



Parkeren in Oss

2025

Bijlage 1



Spark B.V.
Nieuwstraat 4
2266 AD Leidschendam
+31 (0)70 31 77 005

info@spark-parkeren.nl
spark-parkeren.nl
KvK 28108453

Colofon

Opdrachtgever
Gemeente Oss

Titel
Parkeernota Oss

Versie
1

Datum
31 maart 2025

Projectteam opdrachtgever
Ellen Neelen
Ferdie Strik

Projectteam Spark
Stan van de Hulsbeek
Leticia Lindenberg

Projectleider Spark
Stan van de Hulsbeek

Inhoudsopgave

Bijlage 1 De huidige situatie	4
1.1 Oss in cijfers (demografie en andere kenmerken)	4
1.1.1 Groei van Oss	4
1.1.2 Groei van automobilititeit	4
1.1.3 Vergelijking met andere gemeenten	5
1.1.4 Oss per buurt	6
1.2 Autoparkeren in Oss	8
1.2.1 Gebiedsindeling	8
1.2.2 Parkeerbezetting	10
1.3 Fietsparkeren in Oss	15
1.3.1 Fietsparkeerlocaties	15
1.3.2 Het gebruik van de fietsparkeervoorzieningen	15
1.3.3 Conclusies fietsparkeren	16
1.4 Meningen over parkeren in Oss	17

Bijlage 1 De huidige situatie

Deze bijlage hoort bij de Parkeernota Oss 2025 en beschrijft de huidige parkeersituatie in de binnenstad van Oss, de spoorzone en de omliggende wijken. Deze bijlage is een verdiepingsslag op deze Parkeernota waarbij we inzichtelijk maken hoe het auto- en fietsparkeren in Oss is vormgegeven en hoe het functioneert.

1.1 Oss in cijfers (demografie en andere kenmerken)

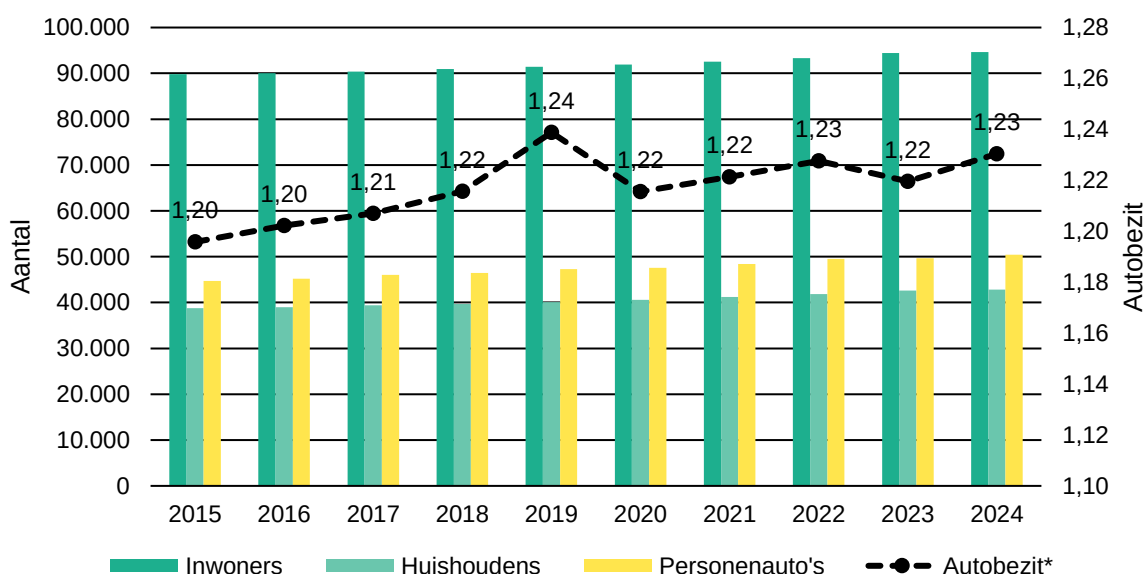
1.1.1 Groei van Oss

Oss is de afgelopen 10 jaar gegroeid. Het aantal inwoners van Oss is met 5% toegenomen, waardoor het de grens van 90 duizend inwoners in 2016 is gepasseerd. De verwachting is dat Oss blijft groeien met circa 10.000 nieuwe inwoners tot 2040, wat betekent een toename van 6% voor de komende 15 jaar. Het aantal huishouden is sinds 2015 toegenomen met 10%. Een verklaring voor een hogere groei ten opzichte van de toename van het aantal inwoners is dat het aantal eenpersoonshuishouden 24% is gegroeid in dezelfde periode.

1.1.2 Groei van automobilititeit

Dit alles heeft gevolgen voor de automobilititeit in Oss: het aantal personenauto's is sinds 2015 toegenomen met 13%, met een stijging van het autobezit van 1,20 auto's per huishouden in 2015 tot 1,23 auto's in 2024.

Grafiek 1 laat deze demografische ontwikkelingen op jaarbasis sinds 2015 zien. De kolommen tonen het aantal inwoners, het aantal huishoudens en het aantal personenauto's per jaar. De ontwikkeling van het autobezit (het aantal personenauto's per huishouden) is voor elk jaar weergegeven met de onderbroken lijn.



Grafiek 1: Demografische ontwikkeling Oss (inwoners, huishoudens, personenauto's en autobezit)

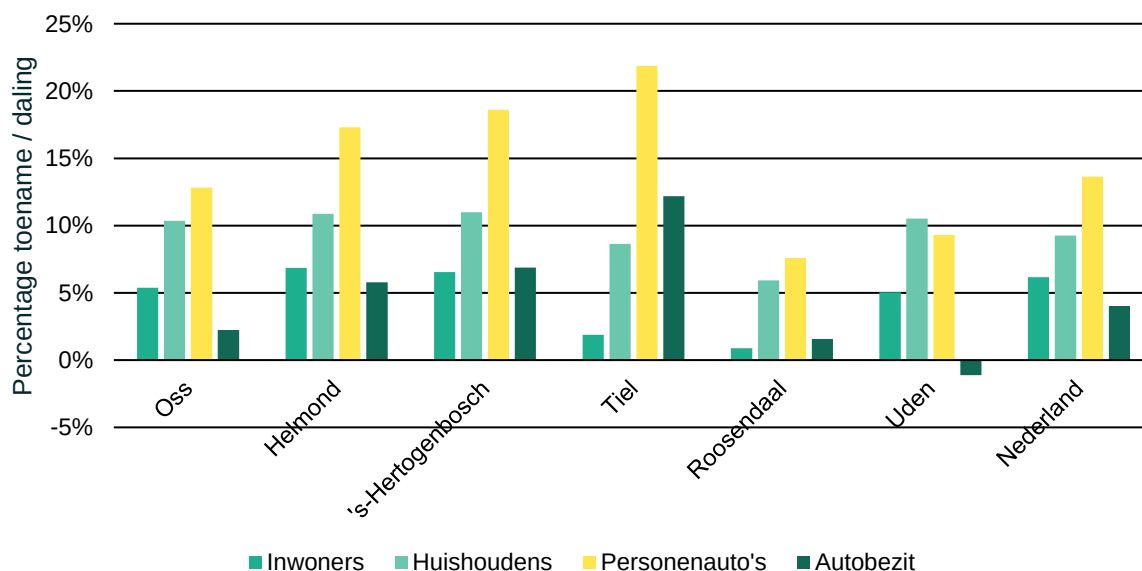
* Correctie voor leaseauto's

In iedere woonomgeving staan in de openbare ruimte auto's geparkeerd die niet op het woonadres van de berijder staan geregistreerd. Dit zijn bijvoorbeeld zakelijke leaseauto's en bestelauto's. Deze categorie voertuigen is niet opgenomen in de CBS kerncijfers wijken en buurten in het adres van de woningen. Dit omdat deze voertuigen doorgaans op het adres van de leasemaatschappij staan geregistreerd. Om die reden zijn de CBS cijfers over autobezit hier gecorrigeerd. Op basis van gegevens¹ van lease brancheorganisatie VNA hebben wij een correctie toegepast om rekening te houden met auto's die niet op het woonadres staan geregistreerd. De hoogte van deze correctie is per jaar anders. Reden hiervoor is dat de leasebranche in Nederland de afgelopen jaren is gegroeid. In 2015 was 7,3% van het totale personenautowagenpark een leaseauto, in 2024 lag dit percentage op 9,5%. In ieder jaar zoals opgenomen in Figuur 2 is de van toepassing zijnde lease correctie verwerkt.

1.1.3 Vergelijking met andere gemeenten

In *Grafiek 2* is Oss vergeleken met enkele andere gemeenten (Helmond, Den Bosch, Tiel, Roosendaal en Uden) en vergeleken met de situatie in Nederland. *Grafiek 2* laat het percentage van toename of daling tussen 2015 en 2024 zien voor inwoners (eerste kolom), huishouden (tweede kolom), personenauto's (derde kolom) en autobezit per huishouden (vierde kolom).

Uit de grafiek blijkt dat de toename van inwoners in Oss gemiddeld was in vergelijking met Nederland en de andere gemeenten, behalve Tiel en Roosendaal. In Oss is het aantal personenauto's minder toegenomen dan in Helmond, Den Bosch en Tiel, maar vergelijkbaar met Nederland: in Oss was het 13% en in Nederland 14%. De toename van het autobezit in Oss is lager in vergelijking met Nederland en de referentiegemeenten, met uitzondering van Roosendaal en Uden. Hieruit mag geconcludeerd worden dat de autoafhankelijkheid van Oss zich minder hard ontwikkelt dan gemiddeld in Nederland.



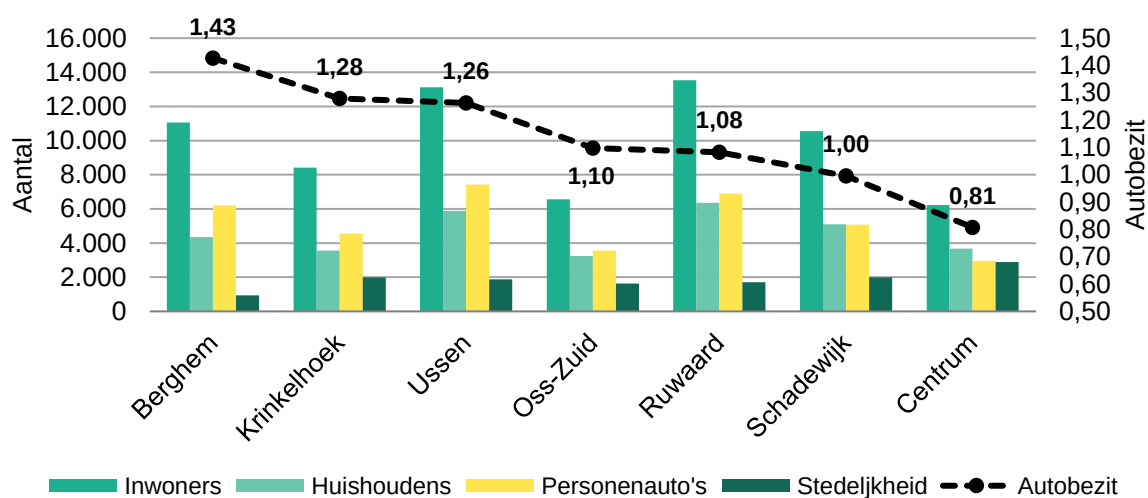
Grafiek 2: Vergelijking met "referentiegemeenten" en Nederland wat betreft groei van inwoners, huishoudens, personenauto's en autobezit tussen 2015 en 2024

¹ [Hyperlink naar gegevens van VNA voor 2024](#); [Hyperlink naar publicatie VNA "Autoleasemarkt in cijfers 2023"](#), met cijfers van 2018 t/m 2023; [Hyperlink naar publicatie VNA "Autoleasemarkt in cijfers 2018"](#), met cijfers van 2011 t/m 2018

1.1.4 Oss per buurt

In Oss zien we demografische verschillen tussen het centrum en overige buurten, waarbij met name het lagere autobezit in het centrum opvalt.

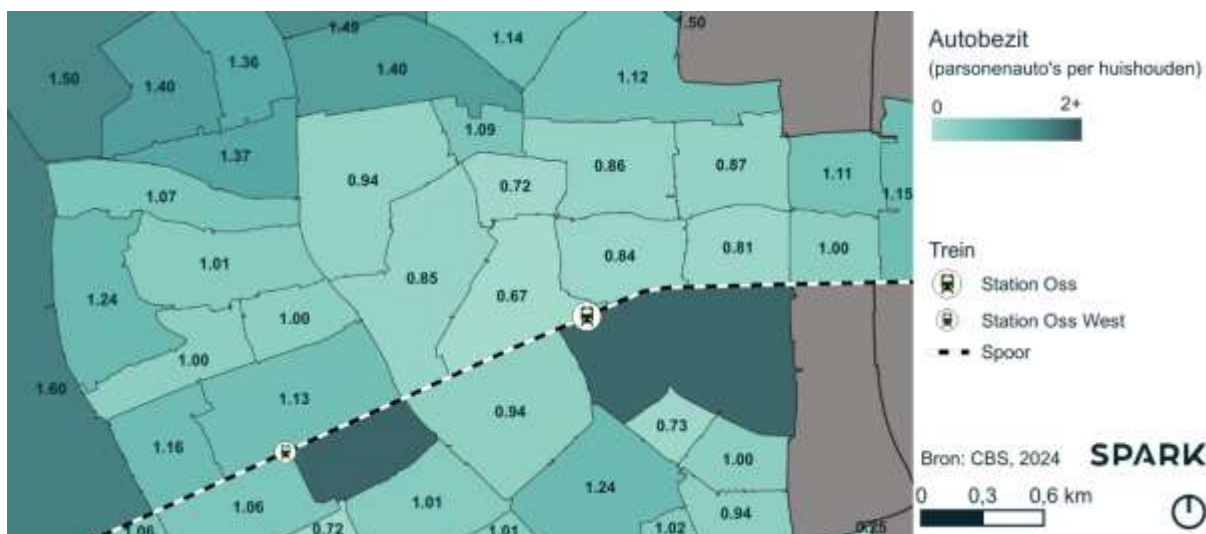
Grafiek 3 laat in de kolommen het aantal inwoners, het aantal huishoudens, het aantal personenauto's en de stedelijkheid (aantal adressen per km²) zien. Daarnaast geeft de grafiek de verhouding tussen personenauto's per huishouden (het autobezit) met de onderbroken lijn weer. Het betreft gegevens uit het jaar 2024.



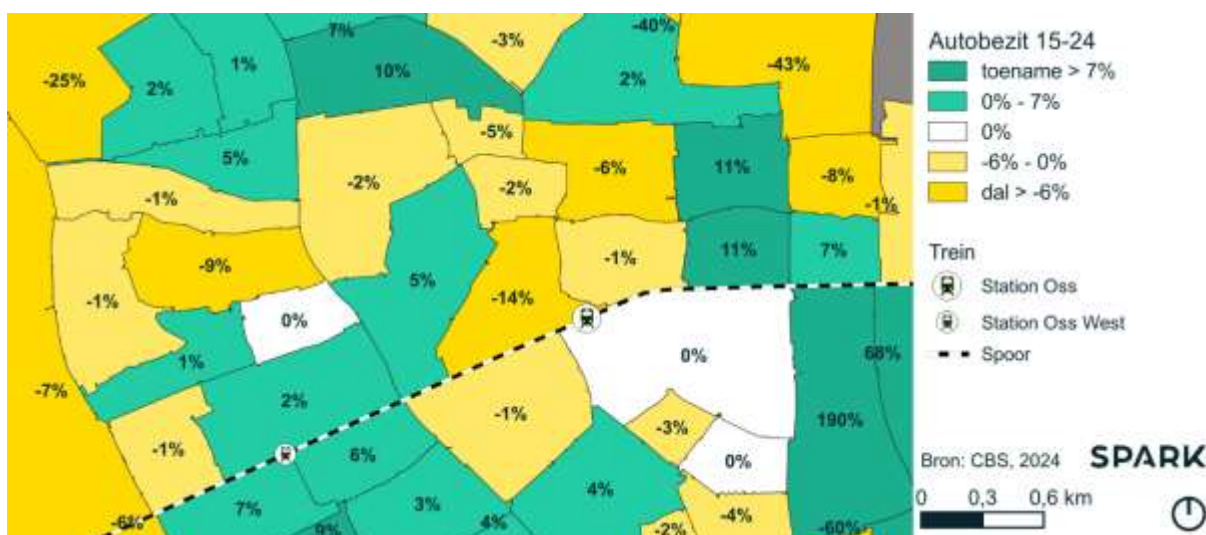
Grafiek 3: Vergelijking tussen het centrum en omliggende wijken wat betreft inwoners, huishoudens, aantal personenauto's, stedelijkheid en autobezit² met gegevens uit CBS (2024).

De ontwikkeling van het autobezit in de afgelopen 10 jaar verschilt per buurt. In centrum-zuid vond een daling van 14% van het autobezit plaats, terwijl in centrum-west een toename boven het gemeentelijke gemiddeld te zien is, namelijk 5%. Wanneer we kijken naar de wijken rondom het centrum zien we ook een toename soms boven de 10%.

² Aantal personenauto's en autobezit zijn aangegeven met correctie voor leaseauto's.



Kaart 1: Autobezit (personenauto's per huishouden) per buurt in 2024. Bron: CBS (2024).



Kaart 2: Ontwikkeling autobezit tussen 2015 en 2024 per buurt. Bron: CBS (2024).

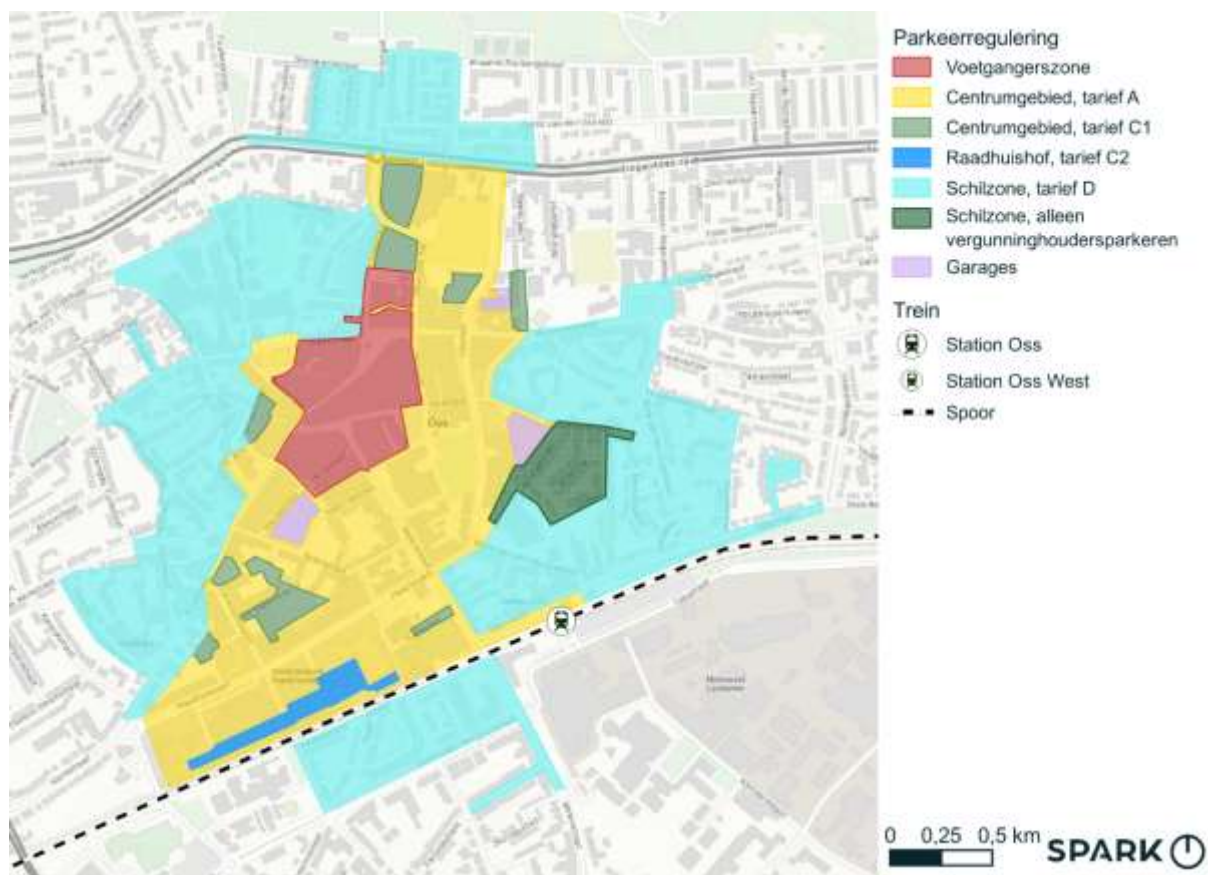


Kaart 3: Stedelijkheid (adressen per km²) per buurt in 2024. Bron: CBS (2024).

1.2 Autoparkeren in Oss

1.2.1 Gebiedsindeling

De binnenstad van Oss kan onderverdeeld worden in verschillende deelgebieden, allen met een andere invulling van parkeren (zie figuur 2). Het voetgangersgebied is zo goed als autovrij. In de straten rondom het voetgangersgebied kan geparkeerd worden op straat en op terreinen. Het parkeren is hier geregeld door betaald parkeren met vergunningen. Daarnaast heeft Oss de beschikking over een tweetal parkeergarages met betaald parkeren. In kaart 4 is de parkeerregulering weergegeven, met de daarbijhorende tarievenstructuur in Tabel 1.



Kaart 4: Parkeerregulering in Oss

Tarievenstructuur		
Parkeerterreinen (Jurgensplein, Burchtplein, Eikenboomgaardplein, Boschpoorthof, Oostwal-West, Kruisstraat, Maasvallei, Lievekamplaan, Ridderhof, Spoorlaan) en parkeergarages (Bergoss en Oostwal Oost)	Per uur	€ 1,50
	dagdeeltarief	€ 2,50
	dagtarief	€ 4,00
Raadhuisshof	Eerste 30 minuten	€ -
	per uur	€ 1,50
	dagdeeltarief	€ 2,50
	dagtarief	€ 4,00
Parkeervakken langs of op de wegen (niet zijnde een parkeerterrein) en gelegen binnen het Centrumgebied	Eerste 30 minuten	€ 0,75
	daarna per uur	€ 2,50
Parkeervakken en/of parkeerplaatsen gelegen binnen een schilzone (gebied rondom centrum)	per uur	€ 1,50

Tabel 1 Huidige tarievenstructuur Oss

1.2.2 Parkeerbezetting

Parkeergarages en Jurgensplein

In de binnenstad zijn drie parkeerlocaties achter een slagboom: de parkeergarages Oostwal (142 parkeerplaatsen) en Bergoss (270 parkeerplaatsen) en het parkeerterrein Jurgensplein (201 parkeerplaatsen). Het Jurgensplein is de drukste voorziening met een op het piekmoment een bezetting boven de 100%³. Uit data van Monit blijkt dat de bezetting van dit parkeerterrein vaak hoog is. In tegenstelling tot de hoge bezetting van dit terrein zijn de parkeergarages structureel onderbezet. De garage Bergoss heeft een hoge bezetting op het drukste moment, maar normaal gesproken is de bezettingsgraad in deze garage redelijk laag, onder de 40%. Van de drie parkeervoorzieningen heeft de parkeergarage Oostwal-oost de laagste bezetting. Op de drukste dag is de bezetting op het drukste moment 34%, maar deze ligt vaak onder de 10%.

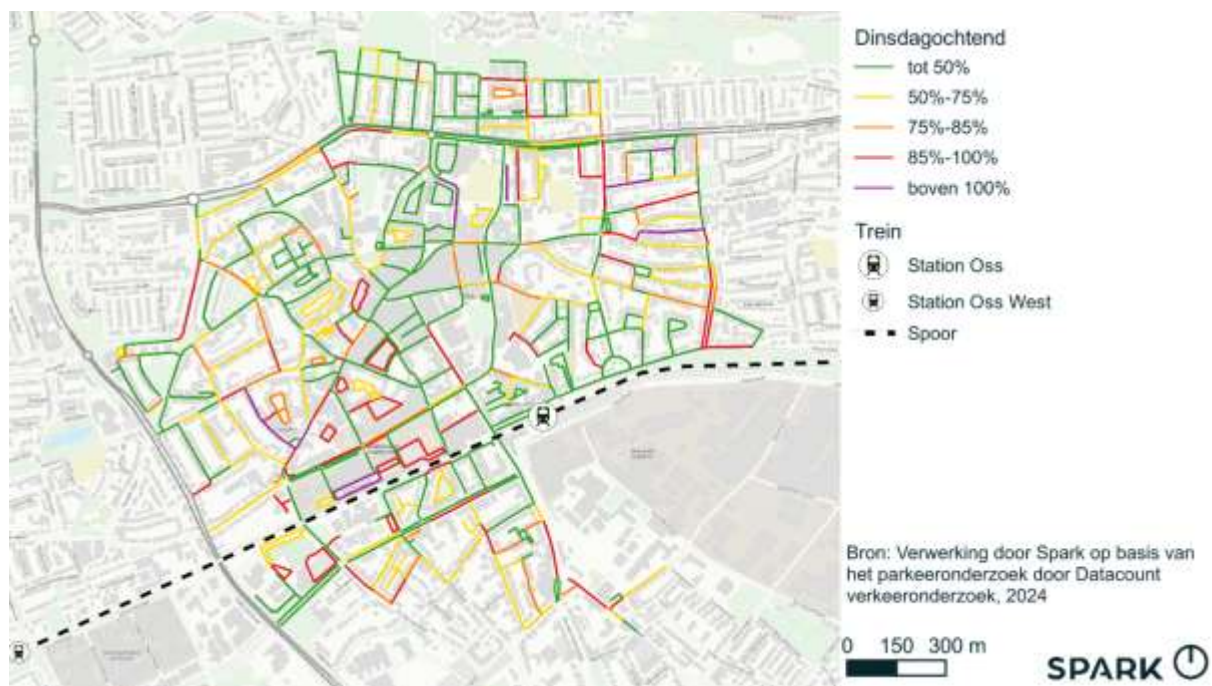
Straatparkeren

Straatniveau

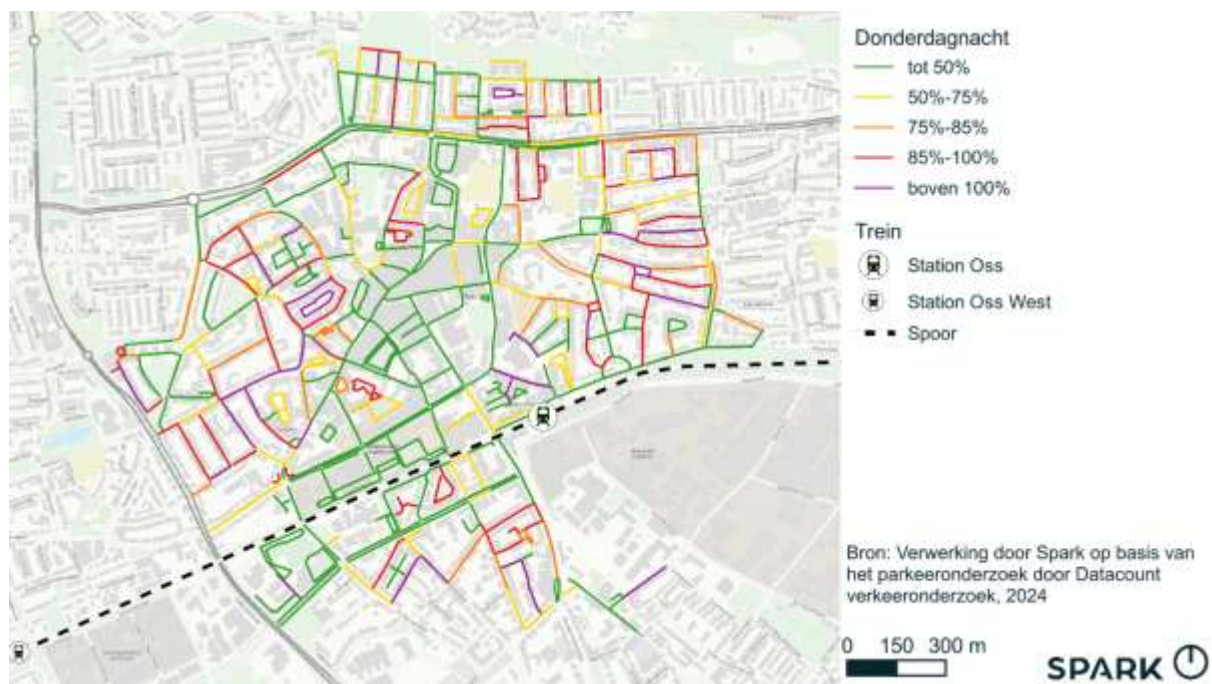
Straatparkeren is 24 uur per dag toegankelijk, terwijl de garages beperkte tijden open zijn voor bezoekers. De tarieven op straat en op de kleinere terreinen zijn hoger dan de tarieven in de garages en op een aantal grotere parkeerterreinen.

De volgende kaarten laten de parkeerdruk op straatniveau zien op drie dagdelen: een werkdagochtend, een werkdagnacht en weekendavond. De parkeerdruk laat een verspreid beeld zien: er zijn secties met een bezettingsgraad boven de 100%, terwijl om de hoek straten liggen met een bezettingsgraad onder de 50%.

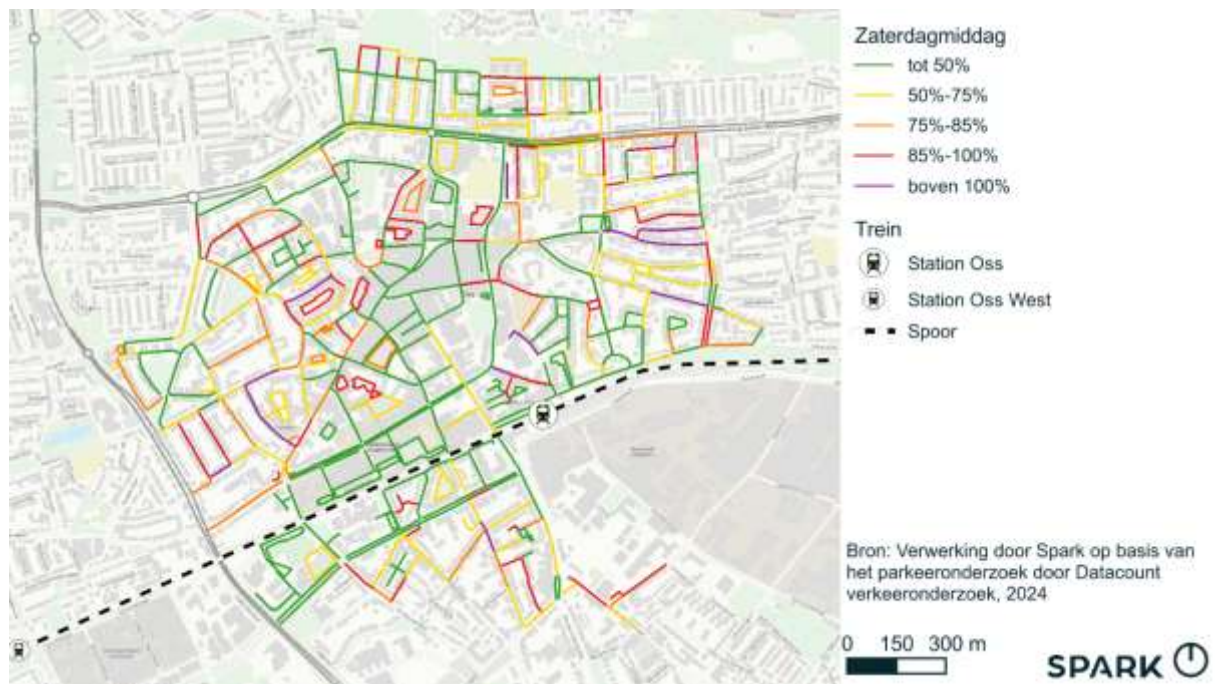
³ Een bezettingsgraad boven de 100% geeft aan dat er op de drukste momenten auto's geparkeerd zijn buiten de parkeervakken.



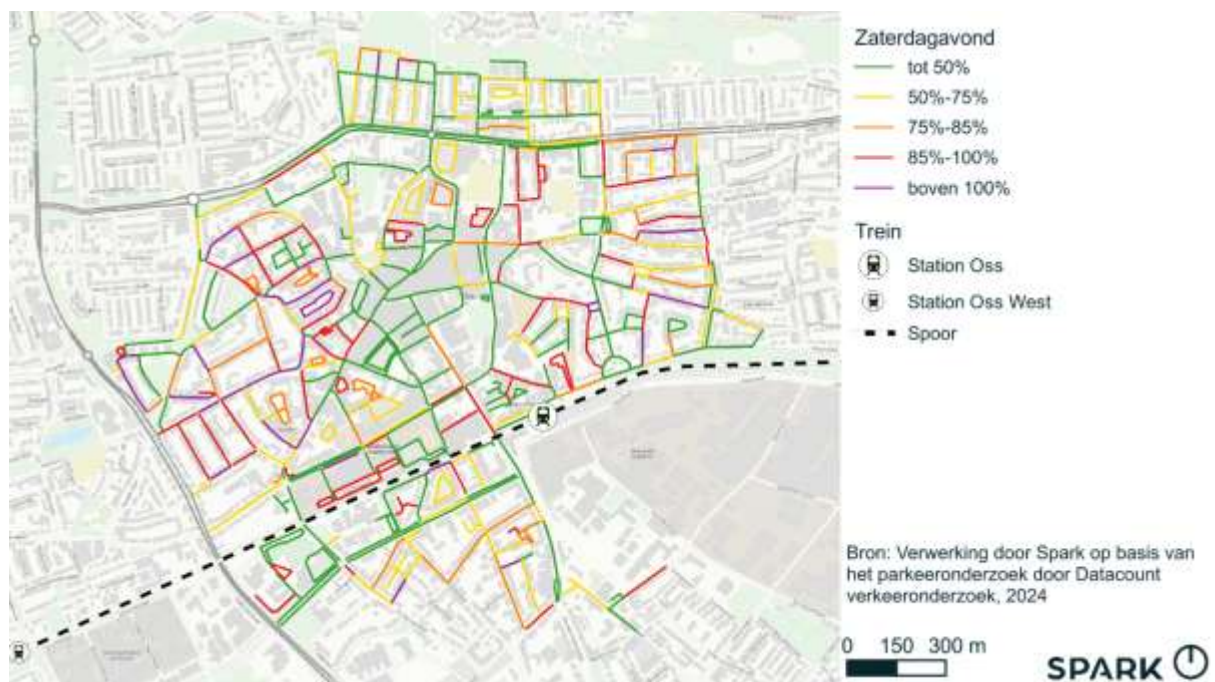
Kaart 5: Parkeerdruk per straat in en rondom het centrum op de dinsdagochtend



Kaart 6: Parkeerdruk per straat in en rondom het centrum op de donderdagnacht



Kaart 7: Parkeerdruk per straat in en rondom het centrum op de zaterdagmiddag

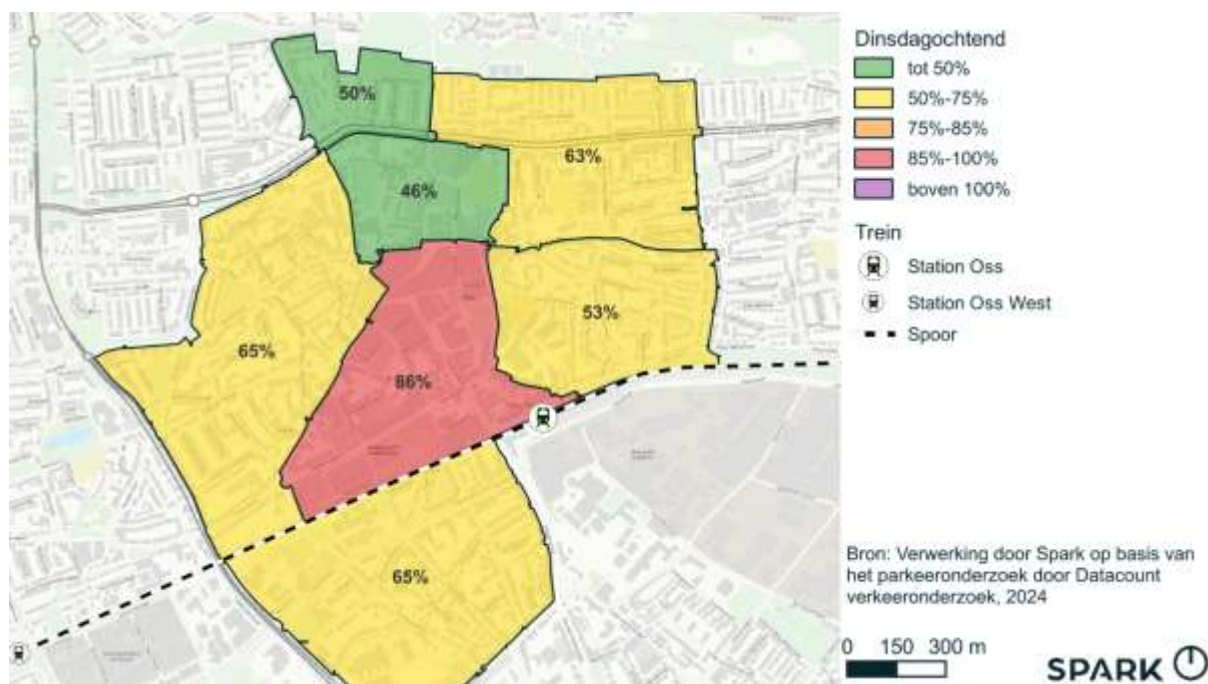


Kaart 8: Parkeerdruk per straat in en rondom het centrum op de zaterdagavond

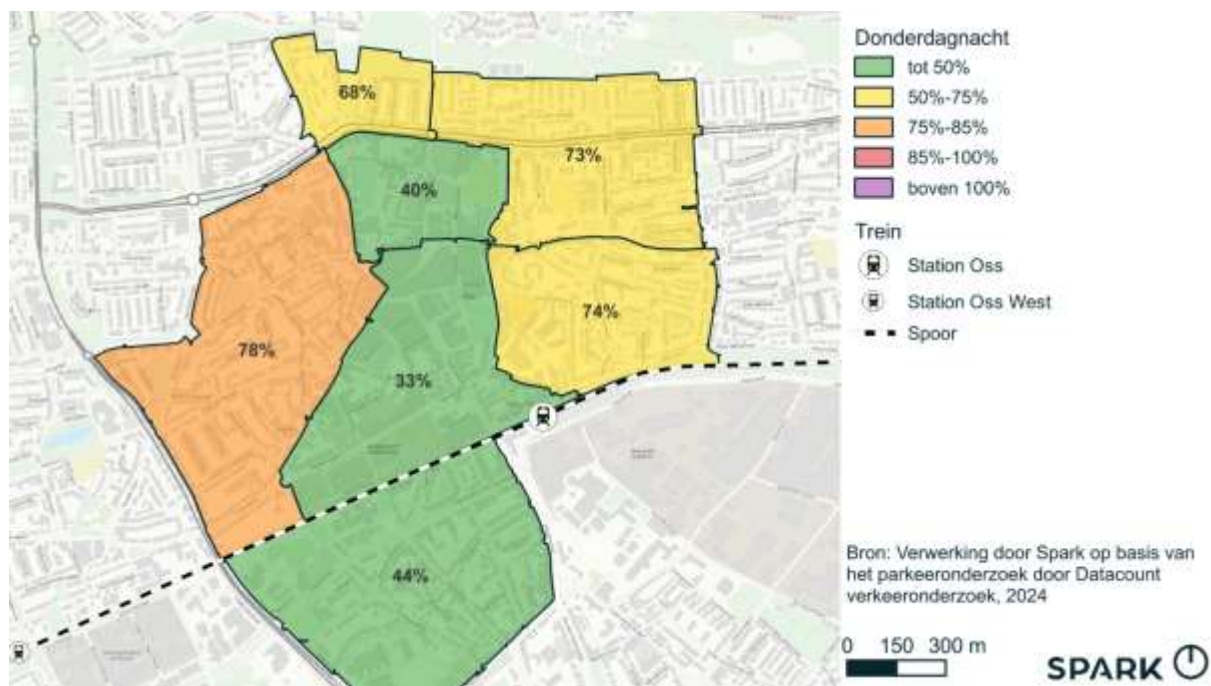
Per gebied

De bezettingsgraad per gebied geeft inzicht in hoe de parkeercapaciteit gemiddeld gebruikt wordt. Hoewel over het algemeen de parkeerdruk in ongereguleerd gebied iets hoger is dan binnen het gereguleerde gebied, is het waterbedeffect relatief beperkt en leidt dit niet direct tot parkeeroverlast (parkeerdruk hoger dan 85%).

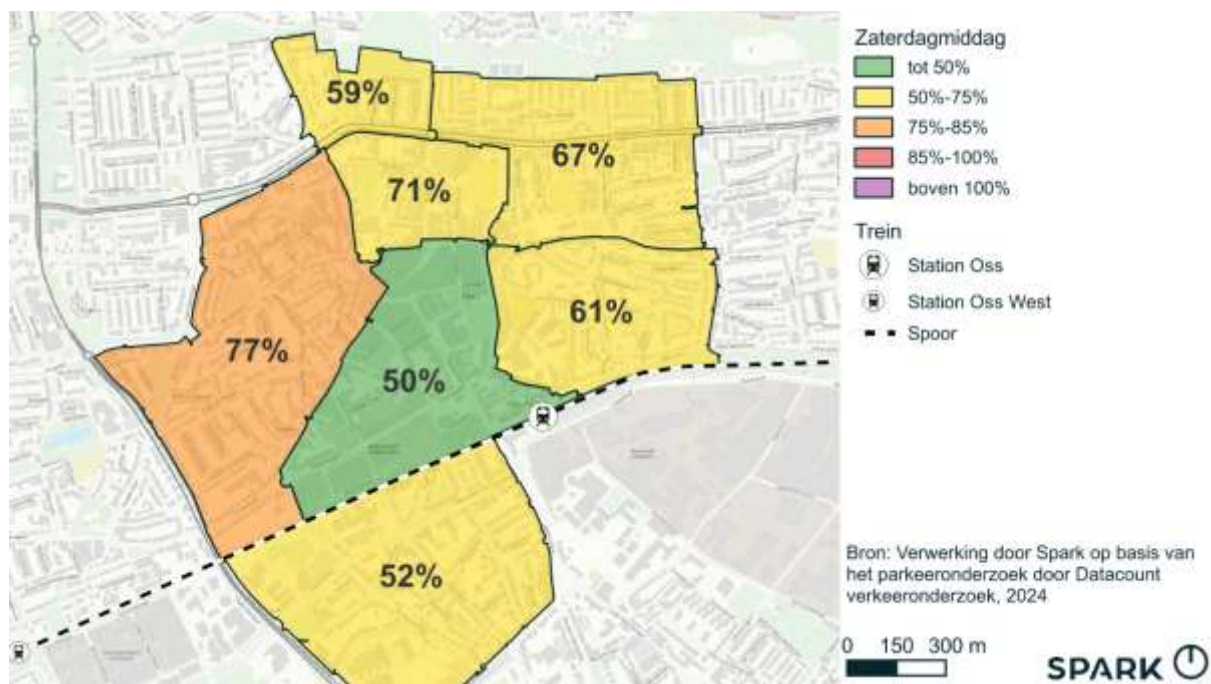
Zoals de onderstaande kaarten laten zien, is de bezetting in het centrum redelijk laag. De zaterdagavond is het dagdeel met de hoogste bezettingsgraad: 66%. De hoogst gemiddelde bezetting is in Centrum-West, met 80% van de capaciteit bezet. Alleen op de dinsdagochtend is de gemiddelde bezetting hoger dan 85%, namelijk in de buurt Centrum-Zuid. Maar op hetzelfde moment hebben de buurten daaromheen veel capaciteit over, met een bezetting van maximaal 65% (Centrum-West en Kortfoort). Uit dit parkeeronderzoek kan worden geconcludeerd dat de parkeercapaciteit op straat in het centrum ruim voldoende is voor de huidige behoefte.



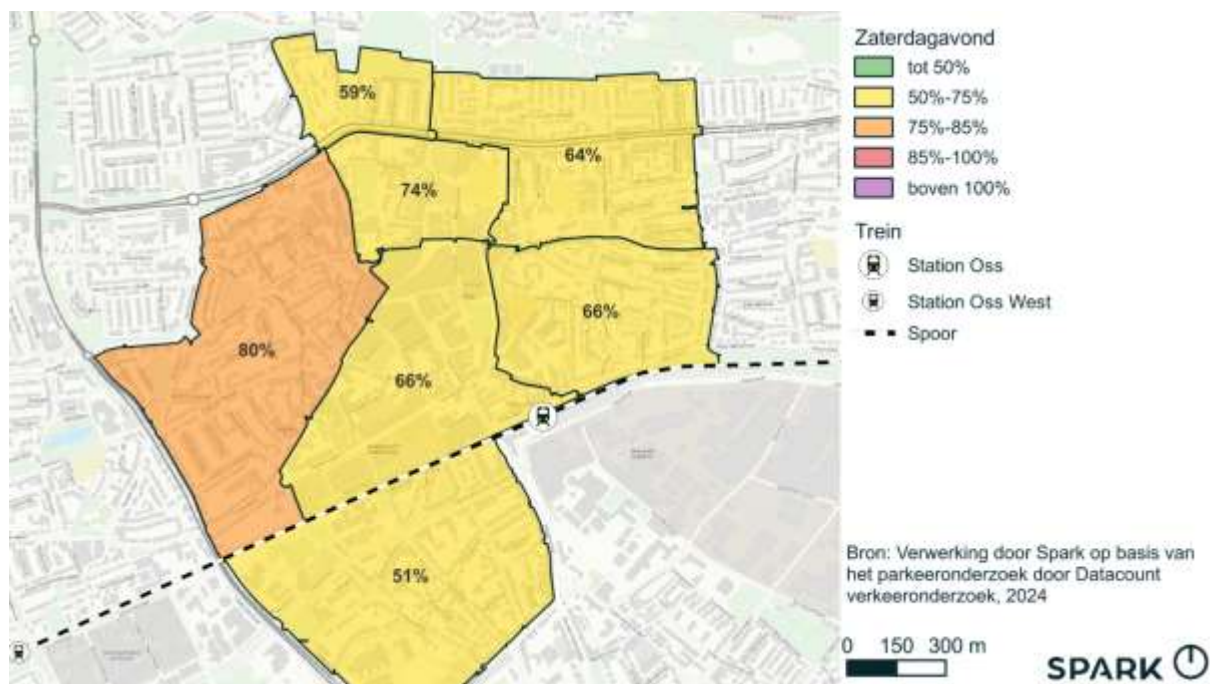
Kaart 99: Parkeerdruk per buurt in en rondom het centrum op de dinsdagochtend



Kaart 10 10: Parkeerdruk per buurt in en rondom het centrum op de donderdagnacht



Kaart 11: Parkeerdruk per buurt in en rondom het centrum op de zaterdagmiddag



Kaart 12 12: Parkeerdruk per buurt in en rondom het centrum op de zaterdagavond

1.3 Fietsparkeren in Oss

1.3.1 Fietsparkeerlocaties

In de binnenstad van Oss zijn 1282 fietsparkeerplaatsen, waarvan 360 bewaakt. Deze 360 zijn verdeeld over twee bewaakte fietsenstallingen:

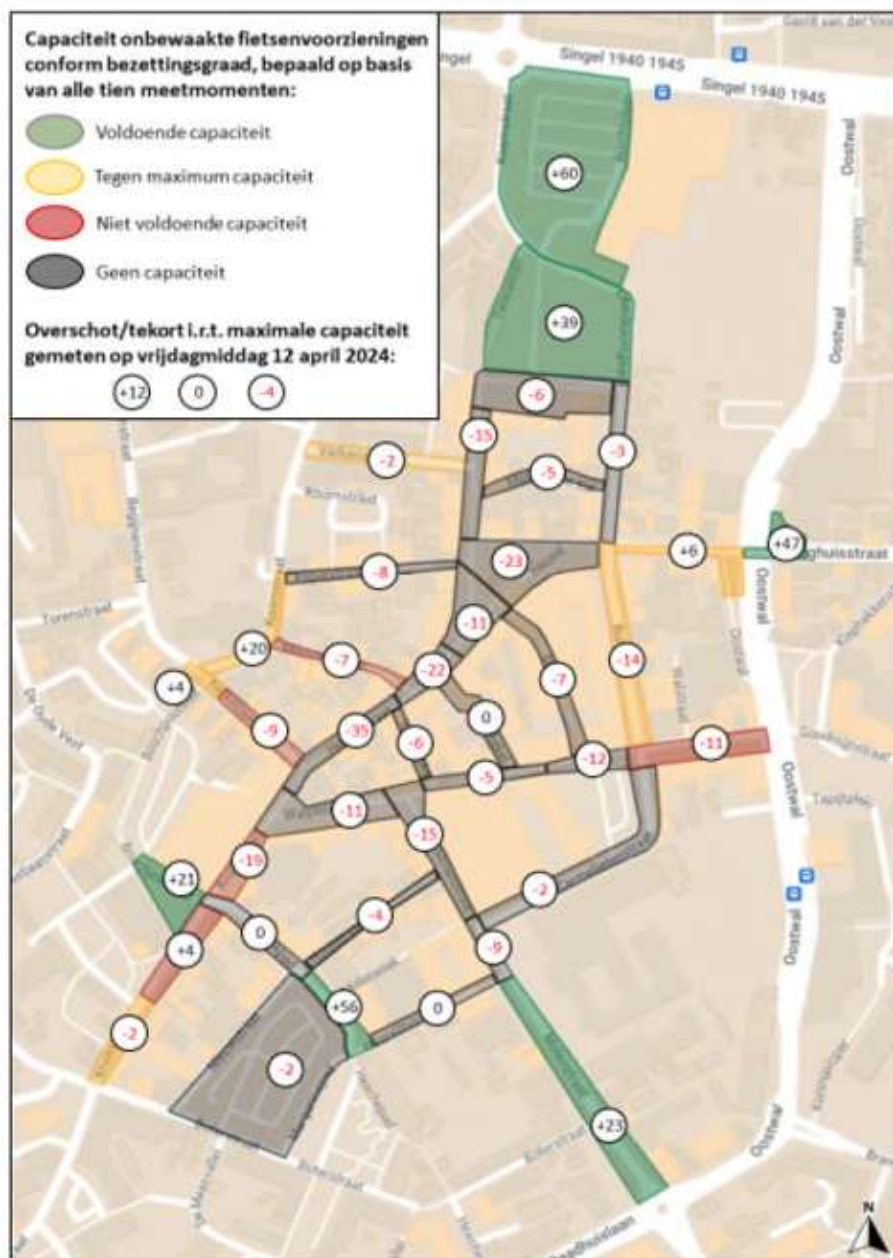
- Kruisstraat – 270 plekken
- Oostwal – 90 plekken

Daarnaast is er fietscapaciteit bij het station Oss Centrum. Sinds 2006 zijn de openbare fietsenstallingen gratis te gebruiken.

1.3.2 Het gebruik van de fietsparkeervoorzieningen

In het voorjaar van 2024 heeft er een onderzoek naar het gebruik van de fietsparkeerplaatsen plaatsgevonden. Hieruit bleek het volgende:

- De onbewaakte fietsparkeerplaatsen kennen op 2 van de 10 momenten een bezetting hoger dan 80%, met name op vrijdagmiddag en -avond is de bezetting hoog (zie kaart 13).
- De bewaakte fietsenstallingen kennen op geen enkel moment een bezetting hoger dan 80%. Op piekdagen (evenementen) en dagen met mooi weer zijn de stallingen echter compleet bezet. De hoogste bezettingen gemeten (op reguliere momenten), zijn als volgt:
 - Kruisstraat – vrijdagmiddag – 63%
 - Oostwal – vrijdagavond – 38%



Kaart 13 13: Resultaten fietsparkeeronderzoek

1.3.3 Conclusies fietsparkeren

- Kruisstraat is een goed gebruikte fietsenstalling, terwijl de fietsenstalling Oostwal duidelijk minder goed gebruikt wordt, waarschijnlijk vanwege de ligging. Er is behoefte aan een fietsenstalling dicht bij het centrum
- Parkeeroverlast in het voetgangers/winkelgebied overdag.
- In de avond meer drukte rondom horeca.
- Capaciteit op straat overbelast in veel gebieden.

1.4 Meningen over parkeren in Oss

Burgerpanel

In oktober 2024 is het burgerpanel van de gemeente Oss gevraagd om een vragenlijst in te vullen over het parkeren van fietsen en auto's in de binnenstad van Oss. In totaal zijn 619 reacties binnengekomen, waarvan 70% afkomstig van bewoners uit Oss en 30% uit de dorpen/kernen van de gemeente.

De resultaten zijn verwerkt in de rapportage "Parkeren in het centrum – resultaten Burgerpanel". Uit dit rapport komen de volgende conclusies:

- De meeste respondenten gaan met de auto naar de stad: 46%.
- Van de respondenten die in de stad Oss wonen gaat de meerderheid (41%) met de met de fiets en 35% van hen gaat met de auto. Van de respondenten die in de dorpen / kernen wonen gaat 26% met de fiets en 72% met de auto.
- Om in de binnenstad meer ruimte te maken voor ontmoeten, verblijven en groen kiest het panel op de eerste plaats voor meer groen in het voetgangersgebied (64%). En op de tweede plaats voor het plaatsen van meer bankjes en andere zitplaatsen in het centrum (42%)
- Om mensen te stimuleren vaker te voet of met de fiets naar de binnenstad te komen, kiest men voor:
 - 1: meer (bewaakte) fietsenstallingen (50%).
 - 2: meer fietsstraten maken (37%).
 - 3: de openingstijden van de bewaakte fietsstallingen verruimen (33%).
- De voorgelegde ideeën over de fietsenstalling worden door de meeste respondenten als (heel) goede ideeën gezien. Vooral meer bewaakte fietsenstallingen, dicht tegen het voetgangersgebied aan vindt men een (heel) goed idee (88%).
- De voorgestelde ideeën om voetgangers meer ruimte te geven worden positief gewaardeerd. De respondenten zijn enthousiaster over het idee om aan de rand van het voetgangersgebied ruimte te maken om fietsrekken bij elkaar te plaatsen (71%) dan losse fietsrekken weghalen (52%).
- De meeste respondenten vinden het een slecht idee om het betaald parkeren (in combinatie met vergunningen) uit te breiden.
- De meeste respondenten zijn het eens met voorgestelde ideeën om de verkeersdruk van automobilisten die op zoek zijn naar een parkeerplaats te verminderen. Waarbij parkeerplaatsen samenvoegen op grote terreinen of in garages vaker als (heel) goed idee wordt genoemd (67%) dan parkeerplaatsen weghalen in straten tegen het voetgangersgebied (52%).

On-line enquête

Van 1 t/m 20 oktober 2024 heeft de gemeente Oss op de website www.stadmettoekomst.nl een enquête over het parkeren van de auto en de fiets geplaatst. Deze kon anoniem worden ingevuld. In totaal heeft de gemeente 415 enquêtes terug gekregen, waarvan 82% afkomstig uit Oss, 15% uit een van de kernen/dorpen rond Oss en 3% buiten de gemeente. De belangrijkste conclusies uit dit onderzoek zijn:

- 41% van de respondenten gaat meestal met de auto naar de binnenstad, terwijl 30% meestal met de fiets gaat. 26% loopt naar de binnenstad.
- 65% van de respondenten wil meer groen in het voetgangersgebied.
- 37% van de respondenten wil meer bankjes of zitplaatsen in het centrum.

- 25% van de respondenten wil straten afsluiten en een groter voetgangersgebied.
- 19% wil meer parkeerplaatsen weghalen voor meer verblijfsruimte.
- 51% wil meer (bewaakte) fietsenstallingen.
- 33% wil verruiming van de openingstijden van de bewaakte fietsenstallingen.
- 31% wil meer fietsstraten.
- 25% wil meer groen in de openbare ruimte.
- 21% wil parkeerplaatsen verplaatsen naar de rand van de binnenstad, bijvoorbeeld het Raadhuisplein.
- Meer dan 90% vindt meer bewaakte fietsenstallingen dicht bij het centrum een goed of heel goed idee. Hier zou je ook 's avonds en 's nachts je fiets kunnen stallen en de fiets moeten kunnen opladen.
- Meer dan 50% vindt het een goed idee om meer ruimte te maken voor voetgangers door losse fietsrekken te verwijderen op looproutes.
- Bijna 70% vindt het een goed of zeer goed idee om parkeerplaatsen meer samen te voegen op grote terreinen of in garages, op enige afstand van het voetgangersgebied om daarmee verkeersdruk te verminderen. Iets meer dan 50% vindt het een goed idee om parkeerplaatsen in de straten tegen het voetgangersgebied te verwijderen met hetzelfde doel.
- Bijna 40% van de respondenten vindt het een goed of heel goed idee om betaald parkeren in de woongebieden rond de binnenstad uit te breiden om daarmee de leefbaarheid te verbeteren en parkeeroverlast te verminderen.

SPARK

Geeft je de ruimte.

Disclaimer

©2025, Spark B.V.

info@spark-parkeren.nl, 2266 AD Leidschendam

tel +31 (0)70 31 77 005

Behoudens de door de Auteurswet 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit dit document worden verveelvoudigd (waaronder begrepen het opslaan in een geautomatiseerd gegevensbestand) of openbaar gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Spark B.V. Alle rechten voorbehouden.

All rights reserved. No parts of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission of Spark B.V.

Aan de inhoud van dit document kunnen geen rechten worden ontleend. Spark B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voortvloeiend uit eventuele onjuistheid of onvolledigheid van de in dit document vermelde informatie.