

Verkeerstellingen en parkeeronderzoek

Technische presentatie

Uitleg over mogelijke onderzoeksmethoden en regels/richtlijnen
voor het beoordelen van de tellingen

Door: Pim Nijland, verkeerskundig adviseur, Bureau de Groot Volker

Inhoud presentatie

- ▶ Duur: 15 minuten
- ▶ Doel: Uitleg geven over mogelijke onderzoeksmethoden en regels/richtlijnen voor het beoordelen van de onderzoeksresultaten

- ▶ Mogelijkheden voor verkeerstellingen en parkeeronderzoek
- ▶ Welke type onderzoeken zijn uitgevoerd in de gemeente Teylingen?

- ▶ Uitleg over uitgevoerde verkeerstellingen
 - ▶ Werkwijze
 - ▶ Regels/richtlijnen voor beoordeling

- ▶ Uitleg over uitgevoerde parkeeronderzoek
 - ▶ Werkwijze
 - ▶ Regels/richtlijnen voor beoordeling

- ▶ Aan het einde mogelijkheid tot vragen

Onderzoeken Teylingen

- ▶ Doel: in beeld brengen van het gebruik van de wegen en de openbare parkeergelegenheden.
- ▶ Welke type onderzoeken zijn uitgevoerd in de gemeente Teylingen?
- ▶ Verkeer
 - ▶ Tellingen met telslang (mechanisch telling)
 - ▶ Intensiteit en snelheid
 - ▶ Voertuigverdeling
- ▶ Parkeren (scanauto)
 - ▶ Drukmeting binnen alle kernen
 - ▶ Motief- en duurmeting in winkel- en stationsgebieden

Mogelijkheden verkeerstellingen

Type telling	Optimaal voor	Kosten info	Geschiktheid doelstelling
Telslang	Intensiteit wegvak (doorsnede weg) Snelheid wegvak (doorsnede weg) Voertuigcategorie assen	€	Basisonderzoek om beeld te krijgen van situatie (macro-niveau)
Camera verkeersstromen	Intensiteit kruispunt Intensiteit voetgangers Observatie verkeersveiligheid	€€	Afhankelijk van klachten en/of herinrichting weg (micro-niveau)
Camera kentekenherkenning	Bepalen verkeersstromen netwerk Herkomstanalyse (sluipverkeer) Voertuigcategorie gegevens RDW	€€€	Duurder, aanleiding klachten belangrijk (macro-niveau)
Visueel adviseur	Beoordeling verkeersgedrag en wegontwerp	€€€€	Gedetailleerd inzicht situatie (micro-niveau)

Mogelijkheden parkeeronderzoek

Type uitvoering	Optimaal voor
Veldwerker	Kleine parkeeronderzoeken zonder kentekenherkenning
Scanauto	Grote parkeeronderzoeken met kentekenherkenning (nodig voor telling parkeermotief, duur en herkomst)

Type telling	Optimaal voor	Kosten info
Parkeerdruk	Bepalen van drukte op parkeerlocaties	€
Parkeermotief en -duur	Bepalen van het soort gebruikers (gebieden met meerdere type gebruikers)	€€
Herkomst-analyse	Extra informatie over herkomst van parkerende auto's	€€€

Verkeerstelling - Werkwijze telslang

- ▶ Door het uitvoeren van een mechanische verkeerstelling kan inzicht worden verkregen in het verkeer op een bepaalde weg



- ▶ Geschikt voor langdurige telling, Teylingen = 14 dagen geteld

Verkeerstelling - Beoordeling

- De verkeerscapaciteit van de verschillende wegvakken is bepaald op basis van de geldende wegencategorisering in Teylingen.

Bijlage 5: Essentiële herkenbaarheidkenmerken wegencategorisering

Binnen de bebouwde kom	Woonerf	ETW	WOW	GOW
maximumsnelheid wegprofiel	stapvoets ongeleed profiel/rijloper	30 km/h gemengd verkeer	50 km/h ¹ 1x2 rijstroken met overrijdbare rijrichtingscheiding (bijvoorbeeld rammelstrook) en geen kantmarkering	50/70 km/h 2x1 of 2x2 rijstroken met dubbele middenmarkering (in principe ononderbroken) en onderbroken kantmarkering of trottoirband
wenselijke max. intensiteit	< 1000 mvt/e	< 6000 mvt/etmaal	< 12000 mvt/etmaal	-
buiten de bebouwde kom		ETW	GOW	SW
maximumsnelheid		60 km/h (incidenteel 30 km/h)	60/80 km/h	100/120 km/h
wegprofiel		ongeleed profiel/rijloper bij voorkeur onderbroken kantmarkering	2x1 of 2x2 rijstroken met dubbele middenmarkering (in principe ononderbroken) en onderbroken kantmarkering	2x1 of 2x2 rijstroken met in principe fysieke rijbaanscheiding (als faseringsmaatregel kan gekozen worden voor dubbele middenmarkering met groene vulling) en ononderbroken kantmarkering
wenselijke max. intensiteit		< 6000 mvt/e	-	-

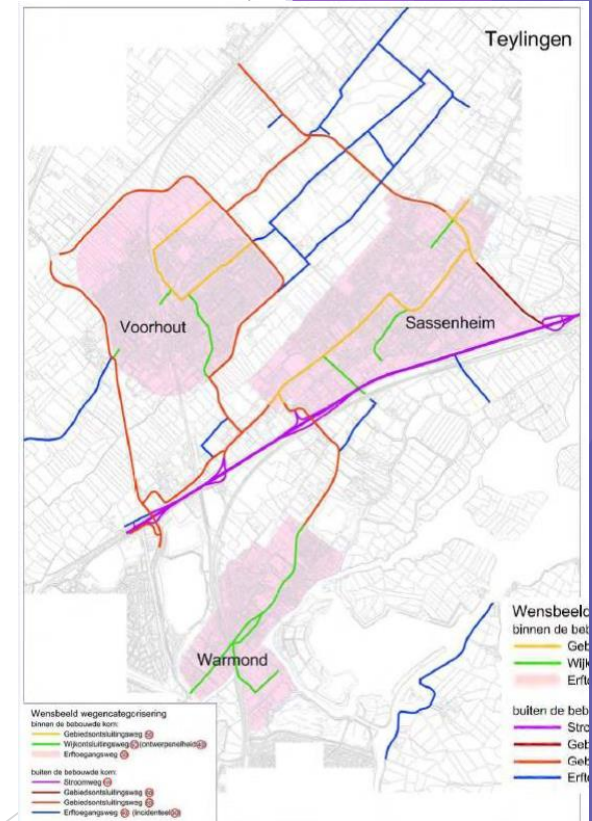
Verkeerstelling - Beoordeling

Het CROW (Nationale kennisplatform Verkeer en Vervoer) heeft in zijn richtlijnen de volgende wegontwerpen:

- ▶ Erftoegangsweg (ETW, roze/blauw), functie: Ontsluiting erven voorzieningen/woningen op de weg (geen doorgaand verkeer), max 1.000/6.000 motorvoertuigen/etmaal
- ▶ Wijkontsluitingsweg (WOW, groen) (komt niet meer voor in de nieuwste richtlijnen van het CROW), max 5.000-7.500 motorvoertuigen/etmaal

Deze weg noemt men een "grijze weg". Omdat de verkeersfunctie binnen het verkeersnetwerk niet 100% duidelijk is.

- ▶ Gebiedsontsluitingsweg (GOW, geel/bruin/rood), functie: Verbinding tussen gebieden (wijk/regio) zonder aansluiting erven voorzieningen/woningen, meer dan 6.000/7.500 motorvoertuigen/etmaal
- ▶ Stroomwegen (SW, paars), functie: Doorgaande verbindingen (nationaal/interregionaal) zonder gelijkvloerse kruispunten (autoweg/snelwegen)



Parkeeronderzoek - Werkwijze

- ▶ Om inzicht te krijgen in de parkeersituatie zijn op verschillende meetmomenten de geparkeerde voertuigen geregistreerd.
- ▶ De basis van een parkeeronderzoek is het aantal beschikbare parkeerplaatsen, ook wel parkeercapaciteit genoemd, geteld. De parkeercapaciteit is geteld naar gebruik (algemeen/doelgroep) en type. Hierbij is rekening gehouden met de verkeersregels.
 - ▶ Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990):
 - ▶ niet parkeren ter plaatse van in – en uitritconstructies
 - ▶ niet parkeren binnen 5 meter van een kruispunt
 - ▶ niet parkeren ter plaatse van een parkeerverbod
 - ▶ de wenselijkheid / geschiktheid per locatie (bijvoorbeeld bij blokkade rijbaan)

Parkeeronderzoek - Werkwijze

De meetmomenten zijn bepaald op basis van de voorzieningen in een gebied. Voor alle type voorzieningen zijn aanwezigheidspercentages bepaald door het CROW. Op basis van deze aanwezigheidspercentages worden geschikte meetmomenten bepaald, om de parkeersituatie te meten.

► **Parkeerdruk**

Met de gemeten parkeerdruk en parkeercapaciteit wordt de bezettingsgraad en restcapaciteit (het aantal vrije parkeerplaatsen) van het onderzoeksgebied bepaald.

► **Parkeermotief en/of -duur**

Het parkeermotief en/of – duur is belangrijk om te kunnen bepalen welke parkeerders eventuele problemen veroorzaken en of een parkeerregulering hiervoor een oplossing biedt.

Parkeeronderzoek - Beoordeling

► Maatgevend meetmoment

Het maatgevende meetmoment van een parkeerdrukmeting voor een gebied betekent het structureel drukste meetmoment, waarop de infrastructuur, in dit geval de parkeerplaatsen, moet worden afgestemd.

Naast het maatgevende moment van een gebied bestaat er ook een maatgevend moment van één gebouw/functie.

Theoretisch gezien is het maatgevende meetmoment van een gebied, een samenvoeging van alle maatgevende momenten per functie.

Het maatgevende meetmoment voor een gebied geeft dus een weergave van het structureel drukste meetmoment van alle functies in een gebied samen.

Parkeeronderzoek - Beoordeling

► Maximaal acceptabele bezettingsgraad

In de verkeerskunde wordt een maximale acceptabele bezettingsgraad van 80% vaak gehanteerd bij een hoog aandeel kortparkeerders.

Bij een hoog aandeel langparkeerders is dat vaak een bezettingsgraad van 90%.

Bij hogere bezettingsgraden neemt de kans op zoekverkeer toe met als gevolg rondrijbewegingen (met de nodige verkeersonveiligheid) en grotere kans op "fout" en "illegaal" geparkeerde voertuigen.

Indien er sprake is van veel foutparkeerders kan de bezettingsgraad oplopen tot boven de 100%.

Bij zeer hoge bezettingsgraden bestaat ook de kans op wachtende voertuigen.

Parkeeronderzoek - Beoordeling

► Maximaal acceptabele loopafstand

Naast de bezettingsgraad is het parkeergebied binnen een bepaalde maximaal acceptabele loopafstand van een functie/voorziening bepalend voor een acceptabele parkeersituatie.

De maximaal acceptabele loopafstand van een functie/voorziening naar een parkeerplaats is per functie verschillend. Dit heeft te maken met dat mensen per functie/voorziening een andere maximale loopafstand naar hun geparkeerde auto accepteren.

Naast de functie heeft dit ook te maken met de stedelijkheid van een gebied en de bereikbaarheid per auto. De acceptabele loopafstand van een geparkeerde auto naar een functie/voorziening heeft mede te maken met de parkeerduur en de regelmaat van parkeren. Een bewoner accepteert uit zichzelf geen lange loopafstand. Terwijl een eenmalige langdurige bezoeker een langere loopafstand accepteert.

Vragen?