportArena en HOCO. Tevens dient de bewegwijzering hierop aangepast te worden. De loopafstand is echter circa 250 meter, wat boven de norm van de "gebiedsbegrenzing restcapaciteit in de omgeving" uitkomt (voor sport is dit 100 meter). Van groot belang is dat het looppad goed verzorgd is.
- Het realiseren van een looppad vanaf het parkeerterrein nabij SV Nevelo (vanaf sectie 56) naar het parkeerterrein van de SportArena en HOCO kan er aan bijdragen dat men uitwijkt naar vrije plaatsen bij SV Nevelo in plaats van het foutparkeren aan de Sportlaan. De loopafstand is echter circa 250 meter, wat boven de norm van de "gebiedsbegrenzing restcapaciteit in de omgeving" uitkomt (voor sport is dit 100 meter). Op dit moment eindigt het looppad ter hoogte van het fietspad (tussen sectie 52 en 54).