Nota van beantwoording zienswijzen concept Parkeerplan Meierijstad

Gemeente Meierijstad

20 mei 2025

Inhoud

1. Inleiding 3
   1.1 Leeswijzer 3
   1.2 Parkeerplan Meierijstad – context en raakvlakken 3
   1.3 Wijze van beantwoording van de inspraakreacties en zienswijzen 3
2. Zienswijzen (inhoud en beantwoording zienswijzen) 4
3. Wijzigingen in Parkeerplan Meierijstad 21
   3.1 Wijzingen naar aanleiding van zienswijzen 21
   3.2 Ambtshalve wijzigingen 24

Bijlagen
1. Overzicht zienswijzen en reactie

1. Inleiding

Deze notitie bevat de zienswijzen en de antwoorden op de zienswijzen op het concept Parkeerplan Meierijstad. Het concept Parkeerplan Meierijstad heeft op grond van de Algemene inspraakverordening gemeente Meierijstad van woensdag 15 januari tot en met dinsdag 25 februari 2025 ter inzage gelegen.

1.1 Leeswijzer/opbouw

In hoofdstuk 1 staat een korte uitleg over de context van het Parkeerplan Meierijstad en de wijze van beantwoording (en de vervolgprocedure voor de vaststelling van het plan). In hoofdstuk 2 beantwoorden we thematisch de verschillende onderwerpen die naar voren zijn gekomen in de zienswijzen. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van de wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen en de ambtshalve wijzigingen zoals correcties of aanvullingen. In bijlage 1 staan alle zienswijzen in een tabel voorzien van een reactie van onze kant.

1.2 Parkeerplan Meierijstad – context en raakvlakken

Het Parkeerplan beschrijft hoe de gemeente de komende jaren met het parkeren van auto's én fietsen wil omgaan. Het plan bevat ook een pakket aan maatregelen in de centra van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode voor de korte termijn. Voor de langere termijn sluit het plan aan bij de ruimtelijke plannen voor Veghel Centrum. In deze onderlinge samenhang zijn reacties beantwoord.

Verder willen wij benadrukken dat dit plan een kader is voor de uitwerking. Voor een aantal maatregelen moet nog een verkeersprocedure of een ruimtelijke procedure worden gevoerd. Het plan is ook een kader voor een plan of project op ander beleidsterrein met raakvlakken aan parkeren.

1.3 Wijze van beantwoording van de inspraakreacties/zienswijzen

Alle zienswijzen zijn zorgvuldig bekeken om na te gaan of het Parkeerplan Meierijstad aangepast kan of moet worden. De wijzigingen of aanvullingen naar aanleiding van alle reacties zijn benoemd in hoofdstuk 3. Als een zienswijze vragen bevat, zijn die in deze nota van beantwoording zienswijzen, beantwoord.

De verkregen zienswijzen bieden nader inzicht om tot keuzes te komen. In deze nota van beantwoording gaan wij nader in op de ontvangen zienswijzen. We doen dat via een algemene reactie (hoofdstuk 2) en een individuele reactie (bijlage 1).

2. Beantwoording zienswijzen

Tijdens de terinzagelegging zijn er in totaal 17 zienswijzen ingediend. Alle reacties zijn ingediend per email of post. In bijlage 1 zijn alle zienswijzen opgenomen en van een reactie voorzien. De individuele indieners zijn anoniem gemaakt ter bescherming van de privacy. Organisaties of verenigingen die een zienswijze hebben ingediend zijn wel vermeld. De zienswijzen hebben betrekking op de volgende onderwerpen:

1. Parkeren in de dorpscentra op dit moment
2. Bepalende uitgangspunten en keuzes
3. Doorkijk naar maatregelen korte termijn
    a. Veghel Centrum
    b. Schijndel Centrum
    c. Sint Oedenrode Centrum
    d. Overige thema's en aandachtspunten
4. Doorkijk naar maatregelen Masterplan Veghel Centrum
5. Parkeernormen

1. Parkeren in de dorpscentra op dit moment

Zienswijze:
Eén indiener geeft aan dat een parkeerdruk van 70% in de blauwe zone in Veghel bijzonder hoog is. Het is van belang dit te onderbouwen en inzicht te geven in specifieke pijnpunten.
Reactie:
De parkeerdruk in de blauwe zone is mede zo hoog vanwege veel langparkeerders die geen vrije parkeerplaats kunnen vinden en zonder schijf in de parkeerschijfzone parkeren. Het parkeeronderzoek geeft inzicht in de bezetting per parkeerplaats per tijdstip (en parkeermotief). In het Parkeerplan Meierijstad zijn een aantal maatregelen opgenomen om de parkeerdruk in de blauwe zone te verlagen. Het gaat bijvoorbeeld om het gelijktrekken van de werkingstijd van de blauwe zone in de centra van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode, het verbeteren van de handhaving en het optimaliseren van de uitgifteregels voor parkeerontheffingen.

Zienswijze:
Een indiener geeft aan dat er regelmatig grote parkeerdruk is in het centrum van Sint-Oedenrode op onder andere het deel van de Markt, aan de rechterzijde van de kiosk, alle verdere parkeermogelijkheden in en rondom het centrum en aangrenzende straten.
Reactie:
In het centrum van Sint-Oedenrode is op een aantal plaatsen inderdaad een grote parkeerdruk. In totaal zijn er voldoende parkeerplaatsen. Mogelijk niet op de plekken die de meeste voorkeur van parkeerders is. Tijdens de drukste periode zijn 61% van de openbare parkeerplaatsen in het centrum van Sint-Oedenrode bezet.

Zienswijze:
Eén indiener geeft aan dat er meerdere wegen zijn die naar het centrum van Sint-Oedenrode leiden dan de Lindendijk en Borchmolendijk.
Reactie:
Er gaan inderdaad meer wegen naar het centrum van Sint-Oedenrode. Echter de hoofdontsluiting gaat via de wegen die in het parkeerplan zijn opgenomen.

Zienswijze:
Er wordt uitgegaan dat het parkeerterrein bij de Jumbo in Sint-Oedenrode een belangrijke parkeerlocatie is. Voor zover wij weten is dat terrein privé. De vraag is dan ook of het reëel is deze plaatsen mee te tellen. Ook de parkeerplaatsen bij de nieuw te bouwen Albert Heijn zijn privé en worden niet toegevoegd aan het openbaar parkeren.
Reactie:
Het terrein bij de Jumbo is openbaar toegankelijk en valt onder de wegenverkeerswet. Dit terrein kan niet zonder onttrekking aan de openbaarheid worden afgesloten. Het nieuwe parkeerterrein bij de Albert Heijn is voor iedereen toegankelijk gedurende de tijd dat er bezoekers of medewerkers in de supermarkt aanwezig zijn.

Zienswijze:
Twee indieners geven aan dat er nauwelijks controle is op fout parkeren.
Reactie:
Parkeercontrole heeft ook onze aandacht. Onze wens en voorstel is om de parkeerhandhaving te verbeteren.

2. Bepalende uitgangspunten en keuzes

Zienswijze:

Eén indiener geeft aan dat bewoners in de voormalige kerkdorpen van Sint-Oedenrode vooral met de auto naar het centrum van Sint-Oedenrode komen om boodschappen te doen. De fiets is vooral een alternatief als het weer het toelaat.

Reactie:

Voor de wekelijkse boodschappen bij een supermarkt is de auto het belangrijkste vervoermiddel. Voor ander winkel- en horecabezoek is fietsen een volwaardig en haalbaar alternatief voor de auto. Het centrum van Sint-Oedenrode ligt op korte afstand (< 5 km) voor inwoners van Sint-Oedenrode en de voormalige kerkdopen Nijnsel, Olland en Boskant. Met goede fietsinfrastructuur en stimulering kan het fietsgebruik verder worden gestimuleerd. Dit vermindert de parkeerdruk en draagt bij aan een aantrekkelijker en leefbaarder centrum. De auto blijft een optie, maar we zetten fietsen nadrukkelijker in ons mobiliteitsbeleid in.

Zienswijze:

Eén indiener geeft aan dat ingezet wordt op openbaar vervoer. Vraag is of dat voor Sint-Oedenrode en de voormalige kerkdorpen van toepassing is.

Reactie:

Voor stimuleren OV-gebruik zien we de grootste kansen in Veghel.

Zienswijze:

Eén indiener geeft aan dat door onder andere de uitstekende horeca er veel niet-inwoners naar het centrum van Sint-Oedenrode komen. In het hele plan wordt nergens gesproken over de economische en sociale waarde en structuren in het centrum.

Reactie:

In hoofdstuk 3 staat voor Sint Oedenrode het volgende: “Naast supermarkten en winkels met een lokale verzorgingsfunctie kent het centrum een aantal sterke verblijfsplekken met hoogwaardige horeca. Vooral de monumentale panden aan de Markt zorgen voor een herkenbaar en sfeervol historisch dorpshart”. Verder is bij bepalende uitgangspunten en keuzes voor het parkeren in onze dorpscentra opgenomen dat we met parkeerbeleid bijdragen aan de visies, ambities en ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeente. De economische en sociale waarde van het centrum van Sint-Oedenrode is onmiskenbaar, en ondernemers spelen hierin een belangrijke rol. Onderzoek wijst uit dat voor bezoekers een levendig centrum met aantrekkelijke voorzieningen en goede ruimtelijke inrichting van belang is. Bezoekers komen niet voor parkeren naar een centrum. Bereikbaarheid kan op meerdere manieren worden gefaciliteerd, zoals met goed ingerichte looproutes, fietsvoorzieningen en slimme parkeeroplossingen aan de randen van het centrum.

Zienswijze:

Eén indiener geeft aan dat het plan een dynamische visie zou moeten zijn die regelmatig aangepast kan worden afhankelijk van ontwikkelingen die nu nog niet voorzien zijn.

Reactie:

Parkeren volgt uit hogere ambities en ontwikkelingen. Er is dus zeker aanpassing nodig als daar wat verandert. Ons voornemen is om de parkeerdruk elke 3 tot 5 jaar te monitoren.

Zienswijze:
Eén indiener geeft aan dat er steeds meer ouderen komen en dat daar geen rekening mee wordt gehouden. De winkels of andere panden zijn lastig te bereiken. Een andere indiener geeft aan dat automobilisten met een lichamelijke beperking die langer willen parkeren op Vlas en Graan geen parkeermogelijkheid hebben.
Reactie:
Daarom zijn er in de centra algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en zijn de meest aantrekkelijke plaatsen gelegen in de blauwe zone zodat bezoekers van die parkeerplaatsen gebruik kunnen maken.

3a. Doorkijk naar maatregelen korte termijn Veghel Centrum
Zienswijze:
Eén indiener geeft aan dat de scope teveel ligt op de huidige openbare parkeergelegenheden aan de oost- en zuidzijde van het centrum. Onderbelicht is de situatie rondom de Markt, Deken van Miertstraat en Kloosterkwartier. Voorgesteld wordt om als gemeente het voormalige PTT-complex te verwerven en op die plek een openbare parkeerplaats te maken.
Reactie:
Gezien de ligging ten opzichte van ontsluitingswegen is een grootschalige openbare parkeervoorziening voor Veghel Centrum aan de Frisselsteinstraat niet of minder wenselijk. De wegen in deze omgeving zijn ook minder geschikt om grotere hoeveelheden verkeer te verwerken. Voor het Kloosterkwartier geldt dat dit gebied in eigen parkeerbehoefte dient te voorzien. Hierop is het bestemmingsplan gebaseerd. In het ontwikkelgebied Kloosterkwartier doet zich parkeeroverlast voor doordat de huidige parkeeropzet afwijkt van de oorspronkelijke plannen. Ondanks juridische afspraken tussen ontwikkelaar en gemeente blijkt de praktijk complex. Om tot een duurzame oplossing te komen, wordt gekozen voor een gezamenlijke aanpak waarbij alle betrokken stakeholders actief worden betrokken. Samen wordt verkend welke maatregelen binnen de bestaande kaders mogelijk zijn om de parkeeroverlast effectief aan te pakken. Zie hiervoor de beantwoording van zienswijze 3.1

Zienswijze:
Eén indiener stelt voor de parkeerplaatsen op de Markt te verwijderen vanwege de veiligheid en functie van de markt.
Reactie:
Bij de herinrichting van de Markt is zorgvuldig naar de parkeersituatie op de Markt (en omgeving) gekeken. Keuze is gemaakt om een deel van de parkeerplaatsen te laten vervallen en een deel behouden. Voor de parkeerbalans in Veghel Centrum en in deze directe omgeving is het voorlopig wenselijk deze parkeerplaatsen te behouden.
Voor de toekomst kunnen andere keuzes gemaakt worden, echter dit is nu niet aan de orde. In het parkeerplan is als bepalend uitgangspunten opgenomen de samenhang en balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en gezondheid:
- De ‘parkeerbalans’ van de dorpscentra beschouwen we niet als een vaststaand gegeven, maar als iets waar we de komende jaren ook zelf invloed op hebben.
- Concreet betekent dit dat we bij herinrichtings- en ontwikkelplannen prioriteit kunnen geven aan andere functies dan parkeren zoals bijvoorbeeld groen, verblijven of extra ruimte voor langzaam verkeer.
- Mocht dit ten koste gaan van bestaande parkeerplaatsen brengen we in kaart wat dit (mogelijk) betekent voor de ‘parkeerbalans’ van het dorpscentrum. Bij de afweging en keuze kijken we naar de samenhang en balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid, gezondheid en bijbehorende kosten.

Zienswijze:
Eén indiener stelt voor om het garageboxen terrein aan de oostkant van het Meijerijplein te verwerven en hier openbare parkeerplaatsen te maken.
Reactie:
In het Masterplan Veghel Centrum koersen wij op een parkeerhub nabij de huidige Albert Heijn.

Zienswijze:
Eén indiener stelt voor om de parkeerplaats van Vlas en Graan anders in te richten.
Reactie:
Herinrichting van Vlas en Graan is geen noodzakelijke maatregel binnen het parkeerplan om de bereikbaarheid van Veghel Centrum te waarborgen.

Zienswijze:
Drie indieners stellen voor om de blauwe zone in de Stationsstraat te handhaven vanwege de vele bezoekers in dat gebied.
Reactie:
We handhaven hier de blauwe zone (vanwege de bestaande functie) en passen het parkeerplan hierop aan. Wel houden we de opening dat als in de toekomst hier de voorzieningen verdwijnen, we het parkeerregime aanpassen.

Zienswijze:
Twee indieners stellen voor om Hoefplein deels vrij parkeren te houden of ontheffingen uit de geven aan de bewoners omdat aan Hoefplein ook veel woningen liggen. Alternatieven voor bewoners ontbreken en uitbreiding van de blauwe zone zal ook zorgen voor meer parkeeroverlast in de omliggende straten.
Reactie:
Voor bewoners die geen mogelijkheid hebben of kunnen maken om op eigen terrein te kunnen parkeren worden ontheffingen voor de blauwe zone uitgegeven. Opgemerkt wordt dat bewoners van woningen met een eigen parkeerplaats (of waar bewoners een parkeerplaats kunnen huren of kopen) niet in aanmerking komen voor een parkeerontheffing. Verder geldt dat het uitbreiden van de blauwe zone op de Kempen in samenhang gaat met verkleinen van de blauwe zone op het parkeerterrein Leo van der Weijdenstraat.

Zienswijze:
Eén indiener geeft aan dat de gevolgen van het maken van ca 100 vrije parkeerplaatsen op het terrein aan de Leo van der Weijdenstraat onevenredig verzwarend zijn voor de bezoekers van de Jumbo en vraagt om de blauwe zone op het terrein te behouden dan wel aan te wijzen voor kort parkeren en ontheffinghouders zoals ook het parkeerterrein bij de Lidl is aangewezen.
Reactie:
Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerdruk op het parkeerterrein met 174 parkeerplaatsen op zaterdagochtend het drukst is. Dan zijn 100 parkeerplaatsen bezet door 55 parkeerders met een parkeerschijf, 4 met een parkeerontheffing en 39 zonder parkeerschijf of ontheffing. Hieruit blijkt dat op alle momenten van de week een overmaat aan kortparkeerplaatsen aanwezig is. Het voornemen is om ca 100 parkeerplaatsen vrij parkeren te maken en geen parkeerontheffingen meer uit te geven. Dit aantal is bepaald op basis van het parkeeronderzoek en de mogelijkheid voor een duidelijke inrichting. Bezoekers van de Jumbo kunnen parkeren op de parkeerplaatsen in de blauwe zone of op de vrije parkeerplaatsen.

Het Hoefplein heeft in totaal 87 parkeerplaatsen waarvan er nu 25 in de blauwe zone liggen en bij 62 parkeerplaatsen vrij parkeren geldt. De parkeerontheffing voor Veghel Centrum geldt ook op het Hoefplein. In tegenstelling tot Leo van der Weijdenstraat liggen in de directe omgeving van het Hoefplein vele winkels (Lidl, Action en Scapino). Verder ligt Veghel Centrum op korte loopafstand van het Hoefplein.

Zienswijze:
Eén indiener vraagt om parkeeroplossingen voor het parkeerprobleem in het Kloosterhof.
Reactie:
In het ontwikkelgebied Kloosterkwartier doet zich parkeeroverlast voor doordat de huidige parkeeropzet afwijkt van de oorspronkelijke plannen. Ondanks juridische afspraken tussen ontwikkelaar en gemeente blijkt de praktijk complex. Om tot een duurzame oplossing te komen, wordt gekozen voor een gezamenlijke aanpak waarbij alle betrokken stakeholders actief worden betrokken. Samen wordt verkend welke maatregelen binnen de bestaande kaders mogelijk zijn om de parkeeroverlast effectief aan te pakken.

Zienswijze:
Twee indieners vragen om het parkeerterrein aan de Hoogstraat beter aan te geven.
Reactie:
Deze parkeerplaats is al voldoende met borden aangegeven.

Zienswijze:
Eén indiener geeft aan dat een bewaakte fietsenstalling in het centrum van Veghel wordt gemist om diefstal van (elektrische) fietsen te voorkomen
Reactie:
Een bewaakte fietsenstalling is op korte termijn niet mogelijk. De wens is om de mobiliteitshub-functie van het busstation in de toekomst uit te breiden met ook een bewaakte fietsenstalling. De tekst in het parkeerplan wordt hierop aangepast.

Zienswijze:
Eén indiener vraagt om de parkeerplaats voor de Hubo op te nemen in de blauwe zone voor bezoekers van de Hubo.
Reactie:
De Hubo ligt buiten de grenzen van de blauwe zone in het centrum van Veghel. Vanuit het oogpunt van duidelijkheid voor weggebruikers is het niet wenselijk om buiten dit gebied afzonderlijke parkeerplaatsen als blauwe zone aan te wijzen. Bovendien hebben klanten van de Hubo de mogelijkheid om te parkeren op het parkeerterrein aan de Hoogstraat, op slechts 100 meter afstand van de winkel.

Zienswijze:
Eén indiener vraagt om een blauwe zone voor de Wibra voor bezoekers van de winkels. Parkeerplaatsen staan de hele dag vol met vooral bewoners van de appartementen.
Reactie:
In directe nabijheid van deze winkels (binnen 10 tot 100 meter) liggen vele parkeerplaatsen in de blauwe zone. Denk aan Vlas en Graan en binnenterrein Aldi. De parkeerdruk in de blauwe zone nabij deze locatie is lager dan parkeerdruk op de ongereguleerde parkeerplaatsen nabij deze locatie. Daarom handhaven we de situatie.

3b. Doorkijk naar maatregelen korte termijn Schijndel Centrum

Zienswijze:

Eén indiener vraagt wie parkeert waar? De indiener is voorstander van het geven van parkeerontheffingen voor één straat.

Reactie:

In het centrum van Schijndel (en ook in Veghel) geven wij parkeerontheffingen uit die geldig zijn voor het gehele centrumgebied. Deze werkwijze biedt flexibiliteit aan ontheffinghouders, aangezien zij de mogelijkheid hebben om uit te wijken naar een andere parkeerlocatie indien de beoogde parkeerplaats vol staat. Door ontheffingen voor het volledige centrumgebied uit te geven, waarborgen we dat houders altijd een alternatief hebben binnen een redelijke afstand. Dit draagt bij aan een efficiëntere benutting van de beschikbare parkeerruimte en voorkomt onnodige verkeersbewegingen op zoek naar een vrije parkeerplaats. Daarnaast zorgt deze regeling ervoor dat het parkeerbeleid eenvoudig en overzichtelijk blijft, zowel voor de ontheffinghouders als voor handhavers. Door uniformiteit te creëren binnen het centrumgebied, minimaliseren we verwarring en dragen we bij aan een vlotte doorstroming van het verkeer. Om deze redenen achten wij het van belang om de parkeerontheffingen centrum-breed te verstrekken.

Zienswijze:

Eén indiener heeft een vraag over het opheffen van de stop&go parkeerplaatsen op de Markt en die te vervangen voor fietsparkeerplaatsen.

Reactie:

Bij de vaststelling van uitgangspunten en keuzes voor het parkeren in onze dorpscentra hanteren we als leidraad dat het parkeerbeleid moet bijdragen aan de bredere visies, ambities en ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeente. Hoewel het faciliteren van autoverkeer belangrijk blijft, geven we steeds meer prioriteit aan het stimuleren van duurzame mobiliteit, zoals fietsen en wandelen.

De gemeente streeft naar een betere balans tussen autogebruik en duurzame vervoerswijzen. Dit sluit aan bij de gemeentelijke ambities op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid en het terugdringen van verkeersdrukte in de dorpscentra. Door te kiezen voor fietsparkeerplaatsen in plaats van stop&go-parkeerplaatsen geven we concreet invulling aan deze ambities.

De huidige stop&go-parkeerplaatsen bevinden zich diep in het centrum, op een locatie waar doorgaans veel voetgangers en fietsers aanwezig zijn. Juist in deze kerngebieden is het belangrijk om ruimte te creëren voor duurzame vervoersmiddelen, die minder ruimte innemen en bijdragen aan een prettiger verblijfsklimaat.

Daarnaast zijn er in de directe omgeving van de Markt voldoende alternatieven beschikbaar voor automobilisten. Zo zijn er nabijgelegen parkeerlocaties waar bezoekers kort kunnen parkeren. Door de concentratie van fietsparkeerplaatsen op deze centrale plek, verminderen we het aantal zoekbewegingen van fietsers en bevorderen we een efficiënter gebruik van de beperkte openbare ruimte.

Het stimuleren van fietsen past binnen het beleid om korte afstanden in dorpscentra zoveel mogelijk met de fiets af te leggen. Dit is niet alleen gunstig voor de doorstroming, maar draagt ook bij aan een duurzamere en gezondere leefomgeving. Bovendien sluit deze maatregel aan bij de trend van toenemend fietsgebruik en de behoefte aan meer fietsparkeerplekken in centrumgebieden.

3c. Doorkijk naar maatregelen korte termijn Sint-Oedenrode Centrum

Zienswijze:

Eén indiener vraagt om het parkeerterrein aan het Odapad op te nemen in de blauwe zone om langparkeerders te weren en voldoende parkeercapaciteit voor bezoekers van de Jumbo en overige winkels te borgen. Een andere indiener vraagt om het parkeren zo te houden.

Reactie:

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat er tijdens de werkingstijden van de blauwe zone bij de Jumbo voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. De drukste periode tijdens deze (nieuwe) werkingstijden is op vrijdag om 11:00 uur, wanneer 83% van de 71 parkeerplaatsen bezet is. Op werkdagen bedraagt de maximale bezetting 72%, en op zaterdag is dit 79%.

In Sint-Oedenrode worden geen parkeerontheffingen voor bewoners uitgegeven. Dit betekent dat bewoners en werknemers zijn aangewezen op de niet-gereguleerde parkeerplaatsen. Bezoekers kunnen daarentegen gebruikmaken van zowel de parkeerplaatsen in de blauwe zone als de niet-gereguleerde parkeerplaatsen.

Indien we een groter deel van de parkeerplaatsen in het centrum van Sint-Oedenrode zouden aanwijzen als blauwe zone, zou dit de parkeerbalans in het centrum verstoren. In dat geval zouden we genoodzaakt zijn om parkeerontheffingen aan bewoners uit te geven, wat een aanzienlijke wijziging van het huidige parkeerbeleid zou betekenen.

Zienswijze:

Eén indiener vraagt of gekeken is naar het benodigde aantal parkeerplaatsen voor de huidige en toekomstige bezoekers van het centrum.

Reactie:

Daar is naar gekeken onder andere gebaseerd op de “wie parkeert waar bijeenkomst” en bij de analyse van de uitkomsten van het parkeeronderzoek. Verder wordt bij ruimtelijke ontwikkelingen getoetst op parkeren.

Zienswijze:

Twee indieners vragen om parkeerplaatsen toe te voegen op de Markt, het kerkplein, evenemententerrein en de parkeermogelijkheden op de Heuvel te vergroten.

Reactie:

Bij de reconstructie van de Markt is destijds bewust gekozen om dit deel autovrij te maken. Het doel hiervan was om de verblijfskwaliteit te verbeteren en een prettiger verblijfsgebied te creëren. Deze keuze blijft gehandhaafd. Momenteel wordt het parkeren op de Markt tijdelijk gedoogd, omdat de Albert Heijn nog op deze locatie gevestigd is. Zodra de Albert Heijn verhuist naar de Borchmolendijk, zal de parkeerdruk in de rest van het centrum van Sint-Oedenrode naar verwachting afnemen. Op dat moment zal het autovrije karakter van de Markt weer volledig worden nageleefd.

Ook op de Heuvel worden geen extra parkeerplaatsen toegevoegd. Dit besluit is gebaseerd op het uitgangspunt dat het faciliteren van parkeren belangrijk blijft, maar niet langer de hoogste prioriteit heeft in het centrumbeleid.

Ondernemers en werknemers in het centrum kunnen zelf bijdragen aan het verminderen van de parkeerdruk door gebruik te maken van parkeergelegenheid op grotere loopafstand, zoals bij de Neul. Door hier te parkeren, geven zij het goede voorbeeld en ondersteunen zij de wens om het centrum bereikbaar te houden voor bezoekers die met de auto komen.

Het uitgangspunt bij het parkeerbeleid in onze dorpscentra is dat dit beleid aansluit bij de bredere visies, ambities en ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeente. Hierbij verschuift de prioriteit van autoparkeren naar het bevorderen van duurzame en gezonde vervoerswijzen, zoals fietsen en lopen.

Hoewel parkeren nog steeds belangrijk is, streven we naar een balans tussen bereikbaarheid voor automobilisten en de leefbaarheid van het centrum. In totaal zijn er voldoende parkeerplaatsen in het centrum beschikbaar, al bevinden deze zich mogelijk niet altijd op de plekken waar parkeerders het liefst willen staan.

Door deze keuzes dragen we bij aan een prettiger en aantrekkelijker centrum, waar zowel bereikbaarheid als verblijfskwaliteit in balans zijn.

Zienswijze:
Twee indieners geven aan dat als er evenementen in het centrum zijn deze plaats dienen te vinden op het evenemententerrein en niet op de parkeerplaatsen op de Markt. De markt zou verplaatst kunnen worden naar het kerkplein.
Reactie:
Verkeerskundig gezien is het wenselijk om de weekmarkt te verplaatsen naar het kerkplein, omdat dit extra parkeercapaciteit in het centrum van Sint-Oedenrode oplevert. Tegelijkertijd wordt in het economische centrumbeleid het belang van de weekmarkt op de Markt benadrukt. De weekmarkt draagt namelijk bij aan de detailhandelsstructuur, leefbaarheid en sociale cohesie van de kern. Ze trekt bezoekers aan, wat het gehele kernwinkelgebied ten goede komt. Daarnaast zorgt de vaste locatie op de Markt voor een goede combinatie van winkelen en horeca. Frequent verplaatsen, zoals tijdens evenementen, is ongunstig voor de weekmarkt. Daarom is in het economische centrumbeleid opgenomen dat de weekmarkt maximaal twee keer per jaar verplaatst mag worden, met de vaste locatie op de Markt als uitgangspunt.
Zienswijze:
De parkeerplaatsen langs de Dommel (De Neul) liggen op meer dan 450 meter van het centrum en worden op diverse dagen gebruikt door andere verenigingen of evenementen.
Reactie:
Er worden in totaal 253 parkeerplaatsen gerealiseerd. Dit zijn er 60 meer ten opzichte van de huidige situatie ter compensatie van de vervallen parkeerplaatsen op Markt.

Zienswijze:
Eén indiener geeft aan dat in het plan staat dat de Heuvel wellicht autoluw wordt. Hoe ziet de gemeente dat in het kader van het bevoorraden van de ondernemers in het centrum?
Reactie:
De mogelijke autoluwe inrichting van de Heuvel en de Markt vraagt om een zorgvuldige afweging, waarbij zowel de leefbaarheid als de bereikbaarheid van het centrum centraal staan. Het uitgangspunt is om een balans te vinden tussen een aantrekkelijk verblijfsgebied en de functionele toegankelijkheid voor bevoorrading.
Het autoluw maken van de Heuvel betekent niet dat er geen auto's meer zijn toegestaan. Het gaat om het verminderen van doorgaand verkeer en het creëren van een rustiger en aangenamer verblijfsgebied. Daarbij blijft het essentieel om rekening te houden met de toegankelijkheid voor ondernemers en de bevoorrading van winkels, waaronder de toekomstige Albert Heijn.
We beseffen dat een goede bevoorrading van de ondernemers in het centrum cruciaal is. Daarom zal de nadere uitwerking van de autoluwe inrichting in samenspraak plaatsvinden met ondernemers en andere belanghebbenden.

Op dit moment gaat het vooral om het vaststellen van de beleidslijn: het streven naar een autoluwe inrichting die tegelijkertijd rekening houdt met de behoeften van ondernemers. De daadwerkelijke invulling en nadere uitwerking zullen in nauw overleg met de betrokken partijen plaatsvinden. Op deze manier streven we naar een leefbaar, bereikbaar en aantrekkelijk centrum, waarbij de verschillende belangen in balans worden gebracht.

Zienswijze:
Eén indiener geeft aan dat goede parkeervoorzieningen voor fietsen van groot belang zijn.
Reactie:
Goede parkeervoorzieningen voor fietsen zijn belangrijk voor een aantrekkelijk en bereikbaar centrum. Op locaties waar grote concentraties fietsen buiten de bestaande stallingen staan, of op locaties waar geen stallingen staan, voegen we extra fietsnietjes toe.

Zienswijze:
Eén indiener geeft aan dat een duidelijke P-route belangrijk is zodat helder is waar kort en lang geparkeerd mag worden en waar wel en geen blauwe zones zijn.
Reactie:
Goede routebegeleiding helpt bezoekers een geschikte parkeerplaats te vinden, wat de verkeersdruk vermindert. Echter bekenden letten meestal niet op bebording en als er veel informatie op een bord staat of er veel borden staan dan wordt de informatie ook niet gezien. Belangrijk is om dit goed af te wegen.

Zienswijze:
Drie indieners vragen af waar bewoners van de Hoge Vonderenstraat, Hoefstraat, bewoners boven de winkels nog kunnen parkeren als blauwe zone Deken van Erpstraat wordt uitgebreid. Zij kunnen ook al niet parkeren op de Markt of het kerkplein.
Eén indiener vraagt specifiek om een parkeerontheffing voor de blauwe zone.
Reactie:
Het plan voor meer blauwe zone in de Deken van Erpstraat is onderdeel van een groter plan. We verkleinen van de venstertijden van de parkeerschijfzone. Deze worden ingesteld van maandag tot en met zaterdag van 10:00 tot 17:00 uur. Buiten deze tijden geldt vrij parkeren. Voor bewoners voor wie dit onvoldoende oplossing biedt, is er op loopafstand extra vrije parkeercapaciteit op het parkeerterrein nabij Ahrend/Kofferen.

Zienswijze:
Eén indiener vraagt om parkeerplaatsen op Ameroyenhof vrij parkeren te houden voor bewoners. Ten tijde van de bouw van de Ameroyenhof is gekozen voor parkeerplaatsen en niet voor een parkeerkelder.
Reactie:
Uit parkeeronderzoek blijkt dat hier nauwelijks bewoners staan maar juist veel werknemers en bezoekers. Slechts 9% van de parkeerders is bewoner.

We bekijken de parkeersituatie op Ameroyenhof in samenhang met de parkeersituatie op de Deken van Erpstraat aangezien hier juist negatieve reacties van bewoners op terugkomen en hier in de parkeeronderzoeken ook is terug te zien dat daar meer bewoners staan. Om die reden hebben we besloten:
- De beoogde uitbreiding van blauwe zone parkeerplaatsen op het parkeerterrein bij de Deken van Erpstraat in te perken van 42 naar 22 extra blauwe zone parkeerplaatsen
- 21 vrije parkeerplaatsen op het Ameroyenhof om te zetten naar blauwe zone parkeerplaatsen.

Parkeeronderzoek toont aan dat op het Ameroyenhof nauwelijks bewoners staan maar juist veel werknemers parkeren. We willen deze locatie dicht bij het centrum beter inzetten voor bezoekers. Werknemers willen we naar de rand van het centrum drukken. Op korte loopafstand (100m) is aan de Dommelstraat en Neulstraat voldoende plek voor bewoners. Hiermee creëren we meer ruimte voor centrumbezoekers en dwingen we werknemers meer richting het parkeerterrein bij De Neul. Dit sluit aan bij de visie voor het centrum van Sint-Oedenrode.

Zienswijze:
Eén indiener vraagt om een eigen parkeerplaats nabij de Borchmolendijk.
Reactie:
Een eigen parkeerplaats in de openbare ruimte is niet mogelijk

Zienswijze:
Eén indiener vraagt om na te gaan of tegenover de Kofferen Bar op grond van Ahrend de gemeente de grond voor 10 jaar kan pachten of kopen. Hoeveel parkeerplaatsen blijven nog over als daar vlakbij gebouwd wordt?
Reactie:
Alle parkeerplaatsen rechts langs Kofferen Bar liggen op gemeentegrond. In dit plan blijven dit vrije parkeerplaatsen. De parkeerplaats tegenover Kofferen Bar op grond van Ahrend zijn openbaar toegankelijk.

Zienswijze
Een indiener vraagt om parkeren achter de Rabobank vrij te houden voor bewoners (en parkeerplaats niet te verwijzen voor bezoekers).
Reactie:
De parkeerplaatsen op het Kapittelhof zijn bestemd voor zowel centrumbezoekers als bewoners. Om te voorkomen dat het terrein volledig bezet raakt door bewoners en werknemers, is het belangrijk een deel van de parkeerplaatsen te reguleren met een parkeerschijfzone. Door een combinatie van gereguleerde en niet-gereguleerde parkeerplaatsen aan te bieden, creëren we een evenwicht tussen de parkeerbehoeften van bewoners en centrumbezoekers. Op die manier blijft het Kapittelhof toegankelijk voor beide doelgroepen, zonder dat één groep de andere verdringt. Deze aanpak draagt bij aan een goed functionerend en toegankelijk centrumgebied, waarin zowel bewoners als bezoekers op een passende manier gebruik kunnen maken van de beschikbare parkeerruimte.

Zienswijze
Eén indiener vraagt om bij Huisartsenpraktijk voor de Dommel 3 parkeerplaatsen te reserveren voor bezoekers die slecht ter been zijn.
Reactie:
Onlangs zijn nabij de Huisartsenpraktijk extra invalideparkeerplaatsen aangelegd. Er zijn voldoende vrije parkeerplaatsen aan de Dommelstraat.

Zienswijze:
Eén indiener vraagt om de fysiotherapie aan de Borchmolendijk te verplaatsen naar een andere locatie als dit bedrijf nog groeit vanwege de parkeerdruk.
Reactie:
Voor uitbreiding van het bedrijf dient een omgevingsvergunning aangevraagd te worden waarbij getoetst zal worden op het thema verkeersgeneratie en parkeren

Zienswijze:
Eén indiener vraagt om een plan voor wat er met vrijkomende winkels mag gebeuren. De uitstraling van het centrum bepaalt of winkels en horeca blijft.
Reactie:
De invulling van leegstaande panden is geen onderdeel van het parkeerplan. Het parkeerplan is met namen ondersteunend aan de (ruimtelijke) ontwikkelingen.

3d. Doorkijk naar maatregelen korte termijn overige thema's en aandachtspunten
Zienswijze:
Eén indiener vraagt om de parkeertijden in de blauwe zone in Sint-Oedenrode te verkleinen van 10 tot 16 uur, 6 dagen in de week. Op die manier kunnen de parkeerplaatsen in de blauwe zone gebruikt worden door bewoners die na 16 uur thuiskomen.
Reactie:
In het parkeerplan is vastgelegd dat de werkingstijden van de blauwe zone in de drie centra van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode worden verkleind naar zes dagen per week, van 10.00 tot 17.00 uur. Deze uniforme regeling draagt bij aan een eenduidig en duidelijk parkeerbeleid in de hele gemeente.

Waarom van 10.00 tot 17.00 uur? Deze tijden zijn gekozen om tegemoet te komen aan de behoefte van verschillende doelgroepen, waaronder centrumbezoekers, ondernemers en bewoners. Overdag is de parkeerdruk het hoogst door winkelend publiek en werknemers. Door de blauwe zone tot 17.00 uur te laten gelden, blijft er voldoende doorstroming van parkeerplaatsen tijdens deze drukke uren. Na 17.00 uur neemt de druk aanzienlijk af, waardoor de parkeerplaatsen beschikbaar komen voor bewoners die terugkeren naar huis.

Waarom niet tot 16.00 uur? Het verkorten van de werkingstijd tot 16.00 uur zou betekenen dat de parkeerdruk in het laatste uur van de middag, wanneer er nog veel bezoekers en werknemers aanwezig zijn, te hoog wordt. Hierdoor zou de bereikbaarheid van het centrum verslechteren. De keuze voor 17.00 uur biedt een betere balans tussen bereikbaarheid overdag en beschikbaarheid voor bewoners in de avond.

Balans tussen doelgroepen: het parkeerbeleid is erop gericht om een evenwicht te creëren tussen de verschillende gebruikers van de parkeerplaatsen. Door de parkeertijden vast te stellen van 10.00 tot 17.00 uur, zorgen we ervoor dat bezoekers en werknemers tijdens drukke momenten toegang hebben tot parkeerplaatsen, terwijl bewoners in de avond meer ruimte hebben om te parkeren.

4. Doorkijk naar maatregelen Masterplan Veghel centrum
Zienswijze:
Eén indiener geeft aan dat in de overgangsfase naar uitvoering van het Masterplan in wording, maar beperkt maatregelen worden voorgesteld. Te overwegen valt om betaald parkeren in te voeren.
Reactie:
In het parkeerplan is in paragraaf 4.3 een toekomstperspectief van betaald parkeren voor het centrumgebied in Veghel opgenomen. Gezien de ruimtelijke ontwikkelingen en de plannen voor één of meer gebouwde parkeervoorzieningen, wordt een vorm van betaald parkeren voor Veghel Centrum een realistisch instrument om af te wegen en concreet in te gaan zetten. De

parkeermaatregelen worden integraal in het kader van (uitwerking van) het Masterplan Veghel Centrum nader uitgewerkt.

Zienswijze:
Eén indiener vraagt om een parkeerbalans voor de maatregelen in het Masterplan. Consequenties van ontwikkelingen moeten goed in beeld worden gebracht.
Reactie:
De consequenties van ontwikkelingen moeten inderdaad goed in beeld worden gebracht. Dit gebeurt in het kader van het Masterplan. Deze ‘actie’ staat ook benoemd in het parkeerplan in paragraaf 5.2.

Zienswijze:
Eén indiener geeft aan dat er minder parkeerplaatsen op maaiveld in de openbare ruimte komen en meer in (één of meerdere) gebouwde parkeervoorzieningen. Vraag is waar deze worden gesitueerd. Wens is ook aan de Frisselsteinstraat en aan de zuidzijde van het gemeentehuis. Buiten kantoortijden kan de parkeerplaats bij het gemeentehuis worden gebruikt voor parkeren in algemene zin.
Reactie:
Voor leefbaarheid centrum is het wenselijk als de parkeervoorzieningen nabij de ontsluitingswegen van het centrum liggen. Die wegen, maar ook voorzieningen die veel verkeer aantrekken, liggen vooral aan de zuidoostzijde van het centrum. De voorzieningen in het westen van het centrum zijn niet direct gelegen aan gebiedsontsluitingswegen maar aan wegen die minder geschikt zijn om grotere hoeveelheden verkeer te verwerken. Voor een parkeerhub bij het gemeentehuis wordt verwezen naar het Masterplan Veghel Centrum.

Zienswijze:
Eén indiener geeft aan dat als parkeerplaatsen op Bolkenplein verdwijnen het parkeren in die omgeving een probleem wordt.
Reactie:
Of het parkeren op het Bolkenplein vervalt en hoe de parkeerplaatsen worden gecompenseerd is onderdeel van het Masterplan Veghel Centrum.

5. Parkeernormen
Zienswijze:
Eén indiener geeft aan dat het van belang is te verduidelijken waarom parkeernormen zijn verlaagd. Als de werkelijkheid anders is dan ontstaat het gevaar op een onevenwichtige parkeerbalans. Negatief voorbeeld is het verlagen van de parkeernormen in het Kloosterkwartier.
Reactie:
De actuele parkeerkencijfers van het CROW zijn in de nieuwe nota parkeernormen vertaald naar gebiedsgerichte parkeernormen voor Meierijstad (zie Nota Parkeernormen Meierijstad 2025 paragraaf 3.1.2). Bij het bepalen van de gebiedsgerichte parkeernormen is uitgegaan van logisch afgebakende gebieden met duidelijke grenzen. Daarnaast is rekening gehouden met het huidige autobezit, kwaliteit van het openbaar vervoer en het fietsnetwerk, aanwezigheid van dagelijkse voorzieningen en de manier waarop regulering van parkeren in de openbare ruimte geregeld is. Opgemerkt wordt dat in het bestemmingsplan van het Kloosterkwartier lagere parkeernormen zijn gehanteerd.

3. Wijzigingen Parkeerplan Meierijstad

Dit hoofdstuk bevat een overzicht van de wijzigingen in het Parkeerplan Meierijstad. Het betreffen wijzigingen die naar aanleiding van de zienswijzen of ambtshalve zijn opgenomen. De ambtshalve wijzigingen betreffen teksten of kaarten waarin fouten zaten en actuele inzichten.

3.1 Wijzigingen naar aanleiding van de zienswijzen

In onderstaande tabel staan de wijzigingen naar aanleiding van reactie, vragen en suggesties uit de zienswijzen.

pagina	was	wordt	motivatie
6	Stationsstraat: blauwe zone vervalt	Deze tekst verwijderen	zie 3a
6	We gaan diverse aanpassingen/optimalisaties in het blauwe zone gebied doorvoeren: uitbreiding blauwe zone Deken van Erpenstraat	We gaan diverse aanpassingen/optimalisaties in het blauwe zone gebied doorvoeren: - Omzetten blauwe zone parkeerplaatsen naar vrije parkeerplaatsen in Kofferen, Meierij, Dommelstraat. - Omzetten vrije parkeerplaatsen naar blauwe zone parkeerplaatsen Deken van Erpstraat en Ameroyenhof. - Grenzen van het totale blauwe zone gebied verkleinen.	Zie 3c
6	-	Toegevoegd “In ontwikkelgebied Kloosterkwartier doet zich parkeeroverlast voor doordat de huidige parkeeropzet afwijkt van de oorspronkelijke plannen. Ondanks juridische afspraken tussen ontwikkelaar en gemeente blijkt de praktijk complex. Om tot een duurzame oplossing te komen, wordt gekozen voor een gezamenlijke aanpak waarbij alle betrokken stakeholders actief worden betrokken. Samen wordt verkend welke maatregelen binnen de bestaande kaders mogelijk zijn om de parkeeroverlast effectief aan te pakken”.	Zie 3a
13	Met de recente oplevering van het Kloosterkwartier is de vraag hoe de hier vergunde parkeeroplossing in de praktijk gaat functioneren en wat de gevolgen zijn voor de	Met de recente oplevering van het Kloosterkwartier blijkt dat de vergunde parkeeroplossing in de praktijk niet volledig voldoet. Er zijn inmiddels meerdere meldingen van parkeeroverlast ontvangen. Bewoners	Zie 3a

pagina	was	wordt	motivatie
	toekomstige ontwikkelingen van het centrumgebied. De bewoners van het Kloosterkwartier komen in ieder geval niet in aanmerking voor een ontheffing. Eerste signalen en klachten laten zien dat bewoners uitwijken naar o.a. parkeerlocatie Stadhuisplein. Ook zijn er klachten dat bezoekers en/of werknemers van het centrum uitwijken naar de parkeerplaatsen bij Kloosterkwartier.	geven aan noodgedwongen uit te moeten wijken naar parkeerlocaties in de omgeving. Daarnaast zijn er klachten dat bezoekers en/of werknemers van het centrum gebruikmaken van de parkeerplaatsen bij het Kloosterkwartier.	
35	Kort parkeren: Deken van Erpstraat (terrein) Dommelstraat ca 40% van pp Ameroyenhof ca 40% van pp Lang parkeren: Dommelstraat ca 60% van pp Ameroyenhof ca 60% van pp	Kort parkeren: Deken van Erpstraat (terrein) | ca. 60% Ameroyenhof Lang parkeren: Dommelstraat	Zie 3c
44	Stationsstraat Om winkels te stimuleren .. laten we de blauwe zone vervallen.	Deze tekst verwijderen.	Zie 3a
46	De wens is om de mobiliteitshub-functie van het busstation uit te breiden met meer voorzieningen	De wens is om de mobiliteitshub-functie van het busstation uit te breiden met meer voorzieningen zoals een bewaakte fietsenstalling en het overstappen nog beter te faciliteren	Zie 3a
47	-	Toegevoegd de alinea “Korte termijn: ín gesprek’ over verbetering van parkeren in (ontwikkel)gebied Kloosterkwartier	Zie 3a
49	Centrummanagement heeft geopperd om (een deel van) de huidige ‘stop & go parkeerplaatsen’ op de Markt op te heffen en te vervangen voor fietsparkeren.	(Een deel van) de huidige ‘stop & go parkeerplaatsen’ op de Markt worden opgeheven en vervangen voor fietsparkeren.	Zie 3b

3.2 Ambtshalve wijzigingen

De ambtshalve wijzigingen hebben tot doel het Parkeerplan Meierijstad te verduidelijken, te actualiseren (op basis van nieuwe inzichten) en tekst en afbeeldingen beter op elkaar af te stemmen. De ambtshalve wijzigingen zijn in onderstaande tabel weergegeven. Wijzigingen in het Parkeerplan Meierijstad (hoofdrapport) en Nota Parkeernormen Meierijstad 2025 (bijlage) zijn apart in de tabel opgenomen.

Parkeerplan			
pagina	was	wordt	motivatie
6	We gaan de werkingstijden eenduidig maken: van maandag tot en met zaterdag van 10.00 tot 17.00 uur. De traditionele koopavond heeft al langer zijn functie verloren. Daarom wordt de regulering tijdens koopavond geschrapt.	We gaan de werkingstijden eenduidig maken: van maandag tot en met zaterdag van 10.00 tot 17.00 uur. De traditionele koopavond heeft al langer zijn functie verloren. Daarom wordt de regulering tijdens koopavond geschrapt. Door deze aanpassing wordt het met name voor bewoners in Sint-Oedenrode makkelijker om zonder ontheffing in de blauwe zone te parkeren. De nieuwe werkingstijden betekenen namelijk dat de parkeerregeling daar pas om 10.00 uur ingaat in plaats van 8.00 uur, en om 17.00 uur eindigt in plaats van 18.00 uur. Hierdoor vervalt er dagelijks drie uur aan gereguleerde parkeertijd.	Verduidelijking
13	“Het stallen van fietsen buiten de formele stallingen wordt over het algemeen niet als een probleem ervaren”.	Het stallen van fietsen buiten de formele stallingen wordt over het algemeen niet als een probleem ervaren. Echter, op locaties waar (te) veel fietsen buiten de voorzieningen worden geplaatst en bestaande voorzieningen niet of onvoldoende worden benut, zal worden gekeken of deze verplaatst / geoptimaliseerd kunnen worden. Enkel op locaties waar zowel (te) veel fietsen buiten als binnen de voorzieningen staan gestald,	

Parkeerplan			
pagina	was	wordt	motivatie
		wordt gekeken naar uitbreiding van de capaciteit.	
21	3.2. Visie Duurzaamheid 20250	3.2. Visie Duurzaamheid 2050	Tekstuele fout.
41	Boerendonk	Boerdonk	Tekstuele fout.
44	In de huidige regels is uitgangspunt is dat er geen eerste ontheffing wordt verleend aan een bewoner die binnen het gebied over een eigen parkeerplaats beschikt dan wel bij de woning een parkeerplaats kan huren of kopen.	In de huidige regels is uitgangspunt dat er geen eerste ontheffing wordt verleend aan een bewoner die binnen het gebied over een eigen parkeerplaats beschikt dan wel bij de woning een parkeerplaats kan huren of kopen.	Tekstuele fout.
47	Het stallen van fietsen buiten de formele plaatsen wordt in principe niet als probleem ervaren. Dit vanuit de gedachte dat het stimuleren van fietsgebruik belangrijk is, en dat ‘parkeren voor de deur’ aansluit bij de wens van de gebruikers.	Zie tekstvoorstel voor pagina 13 + De bushalte aan de Udenseweg – ’t Ven is niet meegenomen in het parkeeronderzoek. Daarom wordt aanbevolen om hier een aanvullend parkeeronderzoek uit te voeren en indien nodig extra fietsnietjes bij te plaatsen.	n.a.v. motie fiets
50	De plaatsing van extra fietsnietjes in de centrale winkelstraat wordt als niet opportuun beschouwd: het maximum wat ruimtelijk ingepast kan worden lijkt bereikt. Aandacht voor het parkeergedrag ter voorkoming van diefstal is belangrijker: uit onderzoek blijkt namelijk dat slechts 10% van de elektrische fietsen met	Overwegen om toch extra voorzieningen in de Hoofdstraat en op de Markt te plaatsen. De (belangrijke) bushaltes zijn niet meegenomen in het parkeeronderzoek. Daarom wordt aanbevolen om een aanvullend parkeeronderzoek uit te voeren bij de haltes aan de Structuurweg / Wijbosscheweg.	n.a.v. motie fiets

Parkeerplan			
pagina	was	wordt	motivatie
	een kettingslot wordt vastgezet.		
50	Geen ontheffingen voor bewoners in de blauwe zone. Binnen het gereguleerd gebied van Sint-Oedenrode worden geen ontheffingen uitgegeven aan bewoners en bedrijven. Bij de gemeente zijn de afgelopen periode een paar verzoeken binnengekomen van bewoners voor een ontheffing in gereguleerd gebied. Wij kiezen ervoor om geen ontheffingen uit te geven in het blauwe zone gebied.	(Voorlopig) geen ontheffingen voor bewoners in de blauwe zone Het uitgeven van ontheffingen voor de blauwe zone in het dorpscentrum van Sint-Oedenrode wordt op dit moment niet nodig geacht, omdat: - Het blauwe zonegebied relatief klein is en primair gericht is op het faciliteren van bezoekers. - Er zijn diverse private parkeervoorzieningen met restcapaciteit beschikbaar (zie ook paragraaf 5.4). - Met het inperken van de venstertijden voor de blauwe zone (’s ochtends later van kracht en ’s middags eerder ten einde) wordt het voor bewoners makkelijker om in de blauwe zone te parkeren zonder parkeerschijf. - Buiten de blauwe zone zijn voldoende zijn voldoende ongereguleerde parkeerplaatsen beschikbaar om lang te parkeren.	Verduidelijking en flexibiliteit naar de toekomst.
50	Optimalisatie blauwe zone	Grenzen totale blauwe zone gebied verleggen en daarmee verkleinen.	Verduidelijken van totale blauwe zone gebied. Nu een grote blauwe zone met gebieden waarbinnen geen enkele blauwe zone parkeerplaats ligt.
50	Optimalisatie blauwe zone	Blauwe zone parkeerplaatsen Meierij opheffen en omturnen naar vrije parkeerplaatsen.	Na input van interne en externe stakeholders gebleken dat de 7 blauwe zone parkeerplaatsen niet meer nodig zijn.

Parkeerplan			
pagina	was	wordt	motivatie
50	Optimalisatie blauwe zone	Blauwe zone parkeerplaatsen Dommelstraat omturnen naar vrije parkeerplaatsen.	Na input van interne en externe stakeholders gebleken dat de 14 blauwe zone parkeerplaatsen niet meer nodig zijn. Parkeeronderzoek bevestigt dit. Er staan nauwelijks bezoekers.
50	Optimalisatie blauwe zone	Blauwe zone parkeerplaatsen Ameroyenhof uitbreiden. De 21 vrije parkeerplaatsen worden omgezet naar blauwe zone parkeerplaatsen.	Parkeeronderzoek toont aan dat op het Ameroyenhof nauwelijks bewoners (9%) staan maar juist veel werknemers parkeren. We willen deze locatie dicht bij het centrum beter inzetten voor bezoekers. Werknemers willen we naar de rand van het centrum drukken. Op korte loopafstand (100m) is aan de Dommelstraat en Neulstraat voldoende plek voor bewoners. Hiermee creëren we meer ruimte voor centrumbezoekers en dwingen we werknemers meer richting het parkeerterrein bij De Neul. Dit sluit aan bij de visie voor het centrum van Sint-Oedenrode.
50	Optimalisatie blauwe zone	Beoogde uitbreiding blauwe zone parkeerplaatsen p-terrein Deken van Erpstraat inperken. Beoogd was om 42 vrije parkeerplaatsen om te zetten naar blauwe zone parkeerplaatsen. Met de toevoeging van 21 blauwe zone parkeerplaatsen op het Ameroyenhof perken we de	Bewonersparkeervraag blijkt hier groter dan gedacht. De vervallen extra blauwe zone parkeerplaatsen op het p-terrein aan de Deken van Erpstraat voegen we daarom toe op het Ameroyenhof.

Parkeerplan			
pagina	was	wordt	motivatie
		toevoeging aan blauwe zone parkeerplaatsen op het p-terrein Deken van Erpstraat in naar 22 parkeerplaatsen.	
52	De plaatsing van extra stallingsmogelijkheden voor fietsen is gezien de relatief beperkte bezetting van het huidig areaal niet direct nodig	- De plaatsing van extra stallingsmogelijkheden voor fietsen is op de meeste locaties in het centrum niet direct nodig. Enkel op de Markt en Hoofdstraat kan er verkend worden om extra voorzieningen te plaatsen. - Tevens is het vervangen van de huidige fietsbeugels bij de Jumbo en de Action voor fietsnietjes gewenst omdat de parkeerdruk hier hoog is en de bestaande fietsbeugels niet goed gebruikt worden doordat de fietsbeugels niet geschikt zijn voor de vele verschillende soorten fietsen van tegenwoordig. - De (belangrijke) bushaltes zijn niet meegenomen in het parkeeronderzoek. Daarom wordt aanbevolen om een aanvullend parkeeronderzoek bij zowel de bushaltes aan de Noordelijke Randweg – Postdijk als bij de bushalte Hertog Hendrikstraat – Nijnselseweg uit te voeren en indien nodig extra fietsnietjes bij te plaatsen.	n.a.v. motie fiets
52	Paragraaf “Geen ontheffingen voor bewoners in de blauwe zone”	Paragraaf verwijderen	Optie voor ontheffingen in de toekomst openhouden.
Diverse	Deken van Erpenstraat	Deken van Erpstraat	Tekstuele fout

Nota parkeernormen			
pagina	was	wordt	motivatie
8	De parkeernormen zijn dus van toepassing op bouwontwikkelingen, zoals:	De parkeernormen zijn dus van toepassing op bouwontwikkelingen en functiewijzigingen zonder bouwactiviteiten, zoals:	Verduidelijking
8	gehele en gedeeltelijke verbouwing van een pand met een bestemmingswijzing of bestemmingsafwijking waarbij het nieuwe gebruik/de nieuwe functie een meer verkeer-aantrekkend karakter heeft;	gehele en gedeeltelijke verbouwing van een pand met een bestemmingswijzing of bestemmingsafwijking, maar ook functiewijzigingen zonder bouwactiviteiten waarbij het nieuwe gebruik/de nieuwe functie een meer verkeer-aantrekkend karakter heeft;	Verduidelijking
18	‘Figuur 3 Correctiefactoren inzet deelmobiliteit’ werd in de matrix de keuze optie geboden JA of NEE op de aanwezigheid van parkeerregulering binnen 400 meter loopafstand.	Dit is gewijzigd naar de keuze optie JA of NEE op de aanwezigheid van parkeerregulering.	de duiding van 400 meter loopafstand was foutief en is eruit gehaald. Deze aanpassing heeft geen verdere tekstuele wijzigingen in de nota te weeg gebracht.
37	Centrum/schil D	Centrum D	Fout in kaart. Hiermee komt de kaart weer overeen met de tekst op pagina 38.
40	Buurtsupermarkt Grote supermarkt (XL)	Buurtsupermarkt (<600m^2 wvo) Grote supermarkt (>2500m^2 wvo)	Verduidelijking
41	Tennishal Padelhal	Tennishal/Tennisveld Padelhal/Padelveld	Verduidelijking
44	Fietsparkeernormen	Opname van de nieuwste normen	CROW heeft onlangs nieuwe fietsparkeernormen uitgebracht

Bijlage 1. Overzicht zienswijzen en beantwoording

In deze bijlage is een overzicht opgenomen van de ingebrachte zienswijzen. Alle zienswijzen zijn voorzien van een reactie. De individuele indieners zijn anoniem gemaakt ter bescherming van de privacy. Organisaties of verenigingen die een zienswijze hebben ingediend zijn wel vermeld.

	Indiener 1 VvE Parkrésidence Veghel
1.1	*Zienswijze*
	Wij vinden het jammer, dat ook in de overgangsfase naar uitvoering van het Masterplan in wording, maatregelen worden voorgesteld die zeer beperkt zijn. Er is te weinig aandacht besteed aan belangrijke oplossingsrichtingen of uitgangspunten. Deze zijn ook op korte termijn belangrijk. Er wordt veel op abstractieniveau geschreven maar belangrijke doelgerichte oplossingen blijven buiten beschouwing of worden naar de toekomst verschoven. Er wordt bij advisering veel geleund op het verleden, algemene uitgangspunten geformuleerd en daarna ook een verder onderzoek geadviseerd. Het concept Parkeerplan heeft te veel abstractieniveau en op korte en middellange termijn maar zeer beperkte doelgerichte maatregelen. Het moet toch mogelijk zijn om op wat kortere termijn en ook aan de hand van het concept Masterplan tot een meer duidelijke visie, meer concretisering en doelgerichte ontwikkeling van het Masterplan in wording, te komen en deze niet te verschuiven naar het Masterplan in wording. Immers uit visies en duidelijke oplossingsrichtingen vloeien juridische maatregelen voort, die noodzakelijk zijn om uitvoeringsmaatregelen desnoods af te kunnen dwingen.
	Reactie
	In het parkeerplan is in paragraaf 4.3 een toekomstperspectief van betaald parkeren voor het centrumgebied in Veghel opgenomen. Gezien de ruimtelijke ontwikkelingen en de plannen voor één of meer gebouwde parkeervoorzieningen, wordt een vorm van betaald parkeren voor Veghel Centrum een realistisch instrument om af te wegen en concreet in te gaan zetten. De parkeermaatregelen worden integraal in het kader van (uitwerking van) het Masterplan Veghel Centrum nader uitgewerkt. Ook voor de korte termijn worden concrete maatregelen voorgesteld. Dit zijn kleinschaligere maatregelen binnen de parkeerschijfzone welke op basis van parkeeronderzoek noodzakelijk blijken.
1.2	*Zienswijze*
	Verwacht had mogen worden dat, als onderdeel van het Parkeerplan, er een parkeerbalans zou zijn toegevoegd die de huidige situatie weergeeft, de effecten op korte termijn en een eerste realistische doorkijk in de effecten van het Masterplan.
	Reactie
	De parkeerbalans van de huidige situatie betreft de resultaten van het parkeeronderzoek. Hierin is per maatgevend moment van de week te zien wat de parkeerdruk in o.a. het centrum is. Bij ruimtelijke ontwikkelingen maken wij een nieuwe parkeerbalans gekoppeld aan die ontwikkelingen en het maatgevende moment van de week (gebaseerd op de parkeeronderzoeken).
1.3	*Zienswijze*
	We gaan in onze zienswijze ook in op een aantal zaken in het Masterplan hoewel dit op onderdelen specifiek het parkeerplan niet raakt maar naar onze mening wel van belang is daarvoor oog te hebben wanneer de verdere concretisering van het in ontwikkeling zijnde Masterplan Centrum Veghel gestalte krijgt. Als we spreken over de toekomst van het centrum dan mag niet voorbij worden gegaan aan de bestaande historische kern alsmede de periferie van dit centrum en zal dan ook het leggen van verbanden onontbeerlijk zijn. Voorstel is om dit gebied aan te merken als studiegebied en te integreren in het Masterplan in wording.

	Reactie
	Verwezen wordt naar het Masterplan Veghel Centrum en Koersdocument Veghel.
1.4	*Zienswijze*
	In de raadsinformatiebrief van 7 januari is aangegeven dat het centrum van Veghel de komende jaren stap voor stap wordt getransformeerd. Dat betekent dat maatregelen eerst effectief kunnen worden indien deze meer concreet worden. Dat neemt niet weg dat nu reeds een aantal zaken in beeld dienen te komen om ook op termijn te garanderen dat een evenwichtige parkeervisie en uitvoering mogelijk is.
	Reactie
	In het Parkeerplan is onderscheid gemaakt tussen maatregelen gekoppeld aan het Masterplan en maatregelen die op korte termijn kunnen worden uitgevoerd.
1.5	*Zienswijze*
	Door als overheid niet tijdig strategische maatregelen te nemen kunnen doelstellingen op het gebied van overheidszorg (lees in dit geval voldoende adequate parkeermogelijkheden) in het gedrang komen dan wel niet realiseerbaar zijn. Met name in gebieden waar de grond schaars is en sprake is van een diversiteit van belangen is het van groot belang dat de gemeente Meierijstad adequate maatregelen neemt om visie en beleid via juridische regelgeving voor de toekomst veilig te stellen.
	Reactie
	Dat is ook een van de redenen om parkeermaatregelen integraal met het Masterplan op te pakken.
1.6	*Zienswijze*
	De scope van de adviseurs richt zich, onzes inziens, te veel op de huidige openbare parkeergelegenheden, die voornamelijk oostelijk en zuidelijk van het historisch centrum en in de periferie zijn gelegen en waar de druk van de behoefte reeds enorm is en nog verder zal toenemen.
	Reactie
	Voor leefbaarheid centrum is het wenselijk als de parkeervoorzieningen nabij de ontsluitingswegen van het centrum liggen. Die wegen maar ook voorzieningen die veel verkeer aantrekken liggen vooral aan de zuidoostzijde van het centrum. Het noorden en het westen van het centrum zijn niet direct gelegen aan gebiedsontsluitingswegen maar aan wegen die minder geschikt zijn om grotere hoeveelheden verkeer te verwerken.
1.7	*Zienswijze*
	Onderbelicht is de situatie rondom de Markt, de bestaande historische kern maar ook die van het zuidelijk gedeelte van het Kloosterkwartier aan de Deken van Miertstraat. Dit kleine parkeerterrein vraagt om een meer realistische stedenbouwkundige oplossing zeker in relatie tot de nieuwe stedenbouwkundige invulling aan de noordzijde van de Deken van Miertstraat. Het vervallen van deze kleine parkeermogelijkheid is dan het meest voor de hand liggend.
	Reactie
	Voor winkeliers en bewoners is het parkeerterrein Deken van Miertstraat belangrijk. Het parkeerterrein kan niet vervallen.
1.8	*Zienswijze*
	Wij stellen voor de parkeerplaatsen op de Markt vanwege de veiligheid van de wijze van parkeren (insteek) te verwijderen.
	Reactie
	Bij de herinrichting van de Markt zijn veel parkeerplaatsen vervallen. Voor de parkeerbalans in Veghel Centrum en in deze directe omgeving is het voorlopig wenselijk deze parkeerplaatsen te behouden. Voor de toekomst kunnen andere keuzes gemaakt worden. In het parkeerplan is als bepalend uitgangspunt opgenomen de samenhang en balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en gezondheid: - De ‘parkeerbalans’ van de dorpscentra beschouwen we niet als een vaststaand gegeven, maar als iets waar we de komende jaren ook zelf invloed op hebben.

	- Concreet betekent dit dat we bij herinrichtings- en ontwikkelplannen prioriteit kunnen geven aan andere functies dan parkeren zoals bijvoorbeeld groen, verblijven of extra ruimte voor langzaam verkeer. - Mocht dit ten koste gaan van bestaande parkeerplaatsen brengen we in kaart wat dit (mogelijk) betekent voor de 'parkeerbalans' van het dorpscentrum. Bij de afweging en keuze kijken we naar de samenhang en balans tussen bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid, gezondheid en bijbehorende kosten.
1.9	*Zienswijze*
	Verwerf als gemeente het voormalige PTT-complex en creëer op deze plek een openbare parkeergelegenheid zodat het mogelijk wordt om vanuit deze plaats Markt, kerkdiensten het historisch centrum en Kloosterkwartier op een aanvaardbare afstand te bereiken. Niet iedereen is in staat om een afstand van 200 tot 300 meter te overbruggen (vanuit de nieuwe gedachte P-hub). Dit bevordert ook het parkeergedrag van de automobilist. Door spreiding van openbare parkeerplaatsen kan worden voorkomen dat automobilisten gaan zwerven op zoek naar de meest gewenste parkeerplaats en dan in een gebied dat reeds overvol is.
	Reactie
	Gezien de ligging ten opzichte van ontsluitingswegen is een grootschalige openbare parkeervoorziening voor Veghel Centrum op deze plek niet of minder wenselijk. Betreffende wegen zijn ook minder geschikt om grotere hoeveelheden verkeer te verwerken. Het Kloosterkwartier dient in eigen parkeerbehoefte te voorzien. Hierop is het bestemmingsplan gebaseerd.
1.10	*Zienswijze*
	Nu ook parkeerplaatsen op het Bolkenplein, Meijerijplein en Stadhuisplein gaan verdwijnen adviseren wij om het "garage-boxen" terrein aan de oostkant van het Meijerijplein in eigendom te verwerven. Dit biedt de mogelijkheid voor aanleg openbare parkeerplaatsen die tevens een oplossing kan bieden voor de veel te kleine parkeerplaats Hoefplein. Wanneer derden onroerend goed verwerven komt de overheid te laat met handelingen en staat men als reserve langs de lijn en danst men naar de pijpen van een onderneming. Deze verwerving en aanleg van traditionele openbare parkeerplaatsen zou dan als voordeel hebben dat investeringskosten aanmerkelijk lager zijn dan wat moet worden geïnvesteerd in een hub
	Reactie
	In Koersdocument en Masterplan koersen wij op een parkeerhub nabij de huidige Albert Heijn.
1.11	*Zienswijze*
	Van belang is de wijze waarop parkeerplaatsen worden aangelegd. De parkeersituatie op met name Vlas en Graan is oververhit. Dit wordt nog verder aangewakkeerd door de ontwikkeling van de bouw van appartementen aan de noordzijde van Vlas en Graan. Wij hebben een voorstel gedaan voor een andere wijze van parkeren, namelijk "hofjesparkeren". Zo kan groen worden toegevoegd en met een verdiepte ligging wordt het aanzicht op blik verminderd. Door eenrichtingsverkeer en auto te gast is er meer ruimte voor voetgangers. De veiligheid voor zowel automobilist als fietser op de doorgaande verbinding wordt vergroot. Ook is de vraag of er een verbinding voor automobilisten moet blijven in de overgang van Vlas en Graan naar Stadhuisplein v.v. Bij herinrichting van Vlas en Graan vervallen ca 40 parkeerplaatsen. Deze kunnen worden opgevangen door de nieuwe parkeergelegenheid op het binnenterrein bij de Aldi.
	Reactie
	Een herinrichting van Vlas en Graan is geen noodzakelijke maatregel binnen het parkeerplan om de bereikbaarheid van Veghel Centrum te waarborgen.

	Bij een eventuele herinrichting van Vlas en Graan zal gezocht worden naar een optimale inrichting waarin balans gezocht wordt tussen veiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid.
1.12	*Zienswijze*
	Uit veiligheidsoverwegingen wordt geadviseerd de parkeervakken aan de westkant van de Mark op te heffen. Functie van de Markt krijgt dan ok meer cachet.
	Reactie
	Zie antwoord bij zienswijze 1.3.
1.13	Zienswijze
	Om toekomstige bebouwing in het centrum goed te kunnen toetsen is het nodig zo spoedig mogelijk een zgn. 0-meting in de huidige situatie te doen. Daarbij betrekken de effecten op korte termijn en de middellange termijn.
	Reactie
	Die 0-meting heeft plaatsgevonden in 2024.
1.14	*Zienswijze*
	Een overall parkeerdruk van 70% in de blauwe zone is bijzonder hoog als we bedenken dat deze druk niet overal gelijk is. Het is van belang dit te onderbouwen zodat ook inzicht wordt gegeven in specifieke pijnpunten.
	Reactie
	De parkeerdruk in Veghel Centrum is op een aantal terreinen inderdaad hoog. Zie parkeeronderzoek centrum Veghel. De parkeerdruk in de blauwe zone is mede zo hoog vanwege veel langparkeerders die geen vrije parkeerplaats kunnen vinden en zonder schijf in de parkeerschijfzone parkeren. In het Parkeerplan Meierijstad zijn een aantal maatregelen opgenomen om de parkeerdruk in de blauwe zone te verlagen. Het gaat bijvoorbeeld om het gelijktrekken van de werkingstijd van de blauwe zone in de centra van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode, het verbeteren van de handhaving en het optimaliseren van de uitgifteregels voor parkeerontheffingen.
1.15	*Zienswijze*
	Het is van belang te verduidelijken waarvoor en waarom belangrijke parkeernormen zijn verlaagd. Immers als de werkelijkheid anders is ontstaat het gevaar dat de balans steeds onevenwichtiger wordt en dat aan de objectieve toetsing weinig of geen waarde moet worden gehecht. Een negatief voorbeeld is het verlagen van de parkeernormen in Kloosterkwartier.
	Reactie
	De actuele parkeerkencijfers van het CROW zijn in de nieuwe nota parkeernormen vertaald naar gebiedsgerichte parkeernormen voor Meierijstad (zie Nota Parkeernormen Meierijstad 2025 paragraaf 3.1.2). Bij het bepalen van de gebiedsgerichte parkeernormen is uitgegaan van logisch afgebakende gebieden met duidelijke grenzen. Daarnaast is rekening gehouden met het huidige autobezit, kwaliteit van het openbaar vervoer en het fietsnetwerk, aanwezigheid van dagelijkse voorzieningen en de manier waarop regulering van parkeren in de openbare ruimte geregeld is. Opgemerkt wordt dat in het bestemmingsplan van het Kloosterkwartier lagere parkeernormen zijn gehanteerd.
1.16	*Zienswijze*
	Op bladzijde 11 van het Parkeerplan wordt aangegeven dat er 600 ongereguleerde parkeerplaatsen zijn. Graag nader specificeren want het lijkt ons een nogal groot aantal.
	Reactie
	Voor overzicht van de parkeercapaciteit per parkeerterrein wordt verwezen naar het parkeeronderzoek centrum Veghel.

1.17	*Zienswijze*
	Voorgesteld wordt om de blauwe zone in de Stationsstraat (vanaf Rijkers t/m le Sante) om te zetten naar ongereguleerde parkeermogelijkheden. Deze aanloopstraat maakt een belangrijk onderdeel uit als noordoostelijke periferie van het historisch centrum. Het laten vervallen van de blauwe zone heeft in zich dat het gevolg daarvan is een constant gebruik van deze parkeerplaatsen door werkenden, bewoners of anderszins. Het motief dat wordt gegeven is het bereiken dat daardoor gestimuleerd wordt dat winkels worden verplaatst naar het kern winkelgebied is een utopie. Als men wil bereiken dat verplaatsing van winkelnering plaatsvindt zijn andere stimulerende maatregelen meer op zijn plaats. Voorgesteld wordt in dit gedeelte van de Stationsstraat de blauwe zone te handhaven.
	Reactie
	We handhaven hier de blauwe zone (vanwege de bestaande functie) en passen het parkeerplan hierop aan. Wel houden we de opening dat, als in de toekomst hier de voorzieningen verdwijnen, we de parkeerregulering opheffen.
1.18	*Zienswijze*
	De situatie op het Hoefplein geeft aanleiding tot ongewenst rijgedrag. Het parkeerterrein is maar vanuit een zijde bereikbaar. Tijdens drukke perioden zijn het soms “cowboygevechten” wie van de vrijkomende parkeerplaats gebruik kan maken. Door slechts één in- en afrit ontstaan op de parkeerplaats ongewenste situaties. Parkeerterrein is te klein. Wellicht kan als overloopgebied ook het zuidelijk gelegen garagebox terrein als reële opvang dienen.
	Reactie
	In concept parkeerplan is voorgesteld om de parkeersituatie in de noordoosthoek van het centrum (in samenhang) aan te passen. Hoefplein volledig blauwe zone en deel parkeerterrein Leo van der Weijdenstraat gratig parkeren en daar geen ontheffingen meer uitgeven voor bewoners. Daarnaast overwegen we om bepaalde parkeerplaatsen op te heffen om zo toch het rondrijden op het parkeerterrein mogelijk te maken.
1.19	*Zienswijze*
	Wij verzoeken u om na te gaan op welke wijze ongereguleerde parkeerplaatsen in Vlas en Graan mogelijk zijn. Met name automobilisten met een lichamelijke beperking die wat langer willen parkeren hebben namelijk geen parkeermogelijkheid. Ook omdat Stadhuisplein van maandag tot en met vrijdag vanaf 8:30/9:00 uur vol staat.
	Reactie
	Voor automobilisten met een lichamelijke beperking zijn er (algemene) gehandicaptenparkeerplaasten. Verder worden voor inwoners die niet beschikken over reen eigen parkeerplaats ontheffingen uitgegeven.
1.20	*Zienswijze*
	De Hoogstraat tussen H. Hartplein en Markt kent een diversiteit aan bestemmingen. Wij willen dat meer duidelijkheid wordt geschapen over de mogelijkheid van het gebruik van de zuidelijk gelegen openbare parkeerplaats.
	Reactie
	De zuidelijk gelegen openbare parkeerplaats betreft een openbaar parkeerterrein waar vrij geparkeerd kan worden.
1.21	*Zienswijze*
	In relatie met het Masterplan Veghel-centrum wordt aangegeven dat bij herontwikkeling van het centrumgebied wordt gekozen voor minder parkeren in de openbare ruimte en een of meerdere gebouwde parkeervoorzieningen. Vraag is waar deze worden gesitueerd. Wens is een openbare parkeervoorziening aan de Frisselsteinstraat. Op zich zeggen algemene beleidsuitgangspunten niets. Het wordt pas duidelijk als daadwerkelijke beslissingen worden genomen.
	Reactie
	Zie reactie bij zienswijzen 1.6 en 1.9.

1.22	*Zienswijze*
	De contouren van het Masterplan zijn aangegeven. Belangrijk is dat het historisch centrum vanaf Wiekslag tot Markt niet wordt vergeten. Dit gebied vraagt om een goede herinrichting en wellicht ook stedenbouwkundige aanpassingen oa huidige parkeerplaats Deken van Miertstraat, westelijke wand aan de Markt en aan zuidzijde van het huidige Meijerijplein. Door een wat robuuste geplande bebouwing aan het Meijerijplein zal ene discrepantie met een gedeelte van de zuidelijke wand ontstaan. Het is belangrijk dat het een samenhangend geheel wordt. Verder wordt voorgesteld om ook de noordwestzijde en Vlas en Graan als derde studiegebied in het Masterplan op te nemen. De herinrichting van de Hoofdstraat vergt een meer robuuste herinrichting van de openbare ruimte waarbij in relatie tot de bebouwingswanden het geheel een uitstraling moet krijgen die het verdient en ook aantrekkelijk wordt voor de winkelnering.
	Reactie
	Geen zienswijze op het parkeerplan.
1.23	*Zienswijze*
	Bijzondere aandacht wordt gevraagd voor het parkeren Lidl en Action. Doordat in de nabije toekomst de parkeerplaats op het Bolkenplein verdwijnt geeft dit voor de winkels een probleem en wordt de parkeersituatie op het Hoefplein steeds nijpender.
	Reactie
	Of het parkeren op het Bolkenplein vervalt en hoe de parkeerplaatsen worden gecompenseerd is onderdeel van het Masterplan Veghel Centrum.
1,24	*Zienswijze*
	Gelet op de toekomstige ontwikkelingen in het Masterplan voor het centrum als gevolg van de bouw van woningen, het wegvallen van parkeermogelijkheden en de toekomstige parkeerdruk in het centrum, dienen de consequenties voor het parkeren goed in beeld te worden gebracht. Het parkeerprobleem oplossen in de oostelijke zijde van het (nieuwe) centrum is naar onze mening niet realistisch. Kijk ook naar het noordwestelijke deel van het centrum met name in de Frisselsteinstraat.
	Reactie
	Zie antwoorden op zienswijzen 1.9 en 1.23.
1.25	*Zienswijze*
	Achter het gemeentehuis wordt een appartementencomplex voorzien. Wij vragen ons af of het niet verstandiger is op die plaats een gebouwde parkeervoorziening aan te brengen, waardoor de druk op één hub in dit gebied kan wordt verminderd, met name voor ambtenaren en bezoekers van het gemeentehuis. Buiten de kantooruren kan deze ook worden gebruikt voor opvang van het parkeren in algemene zin.
	Reactie
	Dit is onderdeel van het Masterplan Veghel Centrum en de integrale uitwerking hiervan.
1.26	*Zienswijze*
	We hebben berekend dat de wegvallende parkeerplaatsen Bolkenplein, Meijerijplein, Stadhuisplein en gemeentehuis 345 parkeerplaatsen zijn. De hub is daarmee al voor 65% ingevuld.
	Reactie
	Of deze plaatsen 1 op 1 worden gecompenseerd wordt nader onderzocht en is onder andere afhankelijk van welke vorm van parkeerregulering wordt ingesteld. Dit is onderdeel van het Masterplan Veghel Centrum en de integrale uitwerking hiervan.
1.27	*Zienswijze*
	In onze visie zijn de parkeerplaatsen bij uitvoering van het Masterplan als volgt: - Blauwe zone: Leo van der Weijdenstraat, Hoefplein, Albert Heijn, Vlas en Graan - Ongereguleerd: tussen Leo van der Weijdenstraat en Overakkerstraat, nieuwe parkeerplaats op garageboxenterrein aan de Hoofdstraat, Vlas en Graan - Hub op huidige parkeerplaats aan Meijerijstraat - Overdekte parkeerplaats achter gemeentehuis

	- Parkeermogelijkheden Frisselsteinstraat op het terrein van de voormalige PTT en terrein van het voormalig verzorgingshuis Joachim en Anna
	Reactie
	Zie antwoord op zienswijze 1.25.
1.28	*Zienswijze*
	In Parkeerplan staat één of meer gebouwde parkeervoorzieningen. In raadsinformatiebrief van 7 januari 2025 wordt gesproken over één gebouwde parkeervoorziening Graag duidelijkheid hierover in samenhang met ons voorstel.
	Reactie
	Op dit moment is één gebouwde parkeervoorziening in beeld. We sluiten echter niet uit dat in de toekomst een extra gebouwde openbare parkeervoorziening nodig is.
1.29	*Zienswijze*
	Er mag geen discrepantie ontstaan tussen de financiële consequenties van parkeren op eigen terrein op maaiveld dan wel parkeergarage (met veel kosten) en de kosten van een parkeerontheffing. Het veel concentreren op één hub zou zeer onverstandig zijn. Een goede afweging tussen maaiveldparkeren en een hub of meerdere hubs is naar onze mening de meest voor de hand liggende oplossing.
	Reactie
	Hiervoor moet inderdaad een goede afweging worden gemaakt. Deze afweging wordt gemaakt bij de uitwerking van het Masterplan voor Veghel Centrum.
1.30	*Zienswijze*
	Op bladzijde 24 van het Parkeerplan staat auto te gast en auto gewenst. Het is belangrijk deze termen nader te duiden en aan te geven wat het verschil is. Immers als auto te gast is, zullen de wegen hierop moeten worden aangepast.
	Reactie
	Auto te gast • De auto is ondergeschikt aan andere weggebruikers, zoals voetgangers en fietsers. • Dit principe wordt vaak toegepast in woonerven, fietsstraten of verblijfsgebieden, waar langzaam verkeer de hoofdrol speelt. • Auto's mogen er rijden, maar moeten hun snelheid aanpassen en rekening houden met kwetsbare verkeersdeelnemers. • Er wordt vaak een lage maximumsnelheid gehanteerd. • De weginrichting straalt uit dat auto's niet dominant zijn. Auto gewenst • De auto heeft een belangrijke rol in de wegenstructuur. • Dit geldt bijvoorbeeld voor doorgaande wegen en wegen die bedrijventerreinen, winkelgebieden en centra ontsluiten. Autoverkeer is hier nodig voor de bereikbaarheid. • Er zijn voorzieningen voor auto's, zoals ruime rijstroken, parkeergelegenheid en duidelijke verkeersregels. De infrastructuur is gericht op een efficiënte doorstroming van gemotoriseerd verkeer, soms naast andere weggebruikers met eigen voorzieningen zoals ruime vrijliggende fietspaden en ruime voetgangersvoorzieningen.
1.31	*Zienswijze*
	Vanuit een overgang naar de uitvoering van de plannen in het Masterplan, is het te overwegen om op openbare parkeerterreinen (met uitzondering van supermarkten of omvangrijke winkelnering) betaalbare en aanvaardbare parkeergelden in te voeren. Hiermee wordt bereikt dat de regulering zo optimaal mogelijk is en sturend is voor de behoeften van de parkeerders. Een deel van de opbrengsten kan worden aangewend voor dekking van de hoge investeringskosten voor een of meer nieuwe hub(s).
	Reactie
	Dit moet inderdaad worden overwogen in het kader van de integrale uitwerking van het Masterplan Veghel Centrum.

1.32	*Zienswijze*
	Het is de vraag of in de overgangsfase naar de uitvoering van het Masterplan de maatregelen in het Parkeerplan wel de oplossing bieden. Naar onze mening is het zaak om te komen met een evenwichtige en adequate parkeerbalans en een bredere oplossings- en richtinggevende visie op korte en middellange termijn.
	Reactie
	Maatregelen in de overgangsfase naar uitvoering van het Masterplan zijn sterk afhankelijk van de maatregelen in het Masterplan. Daarom worden deze integraal opgepakt in het kader van de uitwerking van het Masterplan. Deze 'actie' staat ook benoemd in het parkeerplan in paragraaf 5.2.
	Indiener 2 Jumbo
2.1	*Zienswijze*
	Bij het filiaal van Jumbo aan de Hertog Hendriksstraat 1 te Sint-Oedenrode is een parkeerterrein gelegen aan het daarachterliggende Odapad. Dit parkeerterrein is in zijn geheel bestemd voor langparkeren. Door de aanwezigheid van een groot aantal langparkeerders op dit parkeerterrein is sprake van een stelselmatig tekort aan parkeerplaatsen voor bezoekers van Jumbo. Vraag van Jumbo is om hier een blauwe zone van te maken teneinde langparkeerders te weren en zodoende voldoende parkeercapaciteit voor bezoekers van de Jumbo en overige winkels in de kern te borgen. Uit het concept-Parkeerplan blijkt dat het parkeerterrein aan het Odapad nog steeds is aangewezen voor langparkeren. Daarom opnieuw het verzoek om het regime van het parkeerterrein aan het Odapad te wijzigen in kortparkeren door van het gehele parkeerterrein aan het Odapad een blauwe zone te maken. Met het oog op de parkeerlocatie bij Jumbo als startpunt voor een bezoek aan het centrumgebied (zie pagina 49 van het concept-Parkeerplan) kan Jumbo niet volgen waarom dit parkeerterrein als enige van de drie aangewezen bronpunten niet voor kortparkeren is aangewezen. Een dragende onderbouwing hiervoor ontbreekt in het concept Parkeerplan.
	Reactie
	Uit het parkeeronderzoek blijkt dat er tijdens de werkingstijden van de blauwe zone bij de Jumbo voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn. De drukste periode tijdens deze (nieuwe) werkingstijden is op vrijdag om 11:00 uur, wanneer 83% van de 71 parkeerplaatsen bezet is. Op werkdagen bedraagt de maximale bezetting 72%, en op zaterdag is dit 79%. In Sint-Oedenrode worden geen parkeerontheffingen voor bewoners uitgegeven. Dit betekent dat bewoners en werknemers zijn aangewezen op de niet-gereguleerde parkeerplaatsen. Bezoekers kunnen daarentegen gebruikmaken van zowel de parkeerplaatsen in de blauwe zone als de niet-gereguleerde parkeerplaatsen. Indien we een groter deel van de parkeerplaatsen in het centrum van Sint-Oedenrode zouden aanwijzen als blauwe zone, zou dit de parkeerbalans in het centrum verstoren. In dat geval zouden we genoodzaakt zijn om parkeerontheffingen aan bewoners uit te geven, wat een aanzienlijke wijziging van het huidige parkeerbeleid zou betekenen.
2.2	*Zienswijze*
	Op dit moment is het parkeerterrein aan de Leo van der Weijdenstraat bij de vestiging van de Jumbo aan de Stationsstraat 11 te Veghel in zijn geheel aangewezen voor kortparkeren. Op basis van het concept-Parkeerplan wordt dit gewijzigd in 40% kortparkeren en 60% langparkeren. Dit brengt voor Jumbo onevenredige nadelen met zich. Bovendien is het percentage voor kortparkeren vastgesteld op basis van onjuiste feiten. Een en ander blijkt uit het volgende. In het concept Parkeerplan is vastgesteld dat de maximale bezetting van het parkeerterrein aan de Leo van der Weijdenstraat op een werkdagochtend 41% is (pagina 11). In de werkelijkheid ligt het piekmoment echter op de zaterdag en niet op een werkdagochtend. Nu niet is gemeten op het werkelijke piekmoment, wekt dit percentage onterecht de indruk dat dit parkeerterrein veel parkeerplekken onbenut laat. De maximale bezetting op piekmomenten is aanzienlijk hoger dan 41%, waardoor

	het aanwijzen van slechts 40% voor kortparkeren onaanvaardbaar is. Daarnaast merkt Jumbo op dat het parkeerterrein bij de Lidl aan het Hoefplein volledig is aangewezen voor kortparkeren en ontheffinghouders. Op pagina 44 van het concept Parkeerplan is aangevoerd dat de aanpassing aan de Leo van der Weijdenstraat de parkeeroverlast bij het Hoefplein beoogt te verminderen door langparkeerders te verplaatsen naar het terrein aan de Leo van der Weijdenstraat. Opvallend hierbij is dat het Hoefplein op grond van het concept Parkeerplan volledig is aangewezen voor kortparkeren en ontheffinghouders. Hierbij is dus geen percentage langparkeren opgenomen, zoals bij het parkeerterrein van Jumbo wel is gedaan. De aanwezigheid van langparkeerders wordt daarmee niet slechts verminderd ten aanzien van de Lidl, maar volledig naar het parkeerterrein van Jumbo verplaatst. Het kennelijke probleem dat de gemeente wil verhelpen wordt daarmee niet opgelost, maar verplaatst. Jumbo acht de gevolgen die deze keuze met zich brengt onevenredig bezwarend. Jumbo begrijpt dat met de groei van de gemeente Meierijstad de behoefte aan langparkeerplekken stijgt, maar meent wel dat de bestaande parkeervraag uitgangspunt moet vormen bij het bereiken van een goede balans tussen kort- en langparkeerplekken. Daarbij geldt dat de belangen van Jumbo als bestaande retailer niet uit het oog mogen worden verloren. Het parkeerterrein aan de Leo van der Weijdenstraat wordt sinds jaar en dag gebruikt door supermarkten die gevestigd zijn in het pand aan de Stationsstraat 11. Nu de parkeervraag van Jumbo op een gemiddelde zaterdag 85-90% bedraagt, is het niet gerechtvaardigd om de blauwe zone grotendeels op te heffen. Jumbo verzoekt dan ook om de blauwe zone op het parkeerterrein aan de Leo van der Weijdenstraat te behouden, dan wel aan te wijzen voor kortparkeren en ontheffinghouders, zoals ook het parkeerterrein bij de Lidl is aangewezen. Indien desalniettemin gekozen wordt om de blauwe zone deels op te heffen, dan verzoekt Jumbo rekening te houden met het bezettingspercentage van 85-90% op de zaterdag zodat klanten van Jumbo ook in de nieuwe situatie verzekerd blijven van een parkeerplek en Jumbo derhalve niet onevenredig in haar bedrijfsvoering wordt beperkt.
	Reactie
	Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de parkeerdruk op het parkeerterrein (174 parkeerplaatsen) aan de Leo van der Weijdenstraat op de verschillende maatgevende momenten als volgt is: - Werkdagochtend: 44% bezetting (77 ppl bezet; 97 vrije ppl) - Werkdagmiddag: 38% bezetting (66 ppl bezet; 108 vrije ppl) - Zaterdagochtend: 57% bezetting (100 ppl bezet; 74 vrije ppl) - Zaterdagmiddag: 48% bezetting (84 ppl bezet; 90 vrije ppl). In de drukste periode op zaterdagochtend zijn er 55 parkeerders met een parkeerschijf, 4 met een ontheffing en 39 zonder parkeerschijf of ontheffing. Hieruit blijkt dat op alle momenten van de week een overmaat aan kortparkeerplaatsen aanwezig is. Een deel van de parkeerplaatsen worden nu bezet door langparkeerders omdat voor dit terrein ook parkeerontheffingen worden uitgegeven. We hebben het voornemen om 69 parkeerplaatsen binnen de blauwe zone te laten liggen en 105 parkeerplaatsen vrij parkeren te maken. Deze verhouding is bepaald op basis van het parkeeronderzoek en op basis van de mogelijkheid om een duidelijke inrichting van de blauwe zone mogelijk te maken. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat ten alle tijden voldoende vrije parkeerruimte beschikbaar is voor bezoekers van de Jumbo. Zij kunnen de vrije parkeerplaatsen ook benutten. Bovendien bestaat nu ook de mogelijkheid voor personeel van de Jumbo om op de vrije parkeerplaatsen op dit parkeerterrein te parkeren. Voordeel van de nieuwe regeling is verder dat er geen ontheffingen meer worden uitgegeven voor de blauwe zone op dit terrein waardoor alle parkeerplaatsen in de blauwe zone ook beschikbaar komen voor bezoekers van met name Jumbo. Het Hoefplein heeft in totaal 87 parkeerplaatsen waarvan er nu 25 in de blauwe zone liggen en bij 62 parkeerplaatsen vrij parkeren geldt. De parkeerontheffing voor Veghel

	Centrum geldt ook op het Hoefplein. In de directe omgeving van het Hoefplein liggen vele winkels (Lidl, Action en Scapino) en Veghel Centrum ligt op korte loopafstand.
	Indiener 3 VvV San Rufino Kloosterhof
3.1	*Zienswijze*
	Wij constateren dat het parkeerprobleem in het Kloosterhof weliswaar summier wordt geduid, maar dat een oplossing niet het parkeerplan is opgenomen. Bij het opstellen van het parkeerplan is al gesignaleerd dat in het Kloosterhof ook door winkelend publiek en winkelpersoneel wordt geparkeerd. Echter sinds het opstellen van het parkeerplan nemen de parkeerproblemen alleen maar toe. Naast het feit dat er vanaf oplevering al een tekort is aan parkeerplaatsen voor huidige bewoners en bezoek, zijn begin januari 2025 aan de voorzijde van het gebouw San Rufino 2 kantoren (Zenzo en GGZ) opgeleverd. Het daar werkzame personeel moet ook in of nabij het Kloosterhof parkeren. Tevens zullen in september in het voormalige Moederhuis van de Zusters van Liefde een 50-tal appartementen worden opgeleverd zonder bijbehorende parkeerplaatsen. Dit zal de huidige parkeerproblemen in ernstige mate verergeren. Wij zijn als bestuur van de VvE San Rufino verontrust over het gebrek aan maatregelen in het concept parkeerplan Meierijstad en dringen daarom aan om alsnog passende maatregelen in het definitieve parkeerplein op te nemen, zodat de huidige en voorzienbare toekomstige parkeeroverlast weggenomen worden.
	Reactie
	Het Kloosterkwartier is een nieuw woon- en werkgebied dat deels nog in ontwikkeling is. Hoewel de plannen op papier een bepaalde parkeeropzet voorschreven, blijkt de praktijk anders uit te pakken. De huidige situatie wijkt af van de oorspronkelijke plannen, wat sinds de oplevering leidt tot parkeeroverlast en onduidelijkheid bij zowel bewoners als bezoekers. De parkeeroverlast vraagt om een zorgvuldige en gebalanceerde oplossing. Hoewel er juridische afspraken zijn gemaakt tussen de ontwikkelaar en de gemeente, en het bestemmingsplan duidelijke kaders biedt, blijkt de praktijk weerbarstig. We kiezen voor een aanpak waarin samenwerking met de omgeving centraal staat. Samen met betrokken stakeholders in het gebied gaan we de problematiek de komende periode verder verkennen en bespreken. Het doel is om gezamenlijk te komen tot gedragen en duurzame maatregelen die recht doen aan de verschillende belangen. Daarbij gaan we onderzoeken aan welke knoppen binnen de bestaande kaders nog wel gedraaid kan worden, zodat we deze mogelijkheden samen met de omgeving kunnen uitwerken en vaststellen.
	Indiener 4 Stichting Centrummanagement Sint-Oedenrode
4.1	*Zienswijze*
	Het centrum van Sint-Oedenrode geeft plaats aan onder andere ondernemers in de detailhandelssfeer, horeca, (zakelijke) dienstverlening, gezondheidszorg, bewoners, bezoekers, passanten, toeristen, markten en evenementen. Dit houdt in, dat er regelmatig een grote parkeerdruk ontstaat op onder andere het deel van de Markt, aan de rechterzijde van de kiosk (Markt/Stomperstraat), alle verdere parkeermogelijkheden in en rondom het centrum en aangrenzende straten.
	Reactie
	Bij de reconstructie van de Markt is destijds bewust gekozen om dit deel autovrij te maken. Het doel hiervan was om de verblijfskwaliteit te verbeteren en een prettiger verblijfsgebied te creëren. Deze keuze blijft gehandhaafd. Momenteel wordt het parkeren op de Markt tijdelijk gedoogd, omdat de Albert Heijn nog op deze locatie gevestigd is. Zodra de Albert Heijn verhuist naar de Borchmolendijk, zal de parkeerdruk in de rest van het centrum van Sint-Oedenrode naar verwachting afnemen. Op dat moment zal het autovrije karakter van de Markt weer volledig worden nageleefd.

	Ook op de Heuvel worden geen extra parkeerplaatsen toegevoegd. Dit besluit is gebaseerd op het uitgangspunt dat het faciliteren van parkeren belangrijk blijft, maar niet langer de hoogste prioriteit heeft in het centrumbeleid. Ondernemers en werknemers in het centrum kunnen zelf bijdragen aan het verminderen van de parkeerdruk door gebruik te maken van parkeergelegenheid op grotere loopafstand, zoals bij de Neul. Door hier te parkeren, geven zij het goede voorbeeld en ondersteunen zij de wens om het centrum bereikbaar te houden voor bezoekers die met de auto komen. Het uitgangspunt bij het parkeerbeleid in onze dorpscentra is dat dit beleid aansluit bij de bredere visies, ambities en ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeente. Hierbij verschuift de prioriteit van autoparkeren naar het bevorderen van duurzame en gezonde vervoerswijzen, zoals fietsen en lopen. Hoewel parkeren nog steeds belangrijk is, streven we naar een balans tussen bereikbaarheid voor automobilisten en de leefbaarheid van het centrum. In totaal zijn er voldoende parkeerplaatsen in het centrum beschikbaar, al bevinden deze zich mogelijk niet altijd op de plekken waar parkeerders het liefst willen staan. Tijdens de drukste periode zijn 61% van de openbare parkeerplaatsen in het centrum van Sint-Oedenrode bezet. Door deze keuzes dragen we bij aan een prettiger en aantrekkelijker centrum, waar zowel bereikbaarheid als verblijfskwaliteit in balans zijn.
4.2	*Zienswijze*
	De vraag is in hoeverre er gekeken is naar het aantal parkeerplaatsen dat benodigd is voor de huidige en toekomstige bewoners van het centrum. Een aantal heeft eigen parkeerplaatsen, doch onzes inziens heeft het merendeel geen eigen parkeerplaats. Dit impliceert dat deze bewoners gebruik maken van openbare parkeerplaatsen.
	Reactie
	Daar is naar gekeken onder andere in de sessie wie parkeert waar. Het klopt dat bewoners gebruik maken van de openbare parkeerplaatsen in het centrum van Sint-Oedenrode.
4.3	*Zienswijze*
	Er dienen zoveel mogelijk openbare parkeerplaatsen gehandhaafd te blijven dan wel uitgebreid te worden. Hierbij wordt gedoeld op het (evenementen)terrein, dat gesitueerd is voor de huidige Albert Heijn. Voorstel is toevoegen van een 20-tal parkeerplaatsen op het huidige Kerkplein en de parkeermogelijkheden op de Heuvel vergroten, in plaats van meer plantenbakken te plaatsen.
	Reactie
	Zie reactie op zienswijze 4.1.
4.4	*Zienswijze*
	Als er evenementen zijn in het centrum zouden deze plaats dienen te vinden op het evenemententerrein en niet op de aanwezige parkeerplaatsen op de Markt. Eventueel zou de markt op vrijdag verplaatst kunnen worden naar het Kerkplein.
	Reactie
	Verkeerskundig gezien is het wenselijk om de weekmarkt te verplaatsen naar het kerkplein, omdat dit extra parkeercapaciteit in het centrum van Sint-Oedenrode oplevert. Tegelijkertijd wordt in het economische centrumbeleid het belang van de weekmarkt op de Markt benadrukt. De weekmarkt draagt namelijk bij aan de detailhandelsstructuur, leefbaarheid en sociale cohesie van de kern. Ze trekt bezoekers aan, wat het gehele kernwinkelgebied ten goede komt. Daarnaast zorgt de vaste locatie op de Markt voor een goede combinatie van winkelen en horeca. Frequent verplaatsen, zoals tijdens evenementen, is ongunstig voor de weekmarkt. Daarom is in het economische centrumbeleid opgenomen dat de weekmarkt maximaal twee keer per jaar verplaatst mag worden, met de vaste locatie op de Markt als uitgangspunt.

4.5	*Zienswijze*
	Zolang de Albert Heijn nog gevestigd is aan de Markt wordt het zogenaamde evenemententerrein gedoogd als parkeerterrein. Het is van groot belang, dat deze mogelijkheid gehandhaafd blijft, aangezien detailhandel aldaar ook in de toekomst zal plaatsvinden. Daardoor zal de parkeerdruk wellicht iets verminderen, doch komt zeker niet tot stilstand. Een en ander zal afhankelijk zijn van de invulling van deze ruimte.
	Reactie
	Zie reactie bij 4.1 en 4.4
4.6	*Zienswijze*
	De parkeerplaatsen die aangelegd zullen gaan worden langs de Dommel, beter bekend als De Neul, liggen op meer dan 450 meter van het centrum. Deze zullen dus enkel gebruikt worden voor lang parkeren. Op zaterdagen en zondagen, als voetbalvereniging Rhode thuis speelt met veel teams, is het totale terrein regelmatig bezet. Hoeveel parkeerplaatsen worden er uiteindelijk gerealiseerd? Tevens zal het terrein ook in de zomermaanden gebruikt worden voor diverse grootschalige evenementen, waardoor parkeren dan niet mogelijk is.
	Reactie
	Er worden in totaal 253 parkeerplaatsen gerealiseerd. Dit zijn er 60 meer ten opzichte van de huidige situatie ter compensatie van de vervallen parkeerplaatsen op Markt.
4.7	*Zienswijze*
	Op pagina 17, 2.3 Sint-Oedenrode centrum wordt ervan uitgegaan, dat de verkeersontsluiting loopt vanuit de kant van Schijndel via de Lindendijk en Borchmolendijk. Vanuit Nijnsel via de zuidzijde de Nijnselseweg, en vervolgens via de Heuvel naar Markt. Er zijn echter meerdere wegen die naar het centrum leiden, namelijk onder andere via de Philipusstraat, de Stompertstraat, Boskantseweg en Leerlooierspad.
	Reactie
	Er gaan inderdaad meer wegen naar het centrum van Sint-Oedenrode. Echter de hoofdontsluiting gaat via de wegen die in het parkeerplan zijn opgenomen.
4.8	*Zienswijze*
	Er wordt uitgegaan dat het parkeerterrein bij de Jumbo (Hertog Hendrikstraat) een belangrijke parkeerlocatie is, te samen met de Markt. Voor zover wij weten is dat terrein privé, echter zijn er op een deel blauwe zone-plaatsen gecreëerd. De vraag in deze is dan ook of het reëel is deze plaatsen mee te tellen. Zolang dit terrein in eigendom is van de huidige eigenaar zal het wellicht openbaar blijven. Doch wat gaat er gebeuren als het geheel aldaar verkocht wordt aan een derde?
	Reactie
	Het terrein is openbaar toegankelijk en valt onder de wegenverkeerswet. Dit terrein kan niet zonder onttrekking aan de openbaarheid worden afgesloten.
4.9	*Zienswijze*
	Er wordt uitgegaan van een nieuw parkeerterrein met 90 plaatsen voor de nieuw te bouwen Albert Heijn. Echter, dit is een privéterrein en wordt, volgens onze informatie, niet toegevoegd aan het openbaar parkeren.
	Reactie
	Het parkeerterrein is voor iedereen toegankelijk gedurende de tijd dat er bezoekers of medewerkers in de supermarkt aanwezig zijn. Het parkeerterrein is in privé-eigendom bij de supermarkt. In die zin is het geen openbaar toegankelijke parkeerplaats.
4.10	*Zienswijze*
	De parkeerplekken achter de voormalige Rabobank, bij het Leerlooierspad, worden teruggebracht, doch dat zullen er aanmerkelijk minder zijn dan voorheen.
	Reactie
	Klopt. Hier lag een raadsopdracht aan ten grondslag om het Kapittelhof te vergroenen. Er komen 25 parkeerplaatsen terug.

4.11	*Zienswijze*
	Er wordt in het concept gesproken over openbaar vervoer. Is dat voor Sint-Oedenrode en de voormalige kerkdorpen van toepassing? Er zijn enkel haltes op de Nijnselseweg, Corridor, Lindendijk en Schijndelseweg.
	Reactie
	Inwoners van Sint-Oedenrode en Nijnsel hebben directe OV-verbindingen met Veghel, Eindhoven en Den Bosch. Inwoners van Olland en Boskant zijn voor openbaar vervoer aangewezen op de buurtbus. Het OV-gebruik is relatief laag; 2% van alle verplaatsingen in Meierijstad is per openbaar vervoer. Grootste kansen voor stimuleren OV-gebruik zien we in Veghel. In de rapportage is opgenomen dat bij het bepalen van de parkeernormen rekening wordt gehouden met openbaar vervoer. Echter voor parkeernormen Sint-Oedenrode en de voormalige kerkdorpen geldt dat er hier geen reductie heeft plaatsgevonden vanwege openbaar vervoer.
4.12	*Zienswijze*
	Er wordt ervan uitgegaan dat er veel bewoners met de fiets naar het centrum van Sint-Oedenrode komen. Dit is onzes inziens vooral als het weer dat toelaat. Daarnaast komen bewoners die in de voormalige kerkdorpen wonen vooral met de auto om boodschappen te doen.
	Reactie
	Voor de wekelijkse boodschappen bij een supermarkt is de auto het belangrijkste vervoermiddel. Voor ander winkel- en horecabezoek is fietsen een volwaardig en haalbaar alternatief voor de auto. Het centrum van Sint-Oedenrode ligt op korte afstand (< 5 km) voor inwoners van Sint-Oedenrode en de voormalige kerkdopen Nijnsel, Olland en Boskant. Met goede fietsinfrastructuur en stimulering kan het fietsgebruik verder worden gestimuleerd. Dit vermindert de parkeerdruk en draagt bij aan een aantrekkelijker en leefbaarder centrum. De auto blijft een optie, maar we zetten fietsen nadrukkelijker in ons mobiliteitsbeleid in. Zie ook reactie op zienswijze 4.1.
4.13	*Zienswijze*
	Er wordt in het concept gesproken dat de Heuvel wellicht autoluw zou moeten worden. Dit houdt onzes inziens dan ook in, dat er vooral zo min mogelijk vrachtauto's over de Heuvel en de Markt rijden. Hoe ziet de gemeente dat in het kader van het bevoorraden van de ondernemers en in de toekomst van de nieuwe Albert Heijn?
	Reactie
	De mogelijke autoluwe inrichting van de Heuvel en de Markt vraagt om een zorgvuldige afweging, waarbij zowel de leefbaarheid als de bereikbaarheid van het centrum centraal staan. Het uitgangspunt is om een balans te vinden tussen een aantrekkelijk verblijfsgebied en de functionele toegankelijkheid voor bevoorrading. Het autoluw maken van de Heuvel betekent niet dat er geen auto's meer zijn toegestaan. Het gaat om het verminderen van doorgaand verkeer en het creëren van een rustiger en aangenamer verblijfsgebied. Daarbij blijft het essentieel om rekening te houden met de toegankelijkheid voor ondernemers en de bevoorrading van winkels, waaronder de toekomstige Albert Heijn. We beseffen dat een goede bevoorrading van de ondernemers in het centrum cruciaal is. Daarom zal de nadere uitwerking van de autoluwe inrichting in samenspraak plaatsvinden met ondernemers en andere belanghebbenden. Op dit moment gaat het vooral om het vaststellen van de beleidslijn: het streven naar een autoluwe inrichting die tegelijkertijd rekening houdt met de behoeften van ondernemers. De daadwerkelijke invulling en nadere uitwerking zullen in nauw overleg met de betrokken partijen plaatsvinden. Op deze manier streven we naar een leefbaar, bereikbaar en aantrekkelijk centrum, waarbij de verschillende belangen in balans worden gebracht.
4.14	*Zienswijze*
	Door onder andere de uitstekende horeca die gevestigd is in het centrum komen er vele niet-inwoners naar het centrum. Dit geldt ook van de vele toeristen die jaarlijks Sint-

	Oedenrode bezoeken. Diverse ondernemers hebben vaste klanten die vooral niet uit Sint-Oedenrode komen. In het gehele plan wordt nergens gesproken over de economische en sociale waarde en structuren in het centrum. Ons centrum is van levensbelang voor Sint-Oedenrode. Dus ook voor de ondernemers die aldaar hun vestiging hebben. Zij zijn de belangrijkste keyspelers in het geheel. Het is van belang dat ons centrum een uitstraling heeft van een goed, gezellig en levendig centrum. Waar het goed is om te toeven, waar boodschappen gedaan kunnen worden, maar ook waar je kunt winkelen. En daarvoor heb je dan ook de nodige bezoekers voor nodig.
	Reactie
	In hoofdstuk 3 staat voor Sint Oedenrode het volgende: “Naast supermarkten en winkels met een lokale verzorgingsfunctie kent het centrum een aantal sterke verblijfsplekken met hoogwaardige horeca. Vooral de monumentale panden aan de Markt zorgen voor een herkenbaar en sfeervol historisch dorpshart”. Verder is bij bepalende uitgangspunten en keuzes voor het parkeren in onze dorpscentra opgenomen dat we met parkeerbeleid bijdragen aan de visies, ambities en ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeente. Visies waar we rekening mee houden zijn onder andere de “Sociaaleconomische bouwsteen voor visie Meierijstad”, “Bouwsteen Sint-Oedenrode en omliggende kernen” en de “Centrumvisie gemeente Meierijstad”. De economische en sociale waarde van het centrum van Sint-Oedenrode is onmiskenbaar, en ondernemers spelen hierin een cruciale rol. Een levendig en aantrekkelijk centrum trekt bezoekers, zowel uit de regio als toeristen. Onderzoek wijst uit dat voor bezoekers een levendig centrum met aantrekkelijke voorzieningen en goede ruimtelijke inrichting van belang is. Bezoekers komen niet voor parkeren naar een centrum. Bereikbaarheid kan op meerdere manieren worden gefaciliteerd, zoals met goed ingerichte looproutes, fietsvoorzieningen en slimme parkeeroplossingen aan de randen van het centrum. Het creëren van een aantrekkelijk, sfeervol en toegankelijk centrum draagt op lange termijn meer bij aan de vitaliteit van het centrum dan alleen het optimaliseren van parkeermogelijkheden.
4.15	*Zienswijze*
	Blauwe zones: het is belangrijk om heel goed aan te geven welke parkeerplaatsen hieronder vallen. Hoe lang er geparkeerd mag worden, zowel kort als wat langer. Een goede routebegeleiding is dan ook belangrijk. En dat er gehandhaafd wordt is eveneens belangrijk. Hierbij is het wel van belang dat er gekeken wordt daar bouwwerkzaamheden in het centrum, de evenementen en de bijbehorende parkeerdruk, op- en afbouw en dergelijke.
	Reactie
	Een duidelijke en goed gecommuniceerde invoering van blauwe zones is belangrijk voor een effectief parkeerbeleid. Duidelijkheid over welke parkeerplaatsen hieronder vallen en de toegestane parkeertijden voorkomt verwarring en draagt bij aan een goede en veilige verkeersafwikkeling. Goede routebegeleiding helpt bezoekers een geschikte parkeerplaats te vinden, wat de verkeersdruk vermindert. Handhaving is noodzakelijk om de effectiviteit te waarborgen, maar dit moet wel met oog voor de actualiteit gebeuren. Factoren zoals bouwwerkzaamheden, evenementen en tijdelijke parkeerdruk moeten hierin worden meegenomen om onnodige bekeuringen en frustraties te voorkomen. Een flexibele en goed afgestemde aanpak zorgt ervoor dat de blauwe zones optimaal bijdragen aan een leefbaar en bereikbaar centrum.
4.16	*Zienswijze*
	Goede parkeervoorzieningen voor fietsen is eveneens van groot belang. Dat geldt ook voor oplaadmogelijkheden van elektrische fietsen, als ook het feit dat er vele soorten fietsen zijn, zoals bakfietsen, driewielers etc.
	Reactie
	Goede parkeervoorzieningen voor fietsen zijn belangrijk voor een aantrekkelijk en bereikbaar centrum. Op locaties waar grote concentraties fietsen buiten de bestaande stallingen staan, of op locaties waar geen stallingen staan, voegen we extra fietsnietjes toe.

4.17	*Zienswijze*
	Goede toegankelijkheid van het centrum voor iedereen, jong en oud, al dan niet met een beperking is en blijft van groot belang.
	Reactie
	Mee eens.
4.18	*Zienswijze*
	Een duidelijke P-routing is belangrijk, zodat het helder is waar lang c.q. kort, c.q. middellang geparkeerd kan worden. Waar wel en geen blauwe zones van toepassing zijn.
	Reactie
	Zie reactie bij zienswijze 4.15.
4.19	*Zienswijze*
	Wellicht is het mogelijk om na een periode van 4-5 jaren wederom te kijken wat de staat van de parkeerdruk alsdan is. Het zou een dynamische visie dienen te zijn, die regelmatig aangepast kan worden, afhankelijk van ontwikkelingen die nu nog niet aanwezig zijn. Denk daarbij aan herstructurering van detailhandel in het centrum (een en ander conform het visiestuk centra van de gemeente Meierijstad uit 2018), de diverse ontwikkelingen die zich in zijn algemeenheid voordoen rondom detailhandel en alle onvoorziene ontwikkelingen.
	Reactie
	Parkeren volgt uit hogere ambities en ontwikkelingen. Er is dus zeker aanpassing nodig als daar wat verandert. Ons voornemen is om de parkeerdruk elke 3 tot 5 jaar te monitoren.
	Indiener 5
5.1	*Zienswijze*
	Is er bij het plan voor meer blauwe zone in de Deken van Erpstraat in Sint-Oedenrode, rekening gehouden met de bewoners van het appartementencomplex aan de Hoge Vonderenstraat. Of met de bewoners van de Hoge Vonderenstraat en de Hoefstraat? Om nog maar te zwijgen over de bewoners van de huizen en appartementen aan de Deken van Erpstraat. Waar parkeren zij als een nog groter gedeelte blauwe zone wordt?
	Reactie
	Het plan voor meer blauwe zone in de Deken van Erpstraat is onderdeel van een groter plan. We verkleinen van de venstertijden van de parkeerschijfzone. Deze worden ingesteld van maandag tot en met zaterdag van 10:00 tot 17:00 uur. Buiten deze tijden geldt vrij parkeren. Voor bewoners voor wie dit onvoldoende oplossing biedt, is er op loopafstand extra vrije parkeercapaciteit op het parkeerterrein nabij Ahrend/Kofferen.
	Indiener 6
6.1	*Zienswijze*
	Wij bewoners aan de Kempen in Veghel zouden het heel onverstandig en teleurstellend als de parkeerplaats de Kempen volledig blauwe zone zal worden. De parkeerplaats de Kempen is omringd met woning en appartementen. Niet alle bewoners hebben een parkeergarage en dienen dus buiten op de Kempen te parkeren! Met een blauwe zone is het niet meer mogelijk om daar te parkeren. Graag rekeningen houden dat de Kempen niet alleen maar winkelgebied is, maar ook woongebied voor veel Veghelaren.
	Reactie
	Voor bewoners die geen mogelijkheid hebben of kunnen maken om op eigen terrein te kunnen parkeren worden ontheffingen voor de blauwe zone uitgegeven. Verder geldt dat het uitbreiden van de blauwe zone op de Kempen in samenhang gaat met verkleinen van de blauwe zone op het parkeerterrein Leo van der Weijdenstraat.

	Indiener 7
7.1	*Zienswijze*
	Er wordt van alles veranderd voor de mens met auto. Parkeerplaatsen verder weg. Er komen steeds meer ouderen, maar daar wordt geen rekening mee gehouden. Die kunnen straks de afstand niet meer lopen. De winkels of andere panden zijn lastig te bereiken.
	Reactie
	Daarom zijn er in de centra algemene gehandicaptenparkeerplaatsen en zijn de meest aantrekkelijke plaatsen gelegen in de blauwe zone.
	Indiener 8
8.1	*Zienswijze*
	Over het algemeen vind ik het een goed plan met een visie.
	Reactie
	Dank u wel voor dit compliment.
8.2	*Zienswijze*
	Wij, als bewoners van Sint-Oedenrode centrum, voelen ons benadeeld door het plan, waarin de blauwe zones worden uitgebreid. Vanwege ons werk hebben wij allebei een auto nodig. Omdat wij boven een winkel wonen is er geen parkeergelegenheid voor de deur. Daarnaast is parkeren op het kerkplein of de Markt geen optie vanwege restricties en het gebruik van de blauwe kaart. Daarom parkeren wij op het parkeerterrein op de Deken van Erpstraat. In het rapport zie ik geen metingen over de bezetting van dit parkeerterrein, maar uit ervaring kunnen wij zeggen dat deze parkeerplaats tijdens kantoortijden meestal vol staat. Het is soms wachten op een plekje en soms zelfs verder rijden om ergens anders te parkeren. Wanneer de blauwe zone op deze parkeerplaats wordt uitgebreid, zal de druk op een plek verder toenemen. De volgende optie is de parkeerplaats is op het Kofferen. Echter is dit 350 meter van onze voordeur. Prima op een mooie zomerse dag, maar minder wanneer je spullen moet verplaatsen of wanneer het regent. In het plan vinden wij dus dat er te weinig rekening gehouden wordt met bewoners die geen optie hebben tot het parkeren bij hun woning. Kunnen jullie overwegen om deze bewoners tegemoet te komen, bijvoorbeeld door het aanbieden van een ontheffing in de blauwe zone tegen een gereduceerd tarief? De parkeerplekken voor bewoners in het centrum worden wel erg dun.
	Reactie
	Zie reactie bij zienswijze 5.1.
	Indiener 9
9.1	*Zienswijze*
	Ik maak bezwaar tegen het plan om parkeerplaats Hoefplein volledig blauwe zone te maken. De voorgestelde wijziging heeft directe en ingrijpende gevolgen voor de bewoners van het woningcomplex Meijerijstraat 3 t/m 30. Momenteel maken wij gebruik van de parkeerplaatsen op het Hoefplein, aangezien er geen andere alternatieve parkeermogelijkheden beschikbaar zijn in de nabijheid van ons complex. De invoering van een blauwe zone maakt het voor ons praktisch onmogelijk om onze voertuigen te parkeren, omdat: - Geen gegarandeerde parkeerplaatsen: De blauwe zone biedt geen zekerheid voor bewoners van Meijerijstraat 3 t/m 30 om dichtbij huis te kunnen parkeren. - Afwezigheid van alternatieven: Er zijn geen andere parkeermogelijkheden in de directe omgeving van het woningcomplex, waardoor bewoners ernstig benadeeld worden. - Toenemende overlast: De wijziging zal naar verwachting leiden tot verplaatsing van parkeerdruk naar omliggende straten, wat niet alleen voor ons, maar ook voor andere bewoners in de buurt problematisch kan zijn.

	- Leefbaarheid en toegankelijkheid: Voor bewoners, waaronder ouderen en gezinnen, is het van essentieel belang dat er voldoende parkeermogelijkheden in de directe nabijheid van het complex blijven bestaan. Het ontbreken van alternatieve parkeeroplossingen maakt deze plannen voor ons onwerkbaar en onevenredig belastend. Ik verzoek de gemeente daarom met klem om de plannen te heroverwegen en met ons, bewoners van Meijerijstraat 3 t/m 30, in overleg te treden om een passende oplossing te vinden. Het voorstel is om de huidige parkeermogelijkheden op het Hoefplein te behouden of om een specifiek beleid te ontwikkelen dat bewoners van Meijerijstraat 3 t/m 30 vrijstelling of een andere geschikte regeling biedt, zodat wij verzekerd blijven van parkeergelegenheid.
	Reactie
	De stelling dat er geen alternatieven zijn, is onjuist. Op loopafstand van het woningcomplex bevinden zich vrije parkeerplaatsen op het Stadhuisplein. Dit betekent dat bewoners nog steeds de mogelijkheid hebben om hun voertuig te parkeren binnen een redelijke afstand van hun woning. Daarnaast komen bewoners van dit woningcomplex in aanmerking voor een ontheffing van de blauwe zone als zij niet beschikken of kunnen beschikken over eigen parkeergelegenheid.
	Indiener 10
10.1	*Zienswijze*
	Ik mis in Veghel een bewaakte fietsenstalling zoals die in Uden aanwezig is. Ik woon in Erp en maak in Uden regelmatig gebruik van de bewaakte fietsenstalling om diefstal van mijn elektrische fiets te voorkomen. Graag zou ik hiervan ook gebruik maken in Veghel, zodat ik niet met de auto hoef te gaan.
	Reactie
	Een bewaakte fietsenstalling is op korte termijn niet mogelijk. De wens is om de mobiliteitshub-functie van het busstation in de toekomst uit te breiden met ook een bewaakte fietsenstalling. De tekst in het parkeerplan wordt hierop aangepast.
	Indiener 11
11.1	*Zienswijze*
	Onze (vooroorlogse) woning aan de Borchmolendijk in Sint-Oedenrode beschikt niet over een eigen parkeerruimte voor of achter het huis. Dit was tot voor een aantal jaren terug nooit een probleem. In de nabije omgeving was voldoende parkeergelegenheid te vinden. Momenteel is dit echter zelden (of meestal helemaal niet meer) het geval. Alle parkeerruimtes staan vol en worden gebruikt door passanten of door inwoners van appartementen en woningen die veel later gerealiseerd zijn. Wij willen u daarom vragen de mogelijkheden te onderzoeken om 1 of 2 parkeervakken te realiseren op de stoep aan de voorzijde van het huis of parkeren voor bewoners aan de achterzijde van onze woning (de Passraat) mogelijk te maken. Wij zouden het erg jammer vinden dat we, wanneer we minder vitaal worden, niet meer in ons huis kunnen wonen, omdat we onze auto niet meer in de buurt kunnen parkeren.
	Reactie
	Wanneer de verplaatsing van de Albert Heijn naar de Borchmolendijk heeft plaatsgevonden, zal de parkeerdruk in het centrum van Sint-Oedenrode afnemen. De Albert Heijn heeft dan voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein en is niet meer aangewezen op parkeerplaatsen in het openbaar gebied. Een eigen parkeerplaats in de openbare ruimte is niet mogelijk. Bovendien geldt dat aanleg van een openbare parkeerplaats in Passtraat niet kan vanwege de beperkte ruimte.
	Indiener 12
12.1	*Zienswijze*
	Wij zouden ontzettend graag zien dat er voor onze winkel een blauwe parkeerzone komt. Wij hebben namelijk steeds meer last van (vaak dezelfde) lang parkeerders en

	onze klanten kunnen daarom erg moeilijk kort parkeren en rijden onze winkel voorbij. We krijgen ook regelmatig klachten van onze klanten dat het echt een uitdaging is om een parkeerplek te vinden. Er zijn ook al 2 parkeervakken weggevallen in verband met een laadpaal voor elektrische auto's in onze straat. Omdat er aan het begin van de Hoogstraat wel een blauwe parkeerzone is gaan mensen daarom lang parkeren bij ons gedeelte, dus het probleem is nu verplaatst. Ook heb ik van horen zeggen dat een sportschool zich wil gaan vestigen in het pand op de hoek tegenover onze winkel. Dan zal het parkeerprobleem alleen nog maar groter worden.
	Reactie
	De Hubo ligt buiten de grenzen van de blauwe zone in het centrum van Veghel. Vanuit het oogpunt van duidelijkheid voor weggebruikers is het niet wenselijk om buiten dit gebied afzonderlijke parkeerplaatsen als blauwe zone aan te wijzen. Bovendien hebben klanten van de Hubo de mogelijkheid om te parkeren op het parkeerterrein aan de Hoogstraat, op slechts 100 meter afstand van de winkel.
12.2	*Zienswijze*
	Wat veel mensen niet weten is dat er richting de haven aan de linkse kant tussen de appartementen een grote (gratis) parkeerplaats is. Graag zouden we ook zien dat dit beter wordt aangeduid.
	Reactie
	Deze parkeerplaats is al voldoende aangeduid middels bebording.
	Indiener 13
13.1	*Zienswijze*
	De gemeente heeft kenbaar gemaakt het parkeerbeleid in de schil rondom het centrum van Veghel te wijzigen. Dit betekent dat de blauwe zone op de Stationsstraat vervalt en vrij parkeren zal worden. Ik woon op nr 44 a Molenstraat. Dit ligt op de grens Molenstraat /Stationsstraat. De parkeerplaatsen daar zijn onderdeel van de blauwe zone en liggen aan de winkels Rijkers naaimachinehandel, kringloopwinkel, interieurzaak van Herwaarden en een dansstudio. Het is mij niet duidelijk of de parkeerplaatsen op dit deel van de (Molen)straat onder de nieuwe regeling zullen vallen. Mocht dat wel het geval zijn, dan maak ik bezwaar tegen het voorgenomen besluit en wel om de volgende redenen; - De gemeente onderscheidt in het uitgangspunt parkeerbeleid 3 categorieën voor wonen waarbij de norm voor sociale huur omlaag gaat. Het gebied waartegen ik bezwaar maak, valt niet onder die verlaagde norm. - Voor de kleinere kernen hanteert de gemeente het uitgangspunt dat parkeren voor de deur wordt gehandhaafd indien er ruimte is. Ik zou graag zien dat dit uitgangspunt ook van toepassing is voor het gebied Molenstraat/Stationsstraat, er is hiervoor (bestaande) ruimte. - Omdat mijn woning niet beschikt over een eigen parkeerterrein, heb ik een ontheffing als bewoner voor de blauwe zone. In de huidige situatie kan ik vrijwel altijd op een van de parkeerplaatsen Molenstraat/ Stationsstraat parkeren, dat is vrijwel voor de deur. Indien de blauwe zone niet meer van toepassing is, vrees ik dat de parkeerplaatsen altijd in gebruik genomen zullen worden voor bezoekers van het centrum en ik zal moeten parkeren op verderop gelegen blauwe zones. Gezien mijn leeftijd en mobiliteitsklachten is dat zeer ongewenst en onverwacht; ik heb juist dit appartement, nog geen jaar geleden, mede gekocht omdat parkeren voor de deur vrijwel altijd mogelijk was. - Mocht het zo zijn dat de blauwe zone in het gebied Molenstraat/Stationstraat vervalt, dan verzoek ik de gemeente om een aantal plaatsen te reserveren voor ontheffinghouders zodat het niet onmogelijk zal zijn dicht bij mijn woning te parkeren.
	Reactie
	Zie reactie op zienswijze 1.17

	Indiener 14
14.1	*Zienswijze*
	Er ligt het voorstel om de blauwe zone vanaf Deken Snoecxstraat tot aan de Leo van der Weijdenstraat op te heffen en daar vrij parkeren van te maken. Als oneigenlijk argument wordt hier vermeld dat het géén aanloopstraat is naar het winkelgebied. Dat is een duidelijke misvatting. Indien in dit gedeelte het permanent parkeren wordt toegestaan, is er voor bezoekers van de reeds (lang) bestaande winkels, uitzendbureau's en bewoners nagenoeg geen parkeergelegenheid meer mogelijk. Vrij recent is vergunning verleend voor een kapperszaak en een dansschool. Daar is het druk met het afzetten en ophalen van kinderen. Deze dansschool zit sinds eind 2024 op de hoek van de Molenstraat. Als er geen parkeergelegenheid is, zit er voor de ouders niets anders op dan tijdelijk dubbel te parkeren. Gezien de hoeveelheid auto's die hier dagelijks doorheen komt, levert dit gevaarlijke situaties op. Ook het openbaar vervoer moet wachten. Dat heeft ook mede een oorzaak van de ongewoon scherpe bocht die een bus moet maken en de overige weggebruikers onvoldoende ruimte laten om een normale doorstroming van het verkeer te waarborgen.
	Reactie
	Zie reactie bij zienswijzen 1.17 en 13.1.
	Zienswijze
	Sinds de coronaperiode is er geen of nauwelijks controle geweest of de voertuigen in de blauwe zone daar rechtsgeldig geparkeerd staan. Ik wil niet met de vinger naar de BOA's wijzen, dat zou onterecht zijn. De prioriteiten worden door derden bepaald. Maar ik wil dit graag onder de aandacht brengen.
	Reactie
	Dank u voor uw begrip. Parkeercontrole heeft ook onze aandacht. Onze wens en voorstel in dit parkeerplan is om de parkeerhandhaving te verbeteren.
	Zienswijze
	De oversteekplaats in de Leo van der Weijdenstraat zit pal om de hoek. Meer dan eens moet een auto, komende vanuit de Molenstraat een noodstop maken of moeten voetgangers rennen om niet overreden te worden. Voorstel is om deze oversteekplaats een stuk verder in de Leo van der Weijdenstraat te leggen zodat het verkeer ruim zicht heeft op de oversteekplaats. Hiermee zal het veiliger zijn.
	Reactie
	De oversteekplaats in de Leo van der Weijdenstraat heeft onze aandacht. Bij herinrichting van de weg, nemen we dit mee.
	Indiener 15
15.1	*Zienswijze*
	Geen boa's meer voor wat betreft parkeren in het centrum.
	Reactie
	Zie reactie op zienswijze 14.2.
15.2	*Zienswijze*
	Parkeertijd blauwe zone van 10 tot 16 uur 6 dagen per week. Op deze manier kunnen veel mensen die wonen in het centrum de auto's op alle parkeerplaatsen, dus ook die van de blauwe zones gebruiken van 16 uur tot de dag daarop 10 uur. Dit voor een proef van 1 jaar. Mocht het zo zijn dat er veel problemen uit voortkomen dan hoef je na 1 jaar alleen maar de borden met de tijden daarop te veranderen. Met deze parkeertijden en vrije parkeerplaatsen voorkom je rechtszaken van bewoners uit het centrum die parkeerplaatsen op gaan eisen. Eventuele rechthebbende kan je op deze manier eventueel een parkeerplaats op de vrije parkeerplaatsen aanbieden.
	Reactie
	In het parkeerplan is vastgelegd dat de werkingstijden van de blauwe zone in de drie centra van Veghel, Schijndel en Sint-Oedenrode worden verkleind naar zes dagen per

	week, van 10.00 tot 17.00 uur. Deze uniforme regeling draagt bij aan een eenduidig en duidelijk parkeerbeleid in de hele gemeente. Waarom van 10.00 tot 17.00 uur? Deze tijden zijn gekozen om tegemoet te komen aan de behoefte van verschillende doelgroepen, waaronder centrumbezoekers, ondernemers en bewoners. Overdag is de parkeerdruk het hoogst door winkelend publiek en werknemers. Door de blauwe zone tot 17.00 uur te laten gelden, blijft er voldoende doorstroming van parkeerplaatsen tijdens deze drukke uren. Na 17.00 uur neemt de druk aanzienlijk af, waardoor de parkeerplaatsen beschikbaar komen voor bewoners die terugkeren naar huis. Waarom niet tot 16.00 uur? Het verkorten van de werkingstijd tot 16.00 uur zou betekenen dat de parkeerdruk in het laatste uur van de middag, wanneer er nog veel bezoekers en werknemers aanwezig zijn, te hoog wordt. Hierdoor zou de bereikbaarheid van het centrum verslechteren. De keuze voor 17.00 uur biedt een betere balans tussen bereikbaarheid overdag en beschikbaarheid voor bewoners in de avond. Balans tussen doelgroepen: het parkeerbeleid is erop gericht om een evenwicht te creëren tussen de verschillende gebruikers van de parkeerplaatsen. Door de parkeertijden vast te stellen van 10.00 tot 17.00 uur, zorgen we ervoor dat bezoekers en werknemers tijdens drukke momenten toegang hebben tot parkeerplaatsen, terwijl bewoners in de avond meer ruimte hebben om te parkeren.
15.4	*Zienswijze*
	Rechts langs de Kofferen Bar, hoeveel parkeerplaatsen zijn daar die op grond van de gemeente liggen en hoeveel zijn er in gebruik die niet op gemeentegrond liggen? Als daar binnenkort gebouwd gaat worden, hoeveel parkeerplaatsen blijven er dan nog over die wel of niet op gemeentegrond liggen? Daar in ieder geval vrij parkeren aanhouden.
	Reactie
	Alle parkeerplaatsen daar liggen op gemeentegrond. In dit plan blijven dit vrije parkeerplaatsen.
15.5	*Zienswijze*
	Parkeerplaats tegenover de Kofferen Bar op grond van Ahrend. Ga na of deze grond door de gemeente voor 10 jaar gepacht kan worden of nog beter gekocht kan worden van Ahrend. Op die parkeerplaats 2 of 3 parkeerplaatsen maken met blauwe zone. Dat is voor mensen die even daar ergens moeten zijn. De rest vrij parkeren.
	Reactie
	Alle parkeerplaatsen daar liggen niet op gemeentegrond maar zijn allen openbaar toegankelijk.
15.6	*Zienswijze*
	Parkeerplaats Deken van Erpstraat—Knapenhoek. De helft van dit parkeergebied blauwe zone, de rest vrij parkeren.
	Reactie
	We willen alle parkeerplaatsen aan de zuidoostkant van de Deken van Erpstraat binnen de parkeerschijfzone laten vallen.
15.7	*Zienswijze*
	Parkeren op de Heuvel, zoveel mogelijk parkeerplaatsen creëren. Alles blauwe zone.
	Reactie
	We voegen op de Heuvel geen parkeerplaatsen toe. De bestaande parkeerplaatsen zijn allemaal blauwe zone parkeerplaatsen.
15.8	*Zienswijze*
	Parkeren op de Markt. Alles blauwe zone. Op het noordelijke deel kunnen er nog parkeerplaatsen bijgemaakt worden tussen de bomen rechts langs café de Gouden Leeuw. Daar staan nu ook regelmatig auto s die dan bekeurd worden. Zuidelijk deel voor de AH, dus links van de Neulstraat, geheel blauwe zone.

	Rechts van de Neulstraat tot de kiosk ook parkeerplaatsen maken. Uitgezonderd de terrassen.
	Reactie
	Alle parkeerplaatsen op de Markt zijn blauw zone parkeerplaatsen. Bij de herinrichting van de Markt is, na een uitgebreid participatietraject, gekozen voor de huidige inrichting. We voegen hier geen parkeerplaatsen toe.
15.9	*Zienswijze*
	De weekmarkt naar het Kerkplein. Parkeren op het Kerkplein. Daar kunnen makkelijk 3 rijen auto's ingetekend worden haaks op de weg Heuvel. Alles blauwe zone, behalve op vrijdag tijdens de weekmarkt. Als er door de week een koopman is, kan die nog makkelijk op het kerkplein terecht achter de 3 rijen auto's'.
	Reactie
	Het Kerkplein betreft een voetgangersgebied en dit houden we zo. Wanneer de verplaatsing van de Albert Heijn naar de Borchmolendijk heeft plaatsgevonden, zal de parkeerdruk in de rest van het centrum van Sint-Oedenrode afnemen. De Albert Heijn heeft dan voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein en is niet meer aangewezen op parkeerplaatsen in het openbaar gebied. Ondernemers en werknemers in het centrum kunnen zelf ook bijdragen aan het verlichten van de parkeerdruk door op grotere loopafstand bij de Neul te parkeren. Hiermee geven zij zelf het goede voorbeeld en dragen zij bij aan de door hen gewenste doelstelling om het centrum bereikbaar te houden voor centrumbezoek dat met de auto komt. Zie ook reactie op zienswijze 4.1.
15.10	*Zienswijze*
	Parkeren achter de Rabobank. Alles vrij parkeren. Deze niet bewegwijzeren bij Café het Dommeltje want deze worden wel door diegene gebruikt die daar meer recht op hebben zoals de 20 personen die boven de winkels op het kerkplein wonen.
	Reactie
	De parkeerplaatsen op het Kapittelhof zijn bestemd voor zowel centrumbezoekers als bewoners. Om te voorkomen dat het terrein volledig bezet raakt door bewoners en werknemers, is het belangrijk een deel van de parkeerplaatsen te reguleren met een parkeerschijfzone. Door een combinatie van gereguleerde en niet-gereguleerde parkeerplaatsen aan te bieden, creëren we een evenwicht tussen de parkeerbehoeften van bewoners en centrumbezoekers. Op die manier blijft het Kapittelhof toegankelijk voor beide doelgroepen, zonder dat één groep de andere verdringt. Deze aanpak draagt bij aan een goed functionerend en toegankelijk centrumgebied, waarin zowel bewoners als bezoekers op een passende manier gebruik kunnen maken van de beschikbare parkeerruimte.
15.11	*Zienswijze*
	Parkeren bij de jumbo. Zo laten met blauwe zones uitgezonderd het deel tegen de kerk, deze vrij parkeren houden.
	Reactie
	We hebben geen plannen om de parkeersituatie op het parkeerterrein bij de Jumbo te wijzigen.
15.12	*Zienswijze*
	Parkeren op Ameroyenhof. Het eerste vak tegen de Neulstraat blauwe zones inclusief invalideparkeerplaats en de rest vrij parkeren. De parkeerplaatsen zijn in principe voor de bewoners van Ameroyenhof bedoelt geweest. Ten tijde van de bouw is gekozen voor parkeerplaatsen en niet voor een parkeerkelder voor deze bewoners.
	Reactie
	Uit parkeeronderzoek blijkt dat hier nauwelijks bewoners staan maar juist veel werknemers en bezoekers. Slechts 9% van de parkeerders is bewoner. We bekijken de parkeersituatie op Ameroyenhof in samenhang met de parkeersituatie op de Deken van Erpstraat aangezien hier juist negatieve reacties van bewoners op

	terugkomen en hier in de parkeeronderzoeken ook is terug te zien dat daar meer bewoners staan. Om die reden hebben we besloten: • De beoogde uitbreiding van blauwe zone parkeerplaatsen op het parkeerterrein bij de Deken van Erpstraat in te perken van 42 naar 22 extra blauwe zone parkeerplaatsen • 21 vrije parkeerplaatsen op het Ameroyenhof om te zetten naar blauwe zone parkeerplaatsen. Parkeeronderzoek toont aan dat op het Ameroyenhof nauwelijks bewoners staan maar juist veel werknemers parkeren. We willen deze locatie dicht bij het centrum beter inzetten voor bezoekers. Werknemers willen we naar de rand van het centrum drukken. Op korte loopafstand (100m) is aan de Dommelstraat en Neulstraat voldoende plek voor bewoners. Hiermee creëren we meer ruimte voor centrumbezoekers en dwingen we werknemers meer richting het parkeerterrein bij De Neul. Dit sluit aan bij de visie voor het centrum van Sint-Oedenrode.
15.13	*Zienswijze*
	Bij de Huisartsenpraktijk voor de Dommel zouden nog 3 parkeerplaatsen kunnen worden gemaakt voor personen die moeilijk ter been zijn met blauwe zone, de overige parkeerders kunnen dan op de overige parkeerplaatsen terecht of op de parkeerplaatsen van de Neul.
	Reactie
	Onlangs zijn nabij de Huisartsenpraktijk extra invalideparkeerplaatsen aangelegd. Er zijn voldoende vrije parkeerplaatsen aan de Dommelstraat.
15.14	*Zienswijze*
	De fysiotherapie aan de Borchmolendijk bezet de meeste parkeerplaatsen op de Borchmolen en de Markt. Er werken daar 25 tot 30 mensen. Als zij allemaal bezet zijn dan zitten er alweer 30 nieuwe te wachten plus er zijn minimaal 5 personen in de fysiogym. Dan kom je op 65 personen. De fyiopraktijk heeft zelf 10 plaatsen achter de praktijk die gedeeltelijk ook door personeel gebruikt worden. Dus kom je op 60 plaatsen uit. Tel er 20 personen af die met de fiets of te voet komen dan blijven er 40 parkeerplaatsen over die door dit bedrijf continu bezet zijn. Het advies is om, als dit bedrijf nog wil groeien, deze te verplaatsen naar een ander punt in Sint Oedenrode waar wel genoeg parkeerruimte is.
	Reactie
	Voor uitbreiding van het bedrijf dient een omgevingsvergunning aangevraagd te worden waarbij getoetst zal worden op het thema verkeersgeneratie en parkeren.
15.15	*Zienswijze*
	Stel een plan op wat er in de leegkomende winkels mag gaan gebeuren. Wonen of werken/wonen. De uitstraling van het centrum bepaalt of de winkels/horeca wel of niet gevuld zal blijven. Maak de fout van 3 jaar geleden niet nog een keer qua parkeerplekken want dan komen er zeker nog meer winkels leeg. Laat deze beslissingen niet hangen zoals nu op de Heuvel gebeurt met de witte huisjes.
	Reactie
	De invulling van leegstaande winkelpanden hoort thuis in een centrumvisie, niet in een parkeerplan. Een levendig centrum vraagt om een strategische mix van wonen**,** werken, retail en horeca, afgestemd op de ruimtelijke en economische ambities. De uitstraling en functiemenging bepalen de aantrekkelijkheid voor bezoekers en ondernemers. Parkeren is ondersteunend, geen uitgangspunt. Eerst moet de visie op het centrum helder zijn, daarna volgt het parkeerplan. Een verkeerde parkeerkeuze kan leegstand versterken, maar het parkeerbeleid moet aansluiten op bredere ruimtelijke doelen, niet andersom.

	Indiener 16
16.1	*Zienswijze*
	Schijndel onderdeel wie parkeert waar?/optimalisatie huidige parkeersituatie (blz 34) Markt kortparkeren: Wordt hiermee kortparkeerplaatsen (30min) Vicaris van Alphenstraat en Markt bedoelt? zo ja blijven deze in de huidige vorm/aantal bestaan? Wordt hiermee ook bedoelt dat er geen ontheffinghouders mogen staan? Dit was helaas met de vorige parkeerplan teniet gedaan door parkeerontheffingen voor het hele centrum uit te geven in plaats van per straat of plein. In voormalige gemeente Schijndel was het niet mogelijk om voor de Markt een parkeerontheffing te krijgen.
	Reactie
	Op pagina 34 worden inderdaad de kortparkeerplaatsen aan de Vicaris van Alphenstraat en de Markt bedoeld. We zullen onderzoeken of deze in de huidige vorm en aantallen behouden blijven en hoe we tegelijkertijd de bereikbaarheid en faciliteiten voor fietsers in dit deel van het centrum kunnen verbeteren. In het centrum van Schijndel (en ook in Veghel) geven wij inderdaad parkeerontheffingen uit die geldig zijn voor het gehele centrumgebied. Deze werkwijze biedt flexibiliteit aan ontheffinghouders, aangezien zij de mogelijkheid hebben om uit te wijken naar een andere parkeerlocatie indien de beoogde parkeerplaats vol staat. Door ontheffingen voor het volledige centrumgebied uit te geven, waarborgen we dat houders altijd een alternatief hebben binnen een redelijke afstand. Dit draagt bij aan een efficiëntere benutting van de beschikbare parkeerruimte en voorkomt onnodige verkeersbewegingen op zoek naar een vrije parkeerplaats. Daarnaast zorgt deze regeling ervoor dat het parkeerbeleid eenvoudig en overzichtelijk blijft, zowel voor de ontheffinghouders als voor handhavers. Door uniformiteit te creëren binnen het centrumgebied, minimaliseren we verwarring en dragen we bij aan een vlotte doorstroming van het verkeer. Om deze redenen achten wij het van belang om de parkeerontheffingen centrum-breed te verstrekken.
16.2	*Zienswijze*
	Schijndel onderdeel ruimte maken voor fietsparkeren (blz 49) Er staat dat Centrummanagement Schijndel heeft geopperd om (een deel van) de huidige ‘stop & go parkeerplaatsen’ op de Markt op te heffen en te vervangen voor fietsparkeren. Navraag over dit onderwerp bij Centrummanager was er hierover niets bekend. Graag een antwoordt op wie dit geopperd heeft.
	Reactie
	Dit is geopperd in de werksessie over “wie parkeert waar”. Wij zullen dit in het definitieve parkeerplan wat anders omschrijven. Over de maatregel geldt dat we als leidraad hanteren dat het parkeerbeleid moet bijdragen aan de bredere visies, ambities en ruimtelijke ontwikkelingen van de gemeente. Hoewel het faciliteren van autoverkeer belangrijk blijft, geven we steeds meer prioriteit aan het stimuleren van duurzame mobiliteit, zoals fietsen en wandelen. De gemeente streeft naar een betere balans tussen autogebruik en duurzame vervoerswijzen. Dit sluit aan bij de gemeentelijke ambities op het gebied van leefbaarheid, bereikbaarheid en het terugdringen van verkeersdrukte in de dorpscentra. Door te kiezen voor fietsparkeerplaatsen in plaats van stop&go-parkeerplaatsen geven we concreet invulling aan deze ambities. De huidige stop&go-parkeerplaatsen bevinden zich diep in het centrum, op een locatie waar doorgaans veel voetgangers en fietsers aanwezig zijn. Juist in deze kerngebieden is het belangrijk om ruimte te creëren voor duurzame vervoersmiddelen, die minder ruimte innemen en bijdragen aan een prettiger verblijfsklimaat. Daarnaast zijn er in de directe omgeving van de Markt voldoende alternatieven beschikbaar voor automobilisten. Zo zijn er nabijgelegen parkeerlocaties waar bezoekers kort kunnen parkeren. Door de concentratie van fietsparkeerplaatsen op deze centrale plek, verminderen we het aantal zoekbewegingen van fietsers en bevorderen we een efficiënter gebruik van de beperkte openbare ruimte. Het stimuleren van fietsen past binnen het beleid om korte afstanden in dorpscentra zoveel mogelijk met de fiets af te leggen. Dit is niet alleen gunstig voor de doorstroming, maar draagt ook bij aan een duurzamere en gezondere leefomgeving. Bovendien sluit deze

	maatregel aan bij de trend van toenemend fietsgebruik en de behoefte aan meer fietsparkeerplekken in centrumgebieden.
	Indiener 17
17.1	*Zienswijze*
	Maak een blauwe zone voor de Wibra. Deze plekken staan elke dag vol met vooral bewoners van de appartementen die hun auto gemiddeld 1x per week of minder gebruiken. Laat deze parkeren op de nieuwe De Beemd parkeerlocatie. Dan kunnen echte boodschap-personen hun auto even voor oa Benu, New York pisa, Yasar, Wibra, Baantreffers, Laminaat 4all, Physio en ga zo maar door parkeren. In ons complex zijn al jaren zowat 8 vrije parkeerplekken omdat het nu niets kost om voor ons complex zomaar weken gratis te staan. Dat noemen wij vragen om problemen.
	Reactie
	In directe nabijheid (binnen 10 tot 100 meter) liggen vele parkeerplaatsen in de blauwe zone. Denk aan Vlas en Graan en binnenterrein Aldi. De parkeerdruk in de blauwe zone nabij deze locatie is lager dan parkeerdruk op de ongereguleerde parkeerplaatsen nabij deze locatie.