

6085 Verbreden/verdiepen mobiliteitsplan Tielt - Onderzoeksrapport

opdrachtgever

Stadsbestuur Tielt

opgesteld door

SumResearch nv
coupure rechts 164B
B-9000 gent
t +32 9 225 54 88
f +32 9 223 98 92
gent@sum.be
www.sum.be

INHOUD

1	Inleiding	1
2	Parkeren	2
2.1	Onderzoeksopgave	2
2.1.1	Doelstelling	2
2.1.2	Onderzoeksvragen	2
2.1.3	Methodiek	3
2.2	Onderzoek parkeerbezetting	3
2.2.1	Afbakening zones	3
2.3	Onderzoeksresultaten	6
2.3.1	Parkeerregime	6
2.3.2	Parkeercapaciteit	8
2.3.3	Parkeerbezetting	10
2.4	Onderzoek parkeerduur	20
2.4.1	Conclusies parkeerbezettings- en parkeerduuronderzoek	29
2.5	Verkeerscirculatie centrum	30
2.6	Fietsstallingen	31
2.6.1	Conclusie parkeren	33
3	Evaluatie oostelijke tangent	34
3.1	Onderzoeksopgave	34
3.2	Methodiek	34
3.3	Evaluatie Zuiderring (N35g)	36
3.3.1	Gebruik oostelijke tangent	36
3.3.2	Impact op de overige wegen	37
3.3.3	Vergelijking met de prognoses uit het vorige mobiliteitsplan	38
3.4	Conclusie	40

FIGUREN

Figuur 1 - Evolutie totale parkeercapaciteit	9
Figuur 2 - Evolutie parkeercapaciteit per zone	9
Figuur 3 - Parkeerbezettingsgraad per zone tijdens een weekdagnamiddag	11
Figuur 4 - Parkeerbezettingsgraad per zone tijdens een marktdagvoormiddag	11
Figuur 5 - Evolutie van de bezettingsgraad van het totaal van de sectoren één tot vijf en betalend (in %)	13
Figuur 6 - Evolutie van het aantal bezette parkeerplaatsen in het totaal van de sectoren één tot vijf en betalend (in absolute cijfers)	13
Figuur 7 - Parkeerbezetting Felix d'Hoopstraat/Karnemelkstraat	22
Figuur 8 - Parkeerbezetting Hulstplein/Kreupelstraat	23
Figuur 9 - Parkeerbezetting W. Pantinlaan/Oude Stationsstraat/Kroonstraat	24
Figuur 10 - Parkeerbezetting Stationsberm	25

Figuur 11 - Parkeerbezetting Oude Stationsstraat/Stationsplein	26
Figuur 12 - Parkeerbezetting Kasteelstraat	27
Figuur 13 - Prognose uitbreiding oostelijke tangent - Synthesenota Mobiliteitsplan Tielt 1998	39

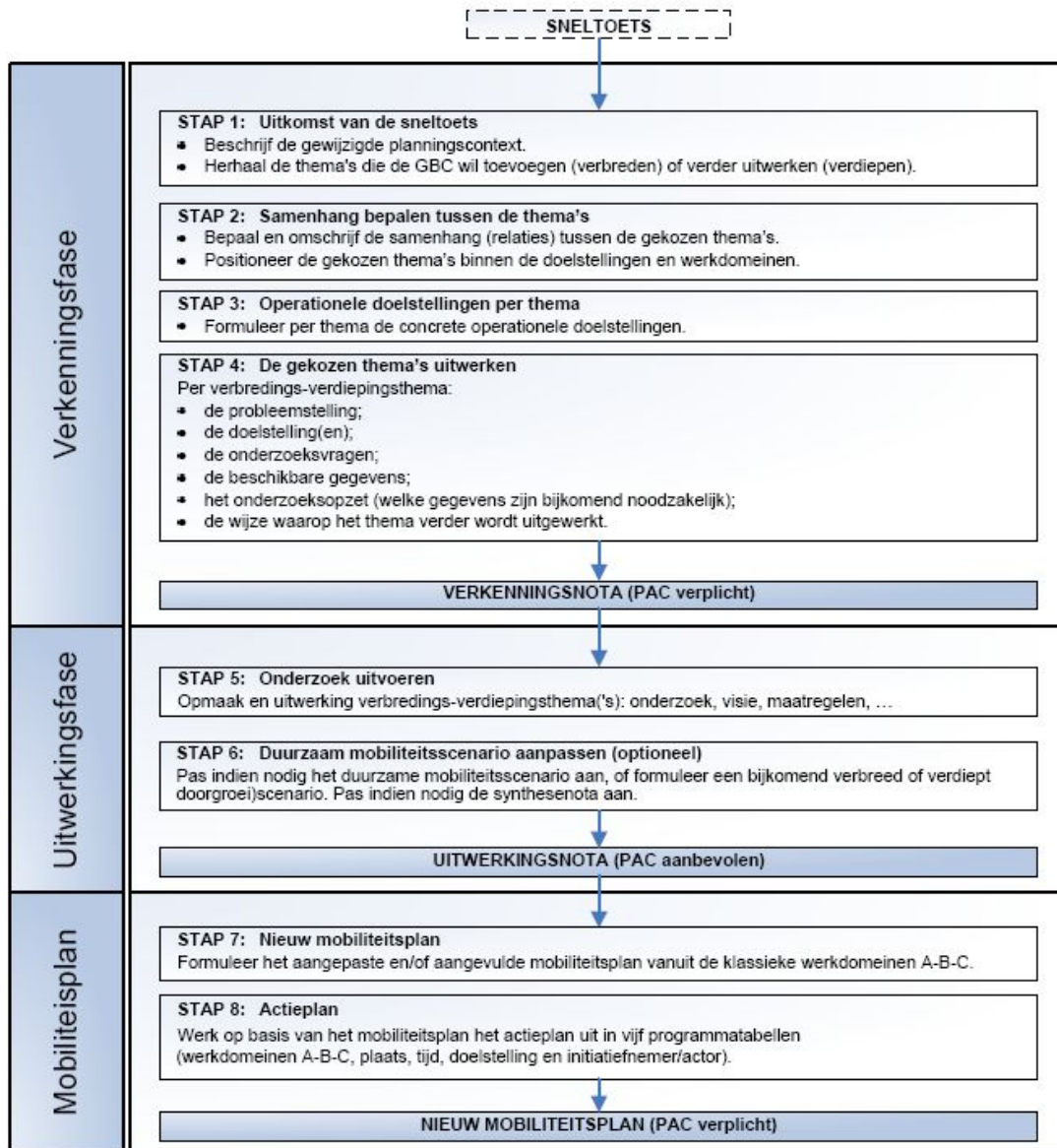
KAARTEN

Kaart 1 - Sectoren van het parkeeronderzoek	5
Kaart 2 - Parkeerregime	7
Kaart 3 - Parkeerbezetting weekdagvoormiddag	15
Kaart 4 - Parkeerbezetting zaterdagmiddag	16
Kaart 5 - Parkeerbezetting zondagnacht	17
Kaart 6 - Parkeerbezetting donderdagvoormiddag marktdag	18
Kaart 7 - Parkeerbezetting per zone	19
Kaart 8 - Locaties parkeerduuronderzoek	21
Kaart 9 - Verkeersbelastingen en evolutie op en rond de oostelijke tangent van Tielt	35

TABELLEN

Tabel 1 - Verbreding en verdieping via het parkeerbeleid in het centrum	2
Tabel 2 - Evolutie parkeercapaciteit	8
Tabel 3 - Globale parkeerbezetting	12
Tabel 4 - Evolutie parkeerbezetting	12
Tabel 5 - Overzicht verhouding kort- en langparkeerders	28
Tabel 6 - Gemiddelde parkeerduur en turn-over	29
Tabel 7 - Capaciteit van de fietsstallingen	31
Tabel 8 - Verkeersintensiteit in beide richtingen tijdens het avondpiek uur op een gemiddelde werkdag	37
Tabel 9 - Verkeersintensiteit in beide richtingen op een gemiddelde werkdag	37

1 Inleiding



Dit rapport is stap 5 in het 'verbreden/verdiepen' van het mobiliteitsplan van Tielt. De sneltoets, samen met het plan van aanpak, (= verkenningsnota, stap 1 t/m 4) werd op 6 juli 2009 door de PAC van West-Vlaanderen goedgekeurd.

Dit plan van aanpak omschreef twee uit te diepen thema's:

- Masterplan Kortrijkstraat
- Parkeerbeleid en parkeerplan

Eind 2009 werd SumResearch aangeschreven om deze thema's uit te werken.

Onderstaand rapport is de neerslag van het voorgestelde onderzoek omtrent de twee nog overblijvende thema's.

Aangezien het masterplan Kortrijkstraat niet werd goedgekeurd door de jury stadsvernieuwingprojecten midden 2009, wordt dit onderzoeksthema niet meer uitgewerkt. Wel zal de mogelijkheid van een ondergrondse parking (die voorzien was in het project) ook besproken worden in het thema parkeren.

Als alternatief onderzoeksthema wordt voorgesteld om de recente aanleg van de oostelijke tangent te evalueren

De gemeentelijke begeleidingscommissie kwam hierover op de volgende dagen samen:

-

2 Parkeren

2.1 Onderzoeksopgave

2.1.1 Doelstelling

De stad wenst een ondersteuning van het lokaal winkel- en horecavoorzieningen in het stadscentrum door een adequaat parkeerbeleid uit te stippelen dat een beter evenwicht beoogt tussen vraag en aanbod, tussen langparkeren en kortparkeren: een efficiënter systeem om kortparkeren af te dwingen in het eigenlijke stadscentrum en een betere benutting van bestaande en eventueel bijkomende langparkeerplaatsen op loopafstand van de centra zal ontegensprekelijk leiden tot een verhoging van ruimte voor kortparkeerders bij de lokale handelszaken.

Het volgende schema geeft de relaties weer met de overige werkdomeinen en doelstellingen:

Werkdomeinen	A Ruimtelijke ontwikkelingen	B verkeersnetwerken	C Flankerende maatregelen
Doelstellingen verkeersveiligheid			Parkeercontroles
bereikbaarheid	Mogelijke aanleg nieuwe ondergrondse parking Kortrijkstraat	Aangepast parkeerbeleid in het centrum	Parkeersignalisatie
leefbaarheid		Vermijden parkeeroverlast in het centrum	Vergroten zone kortparkeren
toegankelijkheid			Specifieke maatregelen voor bewoners?
milieu	Aanleg randparkings met fiets als natransport		

Tabel 1 - Verbreding en verdieping via het parkeerbeleid in het centrum

2.1.2 Onderzoeksvragen

- Wat is de huidige parkeervraag in het centrum van Tielt?
- Hoe verhoudt zich deze parkeervraag t.o.v. het huidig parkeeraanbod
- Wat is de verhouding tussen kort- en langparkeerders?
- Hoe kan de verkeerscirculatie inspelen op het gewenste parkeerbeleid?
- Zijn er voldoende stallingen voor fietsers?

2.1.3 Methodiek

Er werden verschillende parkeertellingen gehouden door SumResearch in januari en februari 2010 op de voornaamste (betalende en niet-betalende) parkeerplaatsen in het centrum van de stad. Deze parkeertellingen zijn uitgevoerd in de voor- en namiddag op weekdays (25 januari en 1 februari), tijdens een zaterdagmiddag (6 februari), een zondagnacht (8 februari) en donderdagvoormiddag (18 februari). Door deze telgegevens samen te voegen kan een globaal overzicht worden gegeven van het parkeren in het centrum. Dit maakt tevens vergelijkingen met parkeertellingen in het verleden mogelijk.

In vergelijking met 1997 werd een groter deel van de binnenstad geteld, maar ook het parkeren in de binnenstad bleek in vergelijking met 1997 danig veranderd. Zo kwamen er diverse parkeerplaatsen bij of verdwenen die.

Tijdens de tellingen in januari en februari 2010 werd de marktdagvoormiddag geteld tijdens de krokusvakantie, het risico bestond dan ook dat dit een vertekend beeld opleverde, en daarom werd deze telling nog eens herhaald op donderdagvoormiddag 27 mei. Dit had als bijkomend voordeel, dat de heraanleg van het Rameplein op dit moment reeds achter de rug was, zodat we een vrij normale situatie verkregen.

Bij de interpretatie dient er rekening mee gehouden te worden dat de tellingen een momentopname zijn. Zeker op het niveau van individuele straten kunnen de cijfers soms sterk afwijken naargelang van het tijdstip. Tijdelijke situaties zoals wegenwerken hebben zeker invloed op specifieke straten, maar hebben nauwelijks of geen invloed op niveau van het centrum. De tellingen bevatten enkel het parkeren op de openbare weg (straten en pleinen), de private parkings zijn niet meegerekend. De parkeercapaciteit werd eveneens nagegaan. Het betreffen parkeerbezettingcijfers.

Rond het station, de verschillende scholen en in de Kasteelstraat (in de nabijheid van drukkerij Lannoo), plaatsen met een problematisch hoge bezettingsgraad, werd dan bijkomend onderzocht, in welke mate dit komt door kort- dan wel langparkeren. Dit gebeurde op dinsdag 1 en maandag 7 juni gedaan aan de hand van parkeerduuronderzoek.

2.2 Onderzoek parkeerbezetting

2.2.1 Afbakening zones

Voor het parkeeronderzoek wordt het centrum onderverdeeld in negen sectoren. In vergelijking met het onderzoek gehouden in 1989 en 1997 werd het onderzoeksgebied nog wat uitgebreid. Om de invloed die het betalend parkeren heeft op de bezetting te onderzoeken, werd deze ingedeeld in een aparte sector (vroeger was dit niet zo). Verder werd een zo gelijklopend mogelijke indeling van de sectoren als in 1989 en 1997 nagestreefd, aangevuld met een extra zuidoostelijke en zuidwestelijke sector (dus acht in totaal). Binnen deze zones zijn de parkeerbezetting, -capaciteit en het parkeerregime nagegaan.

Sector Betalend Parkeren

De eerste zone bestaat uit de volgende straten en pleinen: Krommewalstraat (tussen Keidamstraat en Ringlaan), Bruggestraat (tussen Lakenmarkt en Markt), Tramstraat (tussen Markt en Lakenmarkt), Sint-Jansstraat (tussen Kalverstraat en Markt), Markt, Hoogstraat (tussen Markt en Van Zantvoordestraat), Nieuwstraat, Vijverstraat, Rameplein, Ramestraat, Ieperstraat (tussen Markt en Kerkstraat), Kortrijkstraat, Oude Stationsstraat (tussen Hulststraat en Kortrijkstraat), Vredestraat en de twee kleine parkeerpleintjes gelegen op het einde van de Stationsstraat (aan het Stationsplein). De markt en het stadhuis bevinden zich in deze zone.

Sector 1: de Krommewalstraat, de Peperstraat, de Bruggestraat (tussen het ziekenhuis en de Lakenmarkt, en de grote parking achter het voetbalplein), de Kapellestraat en de Diksmuidse Boterweg (het deel westelijk van het Generaal Maczekplein). In deze sector bevindt zich het ziekenhuis en de Sint-Pieterskerk. Voor de rest is het hoofdzakelijk een woongebied. Naast deze zone bevindt zich een kerkhof.

Sector 2: de Diksmuidse Boterweg (het deel oostelijk van het Generaal Maczekplein), het Generaal Maczekplein, de Lakenmarkt, de Sportlaan, de Kalverstraat, de Tramstraat, de Pontstraat en de Sint-Jansstraat (vanaf de Kalverstraat tot aan de Europalaan). In deze zone en ten noorden ervan zijn een aantal recreatiemogelijkheden zoals het Stedelijke Sportstadion, 2 wandelparken (De Brabandere en het Vredespark), de Halletoren, de Stedelijke Europahal.

Sector 3: de Hoogstraat (het plein tussen de Karnemelkstraat en de Van Zantvoordestraat), de Hulststraat, de Van Zantvoordestraat, de Felix d'Hoopstraat, de Karnemelkstraat, het Hulstplein, de Adolf Loosveldtstraat en de Europalaan. Dit is vooral een woongebied. In het zuiden bevindt er zich het wandelpark D'Hulst. Net ten zuiden van deze zone is er een enorm schoolgebied aanwezig.

Sector 4: de Ieperstraat (tussen de Begijnenstraat en de Sint-Michielsstraat), de Patersdreef, het Minderbroedersplein, de Ontvangersstraat (met bijhorende parking), de Luchtbalstraat, de Grote Hulststraat, de Steenstraat, de Kreupelstraat en de Sint-Michielsstraat, Collegeparking. Het onderwijs heeft een belangrijk aandeel in deze sector. In deze zone is eveneens een belangrijke winkelstraat gelegen. Het wandelpark Patersbos maakt deel uit van dit gebied. De Post ligt ook in deze zone.

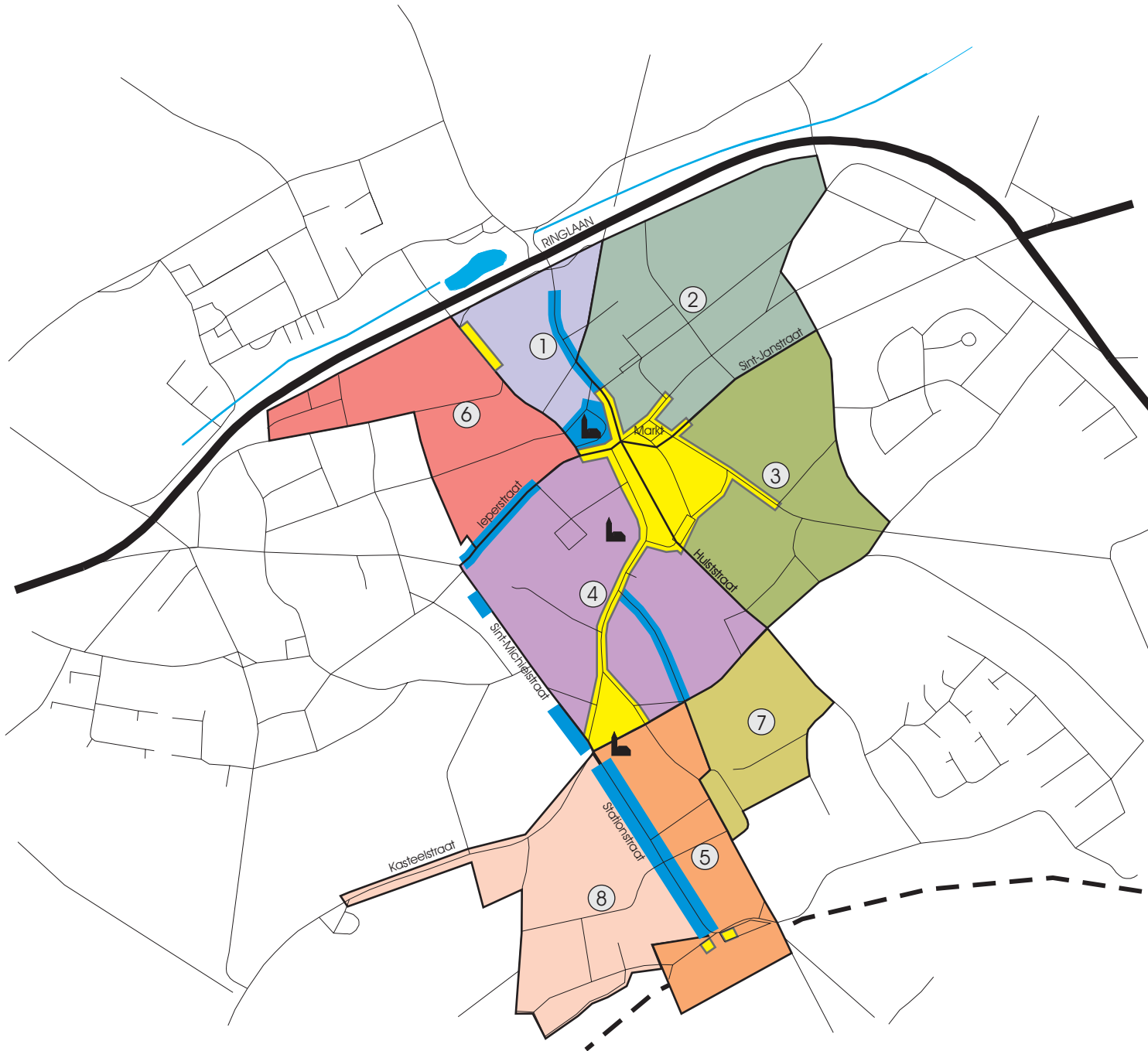
Sector 5: de Stationsstraat (behalve het pleintje op het einde aan het Stationsplein), het Stationsplein, de Blekerijstraat, de Stationsberm, de Kroonstraat, de Dwangstraat, de Oude Stationsstraat (tussen de Grote Hulststraat en het Stationsplein), de Stoktmolenstraat en de tijdelijke parking in de Pieter Simonsstraat. Hoewel deze zone voor een groot deel bestaat uit woongebied, zal de aanwezigheid van scholen in het Noorden (en de Onze Lieve Vrouw-kerk) en het station in het Zuiden zijn invloed hebben op het parkeren hier.

Sector 6: het Hof te Perremans, de Keidamstraat, de Manestraat, de Begijnestraat en de Kistestraat. Deze zone vormt hoofdzakelijk woongebied.

Sector 7: de Willem Plantinlaan, de Lindenstraat en de Beernegemstraat (tot aan de Lindenlaan). Dit is de overgang van het stedelijke woongebied naar de wijken die Tielt omringen.










Sector 8: de Kasteelstraat, de Wittestraat, de Salettestraat, de Feestewegel, de Pieter Simonsstraat en de J. Vergauwenstraat. Hier gaat het stedelijk woongebied over in de wijken die Tielt omringen.


De afbakening van sector 1 tot en met 5 stemmen goed overeen met het parkeeronderzoek van 1989 (behalve de zones die nu in de sector betalend parkeren zitten), sector 6 werd ook gebruikt bij de parkeeronderzoeken in 1997. Sector 7 en 8 zijn volledig nieuw.



Kaart 1
Zones parkeeronderzoek

LEGENDE

-  zone betalend parkeren
-  Zone 1
-  zone 2
-  zone 3
-  zone 4
-  zone 5
-  zone 6
-  zone 7
-  zone 8

-  Blauwe zone



2.3 Onderzoeksresultaten

2.3.1 Parkeerregime

In Tielt zijn er verschillende parkeerregimes van kracht: in sommige straten en op sommige pleinen geldt er betalend parkeren, in een aantal straten dient de blauwe schijf gebruikt te worden. De afbakening van het betalend parkeren valt samen met de sector betalend parkeren, de blauwe zones zitten vervat in overige sectoren.

Onderstaande kaart geeft een overzicht van deze parkeerregimes per straat/plein.



Kaart 2
Parkings centrum

- Betalend
- Blauwe zone
- Onbeperkt
- - Tijdens het parkeeronderzoek onbeperkt
In de huidige toestand betalend
- - Tijdens het parkeeronderzoek onbeperkt
In de huidige toestand blauwe zone

● P ₁	Ramenplein (werken)	52
● P ₂	Minnebroedersplein	115
● P ₃	Generaal Maczekplein	120
● P ₄	Ringlaan	157
● P ₅	Krommewalstraat	33
● P ₆	Keidamstraat	65
● P ₇	Kerkplein	46
● P ₈	Kerkstraat	53
● P ₉	Sportlaan	90
● P ₁₀	Tramstraat	131
● P ₁₁	Pontweg	30
● P ₁₂	Stationsplein	72
● P ₁₃	Stationsberm	43
● P ₁₄	Blekerijstraat	32
● P ₁₅	Wittestraat	14
● P ₁₆	Feestewegel	27
● P ₁₇	Hulstplein	45
● P ₁₈	Cultuurcentrum Gildhof	67
● P ₁₉	Kapellestraat	14
● P ₂₀	Collegeparking	150
● P ₂₁	Parking P. Simonsstr.	42



2.3.2 Parkeercapaciteit

Onderstaand tabel biedt een overzicht van de parkeercapaciteit.

Zone	Parkeercapaciteit			
	1989	1997	2002	2010
Betalend		392		256*
Sector 1		256		120
Sector 2		384		534
Sector 3		256		272
Sector 4		397		600
Sector 5		403		425
Totaal sector 1 - 5	2015	2088	1917	2207
Sector 6		162		124
Totaal sector 1 - 6		2250	2079	2331
Extra straten sector 1				193
Extra straten sector 6				59
Sector 7				89
Sector 8				326
Totaal alle sectoren				2998

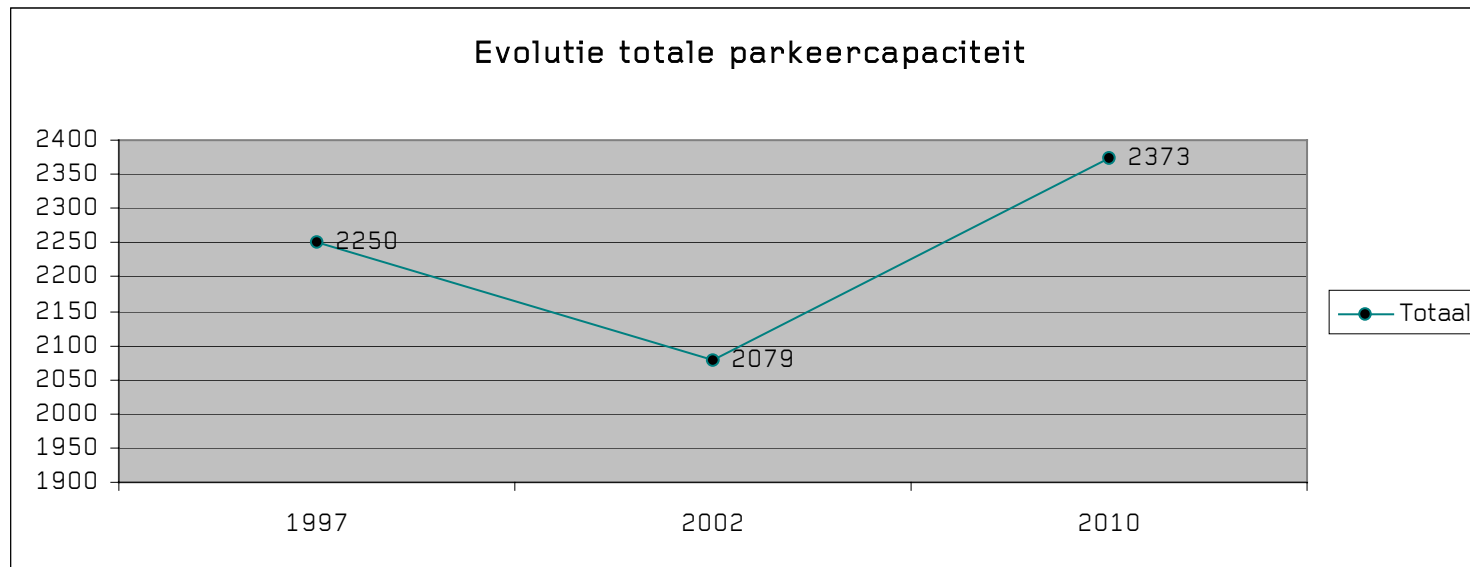
Tabel 2 - Evolutie parkeercapaciteit

(* gedurende alle tellingen behalve de laatste telling op een donderdagvoormiddag werd de capaciteit van de betalende zone beschouwd als zijnde 204, aangezien het Rameplein nog in heraanleg was)

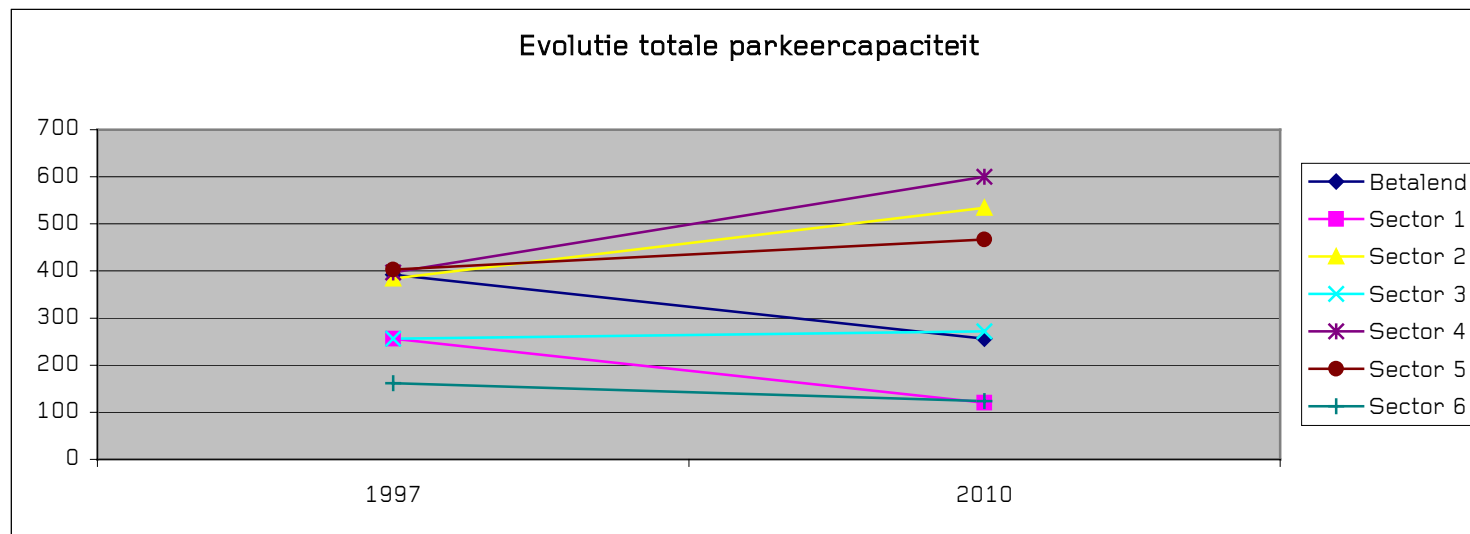
Voor de berekening van zowel de parkeercapaciteit, als de -bezetting wordt gewerkt met de sectoren zoals ze nu gedefinieerd zijn (zie hierboven). Dit betekent dat de betalende sector in 1997 uit de straten en pleinen bestaat waar IN DE HUIDIGE SITUATIE betalend parkeren geldt.

Het totaal aantal parkeerplaatsen in het centrum van Tielt bedraagt 2.998 plaatsen. Volgens de verdeling in sectoren die gehanteerd werd in 1997, beschikken we nu over 2.331 plaatsen terwijl we er toen 2.250 hadden (dit is een stijging met 3,6%). Deze stijging, wordt vooral veroorzaakt door de 150 parkeerplaatsen die op de Collegeparking gecreëerd werd. Vergelijken we met 1989 (dus enkel sector 1 t.e.m. 5), dan zien we dat het aantal parkeerplaatsen hier de laatste jaren zelfs gevoelig is gestegen. (van 2015 naar 2207).¹

¹ Voor het jaar 1989 beschikken we niet meer over de parkeertellingen per straat, waardoor we verder geen vergelijkingen kunnen maken met de huidige tellingen die uitgaan van een andere sectorindeling.



Figuur 1 - Evolutie totale parkeercapaciteit



Figuur 2 - Evolutie parkeercapaciteit per zone

Deze lichte globale toename verschilt zeer sterk van sector tot sector. In het centrum, waar betaald moet worden, is het aantal parkeerplaatsen met één derde gedaald, dit hoofdzakelijk door de heraanleg van de Markt en het Rameplein (waar er een twintigtal plaatsen sneuvelden).

Ook in de noordelijke sector 1 rond het ziekenhuis, waar een daling van 53% hoofdzakelijk veroorzaakt wordt door de uitvoering van het Masterplan Sint-Andriesziekenhuis, waarbij een deel van de Krommewalstraat samen met 117 openbare parkeerplaatsen werd overgedragen aan het ziekenhuis. Het Masterplan voorziet ondermeer in de realisatie van een ondergrondse parkeergarage voor 150 voertuigen. Deze bijkomende parkeerplaatsen zullen, hoewel ze niet op het openbaar domein liggen, er toch voor zorgen dat een aantal publieke parkeerplaatsen vrijkomen. Hiernaast wordt de Ringlaanparking, door het verplaatsen van de hoofdingang van het ziekenhuis van de Krommewalstraat naar de Bruggestraat, aantrekkelijker voor wie het ziekenhuis als bestemming heeft.

Sector 6 vertoont een daling met één vijfde, te wijten is aan de heraanleg van de Manestraat die toch vooral een woonstraat is, en zich wat buiten het centrum bevindt.

Een stijging van het aantal parkeerplaatsen tekenen we vooral op in de sectoren 2 maar vooral 4, en in mindere mate in de sectoren 3 en 5. Dit is door de aanleg van de parkeerplaatsen aan het Generaal Maczekplein (sector 2), de aanleg van een nieuw stuk Van Zantvoordestraat en het hoger inschatten van de Karnemelkstraat (gecombineerd met een licht daling langsheen het Hulstplein), voor sector 3 en de aanleg of openstellen van het kerkpleintje langs de Stationsstraat (sector 5).

2.3.3

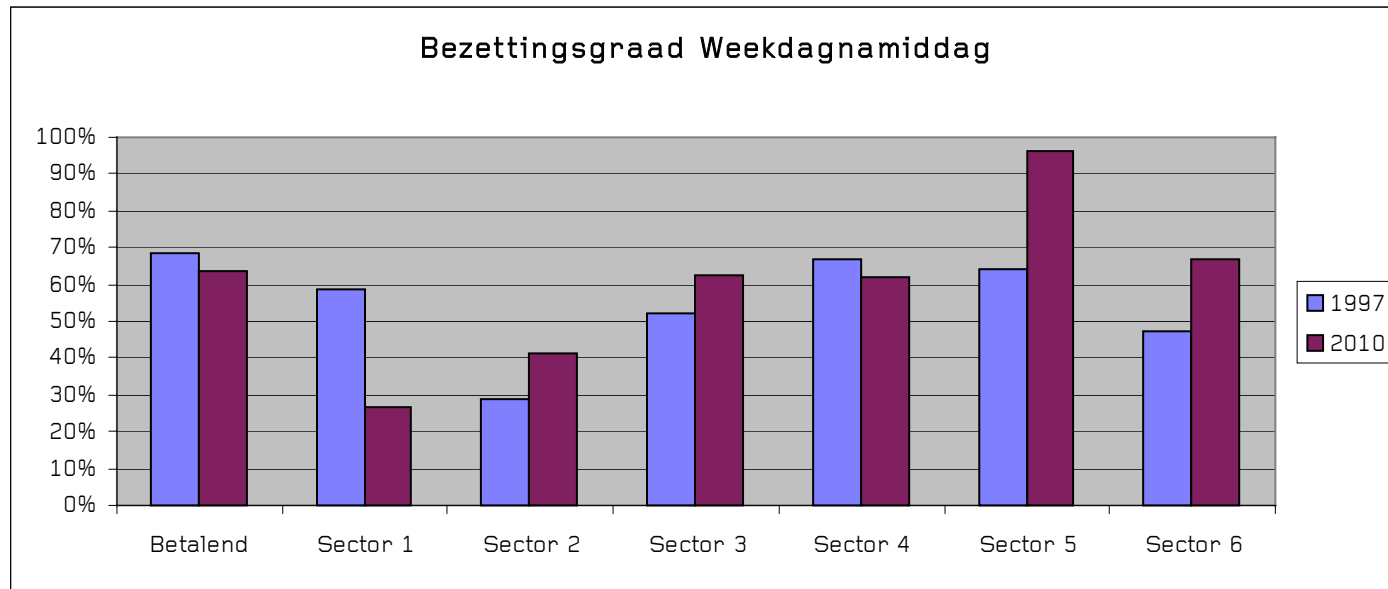
Parkeerbezetting

Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de bezettingsgraad op een weekdag gemiddeld 54% bedraagt (zowel wat betreft de voor- als de namiddag). Een vergelijking met vorige tellingen, toont ons een stijging met 9% (ten opzichte van 1989 's voormiddags), of een status-quo (1997 's namiddags). Op een zaterdagnamiddag wordt een lager percentage parkeerplekken bezet, een vergelijking met de laatste telling in 1997 laat hier zelfs een daling van 5% zien. De beider marktdagen (zowel tijdens als buiten de vakantie) tonen ons een stevige daling (tot 10%). 's Nachts stijgt de parkeerdruk met een tiental percent (tot 28%), en dan vooral in de betalend parkeerzone (waar dan niet moet worden betaald).

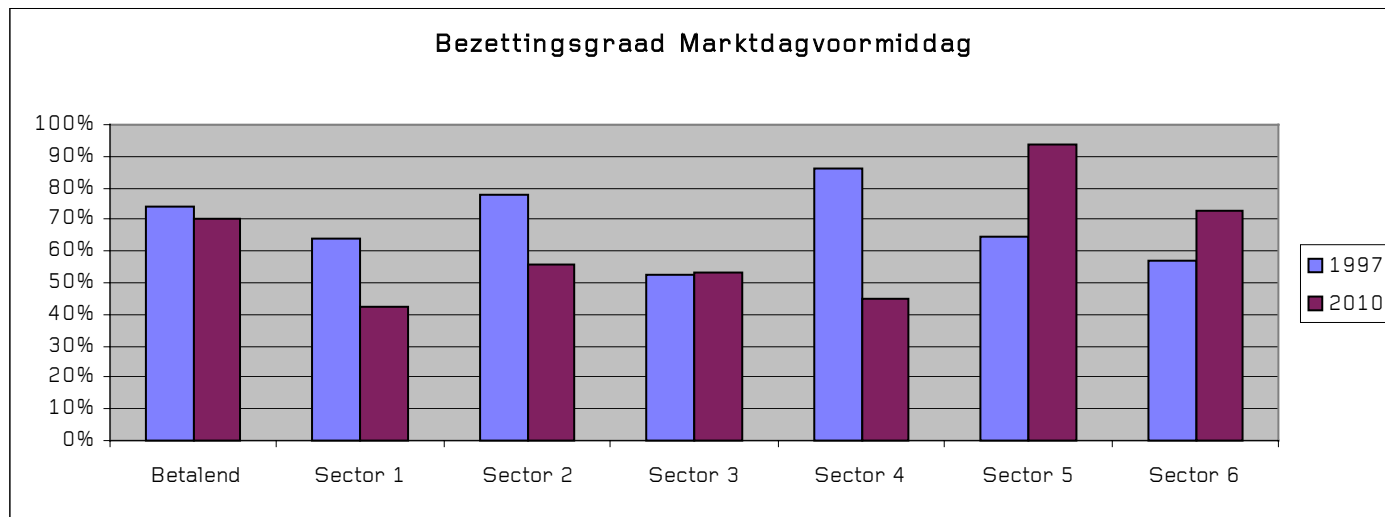
We gaan ervan uit dat eens boven de 85%, het parkeren in een straat problemen ondervindt. Boven de 85% wordt het moeilijker om een parkeerplaats te vinden en ontstaat er parkeerzoekverkeer. In Tielt heeft sector 5, de zone rond het station een manifest hoge bezettingsgraad, tijdens wekdagen (en dus ook op een marktvoormiddag). 's Ochtends loopt dit op tot 101%, maar ook tijdens een gemiddelde namiddag (96%) of op een marktdag (93%), hetgeen het onhoudbare van de situatie illustreert. Dit komt vooral doordat de parkeerdruk zich vanaf het Stationsplein (die vroeger ook al vol stond) meer en meer is gaan verspreiden tot op de parking in de Blekerijstraat, langsheen de Stationsstraat en tot op de tijdelijke parking in de Pieter Simonsstraat. Ten opzichte van 1997 zien we hier een stijging met 30%. Een algemene stijging zien we verder enkel in sector 6, waar rond het ziekenhuis een aantal parkeerplaatsen in de Krommewalstraat verdwenen, en waar nu een ondergrondse parking ter vervanging gebouwd wordt.

In de betalende sector daalt de parkeerdruk enkele percenten, algemeen tot rond de 70%. Men vindt dus nog altijd gemakkelijk een parkeerplaats, als men wil betalen.

Algemeen zien we een stijging in de sectoren 3, 5 en 6. De diverse attractiepolen die zich hier bevinden, zorgen er voor dat in hun richting een verschuiving optreedt. Met andere woorden richting het ziekenhuis, het station en de scholen (vooral zone 4, maar ook de omgeving van het Hulstplein in zone 3) doet zich een verschuiving voor vanuit de betalende zone en de zones 1, 2 en 4.



Figuur 3 - Parkeerbezettingsgraad per zone tijdens een weekdagnamiddag



Figuur 4 - Parkeerbezettingsgraad per zone tijdens een marktdagvoormiddag

Tabel 3 - Globale parkeerbezetting

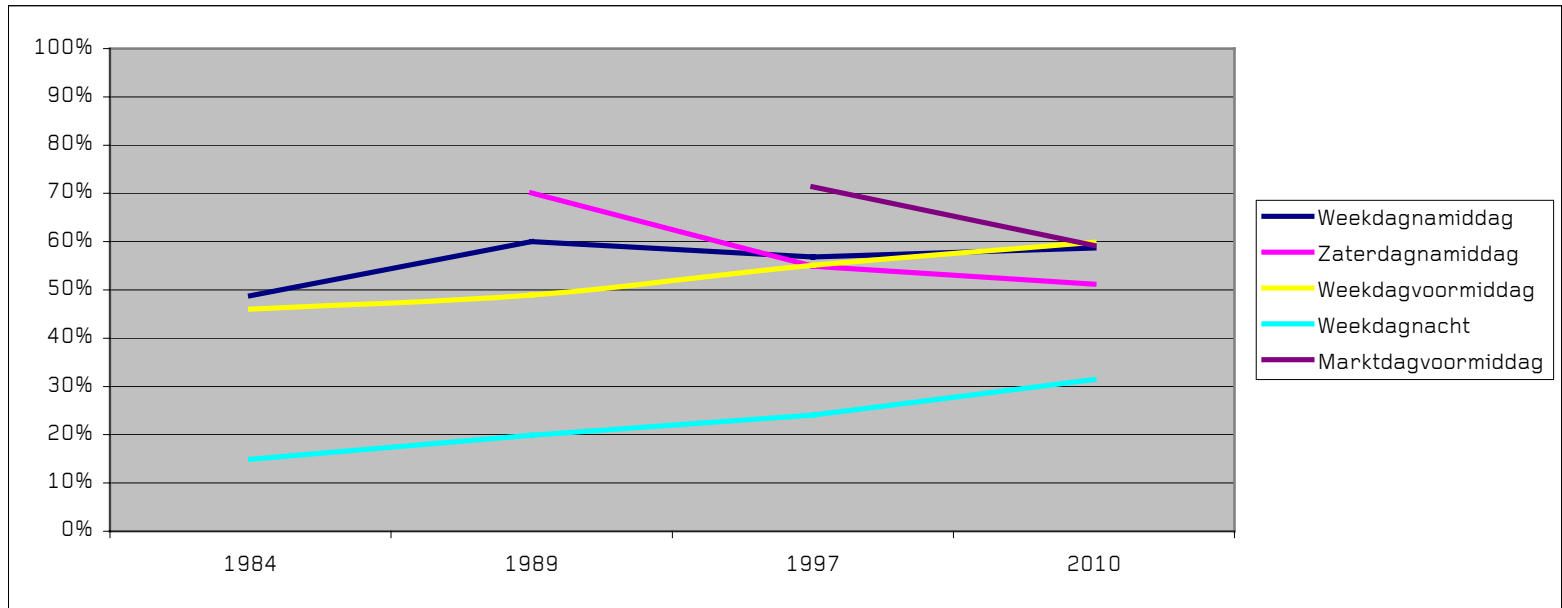
(*: Op de marktdagvoormiddag werden de Collegeparking (sector 4) en het Rameplein (sector betalend) meegeteld, op alle andere tijdstippen niet. De capaciteit van sector 4 en de sector betalend bedroeg op de andere tijdstippen dus 450 en respectievelijk 204 plaatsen, dit getal werd dan ook gebruikt om het bezettingspercentage op dit moment te berekenen.)

Zone	Parkeer-capaciteit		Bezetting weekdagmiddag		Bezetting marktdagvoormiddag		Bezetting zaterdagmiddag		Bezetting weekdagvoormiddag		Bezetting weekdagnacht									
	1997	2010	1997	2010	1997	2010	1997	2010	2010	1997	2010									
Betalend	392	256	269	69%	130	64%	291	74%	180	70%	290	74%	146	72%	128	63%	139	35%	127	62%
Sector 1	256	313	150	59%	83	27%	164	64%	132	42%	102	40%	114	36%	110	35%	62	24%	80	26%
Sector 2	384	534	110	29%	220	41%	298	78%	298	56%	317	83%	304	57%	204	38%	68	18%	66	12%
Sector 3	256	272	133	52%	170	63%	135	53%	144	53%	93	36%	120	44%	184	68%	66	26%	118	43%
Sector 4	397	600	265	67%	279	62%	341	86%	271	45%	209	53%	257	57%	260	58%	95	24%	139	31%
Sector 5	403	425	259	64%	408	96%	261	65%	397	93%	135	33%	184	43%	430	101%	73	18%	161	38%
Sector 6	162	183	77	48%	122	67%	92	57%	133	73%	33	20%	99	54%	145	79%	22	14%	34	19%
Totaal sectoren 1-6	2250	2583	1263	56%	1412	55%	1582	70%	1555	60%	1179	52%	1224	47%	1461	57%	525	23%	725	28%
Sector 7		89			38	43%			41	46%			8	9%	38	43%			16	18%
Sector 8		250			85	34%			96	38%			109	44%	93	37%			107	43%
Totaal alle sectoren		2922			1535	53%			1692	58%			1341	46%	1592	54%			848	29%

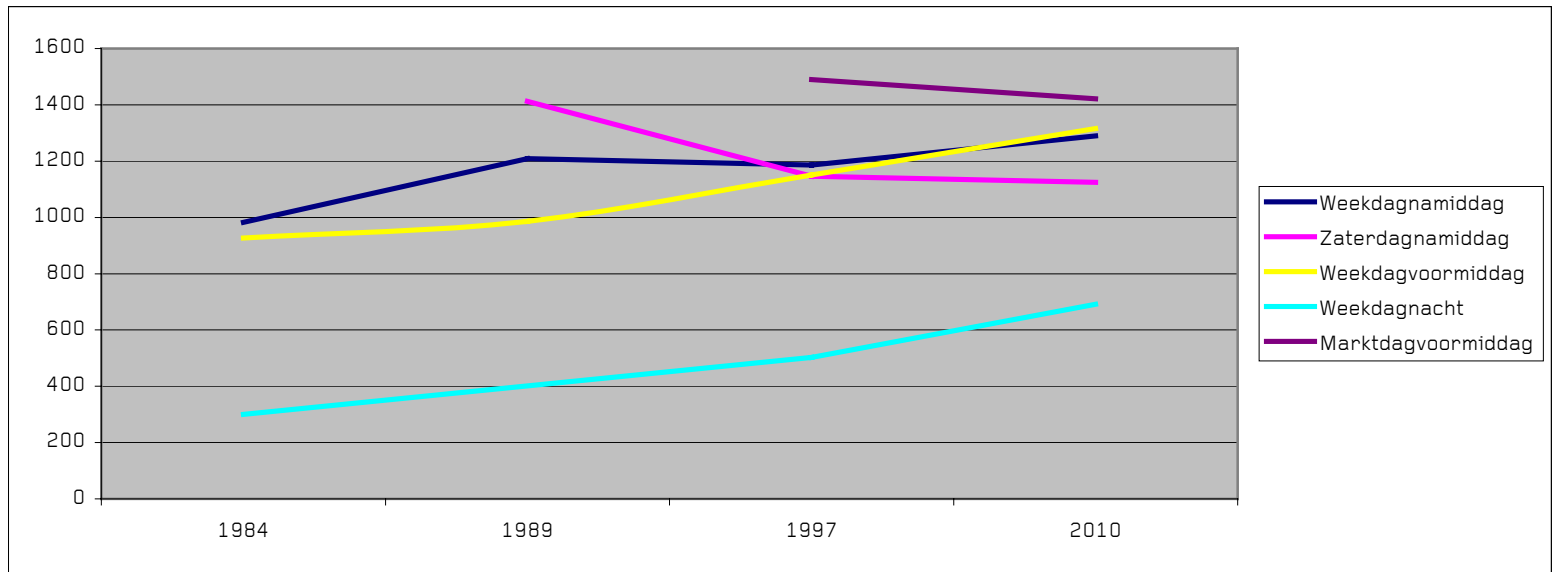
Totaal zones 1-5	1984	1989	1997	2010
Capaciteit	2015	2015	2088	2400
Bezetting weekdagnamiddag	983	1209	1186	1290
	49%	60%	57%	59%
Bezetting zaterdagnamiddag		1412	1146	1125
		70%	55%	51%
Bezetting weekdagvoormiddag	927	986		1316
	46%	49%		60%
Bezetting weekdagnacht	300		503	691
	15%		24%	31%
Bezetting marktdagvoormiddag			1490	1422
			71%	59%

Tabel 4 - Evolutie parkeerbezetting

(*: Ook hier werden de Collegeparking en het Rameplein (en dus ook hun capaciteit) enkel meegeteld op een marktdagvoormiddag, bij de andere tellingen wordt het percentage berekend ten opzichte van een capaciteit van 2198 parkeerplaatsen.)



Figuur 5 – Evolutie van de bezettingsgraad van het totaal van de sectoren één tot vijf en betalend (in %)



Figuur 6 - Evolutie van het aantal bezette parkeerplaatsen in het totaal van de sectoren één tot vijf en betalend (in absolute cijfers)

Voor zover we een vergelijking kunnen maken tussen de verschillende sectoren, en we over voldoende gedetailleerde gegevens beschikken, zien we dat de bezettingsgraad op een weekdagvoormiddag verder stijgt, en dat de stagnatie die we in 1997 voor de weekdagnamiddag opmerkten ook terug omgebogen is in een stijging. Verder is de daling op een zaterdagnamiddag omgezet in een stagnatie. De bezetting tijdens de nacht, zet zijn stevige groei verder, maar bevindt zich op een redelijk laag niveau, zoals verwacht.

Onderstaande figuren geven aan hoeveel parkeerplaatsen er bezet zijn (ten opzichte van de totale capaciteit) in 1997 en 2010.



Kaart 3
Bezettingsgraad (weekdag voormiddag)

Straten

- < 50%
- 50% - 70%
- 70% - 85%
- > 85%

Parkings

- P < 50%
- P 50% - 70%
- P 70% - 85%
- P > 85%
- P Werken

- | | |
|--|---|
| P₁ Ramenplein (werken) | P₁₂ Stationsplein |
| P₂ Minnebroedersplein | P₁₃ Stationsberm |
| P₃ Generaal Maczekplein | P₁₄ Blekerijstraat |
| P₄ Ringlaan | P₁₅ Wittestraat |
| P₅ Krommewalstraat | P₁₆ Feestewegel |
| P₆ Keidamstraat | P₁₇ Hulstplein |
| P₇ Kerkplein | P₁₈ Cultuurcentrum Gildhof |
| P₈ Kerkstraat | P₁₉ Kapellestraat |
| P₉ Sportlaan | P₂₀ Collegeparking |
| P₁₀ Tramstraat | P₂₁ Parking P. Simonsstr. |
| P₁₁ Pontweg | |





Kaart 4
Bezettingsgraad (zaterdag)

Straten

- < 50%
- 50% - 70%
- 70% - 85%
- > 85%

Parkings

- P < 50%
- P 50% - 70%
- P 70% - 85%
- P > 85%
- P Werken

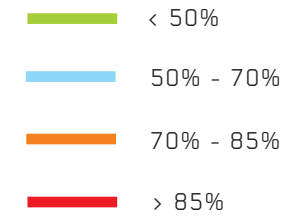
- | | |
|--|---|
| P₁ Ramenplein (werken) | P₁₂ Stationsplein |
| P₂ Minnebroedersplein | P₁₃ Stationsberm |
| P₃ Generaal Maczekplein | P₁₄ Blekerijstraat |
| P₄ Ringlaan | P₁₅ Wittestraat |
| P₅ Krommewalstraat | P₁₆ Feestewegel |
| P₆ Keidamstraat | P₁₇ Hulstplein |
| P₇ Kerkplein | P₁₈ Cultuurcentrum Gildhof |
| P₈ Kerkstraat | P₁₉ Kapellestraat |
| P₉ Sportlaan | P₂₀ Collegeparking |
| P₁₀ Tramstraat | P₂₁ Parking P. Simonsstr. |
| P₁₁ Pontweg | |



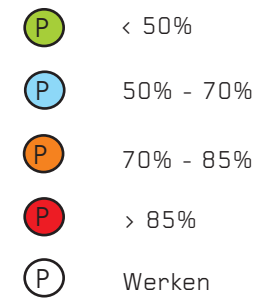


Kaart 5
Bezettingsgraad (nacht)

Straten



Parkings



- | | |
|--|---|
| P₁ Ramenplein (werken) | P₁₂ Stationsplein |
| P₂ Minnebroedersplein | P₁₃ Stationsberm |
| P₃ Generaal Maczekplein | P₁₄ Blekerijstraat |
| P₄ Ringlaan | P₁₅ Wittestraat |
| P₅ Krommewalstraat | P₁₆ Feestewegel |
| P₆ Keidamstraat | P₁₇ Hulstplein |
| P₇ Kerkplein | P₁₈ Cultuurcentrum Gildhof |
| P₈ Kerkstraat | P₁₉ Kapellestraat |
| P₉ Sportlaan | P₂₀ Collegeparking |
| P₁₀ Tramstraat | P₂₁ Parking P. Simonsstr. |
| P₁₁ Pontweg | |





Kaart 6
Bezettingsgraad (marktdag)

Straten

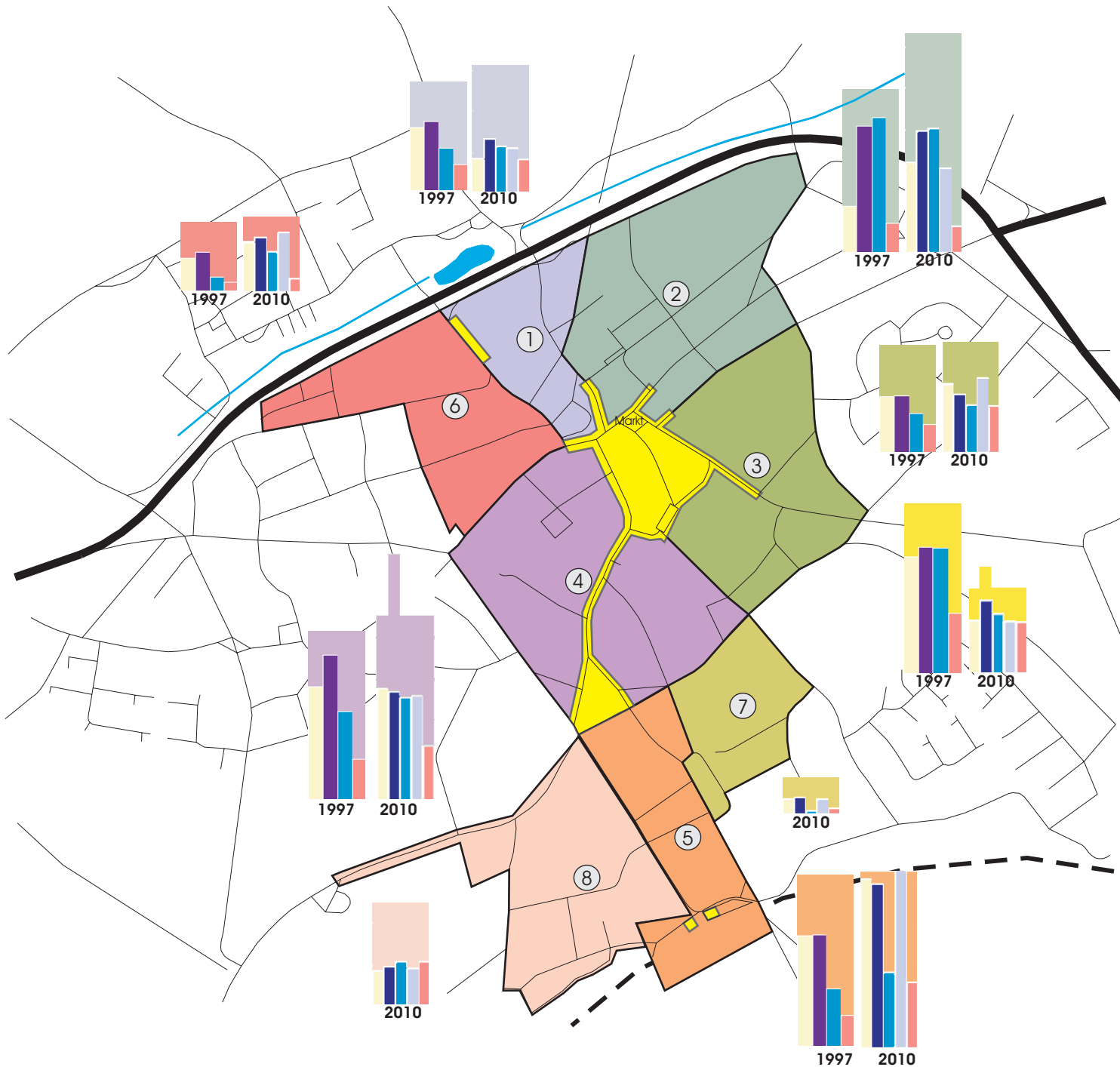
- < 50%
- 50% - 70%
- 70% - 85%
- > 85%

Parkings

- P < 50%
- P 50% - 70%
- P 70% - 85%
- P > 85%
- P Werken










- | | |
|--|---|
| P₁ Ramenplein (werken) | P₁₂ Stationsplein |
| P₂ Minnebroedersplein | P₁₃ Stationsberm |
| P₃ Generaal Maczekplein | P₁₄ Blekerijstraat |
| P₄ Ringlaan | P₁₅ Wittestraat |
| P₅ Krommewalstraat | P₁₆ Feestewegel |
| P₆ Keidamstraat | P₁₇ Hulstplein |
| P₇ Kerkplein | P₁₈ Cultuurcentrum Gildhof |
| P₈ Kerkstraat | P₁₉ Kapellestraat |
| P₉ Sportlaan | P₂₀ Collegeparking |
| P₁₀ Tramstraat | P₂₁ Parking P. Simonsstr. |
| P₁₁ Pontweg | |





Kaart 7
Parkeerbezetting per zone

LEGENDE

-  zone betalend parkeren
-  Zone 1
-  zone 2
-  zone 3
-  zone 4
-  zone 5
-  zone 6
-  zone 7
-  zone 8

 Blauwe zone

 Capaciteit per zone

Bezetting per zone
 Weekdagnacht
 Weekdagvoormiddag
 Zaterdagmiddag
 Marktvoormiddag
 Weekdagnamiddag



2.4 Onderzoek parkeerduur

Een parkeerbezettingsonderzoek geeft enkel een beeld van de totale parkeerdruk, niet van het soort parkeerders . Hiervoor dient een parkeerduuronderzoek. Omdat echter een parkeerduuronderzoek zeer tijdrovend is, werd het beperkt tot een aantal straatsegmenten met een hoge parkeerdruk. Om te vermijden dat een maatregel zijn doel voorbijschiet, of om te vermijden dat deze louter een verschuiving van de overlast teweegbrengt bepalen we best wat de aard van het probleem is, zodat we beter kunnen inschatten wat de eventuele maatregelen teweegbrengen. Zo is het interessant om te weten of het veelal om kortparkeerders gaat (bezoekers, klanten of ouders die hun kinderen komen ophalen), dan wel om langparkeerders (personeel of meer specifiek pendelaars aan het station).

De parkeerduur werd onderzocht op dinsdag 1 juni en maandag 7 juni, op zes verschillende plaatsen in de omgeving van het station, scholen of drukkerij Lannoo.

- -hoek van de Felix d'Hoopstraat en de Karnemelkstraat
- -hoek van het Hulstplein en de Kreupelstraat
- -de Stationsberm
- -de W. Pantinlaan en de Kroonstraat met het stuk Oude Stationsstraat ertussen
- -de kant van de Oude Stationsstraat met aangrenzend een stuk van het Stationsplein (zowel langs de straat of op de parking)
- -de Kasteelstraat rond drukkerij Lannoo








Over een periode van 4 uur, met een interval van 15 minuten werden alle geparkeerde wagens genoteerd op een dertigtal parkeerplaatsen. Kortparkeerders zijn wagens die korter dan 2 uur parkeren, langparkeerders blijven langer dan 2 uur staan.



Kaart 8

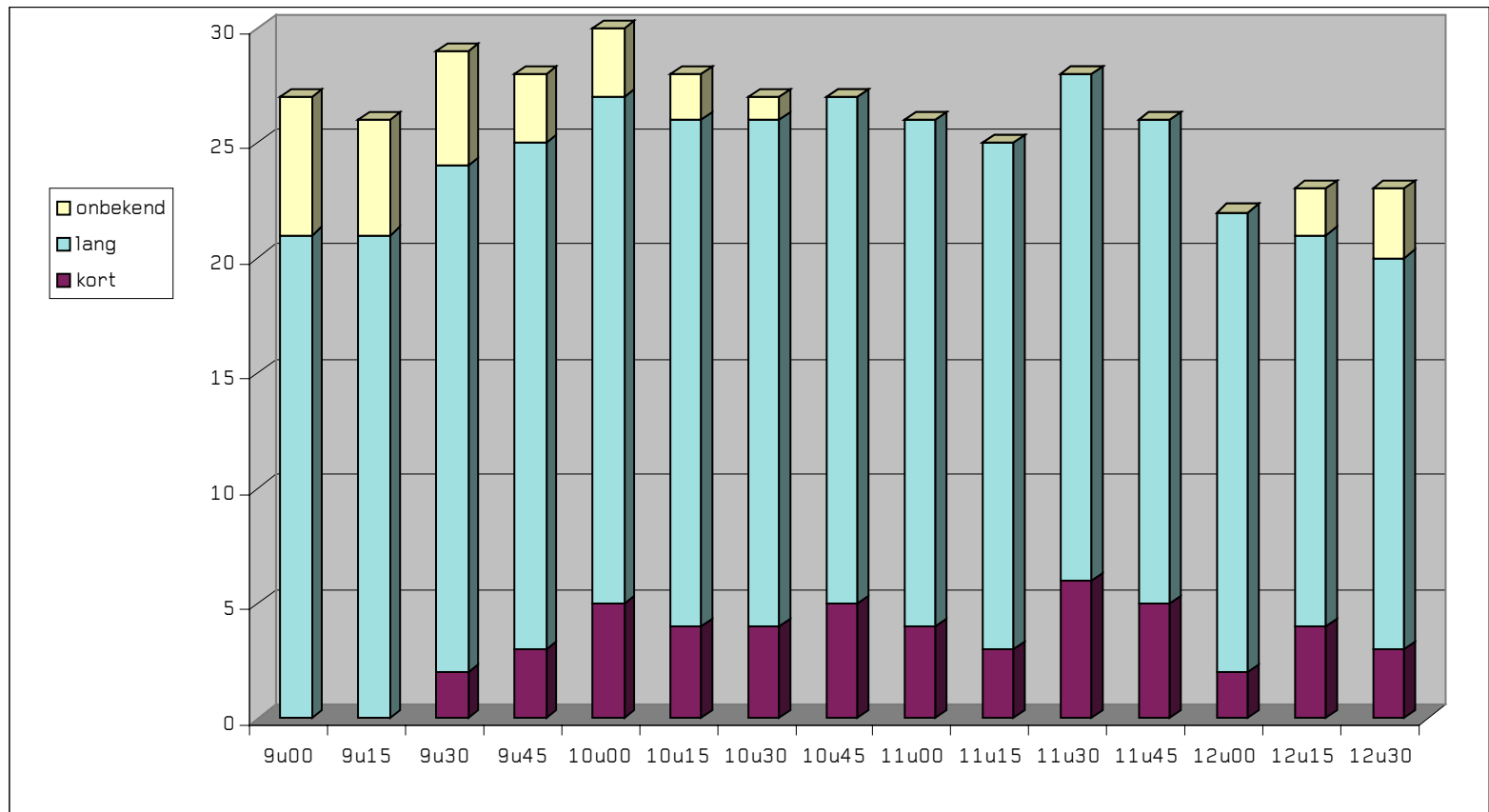
Locaties parkeerduuronderzoek

LEGENDE

-  Felix d'Hoopstraat/Karnemelkstraat
-  Hulstplein/Kreupelstraat
-  Stationsberm
-  W.Pantinlaan/Oude Torhoutstraat /Kroonstraat
-  Stationsplein/Oude Stationsstraat
-  Kasteelstraat
-  Indicatie redelijke afstand parkeerplaats (cirkel met straal 300m)



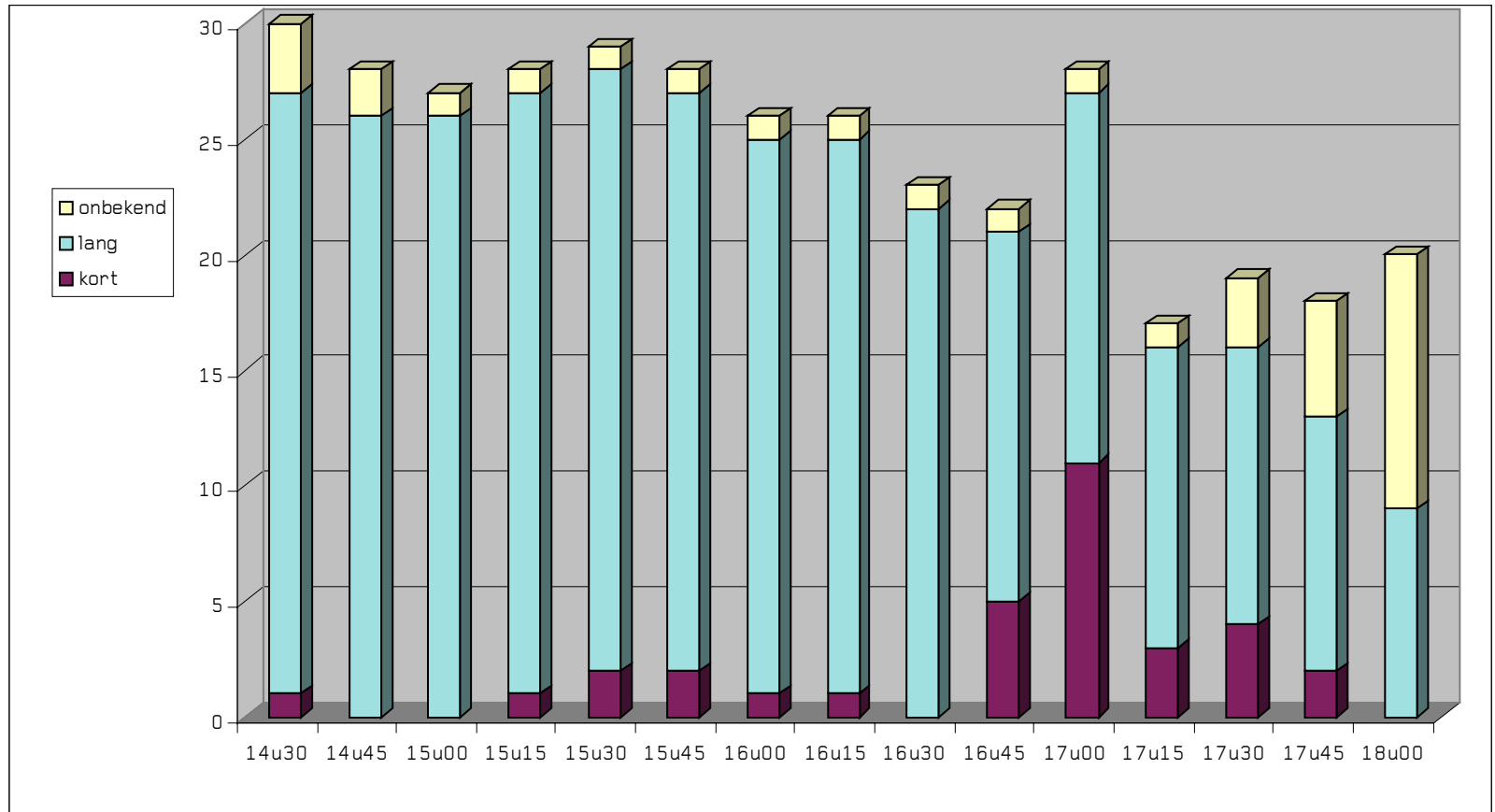
Onderstaande figuren geven een overzicht van de bezettingsgraad gedurende verschillende tijdstippen en de verdeling van de parkeerduur op de diverse plaatsen.



Figuur 7 - Parkeerbezetting Felix d'Hoopstraat/Karnemelkstraat

Op de hoek van de Felix d'Hoopstraat (hier werden alle 21 plaatsen beschouwd) met de Karnemelkstraat (hier de eerste tien) is de hoogste parkeerbezetting vastgesteld rond 10u. Het overgrote deel van de parkeerders zijn langparkeerders, maar er is ook een zekere fractie kortparkeerders (waarschijnlijk bezoekers van de winkels in de Felix d'Hoopstraat). De langparkeerders zijn te linken aan de secundaire school "De Bron" of eventueel het iets verderop gelegen VTI. Het lijkt er minder op dat het een verschuiving van andere werkende of winkelende langparkeerders (veroorzaakt door het betalend parkeren in het centrum) is, want zowel parkeeronderzoek in het weekend, of op een donderdagvoormiddag tijdens de krokusvakantie (op 18/02) toont ons een veel lagere parkeerbezetting.

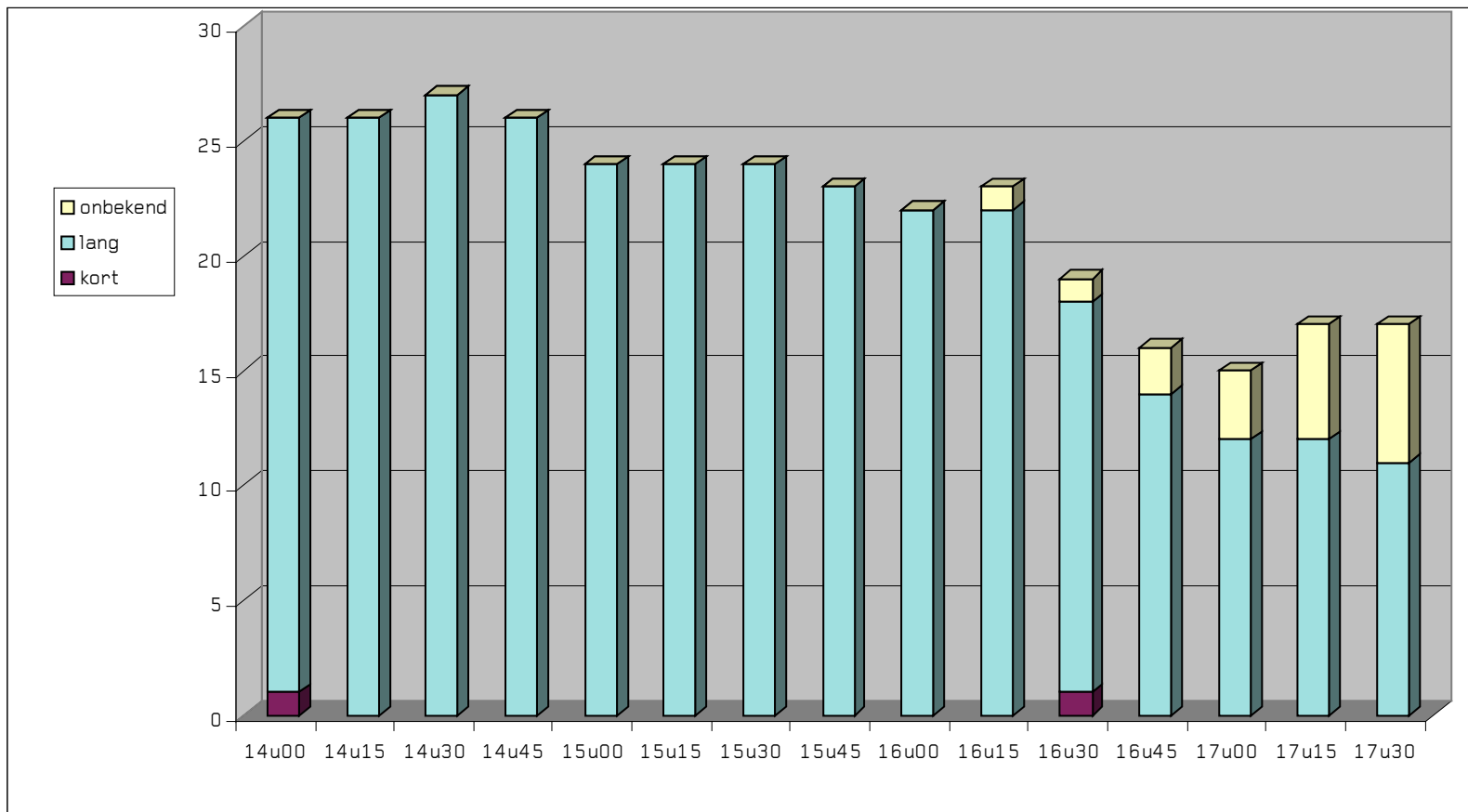
De parkeerbezetting ligt tijdens een groot gedeelte van de dag (ze daalt niet toevallig over de middag) boven de aanvaardbare 85%-grens. Om hierop in te spelen werd ondertussen (na het parkeeronderzoek) betalend parkeren ingevoerd in de Felix d'Hoopstraat, op het wegvak tussen de Europalaan en de Karnemelkstraat.



Figuur 8 - Parkeerbezetting Hulstplein/Kreupelstraat

Op de hoek van de Kreupelstraat (acht plaatsen) en het Hulstplein (tweeëntwintig plaatsen) is de hoogste parkeerbezetting vastgesteld rond 14u30, en weer zijn het overgrote deel van de parkeerders langparkeerders. Veel kan weerom verklaard worden door de nabijheid van het VTI (met een toegang in de Kreupelstraat). Merk ook het doorgaans lage kortparkeren op (door het ontbreken van winkels), met een toch wel substantiële piek rond 17u, als leerlingen worden opgehaald. Ook hier is het de parkeerbezetting tijdens het weekend, of tijdens de vakantie heel wat lager, en kunnen we het langparkeren gerust linken aan de onderwijsactiviteiten.

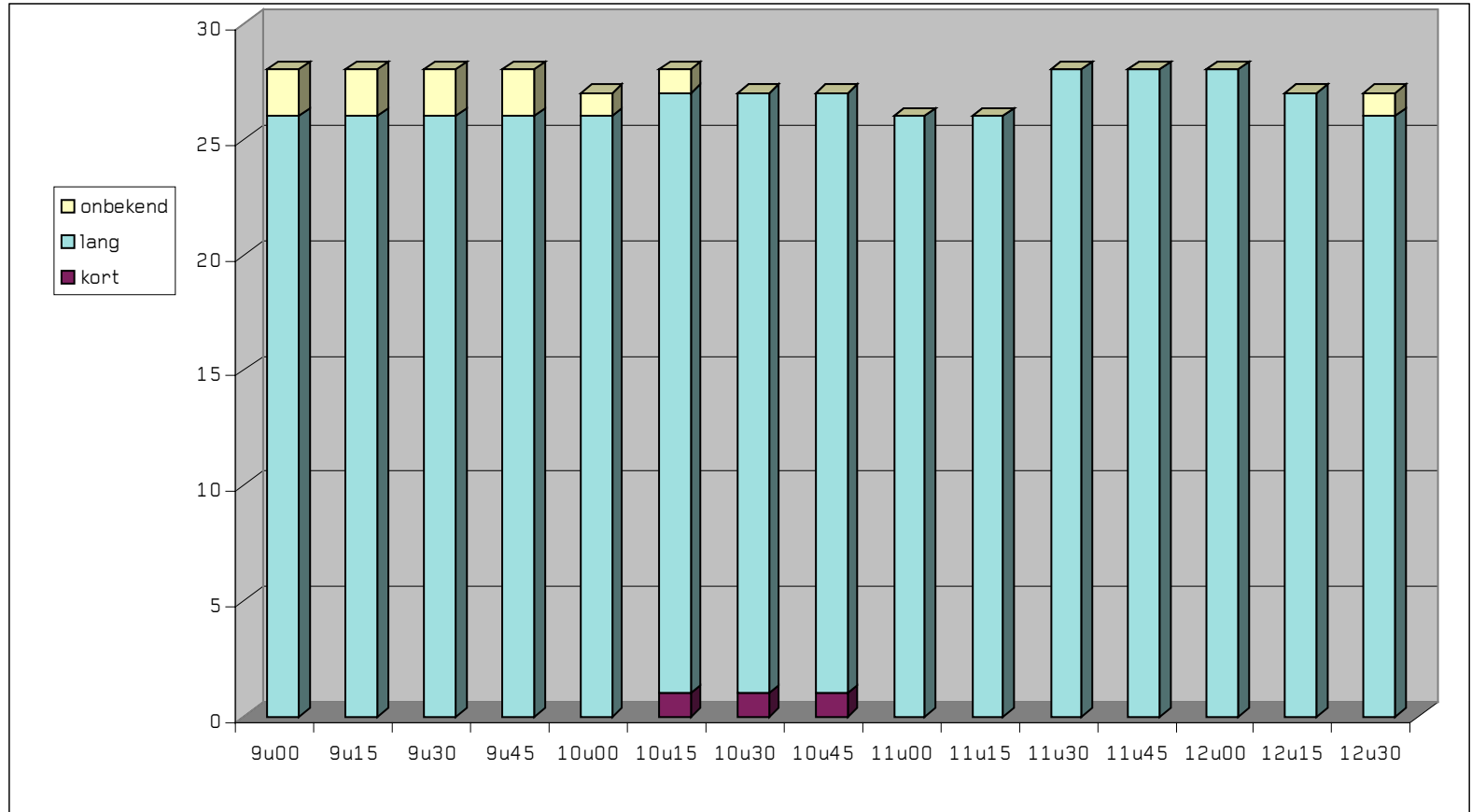
De parkeerbezetting ligt ook hier tijdens de schooluren boven de aanvaardbare 85%-grens, en eigenlijk kunnen we dus vermoeden dat dit voor gans de zone rond de N399 (Grote Hulststraat- Hulstplein – Adolf Loosveldstraat), en vooral dan het gedeelte die grenst aan de zone betaald parkeren zal gelden.



Figuur 9 - Parkeerbezetting W. Pantinlaan/Oude Stationsstraat/Kroonstraat

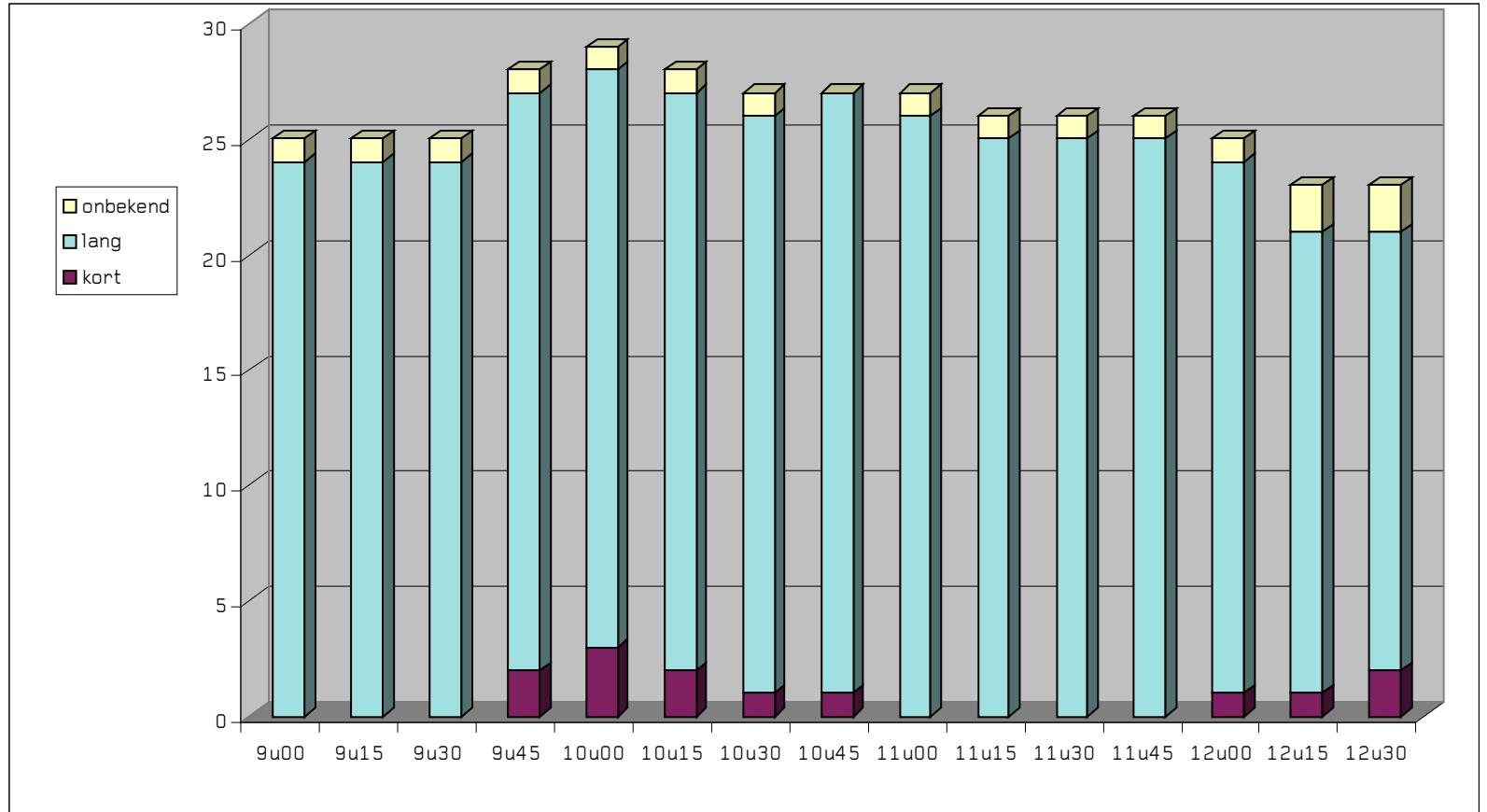
In de W. Pantinlaan (vijf plaatsen), het begin van de Kroonstraat (vier plaatsen) en het tussenliggende stuk Oude Stationsstraat (éénentwintig plaatsen) lijkt dit bevestigd te worden. Een piek rond 14u30, en een zéér hoog percentage langparkeerders, over gans de dag verspreid. Dit wordt verklaard door het Sint-Jozefsinstituut in de Kroonstraat.

Hier ligt de bezettingsgraad wel maar tijdens een korte periode boven de aanvaardbare 85%-grens, en lijkt het slechts een lokaal fenomeen (verderop in de Oude Stationsstraat en zeker in de Stationsstraat) blijken nog heel wat parkeerplaatsen vrij te zijn.



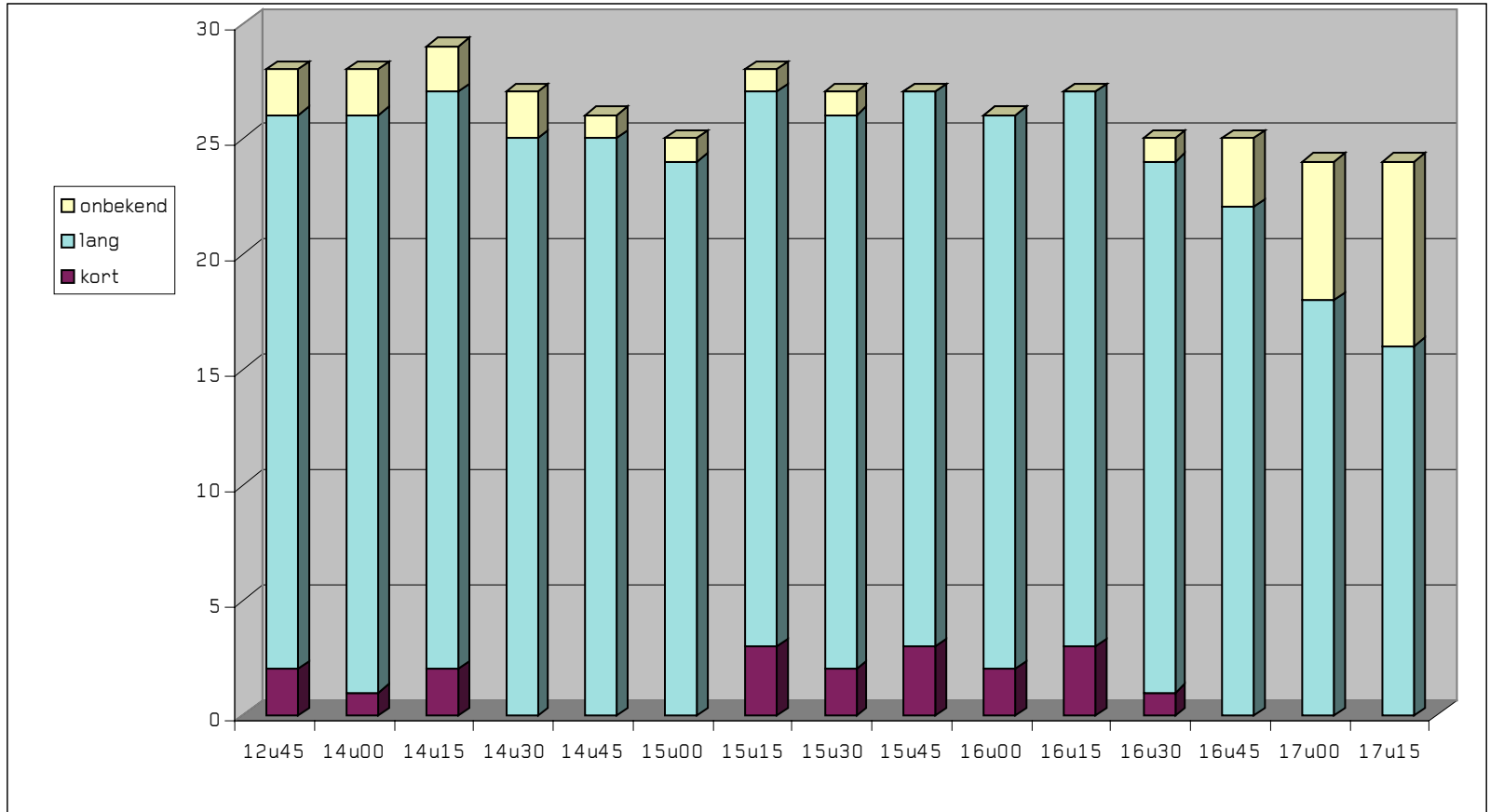
Figuur 10 - Parkeerbezetting Stationsberm

In de Stationsberm (30 plaatsen, eigenlijk de parking voor het station) is zoals verwacht quasi uitsluitend sprake van langparkeren. Een echte piek is niet waarneembaar, de parkeerbezetting blijft quasi de ganse voormiddag boven de aanvaardbare 85% grens hangen. Deze drukte, valt volledig te verklaren valt door de functie van deze parking als pendelparking in functie van het station.



Figuur 11 - Parkeerbezetting Oude Stationsstraat/Stationsplein

Parkeeronderzoek op het einde van de Oude Stationsstraat (de laatste tien parkeerplaatsen), het weggedeelte van het Stationsplein (acht plaatsen, voor de krantenwinkel en de naburige dienstverleners) en de parking van het station (twaalf parkeerplaatsen) toont ons opnieuw een constante piek boven de aanvaardbare 85%-grens. Quasi alle kortparkeerders kwamen voor de dienstverleners in het straatgedeelte van het Stationsplein, alwaar ze zich mengden met langparkeerders, via frequent dubbelparkeren.



Figuur 12 - Parkeerbezetting Kasteelstraat

Hier werd parkeeronderzoek uitgevoerd op de dertig openbare parkeerplaatsen rondom de drukkerij Lannoo. Ze tonen een piek rond 14u30, en een constante bezetting boven de aanvaardbare 85 %-grens. Deze geparkeerde wagens kwamen niet enkel voor drukkerij Lannoo, maar er waren ook heel wat andere bedrijven in de omtrek die hiertoe bijdragen.

De grafische voorstellingen van de parkeerbezetting tonen ons in feite niet hoeveel auto's er gedurende een namiddag gebruik maken van de parkeerplaatsen, aangezien niet duidelijk is of de voorgestelde "kortparkeerders", er slechts een kwartier, dan wel anderhalf uur blijven.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verhouding tussen de kort- en de langparkeerders (respectievelijk minder en meer dan 2 uur).

	kortparkeerders	langparkeerders	totaal*
1 hoek van de Felix d'Hoopstraat en de Karnemelkstraat	53% 26	47% 23	49
2 hoek van het Hulstplein en de Kreupelstraat	48% 21	52% 23	44
3 de Stationsberm	7% 2	93% 27	29
4 de W. Pantinlaan en de Kroonstraat met het stuk Oude Torhoutstraat ertussen	4% 1	96% 22	23
5 de kant van de Oude Stationsstraat met aangrenzend een stuk van het Stationsplein (zowel langs de straat of op de parking)	17% 5	83% 24	29
6 de Kasteelstraat rond drukkerij Lannoo	35% 12	65% 22	34

Tabel 5 - Overzicht verhouding kort- en langparkeerders

*totaal aantal voertuigen die tijdens de 3u30 durende observatieperiode gebruik maken van de geobserveerde parkeerplaatsen

Zo kan het duidelijk worden hoeveel auto's binnen een bepaalde periode van een parkeerplaats gebruik maken. Of, andersom geredeneerd, hoeveel vrije parkeerplaatsen in een bepaalde periode beschikbaar komen. In winkelstraten ligt de zogenaamde turnover ideaal veel hoger.

De turn-over wordt geïnterpreteerd als het aantal draaibewegingen per uur per parkeerplaats. Indien groter dan 1, is de gemiddelde parkeerduur dus minder dan 1 uur. Onderstaande tabel geeft een overzicht van deze indicatoren voor het onderzoeksgebied. Aan de gemiddelde parkeerduur (en dit wordt bevestigd door de grafieken per onderzoeksgebied) zien we dat er eigenlijk geen enkele zone volledig op kortparkeerders gericht is, enkel rond de Felix d'Hoopstraat, de Kreupelstraat en de Kasteelstraat kennen we een behoorlijk aantal kortparkeerders. Rond het station lijkt dit normaal, maar in de zone W.Pantinlaan/Oude Stationsstraat/Kroonstraat, waar eigenlijk wel wat handelszaken zijn, duidt dit er toch op dat kortparkeerders hier verdreven worden door langparkeerders.

		gemiddelde parkeerduur (min)	turn-over (per uur)
1	hoek van de Felix d'Hoopstraat en de Karnemelkstraat	157	0,45
2	hoek van het Hulstplein en de Kreupelstraat	143	0,44
3	de Stationsberm	317	0,20
4	de W. Pantinlaan en de Kroonstraat met het stuk Oude Stationsstraat ertussen	252	0,18
5	de kant van de Oude Stationsstraat met aangrenzend een stuk van het Stationsplein (zowel langs de straat of op de parking)	259	0,23
6	de Kasteelstraat rond drukkerij Lannoo	143	0,29

Tabel 6 - Gemiddelde parkeerduur en turn-over

2.4.1

Conclusies parkeerbezettings- en parkeerduuronderzoek

Globaal kan gesteld worden dat de parkeerdruk in Tiel aanvaardbaar is, de relatieve parkeerbezetting is zelfs dalende, maar dit is het gevolg van een toename van het aantal parkeerplaatsen. Uit het onderzoek kan dus worden afgeleid dat er geen gebrek is aan parkeerplaatsen in het centrum van Tiel. De mogelijkheid van een ondergrondse centrumparking in de Kortrijkstraat (op de plaats van de Collegeparking) moet daarom zeer behoedzaam worden bekeken en is verkeerskundig alleen verantwoord, indien er evenveel bovengronds parkeerplaatsen verdwijnen.

Om te kunnen streven naar een duurzame mobiliteit (en dus een vlotte overstap auto-trein mogelijk te maken) is het wel aangewezen om extra parkeercapaciteit te voorzien rond het station. Zeker aangezien het stuk parking tussen de Stationsberm en de Pieter Simonsstraat (dagelijks goed voor 40-tal geparkeerde auto's) in de toekomst zal plaats maken voor een bijkomende verkaveling. Indien de niet-gebruikte goederenkoer (in de Blekerijstraat) beschikbaar is, kan hier het aantal parkeerplaatsen uitgebreid worden, met idealiter ook een toegang tot de sporen vanop deze parking.

Om de parkeeraangroei rond het station wat milderer, kan het voor- en natransport met de fiets, te voet of met de bus gepromoot worden. Door een stationsomgeving zo in te richten dat niet zomaar alles in functie staat van de auto. Een duidelijke en veilige voetgangersoversteek waarbij deze niet zomaar tussen de geparkeerde auto's of manoeuvrerende bussen moeten laveren, en duidelijke en verzorgde wandelroutes richting het centrum of een duidelijke verbinding via trage wegen naar de omliggende wijken.

De fiets kan ook een duidelijk voordeel op de auto gegund worden, door dichtst bij de twee ingangen (kant Stationsplein en in de toekomst Blekerijstraat) voldoende en veilige fietsstallingen te voorzien. Net zoals bij voetgangers is het ook belangrijk de fietsers een eigen veilige doorgang te geven, weg van de bussen en geparkeerde auto's. Naar openbaar vervoer toe kan een verschuiving bewerkstelligd worden door verbeterde lijnvoering, en door een voor voetgangers veilige en leesbare stationsomgeving te creëren. Het lijkt dan ook essentieel dat bij een uitbreiding van de parking in de Blekerijstraat, parkeerruimte aan de voorkant van het station prijsgegeven wordt om de stationsomgeving voor iedereen aantrekkelijker te maken.

Deze maatregelen zullen niet enkel de zwakke weggebruikers onderstrepen, maar zullen ook de aangroei van geparkeerde auto's in de stationsomgeving temperen, en blijven er allicht meer parkeerplaatsen beschikbaar. Naar de toekomst toe lijkt dit zeer belangrijk, want de ruimte rond het station is hoe dan ook beperkt, en het is niet wenselijk de omliggende woon- en winkelstraten niet belasten met langparkeerders.

In de Kasteelstraat is er een eerder lokaal probleem. Rond de vele hier gevestigde bedrijven worden de parkeerplaatsen voornamelijk ingenomen door personeelsleden, en in zo'n mate dat er maar weinig parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor bezoekers en bewoners. Zeker voor bedrijven met een commerciële of dienstverlenende functie is het nochtans essentieel dat deze beschikbaar blijven. Het is evenwel slechts een lokaal probleem, want binnen een aanvaardbare 200m (verderop in de Kasteelstraat, in de Sint-Michielstraat of in de Stationstraat) zijn wel nog plaatsen voorhanden. Een blauwe zone over een beperkte lengte zou hier parkeerplaatsen kunnen vrijhouden voor bezoekers, klanten en bewoners, terwijl de werknemers dan gewoon iets verder parkeren. Deze al bij al kleine verschuiving van de langparkeerders zou zo uiteindelijk ook geen bedreiging vormen voor de leefbaarheid van de omliggende straten, maar tegelijkertijd toch de lokaal gelegen bedrijvigheid ondersteunen.

De drukte rond de Krommewalstraat en de Keidamstraat is te wijten aan het tijdelijk verdwijnen van de 117 parkeerplaatsen tussen ziekenhuis en Ringlaan achter het ziekenhuis (die men zal vervangen door de in aanbouw zijnde ondergrondse parkeergarage). Zo zou dan overwogen kunnen worden het aantal parkeerplaatsen in de Keidamstraat (rond het kerkhof) te reduceren, teneinde het woonkarakter van de omliggende straten te garanderen.

In de diverse straten rondom de Grote Hulststraat lijken maatregelen aangewezen, zeker in de Felix d'Hoopstraat, ter ondersteuning van de handelszaken, maar ook om de buurt wat te ontlasten. Naar deze onderwijsinstellingen toe lijkt het essentieel dat het personeel aangemoedigd wordt om over te stappen op vervoerswijzen die de omgeving minder belasten. Gezien de goeie treinverbinding die Tielt heeft, en de beperkte afstand tot het station liggen hier zeker mogelijkheden, maar ook naar de fiets of te voet kan er zeker het één en ander gestimuleerd worden. In dit kader wordt er best in samenspraak met de scholen gezocht naar manieren om een maximale verschuiving teweeg te brengen.

Uiteindelijk wordt ook hier best overgegaan tot invoeren van een blauwe zone rondom de handelszaken en scholen tot de mogelijkheden. Om te anticiperen op een verschuiving van de geparkeerde wagens, worden deze best doorverwezen naar de parking van het cultuurcentrum Gildhof, het Minderbroedersplein, en de Collegeparking, waar nog zeker 100 auto's heen kunnen. Deze liggen binnen een aanvaardbare 400m, terwijl zeker ook de Tramstraat of het Generaal Maczekplein binnen de aanvaardbare 650m grens liggen.

Deze maatregel zou niet enkel de ruimtelijke impact van geparkeerde wagens verminderen of ruimte laten voor kortparkeerders, maar zou ook een wezenlijk voordeel creëren voor de fiets ten opzicht van de wagen. Zo wordt dus ook het gebruik van zachte vervoersmiddelen geruggensteund.

Het afgewerkt Rameplein (52 parkeerplaatsen) is ingericht voor kortparkeerders. Er kan dan ook niet verwacht worden dat de drukte rond het Hulstplein (sector 3) verschuift richting dit plein, de kortparkeerplaatsen zullen veeleer ten dienste staan van de handelszaken in het centrum. Enkel wat betreft winkelende bezoekers, en niet de werknemers van de omliggende scholen (die waarschijnlijk niet bereid zullen zijn om te betalen voor een parkeerplaats) kan er een verschuiving optreden. Dit wordt alleen bevestigd door het parkeerduuronderzoek, want het aantal kortparkeerders dat op het Hulstplein parkeert is miniem.

De wekelijkse markt die gehouden wordt in de Tramstraat genereert heel wat drukte in de omliggende straten, zelfs in woonstraten, zoals op het einde van de Pontstraat. Natuurlijk kan betalend parkeren (of in de Pontweg bewonersparkeren) hier soelaas bieden, eventueel enkel op donderdagvoormiddagen. Maar men kan er evengoed voor kunnen kiezen de wekelijkse markt te verhuizen naar de verkeersvrije Markt, om zo ook de lokale uitstraling van de Markt te versterken.

Wat ook opvalt is de lage bezettingsgraad van de randparking aan de Ringlaan. Ze is moeilijk bereikbaar is, want om er te geraken moet men eerst ofwel via het Generaal Maczekplein of via de Bruggestraat komen. Bezoekers zullen zo eerder kijken of er in het centrum geen vrije parkeerplaatsen zijn, om pas als "worst case scenario" te kiezen voor de randparking. Deze parkeerplaatsen reduceren dus allerminst de verkeersdrukke in het centrum, en houden zo nog minder de parkeerplaatsen beschikbaar in het winkelgebied (waar ze voor kortparkeerders het meest hun nut kunnen bewijzen). Ook naar de drukte van de wekelijkse markt in de Pontstraat toe, zou een andere circulatie een deel van de drukte daar kunnen wegnemen.

Eigenlijk is er geen enkele parking die direct bereikbaar is vanaf de primaire of secundaire wegen (N35, N37 en bij uitbreiding N399) die Tielt ontsluiten. Enkel het Hulstplein, de parking Onze Lieve Vrouwekerk, en de parking van het cultuurcentrum Gilddhof zijn vrij vlot bereikbaar via de Kasteelstraat (voor wie van de N399) of de Deken Darrastraat (vanaf de N37). Hun ligging verklaart met andere woorden het gebruik van de parking Hulstplein en kerkplein (samen met hun zichtbaarheid), voor de parking aan de Ontvangersstraat is er van een goeie zichtbaarheid geen sprake (wat dus ook zou kunnen verklaren waarom deze minder druk gebruikt wordt). Deze drie parkings bieden als voordeel, dat je niet doorheen de winkelstraten/woonstraten moet om ze te bereiken, het is dan ook evident dat er naar gestreefd moet worden om de parking van het cultuurcentrum Gilddhof meer te gebruiken (en dus beter te signaliseren).

2.6

Fietsstallingen

In totaal zijn er zo'n 370 fietsstallingsplaatsen voorhanden. Vooral aan het station (aan zijden van het station, op het Stationsplein, en op de Stationsberm), maar ook aan de diverse stadsdiensten (zwembad, sporthal, Europahal, bibliotheek), en slechts enkele in het stadscentrum (acht op de Markt, en zes aan de Kerkstraat).

	aantal
Generaal Maczekplein (Europahal)	20
Zwembad	25
Sporthal	60
Markt	8
Kerk	6
Stationsplein	100
Stationsberm	134
Ontvangersstraat (Bibliotheek)	18

Tabel 7 - Capaciteit van de fietsstallingen

Tijdens twee observatiemomenten (op zaterdag 27 februari 2010 om 16u30, en op maandag 1 maart om 9u30) bleek dat de fietsstallingscapaciteit aan het station (zowel Stationsplein als Stationsberm) niet volstaat tijdens de week. Tijdens het weekend kun je hetzelfde vermoeden voor de fietsstallingen op het Stationsplein (er waren een tiental lege plaatsen op honderd beschikbare, maar het aantal fietsen die bevestigd was aan de toestellen in de directe omgeving deed vermoeden dat er zich drukkere

piekperiodes voordoen op zaterdag). Op zaterdag zijn er heel wat vrije fietsparkeerplaatsen aan de Stationsberm, waarschijnlijk omdat deze niet zo zichtbaar zijn doordat ze voor wie van het centrum komt verborgen liggen achter het station.

De fietsstallingen bij de diverse stadsdiensten werden op de twee observatiemomenten nog niet voor de helft gebruikt, maar vermoedelijk ligt dit op piekmomenten (bij trainingen of wedstrijden) anders. Aan de Kerkstraat zijn de fietsstallingen evenmin druk bezet, maar staan er wel heel wat fietsen (een tiental) rondom de kerk, dit waarschijnlijk omdat de fietsstalling wat op een verloren plaats staat tussen de Ieperstraat en de Kerkstraat. De fietsstallingen op de Markt waren ook slecht gedeeltelijk bezet, hoewel dit misschien was doordat deze meer gericht zijn op de omliggende horeca (die tijdens de geobserveerde winternamiddagen niet actief ware).

Als aanbeveling kan aangehaald worden dat er bijkomende fietsstallingscapaciteit kan voorzien worden aan het station, maar dat het nuttig kan zijn om deze aan het Stationsplein te plaatsen (waar de zichtbaarheid beter is dan op de Stationsberm, ook naar sociale veiligheid toe). Ook zou er voor kunnen gekozen worden ze aan de andere kant (dus aan de Blekerijstraat) van de sporen op te richten, indien men natuurlijk de sporen op kan vanuit deze richting (en men dus het derde goederenspoor op een veilige manier kan oversteken, hetzij gelijkgronds, hetzij via een tunnel). De fietsstallingen op het Kerkplein, zouden wat beter gepositioneerd kunnen worden, hetzij dicht bij de kerk, of tussen de Academie en de kerk (waarbij ze dus voor beide zou kunnen dienen).

2.6.1 Conclusie parkeren

Globaal gezien beschikt het centrum van Tielt over voldoende parkeerplaatsen. Zeker in de zone van het betalend parkeren is er een ruim aanbod. De parkeercapaciteit langs de straten in Tielt nam af, vooral in de centrale winkelstraten tengevolge van herinrichting, terwijl bijkomende capaciteit gegenereerd werd op enkele pleinen. Dit alles leidt tot een globale toename.

De parkeerdrukke rond het ziekenhuis zal na de bouw van de ondergrondse parking waarschijnlijk verdwijnen.

In de omgeving van het station kan men spreken van een capaciteitstekort, en is een verschuiving of verspreiding van de parkeerdruk niet mogelijk of wenselijk. Creatie van bijkomende parkeercapaciteit is dus zeker aan de orde. Essentieel is dat men bijkomend mikt worden op een verschuiving richting zachte vervoersmiddelen, door het afstemmen van de stationsomgeving hierop, zeker het installeren van bijkomende fietsstallingen is hierin essentieel.

Een beperkte blauwe zone in functie van de lokale bedrijvigheid kan in de Kasteelstraat ruimte laten voor bezoekersparkeren.

Het Rameplein, gericht op kortparkeren, zal de parkeerdrukke rond de scholen niet verminderen. Maatregelen om deze parkeerdrukke tegen te gaan zijn op hun plaats. In de Felix d'Hoopstraat werd op basis van de resultaten van het parkeeronderzoek al betalend parkeren ingevoerd, en indien nodig kan dit ook worden uitgebreid tot de omliggende straten. Het inschakelen van de grote parkeerpleinen (Minderbroedersplein, Parking Cultuurcentrum Gildhof, Collegeparking, Ringlaan) kan hier soelaas brengen, in combinatie van het instellen van een blauwe zone rondom de scholen. Naast minder overlast voor de buurt, kan dit dan al een verschuiving richting duurzamere vervoersmiddelen veroorzaken.

Oplossingen voor de parkeerdrukke rond de Tramstraat en de Markt kunnen gezocht worden in het efficiënter benutten van de randparking, door mensen toe te laten rechtstreeks vanaf de Ringlaan de Ringlaanparking op te rijden. De wekelijkse markt op de Markt organiseren zou ook heel wat parkeerplaatsen vrijmaken rond deze Tramstraat.

Zo zou ook een verbeterde verkeerscirculatie (en signalisatie) richting ziekenhuis of centrum, het gebruik van de Ringparking of de Parking Cultuurcentrum Gildhof kunnen aanmoedigen en zo de drukke op het Hulstplein of de parking aan de Onze-Lieve-Vrouwekerk kunnen verzachten.

Bijkomende fietsstallingen aan het station zijn essentieel, liefst aan beide kanten van het spoor, en op een goed zichtbare, sociaal veilige en toegankelijke plaats. Ook op de Markt of aan de Kerk is een grotere capaciteit, en zichtbaarheid nuttig.

Uiteindelijk is het parkeren in Tielt niet echt een kwestie van winkeliers, of bewoners, maar zijn het de diverse attractiepolen die door hun grote behoefte het kortparkeren rond winkels, het bewonersparkeren of de leefbaarheid van enkele straten hypothekeren. Vooral in functie van deze drie behoeftes moet dus een compromis gevonden met het woon-werkparkeren. Flankerende maatregelen, om de overstap op zachte vervoersmiddelen aan te zwengelen, zijn hier dan ook de essentiële gangmaker.

In de nabije toekomst zal in het kader van de stadsvernieuwing het straat- en pleinparkeren wellicht nog gevoelig afnemen. Mogelijkheden van compensatie zijn ruimschoots aanwezig.

3 Evaluatie oostelijke tangent

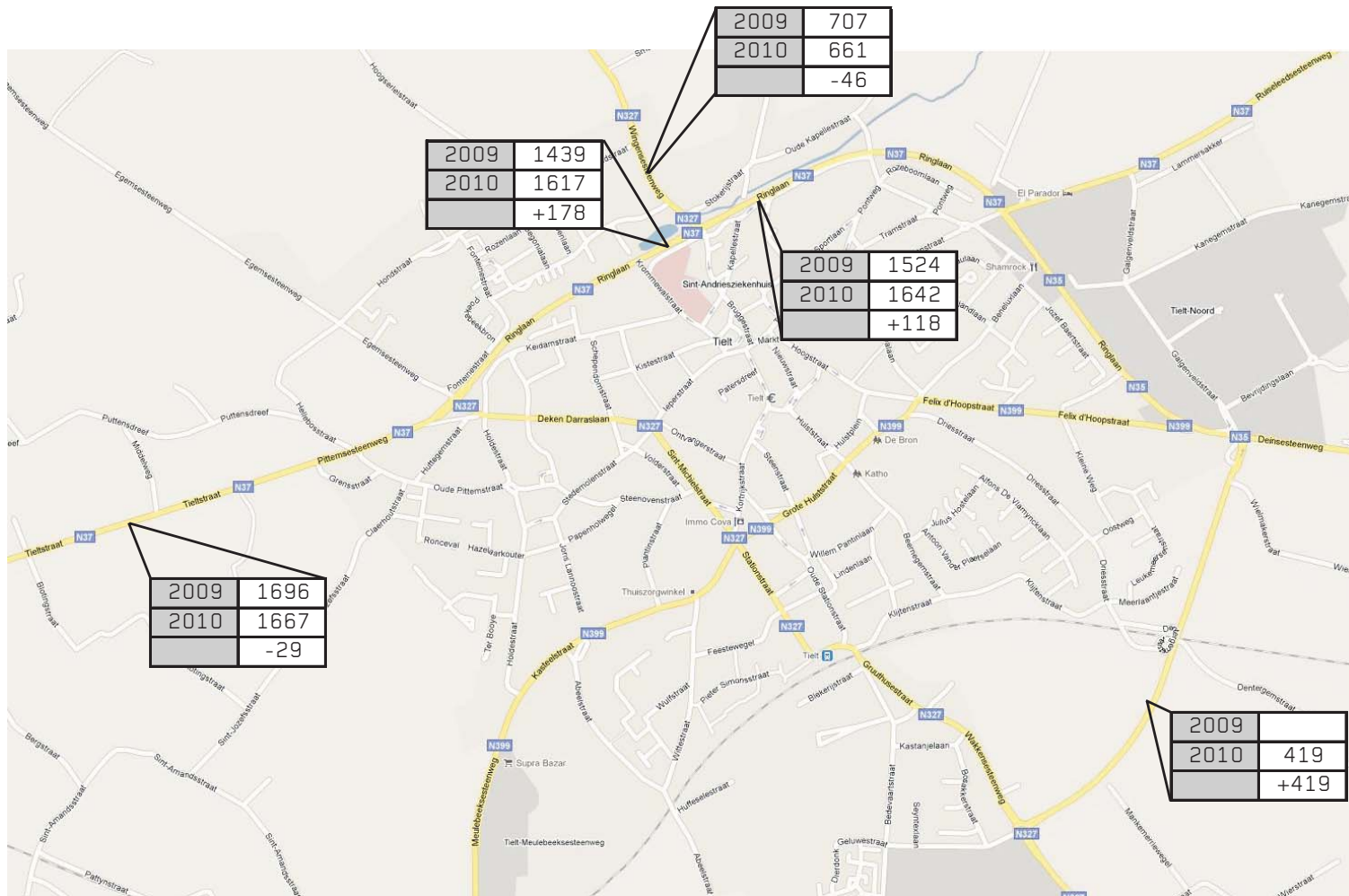
3.1 Onderzoeksopgave

In augustus 2009 werd de oostelijke tangent van de ring rond Tielt in gebruik genomen. Hier willen wij dan ook het effect die de aanleg van deze tangent, de N35g (een verlenging van de N35 tot aan de N327 Wakkensesteenweg) evalueren. In het kader van plannen voor een verdere inrichting van de N37, en bijkomende tangenten, evalueren we dus best wat het effect is van deze tangent. Dit om te controleren of de veronderstellingen correct waren, te kijken wat het effect is van deze tangent is op de andere Tieltse verkeersdragers en hoe de verkeersafwikkeling nog verder aangepast kan worden.

3.2 Methodiek

Om de oostelijke tangent te kunnen evalueren, werd beroep gedaan op tellingen met slangdetectoren die het Vlaams gewest voor en na de aanleg van de oostelijke tangent heeft uitgevoerd. De volgende figuur geeft de ligging weer van de telposten en de waargenomen intensiteiten in 2009 (= voor de aanleg) en 2010 (= na de openstelling van de oostelijke tangent).

Kaart 9
Verkeersbelasting en evolutie



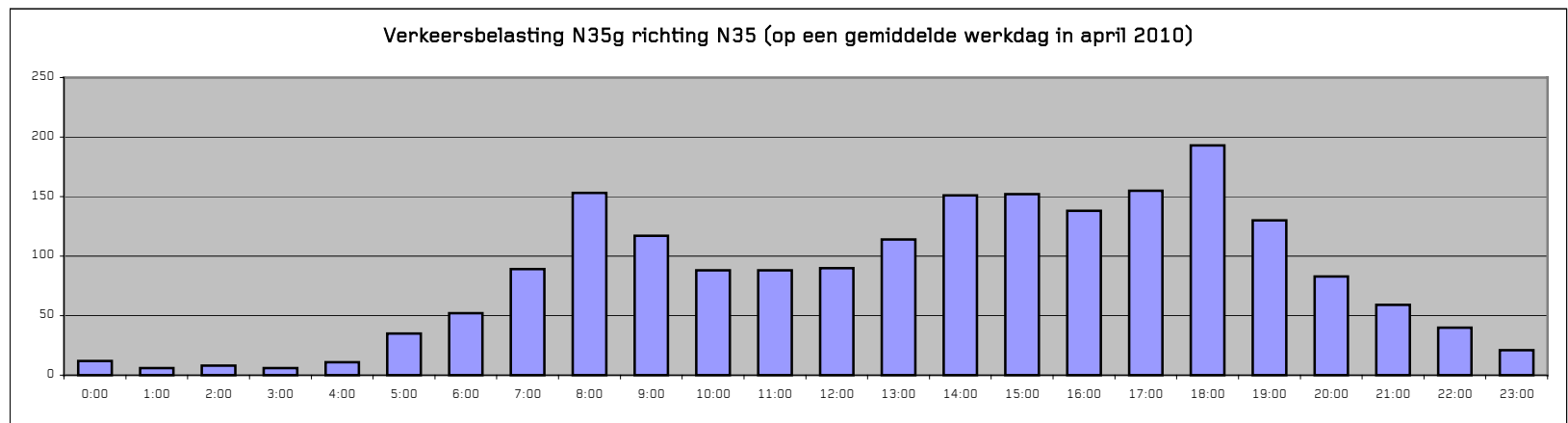
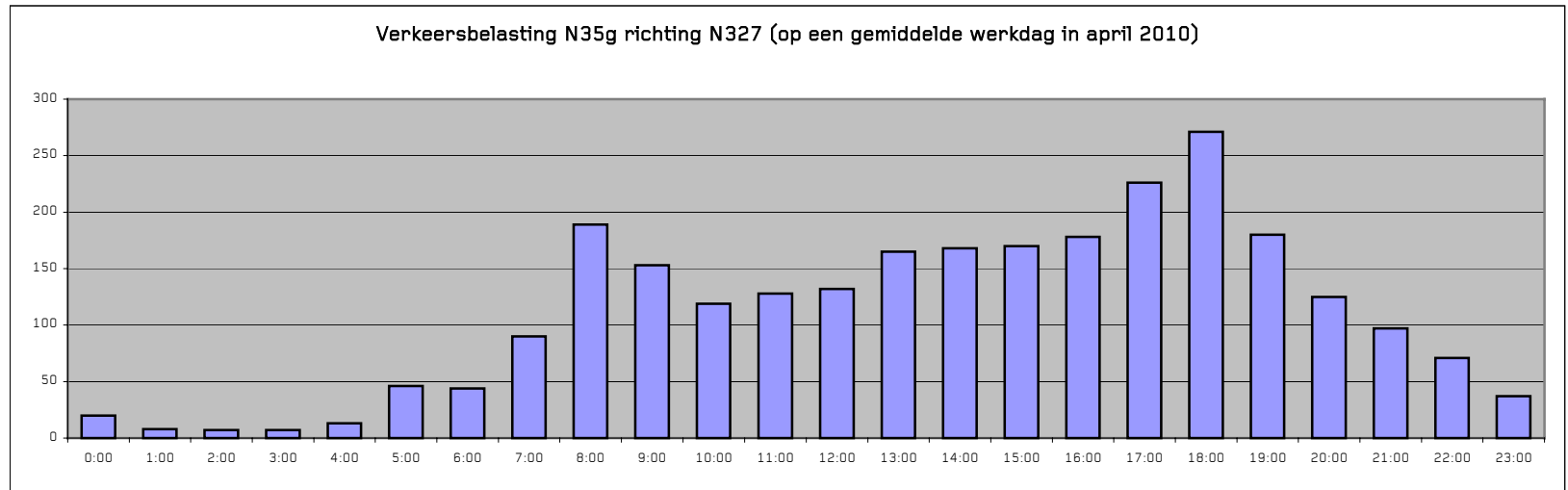
Verkeersbelasting tijdens het avondspitsuur

2009	707	In 2009
2010	661	In 2010
	-46	verschil tussen 2010 en 2009



3.3 Evaluatie Zuiderring (N35g)

3.3.1 Gebruik oostelijke tangent



Op deze nieuw aangelegde oostelijke tangent/N35g, tussen de N35 en de N327, zien we dat de avondspits in beide gevallen maatgevend is en deze haar piek bereikt tussen 18h en 19h. In de noordelijke richting, richting N35, rijden er tijdens de avondpiek gemiddeld zo'n 270 voertuigen, terwijl dit in de zuidelijke richting, richting N327 ongeveer 190 bedraagt.

3.3.2

Impact op de overige wegen

De volgende tabellen tonen ons de vergelijking van de (in april 2010) gemeten verkeersintensiteiten per uur en per dag op de N37 (ring rond Tielt), de N327 Tielt-Wingene en de N35g, en dat voor een gemiddelde werkdag, en hun evolutie. De lustellingen die ons verstrekt werden door de Vlaamse Gemeenschap geven ons geen specifieke informatie over het vrachtverkeer, we kunnen hierover dus ook geen conclusies trekken.

	2009	2010	evolutie	
N37				
tussen de N327 (Wingensesteenweg) en de N37 Ruiseleedsesteenweg	1524	1642	+118	7.74%
tussen de twee armen van de N327 (de Deken Darraslaan en de Wingensesteenweg)	1439	1617	+178	12.37%
richting Pittem (vanaf de Deken Darraslaan)	1696	1667	-29	-1.71%
N327	707	661	-46	-6.51%
N35g		419	+419	

Tabel 8 - Verkeersintensiteit in beide richtingen tijdens het avondpiekuur op een gemiddelde werkdag

	2009	2010	evolutie	
N37				
tussen de N327 (Wingensesteenweg) en de N37 Ruiseleedsesteenweg	17878	19100	+1222	6.84%
tussen de twee armen van de N327 (de Deken Darraslaan en de Wingensesteenweg)	16768	18994	+2226	13.28%
richting Pittem (vanaf de Deken Darraslaan)	19035	18856	-179	-0.94%
N327	7888	7458	-430	-5.45%
N35g		4629	+4629	

Tabel 9 - Verkeersintensiteit in beide richtingen op een gemiddelde werkdag

We zien dat verkeersstroom op de N37/Ringlaan tussen de Pittemsesteenweg en de N327/Wingensesteenweg tijdens het avondpiekuur een stevige toename kent, net als op het gedeelte van de N37/Ringlaan tussen de N327/Wingensesteenweg en de N37 Ruiseleedsesteenweg, omdat nu minder voertuigen dwars door het Tieltsse stadscentrum een verbinding via de bovenlokale wegen zoeken. Over een ganse dag gespreid zien we een soortgelijke evolutie, maar blijkt de stijging op het weggedeelte van de N37/Ringlaan tussen de Pittemsesteenweg en de N327/Wingensesteenweg sterker te zijn.

Op het weggedeelte van de N37 ten westen van de N327/Wingensesteenweg kent het verkeer een daling, de N37/Pittemsesteenweg kent een lichte daling. Het werkdaggemiddelde op de N327/Wingensesteenweg kent eenzelfde evolutie en dus daling, terwijl het verkeer over ganse dag op de N37/Pittemsesteenweg amper gewijzigd is.

Uit de tellingen blijkt ook dat het verkeer op de N37 de laatste tien jaar nauwelijks is gestegen. In 1996 bedroeg de gemiddelde werkdagintensiteit op de N37 kant Pittem ongeveer 18.000 voertuigen, in 2010 zijn er dat ca. 19.000 geworden.

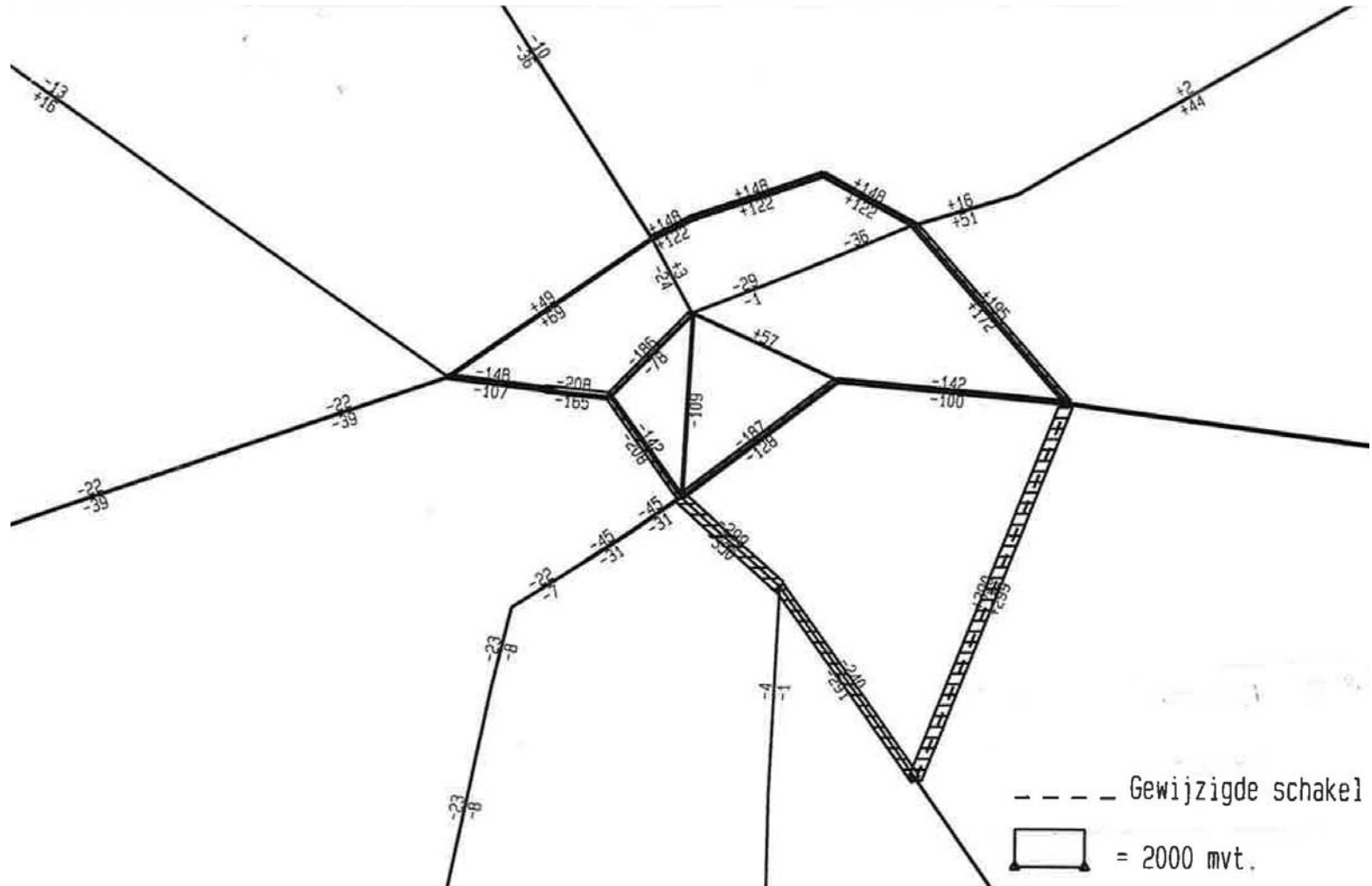
3.3.3 Vergelijking met de prognoses uit het vorige mobiliteitsplan

Bij de opmaak van de synthesesnota van het mobiliteitsplan Tielt in 1998 werden de intensiteiten van het autoverkeer onderzocht door gebruik te maken van een verfijning en actualisering van het verkeersmodel dat voor de provincie West-Vlaanderen was opgesteld door Groep Planning in 1993 in het kader van het verkeersleefbaarheidsplan arr. Kortrijk-Roeslare -Tielt.

Dit mathematisch computermodel beoogt een simulatie van het gemotoriseerde verkeer, nl. de intensiteiten tijdens het avondspitsuur (doorgaans 16u30 tot 17u30).

Het resultaat van de simulaties werden getoetst aan telgegevens van Administratie Wegen en Verkeer en doelgerichte kruispunttellingen in het centrum. De afwijkingen van het model ten opzichte van de tellingen waren aanvaardbaar.

Het model werd o.a. gebruikt om een prognose te maken van de aanleg van de zuid-oostelijke tangent (zie volgende figuur).



Figuur 13 - Prognose uitbreiding oostelijke tangent - Synthesenota Mobiliteitsplan Tiel 1998

Als we de prognoses aftoetsen met de realiteit, zien we zowel de dalingen op de N327/Wingensesteenweg en op het N37-weggedeeltes richting Pittem (vanaf de Deken Darraslaan) als de stijgingen op de N37/Ringlaan (de twee weggedeeltes tussen de N327/Deken Darraslaan en de Sint-Jansstraat) weerspiegeld.

Het model heeft een hoger gebruik van de zuid-oostelijke tangent voorspeld, maar gezien de nieuwe weg nog niet zolang in gebruik is, mag inderdaad verondersteld worden dat het gebruik nog zal stijgen, evenals de fluctuaties op de andere wegen.

3.4

Conclusie

De aanleg van de zuid-oostelijke tangent heeft een groot deel van het doorgaand noord-zuidverkeer uit het centrum van Tielt gehaald. Dit kan zeker als een positief element worden aangezien. De aanleg heeft ook gezorgd voor een toename van het verkeer op de noordelijke ring van Tielt, zoals reeds in 1998 bij de opmaak van het eerste mobiliteitsplan was voorspeld. Door de ruime capaciteit van de noordelijk ring vormt dit op zich geen probleem, maar dit element dient zeker te worden meegenomen bij de concrete uitvoering van het streefbeeld dat een aantal jaren geleden voor de noordelijke ring werd opgemaakt.

SumColofon

Datum	opgesteld te Gent op 18 februari 2011
onder de algemene directie van	Bart Canfyn, voorzitter
Projectleider	Patrick Maes, geograaf-ruimtelijk planner
Projectmedewerker	Stijn Vandousselaere, b.b.ir. Philippe Marchand, graficus
SumContact	SumResearch nv brussel@sum.be gent@sum.be www.sum.be