

Advies Review Panel Parkeren Oirschot

23 juli 2018



Aanleiding

In het voorjaar van 2017 heeft de gemeente Oirschot een Quick Scan laten uitvoeren naar de parkeersituatie in het centrumgebied van Oirschot. Deze Quick Scan bevestigde het vermoeden dat in de huidige situatie op sommige locaties in het centrum van Oirschot sprake is van een hoge parkeerdruk.

Het centrumgebied is in ontwikkeling. De verwachting is dat door een aantal ontwikkelingen de parkeerdruk in het centrumgebied verder zal toenemen. Dit vraagt om een kritische blik naar het bestaande parkeerbeleid op basis van een goede inventarisatie van huidige en toekomstige parkeerknelpunten.

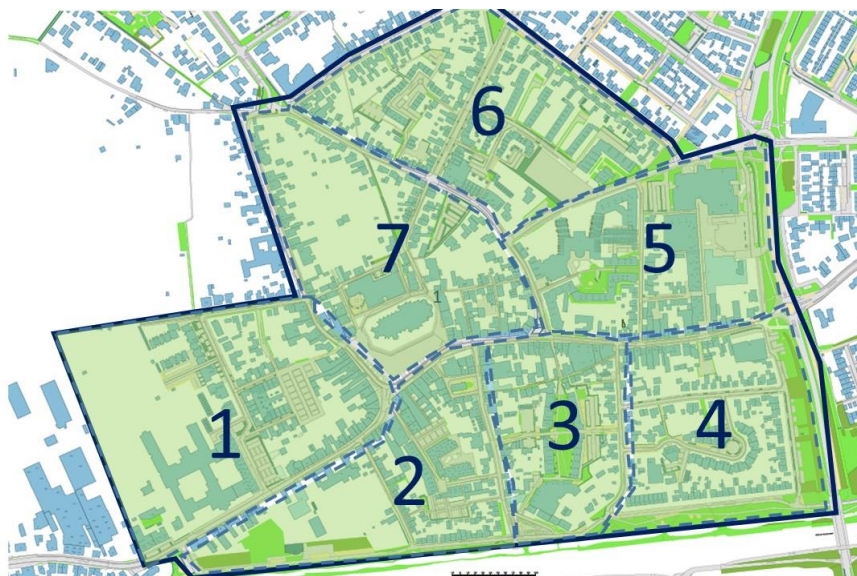
Daarnaast wil de gemeente Oirschot het komend jaar een Centrumvisie opstellen en het Oirschotse Verkeers- en Vervoersplan (OVVP) actualiseren. In het kader van deze ambities en ontwikkelingen bestaat de behoefte aan een integrale *parkeervisie* voor het centrumgebied van Oirschot. Voor het opstellen van zo'n parkeervisie dient eerst een inventarisatie plaats te vinden van de huidige parkeersituatie, de knelpunten die zich daarbij voordoen en wat er door mogelijke ontwikkelingen nog meer aan parkeerknelpunten kan worden verwacht.

Parkeren is een onderwerp dat haast iedereen in het centrum raakt. Daarom is de uitdrukkelijke wens om in het proces, dat moet leiden tot een nieuwe parkeervisie, alle belanghebbenden groepen in het centrum vanaf de start te betrekken. Alleen op deze manier is het mogelijk om te komen tot een parkeervisie waarin tegengestelde belangen met elkaar in balans zijn.

Review Panel Parkeren

Geïnspireerd door ervaringen bij andere gemeenten is gekozen voor de aanpak op basis van een zogeheten *Review Panel*. Het Review Panel Parkeren bestaat uit 17 personen en daarin zijn alle belanghebbenden in het centrum vertegenwoordigd. Besluitvorming in het Review Panel Parkeren gebeurt op basis van consensus. Als er op specifieke onderdelen geen *consensus* komt, dan wordt dat onderdeel niet meegenomen in het advies. Dat betekent dat het uiteindelijke advies per definitie breed gedragen wordt.

Om tot een evenwichtige vertegenwoordiging te komen is het centrum opgedeeld in 7 deelgebieden volgens onderstaande kaart.



Ieder deelgebied is met 1 bewoner vertegenwoordigd. Daarnaast zijn namens de inwoners van het centrum nog twee extra vertegenwoordigers aan het Review Panel toegevoegd:

- Kapittelhof, omdat hier een reeds langlopend parkeervraagstuk speelt;
- Buurtbeheer Centrum, omdat deze vereniging overkoepelend alle buurten in het centrum vertegenwoordigd.

Ook zijn de volgende maatschappelijke en commerciële instellingen vertegenwoordigd in het Review Panel:

- Visit Oirschot / Centrummanagement
- Winkeliers
- Horeca
- Grotere werkgevers
- Supermarkten
- Kerk
- Vastgoedeigenaren (Wooninc en De Poort)

Opmerking: Ook Sint Joriszorg was uitgenodigd om deel te nemen aan het Review Panel, maar zij hebben afgezien van deelname. Hetgeen overigens niet betekent dat hun belangen niet in de discussies en oplossingsrichtingen zijn meegenomen. Een belangrijk uitgangspunt voor het Review Panel is namelijk dat alle belangen die in het centrum spelen worden meegenomen, ook van groepen die niet expliciet vertegenwoordigd zijn.

Vraagstelling

Aan het Review Panel Parkeren is als eerste vraag meegegeven om te kijken naar de *bestaande* situatie en per parkeerplaats te adviseren over de vraag voor welke doelgroep(en) deze eigenlijk bedoeld is (*primaire doelgroep*). En als die toewijzing voor alle bestaande parkeerplaatsen heeft plaatsgevonden hebben we dan voor iedere doelgroep voldoende plaatsen?

Bij een eventuele overlast wordt dan de vraag: wordt die veroorzaakt door primaire doelgroepen of door derden? En als die overlast veroorzaakt wordt door derden: hoe krijgen we die derden dan naar elders? En waar kunnen die dan wel terecht, zonder dat ze op die nieuwe locatie eenzelfde overlast veroorzaken?

Allemaal essentiële vragen met betrekking tot de huidige situatie en tegelijkertijd heel relevant voor de toekomstige situatie (en de bijbehorende parkeervisie daarop).

Opmerking: Het toewijzen van primaire doelgroepen aan parkeerplaatsen betekent niet dat andere doelgroepen op die parkeerplaatsen niet mogen parkeren. Het komt zelden voor dat parkeerplaatsen 7x24 bezet worden door de primaire doelgroep(en). De daardoor aanwezige restcapaciteit kan door andere doelgroepen gebruikt worden, zolang zij daarmee geen parkeeroverlast veroorzaken voor de primaire doelgroep(en).

Parkeertelling

Om inzicht te krijgen in het gebruik van de huidige parkeerplaatsen heeft een uitgebreid parkeeronderzoek plaatsgevonden. Bijlage 1 bevat een samenvatting van de belangrijkste uitkomsten. Op het drukste telmoment (zaterdagmiddag) zijn er 934 auto's geteld op 1.627 parkeerplaatsen. Dit betekent dat er in algemene zin geen tekort is aan parkeerplaatsen. Echter, op diverse locaties, waaronder Kapittelhof en de Markt, is de parkeerdruk erg hoog. De grootste uitdaging is de beschikbare capaciteit beter te verdelen, rekening houdend met de verschillende doelgroepen.

In het onderzoek is daarom niet alleen de bezetting geteld, maar is ook globaal gekeken naar waar de verschillende doelgroepen parkeren. Op deze manier weten we per straat globaal welk percentage bewoners zijn, welk percentage kortparkeerders (maximaal enkele uren) en welk percentage langparkeerders (langer dan een dagdeel). Dit laatste is relevant, omdat op verreweg de meeste plaatsen waar parkeeroverlast wordt ervaren dit veroorzaakt wordt door langparkeerders. Veelal zal dat personeel zijn, maar het kunnen ook dagjesmensen (toeristen) zijn.

Advies primaire doelgroepen

Het Review Panel Parkeren heeft geconcludeerd dat de parkeerplaatsen in het centrum primair bedoeld zijn voor bewoners (in woonstraten) en bezoekers (bij winkels, horeca en andere instellingen/organisaties die bezoekers trekken, zoals Sint Joriszorg en het Gemeentehuis). Parkeerplaatsen voor bewoners zijn per definitie ook bedoeld voor hun bezoek.

Daarmee is er nog zeker niet voor alle parkeerders een oplossing. In het centrum wordt bijvoorbeeld ook geparkeerd door werknemers. Het Review Panel Parkeren ziet langparkeerders, zoals personeel en dagjesmensen, het liefst parkeren op daartoe aangewezen locatie, te weten: Leefdael, Westerlohof, Princéehof en Kloosterstraat. Over deze vier locaties wordt geadviseerd geen primaire doelgroepen aan te wijzen, maar de plaatsen toegankelijk te houden voor alle doelgroepen.

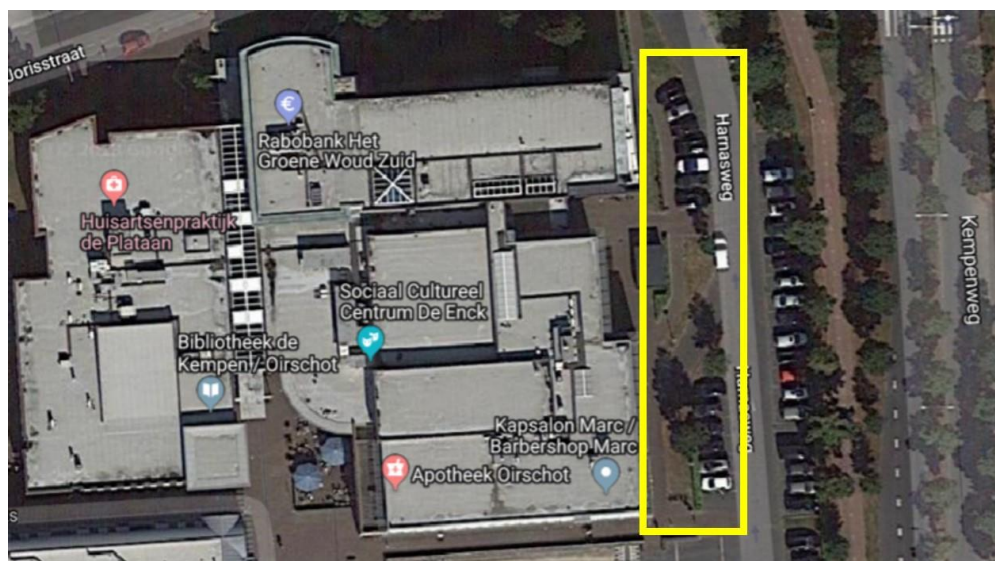
Het advies over primaire doelgroepen is in onderstaand kaartje gevisualiseerd.



Toelichting:

- De plaatsen waar we primair *bezoekers* (maximaal twee uur) willen ontvangen zijn:
 - Alle parkeerplaatsen op de markt en rond de kerk (o.a. Deken Frankenstraat)

- Alle parkeerplaatsen rondom de Poort en De Enck, dus incl. het parkeerterrein de Guts
- De parkeerplaatsen direct voor de Action (Standaardplein en directe omgeving).
- Uitzonderingen hierop:
 - Bij de ingang van de kerk zijn op de Markt vier parkeerplaatsen waarop niet geparkeerd mag worden. Deze plaatsen zijn gereserveerd voor uitvaarten en andere speciale gelegenheden. Het Review Panel adviseert die situatie te continueren.
 - Op het parkeerterrein de Guts zijn enkele plaatsen exclusief beschikbaar voor de huisartsenpraktijk. Het Review Panel adviseert deze situatie zo te laten.
 - De parkeerkelder bij de Poort is primair voor bezoekers, maar heeft nog voldoende restcapaciteit. In het verleden zijn tussen gemeente en bedrijven in de Poort en De Enck afspraken gemaakt over het benutten van deze vrije ruimte door werknemers van De Poort en De Enck. In totaal gaat het daarbij om maximaal 96 individuele ontheffingen voor personeel van de bedrijven die vanuit de startsituatie van De Poort en De Enck aanspraken mogen maken op parkeercapaciteit in de directe omgeving. Het Review Panel staat achter deze stap, omdat daarmee uitwijkgedrag voor een deel wordt voorkomen. Daarnaast zal bedoeld personeel juist op de drukke momenten voor de winkels (vrijdagmiddag en zaterdag) verhoudingsgewijs weinig parkeerplaatsen bezet houden. Om enige flexibiliteit te houden wordt geadviseerd om deze specifieke ontheffingen straks ook te laten gelden voor de parkeerplaatsen direct gelegen naast de Enck (zie gele rechthoek in onderstaande afbeelding).



Opmerkingen:

- Stichting De Poort krijgt als gerechtigde exploitant van de parkeerkelder in dit traject een begeleidende rol. De gemeente treedt op als handhaver.
- De plaatsen naast De Enck zullen ook beschikbaar blijven voor de bezoekers van De Poort en van De Enck (dubbelgebruik).
- Voor de ontheffingen zal betaald moeten worden, om zo bij te dragen in de kosten van handhaving.
- Ter voorkoming van ingewikkelde uitgifteprocessen worden de ontheffingen bij voorkeur afgenomen door de werkgever, die zelf voor de verspreiding zorgt.

- De ontheffingen zijn bij voorkeur op kenteken en daarmee voertuiggebonden. Dit voorkomt misbruik.
- Alle overige parkeerplaatsen, buiten de vier genoemde locaties met vrij parkeren, zijn primair bedoeld voor de bewoners (eerste auto) en hun bezoek.
Opmerking: Overigens blijkt uit de parkeertellingen dat bij de voorgestelde toedeling van parkeerplaatsen aan primaire doelgroepen er straks in het centrum ook voldoende ruimte is voor een tweede auto van bewoners. Hetgeen overigens ook weer niet betekent dat het in specifieke straten op specifieke momenten niet erg druk kan zijn.
- In dit kaartje is de *Gildewijk* toegevoegd aan het oorspronkelijke centrumgebied. De reden is dat het Review Panel verwacht dat zonder beschermende maatregelen personeel straks zal gaan uitwijken naar de straten in dit deelgebied. Vandaar dat ook de parkeercapaciteit in deze straten primair toegewezen worden aan de bewoners (en hun bezoek).

Parkeerregulering

Het toewijzen van parkeerplaatsen aan doelgroepen is een goede basis voor een parkeervisie en bijbehorend parkeerbeleid. In de praktijk zullen er echter ook maatregelen genomen moeten worden om ervoor te zorgen dat iedere doelgroep ook gebruik maakt van de plaatsen die voor deze doelgroep primair bedoeld zijn. Oftewel, voorkomen van parkeeroverlast door oneigenlijk gebruik.

Het Review Panel Parkeren is van mening dat een *Blauwe Zone met een maximale parkeerduur van twee uur* en een werkingstijd tussen 09:00 en 18:00 uur het meeste recht doet aan de toekenning van parkeerplaatsen aan doelgroepen. De gedachte daarbij is als volgt:

- Regulering met behulp van een Blauwe Zone is een standaard mechanisme dat iedereen al kent. En ook al gedeeltelijk in het centrum wordt toegepast.
- Het vereist geen ingewikkelde infrastructuur, zoals bij betaald parkeren.
- Met twee uur vrij parkeren wordt overdag het reguliere bezoek aan het centrum in voldoende mate ondersteund. Dit geldt zowel voor supermarkten, als voor winkels en horeca. Maar ook voor andere bestemmingen, zoals bewoners en instellingen. En 's avonds is sowieso alles vrij.
- Inwoners van het centrum krijgen recht op een ontheffing. Daarmee mogen zij op alle plaatsen in het centrum parkeren (dus niet alleen in de eigen straat), met uitzondering van de drie genoemde locaties die primair bedoeld zijn voor bezoekers.
- Vooralsnog is er geen reden om beperkingen op te leggen aan het recht op een ontheffing voor een 2^e (en 3^e) auto, maar dat kan er in de toekomst mogelijk wel komen.
- Door deze regulering worden langparkeerders gedwongen uit te wijken naar plaatsen zonder regulering.
- Door in de directe nabijheid van het centrum niet-gereguleerde capaciteit aan te bieden (Leefdael, Markt, Princééhof en Kloosterstraat) en 96 ontheffingen uit te geven aan personeel van bedrijven in De Poort en De Enck hopen we langparkeerders in voldoende mate weg te houden van woonstraten zonder regulering.

Opmerkingen:

- Het gebied wordt groter gekozen dan de straten waar nu een te hoge parkeerdruk wordt ervaren. Dit om uitwijkgedrag naar de eerste niet-gereguleerde straten te voorkomen. Bij een kleiner gebied is de algemene verwachting namelijk dat het probleem alleen maar wordt doorgeschoven.

- Er is geen behoefte om ook aan ondernemers in het centrum ontheffingen te verstrekken. De gedachte is dat de blauwe zone voldoende ruimte biedt om kortstondig dicht bij de zaak te parkeren en voor langparkeren wordt verwezen naar de terreinen met vrij parkeren.
- Het Review Panel is van mening dat uiteindelijk langparkeerders buiten het centrum moeten parkeren. De wens is om op zoek te gaan naar beschikbare capaciteit, waarbij rekening gehouden moet worden met logische aanrijroutes. Moorland lijkt daarbij een logische eerste optie. Ook ziet het Review Panel mogelijkheden aan de Cantorij. Deze optie heeft als groot voordeel dat de realisatie een stuk eenvoudiger is.
- Iedereen is het er over eens dat Leefdael nu een belangrijke functie heeft in de bereikbaarheid van het centrum en van Sint Joriszorg. De locatie is eenvoudig per auto bereikbaar en brengt je op loopafstand van de belangrijke bestemmingen. De aanbeveling is dat – als onderdeel van de Centrumvisie – de belangrijkste partijen (waaronder de gemeente, Sint Joriszorg en Wooninc.) een gezamenlijk plan maken voor dit perceel, met daarin opgenomen een zekere mate van (openbare) parkeercapaciteit.
- *Rijkesluisstraat*: deze straat is de belangrijkste verbinding tussen de twee bezoekerslocaties Markt en De Poort. Hij heeft zelf een gemengde functie (vooral winkelen, maar ook wonen). Over de huidige verkeerssituatie in de straat is niemand enthousiast, vooral door de gebrekkige doorstroming.
Het lijkt logisch om in de toekomst het parkeren in deze straat primair voor bezoekers te bestempelen. Zeker ook omdat in de directe omgeving nog wel parkeerplaatsen voor vaste gebruikers (bewoners en/of werknemers) te vinden zijn. Uiteindelijk is de conclusie dat de Centrumvisie een duidelijke functie zal toekennen aan de Rijkesluisstraat en dat daaruit duidelijk zal worden of parkeren hier straks nog wenselijk is en door wie.
- Parkeerregulering is alleen nuttig als er ook gehandhaafd wordt. Momenteel is dat niet het geval. Dat zal echt moeten veranderen, want zonder goede handhaving heeft regulering geen zin.



Monitoring en evaluatie

De algemene indruk is dat met de voorgestelde maatregelen er een betere verdeling komt van beschikbare parkeerplaatsen over de diverse doelgroepen. En dus dat daarmee de leefbaarheid en de bereikbaarheid van het centrum toeneemt. Het Review Panel adviseert de gemeente om enige tijd na invoering van de maatregelen, in samenspraak met het Review Panel, opnieuw een parkeeronderzoek uit te laten voeren om vast te stellen of de set van maatregelen inderdaad het gewenste effect hebben gegeven. En of er eventuele aanpassingen gewenst zijn.

Tariefstelling

Op dit moment rekent Oirschot voor een ontheffing de volgende bedragen:

- Eerste keer aanvragen: € 96,10 | geldig: 1 jaar
- Verlenging: € 76,15 per jaar

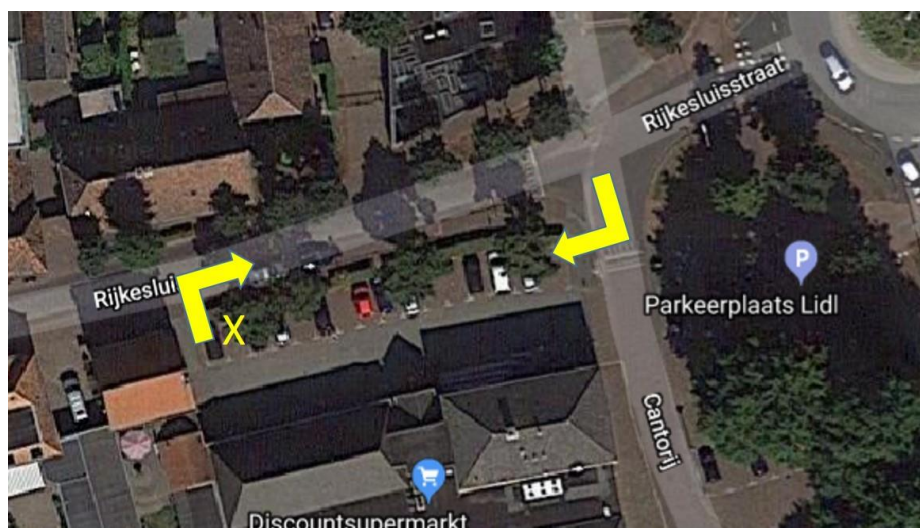
Deze bedragen vindt het Review Panel in ieder geval (veel) te hoog. De pijn zit daarbij vooral bij de bewoners die in straten wonen waar nu nog geen parkeeroverlast wordt ervaren.

De discussie over de tariefstelling van de ontheffingen voor bewoners leidt uiteindelijk niet tot consensus. Een deel vindt een (bescheiden) bedrag vragen voor een ontheffing acceptabel. Bewoners van het centrum dragen dan bij aan de kosten van het bereikbaar houden van hun woning. Die kosten hebben betrekking op het verstrekken van ontheffingen en aan de kosten van handhaving.

Een ander deel van het Review Panel ziet geen heil in een Blauwe Zone als er voor een ontheffing door bewoners betaald moet worden. Zij verwachten dat er dan onder de bewoners onvoldoende draagvlak is voor regulering. Zij zien liever dat deze kosten door alle inwoners van Oirschot gedragen worden door deze kosten te betalen uit de algemene middelen. Tenslotte is de bereikbaarheid van het centrum vooral een algemeen belang.

Laaghangend fruit

- Het Review Panel adviseert geen wezenlijke veranderingen aan te brengen aan parkeerplaatsen waar speciale functies aan gekoppeld zijn. Denk daarbij vooral aan 'Laad en Los'-plaatsen en Gehandicapten parkeerplaatsen. Wel ziet het Review Panel graag de volgende aanpassingen:
 - 'Laad en Los'-plaatsen voorzien van een tijdsvenster. Buiten dit venster zijn de plaatsen voor iedereen beschikbaar (met inachtneming van mogelijke restricties die we in de omgeving hebben, zoals bij een Blauwe Zone een parkeerduurbepanking).
 - Bij de Action is nu geen parkeerplaats voor gehandicapten. Graag snel één toevoegen.
- De verkeerssituatie rondom de weekmarkt is extreem chaotisch. Kom met een passende oplossing voor de vrachtwagens van de marktkooplui.
- Het Review Panel constateert dat de verkeerssituatie bij de rotonde en de ingang van het parkeerterrein bij de LIDL regelmatig behoorlijk onveilig is. Het voorstel is om enkele parkeerplaatsen weg te halen, zodat dit parkeerterrein een inrit en een uitrit (op de Rijkesluisstraat) kan krijgen.



- Op de Markt vindt nu een vorm van 'wildparkeren' plaats, waarbij de eerste auto die parkeert min of meer de richting bepaalt waarin er geparkeerd wordt. Er is behoefte aan een duidelijkere markering, zodat iedereen weet hoe en waar er op de Markt geparkeerd mag worden.

- Verbeteren van de bewegwijzering. De huidige verwijsborden zijn niet goed herkenbaar en hangen regelmatig wat 'verstopt'. Er is behoefte aan een parkeerroute die bezoekers langs de belangrijke parkeerterreinen leidt.
- Kom met een fiets-parkeerplan waarin op bestemmingslocaties, zoals de Markt, er meer ruimte gecreëerd wordt voor het stallen van fietsen. Dit mag van het Review Panel ten koste gaan van (enkele) parkeerplaatsen voor auto's.



Bijlage 1: Samenvatting onderzoeksresultaten

Bezettingsgraad:

Straatnaam	Capaciteit	Dinsdag 15 mei 9:30-11:30	Donderdag 17 mei 4:00-6:00	Donderdag 17 mei 9:30-11:30	Donderdag 17 mei 14:00-16:00	Donderdag 17 mei 20:00-22:00	Zaterdag 19 mei 4:00-6:00	Zaterdag 19 mei 9:30-11:30	Zaterdag 19 mei 14:00-16:00	Zaterdag 19 mei 20:00-22:00
Agnes van Kleefstraat	47	42,10%	55,77%	31,22%	33,02%	61,48%	61,88%	56,85%	61,56%	53,66%
Barcelona	11	0,00%	0,00%	54,55%	18,18%	9,09%	9,09%	9,09%	36,36%	9,09%
Begijnhof	32	45,44%	69,03%	47,64%	54,67%	52,39%	58,01%	72,36%	64,96%	66,35%
Cantorij	73	45,42%	19,01%	41,32%	42,25%	15,20%	14,91%	70,34%	71,20%	16,70%
de Beitel	10	80,00%	40,00%	20,00%	50,00%	40,00%	40,00%	40,00%	40,00%	40,00%
de Guts	39	76,92%	0,00%	76,92%	64,10%	61,54%	0,00%	30,77%	33,33%	2,56%
de Lepelaar	43	47,02%	66,17%	47,12%	55,85%	53,97%	67,46%	61,11%	56,35%	62,20%
de Moriaan	86	86,67%	94,97%	29,55%	35,57%	78,58%	80,57%	85,27%	52,93%	77,14%
de vier Uitersten	3	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Deken Frankenstraat	18	66,67%	0,00%	25,00%	66,67%	41,67%	0,00%	77,08%	33,33%	39,58%
Dirk van Ameydenstraat	5	60,00%	40,00%	60,00%	80,00%	40,00%	60,00%	100,00%	60,00%	60,00%
Dr Feijstraat	56	59,72%	18,98%	67,59%	77,78%	14,81%	21,53%	58,33%	39,35%	21,53%
Dr van Wamelstraat	30	64,29%	52,38%	76,98%	67,46%	62,70%	57,14%	76,98%	50,00%	57,14%
Gasthuisstraat	40	27,14%	35,24%	47,55%	49,18%	31,97%	18,44%	62,72%	60,27%	40,88%
Harnasweg	116	74,91%	7,32%	69,76%	75,18%	33,36%	7,32%	60,10%	64,30%	19,31%
Heistraat	21	35,48%	92,38%	13,10%	37,38%	52,14%	74,76%	62,14%	79,76%	98,10%
Kanaalstraat	20	29,52%	25,24%	29,05%	12,38%	28,57%	32,38%	25,71%	42,38%	32,38%
Kapelpad	9	11,11%	55,56%	88,89%	111,11%	55,56%	88,89%	66,67%	66,67%	33,33%
Kapittelhof										
93	27	55,56%	85,19%	59,26%	66,67%	62,96%	81,48%	77,78%	66,67%	66,67%
95	3	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	33,33%	0,00%	33,33%	100,00%	100,00%
96	8	100,00%	112,50%	75,00%	87,50%	100,00%	100,00%	75,00%	75,00%	100,00%
97	21	47,62%	85,71%	47,62%	42,86%	76,19%	85,71%	57,14%	57,14%	66,67%
104	6	100,00%	83,33%	0,00%	0,00%	83,33%	66,67%	83,33%	100,00%	83,33%
107	1	100,00%	200,00%	100,00%	0,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Karmelietessenstraat	2	0,00%	50,00%	50,00%	0,00%	50,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Kerkstraat	12	75,00%	16,67%	50,00%	50,00%	25,00%	8,33%	41,67%	25,00%	16,67%
Kloosterstraat	89	60,48%	70,09%	52,36%	46,33%	64,27%	54,33%	51,59%	68,30%	55,84%
Lindenlaan	48	42,86%	33,07%	43,65%	78,04%	27,51%	29,89%	37,83%	47,62%	43,39%
Markt										
18	3	100,00%	0,00%	33,33%	0,00%	66,67%	33,33%	66,67%	100,00%	33,33%
23	0									
28	10	70,00%	10,00%	60,00%	40,00%	60,00%	10,00%	40,00%	70,00%	70,00%
31	4	125,00%	75,00%	0,00%	0,00%	75,00%	0,00%	50,00%	100,00%	50,00%
32	8	37,50%	37,50%	50,00%	50,00%	37,50%	37,50%	50,00%	75,00%	50,00%
232	43	69,77%	39,53%	97,67%	100,00%	100,00%	53,49%	100,00%	100,00%	100,00%
Meubelmakerij	38	12,00%	36,00%	20,00%	22,00%	30,00%	36,00%	30,00%	26,00%	32,00%
Molenstraat	23	78,57%	42,86%	51,19%	47,62%	54,76%	45,24%	50,00%	55,95%	51,19%
Nieuwstraat	27	72,83%	76,63%	64,13%	80,98%	78,80%	70,65%	87,50%	53,80%	96,20%
Oude Grintweg	44	52,17%	67,67%	37,67%	31,50%	51,50%	59,33%	63,33%	53,17%	45,83%
Parallelweg	18	38,89%	72,22%	38,89%	33,33%	72,22%	88,89%	88,89%	72,22%	72,22%
Pochelarij	29	32,79%	13,64%	27,92%	30,19%	30,19%	32,47%	41,88%	36,69%	39,29%
Princéehof	111	38,51%	34,52%	37,41%	38,85%	57,30%	43,09%	41,49%	33,46%	40,45%
Rijkesluisstraat	49	44,08%	42,55%	61,98%	57,24%	55,28%	32,59%	80,99%	56,78%	42,33%
Schoolstraat	5	0,00%	0,00%	0,00%	20,00%	60,00%	60,00%	60,00%	20,00%	40,00%
St Jorisstraat	188	60,57%	26,39%	67,95%	40,42%	39,04%	24,04%	38,49%	40,84%	41,44%
St Odulphusstraat	10	70,83%	41,67%	16,67%	16,67%	66,67%	16,67%	37,50%	54,17%	79,17%
Standaardplein	9	75,00%	7,14%	60,71%	42,86%	50,00%	14,29%	50,00%	107,14%	75,00%
Stenenstraatje	9	20,00%	50,00%	20,00%	30,00%	30,00%	50,00%	40,00%	40,00%	40,00%
Torenstraat	8	50,00%	25,00%	50,00%	37,50%	25,00%	50,00%	37,50%	37,50%	50,00%
Vrijthof	5	55,56%	33,33%	33,33%	55,56%	100,00%	44,44%	44,44%	100,00%	44,44%
Westerlohof	38	94,74%	76,32%	78,95%	68,42%	63,16%	76,32%	84,21%	55,26%	60,53%
Wilhelminakade	30	23,33%	43,33%	30,00%	40,00%	50,00%	33,33%	30,00%	56,67%	66,67%
Eindtotaal	1.627									

Toelichting:

In bovenstaande tabel wordt met kleuren aangegeven of de gemeten parkeerdruk acceptabele is of niet. De volgende systematiek is daarbij hanteerd:

- Groen: minder dan 75%
- Geel: tussen 75% en 90%

- Oranje: tussen 90% en 95%
- Rood: boven de 95%.

In het algemeen kan gesteld worden dat Oranje en Rood straten (of segmenten) zijn met een overmatige parkeerdruk en dat in de gele gebieden regelmatig een hoge parkeerdruk zal worden ervaren. De groene gebieden hebben meestal nog capaciteit over. Daarbij de volgende kanttekeningen:

- 'Capaciteit over' betekent niet dat er altijd voor de deur van de woning of de winkel kan worden geparkeerd.
- Parkeeroverlast heeft niet alleen te maken met parkeerdruk. Dat kan ook gerelateerd zijn aan foutparkeren of bedrijfswagens die uitzicht ontnemen.
- Op het drukste telmoment (zaterdagmiddag) zijn er 934 auto's geteld op 1.627 parkeerplaatsen. Er is overall gezien dus meer sprake van een verdeelprobleem dan van een structureel capaciteitstekort.
- De parkeerplaatsen in de parkeerkelder de Enk zijn in het parkeeronderzoek helaas buiten beschouwing gelaten. De bezetting van deze plekken zullen later op een geschikt moment worden geteld en toegevoegd.

Visualisatie parkeerdruk – zaterdagochtend 19 mei 2018

