

Goudappel

**MOBILITEIT BEWEEGT ONS**

# Visie op verkeer en parkeren Centrum Oirschot

---

Datum: 29 september 2021

Kenmerk: 010300.20210908.P1.03

Auteurs:

Tim van Huffelen, Christiaan Nab

& Samir Ajanovic



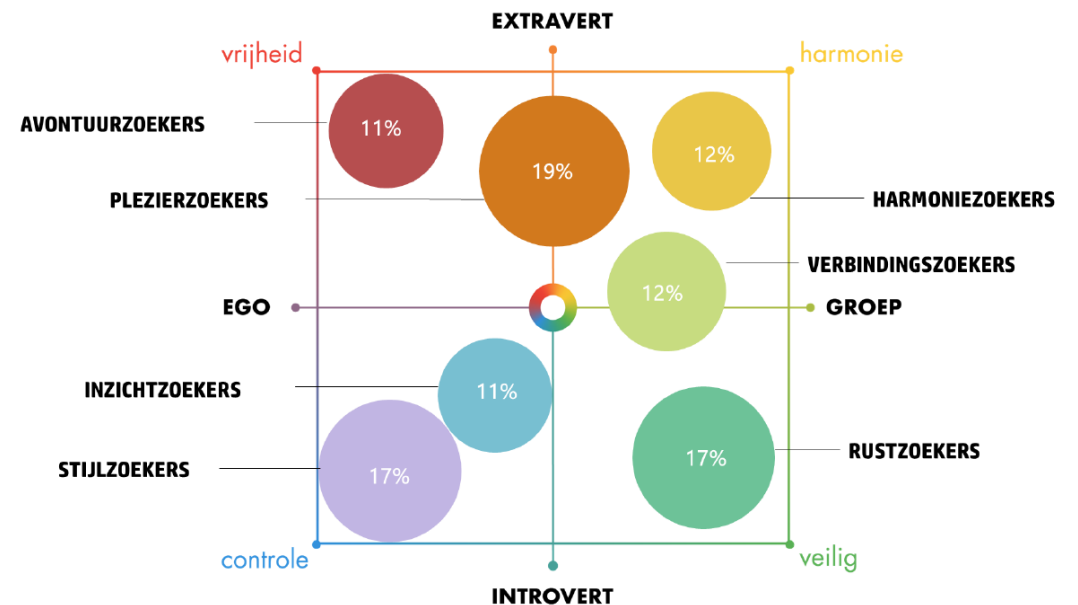
# Inhoudsopgave

---

- Uitgangspunten vooraf
- Trends in mobiliteit
- Parkeren
- Verkeer
- Samenvatting

# Uitgangspunten vooraf

- Het Centrum moet zijn oud-Brabantse sfeer behouden
- Focus op twee doelgroepen in het Centrum
- Inzichtzoekers:
  - Houdt van mooie dingen
  - Auto relatief belangrijk
- Stijlzoeker:
  - Houdt van wandelen en fietsen
  - Auto lijkt minder belangrijk



# Trends en ontwikkelingen

---

---



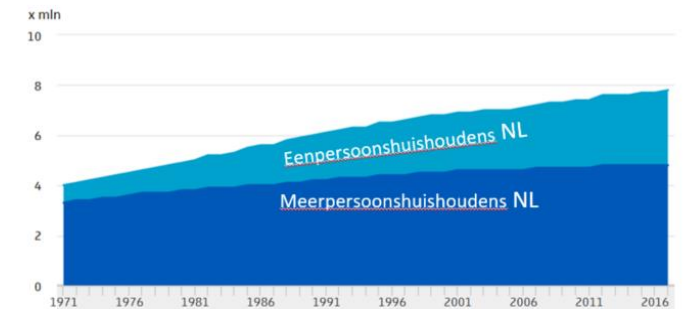
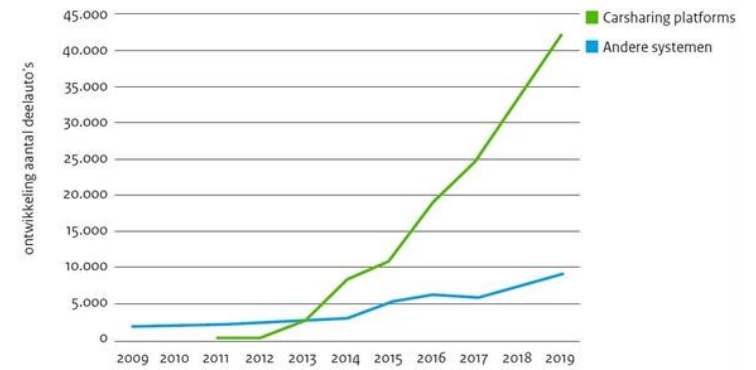
# Trends in mobiliteit

---

- In winkelgebieden is beleving belangrijk voor de bezoeker
- Bezoekers aan het Centrum van Oirschot komen voor de oud-Brabantse sfeer
- Parkeren voor de deur is niet meer een must voor de bezoeker
  - Voor sommige doelgerichte functies is het wel prettig als de bezoeker in de nabijheid kort kan parkeren (zoals levensmiddelen)
- Aandeel bezoekers dat met de auto komt wordt vaak overschat door winkeliers  
(ter illustratie: <https://www.verkeersnet.nl/mobiliteitsbeleid/39533/parkeren-voor-de-deur-bij-winkel-is-helemaal-niet-zo-belangrijk/>)
- Combinatie van goede bereikbaarheid voor verschillende vervoerswijzen en heldere parkeeroplossingen voor auto + fiets zijn gewenst.

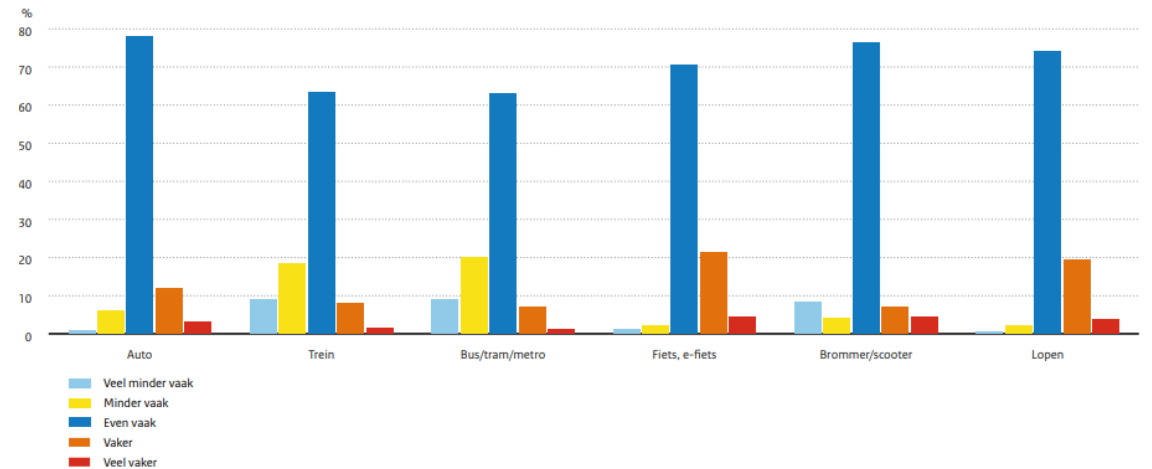
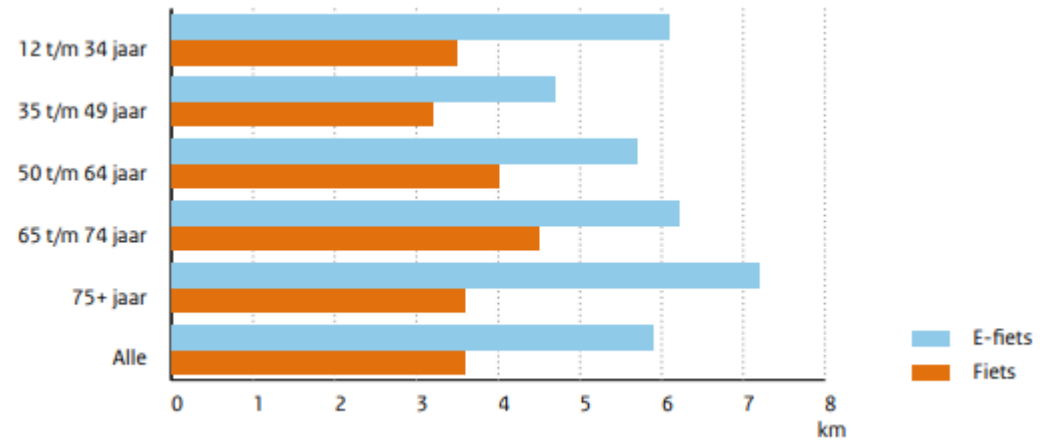
# Trends in mobiliteit

- In Nederland steeds meer autogebruik in plaats van autobezit
- (tweede) auto wordt steeds vaker ingeruild voor een deelauto
- Er komen ook steeds meer vormen van deelmobiliteit, zoals deelfietsen en deelscooters
- Met name jongeren hebben een andere kijk op mobiliteit
- Toename van eenpersoonshuishoudens in Nederland, deze hebben vaak een laag autobezit
- Thuiswerken en online winkelen zorgt ook voor minder verkeersbewegingen
- Wel geografische verschillen in Nederland. De urgentie om minder de auto te gebruiken is in de Randstad fors groter dan in de rest van Nederland.



# Trends in mobiliteit

- Opkomst van elektrische fietsen zorgen voor meer reizigerskilometers per fiets
- Mensen leggen langere afstanden op waardoor de auto minder wordt gebruikt
- Ook denkt men na de coronacrisis vaker met de fiets te reizen dan voorheen
- Zie ook:  
<https://www.kimnet.nl/publicaties/brochures/2020/10/12/fietsfeiten-nieuwe-inzichten>





# Parkeren

---

---



# Parkeren rondom de Markt

---

- Er bestaat een wens om de Markt autoluw of autovrij te maken
- Dit betekent dat het aantal parkeerplaatsen teruggedrongen wordt op de Markt
- Zo ontstaat meer ruimte voor een kwalitatieve openbare ruimte en een betere oplossing voor het fietsparkeren
- In de aangrenzende Rijkessluisstraat liggen smalle langspaarkeerplaatsen wat zorgt voor een rommelig straatbeeld



# Verwijderen parkeerplaatsen rond de markt

- Rondom de Markt inclusief de Rijksluisstraat liggen in totaal 79 parkeerplaatsen
- De maximale bezetting bedraagt 71 parkeerplaatsen op een zaterdagmiddag (onderzoek uitgevoerd door Datacount B.V. in opdracht van de gemeente Oirschot)
- Wanneer alle parkeerplaatsen worden opgeheven is dit de te compenseren capaciteit
- In de tabel is de huidige bezetting van de parkeerplaatsen weergegeven

Parkeerbezetting	capaciteit	dinsdag ochtend	donderdag ochtend	donderdag middag	donderdag avond	zaterdag ochtend	zaterdag middag	zaterdag avond
(rondom) Markt	68	48	53	51	57	55	63	57
Rijksluisstraat	11	4	8	8	7	6	8	7
<b>totaal</b>	<b>79</b>	<b>52</b>	<b>61</b>	<b>59</b>	<b>64</b>	<b>61</b>	<b>71</b>	<b>64</b>

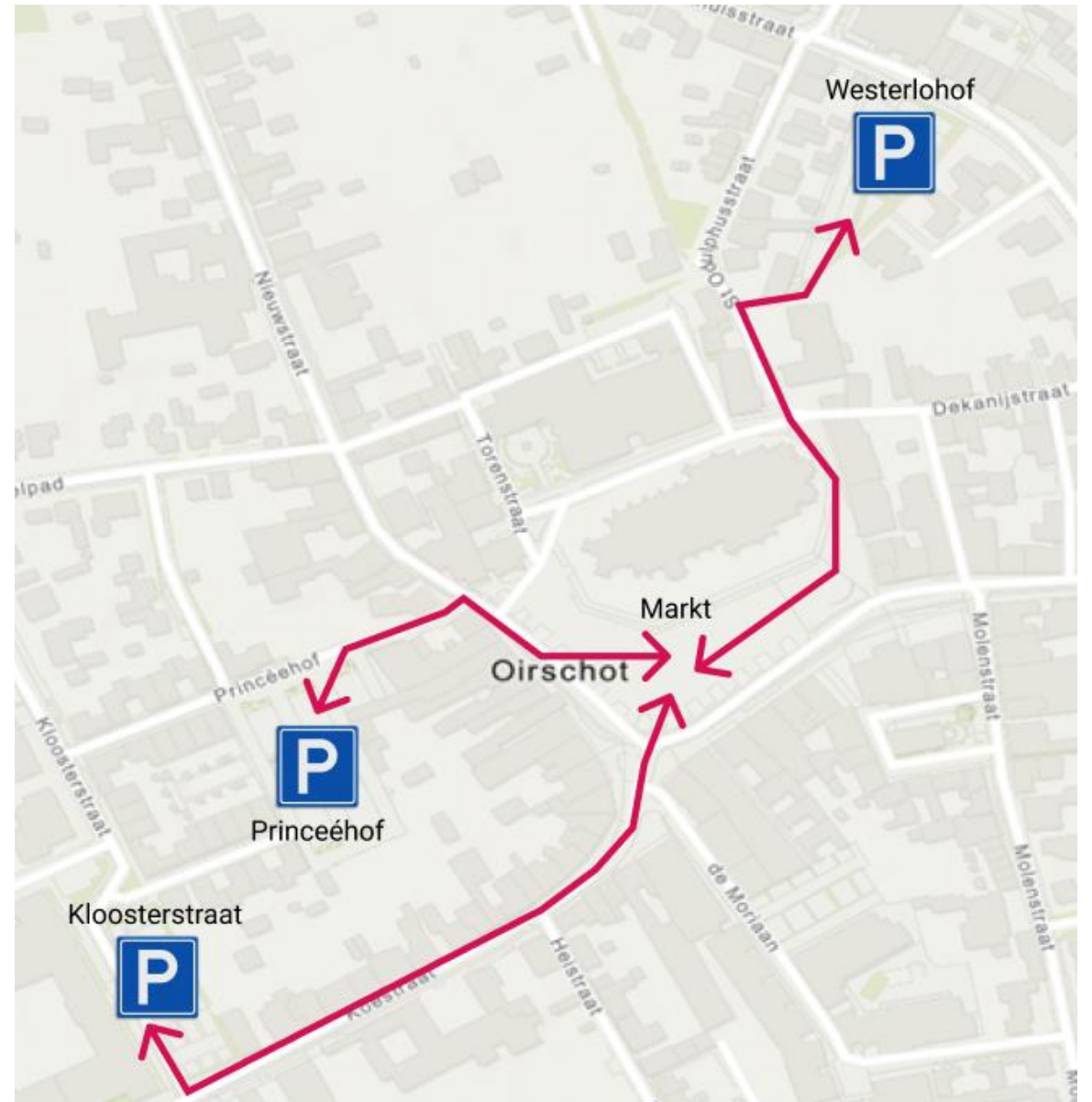
# Alternatieve parkeerlocaties

- Princéehof, Westerlohof en Kloosterstraat zijn grote parkeerterreinen in de nabije omgeving
- De loopafstand vanaf de Markt naar deze locaties bedraagt 200-300 meter
- Voor een stadscentrum/winkelgebied is de acceptabele loopafstand 200-600 meter
- Oirschot is relatief klein, een loopafstand tot circa 300 meter is voor een plaats van deze omvang daarom maximaal

Verplaatsing	Acceptabele loopafstand (in meters)
vanaf geparkeerde auto naar supermarkt	100-250 <sup>1</sup>
vanaf geparkeerde auto naar stadscentrum/winkelgebied	200-600 <sup>2</sup>
vanaf geparkeerde auto naar werklocatie	200-800 <sup>2</sup>
vanaf geparkeerde auto naar schoollocatie	100-300 <sup>2</sup>
vanaf geparkeerde auto naar horeca	100-500 <sup>2</sup>
vanaf geparkeerde auto naar huisarts/fysio/apotheek	100-250 <sup>1</sup>

# Looproutes naar alternatieven

- Looproute naar Westerlohof circa 280 meter
- Looproute naar Princeéhof circa 200 meter
- Looproute naar Kloosterstraat circa 300 meter



# Randvoorwaarden

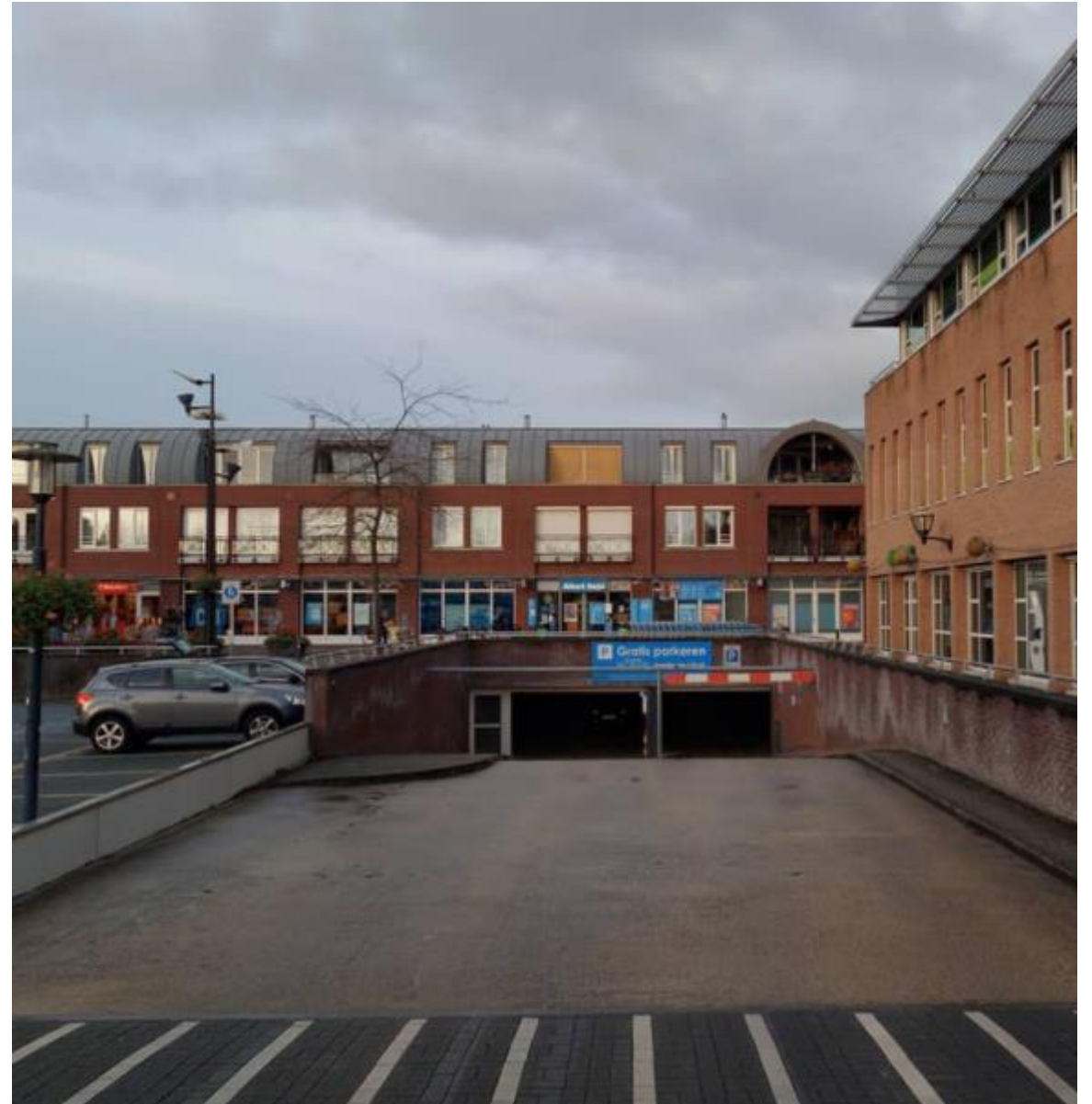
- Voor het verwijderen van parkeerplaatsen van de Markt zijn voor de alternatieven enkele randvoorwaarden van belang
- Een parkeerverwijssysteem die de autogebruiker via de kortste route naar de parkeerterreinen brengt, zoals een P-route
- Goede looproutes met bewegwijzering naar de Markt vanaf de parkeerterreinen
  - Deze looproutes dienen aantrekkelijk en veilig te zijn



# Randvoorwaarden

---

- De parkeerkelder van De Poort wordt weinig gebruikt
- Dit zou (vooral voor langparkeerders) een alternatief kunnen zijn
- Door het ophangen van camera's (veiligheid) en ruimere parkeervakken kan deze parkeergarage aantrekkelijker gemaakt worden
- Ook is dit mogelijk een alternatief voor het parkeerterrein aan de Sint Jorisstraat indien dit terrein ontwikkeld wordt



# Gevolg parkeerdruk alternatieve locaties

- Wanneer de maximaal 71 parkeerplaatsen opgevangen worden op de alternatieve parkeerterreinen stijgt de parkeerdruk
- De grenswaarde ligt op 85% om te voorkomen dat bezoekers (te) lang moeten zoeken naar een parkeerplaats
- Uit de tabel blijkt dat het mogelijk is om de Markt volledig autovrij te maken en de parkeerbehoefte in de omgeving te opvangen, mits aan de randvoorwaarden wordt voldaan

	capaciteit	dinsdag ochtend	donderdag ochtend	donderdag middag	donderdag avond	zaterdag ochtend	zaterdag middag	zaterdag avond
Princéehof	111	60	40	46	40	51	36	40
Westerlohof	38	36	30	26	24	32	21	23
Kloosterstraat	89	38	34	38	42	39	49	47
<b>totaal</b>	<b>238</b>	<b>134</b>	<b>104</b>	<b>110</b>	<b>106</b>	<b>122</b>	<b>106</b>	<b>110</b>
op te vangen parkeerplaatsen	<b>238</b>	+52	+61	+59	+64	+61	+71	+64
<b>totaal toekomst</b>	<b>238</b>	<b>186</b>	<b>165</b>	<b>169</b>	<b>170</b>	<b>183</b>	<b>177</b>	<b>174</b>
parkeerdruk toekomst	238	78%	69%	71%	71%	77%	74%	73%



# Voor- en nadelen autovrije Markt

---

- Voordelen
  - Veel ruimte om te transformeren in kwalitatieve openbare ruimte (waaronder fietsparkeren)
  - Betere benutting van totale parkeeraanbod in Oirschot
  - Minder autobewegingen naar de Markt zelf
- Nadelen:
  - Bezoekers moeten (iets) verder lopen (ook voor kort bezoek zoals 5 minuten aan de bakker)
  - Gehandicapten/mensen slecht ter been kunnen niet meer dichtbij parkeren
- Alternatief is het autoluw maken van de Markt

# Autoluwe Markt

---

- Gedeelte van de parkeerplaatsen worden verwijderd van de Markt
- Gehandicapten/mensen slecht ter been kunnen zo dichtbij parkeren
- Korte bezoeken zijn nog steeds mogelijk
  - Randvoorwaarde hierbij is wel dat een blauwe zone wordt ingevoerd met een maximale verblijfsduur van een uur
  - Dit voorkomt dat mensen toch langer geparkeerd staan, handhaving is hierbij wel noodzakelijk
  - De blauwe zone dient dan ook rechtsgeldig te worden aangelegd



# Toekomstige inrichting autoluwe Markt

---

- Optie 1: behoud van parkeren aan de rand tegen de straat aan, vanwege:
  - Het hart van het Marktpllein is zo volledig autovrij
  - Bezoekers parkeren dichterbij de voorzieningen aan de straatzijde en hoeven de markt niet met de auto over te steken richting een parkeerplaats.
  - Rondrijden en gezien worden met je auto blijft mogelijk
- Optie 2: behoud van parkeren tegen het kerkgebouw vanwege:
  - Er blijft meer ruimte op de markt voor andere voorzieningen (zoals fietsparkeren, verblijfsobjecten)
  - De afstand tot de terrassen is groter (minder overlast)
- Keuze hangt af van de wensen voor de inrichting van de Markt in het geheel



# Toekomstige inrichting Markt

---

- Vrijgekomen ruimte door minder parkeerplaatsen benutten voor (deels) fietsparkeren
- Fietsparkeren kan geconcentreerd in een grote centrale stalling of in kleinere stallingen verspreid over het plein
- Zorg voor veilige parkeervoorzieningen gezien de toename van het aantal elektrische fietsen
- Meer ruimte voor openbaar groen, waterretentie en kunst



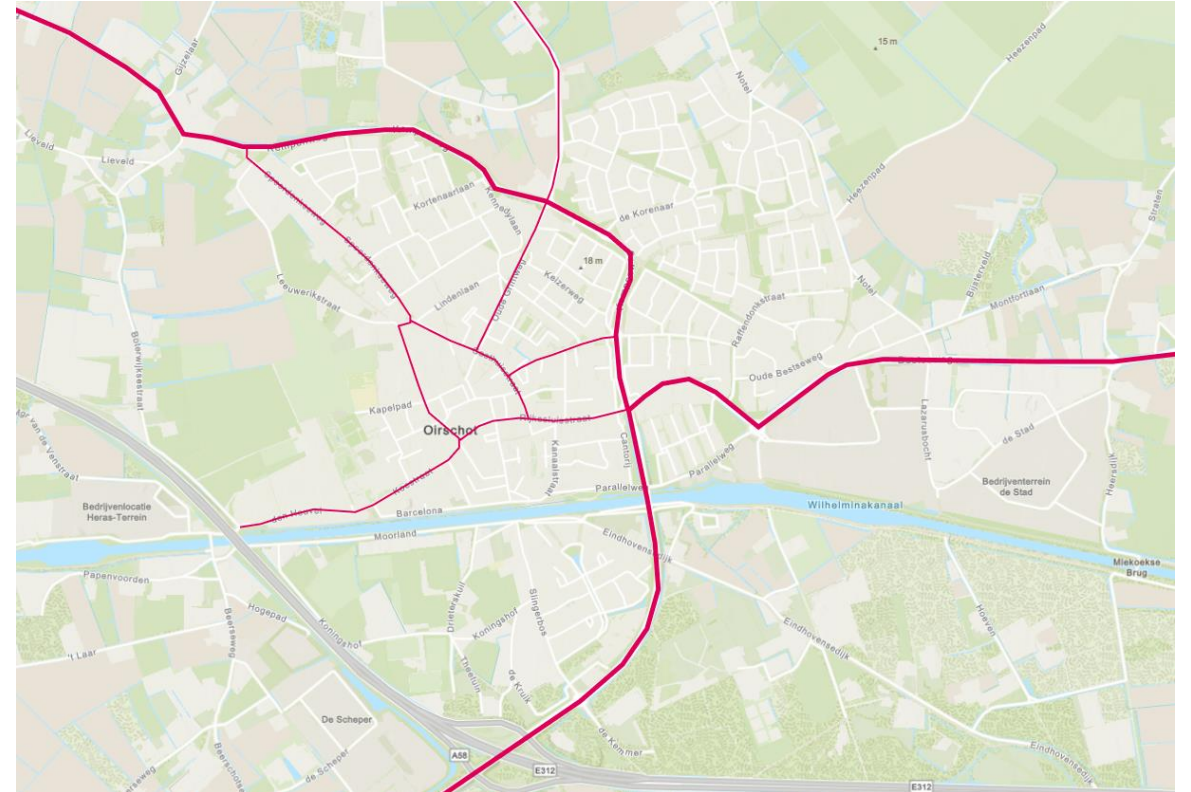
# Verkeer

---



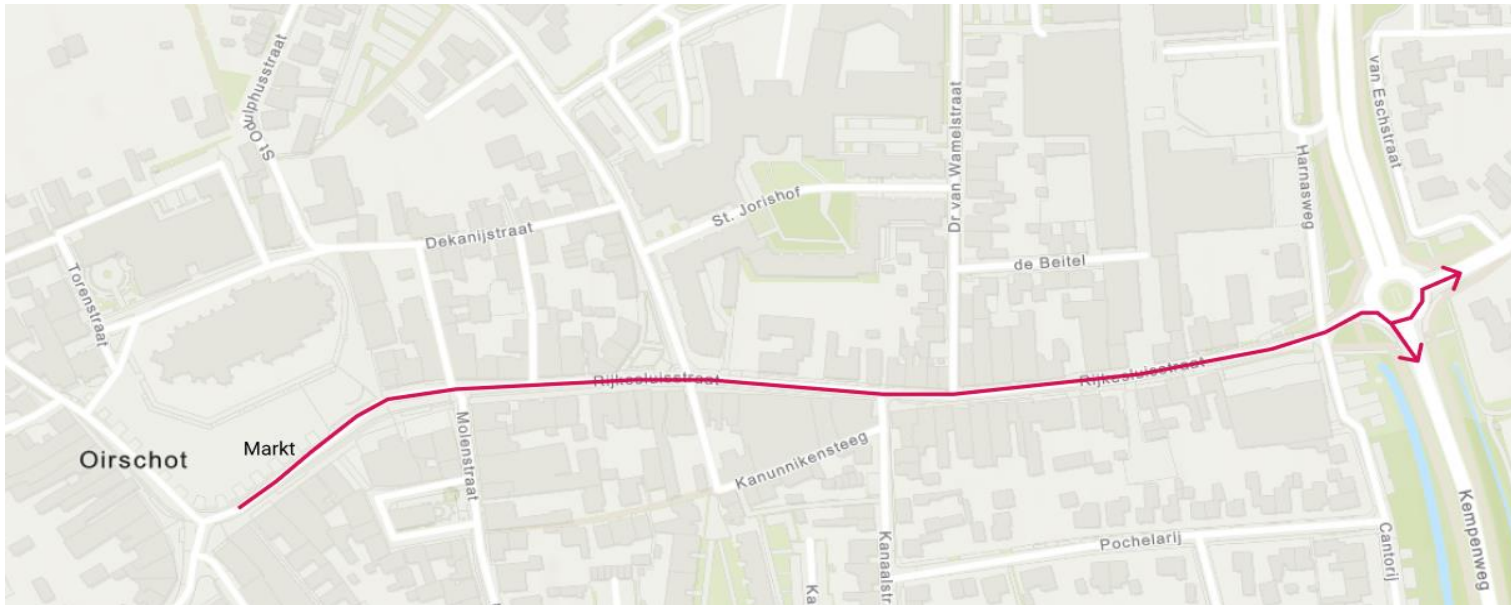
# Algemene verkeersstructuur

- Huidige structuur bestaat uit een randweg en centrum 'ring'
- Smalle en monumentale straten in het Centrum zijn bepalend voor de structuur, daarom ook moeilijk te wijzigen
- Rotonde Bestseweg/Kempenweg is het grootste knelpunt in Oirschot (onderzoek naar mogelijke oplossingsrichtingen loopt)



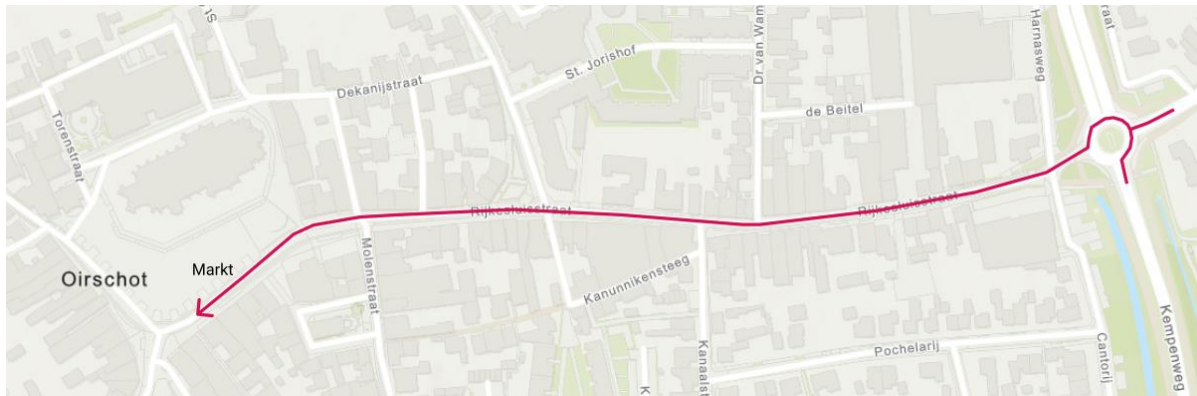
# Voorstel eenrichting in Rijkessluisstraat

- Er zijn ideeën om de eenrichtingsweg in de Rijkessluisstraat om te draaien
- In de huidige situatie loopt de richting vanaf de Markt richting de rotonde
- Vanuit de Rijkessluisstraat gaat verkeer met name rechtsaf en rechtdoor op de rotonde



# Voorstel eenrichting in Rijkessluisstraat

- Een omgekeerde richting zorgt voor meer links afslaan bewegingen op de rotonde, welke nu al hét knelpunt van Oirschot is
- Dit is verkeerskundig ongewenst omdat deze de meeste takken kruisen (lagere afwikkelcapaciteit)
- Binnenkort wordt een onderzoek uitgevoerd naar mogelijke alternatieven voor de rotonde qua vormgeving. De keuze om de huidige route te handhaven is gebaseerd op de huidige vormgeving. Bij een andere vormgeving van het kruispunt zal opnieuw onderzocht moeten worden wat de gevolgen zijn van het omdraaien van de eenrichtingsweg.





# Voorstel eenrichting in Rijkessluisstraat

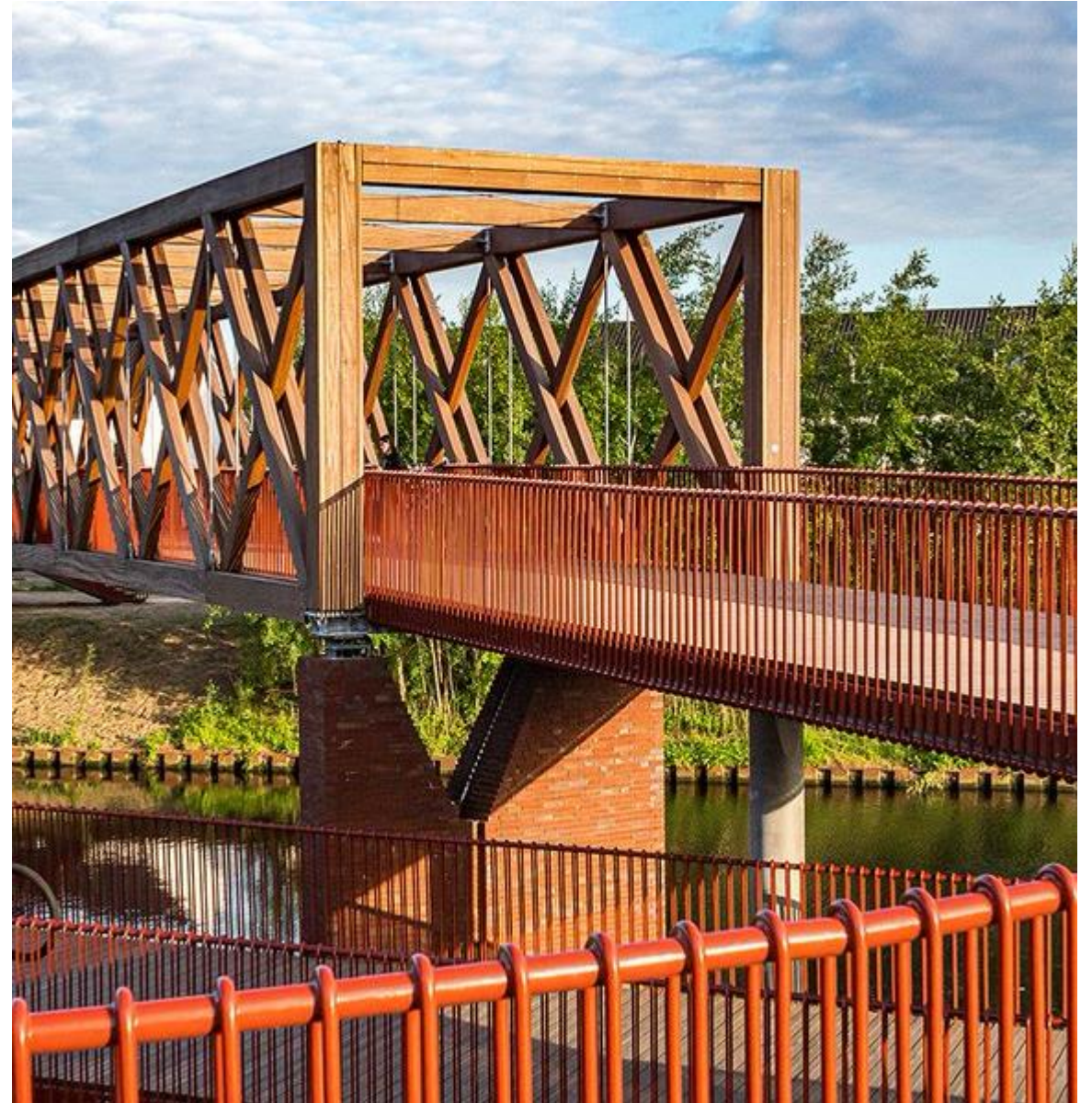
---

- Vanuit ondernemersperspectief is het interessant om de rijrichting om te draaien zodat de winkels aan de straat / historische centrum dan sneller bereikt kunnen worden. Dit is een heldere en eenduidige wijze van het centrum in komen
- Nadeel is wel dat de eerste parkeerplaatsen die men tegenkomt aan de Rijkessluisstraat en op de Markt liggen, waardoor deze mogelijk drukker bezet worden (terwijl dit juist ontmoedigd wordt).
- De mogelijke groei van autoverkeer gaat hierbij ten koste van de ruimte voor fietsers en voetgangers en verblijven
- Vanuit de Sint Jorisstraat zijn meer parkeerterreinen te bereiken en is een betere verdeling over de parkeerlocaties mogelijk

# Fietsroute over het kanaal

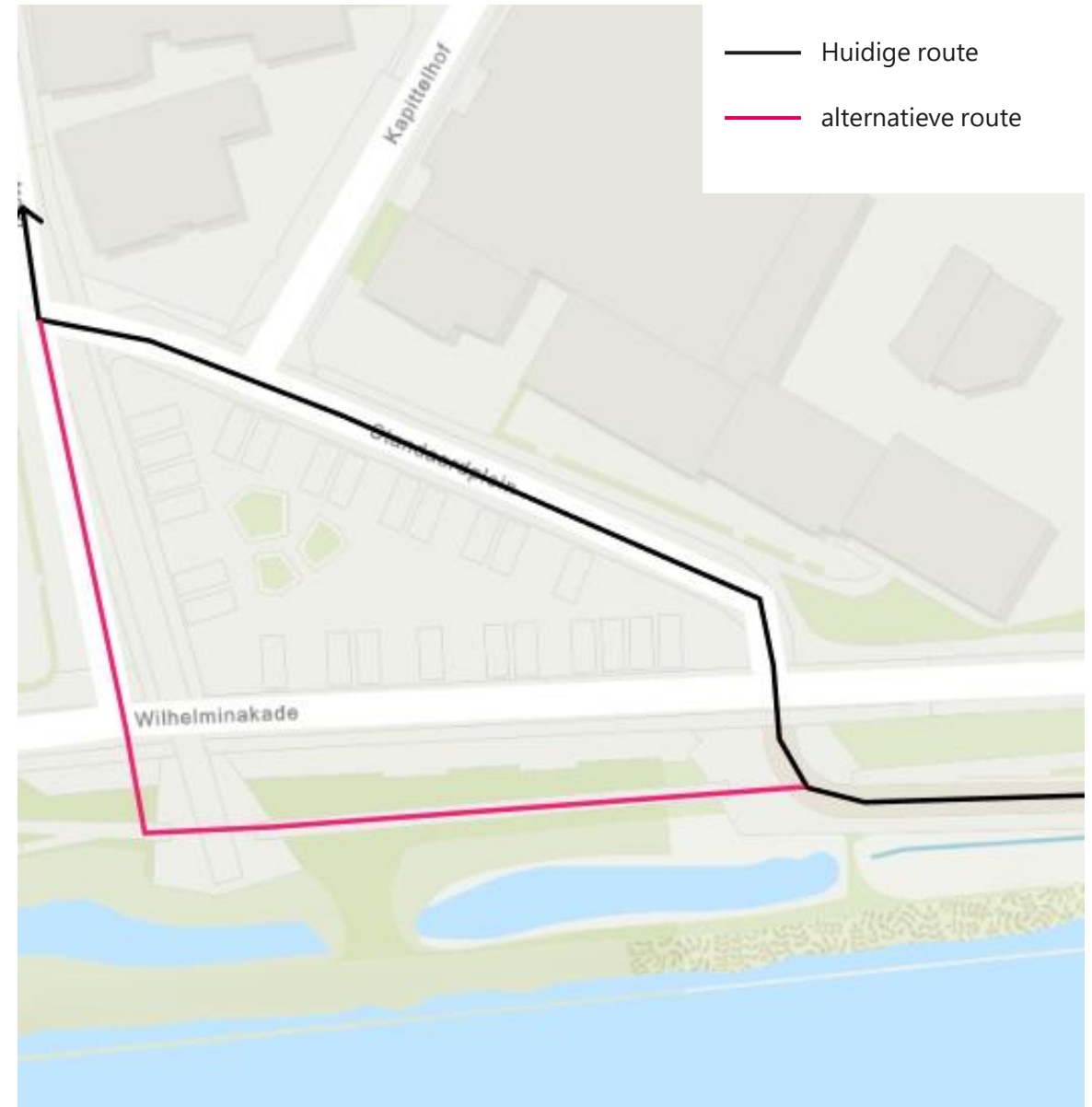
---

- Recent is een nieuwe fietsverbinding over het Wilhelminakanaal geopend
- Het fietspad sluit ongelukkig aan op de centrumzijde van het kanaal
- De route van de brug naar de Markt is niet duidelijk



# Fietsroute over het kanaal

- Verbetering van bewegwijzering naar de Markt
- Mogelijk fietspad iets verlengen tot westzijde Standaardplein
- Voordelen:
  - Directere route (minder bochten)
  - Minder parkeer- en oversteekbewegingen aan die zijde van het Standaardplein



# Samenvatting

---

---

- Voor de deur parkeren in winkelgebieden is voor veel functies niet zo belangrijk als winkeliers vaak zelf inschatten
- Markt kan autovrij gemaakt worden als aan veel randvoorwaarden wordt voldaan, zoals bruikbaar maken van alternatieve plekken, goede verwijzing en looproutes
- Markt kan autoluw gemaakt worden (deel van de parkeerplaatsen opheffen)
- Vrijgekomen ruimte kan benut worden voor fietsparkeren en kwalitatieve openbare ruimte
- Eenrichtingsweg omdraaien in Rijkesluisstraat lijkt ongunstig (gebaseerd op huidige vormgeving van de rotonde Kempenweg/Bestseweg)
- Fietsroute van de brug richting de Markt kan verbeterd worden door bewegwijzering en mogelijk verleggen van het fietspad