

Berlaar advies NAC

Eindrapport

april 2018

Documentbeschrijving

Titel	Berlaar advies NAC
Ondertitel	Eindrapport
Aantal pagina's	43
Pulicatie nummer	1845
Datum	april 2018
Auteurs	Karen Oud, Stijn Derkinderen
Opdrachtgever	Gemeente Berlaar
Contactpersoon	Bert Schepers

Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
2	Capaciteit parking	2
2.1	Aanpak.....	2
2.2	Bezettingsgraadmeting.....	3
2.2.1	Woensdag (marktdag)	4
2.2.2	Donderdag	10
2.2.3	Conclusies huidige situatie	14
2.2.4	Effecten na heraanleg Pastorijstraat en Markt	15
2.3	Aandeel langparkeerders	18
2.4	Conclusies grootte parking NAC	19
3	Effecten verkeersafwikkeling en verblijfskwaliteit	21
3.1	Aanpak.....	21
3.2	Verkeersintensiteiten Schoolstraat en Itegembaan.....	22
3.3	Huidige verkeersafwikkeling.....	23
3.4	Raming verkeersproductie en -attractie parking.....	24
3.5	Toedeling verkeer	27
3.6	Effecten op de verkeersafwikkeling	28
3.7	Effecten op verblijfskwaliteit.....	29
4	Waarnemingen school	32
5	Maatregelen om hinder te beperken.....	36
	Bijlage: kaart met capaciteit.....	37

1 Inleiding

Er is een aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning lopende voor de realisatie van het Nieuw Administratief Centrum (NAC). De gemeente wenst een gefundeerd advies over volgende onderzoeksvragen:

1. Wat is de noodzakelijke en gewenste capaciteit van de parking bij het NAC ?
2. Wat zijn de effecten van de realisatie van het NAC op de verkeersafwikkeling en verblijfskwaliteit?
3. Welke maatregelen kunnen worden genomen om eventuele hinder te beperken?

Capaciteit parking

De door de gemeente geplande herinrichting van Markt en Pastorijstraat zal tot een vermindering van het aantal parkeerplaatsen leiden. De vraag is of deze verdwenen parkeerplaatsen volledig moeten worden gecompenseerd en zo ja of de geplande parking aan het NAC hiervoor de beste keuze is (rekening houdende met wandelafstanden). Hiervoor is een beeld nodig van het huidige gebruik van de parkeerplaatsen in het centrum.

Volgende doelgroepen parkeren in het centrum :

- personeel gemeentehuis (langparkeren)
- personeel handelszaken (langparkeren)
- bezoekers gemeentehuis (kortparkeren)
- bezoekers handelszaken (kortparkeren)
- leerkrachten scholen (langparkeren)
- ouders van scholieren (ultrakort parkeren)
- bewoners (langparkeren).

Het gewenste parkeerbeleid zou moeten uitgaan dat de kortparkeerplaatsen zo dicht mogelijk bij de functies zijn gesitueerd waar veel bezoekers/klanten moeten komen en van de langparkeerders mag men verwachten dat deze iets verder moeten stappen op bij hun bestemming te geraken.

Om bovenstaande vragen te kunnen beantwoorden hebben we een parkeeronderzoek uitgevoerd in het centrum van Berlaar. Dit onderzoek omvat een bezettingsgraadmeting en een parkeerduurmeting. De resultaten van deze metingen, alsmede een advies omtrent de gestelde vragen, zijn opgenomen in dit rapport.

Op basis van een inschatting van de verkeersgeneratie van de parking, schatten we op een kwalitatieve manier in of de ruimtelijke draagkracht van Schoolstraat voldoende is om de verhoging van de verkeersintensiteit te verwerken. Voor het kruispunt Schoolstraat Itegembaan berekenen we of de te verwachte toename van het verkeer een invloed heeft op de afwikkelingskwaliteit. We bekijken tot slot welke maatregelen de eventuele hinder kunnen beperken.

2 Capaciteit parking

2.1 Aanpak

We willen weten hoeveel langparkeerders er zijn en wanneer de parkeerpieken zijn (wanneer veel kortparkeerders en/of langparkeerders op het zelfde moment zijn). Om dit te bereiken hebben we een combinatie van een parkeerdurmeting en een bezettingsgraadmeting gedaan, elk op drie momenten tijdens twee dagen: woensdag, een marktdag waarbij een aantal parkeerplaatsen niet kunnen worden gebruikt, en donderdag, een normale weekdag.

Op drie momenten tijdens de dag hebben we in het onderzoeksgebied (zie onderstaande figuur) de nummerplaten genoteerd (om 9u30, om 12u30 en om 15u30) en daartussen hebben we het aantal auto's per straatsegment geteld (om 11u, om 14u en om 17u). Het resultaat van dit parkeeronderzoek is dus:

- bezettingsgraadmetingen (= aantal geparkeerde wagens ten opzichte van het totaal aantal beschikbare parkeerplaatsen) om 9u30, 11u, 12u30, 14u, 15u30 en 17u (voor 2 weekdagen, waarvan 1 woensdag)
- het aantal en aandeel langparkeerders (voor 2 weekdagen, waarvan 1 woensdag).

We hebben gekozen voor een methodiek waarbij bezettingsgraden en parkeerduur gecombineerd worden omwille van efficiëntieredenen:

- voor de parkeerdurmeting moeten alle nummerplaten worden genoteerd en verwerkt: dit vergt veel meer tijd dan het tellen van het aantal voertuigen (bezettingsgraadmeting)
- om de onderzoeksvraag te beantwoorden (grootte van de parking) is het voldoende om te weten hoeveel langparkeerders er zijn en wat de bezettingsgraden zijn

In een centrumgebied kan men gerust veronderstellen dat de parkeerdruk overdag hoger is dan 's avonds (in tegenstelling tot bijvoorbeeld een louter residentiële wijk). Daarom hebben wij in de offerte voorgesteld om de laatste meting (bezettingsgraadmeting) om 17u te laten starten en dus geen avond of nachttellingen uit te voeren. De meetresultaten van het laatste telmoment geven overigens een eerste indicatie dat deze stelling klopt: de bezettingsgraden liggen het laagst om 17u.

Iedere meting is een momentopname. Meer metingen uitvoeren levert de facto fluctuaties op naar resultaten. Daarom zijn exacte aantallen minder relevant dan grootteordes en wordt er in de conclusies gewerkt met een vork.

Het uur dat weergegeven is in de tabellen en op de figuren is het startuur van de ronde waarbij de tellingen werden uitgevoerd. Iedere ronde werd via dezelfde route genomen zodat het interval tussen de metingen ongeveer dezelfde is.

Tijdens de telmomenten van het aantal auto's per segment (11u, 14u, 17u) zijn ook de parkings van de Supermarkt aan de Itegembaan en het verzorgingstehuis aan Sollevelden meegenomen. Dit hebben we gedaan met het doel te zien of deze parkings eventueel geschikt zijn om te dienen als kortparkeerplaats voor bezoekers van het gemeentehuis, de school, en de markt.

Voor Pastorijstraat hebben we een afzonderlijke parkeerbezettingsmeting gedaan op het einde van de schoolperiode. Deze bezettingsmeting werd voor Pastorijstraat gestart om 15u20 en herhaald om 15u30 (de 'normale' telronde). Vervolgens werd de telling in de omliggende straten gemeten. Op deze manier kennen we de piek en in combinatie met de herinrichtingsplannen kunnen we de effecten inschatten en adviseren over mogelijke maatregelen om de hinder te beperken.

Op woensdag heeft deze telling rond 12u plaatsgevonden, en op donderdag rond 15u20.

Het onderzoeksgebied voor het parkeeronderzoek (gele omlijning), gecombineerd met de capaciteit en parkeerregime, is weergegeven op onderstaande figuur (een grotere versie is opgenomen als bijlage). Het subgebied is weergegeven ten westen van de rode streeplijn.



De resultaten van het onderzoek worden weergegeven voor de volledige zone, voor een subzone en per wegsegment.

De subzone (rode stippellijn op voorgaande figuur) werd ingevoegd omdat de wandelafstanden van Sollevelden, Pastorijstraat en Legrellestraat aan de lange kant zijn. Het is dus een herberekening van de bezettingsgraden maar dan zonder deze straten (zowel de behoefte als het parkeeraanbod zijn hierbij niet in rekening genomen).

2.2 Bezettingsgraadmeting

De bezettingsgraad is de verhouding tussen het aantal geparkeerde wagens ten opzichte van het beschikbaar aantal parkeerplaatsen. Dit geeft met andere woorden een indicatie van de drukte op een bepaald ogenblik. De bezettingsgraad per segment is elke dag zesmaal gemeten, en is naderhand voor de totale zone en subzone berekend.

De bezettingsgraad wordt weergegeven in de volgende categorieën:

- <50% absoluut geen probleem
- 50-80% geen probleem
- 80-100%: probleem
- >100% overbezetting (foutparkeerders)

Verder op in de nota stellen wij een streefcijfer van 70% voor wat betreft de bezettingsgraad in de toekomst. We gaan ervan uit dat als men voor de toekomst plant men enige marge inbouwt en men een beetje onder de probleemgrens (80%) blijft. Dit wil dus niet zeggen dat bezettingsgraden tussen 70% en 80% thans een probleem vormen.

De private parkings (Supermarkt aan de Itegembaan, het verzorgingstehuis aan Sollevelden en de parking achter het gemeentehuis) werden niet in rekening genomen voor de berekening van de bezettingsgraad per zone en voor de subzone (noch de capaciteit, noch het aantal geparkeerde voertuigen).

2.2.1 Woensdag (marktdag)

Voor de volledige zone hebben we de volgende bezettingsgraden gemeten, uitgesplitst per telmoment.

Bezettingsgraad woensdag volledige zone

Telmoment	Bezettingsgraad	Categorie
9u30	77%	Geen probleem
11u	73%	Geen probleem
12u30	53%	Geen probleem
14u	52%	Geen probleem
15u30	54%	Geen probleem
17u	50%	Geen probleem

De hoogste bezettingsgraad werd gemeten om 9u30 en 11u. We concluderen hieruit dat tussen deze meetmomenten veel bezoekers van de markt parkeren. Daarnaast zijn het hoogstwaarschijnlijk bewoners die nog niet zijn vertrokken naar activiteiten elders. Tijdens de markt zijn er bovendien ook minder parkeerplaatsen ter beschikking omdat hier marktkramen op staan waardoor ook hierdoor de bezettingsgraad hoger is.

Bezettingsgraad woensdag subzone

Telmoment	Bezettingsgraad	Categorie
9u30	78%	Geen probleem
11u	78%	Geen probleem
12u30	60%	Geen probleem
14u	60%	Geen probleem
15u30	64%	Geen probleem
17u	56%	Geen probleem

De subzone kent een ietwat hogere bezettingsgraad dan de volledige zone, maar de resultaten zijn nog steeds (ruim) aanvaardbaar. Uit deze getallen wordt nog duidelijker dat er in de voormiddag veel parkeerders voor de markt en winkels zijn; deze bezoekers parkeren het liefst in de buurt van de markt.

Bezettingsgraad woensdag per telmoment per segment

Onderstaande tabel en figuren geven de bezettingsgraad weer per (weg)segment.

	capaciteit	9u30	11u	12u30	14u	15u30	17u	12u
Dorpsstraat N	14	36%	29%	21%	21%	29%	36%	
Dorpsstraat Z	18	67%	78%	39%	56%	78%	61%	
Daalstraat O	34	82%	103%	59%	71%	68%	76%	
NW-Markt N	14	71%	79%	57%	57%	57%	50%	
NW-Markt Z	6	50%	50%	17%	50%	50%	50%	
Legrellestraat W	16	13%	31%	13%	13%	13%	25%	
NO-Markt N	15	47%	80%	60%	47%	67%	53%	
N-Kerk N	5	80%	60%	20%	20%	20%	40%	100%
School (Pastorijstraat) N	24	100%	58%	38%	25%	4%	8%	117%
School (Pastorijstraat) Z	10	80%	50%	10%	10%	0%	0%	170%
O-Kerk O	6	67%	50%	17%	0%	0%	0%	83%
Sollevelden W	37	84%	70%	32%	32%	27%	41%	
Z-Kerk N	21	100%	71%	48%	52%	67%	48%	
ZO-Markt Z	9	122%	89%	89%	100%	100%	67%	
P-Markt O	29	100%	97%	72%	79%	86%	79%	
Itegembaan N	9	44%	44%	22%	33%	44%	33%	
Itegembaan Z	18	61%	67%	39%	39%	78%	56%	
O-Schoolstraat N	7	71%	86%	71%	29%	57%	86%	
O-Schoolstraat Z	9	78%	67%	44%	67%	78%	78%	
W-Schoolstraat	50	58%	52%	44%	54%	44%	28%	
ZW-Markt N	17	-	-	-	71%	59%	35%	
ZW-Markt Z	17	-	-	-	71%	29%	29%	
Smidstraat N	7	43%	14%	43%	29%	29%	14%	
Smidstraat Z	10	40%	30%	40%	40%	70%	70%	
P-Smidstraat	22	55%	59%	41%	45%	41%	41%	
P-Markt W	36	106%	100%	100%	100%	97%	75%	

Te zien is dat de bezettingsgraad de volledige dag het hoogst is rond het marktplein (segmenten P-Markt O, P-Markt W en ZO-Markt Z). Daarbij is in de voormiddag de bezettingsgraad hoog tot zeer hoog rond de school aan de Pastorijstraat en rond de kerk. Dit zijn hoogstwaarschijnlijk leerkrachten van de school, alsmede bezoekers van een uitvaartceremonie in de kerk die ten tijde van de telling plaatsvond.

Een aparte piek in de voormiddag is te zien op de Daalstraat O. Dit is hoogstwaarschijnlijk winkelend publiek voor de markt en de winkels aan de Dorpsstraat, alsmede bewoners van de Daalstraat.

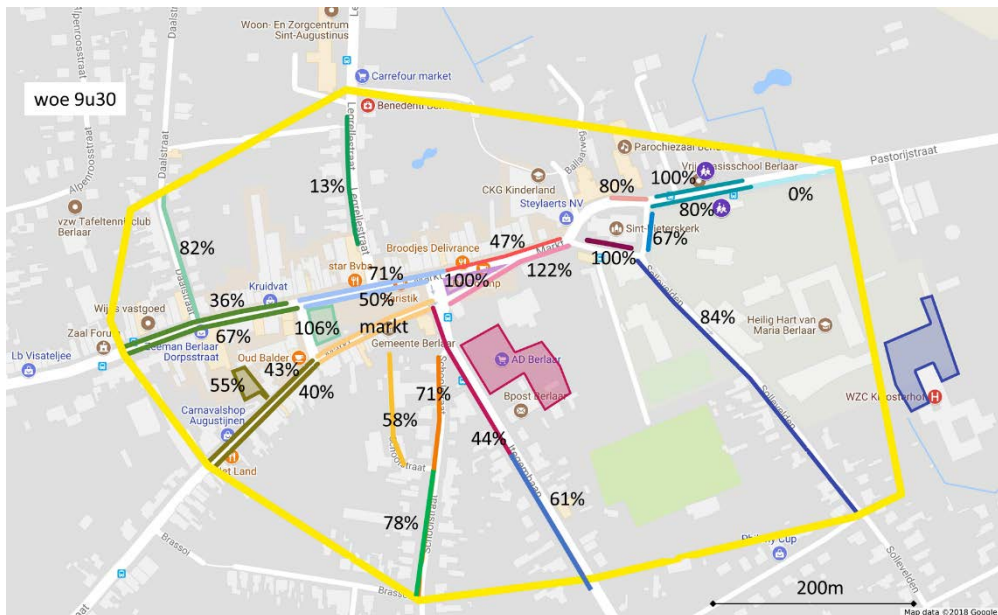
De lage bezetting van de Smidstraat N en Z en Dorpsstraat N is opvallend.

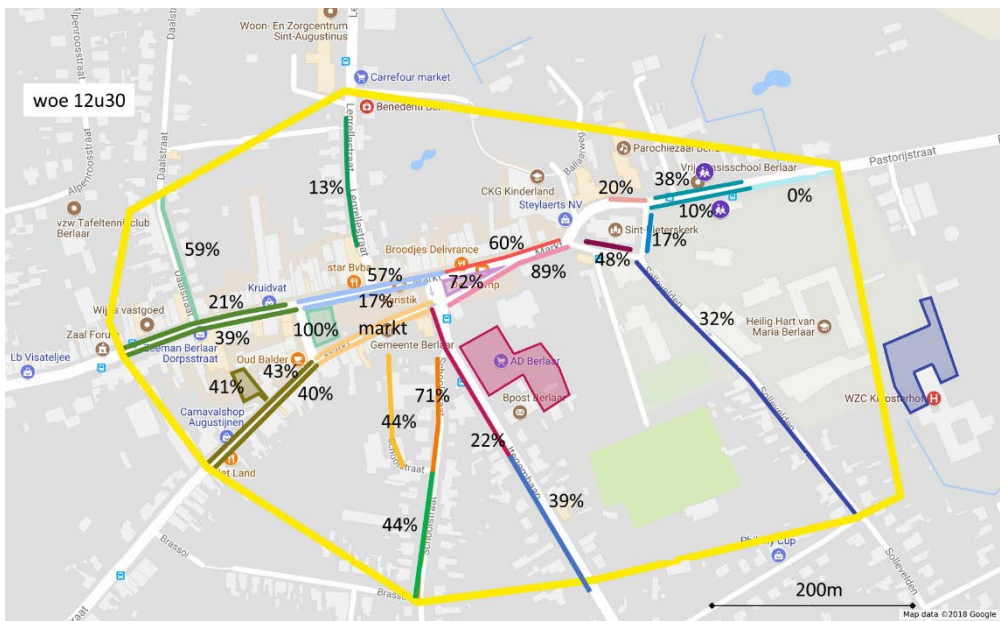
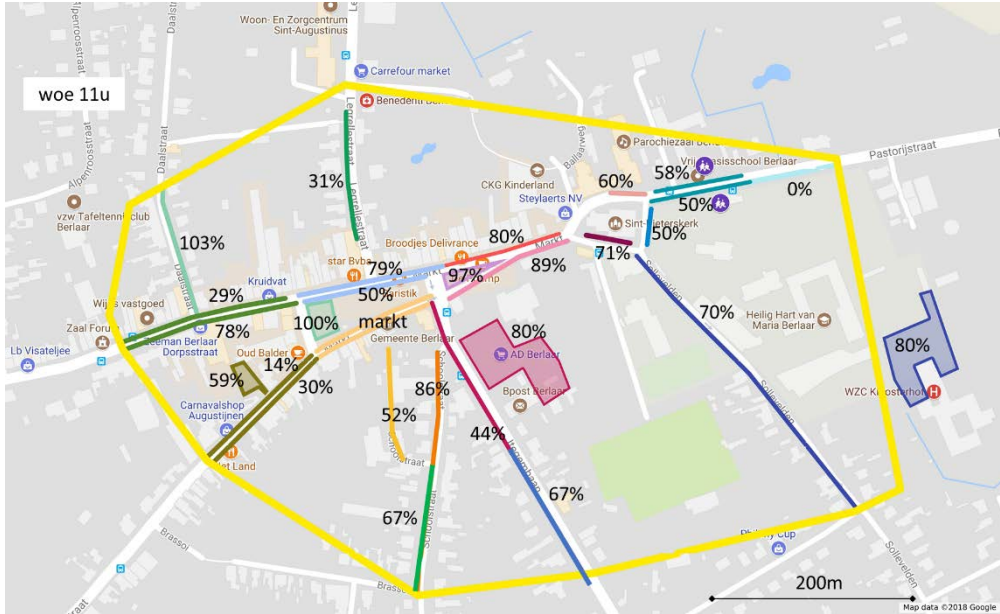
De lage bezetting van de Smidstraat N en Z en Dorpsstraat N werd ook op donderdag veroorzaakt door weg-/bouwwerkzaamheden waardoor een deel van de parkeerplaatsen op deze segmenten niet gebruikt kon worden. Hoewel er een parkeerverbod gold aan weerszijden van de baan (tussen 8u en 18u), stonden er op verschillende momenten toch voertuigen geparkeerd (zeker op woensdag). Daarom werd Smidstraat wel in rekening genomen bij de totalen van de zone en subzone (de bezettingsgraad van de volledige zone zonder Smidstraat stijgt overigens tot maximum 63% op een donderdag). Het kan zijn dat hierdoor de bezetting op aanliggende segmenten ietwat hoger is geworden. Dit zou een verklaring kunnen zijn voor de hoge bezetting van de Daalstraat O. De bezetting van de Smidstraat is hoogstwaarschijnlijk gecompenseerd buiten het onderzoeksgebied, aangezien

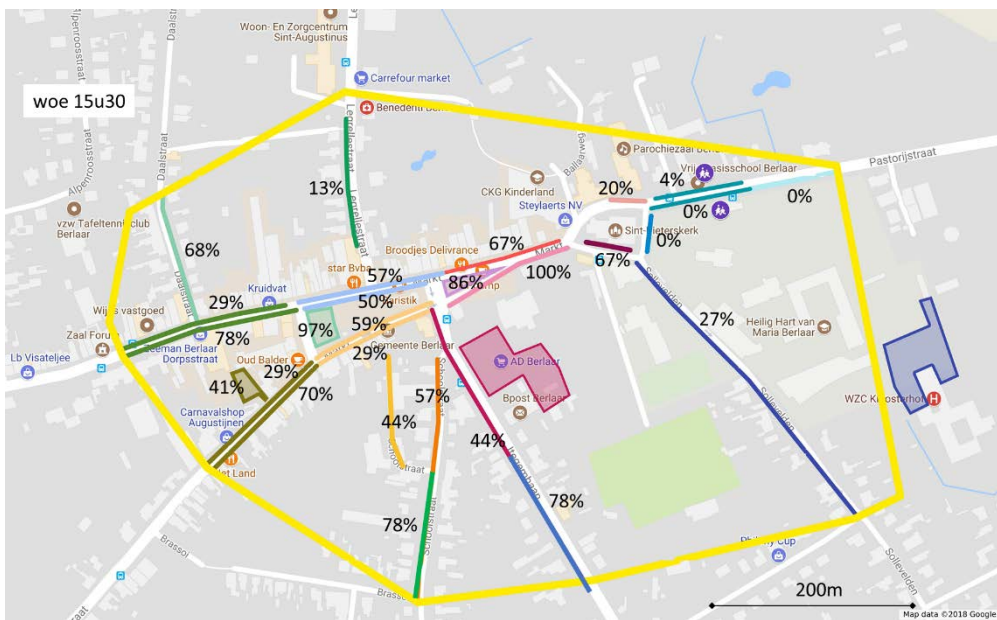
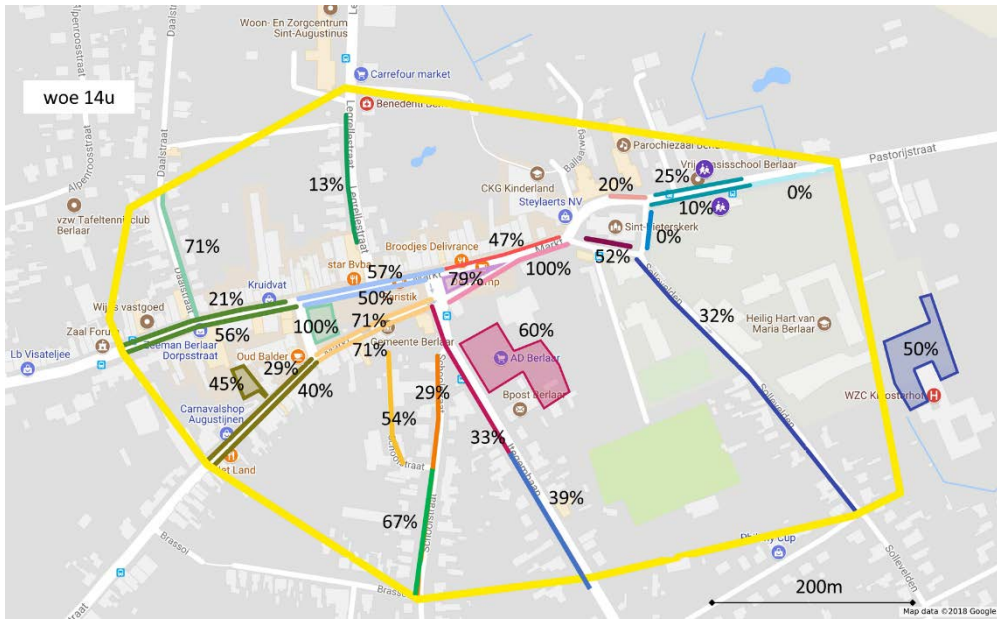
doorgang van de Smidstraat naar de Markt afgesloten is geweest. Zie hieronder foto's van de afzetting en wegwerkzaamheden van de Smidstraat. Het parkeerverbod van de Markt was niet van kracht voor de parking in Smidstraat.



De bezettingsgraad per telmoment per segment ziet er in de kaart als volgt uit, zie hieronder.







Ook in de subzone zien we geen probleem met bezettingsgraad. De hoogste bezetting op de dag (63% rond 11u en 15u30) blijft ruim onder de grens van 80%.

Bezettingsgraad donderdag per telmoment per segment

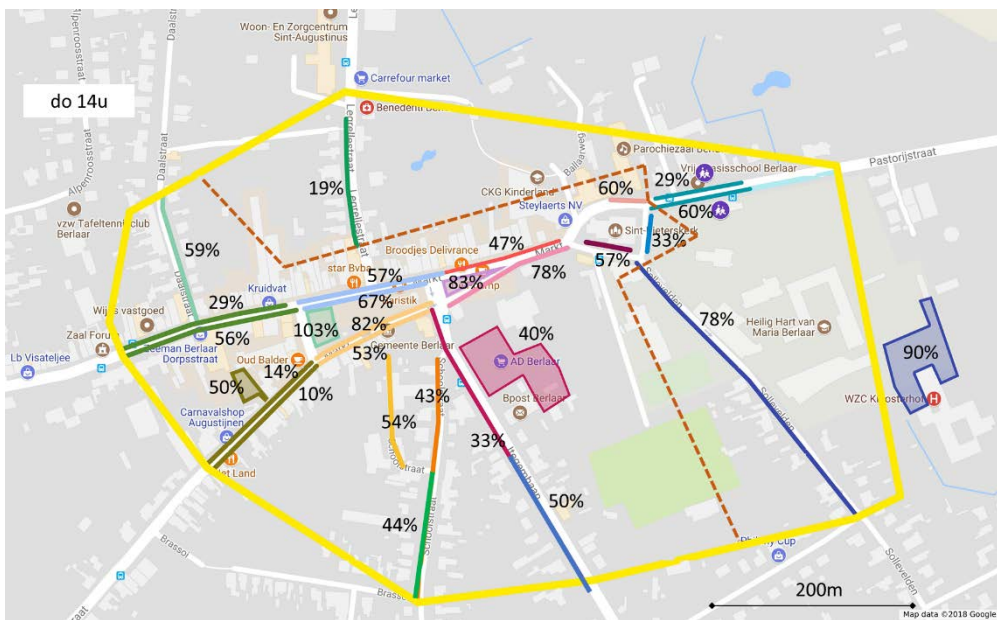
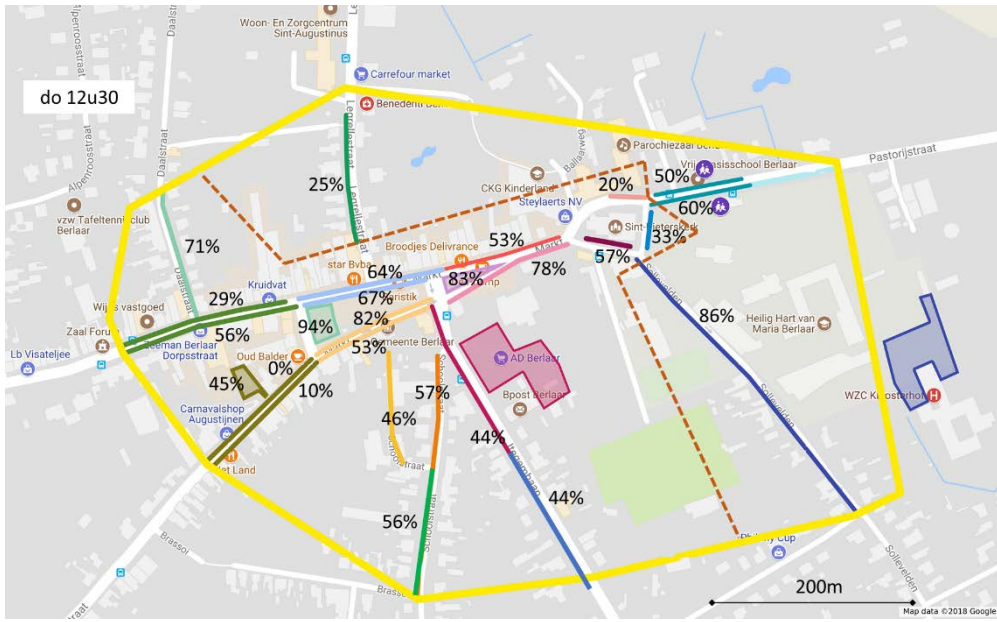
	capaciteit	9u30	11u	12u30	14u	15u30	17u		15u20
Dorpsstraat N	14	36%	43%	29%	29%	29%	43%		
Dorpsstraat Z	18	67%	67%	56%	56%	67%	56%		
Daalstraat O	34	76%	91%	71%	59%	85%	79%		
NW-Markt N	14	50%	64%	64%	57%	64%	50%		
NW-Markt Z	6	50%	67%	67%	67%	67%	67%		
Legrellestraat W	16	19%	19%	25%	19%	19%	25%		
NO-Markt N	15	40%	47%	53%	47%	47%	47%		
N-Kerk N	5	20%	40%	20%	60%	60%	20%		120%
School N	24	33%	42%	50%	29%	17%	8%		117%
School Z	10	40%	60%	60%	60%	40%	30%		90%
O-Kerk O	6	0%	0%	33%	33%	50%	0%		100%
Sollevelden W	37	89%	84%	86%	78%	70%	19%		
Z-Kerk N	21	67%	52%	57%	57%	71%	38%		
ZO-Markt Z	9	56%	89%	78%	78%	67%	78%		
P-Markt O	29	76%	79%	83%	83%	86%	93%		
Itegembaan N	9	22%	33%	44%	33%	33%	33%		
Itegembaan Z	18	39%	50%	44%	50%	50%	56%		
O-Schoolstraat N	7	43%	43%	57%	43%	57%	71%		
O-Schoolstraat N	9	33%	33%	56%	44%	67%	78%		
W-Schoolstraat	50	68%	64%	46%	54%	40%	28%		
ZW-Markt N	17	94%	82%	82%	82%	88%	76%		
ZW-Markt Z	17	53%	59%	53%	53%	41%	41%		
Smidstraat N	7	14%	14%	0%	14%	0%	0%		
Smidstraat Z	10	40%	30%	10%	10%	30%	30%		
P-Smidstraat	22	36%	36%	45%	50%	45%	41%		
P-Markt W	36	108%	100%	94%	103%	86%	69%		

Ook op donderdag is de bezettingsgraad het hoogst rond het marktplein, dit zijn hoogstwaarschijnlijk bezoekers van winkels rond de Markt alsmede bezoekers van het gemeentehuis.

De bezettingsgraad op Sollevelden en de parkeerplaatsen op de Markt ten zuiden van de kerk (Z-Kerk N) is ook relatief hoog, de volledige dag behalve om 17u. Dit zijn hoogstwaarschijnlijk werknemers van de school aan Sollevelden.

In Daalstraat O zijn er twee pieken (om 11u en om 15u30) maar een oorzaak valt niet te verklaren.

In de kaarten hieronder wordt de verdeling van de bezetting per telmoment weergegeven.



De bezettingsgraden variëren naargelang het segment. De segmenten dicht bij (en op) Markt kennen doorgaans de hoogste waarde. De bezettingsgraden op het gedeelte van Markt dat deel uitmaakt van de dries-structuur varieert tussen 59% en 92% op een woensdag en tussen 66% tot 76% op een donderdag. Op segmentniveau zijn er een aantal segmenten waar de bezettingsgraad gedurende meerdere momenten per dag hoger ligt dan 80%:

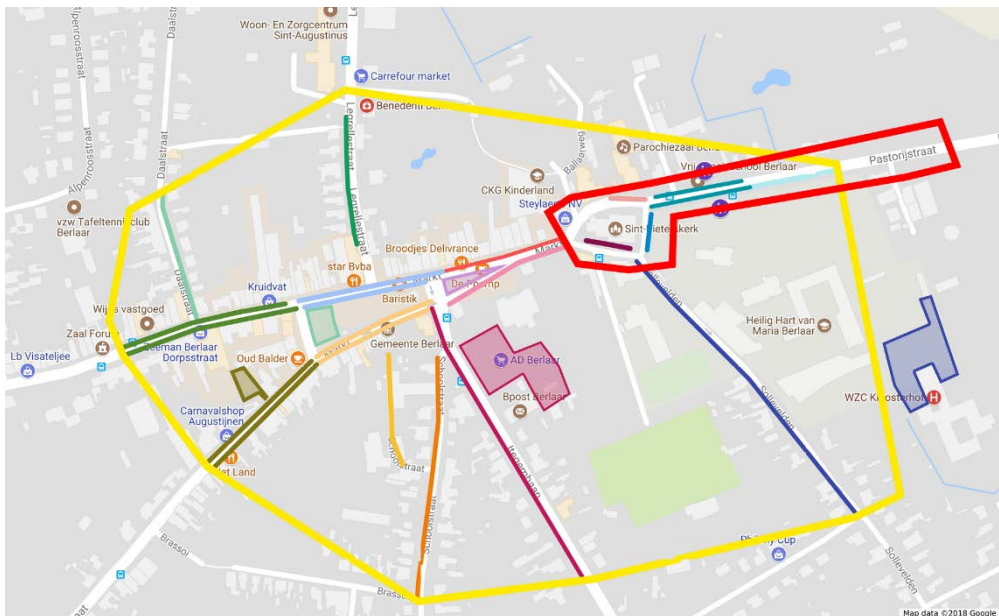
- ZO-Markt Z (met soms foutparkeerders)
- P-Markt W (met soms foutparkeerders)
- P-Markt O
- Schoolstraat-Noord.

Dit zijn lokale problemen want de bezettingsgraden in nabijgelegen segmenten hebben doorgaans voldoende capaciteit over. Dus op segmentniveau zijn ze wel hoog maar dit is geen probleem omwille van beschikbare capaciteit nabij. Dit komt wel vaker voor in centra van gemeenten.

Ook in de nabijheid van de school zijn de bezettingsgraden bij het einde van de schooltijd enorm hoog en komen dagelijks voor (met uitzondering van de schoolverloven). In tegenstelling tot het centrum is er in de aanpalende segmenten (met name Sollevelden en Markt) niet veel capaciteit over.

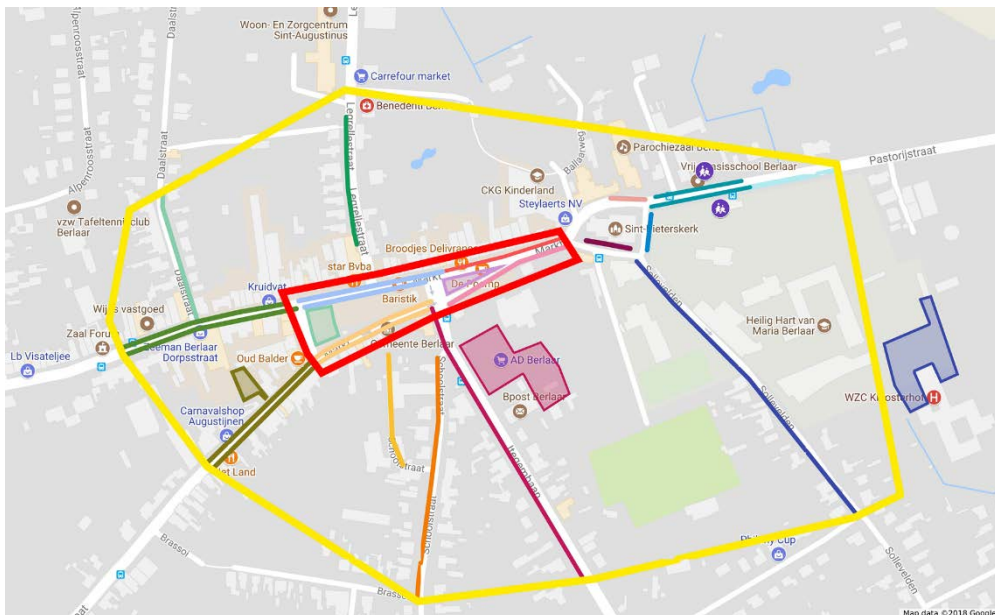
2.2.4 Effecten na heraanleg Pastorijstraat en Markt

Deze stap dient men te beschouwen als een tussenstap voor de bepaling van de grootte van de nieuwe parking van het NAC. De heraanleg van beide straten zal immers voor een vermindering van de parkeercapaciteit zorgen. Een deel van die verdwenen capaciteit (voornamelijk deze van Markt) kan opgevangen worden door de nieuwe parking.



Zone heraanleg Pastorijstraat en kerkomgeving

Voor Pastorijstraat en kerkomgeving zijn er concrete plannen. De aanleg van vrijliggende fietspaden zorgt ervoor dat de beschikbare parkeercapaciteit vermindert van 66 naar 26 parkeerplaatsen.



Zone heraanleg Pastorijsstraat en kerkomgeving (dries-structuur)

De heraanleg van de Markt is nog niet zo concreet. Er zijn nog varianten die verder worden bestudeerd. Uitgaande van een inschatting van de parkeercapaciteit van variant 1b, zouden er 76 parkeerplaatsen verminderen: van 143 naar 67 op het gedeelte van Markt dat deel uitmaakt van de dries-structuur.

In volgende tabellen worden de bezettingsgraadmetingen opnieuw berekend, vertrekkende van bovenvermelde veronderstellingen.

Voor deze berekeningen wordt wel rekening gehouden met de huidige parking achter het gemeentehuis want het betreft deze parking die (gedeeltelijk) openbaar zal worden en de huidige gebruikers (voornamelijk personeel van het gemeentehuis) zich op deze nieuwe parking zullen gaan parkeren. Zowel het aantal geparkeerde voertuigen als de capaciteit worden hiervoor in rekening gebracht.

Bezettingsgraad volledige zone woensdag

Telmoment	Bezettingsgraad	Categorie
9u30	113%*	Overbezetting
11u	107%*	Overbezetting
12u30	78%*	Geen probleem
14u	70%	Geen probleem
15u30	71%	Geen probleem
17u	63%	Geen probleem

Bezettingsgraad volledige zone donderdag

Telmoment	Bezettingsgraad	Categorie
9u30	80%	Probleem
11u	83%	Probleem
12u30	78%	Geen probleem

14u	77%	Geen probleem
15u30	76%	Geen probleem
17u	63%	Geen probleem

Bezettingsgraad subzone woensdag

Telmoment	Bezettingsgraad	Categorie
9u30	117%*	Overbezetting
11u	115%*	Overbezetting
12u30	89%*	Probleem
14u	79%	Geen probleem
15u30	82%	Probleem
17u	70%	Geen probleem

Bezettingsgraad subzone donderdag

Telmoment	Bezettingsgraad	Categorie
9u30	81%	Probleem
11u	84%	Probleem
12u30	77%	Geen probleem
14u	79%	Geen probleem
15u30	81%	Probleem
17u	72%	Geen probleem

**We gaan er van uit dat de markt op woensdag op dezelfde locatie zal plaatsvinden als op dit moment. Volgens het conceptplan van herinrichting zullen er dan 21 parkeerplaatsen niet beschikbaar zijn ten tijde van markt (alsook de parkeerplaatsen in Smidstraat). Deze 21 plaatsen zijn voor de tellingen van de tijden van de markt (9u30, 11u, 12u30) extra in mindering gebracht op het aantal beschikbare parkeerplaatsen (bovenop de vermindering van capaciteit als gevolg van de heraanleg).*

Conclusies bezettingsgraad na heraanleg Pastorijstraat en Markt

De herinrichting van Pastorijstraat en Markt zorgt op donderdag in de subzone voor een stijging van de maximale bezettingsgraad van 63% tot 84%. Op woensdag is er een stijging van de maximale bezettingsgraad in de subzone van 78% naar 117%.

Bij herinrichting zal voor beide dagen de maximale bezetting van de subzone hoger zijn dan de aanvaardbare 80%. Op woensdag zal de vraag zelfs hoger zijn dan het aantal beschikbare plaatsen.

Een deel van de huidige parkeerders die het centrum bezoeken zal zich dan net buiten de subzone parkeren, een ander deel zal zijn verplaatsing niet meer maken of kiezen voor een ander vervoermiddel. Vermoedelijk zal het merendeel van de bezoekers kiezen om zich elders te parkeren. Zonder compensatie van een deel van de verdwenen parkeerplaatsen zal er zich dus een probleem stellen in de subzone. Alleszins is de kans groot op meer parkeerzoekverkeer: automobilisten die op zoek

gaan naar een parkeerplek en hierbij rondjes rijden. Op het vlak van verkeersveiligheid en doorstroming is dit ongewenst in een centrum.

2.3 Aandeel langparkeerders

Op woensdag hebben we 507 unieke nummerplaten geteld. Het aantal langparkeerders – 2 of 3 keer geteld – is samen 31%. Het betreft hier langparkeerders overdag. De nummerplaten werden per segment geanalyseerd (en niet per zone zodat verplaatsingen binnen een zone geen vals beeld zou opleveren).

Van alle voertuigen is 17% de volledige werkdag geparkeerd. Zie volgende tabel.

Parkeerduur woensdag

Parkeerduur	Aantal voertuigen	Aandeel (op 507 voertuigen)
Totaal	507	-
Kortparkeren (overdag)	348	69%
Langparkeren halve dag (2x geteld)	71	14%
Langparkeren volledige werkdag (3x geteld)	88	17%

Het merendeel van de voertuigen is kortparkeerder overdag. Het zou kunnen dat voertuigen die we slechts eenmaal hebben geteld (op het eerste telmoment van de ochtend) al de volledige nacht hebben gestaan, en na het eerste telmoment vertrokken zijn. Deze voertuigen zijn als kortparkeerder aangemerkt, ondanks dat ze er misschien al de volledige nacht stonden. Hetzelfde geldt voor de voertuigen die tijdens de laatste rondgang werden genoteerd. Omdat de parkeerpiek zich overdag manifesteert is het methodologisch correct om de focus op de langparkeerders overdag te leggen. Als de parkeerbehoefte immers overdag kan worden opgevangen zal dit voor een centrumgebied zoals Berlaar ook 's nachts het geval zijn.

Op donderdag hebben we ongeveer evenveel, namelijk 513 unieke nummerplaten, geteld. Hiervan is het aantal langparkeerders – ook weer 2 of 3 keer geteld – samen 37%. Van alle voertuigen op donderdag is 19% de volledige dag geparkeerd. Zie de onderstaande tabel.

Parkeerduur donderdag

Parkeerduur	Aantal voertuigen	Aandeel (op 507 voertuigen)
Totaal kort + lang	513	-
Kortparkeren (overdag)	322	63%
Langparkeren halve dag (2x geteld)	93	18%
Langparkeren volledige werkdag (3x geteld)	98	19%

Het merendeel van de voertuigen is ook hier kortparkeerder (overdag).

Het aandeel langparkeerders (overdag) is op donderdag iets hoger dan op woensdag. Dit kan te maken hebben met het feit dat er op woensdag markt is, wat zorgt dat relatief meer parkeerplekken kort bezet zijn (bezoekers van de markt).

2.4 Conclusies grootte parking NAC

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat momenteel de totale bezettingsgraad voor de volledige zone en de subzone de 80%-grens niet overschrijdt.

Door de heraanleg van Markt en Pastorijstraat zullen er parkeerplaatsen verdwijnen. Deze zorgen voor een verhoging van de bezettingsgraad tot 83% voor de volledige zone en 84% voor de subzone op donderdag.

Medegebruik van private parkings om pieken overdag (in de vm) op te vangen, is geen optie. De bezettingsgraden van de parking van de supermarkt aan de Itegembaan en de parking van het verzorgingstehuis zijn ook al tussen 80 en 90%. Bezoekers van de supermarkt en het verzorgingstehuis kunnen zelf in de problemen komen met parkeren als bezoekers voor elders gebruik maken van hun parking.

De locatie van de parking van het NAC - pal in het centrum met een doorsteek voor voetgangers naar de Markt - maakt deze geschikt om het verlies van parkeerplaatsen naar aanleiding van de heraanleg van de markt, (gedeeltelijk) te compenseren.

Om dus onder de 80% grens te blijven op een donderdag en uitgaande dat het verlies aan parkeerplaatsen op deze nieuwe parking zouden moeten worden gecompenseerd, zouden er 15 parkeerplaatsen moeten bijkomen (of zouden 15 parkeerplaatsen minder moeten verdwijnen als gevolg van heraanleg Markt). Indien men veel comfort wil bieden aan de automobilisten kan men uitgaan van een maximale bezettingsgraad van 70% (in plaats van 80%) op een donderdag. Hierdoor is de kans groter op een parkeerplaats en beperkt men ook parkeerzoekverkeer. Bij dit streefcijfer van 70% zouden 56 extra parkeerplaatsen moeten worden voorzien.

Bovenop het huidig aanbod (ongeveer 50) op deze parking zouden er dus tussen 15 en 56 parkeerplaatsen kunnen bijkomen. Rekening houdende met de bijkomende behoefte als gevolg van de realisatie van appartementen (14) zou de gewenste totale capaciteit zich tussen 79 (=50+14+15) en 120 (=50+14+56) moeten bevinden (zowel ondergronds als bovengronds).

De locatie maakt het tevens interessant om behalve personeel en bezoekers van het gemeentehuis, ook langparkeerders (personeel handelszaken) naar hier af te leiden. Op deze wijze zou er meer parkeercapaciteit vrijkomen voor kort- en middellang parkeerders op en rond de Markt. Indien de huidige langparkeerders op Markt (gedeelte dries-structuur =35) naar de parking van het NAC zouden worden afgeleid, zouden de overgebleven parkeerplaatsen op Markt min of meer aan de behoefte aan niet-langparkeerders voldoen. Met andere woorden: de overgebleven parkeerplaatsen op de Markt zouden dan voor de bezoekers van het centrum zijn.

Dit is mogelijk indien de nieuwe parking ook aantrekkelijk genoeg is en nog effectiever is het invoeren van een parkeerdurbepanking op de heraangelegde Markt. De aantrekkelijkheid van de parking maakt dat deze ook werkelijk als alternatief voor de parkings op de markt zal fungeren. Met aantrekkelijk wordt bedoeld dat de parking, overzichtelijk moet zijn met voldoende aandacht voor wandelroutes (zowel naar het centrum als naar het NAC).

3 Effecten verkeersafwikkeling en verblijfskwaliteit

3.1 Aanpak

De parkeerbehoefte van het personeel van het gemeentehuis hebben we uit de tellingen gehaald. Hieruit kunnen we het aantal in- en uitrijbewegingen afleiden.

Voor de bezoekers van het gemeentehuis hebben we een inschatting gedaan van de verkeersintensiteit op basis van een bestaande bevraging van hun verplaatsingsgedrag en andere beschikbare data (openingsuren, piekmomenten enz.) ons aangeleverd door de gemeente.

Voor de bezoekers van het centrum hebben we een aanname gedaan, gebaseerd op de pieken uit de parkeertelling. Voor een deel van de huidige parkeerders op de Markt zal de nieuwe parking een alternatief zijn.

Het in- en uitrijden verkeer door nieuwe bewoners van de appartementen, wordt eveneens in rekening genomen.

Op basis van bovenstaande informatie hebben we het aantal in- en uitrijdende voertuigen van de nieuwe parking ingeschat. We hebben hierbij de focus op de piekmomenten gelegd. De hinder voor omwonenden (diegene die rond de parking wonen) is rechtstreeks gerelateerd aan de totale hoeveelheid voertuigen dat toekomt en vertrekt. De afgeleide effecten (emissies zoals lawaai, NOX, CO2) zijn van milieutechnische aard en zijn geen onderwerp van voorliggende opdracht.

De gemeente heeft ons telgegevens van Schoolstraat en Itegembaan geleverd.

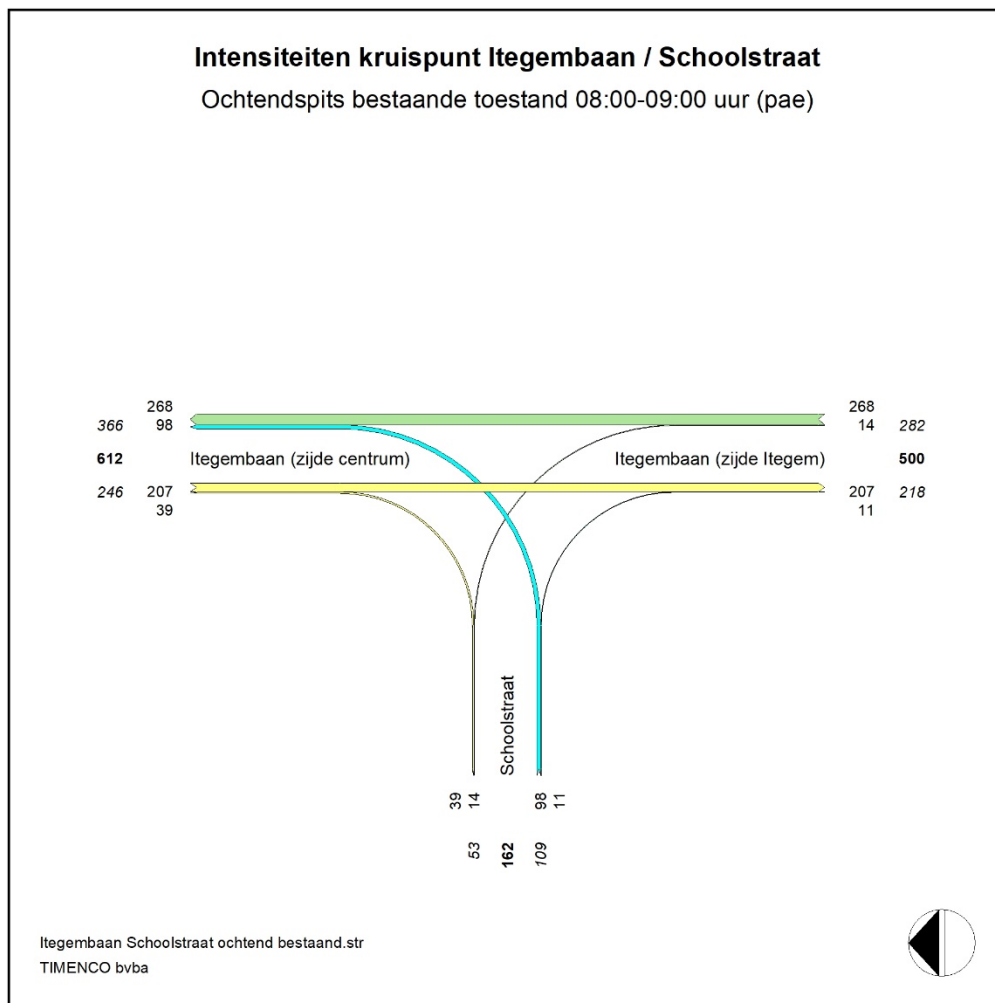
De combinatie van vorige 2 elementen heeft ons een inschatting geleverd van toekomstige verkeersintensiteiten op het kruispunt Itegembaan/Schoolstraat. We hebben getoetst of de capaciteit voldoende is om de verkeersintensiteiten te verwerken. De afwikkelingskwaliteit wordt met andere woorden berekend. Dit doen we aan de hand van een analytisch model volgens de methode Harders. Voor elke verkeersbeweging die voorrang moet verlenen wordt een indicatie gegeven van de restcapaciteit en de gemiddelde wachttijd. Deze indicatoren geven een indruk van de optredende wachtrijen en zijn afhankelijk van de intensiteit van de verkeersstromen waaraan voorrang dient te worden verleend.

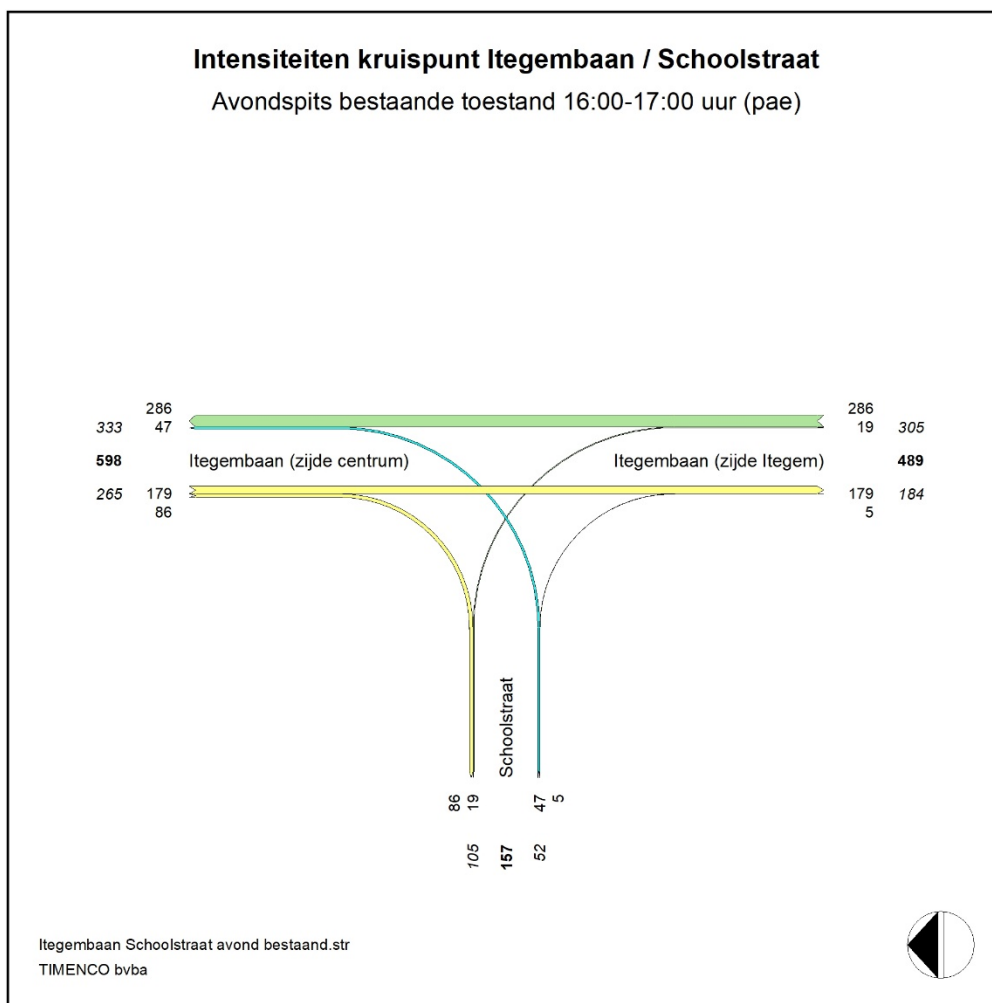
We hebben tevens ingeschat of de ruimtelijke draagkracht van Schoolstraat voldoende is om de verkeersintensiteiten te kunnen verwerken. Dit hebben we op een kwalitatieve manier gedaan want er bestaat nog geen wetenschappelijke consensus om dit op een volwaardige manier te doen. We kijken hierbij naar de breedte van de straat, de aard en type van bebouwing, de afstand tot de rijbaan, aanwezigheid groen, enz. Daarnaast kijken we naar kengetallen die gerelateerd zijn aan wegcategorieën.

3.2 Verkeersintensiteiten Schoolstraat en Itegembaan

De verkeersintensiteiten in Schoolstraat werden door middel van een radartoestel gemeten en voor Itegembaan werd een kruispunttelling uitgevoerd door de gemeente.

Onderstaande figuren geven de intensiteiten weer op het kruispunt Itegembaan / Schoolstraat in pae (personenautoequivalenten waarbij lichte vrachtwagens gelijk gesteld worden aan 1,5 personenwagens en zware vrachtwagens aan 2 personenwagens).





3.3 Huidige verkeersafwikkeling

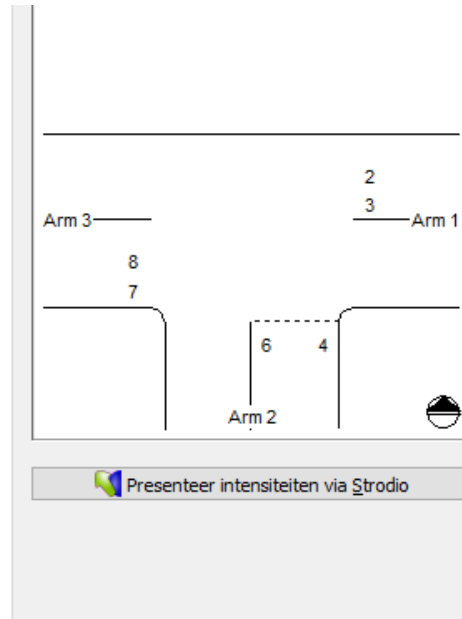
Volgende figuren geven de resultaten van de berekening van de wachttijd voor het oprijden van het kruispunt.

Berekening:

Rich-ting	Inten-siteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Rest-cap. pae/u	Wacht-tijd	Accep-tabel
3	14	970	956	0 sec.	Ja
4	11	550	441	<15 sec.	Ja
6	98	550	441	<15 sec.	Ja

Grenswaarden:

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100 76-125
Matige wachttijd	20 sec.	150 126-175
Kleine wachttijd	15 sec.	200 176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400 251-600
Geen wachttijd	0 sec.	>600



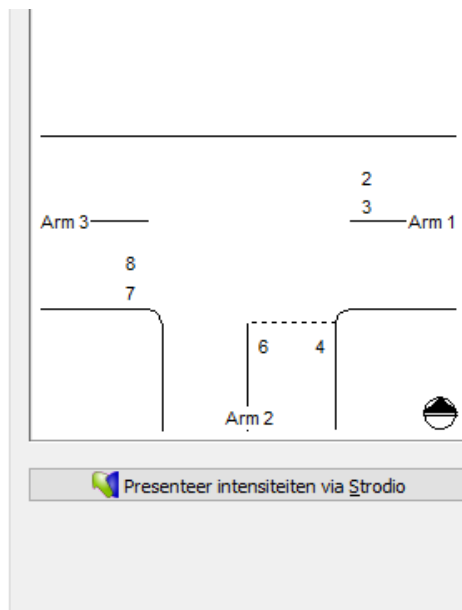
Berekening wachttijd ochtendspits

Berekening:

Rich-ting	Inten-siteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Rest-cap. pae/u	Wacht-tijd	Accep-tabel
3	19	950	931	0 sec.	Ja
4	6	514	461	<15 sec.	Ja
6	47	514	461	<15 sec.	Ja

Grenswaarden:

Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100 76-125
Matige wachttijd	20 sec.	150 126-175
Kleine wachttijd	15 sec.	200 176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400 251-600
Geen wachttijd	0 sec.	>600



Berekening wachttijd avondspits

De voorgaande figuren tonen aan dat in de bestaande situatie de wachttijden voor het verkeer dat voorrang moet verlenen (linksafbewegingen + rechtsaf komende van Schoolstraat) acceptabel zijn. Er is dus geen sprake van congestie of ernstige vertraging.

3.4 Raming verkeersproductie en -attractie parking

Om in te schatten hoeveel auto's er op en af rijden wordt uitgegaan van volgende aannames:

- het personeel van het NAC dat met de wagen komt, wordt ingeschat op 30. Deze genereren 30 inrijdende bewegingen en 30 uitrijdende bewegingen op dagbasis.

- het personeel van het NAC doet 4 werkverplaatsingen met de auto per 2, verdeeld over de voor- en namiddag (dus 4 inrij -en 4 uitrijbewegingen)
- het personeel van de handelszaken is het aantal langparkeerders dat momenteel op Markt staat (gedeelte dries-structuur = 35). Deze genereren 35 inrijdende bewegingen en 35 uitrijdende bewegingen op dagbasis
- de bezoekers van het gemeentehuis en OCMW werden geteld en bevroegd gedurende 2 weken, alsook de vervoerswijze. Op dagbasis fluctueert het aantal personen dat met de wagen komt sterk: van 26 tot 60 (dus resp. 52 en 120 in- en uitrijbewegingen samen). Bij een evenredige verdeling over de openingsuren komen we aan een gemiddelde van 14 wagens per uur voor een donderdag (dus 18 inrijdende bewegingen en 14 uitrijdende bewegingen per uur).
- de voertuigbewegingen van bewoners werd berekend aan de hand van gemiddelde gezinsgrootte in Berlaar (2,4), het aantal woongerelateerde verplaatsingen per dag (2,14) en de modal split (50% bestuurder). De 14 appartementen genereren 36 autoverplaatsingen per dag (zowel in als uitrijdend)
- voor de bezoekers van het centrum wordt ingeschat dat een deel van de kortparkeerders die thans op Markt (dries-structuur) staan geparkeerd, hier zullen parkeren. Dit wordt ingeschat op 10 wagens per uur tussen 9u en 17u (dus 10 inrijdende bewegingen als 10 uitrijdende bewegingen per uur tussen 9u en 17u) en 10 wagens tussen 17u en 18u.

Volgende tabellen geven de resultaten weer van de verkeersgeneratie voor een donderdag, verdeeld over de uren, opgesplitst naar in- en uitrijdend verkeer;

INRIJDEND VERKEER							
	NAC			CENTRUM		BEWONERS	TOTAAL
	personeel NAC	werk-verplaatsingen personeel	bezoekers	personeel centrum	bezoekers centrum		
7u	5						5
8u	25			10			35
9u			7	25	10		42
10u			14		10		24
11u		1	14		10		25
12u		1			10		11

13u					10		10
14u					10		10
15u		1			10		11
16u		1			10	4	15
17u					10	13	23
18u						2	2
totaal	30	4	35	35	90	19	213

UITRIJDEND VERKEER							
	NAC			CENTRUM		BEWONERS	TOTAAL
	personeel NAC	werk-verplaatsingen personeel	bezoekers	personeel centrum	bezoekers centrum		
7u						4	4
8u		1				13	14
9u		1			10	2	13
10u			21		10		31
11u			7		10		17
12u			7		10		17
13u		1			10		11
14u		1			10		11
15u					10		10
16u	25				10		35
17u	5			10	10		25
18u				25			25



totaal	30	4	35	35	90	19	213
---------------	-----------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------	------------

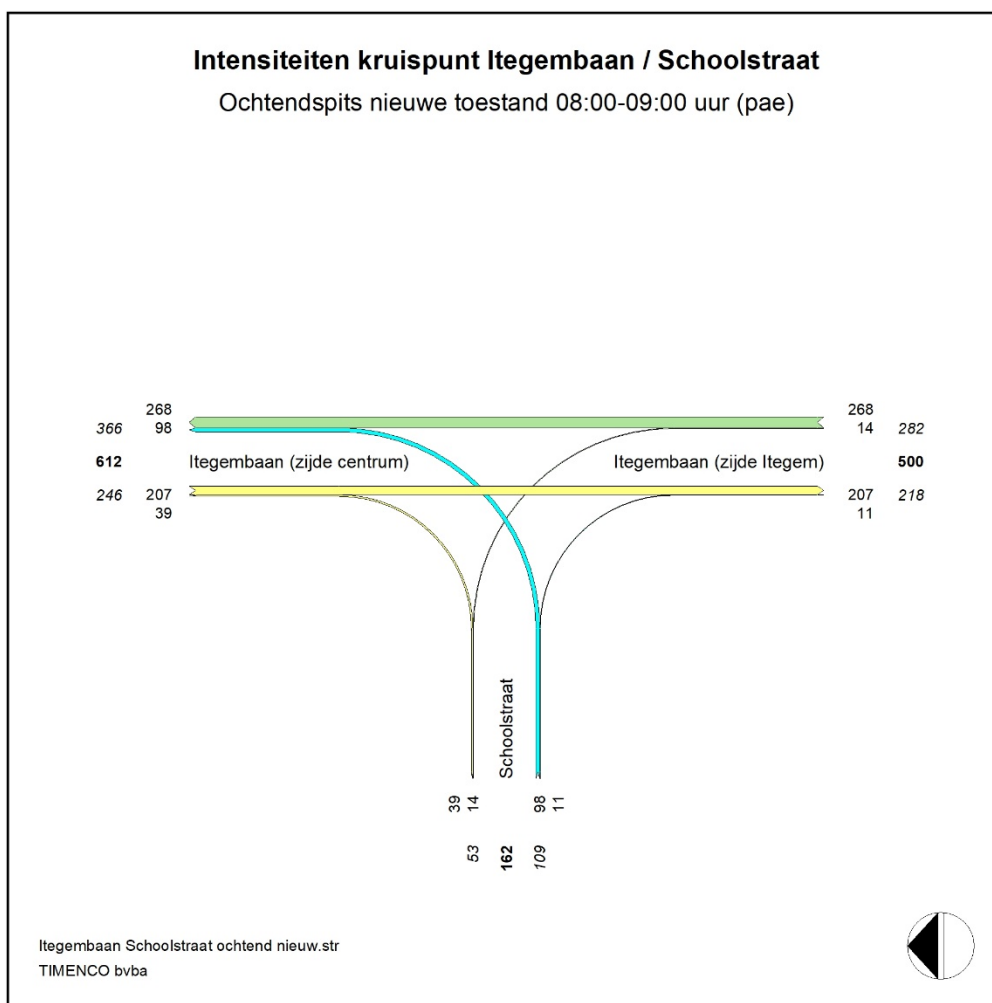
3.5 Toedeling verkeer

De toedeling is een inschatting van de routes die dit verkeer neemt van en naar de nieuwe parking van het NAC en is een tussenstap om de effecten op verkeersafwikkeling op het kruispunt Itegembaan / Schoolstraat te ramen.

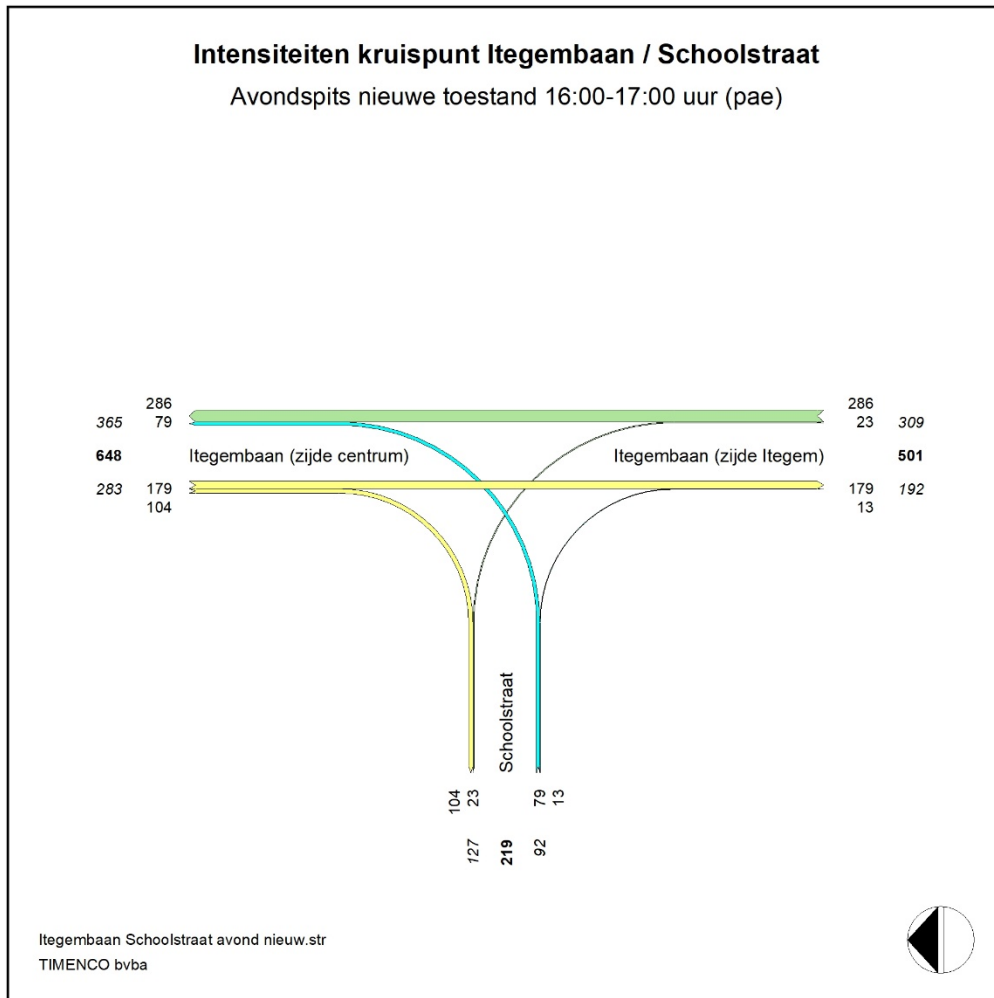
Op basis van de ligging van de parking ten opzichte van de gemeente schatten we in dat het in- en uitrijdend verkeer zich zo zal verdelen:

- 70% via Markt - Itegembaan en Schoolstraat-noord (deel van Schoolstraat dat ten noorden van de inrit van de parking is gelegen)
- 15% via Itegembaan – Schoolstraat-noord (deel van Schoolstraat dat ten noorden van de inrit van de parking is gelegen)
- 15% via Schoolstraat-zuid (deel van Schoolstraat dat ten zuiden van de inrit van de parking is gelegen).

Voor de ochtendspits (8u-9u) zijn de intensiteiten op het kruispunt Itegembaan / Schoolstraat als volgt:



Voor de ochtendspits (16u-17u) zijn de intensiteiten op het kruispunt Itegembaan / Schoolstraat als volgt:

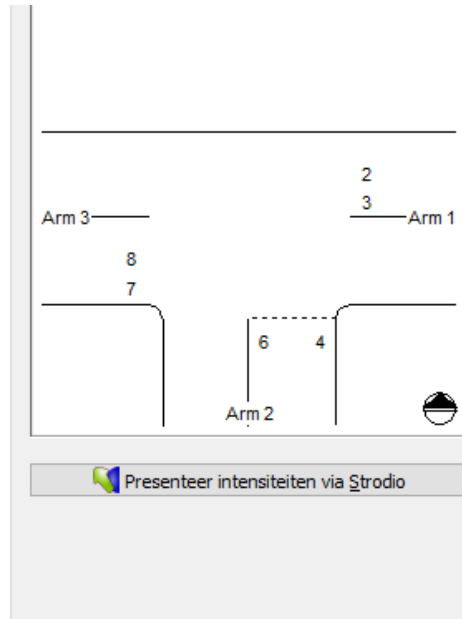


3.6 Effecten op de verkeersafwikkeling

Volgende figuren geven de resultaten van de berekening van de wachttijd voor het oprijden van het kruispunt.

Berekening:					
Rich-ting	Inten-siteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Rest-cap. pae/u	Wacht-tijd	Accep-tabel
3	19	950	931	0 sec.	Ja
4	13	513	392	<15 sec.	Ja
6	108	513	392	<15 sec.	Ja

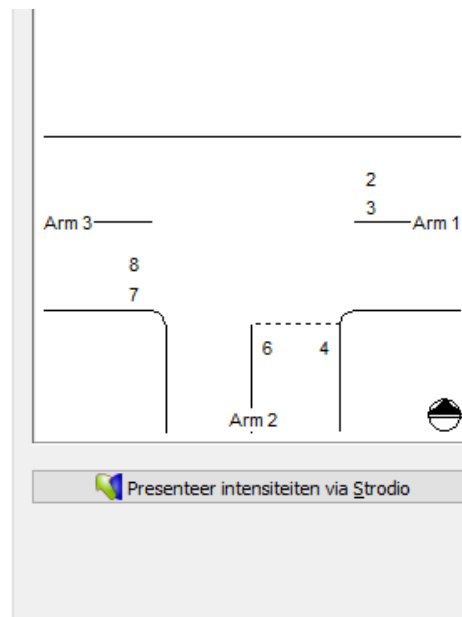
Grenswaarden:		
Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100 76-125
Matige wachttijd	20 sec.	150 126-175
Kleine wachttijd	15 sec.	200 176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400 251-600
Geen wachttijd	0 sec.	>600 >600



Berekening wachttijd ochtendspits nieuwe toestand

Berekening:					
Rich-ting	Inten-siteit pae/u	Gecor. cap. pae/u	Rest-cap. pae/u	Wacht-tijd	Accep-tabel
3	23	890	867	0 sec.	Ja
4	13	497	405	<15 sec.	Ja
6	79	497	405	<15 sec.	Ja

Grenswaarden:		
Grootte van de wachttijd	Restcap. kenwaarde	Restcap. grenzen
Overbelasting	<0	<0
Erg lange wachttijd	50	0-75
Lange wachttijd	>20 sec.	100 76-125
Matige wachttijd	20 sec.	150 126-175
Kleine wachttijd	15 sec.	200 176-250
Bijna geen wachttijd	<15 sec.	400 251-600
Geen wachttijd	0 sec.	>600 >600



Berekening wachttijd avondspits nieuwe toestand

De voorgaande figuren tonen aan dat in de bestaande situatie de wachttijden voor het verkeer dat voorrang moet verlenen (linksafbewegingen + rechtsaf komende van Schoolstraat) acceptabel blijven na realisatie van het NAC en de parking. Er is dus in de toekomst geen congestie of ernstige vertraging op dit kruispunt te verwachten.

De restcapaciteit is bovendien voldoende hoog zodat eventuele fouten in de aannames geen invloed zullen hebben op deze conclusies.

3.7 Effecten op verblijfskwaliteit

Op donderdag 15 maart 2018 werden in totaal 2158 voertuigen gemeten.

Het NAC en de parking genereren op dagbasis 426 voertuigen verdeeld over volgende uren.

totaal in en uitrijbewegingen	
7u	9
8u	49
9u	55
10u	55
11u	42
12u	28
13u	21
14u	21
15u	21
16u	50
17u	48
18u	27

We schatten in dat er pieken zullen zijn tussen 9u en 11u en tussen 16u en 18u. Voor de bewoners wiens woning aan de parking grenst, zal voornamelijk het geluid en luchtuitstoot van belang zijn. Gelet op de uren van de pieken zullen enkel de mensen die niet gaan werken zijn eventueel hinder ondervinden. De exacte hinder hangt af van de configuratie van de nieuwe gebouwen en valt momenteel moeilijk in te schatten.

Voor de bewoners van Schoolstraat bekijken we de toename per segment:

- Schoolstraat-noord: gedeelte van Schoolstraat ten noorden van de inrit van de parking
- Schoolstraat-zuid: gedeelte van Schoolstraat ten zuiden van de inrit van de parking)

Schoolstraat-noord bestaat uit een kort segment van een 120-tal meter waarlangs half-open en open bebouwing is. Tegenover de ingang van de parking is een klein deeltje gesloten bebouwing. Een deel van deze bebouwing is de school (die afgebroken wordt in het kader van het NAC-project). Tegenover de school is een plantsoen (aan de zijde van Itegembaan). Een deel van de woningen heeft een voortuin. Aan de zijde van de school zijn de voortuinen iets dieper. We schatten de ruimtelijke draagkracht matig in.

Schoolstraat-zuid bestaat uit een langer segment met vooral open en half open bebouwing, de voortuinstrook is doorgaans breder waardoor de afstand tussen de woningen en de rijbaan groter is. Hierdoor schatten we de ruimtelijke draagkracht iets groter in.

Uitgaande van de verdeling zoals beschreven in hoofdstuk 3.5, komen we aan volgende intensiteiten na realisatie van het NAC:

- Schoolstraat-noord: 2520 voertuigen
- Schoolstraat-zuid: 2222 voertuigen

Ten opzichte van de bestaande situatie komt er in Schoolstraat-noord 17% meer verkeer bij. Bewoners zullen deze toename wel merken maar het is relatief verspreid over de dag. De ochtendpiek begint later dan de klassieke piek en de avondpiek loopt gedeeltelijk gelijklopend.

In Schoolstraat-zuid is de toename beperkt tot 3%. Bewoners van dit gedeelte van de Schoolstraat zullen de toename nauwelijks merken.

Eensluidende kentallen wat betreft de gewenste maximale intensiteit (= ruimtelijke capaciteit) van een dergelijke weg bestaan niet omdat deze sterk afhangen van de lokale situatie. In Nederland wordt algemeen aangenomen dat erftoegangswegen (waartoe Schoolstraat behoort) maximaal 4.000 voertuigen per etmaal kunnen verwerken. De intensiteiten op beide segmenten van Schoolstraat blijven hier ruimschoots onder.

Op basis van deze kwalitatieve waardering schatten we in dat de ruimtelijke draagkracht niet wordt overschreden.

4 Waarnemingen school

Op woensdag gaat de school aan de Pastorijstraat tussen 11u55 en 12u10 uit, op donderdag om 15u30. Op beide dagen hebben we parkeerdruk geteld en waarnemingen gedaan rond de Pastorijstraat.

Bij het uitgaan van de school zien we dat op beide dagen het verkeer vastloopt op de Pastorijstraat, rond de kerk en verder het centrum in langs de Markt. Deze file duurt van zeker een kwartier vóór het uitgaan tot een kwartier na het uitgaan van de school. De drukte lijkt op woensdag iets groter. Dit komt waarschijnlijk doordat tegelijk met het uitgaan van de school aan de Pastorijstraat, ook de middelbare school aan Sollevelden ook uitgaat.

Een gemachtigde opzichter is op beide dagen aanwezig om te zorgen dat kinderen en hun ouders/verzorgers veilig kunnen oversteken. Er is standaard een verkeerslicht in werking naast het zebrapad tussen de twee locaties van de school. De gemachtigde opzichter staat bij een andere oversteek, aan de kant van de kerk.

Ook is op beide dagen tijdens het uitgaan van de school een politieagent aanwezig om te helpen bij de doorstroming van het verkeer, en te zorgen dat wachtende voertuigen veilig geparkeerd staan. Tijdens het uitgaan van de school wordt een enkel fout geparkeerd voertuig gedoogd, mits het voertuig ultrakort geparkeerd staat (minder dan 30 minuten), en het op een veilige plek staat waar andere voertuigen er geen last van hebben. Onveilig geparkeerde voertuigen worden door de agent naar een veilige plek verwezen.

Op de foto hieronder is de filevorming te zien tijdens het uitgaan van de school, met de politieagent aan de rand van de weg.



Op de foto's hieronder is de situatie rond het uitgaan van de school op donderdag te zien. Auto's staan dubbel geparkeerd (links), en er staan ook auto's te wachten op het terrein van de school (rechts).



Dubbel parkeren gebeurt voornamelijk aan de noordzijde van de Pastoriestraat voor het terrein van de school. Hier is extra ruimte aan de rand van de weg, voor de parkeerhavens.

Ook óp het terrein van de school aan de zuidzijde van de Pastoriestraat worden auto's geparkeerd voor het ophalen van de kinderen. Hier zijn echter geen metingen van gedaan, omdat dit normaliter als privaat terrein gezien wordt.

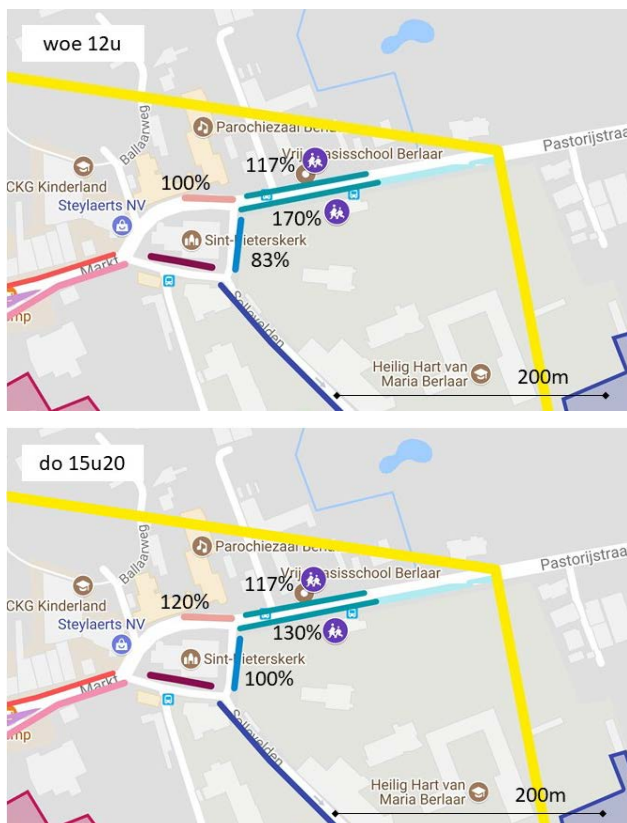
Op woensdag wordt ook om de hoek, aan de zuidzijde van de Markt ten zuiden van de Kerk, tijdens het uitgaan van de school geparkeerd. Hier mag normaal niet geparkeerd worden. Er worden op woensdag ook ouders/verzorgers gezien die kort op de parking van Steylaerts NV geparkeerd staan.

Bezettingsgraad uitgaan school rond Pastoriestraat

Segment	Capaciteit	Woensdag (12u)	Donderdag (15u20)
N-Kerk N (Markt noordzijde kerk)	5	5	5
School N (Pastoriestraat noordzijde voor school)	24 (incl 1 invalide)	28	28
School Z (Pastoriestraat zuidzijde voor school)	10	17	13
O-Kerk O (Markt oostzijde kerk)	6	5	6

Aan de noordzijde staan de auto's dubbel geparkeerd, hiervoor is ruimte vóór de parkeerhavens. Aan de zuidzijde staan auto's voorbij de parkeervakken langs de kant van de weg, waar het eigenlijk niet toegestaan is.

Op de kaarten hieronder is de bezettingsgraad per segment tijdens het uitgaan van de school op beide dagen weergegeven.



Omdat er door de heraanleg van de Pastorijstraat en Markt rond de school 40 van de 66 parkeerplekken zullen verdwijnen, zal het huidige probleem verergeren. Daar er op openbaar domein weinig beschikbare ruimte is en de bezettingsgraden in de omgeving (rond het einde van de school) erg hoog zijn, adviseren we om dringend contact op te nemen met scholen.

Eenzijds zou de gemeente en de scholen de leerlingen (en hun ouders) moeten aanmoedigen om meer kinderen op de fiets te krijgen. Een nuttig instrument is een schoolvervoerplan. Dit bevat onder meer een analyse van de woonplaats van de leerlingen. Hieruit kan men afleiden hoeveel leerlingen op fietsafstand wonen en/of er leerlingen kunnen carpoolen. Een schoolvervoerplan bevat tevens een actieplan (acties met beloning voor kinderen blijken erg succesvol te zijn). De geplande heraanleg van Pastorij is een ideale aanleiding voor de opstart van dit schoolvervoerplan.

Anderzijds moet er toch gezocht worden naar een locatie voor een parking voor de ouders. Er zullen een aantal leerlingen zijn die alsnog met de auto (moeten) worden gebracht. De ruimte op openbaar domein is beperkt om daar extra capaciteit te voorzien waardoor gekeken zou moeten worden naar privaat domein.

Uitgaande van de beschikbare telgegevens bedraagt de piekbehoefte minstens 55 op Pastorijstraat (zie voorgaande tabel) . Hierbij moeten nog de foutief geparkeerde voertuigen van Pastorijstraat zuid (privaat domein) worden toegevoegd. Rekening houdende met de geplande 11 parkeerplaatsen op Pastorijstraat noord, bedraagt de huidige behoefte 44 + de foutief geparkeerde voertuigen van Pastorijstraat zuid en ten zuiden van de Markt. Het is echter niet aangewezen om dit aantal na te streven. Een berekening op basis van de analyse van het verplaatsingsgedrag van de leerlingen van de scholen (schoolvervoerplan) biedt een meer accuraat beeld van de

noodzakelijke capaciteit. Er kan dan immers rekening worden gehouden met leerlingen die potentieel de overstap naar de fiets kunnen maken.

Een andere mogelijkheid is het stimuleren van het gebruik van de parking aan de sporthal. Daar deze parking wordt ook gebruikt door ouders die hun kind gaan brengen naar de gemeentelijke basisschool De Stap, zal hier wellicht niet veel capaciteit meer vrij komen (de methodiek voorziet geen meting op deze parking). De begin- en einduren van de scholen liggen erg dicht bij elkaar (5 minuten 's ochtends en 's avonds hetzelfde uur, met uitzondering van woensdag: 15 minuten verschil). Men zou kunnen overwegen om de openingsuren aan te passen zodat deze parking ook door de andere scholen zou kunnen worden gebruikt.

5 Maatregelen om hinder te beperken

De focus van het onderzoek lag op de auto. De onderzoeksvragen zijn immers gerelateerd aan verplaatsingen met de auto (capaciteit parking, effecten op de verkeersafwikkeling en verblijfskwaliteit, beperking hinder). Men mag echter niet vergeten dat veel bezoekers van het gemeentehuis en de markt met de fiets komen. Een eerste set van maatregelen is dan ook om hen te faciliteren en om nieuwe fietsers aan te trekken.

- De heraanleg van Markt en Pastorijstraat zal hiertoe al een wezenlijke verbetering van de fietsinfrastructuur met zich meebrengen.
- Men mag de stilstaande fiets niet vergeten: fietsparkeerplaatsen aan de zijde van de haltes en vlakbij de ingang van de nieuwe gemeentehuis, liefst nog letterlijk naast de ingang.
- Het gemeentepersoneel aanmoedigen om met de fiets te komen werken.

Dus in essentie is het verminderen van het aantal autoverplaatsingen de belangrijkste maatregel om de hinder te beperken, zowel voor de directe omwonenden als voor de bewoners van de Schoolstraat.

Het autoverkeer dat nog overblijft in functie van het NAC kan een beetje in de tijd worden verspreid door slim de afspraken in te plannen. Voor de diensten Vrije Tijd, Sociale Dienst, Omgeving, Openbare Werken, Lokale Economie en Evenementen dient men immers een afspraak te maken. Men zou bijvoorbeeld kunnen overwegen om de totale bezoekdruk te beperken of bijvoorbeeld op woensdagvoormiddag het aantal bezoekers enigszins te beperken (omdat dat dan ook veel bezoekers zijn voor de markt). De noodzaak om dit te doen valt momenteel moeilijk in te schatten: deze hangt af van de keuze van het ontwerp van heraanleg van de Markt (in concreto het aantal beschikbare parkeerplaatsen) en de uiteindelijke keuze van het ontwerp van de parking aan het NAC.

In Schoolstraat is parkeren toegelaten aan één zijde en op de rijbaan. Wanneer er geparkeerde voertuigen staan, is het onmogelijk om 2 voertuigen elkaar te laten kruisen. Het is aan te bevelen om in het gedeelte van Schoolstraat tussen de ingang van de parking van het NAC en Itegembaan een parkeerverbod in te voeren (is al gedeeltelijk). Het betreft ongeveer een 7 -tal parkeerplaatsen.. Het is nog onduidelijk wie hier parkeert. Hiervoor dienen de eigenaars van de voertuigen bevestigd te worden (woonplaats dmv nummerplaten achterhalen is niet toegestaan door de wetgeving op de privacy) en dit was niet voorzien in de aanpak. Alleszins is de geplande parking aan het NAC op wandelafstand gelegen van deze parkeerplaatsen en is dit dus een alternatief voor deze wagens.

Voor de voetgangers is het aangewezen om enerzijds een comfortabele wandelroute op de parking te creëren. Anderzijds is het aan te bevelen om het trottoir van Schoolstraat ter hoogte van de inrit verhoogd aan te leggen. Dit zorgt voor een beter comfort en verbeterd de duidelijkheid rond de voorrang (verkeer van en naar de parking moet voorrang verlenen).

Bijlage: kaart met capaciteit



