



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Verkeers- en parkeeronderzoek Bergen Centrum

Presentatie klankbordgroep Mooi Bergen
11 februari 2016
Bergen



Inhoud

1. Aanleiding en doelstelling
2. Plan van aanpak en onderzoeksopzet
3. Resultaten parkeeronderzoek
 - betekenis voor Mooi Bergen
4. Resultaten verkeersonderzoek
 - betekenis voor Mooi Bergen
5. Conclusies en aanbevelingen



Aanleiding

- Ontwikkeling Mooi Bergen – De Harmonie
- Inzicht noodzakelijk in parkeerbehoefte om parkeerbalans te kunnen opstellen
- Vanuit verleden: ook behoefte aan integraal beeld parkeren in Bergen
- Daarnaast: hoe gaat Mooi Bergen verkeerskundig functioneren
 - Past de beoogde inrichting bij het gebruik
 - Hoe moet de parkeergarage ontsloten worden
 - Hoe functioneert de structuur voor langzaam verkeer



Doelstelling

- Nulmeting van de verkeerssituatie
 - Tellen en meten
 - Goed basismateriaal om de plannen verder uit te kunnen werken
 - (On)mogelijkheden op het gebied van verkeer en parkeren voor de planvorming aftasten
- Geen kant en klaar plan voor de nieuwe situatie, maar kaders en randvoorwaarden waarbinnen de nieuwe plannen opgesteld kunnen worden



Plan van aanpak en onderzoeksopzet

- Parkeeronderzoek uitgevoerd

- Zaterdag 6 juni, 9-17u
- Zondag 7 juni, 9-17u
- Dinsdag 9 juni, 9-22u+nachttelling

Maatgevende momenten gelet op weer en activiteiten
Bergen

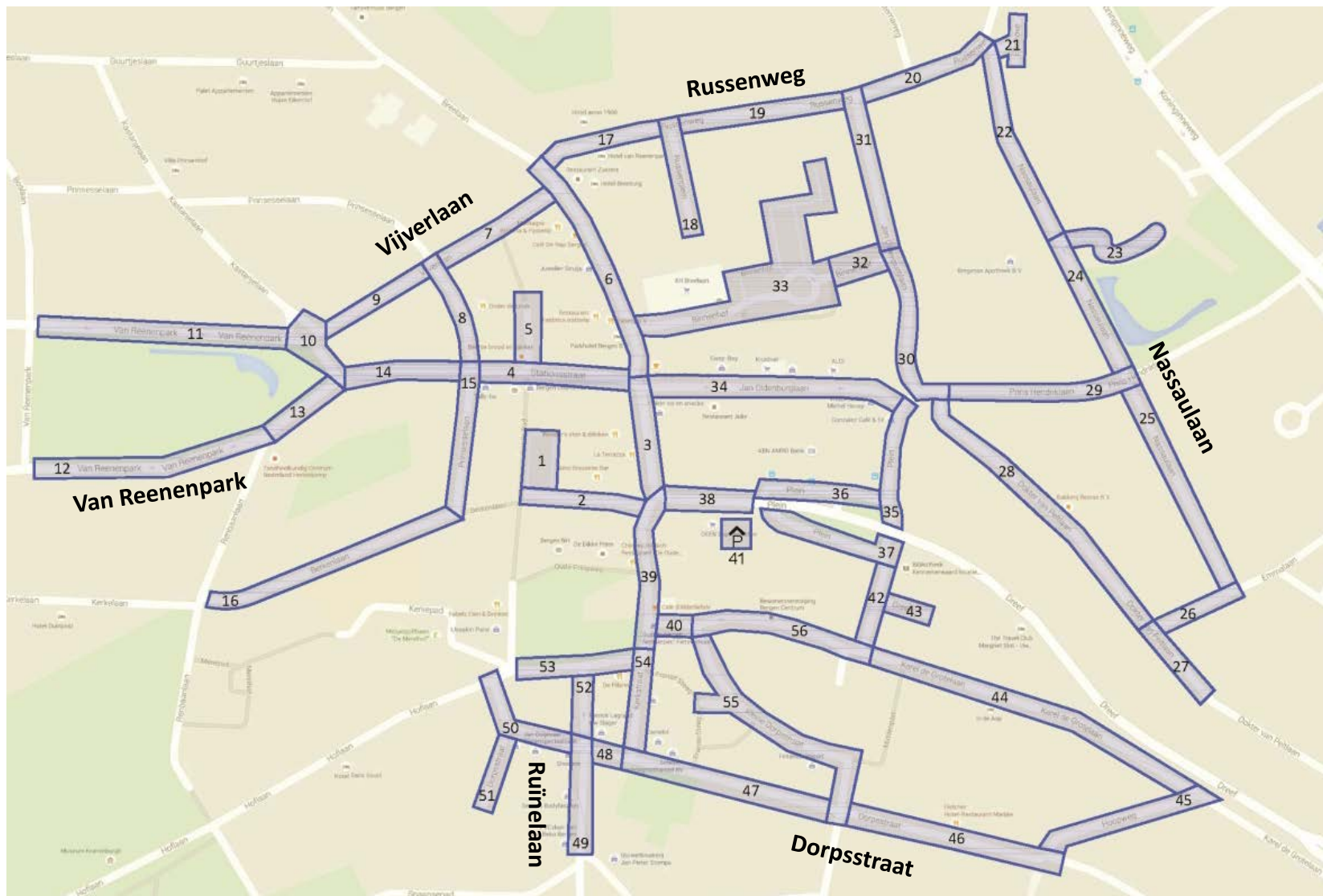
- Onderzoek uitgevoerd naar

- parkeerdruk (hoeveel voertuigen staan geparkeerd)
- parkeerduur (hoe lang staan voertuigen geparkeerd)



Plan van aanpak en onderzoeksopzet

Rho
—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE





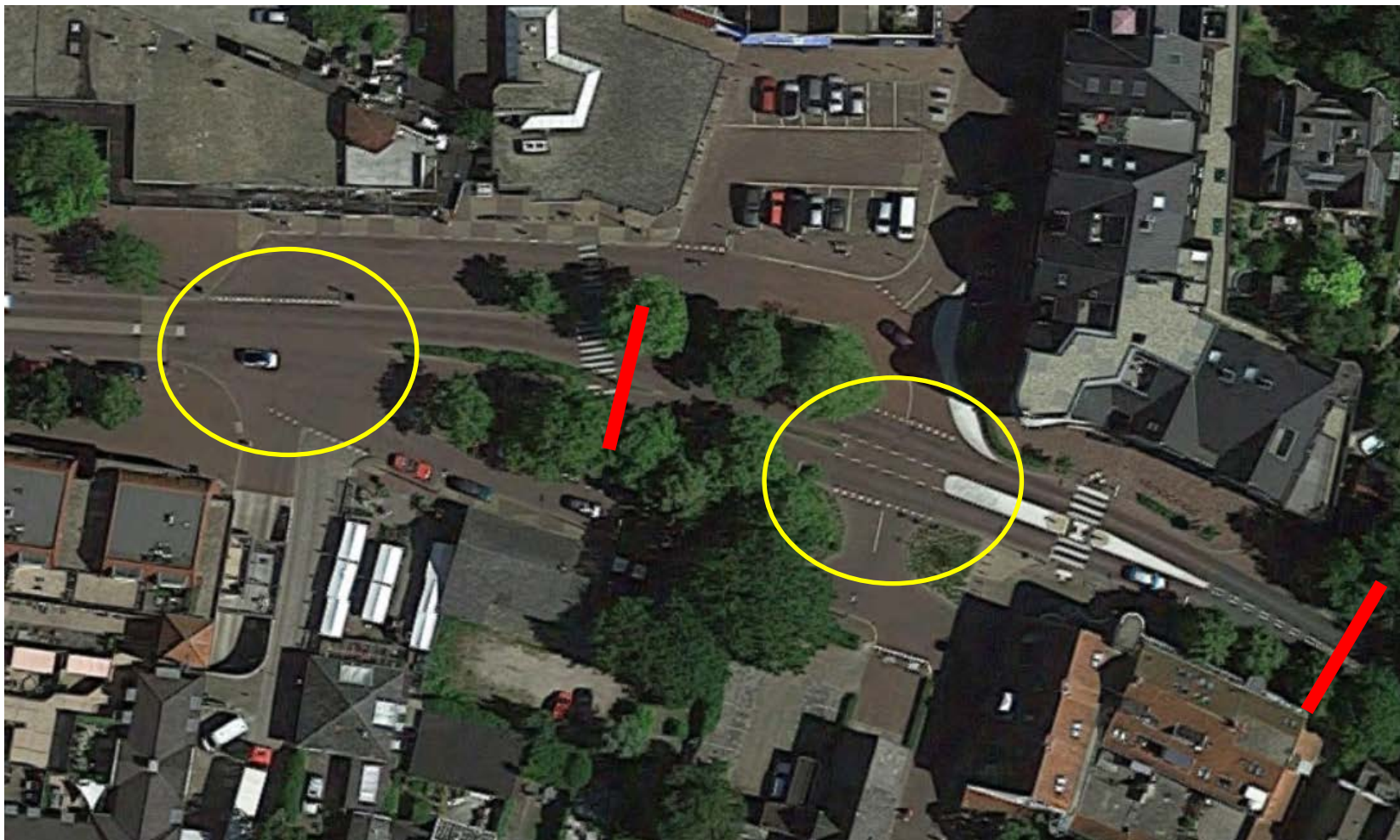
Plan van aanpak en onderzoeksopzet

- Verkeersonderzoek uitgevoerd
 - visuele telling zaterdag 19 september
 - mechanische telling 14 september t/m 4 oktober
- Onderzoek uitgevoerd naar
 - Verkeersintensiteiten Dreef en Plein
 - Richtingverdeling kruispunt Dreef/Plein
 - Richtingverdeling kruispunt Plein/parkeergarage



Plan van aanpak en onderzoeksopzet

Rho
—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE





Resultaten parkeeronderzoek

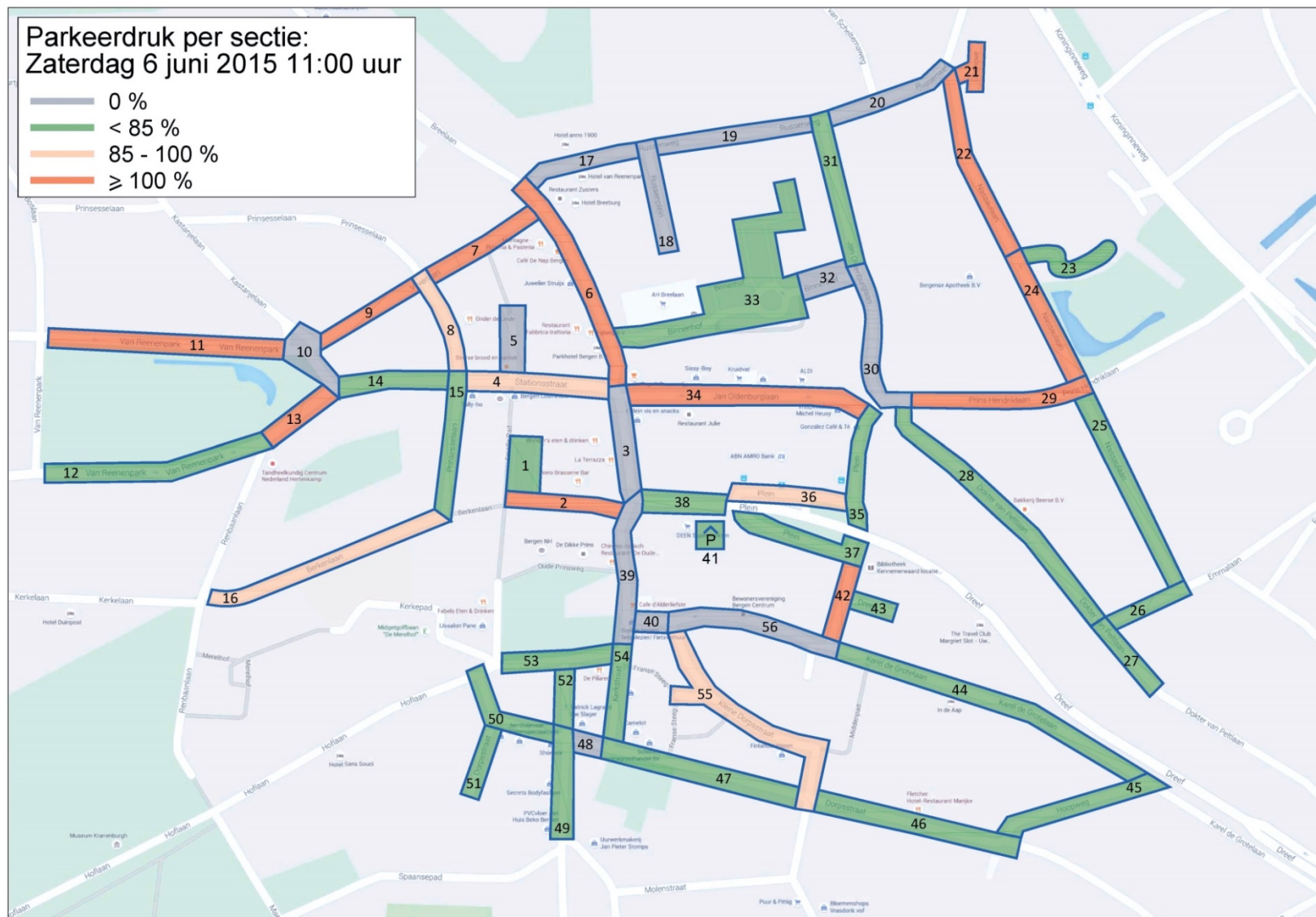
- Parkeerdruk op zaterdag maximaal 79% (11:00 uur)
- Parkeerdruk op zondag maximaal 65% (15:00 uur)
- Parkeerdruk op dinsdag maximaal 64% (13:00 uur)
- Parkeerdruk nachttelling 39%



Rho

—
ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Resultaten zaterdag

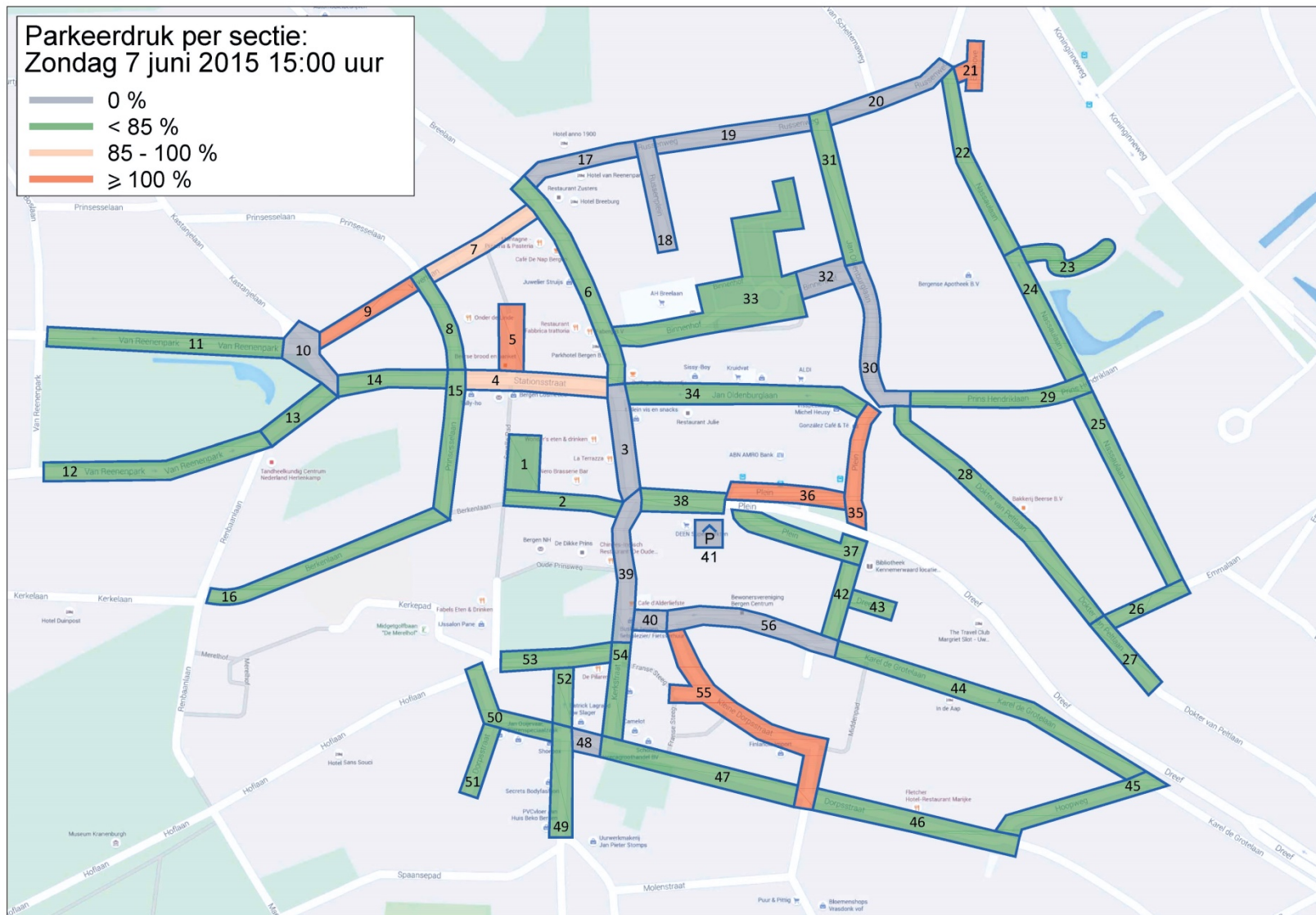




Rho

ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Resultaten zondag

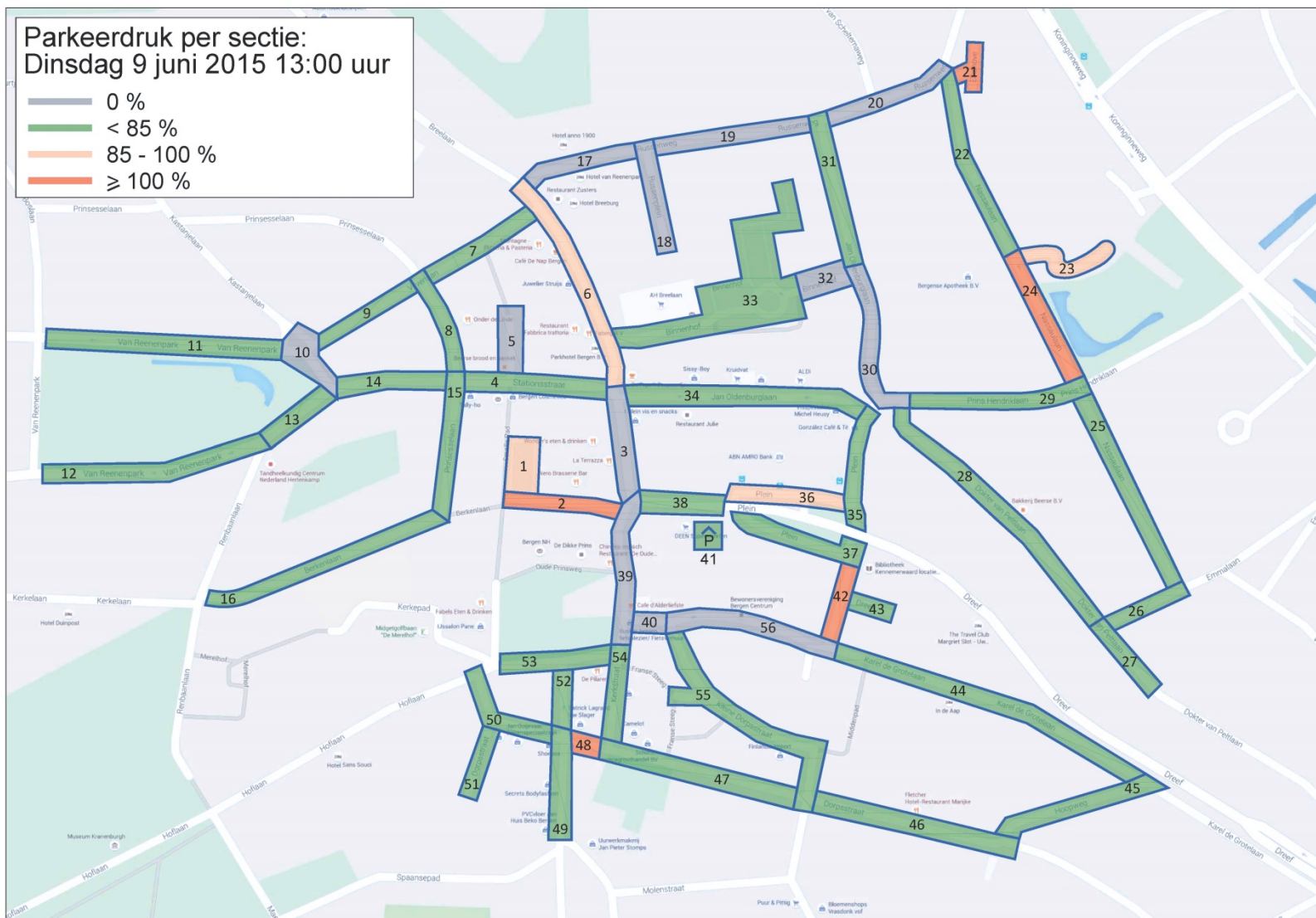




Rho

ADVISEURS
VOOR
LEEFRUIMTE

Resultaten dinsdag





Resultaten parkeeronderzoek

Belangrijkste conclusies:

- Zaterdag:
 - Hoge parkeerdruk oostelijk deel centrum, met name parkeerterreinen Elkshove → heel veel langparkeren (geen parkeerregime)
 - Nassaulaan / Prins Hendriklaan hoge parkeerdruk (parkeerschijf)
 - Aandeel vergunninghouders relatief laag → mogelijk werknemers centrum?
 - Centrum vooral veel straatparkeren (Jan Oldenburglaan / Breelaan / Stationsstraat) → kort parkeren
 - Ook Vijverlaan / Van Reenenpark relatief druk → middellang parkeren
 - Smalle Pad is nog (beperkt) restcapaciteit → hier veel langparkeren
 - Binnenhof / parkeergarage beperkt restcapaciteit → veel kortparkeren



Resultaten parkeeronderzoek

Belangrijkste conclusies:

- Zondag:
 - Hoge parkeerdruk oostelijk deel centrum, met name parkeerterreinen Elkshove
 - Centrum vooral veel straatparkeren (Breelaan / Stationsstraat, Jan Oldenburglaan veel rustiger dan zaterdag)
 - Van Reenenpark heel veel langparkeren → relatief weinig vergunninghouders

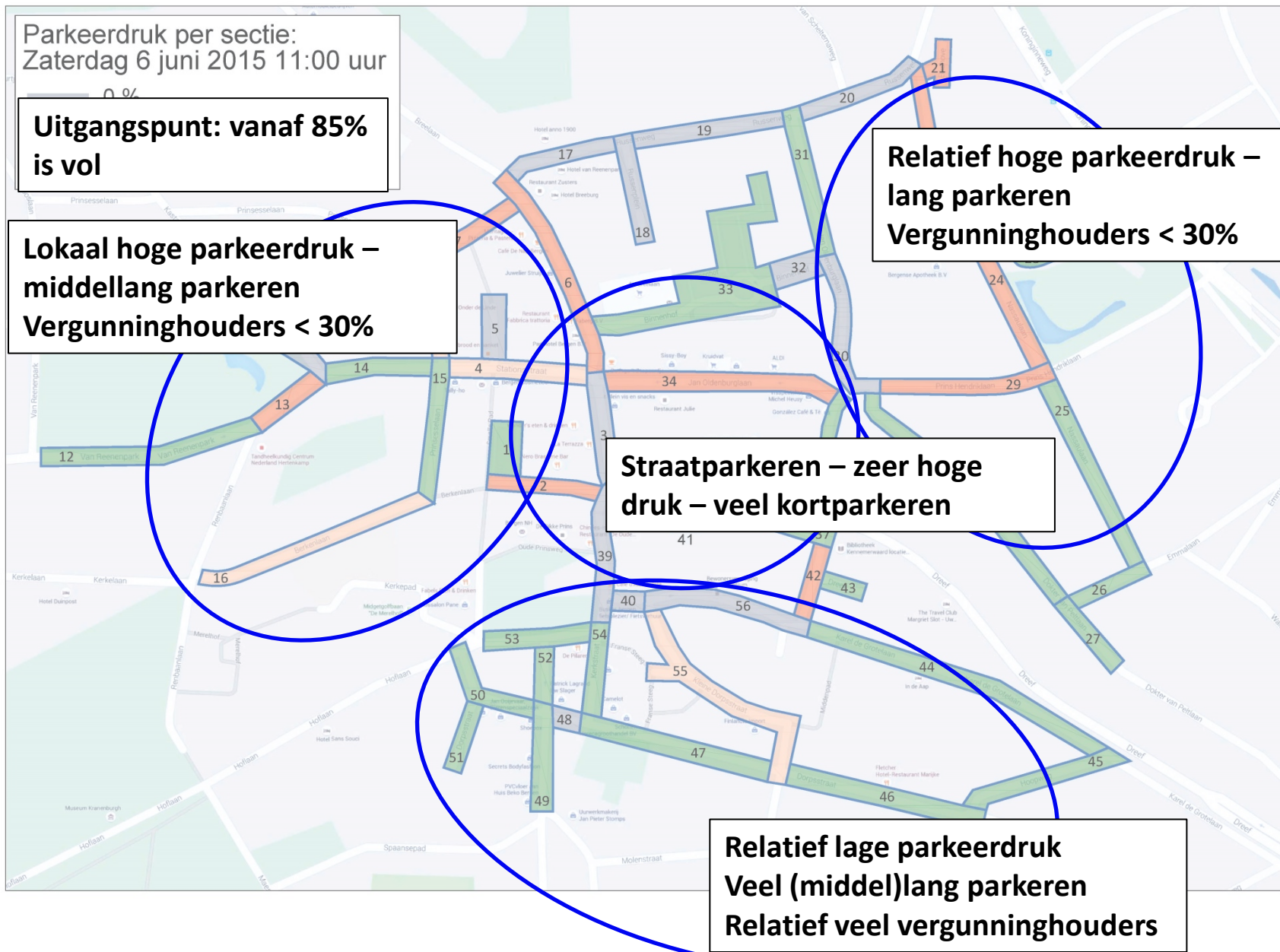


Resultaten parkeeronderzoek

Belangrijkste conclusies:

- Dinsdag:
 - Net als op zaterdag: hoge parkeerdruk rond Elkshove, parkeerdruk doet zich duidelijk voor tijdens winkelopeningstijden → geldt geen betaald parkeren, motief lastig te herleiden
 - Parkeerterrein Smalle Pad relatief druk, terwijl parkeerterrein Dorpsstraat relatief rustig is
 - Parkeerduur 1,5 uur wordt binnen het centrum goed nageleefd
 - Vijverlaan en Prinsesselaan hoge parkeerdruk → veel lang parkeren (uitwijken voor parkeerregime centrum?), aandeel vergunninghouders relatief laag (< 30%)

Conclusies op hoofdlijnen



Conclusies op hoofdlijnen

Restcapaciteit belangrijkste parkeerterreinen:

Twee scenario's:

- 100% = feitelijk vol
- 85% = in de praktijk vol → treedt zoekverkeer op

Drukste uur	Zaterdag 11:00u			Zondag 15:00u			Dinsdag 13:00u		
	Bezet	Rest 100%	Rest 85%	Bezet	Rest 100%	Rest 85%	Bezet	Rest 100%	Rest 85%
Parkeergarage Deen	78	15	1	-	-	-	53	40	26
Binnenhof	82	22	6	66	56	40	69	35	19
Dorpsstraat	38	13	5	35	26	18	39	12	4
Smalle Pad	25	8	3	23	16	11	31	2	0
Plein	15	1	0	16	5	2	13	3	0



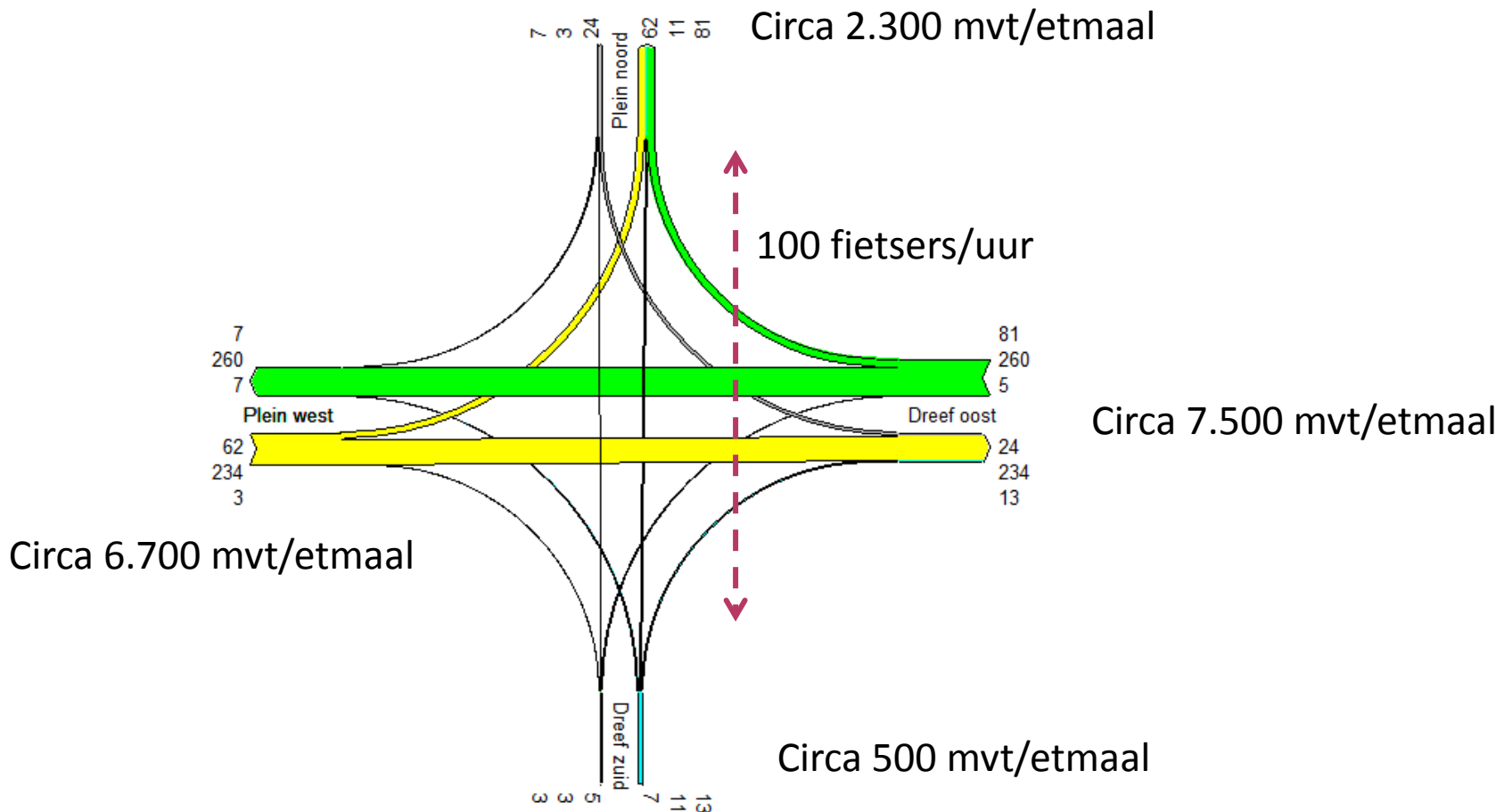
Betekenis voor Mooi Bergen

- Theoretische situatie: maximaal 38 pp restcapaciteit in gebied rondom Harmonie / Mooi Bergen
 - Echter, hoge parkeerdruk op straat – bij voorkeur spreiden over terreinen
 - Bovendien: zoekverkeer
- Daarom uitgaan van wenspercentage van 85%
- Restcapaciteit is dan circa 7 pp in de directe omgeving, rest van de parkeerbehoefte op eigen terrein realiseren
 - Op te heffen bestaand parkeren weer terugbrengen in nieuw ontwerp



Resultaten verkeersonderzoek

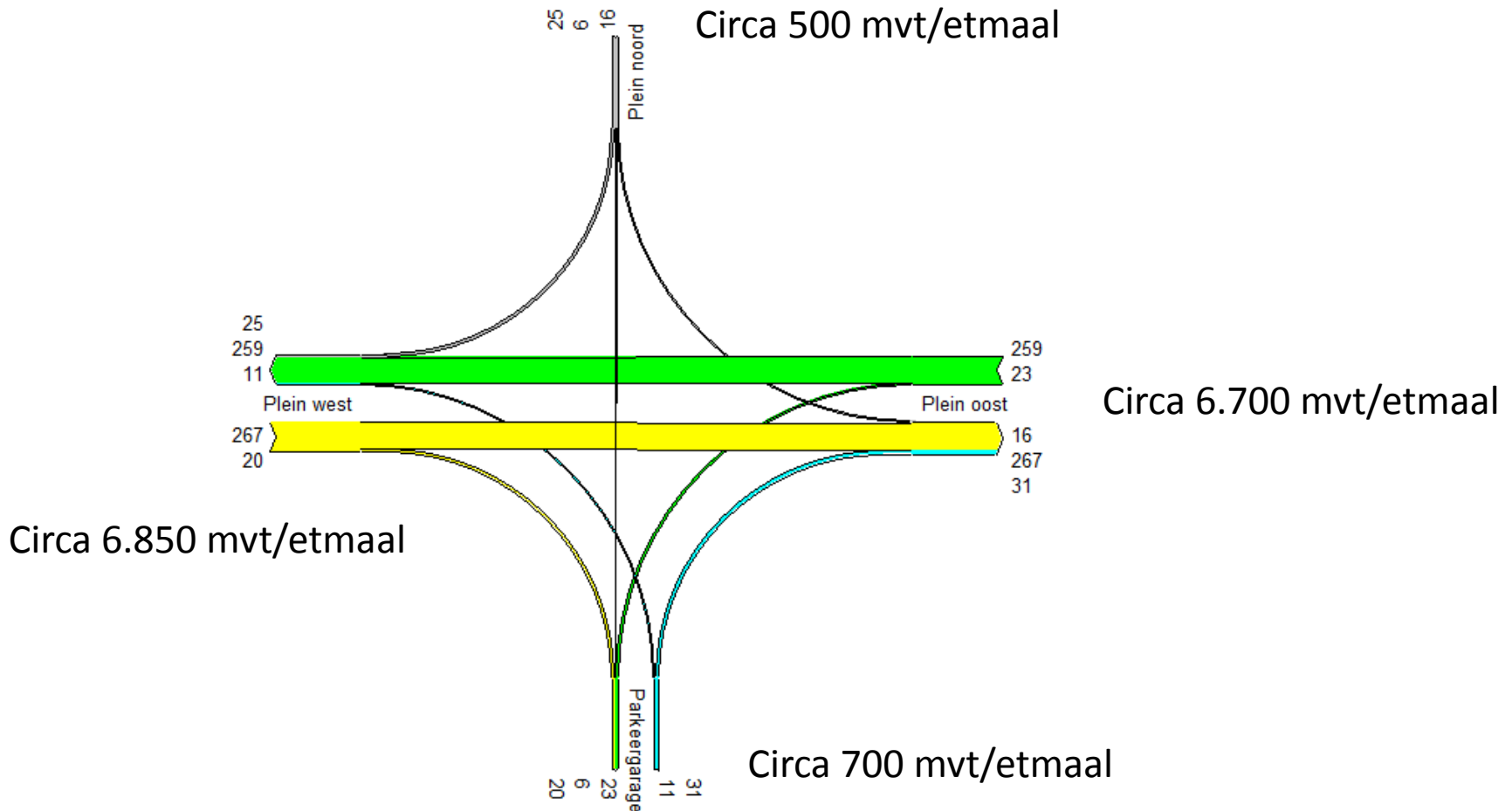
Resultaten verkeerstelling kruispunt Dreef/Plein





Resultaten verkeersonderzoek

Resultaten visuele verkeerstelling Plein/parkeergarage





Resultaten verkeersonderzoek

Verkeersafwikkeling

- Kwantitatief: Goede verkeersafwikkeling is ruimschoots gewaarborgd (o.b.v. I/C-verhoudingen en wachttijden)
- Kwalitatief: soms stagneert het verkeer door afslaand fietsverkeer, expeditie. Dit past bij normaal beeld in centrumgebieden

Spanningsveld: hoge doorgaande verkeersstroom auto, afbouw snelheid, wens voor verblijfsklimaat en faciliteren langzaam verkeer en bevoorrading



Resultaten verkeersonderzoek

Verkeersveiligheid

- Oversteekbaarheid Plein en Dreef
 - Voetgangers – oversteek in één keer (zonder middengeleider): 13 seconden wachttijd → matige oversteekbaarheid
 - Fietzers – oversteek Plein en Dreef (zonder middengeleider): 3 seconden wachttijd → acceptabele oversteekbaarheid
 - Snelheid bij binnenkomst Plein (vanaf Dreef) relatief hoog: V85 op Dreef = 56 km/h
 - Snelheid op Plein: V85 = 37 km/h
- Creëren duidelijke overgang 50 naar 30 km/h vanaf Dreef



Betekenis voor Mooi Bergen

- Ontwerpopgave Plein en Doorsteek naar Karel de Grotelaan
- Aandacht voor een duidelijke overgang vanaf de Dreef (verkeersgebied) naar Plein (verblijfsgebied)
- Aandacht voor grote kruisende stromen fietsverkeer en voetgangers
- Manier van ontsluiten parkeergarage + bevoorrading

Shared space inrichting kan bijdragen aan een goed verblijfsklimaat, juist bij hogere verkeersintensiteiten. Het dwingt de weggebruikers om rekening te houden met elkaar



Betekenis voor Mooi Bergen

Ontsluiting parkeergarage





Betekenis voor Mooi Bergen

- | | mvt doorsteek
huidig | mvt doorsteek
toekomstig |
|---|-------------------------|-----------------------------|
| Ontsluiting
parkeergarage via
doorsteek | 500 | $(700 + 1.200) = 2.400$ |
| Aantal fietsers | 1.000 | 1.000-1.200 |

- Gemengd verkeer is bij 2.400 mvt/etmaal acceptabel, maar veel in- en uitrijbewegingen op doorsteek → ontwerpopgave . Eventuele oplossingsrichting kan een fietsstraat zijn, waarbij het gemotoriseerd verkeer ‘te gast’ is
- Alternatief: uitrit parkeergarage op Plein laten bestaan → autoverkeer op Doorsteek daalt met circa 750-950 mvt/etmaal

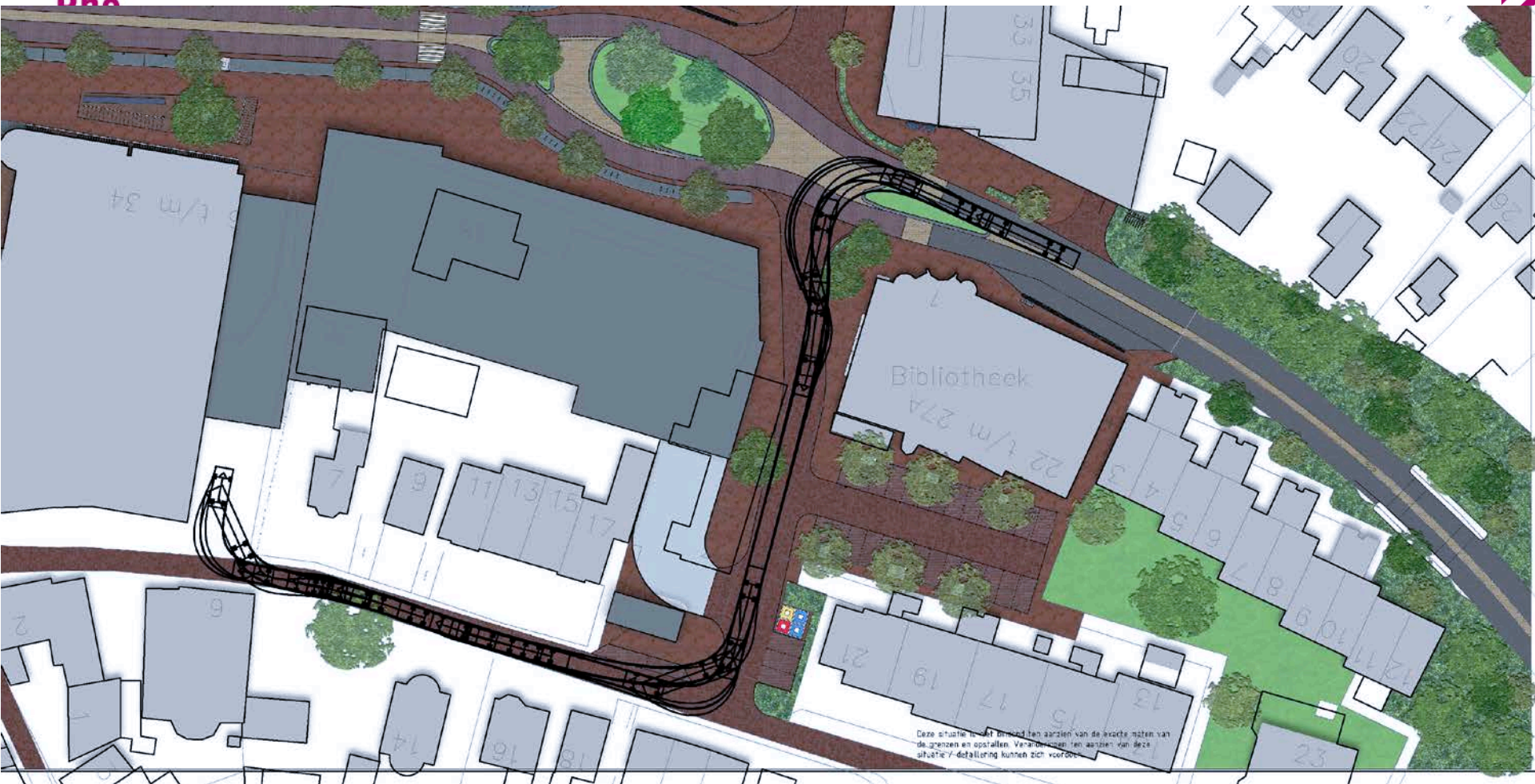


Betekenis voor Mooi Bergen

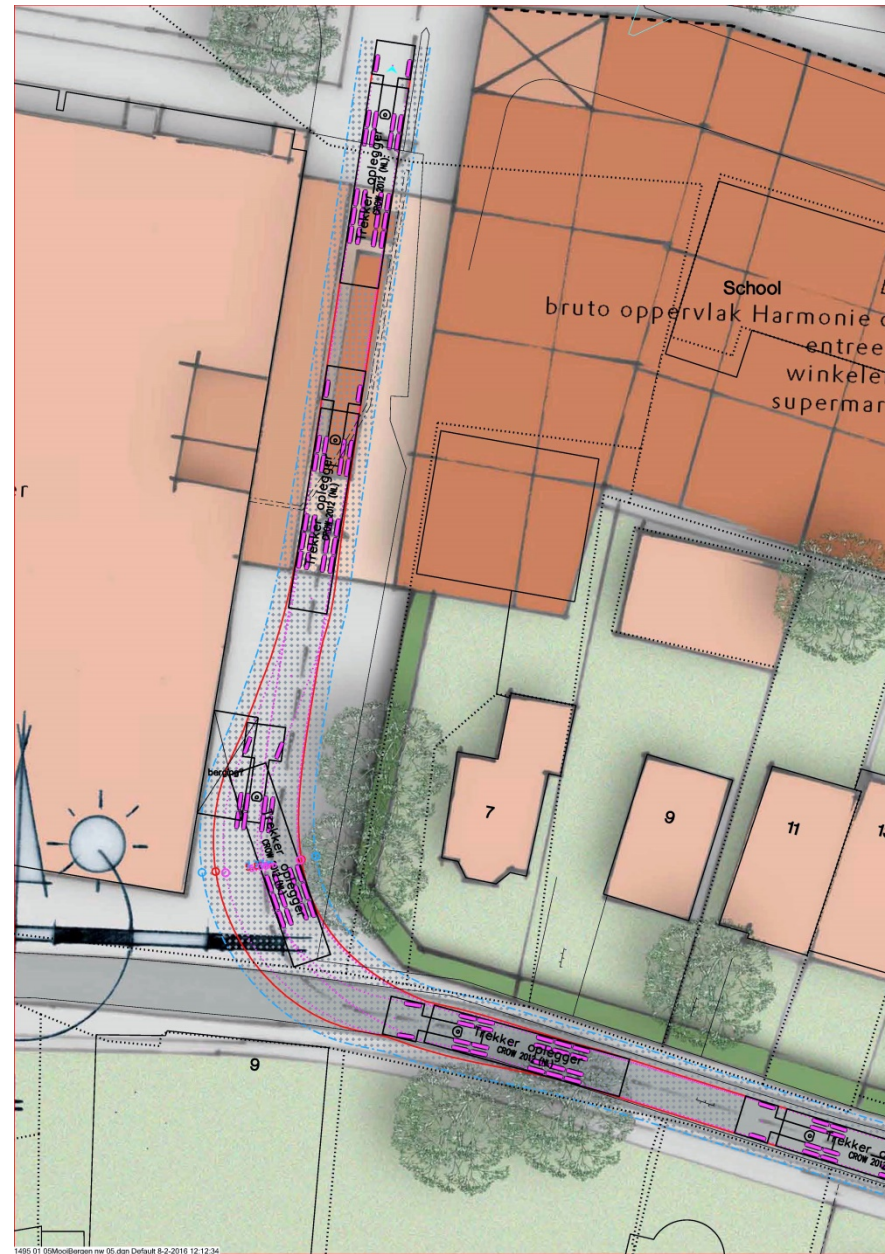
Bevoorradingssituatie

- Basisgedachte: handhaven huidige bevoorrading via Plein – vrachtverkeer manoeuvreert achteruit naar de expeditieruimte → deze oplossing is mogelijk en inpasbaar
- Algemeen uitgangspunt: vrachtverkeer dient zo min mogelijk achteruit te rijden → alternatief onderzocht:
- Route via de doorsteek – Karel de Grotelaan
 - Fysiek mogelijk met aanpassingen aan Doorsteek;
 - Vrachtwagen kan de route rijden – het betreft een beperkt aantal vrachtwagens per dag
 - Achteruitrijden niet nodig

Betekenis voor Mooi Bergen



Betekenis voor Mooi Bergen





Conclusies

- Uit het parkeeronderzoek blijkt dat er nauwelijks restcapaciteit in de omgeving is.
- De parkeerdruk is in grote delen van het centrum hoog, maar met regulering/handhaving kan het parkeren beter over de beschikbare terreinen verdeeld worden.
- Rondom Mooi Bergen zijn nog maximaal 7 pp op het maatgevende moment beschikbaar (uitgaande van 85%).
- Op basis van een parkeerbalans kan inzichtelijk worden gemaakt op welk moment hoeveel parkeerplaatsen noodzakelijk zijn en hoe zich dit verhoudt tot de parkeerdruk op de verschillende gemeten dagen.



Conclusies

- Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de verkeersafwikkeling goed is. Soms treedt stagnatie op, wat gebruikelijk is in centrumgebieden.
- De verkeersveiligheid vormt een aandachtspunt, vanwege de hoge verkeersintensiteit en hoge snelheid. Ook de oversteekbaarheid vormt een belangrijk aandachtspunt.
- De parkeergarage kan ontsloten worden via de doorsteek. De hoeveelheid fietsverkeer vormt hier wel een aandachtspunt bij de inrichting. (Extra) ontsluiting van de parkeergarage naar het Plein is niet noodzakelijk.
- Bevoorrading kan via Plein, maar moet achteruit rijden. Verkeerskundig is de route via de Karel de Grotelaan mogelijk, waardoor achteruit rijden niet noodzakelijk.