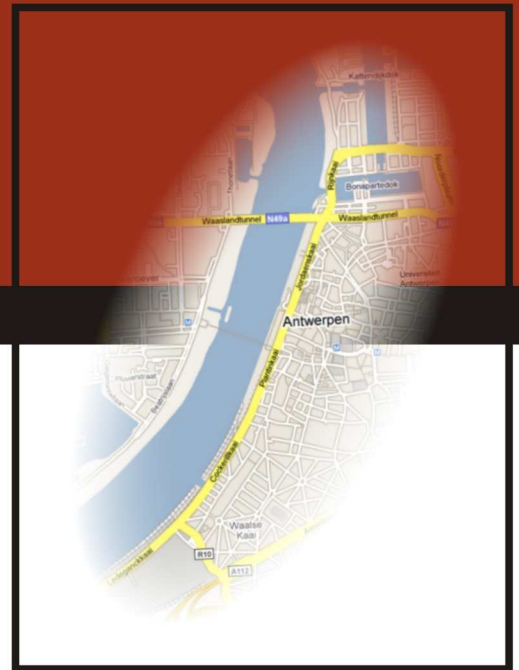




VERKEERSONDERZOEK SCHELDEKAAIEN

EINDRAPPORT
December 2008

OPDRACHTGEVER:



't Stad
is van
iedereen.

Stad Antwerpen
Ontwikkelingsbedrijf

Desguinlei 33
2018 ANTWERPEN

OPDRACHTNEMER:

TRITEL **OMGEVING**
PASSIE VOOR RUIMTE

Louizastraat 40b,
2800 MECHELEN

COLOFON



www.tritel.be

OPDRACHTGEVER: Stad Antwerpen



24 december 2008

Projectnummer: P0871



INHOUD

1. INLEIDING	1
2. VERKEERSTELLINGEN	2
2.1. Kruispunttellingen	2
2.1.1. Opzet van het onderzoek	2
2.1.2. Resultaten	2
2.2. In- en uitritten parkings	5
2.2.1. Opzet van het onderzoek	5
2.2.2. Resultaten	5
2.3. Figuren	6
3. HERKOMST – BESTEMMINGSONDERZOEK	7
3.1. Opzet van het onderzoek	7
3.2. Resultaten dinsdag - ochtendspits	9
3.2.1. Drukbeeld	9
3.2.2. Herkomst-Bestemming	10
3.3. Resultaten dinsdag - avondspits	11
3.3.1. Drukbeeld	11
3.3.2. Herkomst-Bestemming	12
3.4. Resultaten donderdag - ochtendspits	13
3.4.1. Drukbeeld	13
3.4.2. Herkomst-Bestemming	14
3.5. Resultaten donderdag - avondspits	15
3.5.1. Drukbeeld	15
3.5.2. Herkomst-bestemming	16
3.6. Resultaten zaterdag	17
3.6.1. Drukbeeld	17
3.6.2. Herkomst-bestemming	18
3.7. Conclusies HB onderzoek	19
3.7.1. Weekdag ochtendspits - Algemeen beeld	19
3.7.2. Weekdag ochtendspits - Specifieke punten	19
3.7.3. Weekdag avondspits - Algemeen beeld	20
3.7.4. Weekdag avondspits - Specifieke punten	20
3.7.5. Zaterdag – Algemeen beeld	21
3.7.6. Zaterdag – Specifieke punten	21
3.8. Figuren	21
4. PARKEERONDERZOEK	22
4.1. Opzet van het onderzoek	22

4.2.	Capaciteitmeting	23
4.3.	Bezettingsonderzoek	24
4.3.1.	Donderdag	24
4.3.2.	Zaterdag	25
4.4.	Aandeel bewonerskaarten	26
4.4.1.	Donderdag	26
4.4.2.	Zaterdag	27
4.5.	Parkeerduuronderzoek	29
4.5.1.	Donderdag - overzicht	29
4.5.2.	Donderdag – conclusies	32
4.5.3.	Zaterdag - overzicht	33
4.5.4.	Zaterdag– conclusies	36
4.6.	Figuren	37
5.	VERKEERSTELLINGEN MEIRBRUG	38
5.1.	Donderdag – ochtendspits	38
5.2.	Donderdag – avondspits	38
5.3.	Zaterdag	38
6.	BIJLAGEN	39
6.1.	Verkeerstellingen	39
6.2.	Herkomst-Bestemmingsonderzoek	39
6.3.	Parkeeronderzoek	39
6.4.	Meirbrug	39

1. INLEIDING

Het stadsbestuur formuleerde op 2 april 2004 de intentie tot het herinrichten van de Schelde-oeveren. De grote lijnen van een algemene visie voor de Schelde-oeveren werden door het stadsbestuur geformuleerd in acht principes. Een aantal ervan hebben rechtstreeks of onrechtstreeks een impact op de verkeersorganisatie.

Hét uitgangspunt voor de invalshoek mobiliteit is de keuze om **het autoluwe karakter van de binnenstad (rechteroever)** te versterken:

“De kaaiweg is vandaag een belangrijke stedelijke mobiliteitsas, de kaaistrook wordt op vele plaatsen gebruikt als parking. De herinrichting van de kaaistrook, de kaaiweg en de Schelde en de inplanting van (ondergrondse) parkings dient te worden bekeken in functie van het autoluwe maken van de historische binnenstad.”

Daarnaast wordt binnen de studie ‘wijkcirculatieplan Binnenstad’ de verdere uitbouw van een hoogwaardige voetgangersas die het Centraal Station verbindt met de Scheldeoever vooropgesteld.

Om dit laatste optimaal te kunnen verwezenlijken, overweegt het stadsbestuur niet alleen een mogelijke noord-zuid knip voor gemotoriseerd verkeer in de kernstad t.h.v. Meirbrug, maar ook een mogelijke knip van de kaaienweg minstens ter hoogte van de Suikerrui – ‘t Steen.

In 2005 werd het bestaand functioneren van de Scheldekaaien reeds in beeld gebracht door onder andere de uitvoering van een parkeeronderzoek, doorsnedentellingen, tellingen van afslagbewegingen op een aantal cruciale kruispunten en een kordontelling. Gezien het verkeersnetwerk rondom de kernstad ondertussen reeds op vele plaatsen structurele wijzigingen heeft ondergaan (o.a. opening Ammantunnel, herinrichting Leien fase 1, herinrichting Kipdorpbrug, Frankrijklei, opening Leientunnels, ...) en het openbaar vervoer- en fietsgebruik in de stad zichtbaar is toegenomen, worden de resultaten uit het vorig onderzoek niet meer voldoende relevant geacht. Een grondige updating van het verkeerskundig functioneren van de Scheldekaaien is dan ook noodzakelijk om zo onderbouwde keuzes mogelijk te maken betreffende circulatiebeperkingen en de reorganisatie van het parkeeraanbod op de Scheldekaaien en in de kernstad.

In de hoofdstukken die volgen worden eerst de verkeerstellingen op kruispunten en ter hoogte van in- en uitritten van parkings beschreven. Vervolgens worden de resultaten van het HB onderzoek toegelicht en tenslotte wordt het parkeeronderzoek in zijn verschillende facetten beschreven.

Achteraan worden een aantal figuren in bijlage opgenomen.

2. VERKEERSTELLINGEN

2.1. Kruispunttellingen

2.1.1. Opzet van het onderzoek

Op de belangrijkste kruispunten langs de kaaien werd een kruispunttelling uitgevoerd. Daarbij werd gedurende 2 uur in de ochtendspits – van 7 tot 9 uur – en 2 uur in de avondspits – van 16 tot 18 uur – alle bewegingen op het kruispunt geteld. Op zaterdag werd tussen 13 en 15 uur geteld. Dit gebeurde op de volgende dagen:

- dinsdag 18 november
- donderdag 20 november
- zaterdag 22 november

De volgende kruispunten werden geteld:

- Namenstraat
- Scheldestraat
- Sint-Jansvliet
- Suikerrui
- Sint-Pietersvliet
- Brouwersvliet
- Amsterdamstraat

2.1.2. Resultaten

2.1.2.1. Weekdag ochtendspits

Op de kruispunten Scheldestraat, Sint-Jansvliet, Suikerrui en Sint-Pietersvliet is het doorgaande verkeer op de kaaien duidelijk de richting met de hoogste intensiteit. Aan de kruispunten Scheldestraat, Suikerrui, Sint-Pietersvliet en Brouwersvliet is de beweging van de Kaaien richting stad groter dan omgekeerd. Ter hoogte van de Namenstraat, de Sint-Jansvliet en de Amsterdamstraat rijdt men vooral de kaaien op. Aan de Namenstraat, de Sint-Jansvliet en de Suikerrui zijn deze verschillen vrij opvallend.

Het verkeer dat de zijstraten uitrijdt slaat op de Kaaien meestal rechtsaf, richting Amsterdamstraat, behalve op de Amsterdamstraat zelf. Aan de Brouwersvliet zien we op de eerste teldag een duidelijk grotere stroom die rechtsaf slaat, terwijl op de tweede teldag het verkeer vooral linksaf slaat. Omgekeerd zien we dat verkeer dat de zijstraten inslaat

voornamelijk afkomstig is van het noorden, de Brouwersvliet en de Amsterdamstraat uitgezonderd.

Aan het kruispunt Namenstraat zien we dat de verkeersstroom komende uit de Namenstraat en het verkeer dat afkomstig is van de Ledeganckkaai gelijkwaardig zijn.

Aan de Brouwersvliet is de hoeveelheid voertuigen dat de Brouwersvliet inrijdt beduidend groter dan de hoeveelheid rechtdoorgaand verkeer. De verdeling tussen verkeer komende van het zuiden en verkeer komende van het noorden is vrijwel gelijk. Het verkeer dat uit de Brouwersvliet komt is in totaal ongeveer gelijk aan de doorgaande stroom op de Kaaien en wordt wisselend verdeelt over kerend verkeer en verkeer richting noord en zuid op de Kaaien.

Verkeer dat vanaf de Amsterdamstraat de Kaaien oprijdt komt zowel uit de Amsterdamstraat als vanop het verlengde van de Rijnkaai zonder dat een van beide richtingen als belangrijkste kan aangewezen worden. Ook andersom is de hoeveelheid verkeer dat de Rijnkaai volgt ongeveer gelijk aan de hoeveelheid die afslaat richting Amsterdamstraat.

2.1.2.2. Weekdag avondspits

Ook hier zijn de afslaande bewegingen duidelijk belangrijker aan de kruispunten met de Namenstraat, de Brouwersvliet en de Amsterdamstraat dan op de overige kruispunten. Enkel aan de Sint-Jansvliet en de Sint-Pietersvliet is de autostroom die de kaaien oprijdt groter dan de stroom die van de Kaaien afslaat richting stad.

Verkeer dat uit de verschillende zijstraten komt slaat meestal af naar rechts, dus richting Amsterdamstraat. Enkel ter hoogte van de Amsterdamstraat zelf en de Brouwersvliet rijden meer wagens in zuidelijke richting. Ook omgekeerd komt verkeer dat een van de zijstraten inrijdt meestal vanuit het noorden, enkel bij de Amsterdamstraat en de Brouwersvliet is dit opnieuw omgekeerd.

Aan de Namenstraat zien we dat voor verkeer dat uit noordelijke richting komt de afslagbeweging richting Namenstraat licht kleiner is dan de doorgaande beweging op de Ledeganckkaai. Omgekeerd rijden er beduidend meer wagens vanuit de Namenstraat de Gerlachekaai op dan vanaf de Ledeganckkaai.

De bewegingen in en uit de Brouwersvliet hebben zijn in de avondspits duidelijk minder belangrijk dan 's ochtends. Ook de hoeveelheid kerende wagens is beduidend kleiner. De hoeveelheid wagens die de Brouwersvliet inrijdt is duidelijk groter dan het verkeer dat er uit rijdt. Deze is op zijn beurt weer beduidend kleiner dan de hoeveelheid doorgaand verkeer.

Verkeer dat de Amsterdamstraat vanuit het zuiden nadert slaat op de tweede teldag vooral af de Amsterdamstraat in. Op de eerste teldag zijn deze waardes juist omgekeerd. Voor verkeer dat de Rijnkaai oprijdt richting stadscentrum geldt op beide dagen dat de verkeersstroom rechtdoor vanop de Rijnkaai duidelijk groter is dan de verkeersstroom vanuit de Amsterdamstraat.

2.1.2.3. Zaterdag

Ook op zaterdag merken we dat de verkeersstroom rechtdoor op de Kaaien over het algemeen belangrijker is dan de afslaande bewegingen, met de reeds bekende uitzonderingen van de Namenstraat en de Amsterdamstraat. Ter hoogte van de Brouwersvliet is het doorgaande verkeer op zaterdag nipt belangrijker dan de afslagbeweging.

Het verkeer dat de zijstraten in- en uitrijdt komt voornamelijk van of gaat voornamelijk naar het noorden. De Brouwersvliet en de Amsterdamstraat blijven hierop een uitzondering. Bijkomende uitzondering is de Sint-Pietersvliet met een lichtjes groter aantal wagens dat deze straat inrijdt vanuit het zuiden dan vanuit het noorden.

Ter hoogte van de Namenstraat zien we dat verkeer dat de Kaaien oprijdt vooral afkomstig is van de Namenstraat. Het verkeer komende vanuit het zuiden wordt gelijkmatig verdeelt over de Namenstraat en de Ledeganckkaai.

Verkeer dat de Amsterdamstraat nadert uit het zuiden rijdt voornamelijk rechtdoor op de Rijnkaai. Verkeer dat vanaf dit punt naar het zuiden rijdt komt vooral vanuit de Amsterdamstraat, maar het verschil is eerder beperkt.

2.2. In- en uitritten parkings

2.2.1. Opzet van het onderzoek

Het verkeer dat de parkings in- en uitrijdt werd op twee dagen geteld namelijk:

- donderdag 23 oktober
- zaterdag 25 oktober

Op donderdag werd tijdens de spitsuren geteld – van 7 tot 9 en van 16 tot 18 uur – op zaterdag gebeurde dit tussen 13 en 15 uur. Telkens werd geregistreerd of voertuigen die de parkings op- en afreden van links of van rechts kwamen/ naar links of naar rechts gingen.

2.2.2. Resultaten

2.2.2.1. Weekdag ochtendspits

We zien duidelijk dat de hoeveelheid wagens die de parkings oprijdt hoger ligt dan de hoeveelheid wagens die de parking verlaat. Enkel aan de parkings Kaai 17-18a/19b en Hangar 27 zien we uitgaande stroom die een iets hoger ligt, respectievelijk 59 en 27 pae. De belangrijkste in-stromen zien we aan de parkings Kaai 13-14 en Noorderterras, respectievelijk 268 en 279 pae. Deze laatste is wel verspreid over de twee inritten. Voor de parkings Hangar 27, Zuiderterras en Steenplein is de instroom minimaal, respectievelijk 3, 11 en 6 pae.

We merken op dat de hoeveelheid wagens die uit het noorden komen hoger ligt dan de hoeveelheid wagens vanuit het zuiden, dit met uitzondering van de parkings Hangar 27 en Kaai 13-14. Ook de meest zuidelijke toerit van de parking op Kaai 17-18a/19b krijgt meer verkeer uit het zuiden, maar voor het totaal van de parking blijft het merendeel uit het noorden komen.

Verkeer dat de parkings Kaai 17-18a/19b en Noorderterras verlaat rijdt voornamelijk naar het zuiden. Verkeer vanop de parkings Kaai 13-14 en Hangar 27 gaat vooral in noordelijk richting. Voor de uitrit van de parking Kaai 17-18a/19b geldt dat het grootste deel van het verkeer rechtdoor de Scheldestraat inrijdt.

2.2.2.2. Weekdag avondspits

Tijdens de avondspits is de hoeveelheid verkeer dat de parkings uitrijdt beduidend groter dan de hoeveelheid inrijdende wagens. Enkel voor de parking op het Steenplein geldt dat de inrijdende stroom 's avonds groter is dan die 's ochtends.

Vanuit de parkings Kaai 13-14, Kaai 17-18a/19b, Zuiderterras, Steenplein en Hangar 26 en 27 rijden de meeste mensen richting Namenstraat. Vanuit de parkings Grote markt en Noorderterras gaat de grootste stroom richting Amsterdamstraat. Aan de uitritten ter hoogte van de Scheldestraat en de Suikerrui rijdt het grootste aantal wagens rechtdoor, de stad in. De grootste stromen vertrekken vanuit de parkings Kaai 17-18a/19b (noordelijke uitrit) en Noorderterras (zuidelijke uitrit).

Wagens die de parkings Kaai 13-14, Grote Markt en Hangar 26 oprijden komen voornamelijk uit het zuiden. Voor de overige parkings komen ze vooral uit het noorden. Enkel de parking Kaai 17-18a/19b heeft nog een beduidend aantal inrijdende wagens, namelijk 112 pae.

2.2.2.3. Zaterdag

Het verkeer dat op en af de parkings rijdt is op zaterdag relatief gezien belangrijker dan op een weekday. Vooral de centraler gelegen parkings Kaai 17-18a/19b (noordelijke inrit), Zuiderterras en Noorderterras (zuidelijke inrit) trekken veel verkeer. Het verschil tussen de hoeveelheid inrijdend en uitrijdend verkeer is veel minder uitgesproken dan op een weekday maar we zien toch een duidelijk groter aantal inrijdende wagens.

Voor alle parkings tussen de parking Kaai 17-18a/19b (zuidelijke inrit) en parking Hangar 27, de parking Grote Markt en de parking Hangar 26 uitgezonderd, geldt dat het meeste verkeer dat de parking oprijdt vanuit het noorden komt. Voor de parkings Kaai 13-14 en Kaai 17-18a/19b (noordelijke inrit) komt het verkeer vooral uit het zuiden.

Vanop de parkings vanaf de Suikerrui in zuidelijke richting en de parkings Hangar 26 en 27 rijdt het verkeer vooral richting Namenstraat. Vanop de overige parkings rijdt men eerder naar het noorden.

2.3. Figuren

In bijlage vindt u een overzicht waarop de kruispunttellingen en de verschillende in en uitritten van de parkings gecombineerd worden weergegeven. Ook de doorsnedetellingen die afgeleid kunnen worden uit het herkomst-bestemmings onderzoek worden hier weergegeven (rode pijlen) om een volledig druktebeeld te kunnen tonen. Deze laatste liggen gewoonlijk iets lager dan de resultaten uit de kruispunttellingen wegens een iets grotere foutenmarge.

Dankzij het gebruik van variabele lijndiktes is het gemakkelijk af te lezen welke de belangrijkste stromen zijn. Daarnaast wordt ook steeds met getallen de exacte waarde gegeven voor het aantal pae/uur op het drukste uur tijdens de meting.

3. HERKOMST – BESTEMMINGSONDERZOEK

3.1. Opzet van het onderzoek

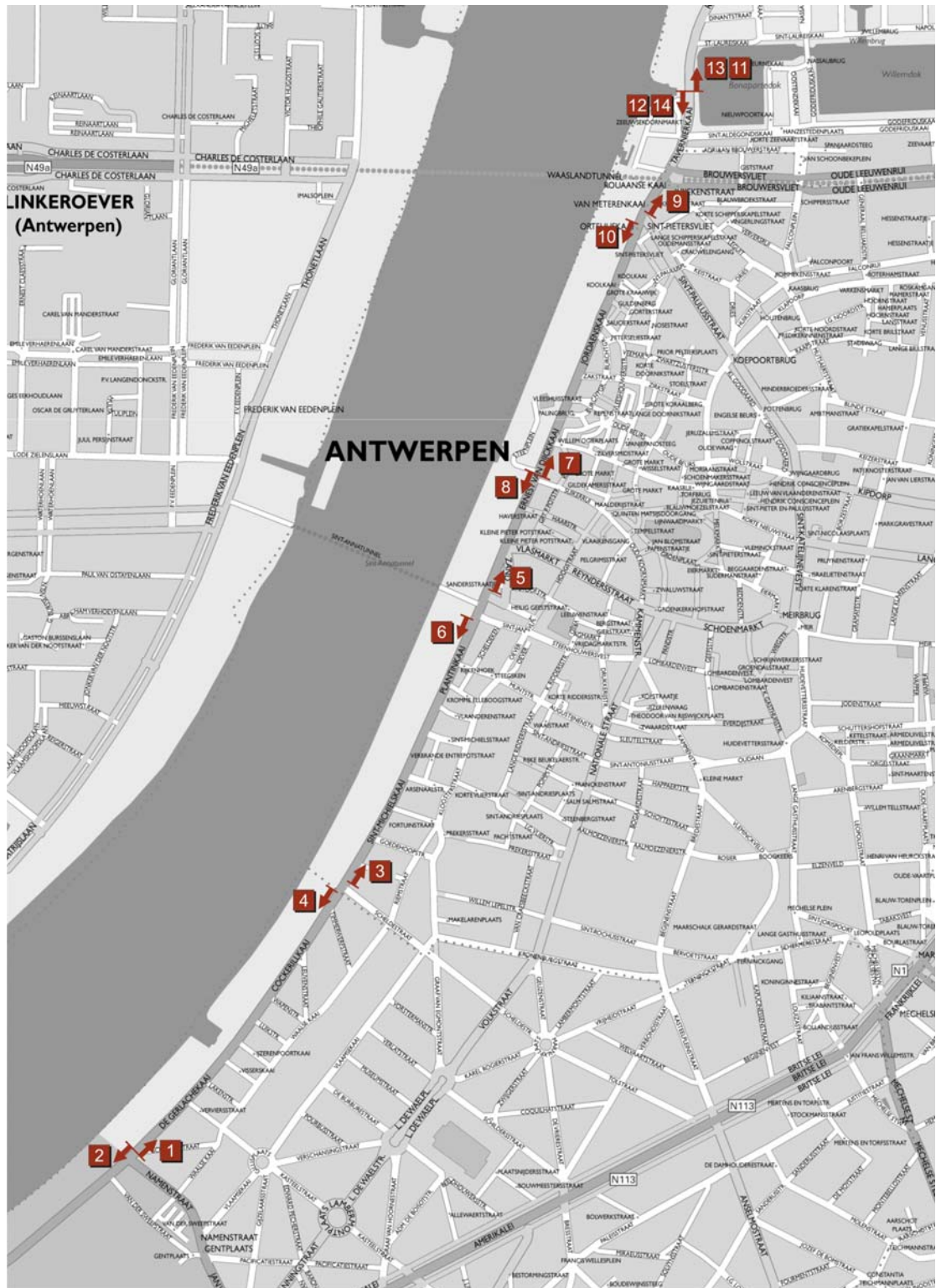
Het herkomst-bestemmingsonderzoek werd uitgevoerd op de volgende dagen:

- dinsdag 4 november
- donderdag 6 november
- zaterdag 8 november

Telkens werd op verschillende telpunten de nummerplaten van de passerende wagens ingesproken. Zo konden we traceren welke wagens zuiver doorgaand verkeer zijn en welke hun bestemming op de Kaaien zelf hebben. De punten waarop geteld werd zijn de volgende:

- Namenstraat
- Scheldestraat
- Sint-Jansvliet
- Suikerrui
- Sint-Pietersvliet
- Amsterdamstraat

Hieronder worden deze telpunten op kaart weergegeven:



3.2. Resultaten dinsdag - ochtendspits

3.2.1. Drukbeeld

In onderstaande tabellen wordt steeds de verkeersstroom op een bepaald punt weergegeven in pae/uur. Voor de kruispunttellingen zijn dit de waardes van het drukste uur, voor gegevens afkomstig uit het hb onderzoek gaat het om gemiddelden.

Gegevens afkomstig uit het hb onderzoek:

dinsdag AM	richting noorden	richting zuiden
Namenstraat	654	361
Scheldestraat	376	276
Sint-Jansvliet	593	590
Suikerrui	591	594
Sint-Pietersvliet	527	689
Amsterdamstraat	824	753

Gegevens afkomstig uit de kruispunttellingen:

dinsdag AM	richting noorden	richting zuiden
Namenstraat	788	384
Scheldestraat	491	728
Sint-Jansvliet	945	700
Suikerrui	943	812
Sint-Pietersvliet	910	932
Amsterdamstraat	829	865

3.2.2. Herkomst-Bestemming

3.2.2.1. Richting Amsterdamstraat

%	totaal 2u	totaal per u	Scheldestraat	Sint-Jansvliet	Suikerrui	Sint-Pietersvliet	Amsterdamstr
Namenstraat	1257	629	47,97	43,12	28,24	29,28	26,73
Scheldestraat	1283	642		62,04	38,58	40,06	36,32
Sint-Jansvliet	1166	583			47,08	47,94	45,20
Suikerrui	1209	605				41,42	35,33
St-Pietersvliet	1007	504					40,14

pae/uur	totaal 2u	totaal per u	Scheldestraat	Sint-Jansvliet	Suikerrui	Sint-Pietersvliet	Amsterdamstr
Namenstraat	1257	629	301,5	271	253	184	168
Scheldestraat	1283	642		398	339	257	233
Sint-Jansvliet	1166	583			285	279,5	263,5
Suikerrui	1209	605				241,5	206
St-Pietersvliet	1007	504					234

3.2.2.2. Richting Namenstraat

	totaal 2u	totaal / u	Amsterdamstr	St-Pietersvliet	Suikerrui	St-Jansvliet	Scheldestr	Namenstr
Amsterdamstr	1506	753		13,55	11,82	7,64	5,18	7,84
St-Pietersvliet	1378	689			62,12	19,09	10,38	33,31
Suikerrui	1188	594				70,88	16,92	43,27
St-Jansvliet	1180	590					11,10	47,03
Scheldestraat	699	350						75,68

pae/uur	totaal 2u	totaal / u	Amsterdamstr	St-Pietersvliet	Suikerrui	St-Jansvliet	Scheldestr	Namenstr
Amsterdamstr	1506	753		189	260	253	103	203
St-Pietersvliet	1378	689			428	339	72	230
Suikerrui	1188	594				285	101	257
St-Jansvliet	1180	590					66	278
Scheldestraat	699	350						265

3.3. Resultaten dinsdag - avondspits

3.3.1. Drukbeeld

In onderstaande tabellen wordt steeds de verkeersstroom op een bepaald punt weergegeven in pae/uur. Voor de kruispunttellingen zijn dit de waardes van het drukste uur, voor gegevens afkomstig uit het hb onderzoek gaat het om gemiddelden.

Gegevens afkomstig uit het hb onderzoek:

dinsdag PM	richting noorden	richting zuiden
Namenstraat	347	723,5
Scheldestraat	430	563
Sint-Jansvliet	493	705
Suikerrui	636	760
Sint-Pietersvliet	815	805
Amsterdamstraat	849	922

Gegevens afkomstig uit de kruispunttellingen:

dinsdag PM	richting noorden	richting zuiden
Namenstraat	381	865
Scheldestraat	475	792
Sint-Jansvliet	763	819
Suikerrui	808	804
Sint-Pietersvliet	1032	1016
Amsterdamstraat	1353	1013

3.3.2. Herkomst-Bestemming

3.3.2.1. Richting Amsterdamstraat

%	totaal 2u	totaal / u	Scheldestr	St-Jansvliet	Suikerrui	St-Pietersvliet	Amsterdamstr
Namenstraat	694	347	56,48	57,64	63,62	53,46	41,07
Scheldestraat	860	430		32,33	22,00	18,49	18,95
Sint-Jansvliet	986	493			23,05	19,37	17,75
Suikerrui	1272	636				87,83	56,90
St-Pietersvliet	1630	815					80,93

pae/uur	totaal 2u	totaal / u	Scheldestr	St-Jansvliet	Suikerrui	St-Pietersvliet	Amsterdamstr
Namenstraat	694	347	196	200	253	185,5	142,5
Scheldestraat	860	430		139	339	79,5	81,5
Sint-Jansvliet	986	493			285	95,5	87,5
Suikerrui	1272	636				433	280,5
St-Pietersvliet	1630	815					399

In deze tabel komt het verschillende keren voor dat de waardes voor verkeer naar een verder afgelegen punt net iets hoger zijn dan de waarde voor het punt ervoor. We kunnen er dan vanuit gaan dat beide waardes ongeveer gelijk zijn. Dergelijke kleine afwijkingen kunnen het gevolg zijn van een mismatch in het verwerkingsprogramma of een lees- of interpretatiefout bij de tellers of verwerkers.

3.3.2.2. Richting Namenstraat

%	totaal 2u	totaal per u	St-Jansvliet	Suikerrui	St-Pietersvliet	Scheldestraat	Namenstraat
Amsterdamstr	1717	859	17,88	15,14	9,88	8,79	8,05
St-Pietersvliet	1427	714		77,37	23,46	20,88	19,12
Suikerrui	1231	616			32,14	28,60	26,19
St-Jansvliet	663	332				23,63	21,64
Scheldestraat	656	328					23,75

pae/uur	totaal 2u	totaal per u	St-Jansvliet	Suikerrui	St-Pietersvliet	Scheldestraat	Namenstraat
Amsterdamstr	1717	859	189	260	253	103	203
St-Pietersvliet	1427	714		552	339	149	136
Suikerrui	1231	616			285	141	129
St-Jansvliet	663	332				117	107
Scheldestraat	656	328					117

3.4. Resultaten donderdag - ochtendspits

3.4.1. Drukbeeld

In onderstaande tabellen wordt steeds de verkeersstroom op een bepaald punt weergegeven in pae/uur. Voor de kruispunttellingen zijn dit de waardes van het drukste uur, voor gegevens afkomstig uit het hb onderzoek gaat het om gemiddelden.

Gegevens uit het herkomst-bestemmings onderzoek:

donderdag AM	richting noorden	richting zuiden
Namenstraat	629	383
Scheldestraat	642	328
Sint-Jansvliet	583	332
Suikerrui	605	616
Sint-Pietersvliet	504	714
Amsterdamstraat	697	859

Gegevens uit het herkomst-bestemmings onderzoek:

donderdag AM	richting noorden	richting zuiden
Namenstraat	815	426
Scheldestraat	707	447
Sint-Jansvliet	941	749
Suikerrui	938	708
Sint-Pietersvliet	967	894
Amsterdamstraat	843	1072

3.4.2. Herkomst-Bestemming

3.4.2.1. Richting Amsterdamstraat

%	totaal 2u	totaal / u	Scheldestra t	St-Jansvliet	Suikerru i	St-Pietersvliet	Amsterdamstr
Namenstraat	1257	629	66,03	53,06	21,32	39,14	34,37
Scheldestraat	1283	642		66,25	30,55	49,42	43,57
Sint-Jansvliet	1166	583			26,07	46,91	41,17
Suikerrui	1209	605				25,14	20,35
Sint-Pietersvliet	1007	504					48,36

pae/uur	totaal 2u	totaal / u	Scheldestra t	St-Jansvliet	Suikerru i	St-Pietersvliet	Amsterdamstr
Namenstraat	1257	629	415	333,5	253	246	216
Scheldestraat	1283	642		425	339	317	279,5
Sint-Jansvliet	1166	583			285	273,5	240
Suikerrui	1209	605				152	123
Sint-Pietersvliet	1007	504					243,5

3.4.2.2. Richting Namenstraat

%	totaal 2u	totaal per u	St-Jansvliet	Suikerrui	St-Pietersvliet	Scheldestraat	Namenstraat
Amsterdamstr	1717	859	4,83	8,56	3,90	3,49	7,57
St-Pietersvliet	1427	714	0,00	28,94	31,25	14,93	21,65
Suikerrui	1231	616		0,00	25,91	21,20	32,66
St-Jansvliet	663	332			0,00	34,84	50,83
Scheldestraat	656	328				0,00	58,69

pae/uur	totaal 2u	totaal per u	St-Jansvliet	Suikerrui	St-Pietersvliet	Scheldestraat	Namenstraat
Amsterdamstr	1717	859	189	260	253	103	203
St-Pietersvliet	1427	714	0	207	339	107	155
Suikerrui	1231	616		0	285	131	201
St-Jansvliet	663	332			0	116	169
Scheldestraat	656	328				0	193

3.5. Resultaten donderdag - avondspits

3.5.1. Drukbeeld

In onderstaande tabellen wordt steeds de verkeersstroom op een bepaald punt weergegeven in pae/uur. Voor de kruispunttellingen zijn dit de waardes van het drukste uur, voor gegevens afkomstig uit het hb onderzoek gaat het om gemiddelden.

Gegevens uit het herkomst-bestemmings onderzoek:

donderdag PM	richting noorden	richting zuiden
Namenstraat	397	629
Scheldestraat	554	720
Sint-Jansvliet	553	587
Suikerrui	604	612
Sint-Pietersvliet	982	
Amsterdamstraat	827	893

De persoon die het telpunt ter hoogte van de Sint-Pietersvliet bemande werd halverwege de telling ziek, dus de gegevens hiervan zijn niet bruikbaar.

Gegevens uit de kruispunttellingen:

donderdag PM	richting noorden	richting zuiden
Namenstraat	432	901
Scheldestraat	586	811
Sint-Jansvliet	726	902
Suikerrui	813	612
Sint-Pietersvliet	1085	1023
Amsterdamstraat	1136	855

3.5.2. Herkomst-bestemming

3.5.2.1. Richting Amsterdamstraat

%	totaal 2u	totaal per u	Scheldestraat	Sint-Jansvliet	Suikerrui	Sint-Pietersvliet	Amsterdamstr
Namenstraat	793	397	69,36	56,62	45,15	45,40	24,84
Scheldestraat	1107	554		76,24	55,56	61,07	31,71
Sint-Jansvliet	1105	553			60,54	66,61	34,21
Suikerrui	1208	604				74,03	36,56
Sint-Pietersvliet	1963	982					52,58

pae/uur	totaal 2u	totaal per u	Scheldestraat	Sint-Jansvliet	Suikerrui	Sint-Pietersvliet	Amsterdamstr
Namenstraat	793	397	275	224,5	253	180	98,5
Scheldestraat	1107	554		422	339	338	175,5
Sint-Jansvliet	1105	553			285	368	189
Suikerrui	1208	604				409	202
Sint-Pietersvliet	1963	982					290,5

3.5.2.2. Richting Namenstraat

%	totaal 2u	totaal per u	St-Jansvliet	Suikerrui	St-Pietersvliet	Scheldestraat	Namenstraat
Amsterdamstr	1786	893		9,13	8,57	9,29	7,17
St-Pietersvliet	0	0					
Suikerrui	1224	612			48,77	61,99	44,52
St-Jansvliet	1173	587				66,97	46,43
Scheldestraat	1439	720					76,56

pae/uur	totaal 2u	totaal per u	St-Jansvliet	Suikerrui	St-Pietersvliet	Scheldestraat	Namenstraat
Amsterdamstr	1786	893	189	260	253	103	203
St-Pietersvliet							
Suikerrui	1224	612			285	343	246
St-Jansvliet	1173	587				370	257
Scheldestraat	1439	720					423

3.6. Resultaten zaterdag

3.6.1. Drukbeeld

In onderstaande tabellen wordt steeds de verkeersstroom op een bepaald punt weergegeven in pae/uur. Voor de kruispunttellingen zijn dit de waardes van het drukste uur, voor gegevens afkomstig uit het hb onderzoek gaat het om gemiddelden.

Gegevens uit het herkomst-bestemmings onderzoek:

zaterdag	richting noorden	richting zuiden
Namenstraat	362	300
Scheldestraat	498	351
Sint-Jansvliet	395	441
Suikerrui	293	766
Sint-Pietersvliet	433	405
Amsterdamstraat	411	501

Gegevens uit de kruispunttellingen:

zaterdag	richting noorden	richting zuiden
Namenstraat	395	421
Scheldestraat	393	294
Sint-Jansvliet	566	495
Suikerrui	555	638
Sint-Pietersvliet	833	540
Amsterdamstraat	405	567

3.6.2. Herkomst-bestemming

3.6.2.1. Richting Amsterdamstraat

%	totaal 2u	totaal per u	Scheldestraat	Sint-Jansvliet	Suikerrui	St-Pietersvliet	Amsterdamstr
Namenstraat	724	362	55,11	36,19	20,86	23,90	16,85
Scheldestraat	995	498		47,74	26,03	30,35	24,52
Sint-Jansvliet	790	395			30,76	38,99	33,67
Suikerrui	585	293				25,95	23,92
St-Pietersvliet	866	433					40,89

pae/uur	totaal 2u	totaal per u	Scheldestraat	Sint-Jansvliet	Suikerrui	St-Pietersvliet	Amsterdamstr
Namenstraat	724	362	199,5	131	75,5	86,5	61
Scheldestraat	995	498		237,5	129,5	151	122
Sint-Jansvliet	790	395			121,5	154	133
Suikerrui	585	293				102,5	94,5
St-Pietersvliet	866	433					161,5

In deze tabellen vinden we een duidelijke onregelmatigheid in de hoeveelheid verkeer dat langs de Suikerrui passeert. Dit is te wijten aan een gebrekkige telling ter plaatse.

3.6.2.2. Richting Namenstraat

%	totaal 2u	totaal / u	Amsterdamstr	St-Jansvliet	Suikerrui	St-Pietersvliet	Scheldestr	Namenstr
Amsterdamstr	1002	501		33,73	8,78	27,25	15,57	13,17
St-Pietersvliet	810	405			13,21	39,01	23,95	19,01
Suikerrui	1532	766				10,45	5,68	5,09
St-Jansvliet	882	441					40,36	35,60
Scheldestraat	702	351						64,67

pae/uur	totaal 2u	totaal / u	Amsterdamstr	St-Jansvliet	Suikerrui	St-Pietersvliet	Scheldestr	Namenstr
Amsterdamstr	1002	501		169	44	137	78	66
St-Pietersvliet	810	405			54	158	97	77
Suikerrui	1532	766				80	44	39
St-Jansvliet	882	441					178	157
Scheldestraat	702	351						227

Ook in deze tabel zien we een opvallend lager cijfer ter hoogte van de Suikerrui. Dit is eveneens te wijten aan een gebrekkige telling ter plaatse.

3.7. Conclusies HB onderzoek

3.7.1. Weekdag ochtendspits - Algemeen beeld

3.7.1.1. Richting Amsterdamstraat

De hoeveelheid doorgaand verkeer van de Namenstraat naar de Amsterdamstraat bedraagt ongeveer 1/4 tot 1/3 van het totale verkeer op de Kaaïen. Voor verkeer dat langs de Suikerrui passeert en dus (minstens) de helft van de Kaaïen afrijdt is dit 1/4 van het totale verkeer.

Uit de kruispunttellingen en de intensiteiten die bepaald werden tijdens het hb-onderzoek zien we bovendien dat de totale verkeersstroom op de Kaaïen zonder duidelijk patroon varieert van 650 tot 950 pae/uur. In vergelijking met het verkeer in zuidelijke richting is dit een beperkt verschil.

3.7.1.2. Richting Namenstraat

Doorgaand verkeer van de Amsterdamstraat naar de Namenstraat is moeilijker te bepalen. Door een slechte telling ter hoogte van de Amsterdamstraat liggen deze waardes over de hele lijn veel lager dan de reële intensiteiten.

Daarom zullen we hier doorgaand verkeer beschouwen als verkeer dat van de Sint-Pietersvliet tot de Namenstraat rijdt. Hier gaat het om 1/3 tot 1/5 van de totale verkeersstroom.

Als we echter naar de kruispunttellingen kijken zien we een duidelijke afname van de verkeersintensiteit van noord naar zuid. Dit wijst inderdaad op een eerder beperkte hoeveelheid doorgaand verkeer. De intensiteiten variëren van 400 tot 900 pae/uur.

3.7.2. Weekdag ochtendspits - Specifieke punten

Tijdens de ochtendspits merken we twee reeksen waardes die afwijken van het verwachtingspatroon. Het gaat om het verkeer ter hoogte van de Suikerrui richting Namenstraat en het verkeer ter hoogte van de Namenstraat dat in zuidelijke richting rijdt.

Ter hoogte van de Suikerrui merken we duidelijk minder verkeer richting Amsterdamstraat dan ter hoogte van de telpunten direct daarvoor en direct daarna. Aangezien dit punt op dinsdag en donderdag door andere mensen geteld én verwerkt werd kunnen we aannemen dat deze waardes correct zijn en dat er dus sluipverkeer is dat de Suikerrui ontwijkt. Dit is mogelijk door af te slaan ter hoogte van de Sint-Jansvliet (voorbij het telpunt), vervolgens via Oeverstraat, Muntstraat, Augustijnenstraat, Nationalestraat, Groenplaats, Schoenmarkt, Meirbrug, Sint-Katelijnevest, Minderbroederstraat en Paulusstraat om terug uit te komen aan de Sint-Pietersvliet (voor het telpunt).

Ter hoogte van de Namenstraat liggen de geregistreerde waardes veel hoger dan men op het eerste zicht zou verwachten. Men zou kunnen aannemen dat het om sluipverkeer gaat, maar waarom zou men een alternatieve route zoeken als men het kruispunt met de Suikerrui (oorzaak van de voornaamste opstoppingen) al voorbij is? En waarom zou men dan terug de Kaaïen oprijden voor de Namenstraat in plaats van de Waalse Kaai tot het einde te volgen? Mogelijk gaat het om mensen die een tussenbestemming hebben in dit gebied.

3.7.3. Weekdag avondspits - Algemeen beeld

3.7.3.1. Richting Amsterdamstraat

Van het verkeer dat vanop de Namenstraat vertrekt rijdt tussen de 20% en de 40% door tot aan de Amsterdamstraat. Vanaf de Suikerrui is dit tussen de 35% en de 55%.

Uit de kruispunttellingen en intensiteitsmetingen blijkt dat het grootste deel van het verkeer dat via de Amsterdamstraat wegrijdt afkomstig is vanop de Kaaien zelf. De intensiteit ter hoogte van de Namenstraat is slechts ongeveer 400 pae/uur, ter hoogte van de Amsterdamstraat loopt dit op tot 900 pae/uur.

3.7.3.2. Richting Namenstraat

Voor de avondspits zijn de gegevens van donderdag enkel relevant voor het gedeelte tussen de Suikerrui en de Namenstraat. De telpost ter hoogte van de Sint-Pietersvliet werd niet volledig geteld doordat de persoon die daar stond ziek geworden is.

Vanuit de telling van dinsdag zien we dat de hoeveelheid doorgaand verkeer beperkt is tot 1/5 van de totale verkeersstroom ter hoogte van de Amsterdamstraat. Van het verkeer dat de Suikerrui passeert rijdt tussen de 25% en de 45% door tot aan de Namenstraat.

Aan de resultaten van de kruispunttellingen en de intensiteitsmetingen tijdens het hb onderzoek zien we dat de verkeersintensiteit over heel de kaaien ongeveer constant is met een iets lagere intensiteit ter hoogte van de Namenstraat en een hogere ter hoogte van de Amsterdamstraat.

3.7.4. Weekdag avondspits - Specifieke punten

Op donderdagavond vinden we dezelfde lagere intensiteit ter hoogte van de Suikerrui als we ook opmerkten op dinsdag- en donderdagochtend. Op dinsdagavond is deze vermindering er echter niet. Dit ligt waarschijnlijk aan het feit dat het hier om een uitzonderlijk vlotte avondspits ging, zonder files ter hoogte van de Suikerrui.

3.7.5. Zaterdag – Algemeen beeld

3.7.5.1. Richting Amsterdamstraat

De hoeveelheid doorgaand verkeer ligt op zaterdag beduidend lager dan op de weekdays. Voor verkeer van de Namenstraat richting Amsterdamstraat vinden we maar 17% doorgaand verkeer. Vanaf de Suikerrui rijdt 24% door tot de Amsterdamstraat.

3.7.5.2. Richting Namenstraat

Het doorgaand verkeer van de Amsterdamstraat richting Namenstraat bedraagt slechts 13%. De waardes die opgemeten zijn op de Suikerrui kunnen niet als relevant beschouwd worden aangezien de daar gepositioneerde tellers niet continue doorgewerkt hebben.

3.7.6. Zaterdag – Specifieke punten

Op zaterdag zijn er geen punten die, los van de gemaakte fouten bij de telling, waardes vertonen die afwijken van het verwachtingspatroon.

3.8. Figuren

In bijlage vindt u een schematische weergave van de resultaten uit het herkomstbestemmings-onderzoek. Telkens worden de resultaten gegroepeerd per richting en per telmoment. De lengte van de balken geeft weer tot waar wagens die een bepaald punt passeren rijden. De dikte geeft het aantal wagens dat deze beweging maakt.

Men moet erop letten dat wagens die van het eerste naar het laatste punt rijden ook meegeteld werden in de hoeveelheid wagens dat naar elk van de tussenliggende punten rijdt.

4. PARKEERONDERZOEK

4.1. Opzet van het onderzoek

Het parkeeronderzoek bestaat uit vier luiken. Ten eerste werd een inschatting gemaakt van de capaciteit van de verschillende parkings. Deze zal als basis dienen voor de verdere evaluatie. Het bezettingsonderzoek geeft aan hoeveel wagens er in een bepaalde periode gebruik maken van deze parking, met andere woorden of deze parking volledig gebruikt wordt of dat er nog restcapaciteit is. Daarbij werden in het bijzonder de wagens met een bewonerskaart geregistreerd. Tenslotte werd ook een steekproefsgewijs parkeerduuronderzoek uitgevoerd waarbij op elke parking van telkens 100 parkeerplaatsen werd genoteerd of deze bezet was en zo ja, gedurende welke tijdsspanne een bepaalde wagen er bleef staan.

Deze tellingen gebeurden op de volgende dagen:

- donderdag 11 december
- zaterdag 13 december

Gedurende de volgende periodes:

- periode 1 : van 9 tot 12 uur
- periode 2 : van 13 tot 16 uur
- periode 3 : van 16 tot 19 uur
- periode 4 : van 19 tot 22 uur

Daarbij werden de volgende parkings geïnventariseerd:

- Gedempte Zuiderdokken
- Kaai 13-14
- Kaai 17-18a/19b
- Noorderterras
- Hangar 26
- Hangar 27

4.2. Capaciteitsmeting

Een eerste stap in het onderzoek betrof het ramen van het aantal parkeerplaatsen per parking.

Voor de parking gedempte Zuiderdokken werd het totale aantal parkeerplaatsen van de verharde parking en het daarop aansluitend braakliggend terrein geteld. Op het moment van de overige tellingen stond er echter een circus op dit plein zodat er slechts 1150 beschikbare parkeerplaatsen overbleven. De bezettingsgraad is verder bepaald rekening houdend met dit verminderde aantal plaatsen.

Voor de parking op kaai 17-18a/19b werd nog een verdere opsplitsing gemaakt naar de onderdelen 16a – 16b – 17a – 17b gezien de grote verschillen in gebruik tussen deze segmenten. De waarden die gegeven worden bij 'niet overdekt' voor deze parking zijn de waarden voor de gehele oppervlakte.

naam parking	overdekt/niet overdekt	aantal parkeerplaatsen
gedempte Zuiderdokken	niet overdekt	1540 / 1150
kaai 13-14	overdekt	168
	niet overdekt	302
kaai 17-18a/19b	overdekt	235
	niet overdekt	1490
16a		354
16b		174
17a		459
17b		420
Noorderterras	overdekt	158
	niet overdekt	421
hangar 26	overdekt	218
hangar 27	niet overdekt	446

4.3. Bezettingsonderzoek

4.3.1. Donderdag

			9u-12u		13u-16u		16u-19u		19u-22u		Gemiddeld
		totalen	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%	%
gedempte Zuiderdokken	niet overdekt	1150	824	72%	1045	91%	969	84%	896	78%	81%
kaai 13-14	overdekt	168	151	90%	136	81%	13	8%	128	76%	64%
	niet overdekt	302	215	71%	201	67%	19	6%	164	54%	50%
kaai 17-18a/19b	overdekt	235	90	38%	85	36%	69	29%	79	34%	34%
	niet overdekt	1490	732	49%	926	62%	731	49%	542	36%	49%
	16a	354	10	3%	10	3%	6	2%	7	2%	2%
	16b	174	57	33%	57	33%	113	65%	68	39%	42%
	17a	459	262	57%	262	57%	282	61%	177	39%	54%
	17b	420	345	82%	345	82%	293	70%	272	65%	75%
Noorderterras	overdekt	158	126	80%	153	97%	112	71%	68	43%	73%
	niet overdekt	421	283	67%	299	71%	276	66%	82	19%	56%
hangar 26	overdekt	218	121	56%	141	65%	164	75%	60	28%	56%
hangar 27	niet overdekt	446	129	29%	304	68%	322	72%	124	28%	49%
Gemiddeld				56%		62%		51%		42%	53%

Gemiddeld zien we dat de hoogste parkeerdruk voorkomt tussen 13 en 16 u met een gemiddelde bezettingsgraad van 62%. 's Avonds tussen 19 en 22u is de kalmste periode met slechts een bezettingsgraad van 42%.

Voor bijna alle parkings is de bezettingsgraad het laagste bij de avondtelling, voor de andere parkings is dit de eerste telling 's ochtends. Dit wijst wellicht op een beperkt aantal wagens dat hier gedurende de nacht geparkeerd staan in vergelijking met de dagparkeerders.

De drukst bezette parking is met voorsprong de parking gedempte Zuiderdokken (81%). Verder zijn ook de parking Kaai 13-14 overdekt (64%), de parking Kaai 17b (75%) en de parking Noorderterras overdekt (73%) populair. Het parkeren concentreert zich dus voornamelijk op de meest zuidelijke en de meest centraal gelegen parkings. De parking die het minst gebruikt wordt is het gedeelte kaai 16a. Hier wordt slechts 2 tot 3% van de totale capaciteit benut. Van de overige parkings wordt ongeveer de helft van de capaciteit benut.

4.3.2. Zaterdag

			9u-12u		13u-16u		16u-19u		19u-22u	
		totalen	abs	%	abs	%	abs	%	abs	%
gedempte Zuiderdokken	niet overdekt	1150	461	40%	796	69%	983	85%	828	72%
kaai 13-14	overdekt	168	113	67%	110	65%	106	63%	98	58%
	niet overdekt	302	129	43%	133	44%	112	37%	135	45%
kaai 17-18a/19b	overdekt	235	113	48%	110	47%	106	45%	98	42%
	niet overdekt	1490	509	34%	1090	73%	1380	93%	1146	77%
	16a	354	59	17%	176	50%	358	101%	167	47%
	16b	174	51	29%	130	75%	204	117%	132	76%
	17a	459	102	22%	387	84%	306,6	67%	359	78%
	17b	420	274	65%	359	85%	380	90%	322	77%
Noorderterras	overdekt	158	36	23%	163	103%	169	107%	126	80%
	niet overdekt	421	42	10%	172	41%	352	84%	157	37%
hangar 26	overdekt	218	11	5%	16	7%	18	8%	18	8%
hangar 27	niet overdekt	446	4	1%	9	2%	11	2%	9	2%
Gemiddeld				31%		51%		69%		54%

Op zaterdag ligt de drukste periode tussen 16 en 19u. De bezetting op dit moment is de hoogste die gemeten werd tijdens deze telcampagne. De kalmste periode is de eerste telling 's ochtends met slechts een gemiddelde bezettingsgraad van 31%, de laagste gemeten waarde tijdens deze campagne.

Het bezettingspatroon is op zaterdag duidelijk meer gelijklopend voor alle parkings dan op donderdag.

De parkings Noorderterras (en dan vooral het overdekte gedeelte) en de meest noordelijke rand van de parking kaai 17-18a/19b (het gedeelte 17b) zijn duidelijk de meest populaire parkings. Op zaterdag wordt er duidelijk het meest geparkeerd op de meer centraal gelegen parkings, met de gedempte Zuiderdokken als uitzondering. Er komen zelfs bezettingen voor die licht hoger zijn dan de geschatte capaciteit. Voor de parking Noorderterras, waar parkeervakken aangeduid zijn, gaat het duidelijk om foutparkeerders. Dit ondanks het feit dat er in het niet overdekte gedeelte nog parkeerplaatsen vrij zijn, deze zijn evenwel aan het zicht onttrokken door de boten. De meest noordelijke parkings aan hangar 26 en 27 daarentegen worden amper gebruikt.

4.4. Aandeel bewonerskaarten

4.4.1. Donderdag

In onderstaande tabel wordt de verhouding weergegeven tussen de bewonerskaarten voor de verschillende zones. Bewonerskaarten voor zone 2 – centrum komen het meeste voor. Dit is vooral opvallend tijdens de avonduren. Bewoners uit zone 3 – Paardenmarkt zijn duidelijk het minst vertegenwoordigd.

	9u-12u	13u-16u	16u-19u	19u-22u
zone 1	38%	31%	21%	11%
zone 2	54%	51%	62%	91%
zone 3	8%	18%	17%	8%

In onderstaande tabellen wordt het aandeel van wagens met bewonerskaarten ten opzichte van het totale aantal geparkeerde wagens in procenten weergegeven. Getallen werden in het rood gezet wanneer de waarde groter was dan 1%

		totaal bezetting	9u-12u			totaal bezetting	13u-16u		
			zone 1	zone 2	zone 3		zone 1	zone 2	zone 3
Gedempte Zuiderdokken	niet overdekt	824	0,97	0,00	0,24	1045	0,67	0,48	0,38
kaai 13-14	overdekt	151	1,32	9,93	0,00	136	0,00	7,35	0,74
	niet overdekt	215	0,47	1,86	0,47	201	0,50	1,00	0,00
kaai 17-18a/19b	overdekt	90	0,00	0,00	0,00	85	3,53	3,53	1,18
	niet overdekt	732	0,27	0,00	0,00	926	0,32	1,08	0,11
	16a	10	10,00	0,00	0,00	10	0,00	0,00	0,00
	16b	57	0,00	0,00	0,00	57	1,75	0,00	0,00
	17a	262	0,38	0,00	0,00	262	0,38	0,38	0,00
	17b	345	0,00	0,00	0,00	345	0,00	0,00	0,29
Noorderterras	overdekt	126	0,79	3,17	0,00	153	3,92	2,61	1,31
	niet overdekt	283	0,00	0,35	0,00	299	0,00	0,33	0,33
hangar 26	overdekt	121	1,65	0,83	0,00	141	0,00	0,71	1,42
hangar 27	niet overdekt	129	0,78	1,55	0,78	304	0,66	0,66	0,33

		totaal bezetting	16u-19u			totaal bezetting	19u-22u		
			zone 1	zone 2	zone 3		zone 1	zone 2	zone 3
Gedempte Zuiderdokken	niet overdekt	969	0,52	0,21	0,10	896	0,56	0,11	0,33
kaai 13-14	overdekt	13	0,00	0,00	0,00	128	0,00	0,00	0,00
	niet overdekt	19	0,00	0,00	0,00	164	0,00	0,00	0,00
kaai 17-18a/19b	overdekt	69	4,35	26,09	0,00	79	1,27	43,04	0,00
	niet overdekt	731	0,14	0,55	0,27	542	0,00	0,92	0,00
	16a	6	0,00	0,00	0,00	7	0,00	0,00	0,00
	16b	113	0,00	0,00	0,00	68	0,00	0,00	0,00
	17a	282	0,00	1,06	0,35	177	0,00	1,13	0,00
	17b	293	0,00	0,34	0,34	272	0,00	0,74	0,00
Noorderterras	overdekt	112	1,79	4,46	1,79	68	0,00	1,47	1,47
	niet overdekt	276	0,36	0,36	0,36	82	0,00	3,66	1,22
hangar 26	overdekt	164	0,00	1,22	0,61	60	0,00	0,00	0,00
hangar 27	niet overdekt	322	0,31	0,93	0,62	124	0,00	0,81	0,00

Het aandeel bewonersparkeren is over het algemeen relatief laag. Enkel op de overdekte parking kaai 17-18a/19b vinden we vanaf 16u een opvallend hoog aantal wagens met een bewonerskaart zone centrum terug. Deze parking kan enkel gebruikt worden mits specifieke toelating, wat een verklaring kan zijn voor het hogere aantal bewoners.

Wat ook opvalt, is dat bewoners duidelijk beter vertegenwoordigd zijn op de overdekte parkings. Op de gedempte Zuiderdokken en op het niet overdekte gedeelte van de parking kaai 17-18a/19b vinden we het kleinste aantal bewoners terug.

4.4.2. Zaterdag

Op zaterdag is de grotere aanwezigheid van bewoners uit de centrumzone nog duidelijker dan in de week. Ook hier zijn bewoners van zone 3 – Paardenmarkt minder vertegenwoordigd.

	9u-12u	13u-16u	16u-19u	19u-22u
zone 1	18%	17%	9%	12%
zone 2	69%	69%	86%	89%
zone 3	13%	14%	4%	9%

Op zaterdag ligt het aandeel bewonersparkeren duidelijk hoger dan op donderdag. Ook hier vinden we een duidelijke voorkeur voor de overdekte parkings. Niet alleen de parking op Kaai 17-18a/19b maar ook op kaai 17-18a/19b en aan het Noorderterras hebben een aandeel bewonerskaarten dat hoger ligt dan 50% voor de overdekte gedeeltes.

		totaal bezetting	9u-12u			totaal bezetting	13u-16u		
			zone 1	zone 2	zone 3		zone 1	zone 2	zone 3
Gedempte Zuiderdokken	niet overdekt	461	0,22	0,43	2,39	796	0,63	1,01	0,88
kaai 13-14	overdekt	113	8,85	30,09	4,42	110	8,18	42,73	3,64
	niet overdekt	509	0,20	3,14	1,38	1089	0,00	0,64	0,55
kaai 17-18a/19b	overdekt	113	8,85	47,79	4,42	110	8,18	42,73	3,64
	niet overdekt	509	0,20	1,96	1,38	1090	0,00	0,64	0,55
	16a	59	0,00	0,00	1,69	176	0,00	0,00	0,00
	16b	51	0,00	0,00	0,00	130	0,00	0,77	1,54
	17a	102	0,00	1,96	0,98	387	0,00	0,00	0,00
	17b	274	0,36	2,55	0,73	15	0,00	40,00	26,67
Noorderterras	overdekt	36	0,00	44,44	0,00	163	0,61	6,75	0,61
	niet overdekt	42	7,14	21,43	0,00	172	2,33	2,91	0,00
hangar 26	overdekt	11	9,09	0,00	0,00	16	0,00	0,00	6,25
hangar 27	niet overdekt	4	0,00	0,00	0,00	9	0,00	0,00	0,00

		totaal bezetting	16u-19u			totaal bezetting	19u-22u		
			zone 1	zone 2	zone 3		zone 1	zone 2	zone 3
Gedempte Zuiderdokken	niet overdekt	983	0,00	0,20	0,71	828	0,12	0,12	0,85
kaai 13-14	overdekt	106	0,94	52,83	2,83	98	6,12	55,10	6,12
	niet overdekt	112	0,00	0,00	0,89	135	0,74	9,63	3,70
kaai 17-18a/19b	overdekt	106	0,94	52,83	2,83	98	6,12	55,10	6,12
	niet overdekt	1380	0,00	0,43	0,14	1146	0,09	1,13	0,44
	16a	358	0,00	0,00	0,00	167	0,00	0,00	0,60
	16b	204	0,00	0,00	0,00	132	0,00	3,79	0,00
	17a	306,6	0,00	0,00	0,00	359	0,00	0,28	0,00
	17b	380	0,00	1,58	0,00	322	0,31	1,86	0,31
Noorderterras	overdekt	169	0,59	6,51	0,00	126	0,79	8,73	0,79
	niet overdekt	352	1,14	2,27	0,00	157	1,91	4,46	0,00
hangar 26	overdekt	18	0,00	5,56	0,00	18	0,00	5,56	0,00
hangar 27	niet overdekt	11	0,00	0,00	0,00	9	0,00	0,00	0,00

4.5. Parkeerduuronderzoek

4.5.1. Donderdag - overzicht

In onderstaande tabellen wordt een idee gegeven van de parkeerduur. De gegevens worden op drie verschillende manieren weergegeven. In de bovenste tabel zien we per telperiode hoe lang dat de wagens die daar op dat moment staan in totaal geparkeerd staan.

In de middelste tabel wordt aangegeven vanaf wanneer een wagen, die binnen een bepaalde telperiode genoteerd werd, reeds geparkeerd is.

In de onderste tabel wordt aangegeven tot wanneer een wagen die voor het eerst geteld is in een bepaalde periode op de parking blijft staan.

Bij interpretatie van de resultaten mag men niet vergeten dat wagens die in de 1^e periode en in de 4^e periode geteld werden mogelijk langer geparkeerd stonden dan hier is weergegeven. Zij kunnen immers reeds lang voor of tot lang na deze opname daar gestaan hebben.

Nog even een kort overzicht van de telperiodes:

- periode 1 : 9u – 12u
- periode 2 : 13u – 14u
- periode 3 : 16u – 19u
- periode 4 : 19u – 22u

4.5.1.1. Gedempte Zuiderdokken

Voor deze parking werden telkens slechts 72 wagens geteld. Dit komt omdat vooraf aangegeven was van welke parkeerplaatsen de gegevens moesten worden genoteerd en niet op voorhand geweten was dat er in die periode een circus zou staan.

wagens die in een bepaalde periode geteld zijn staan daar gedurende...					
	leeg	1 periode	2 periodes	3 periodes	4 periodes
periode 1	8	28	9	17	10
periode 2	0	16	22	24	10
periode 3	5	12	21	24	10
periode 4	9	38	8	7	10

wagens die in een bepaalde periode geteld zijn staan daar sinds...					
	leeg	van periode 1	van periode 2	van periode 3	van periode 4
periode 1	8	64			
periode 2	0	36	36		
periode 3	5	27	20	20	
periode 4	9	10	7	8	38

wagens die in een bepaalde periode zijn binnengereden staan daar tot...					
	leeg	tot periode1	tot periode2	tot periode3	tot periode4
periode 1	8	28	9	17	10
periode 2	0		16	13	7
periode 3	5			12	8

periode 4	9				38
-----------	---	--	--	--	----

4.5.1.2. Kaai 13-14

wagens die in een bepaalde periode geteld zijn staan daar gedurende...					
	leeg	1 periode	2 periodes	3 periodes	4 periodes
periode 1	15	20	31	29	5
periode 2	21	9	35	30	5
periode 3	53	8	4	30	5
periode 4	94	0	0	1	5

wagens die in een bepaalde periode geteld zijn staan daar sinds...					
	leeg	van periode 1	van periode 2	van periode 3	van periode 4
periode 1	15	85			
periode 2	21	65	14		
periode 3	53	34	5	8	
periode 4	94	5	1	0	0

wagens die in een bepaalde periode zijn binnengereden staan daar tot...					
	leeg	tot periode1	tot periode2	tot periode3	tot periode4
periode 1	15	20	31	29	5
periode 2	21		9	4	1
periode 3	53			8	0
periode 4	94				0

4.5.1.3. Kaai 17-18a/19b

wagens die in een bepaalde periode geteld zijn staan daar gedurende...					
	leeg	1 periode	2 periodes	3 periodes	4 periodes
periode 1	8	22	28	13	29
periode 2	9	14	30	18	29
periode 3	32	13	8	18	29
periode 4	31	29	6	5	29

wagens die in een bepaalde periode geteld zijn staan daar sinds...					
	leeg	van periode 1	van periode 2	van periode 3	van periode 4
periode 1	8	92			
periode 2	9	70	21		
periode 3	32	42	7	19	
periode 4	31	29	5	6	29

wagens die in een bepaalde periode zijn binnengereden staan daar tot...					
	leeg	tot periode1	tot periode2	tot periode3	tot periode4
periode 1	8	22	28	13	29
periode 2	9		14	2	5
periode 3	32			13	6
periode 4	31				29

4.5.1.4. Noorderterras

wagens die in een bepaalde periode geteld zijn staan daar gedurende...					
	leeg	1 periode	2 periodes	3 periodes	4 periodes
periode 1	23	19	28	24	6
periode 2	15	22	34	27	6
periode 3	48	7	12	27	6
periode 4	75	10	6	3	6

wagens die in een bepaalde periode geteld zijn staan daar sinds...					
	leeg	van periode 1	van periode 2	van periode 3	van periode 4
periode 1	23	77			
periode 2	15	57	28		
periode 3	48	30	9	13	
periode 4	75	6	3	6	10

wagens die in een bepaalde periode geteld zijn staan daar tot...					
	leeg	tot periode1	tot periode2	tot periode3	tot periode4
periode 1	23	19	28	24	6
periode 2	15		22	6	3
periode 3	48			7	6
periode 4	75				10

4.5.1.5. Hangar 26

wagens die in een bepaalde periode geteld zijn staan daar gedurende...					
	leeg	1 periode	2 periodes	3 periodes	4 periodes
periode 1	49	8	14	25	4
periode 2	33	5	29	29	4
periode 3	43	7	17	29	4
periode 4	83	7	2	4	4

wagens die in een bepaalde periode geteld zijn staan daar sinds...					
	leeg	van periode 1	van periode 2	van periode 3	van periode 4
periode 1	49	51			
periode 2	33	43	24		
periode 3	43	29	19	9	
periode 4	83	4	4	2	7

wagens die in een bepaalde periode zijn binnengereden staan daar tot...					
	leeg	tot periode1	tot periode2	tot periode3	tot periode4
periode 1	49	8	14	25	4
periode 2	33		5	15	4
periode 3	43			7	2
periode 4	83				7

4.5.1.6. Hangar 27

wagens die in een bepaalde periode geteld zijn staan daar gedurende...					
	leeg	1 periode	2 periodes	3 periodes	4 periodes
periode 1	57	11	7	23	2
periode 2	29	8	15	46	2
periode 3	40	2	10	46	2
periode 4	72	1	2	23	2

wagens die in een bepaalde periode geteld zijn staan daar sinds...					
	leeg	van periode 1	van periode 2	van periode 3	van periode 4
periode 1	57	43			
periode 2	29	32	39		
periode 3	40	25	31	4	
periode 4	72	2	23	2	1

wagens die in een bepaalde periode zijn binnengereden staan daar tot...					
	leeg	tot periode1	tot periode2	tot periode3	tot periode4
periode 1	57	11	7	23	2
periode 2	29		8	8	23
periode 3	40			2	2
periode 4	72				1

4.5.2. Donderdag – conclusies

Gemiddeld gezien is het aandeel wagens dat minder dan 3 uur geparkeerd staat het grootst. Vooral op de parking gedempte Zuiderdokken is dit zeer duidelijk.

Op de parking Hangar 27 wordt er voornamelijk gedurende drie periodes of 6 tot 10 uur geparkeerd. We zien dat de meeste van deze wagens de parking opreden tussen de eerste en de tweede opname en weer wegrepen tussen de 3^e en de 4^e opname.

Op de parking Hangar 26 wordt voornamelijk gedurende 2 periodes of 3 tot 7 uur geparkeerd. Er is echter weinig verschil tussen het aandeel van de wagens dat 1, 2 of 3 periodes geparkeerd staat.

Het hoogste aantal wagens dat gedurende 4 periodes of 9 tot 12 uur parkeert vinden we op de parking Kaai 17-18a/19b. Dit aandeel is hier zelfs groter dan het aandeel wagens dat drie periodes geparkeerd staat. Het gaat om 18% van de wagens, een verschil van 12-16% met de andere parkings.

4.5.3. Zaterdag - overzicht

In onderstaande tabellen wordt een idee gegeven van de parkeerduur. De gegevens worden op drie verschillende manieren weergegeven. In de bovenste tabel zien we per telperiode hoe lang dat de wagens die daar op dat moment staan in totaal geparkeerd staan.

In de middelste tabel wordt aangegeven vanaf wanneer een wagen, die binnen een bepaalde telperiode genoteerd werd, reeds geparkeerd is.

In de onderste tabel wordt aangegeven tot wanneer een wagen die voor het eerst geteld is in een bepaalde periode op de parking blijft staan.

Nog even een kort overzicht van de telperiodes:

- periode 1 : 9u – 12u
- periode 2 : 13u – 14u
- periode 3 : 16u – 19u
- periode 4 : 19u – 22u

4.5.3.1. Gedempte Zuiderdokken

Voor deze parking werden telkens slechts 72 wagens geteld. Dit komt omdat vooraf aangegeven was van welke parkeerplaatsen de gegevens moesten worden genoteerd en niet op voorhand geweten was dat er in die periode een circus zou staan.

wagens die in een bepaalde periode geteld zijn staan daar gedurende...					
	leeg	1 periode	2 periodes	3 periodes	4 periodes
periode 1	44	7	8	5	8
periode 2	10	27	18	9	8
periode 3	11	21	23	9	8
periode 4	21	26	13	4	8

wagens die in een bepaalde periode geteld zijn staan daar sinds...					
	leeg	van periode 1	van periode 2	van periode 3	van periode 4
periode 1	44	28			
periode 2	10	21	41		
periode 3	11	13	14	34	
periode 4	21	8	4	13	26

wagens die in een bepaalde periode zijn binnengereden staan daar tot...					
	leeg	tot periode1	tot periode2	tot periode3	tot periode4
periode 1	44	7	8	5	8
periode 2	10		27	10	4
periode 3	11			21	13
periode 4	21				26

4.5.3.2. Kaai 13-14

wagens die in een bepaalde periode geteld zijn staan daar gedurende...					
	leeg	1 periode	2 periodes	3 periodes	4 periodes
periode 1	96	1	0	1	2
periode 2	90	4	2	2	2
periode 3	87	5	4	2	2
periode 4	94	1	2	1	2

wagens die in een bepaalde periode geteld zijn staan daar sinds...					
	leeg	van periode 1	van periode 2	van periode 3	van periode 4
periode 1	96	4			
periode 2	90	3	7		
periode 3	87	3	3	7	
periode 4	94	2	1	2	1

wagens die in een bepaalde periode zijn binnengereden staan daar tot...					
	leeg	tot periode1	tot periode2	tot periode3	tot periode4
periode 1	96	1	0	1	2
periode 2	90		4	2	1
periode 3	87			5	2
periode 4	94				1

4.5.3.3. Kaai 17-18a/19b

wagens die in een bepaalde periode geteld zijn staan daar gedurende...					
	leeg	1 periode	2 periodes	3 periodes	4 periodes
periode 1	37	20	25	5	13
periode 2	13	36	30	8	13
periode 3	17	27	35	8	13
periode 4	34	20	30	3	13

wagens die in een bepaalde periode geteld zijn staan daar sinds...					
	leeg	van periode 1	van periode 2	van periode 3	van periode 4
periode 1	37	63			
periode 2	13	43	44		
periode 3	17	18	8	57	
periode 4	34	13	3	30	20

wagens die in een bepaalde periode zijn binnengereden staan daar tot...					
	leeg	tot periode1	tot periode2	tot periode3	tot periode4
periode 1	37	20	25	5	13
periode 2	13		36	5	3
periode 3	17			27	30
periode 4	34				20

4.5.3.4. Noorderterras

wagens die in een bepaalde periode geteld zijn staan daar gedurende...					
	leeg	1 periode	2 periodes	3 periodes	4 periodes
periode 1	83	6	2	3	6
periode 2	48	13	24	9	6
periode 3	28	32	25	9	6
periode 4	48	37	3	6	6

wagens die in een bepaalde periode geteld zijn staan daar sinds...					
	leeg	van periode 1	van periode 2	van periode 3	van periode 4
periode 1	83	17			
periode 2	48	11	41		
periode 3	28	9	28	35	
periode 4	48	6	6	3	37

wagens die in een bepaalde periode zijn binnengereden staan daar tot...					
	leeg	tot periode1	tot periode2	tot periode3	tot periode4
periode 1	83	6	2	3	6
periode 2	48		13	22	6
periode 3	28			32	3
periode 4	48				37

4.5.3.5. Hangar 26

wagens die in een bepaalde periode geteld zijn staan daar gedurende...					
	leeg	1 periode	2 periodes	3 periodes	4 periodes
periode 1	96	2	0	0	2
periode 2	92	1	4	1	2
periode 3	91	1	5	1	2
periode 4	92	4	1	1	2

wagens die in een bepaalde periode geteld zijn staan daar sinds...					
	leeg	van periode 1	van periode 2	van periode 3	van periode 4
periode 1	96	4			
periode 2	92	2	6		
periode 3	91	2	5	2	
periode 4	92	2	1	1	4

wagens die in een bepaalde periode zijn binnengereden staan daar tot...					
	leeg	tot periode1	tot periode2	tot periode3	tot periode4
periode 1	96	2	0	0	2
periode 2	92		1	4	1
periode 3	91			1	1
periode 4	92				4

4.5.3.6. Hangar 27

wagens die in een bepaalde periode geteld zijn staan daar gedurende...					
	leeg	1 periode	2 periodes	3 periodes	4 periodes
periode 1	96	0	1	0	3
periode 2	94	2	1	0	3
periode 3	93	3	1	0	3
periode 4	96	0	1	0	3

wagens die in een bepaalde periode geteld zijn staan daar sinds...					
	leeg	van periode 1	van periode 2	van periode 3	van periode 4
periode 1	96	4			
periode 2	94	4	2		
periode 3	93	3	0	4	
periode 4	96	3	0	1	0

wagens die in een bepaalde periode zijn binnengereden staan daar tot...					
	leeg	tot periode1	tot periode2	tot periode3	tot periode4
periode 1	96	0	1	0	3
periode 2	94		2	0	0
periode 3	93			3	1
periode 4	96				0

4.5.4. Zaterdag– conclusies

Ten eerste moeten we hier aangeven dat de resultaten voor de parkings Hangar 27, Hangar 26 en Kaai 13-14 niet als relevant beschouwd kunnen worden wegens het geringe aantal geparkeerde wagens.

Op zaterdag merken we heel duidelijk dat er vooral kort – tussen 1 en 4 uur – geparkeerd wordt binnen het onderzochte gebied. Het aantal wagens dat slechts voor 1 periode parkeert ligt tussen 50% en 68%.

Het aandeel wagens dat voor 3 of 4 periodes parkeert is eerder gering, met waardes tussen 7% en 4%.

4.6. Figuren

In bijlage vindt u een weergave van de parkeerbezetting en de parkeerduur aan de hand van staafdiagrammen. Telkens werd aangeduid welke parkings betalend zijn en waar men gratis kan parkeren.

Voor de parkeerbezetting werd steeds eerst de capaciteit weergegeven. Daarna wordt weergegeven hoeveel van deze plaatsen effectief bezet zijn.

De parkeerduur wordt weergegeven aan de hand van het procentuele aandeel wagens dat 1, 2, 3 of 4 periodes parkeert.

Ook geven wij nog ter informatie een overzicht van een parkeertelling die in maart 2005 uitgevoerd werd in dezelfde omgeving. Deze telling gebeurde op een weekdag.

5. VERKEERSTELLINGEN MEIRBRUG

5.1. Donderdag – ochtendspits

De belangrijkste richtingen tijdens de ochtendspits zijn, in volgorde van belangrijkheid:

- vanuit de Sint-Katelijnevest richting Huidevettersstraat
- vanop de Schoenmarkt richting Eiermarkt

Het kleine verschil tussen het aantal wagens dat de Meirbrug oprijdt en het aantal dat de Meirbrug verlaat ligt aan kleine onnauwkeurigheden bij het tellen.

5.2. Donderdag – avondspits

Tijdens de avondspits is er duidelijk meer verkeer op dit punt. De belangrijkste richtingen zijn, in volgorde van belangrijkheid:

- vanop de Eiermarkt richting Schoenmarkt
- vanop de Schoenmarkt richting Huidevettersstraat
- vanuit de Sint-Katelijnevest richting Huidevettersstraat

Opvallend is dat zowel tijdens de ochtend als tijdens de avondspits de stroom vanuit de Sint-Katelijnevest richting Huidevettersstraat groter is dan omgekeerd.

Ook zien we dat een relatief groot aantal wagens – 62 pae/uur – de niet-toegestane beweging vanuit de Eiermarkt richting Meirbrug maakt. Dit veroorzaakt vaak hinderlijke en zelfs gevaarlijke situaties.

5.3. Zaterdag

Op zaterdag is het verkeer meer gelijkmatig verdeeld over de verschillende - toegestane richtingen. De belangrijkste richtingen zijn, in volgorde van belangrijkheid:

- vanop de Schoenmarkt richting Huidevettersstraat
- vanop de Schoenmarkt richting Eiermarkt
- vanop de Eiermarkt richting Schoenmarkt

6. BIJLAGEN

6.1. Verkeerstellingen

- overzicht telpunten kruispunttellingen
- overzicht telpunten parking in- en uitrit
- overzicht druktebeeld dinsdag – ochtendspits
- overzicht druktebeeld dinsdag – avondspits
- overzicht druktebeeld donderdag – ochtendspits
- overzicht druktebeeld donderdag – avondspits
- overzicht druktebeeld zaterdag

6.2. Herkomst-Bestemmingsonderzoek

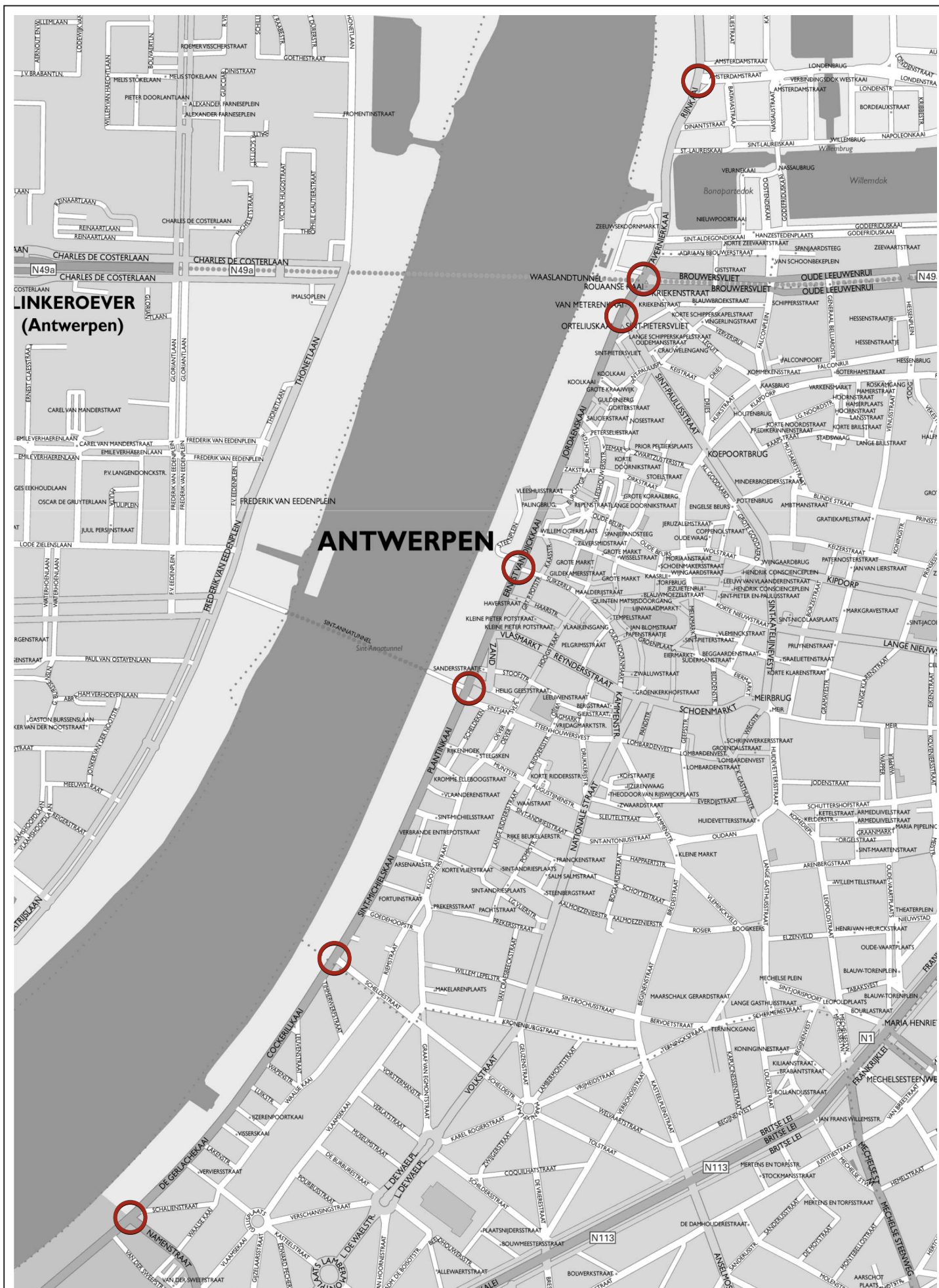
- overzicht telpunten
- overzicht kentekenonderzoek dinsdag – ochtendspits – richting Amsterdamstraat
- overzicht kentekenonderzoek dinsdag – ochtendspits – richting Namenstraat
- overzicht kentekenonderzoek dinsdag – avondspits – richting Amsterdamstraat
- overzicht kentekenonderzoek dinsdag – avondspits – richting Namenstraat
- overzicht kentekenonderzoek donderdag – ochtendspits – richting Amsterdamstraat
- overzicht kentekenonderzoek donderdag – ochtendspits – richting Namenstraat
- overzicht kentekenonderzoek donderdag – avondspits – richting Amsterdamstraat
- overzicht kentekenonderzoek donderdag – avondspits – richting Namenstraat
- overzicht kentekenonderzoek zaterdag – richting Amsterdamstraat
- overzicht kentekenonderzoek zaterdag – richting Namenstraat

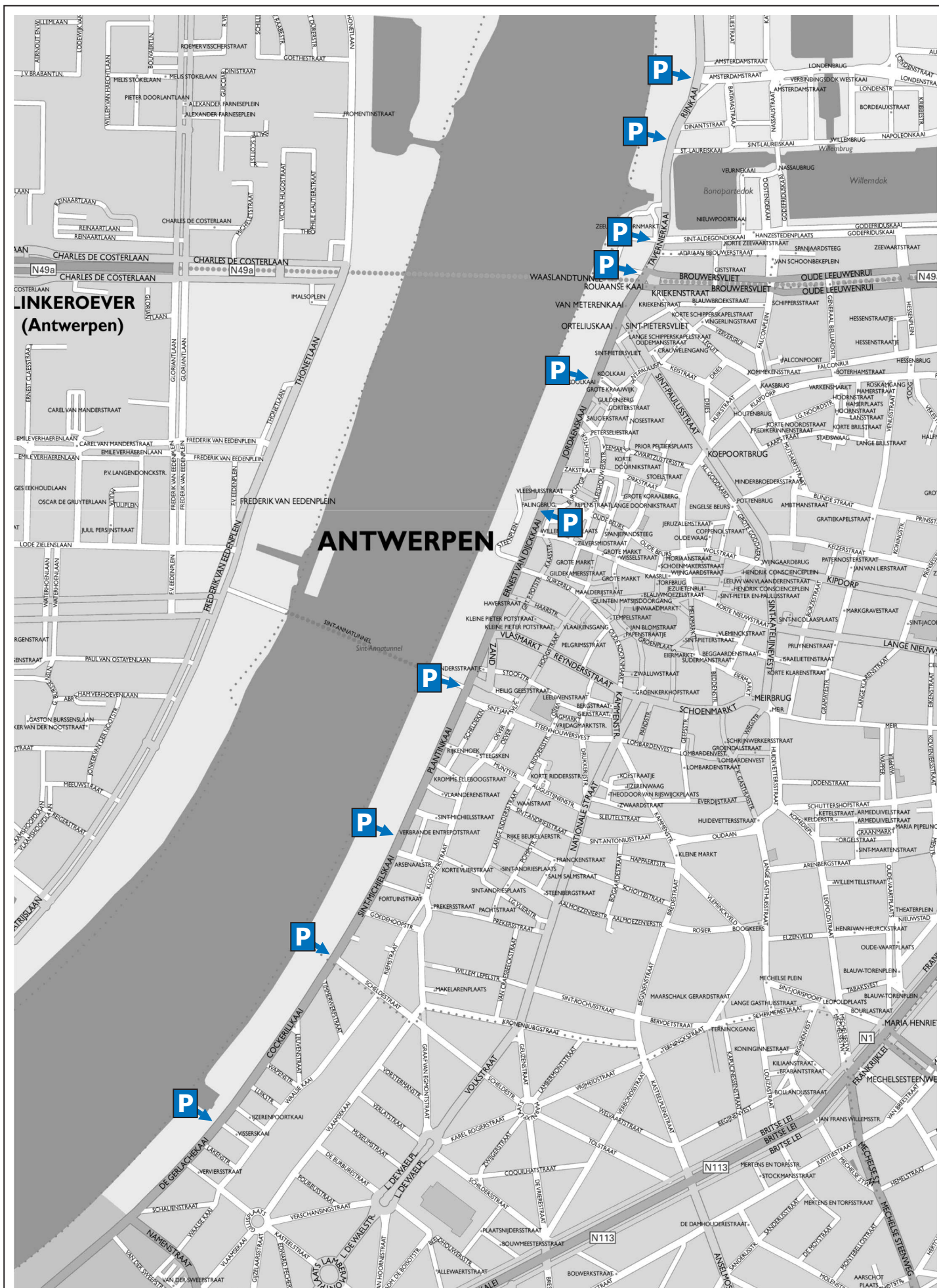
6.3. Parkeeronderzoek

- overzicht parkeerbezetting – weekdag
- overzicht parkeerbezetting – zaterdag
- overzicht parkeerduur – weekdag
- overzicht parkeerduur – zaterdag
- overzicht parkeertelling maart 2005

6.4. Meirbrug

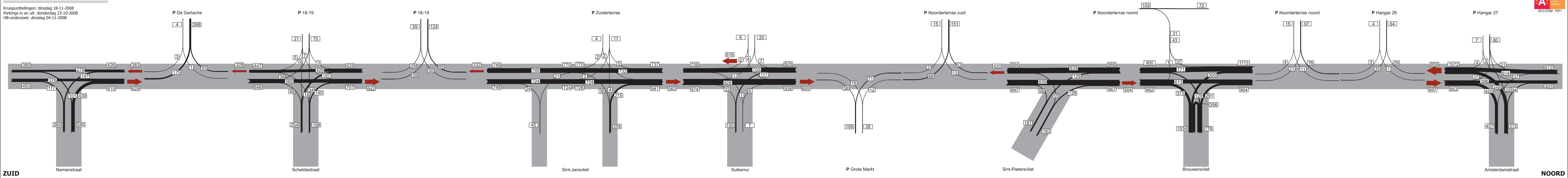
- intensiteiten weekdag – ochtendspits
- intensiteiten weekdag – avondspits
- intensiteiten zaterdag





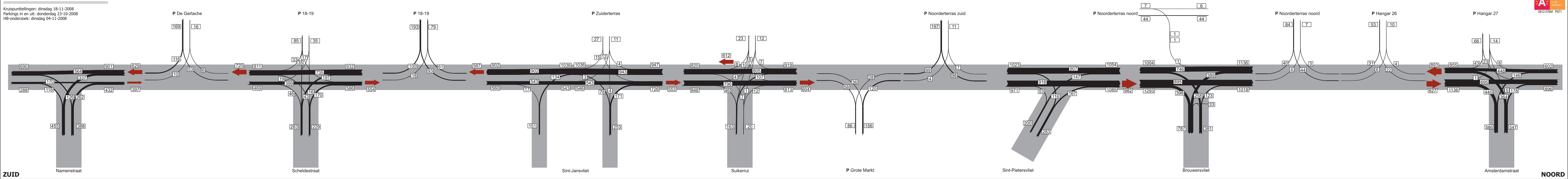
Weekdag 1 ochtendspits 7u45-8u45

Kruispunttellingen: dinsdag 18-11-2008
Parkings in en uit: donderdag 23-10-2008
HB-onderzoek: dinsdag 04-11-2008



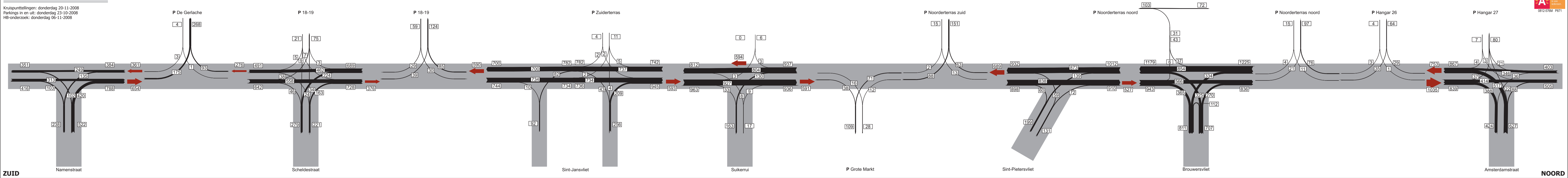
Weekdag 1 avondspits 16u45-17u45

Kruispunttellingen: dinsdag 18-11-2008
Parkings in en uit: donderdag 23-10-2008
HB-onderzoek: dinsdag 04-11-2008



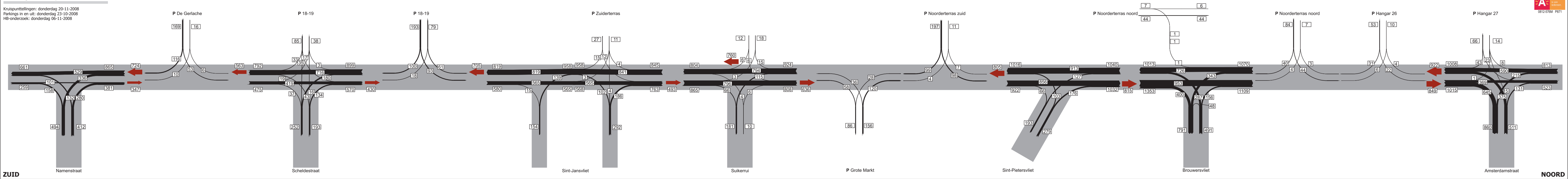
Weekdag 2 ochtendspits 7u45-8u45

Kruispunttellingen: donderdag 20-11-2008
Parkings in en uit: donderdag 23-10-2008
HB-onderzoek: donderdag 06-11-2008



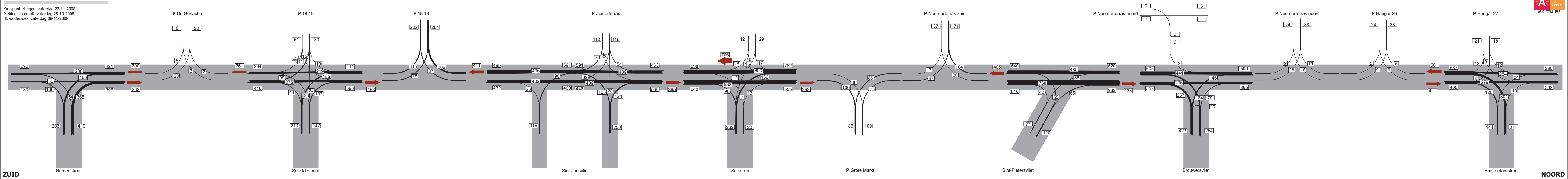
Weekdag 2 avondspits 16u45-17u45

Kruispunttellingen: donderdag 20-11-2008
Parkings in en uit: donderdag 23-10-2008
HB-onderzoek: donderdag 06-11-2008

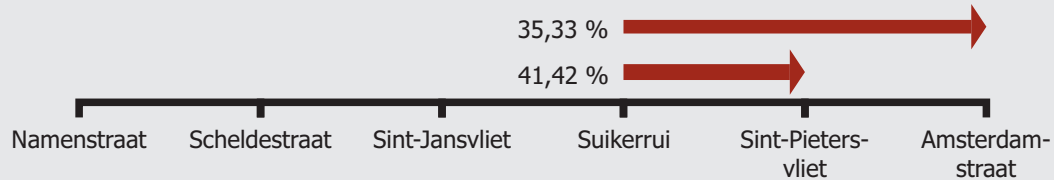
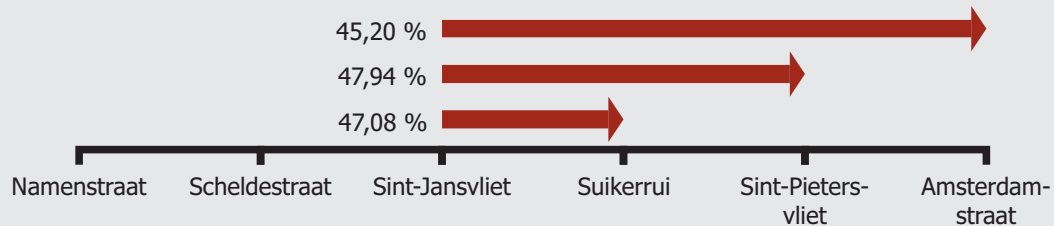
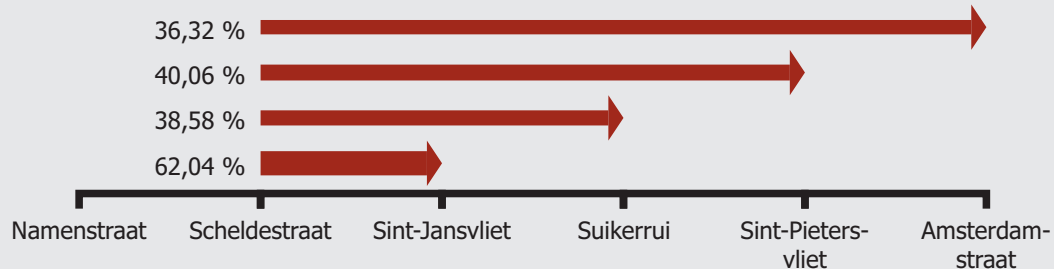
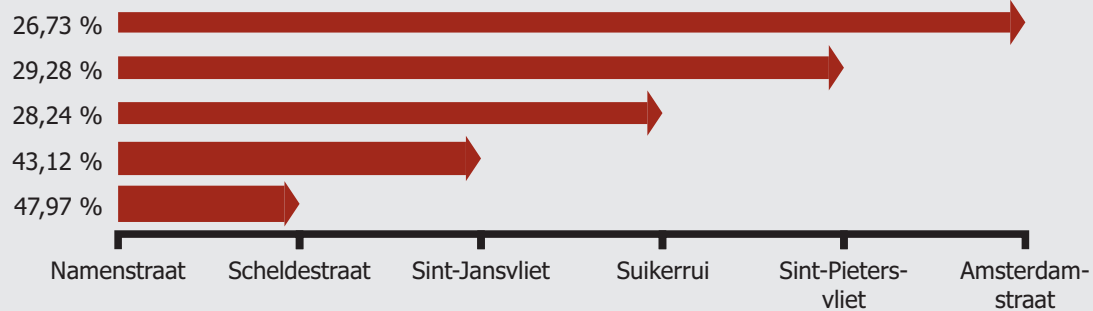


Zaterdag 14u00-15u00

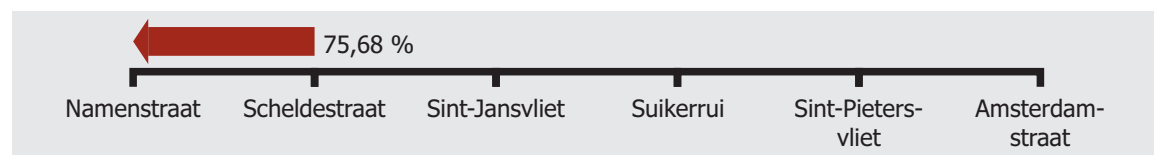
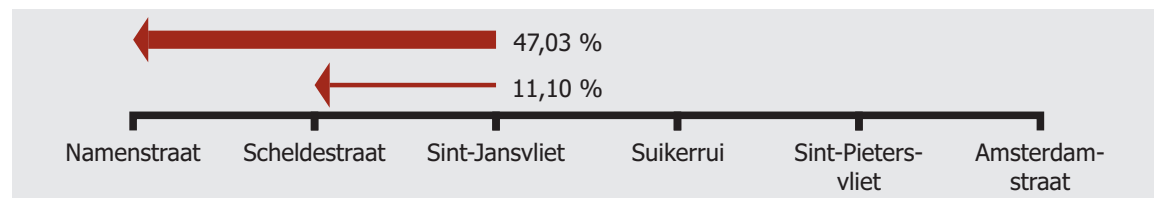
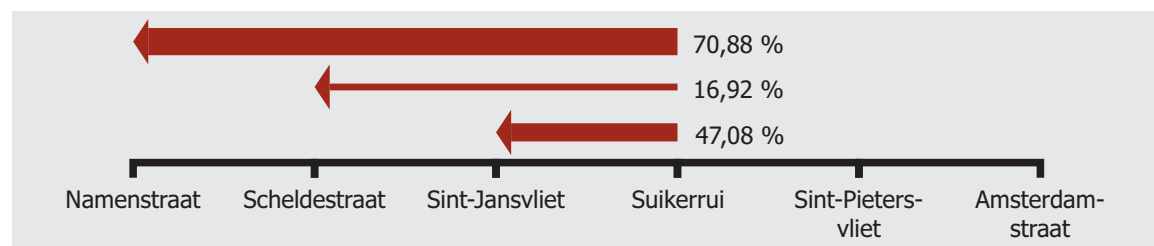
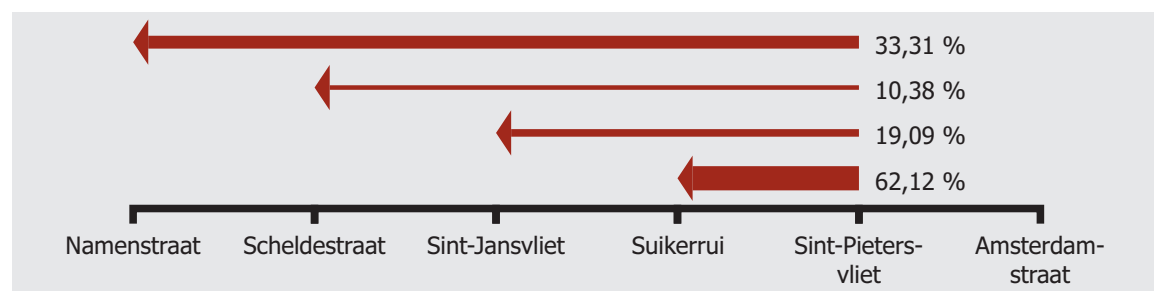
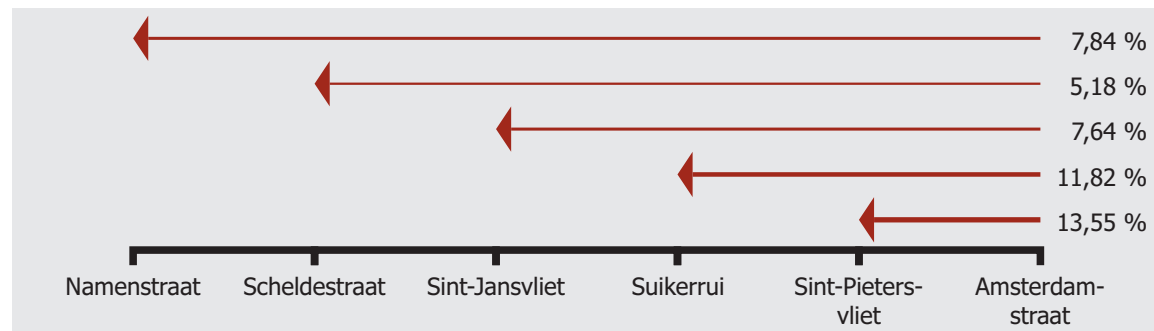
Kruispunttellingen: zaterdag 22-11-2008
Parkings in en uit: zaterdag 25-10-2008
HB-onderzoek: zaterdag 08-11-2008



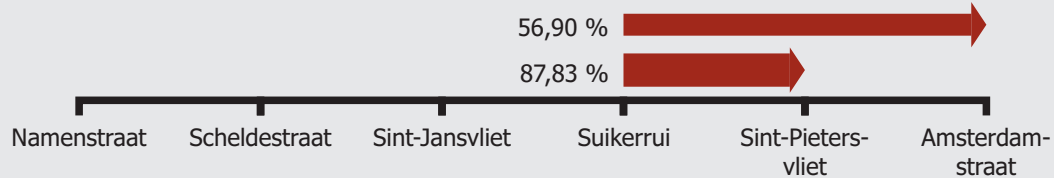
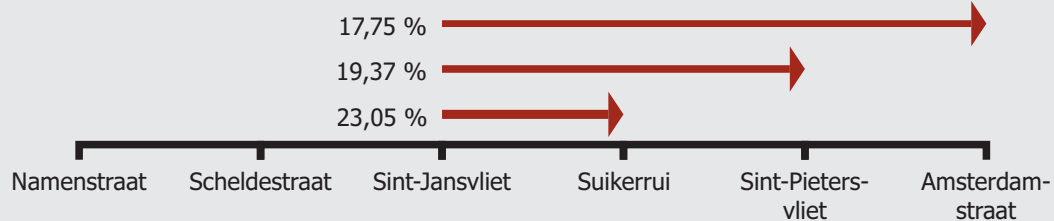
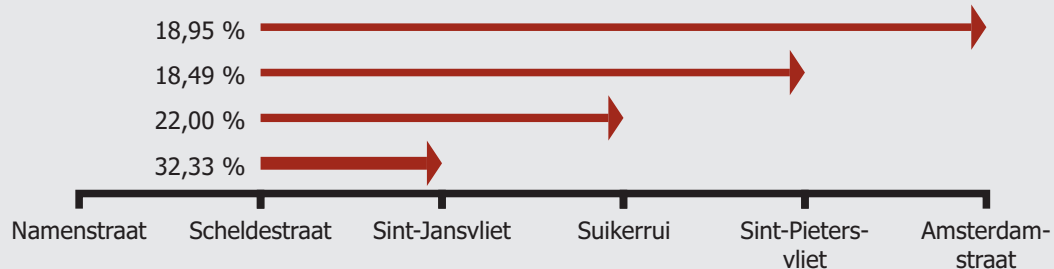
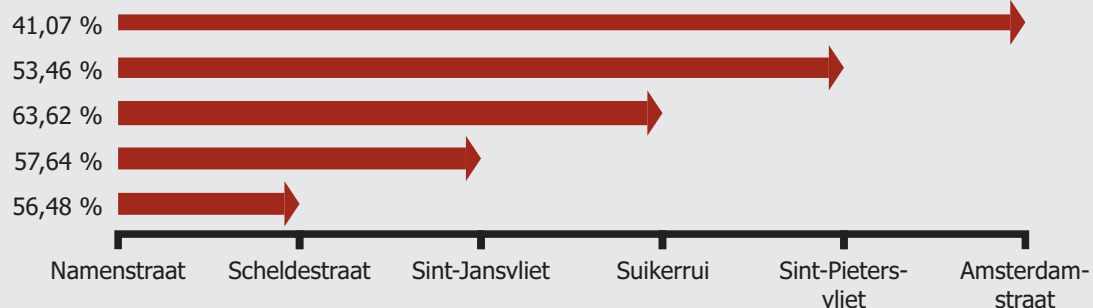
Richting Amsterdamstraat



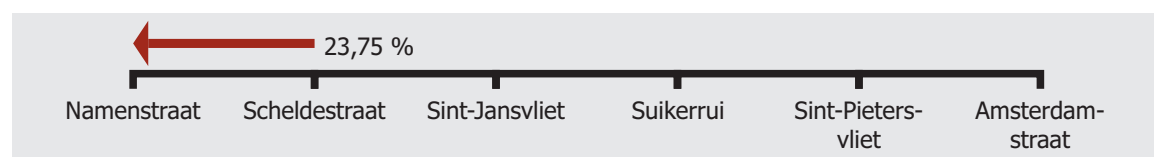
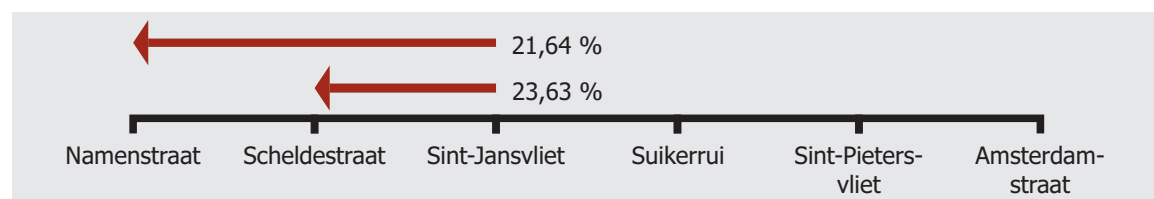
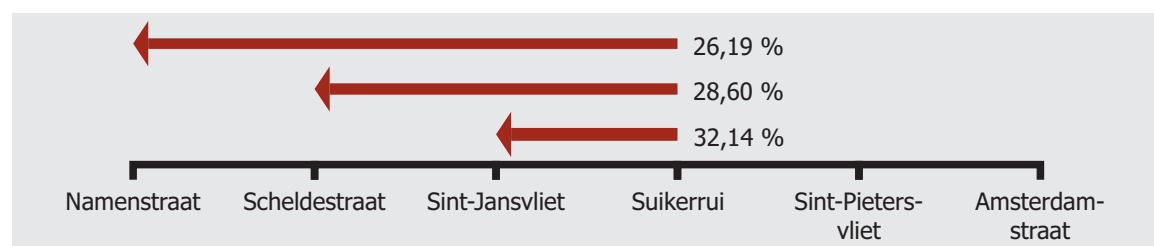
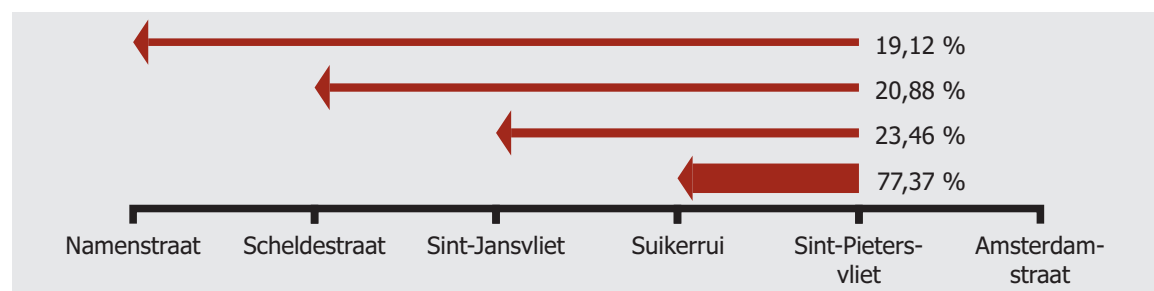
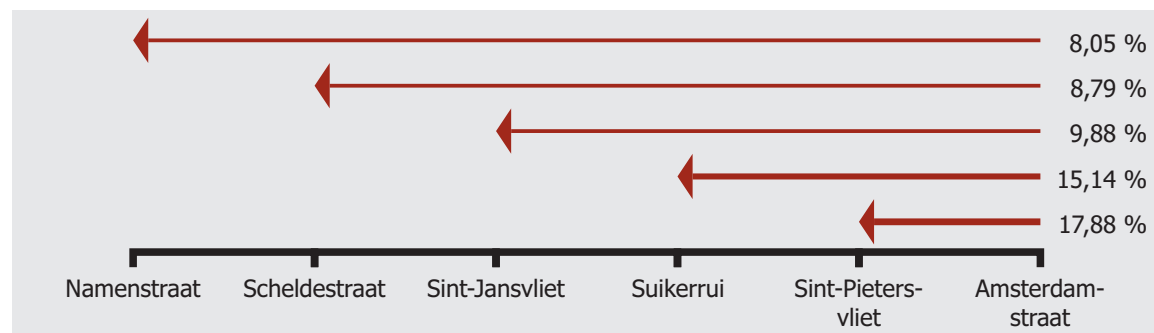
Richting Namenstraat



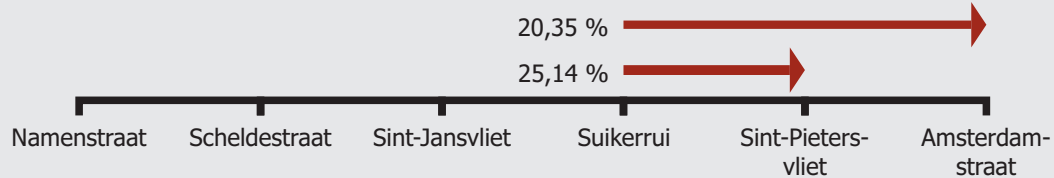
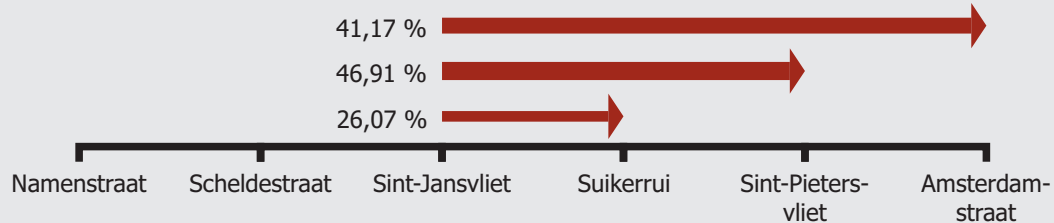
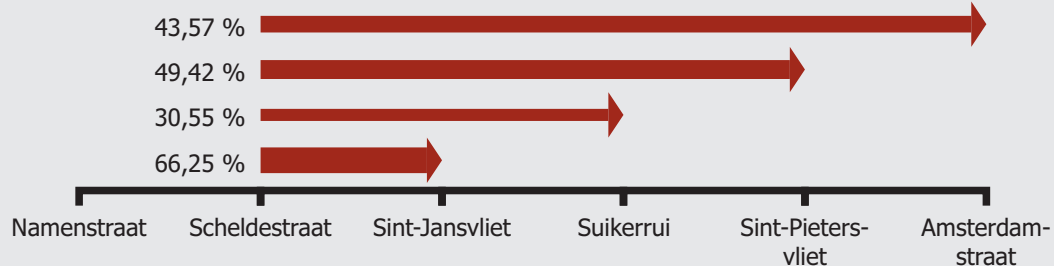
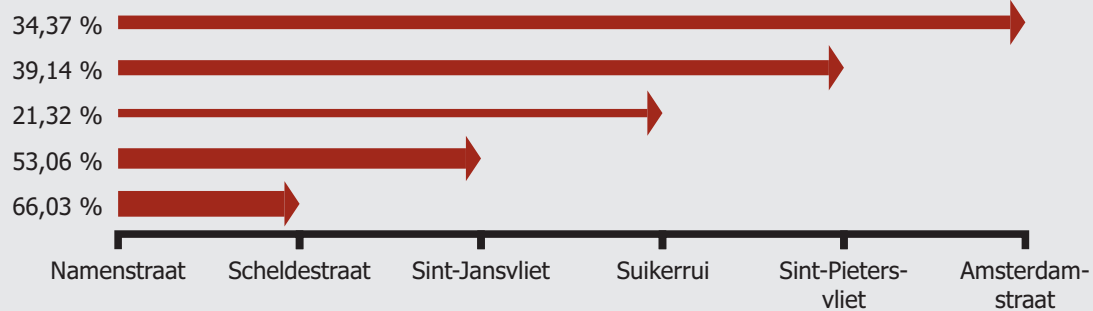
Richting Amsterdamstraat



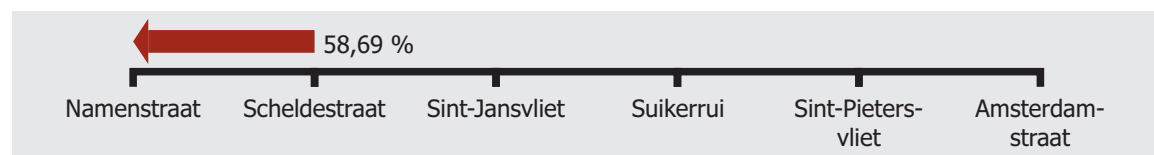
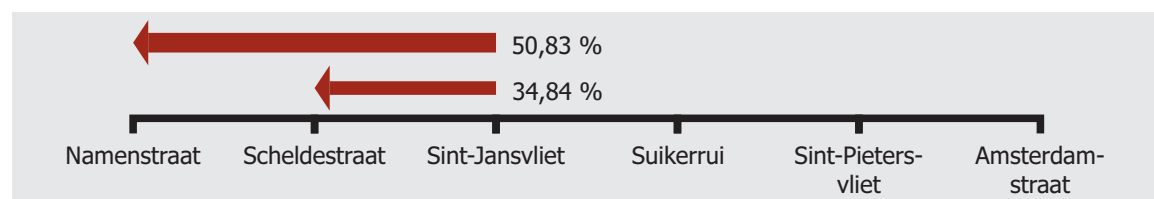
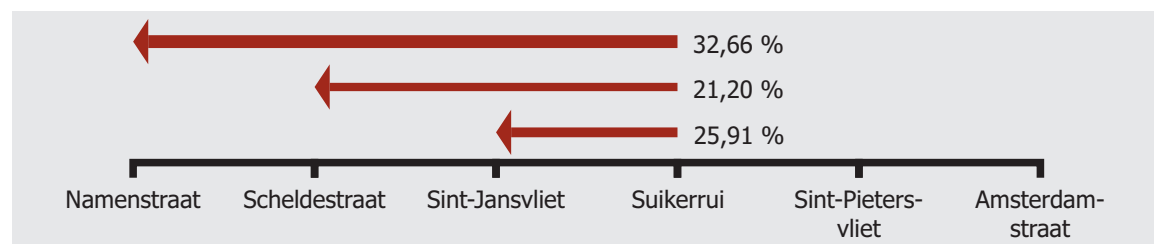
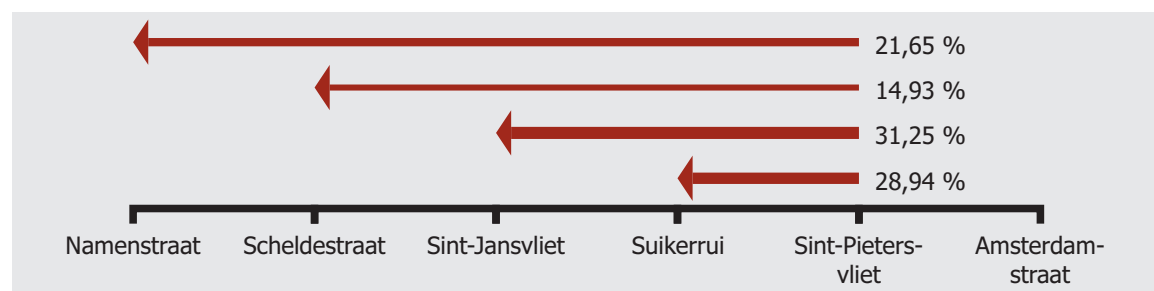
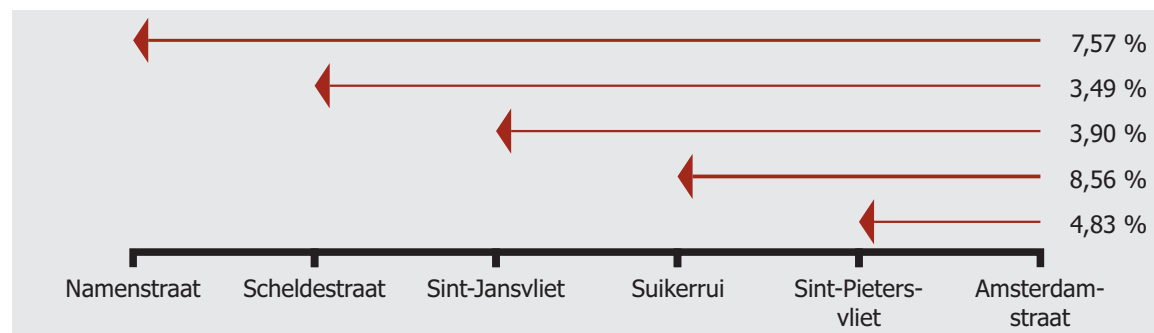
Richting Namenstraat



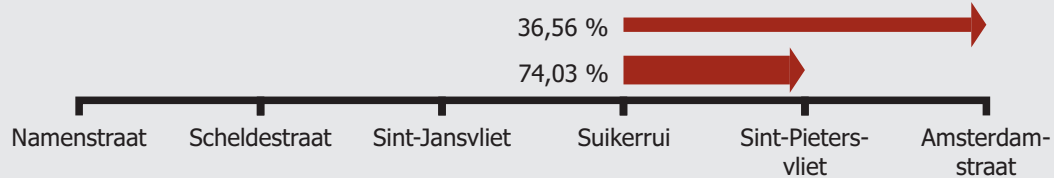
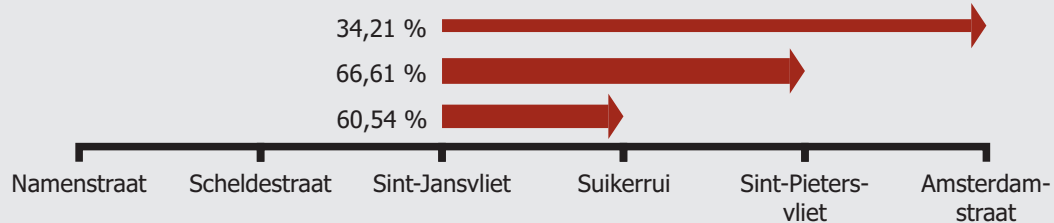
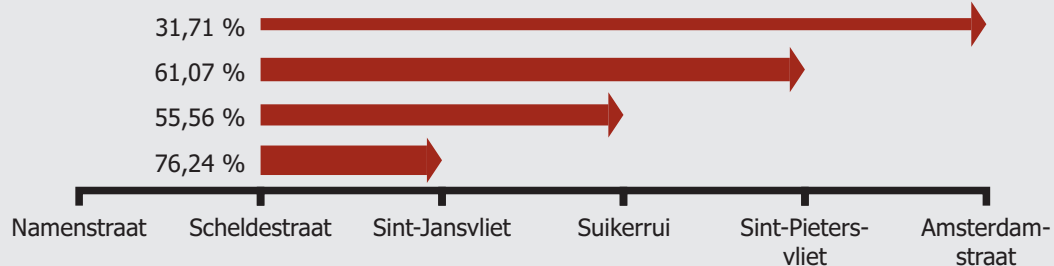
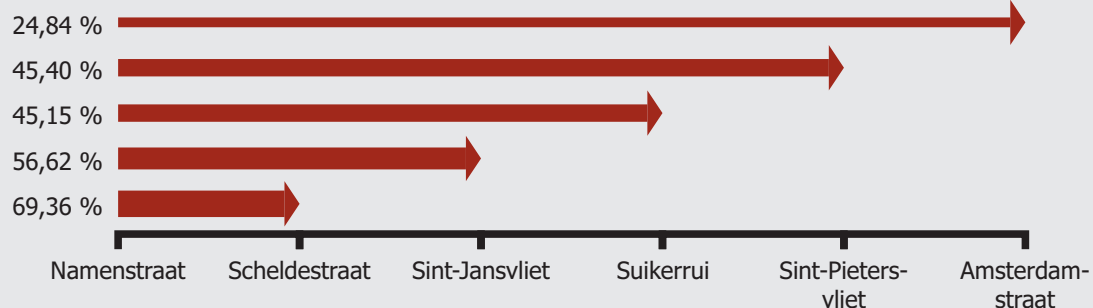
Richting Amsterdamstraat



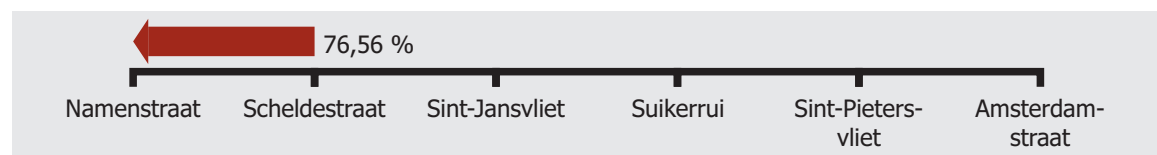
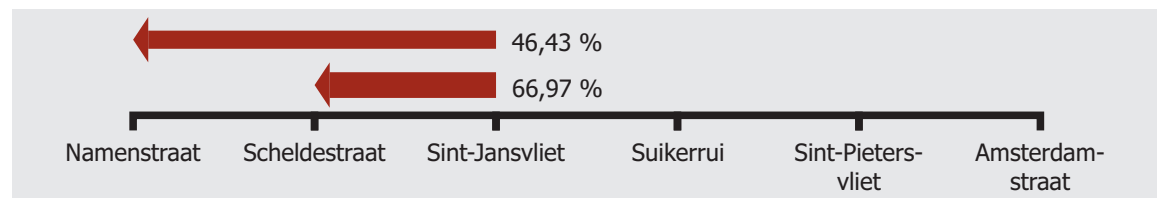
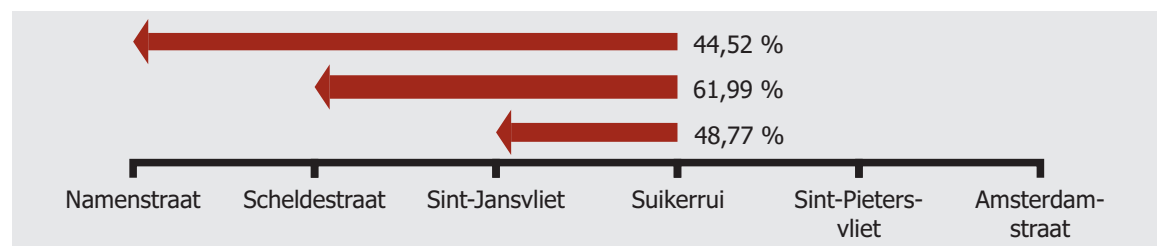
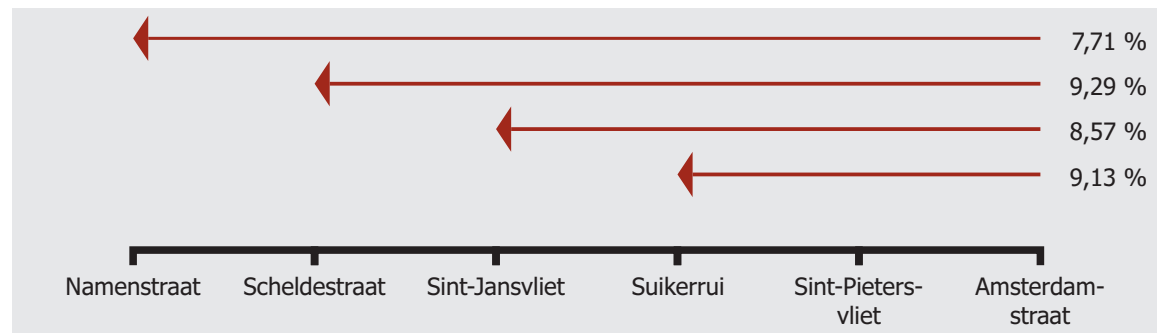
Richting Namenstraat



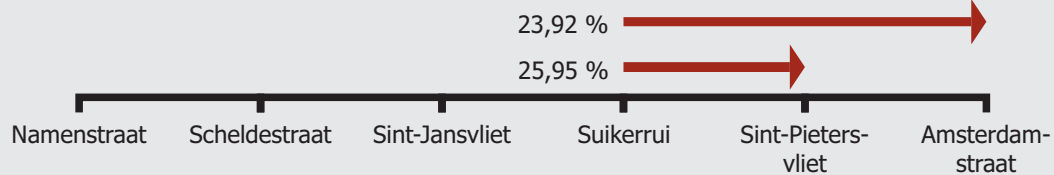
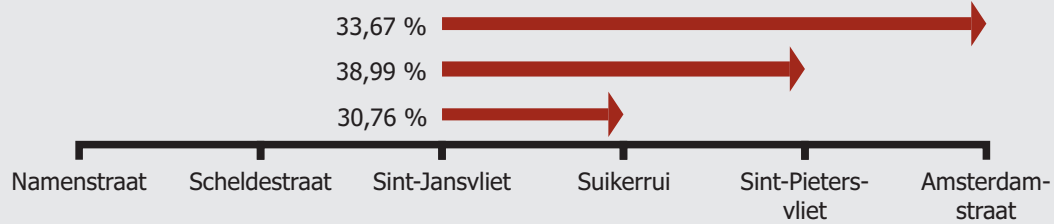
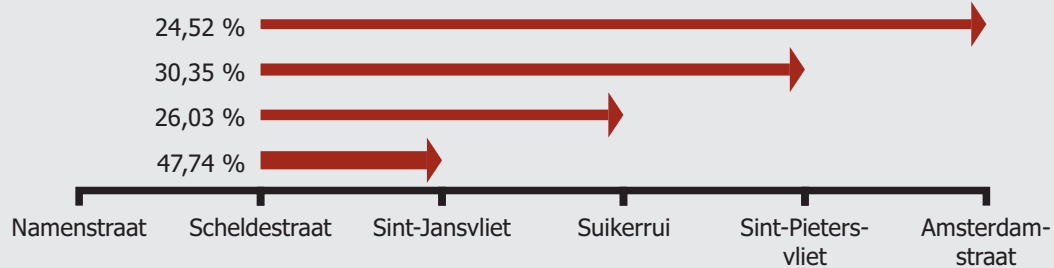
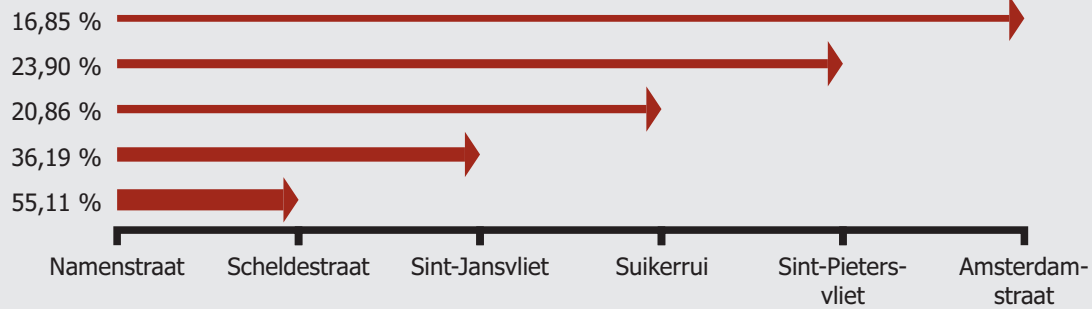
Richting Amsterdamstraat



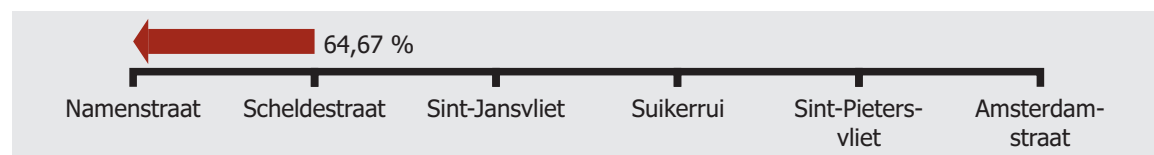
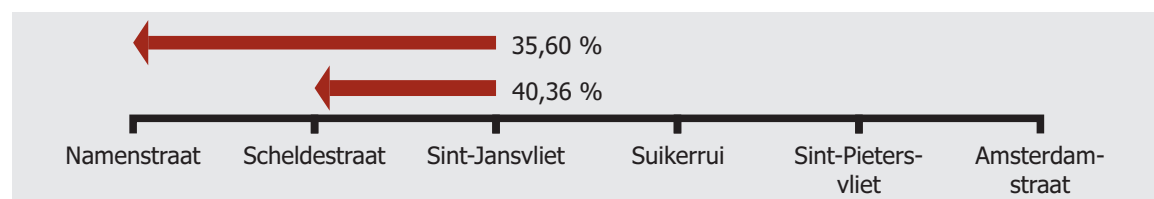
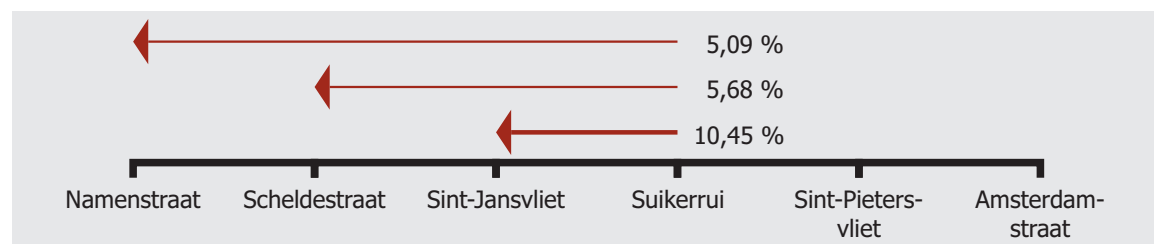
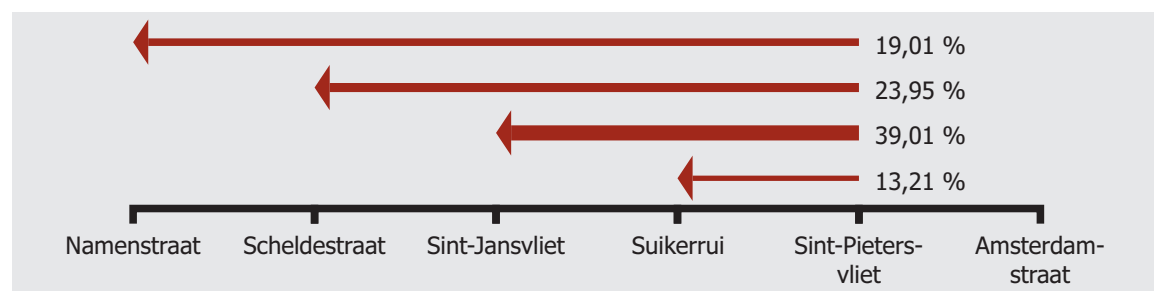
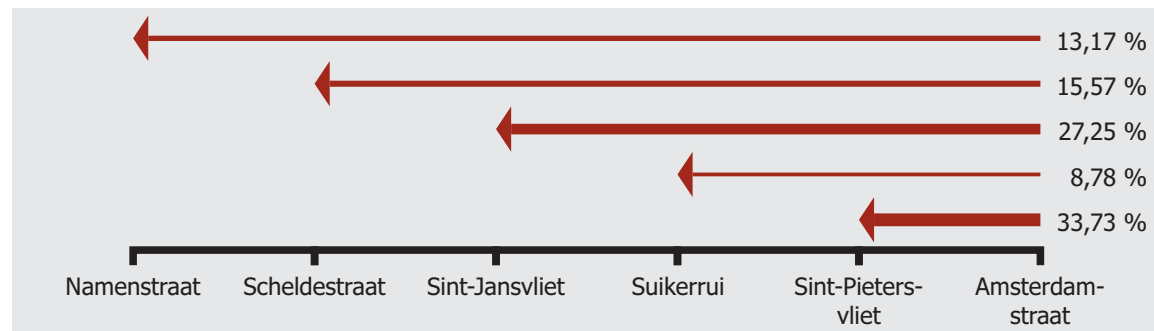
Richting Namenstraat



Richting Amsterdamstraat



Richting Namenstraat



gratis parkeerterrein
 betalend parkeerterrein

niet overdekt overdekt

capaciteit
 bezetting 9u-12u
 bezetting 13u-16u
 bezetting 16u-19u
 bezetting 19u-22u



gratis parkeerterrein
 betalend parkeerterrein

niet overdekt overdekt

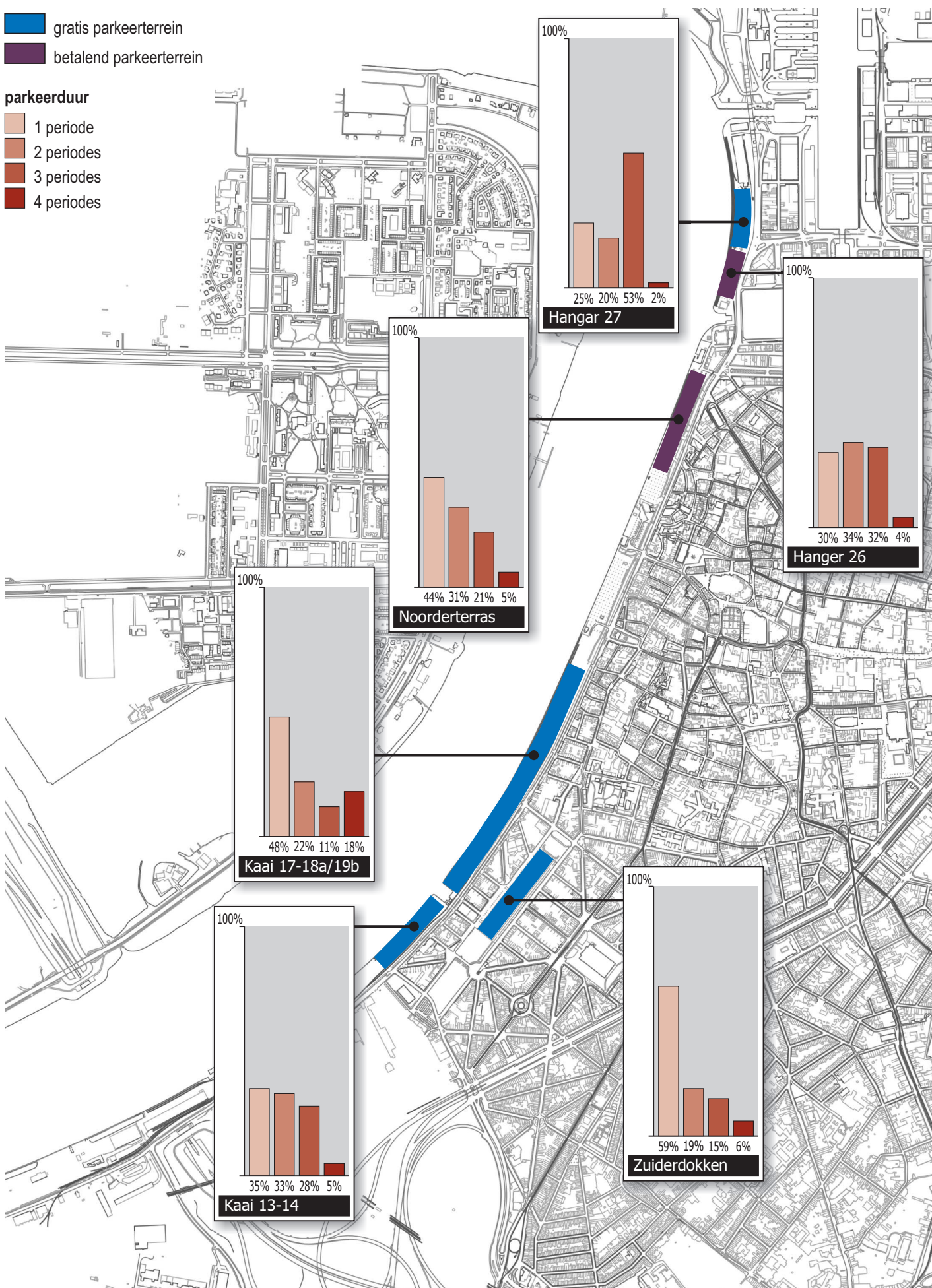
capaciteit
 bezetting 9u-12u
 bezetting 13u-16u
 bezetting 16u-19u
 bezetting 19u-22u



- gratis parkeerterrein
- betalend parkeerterrein

parkeerduur

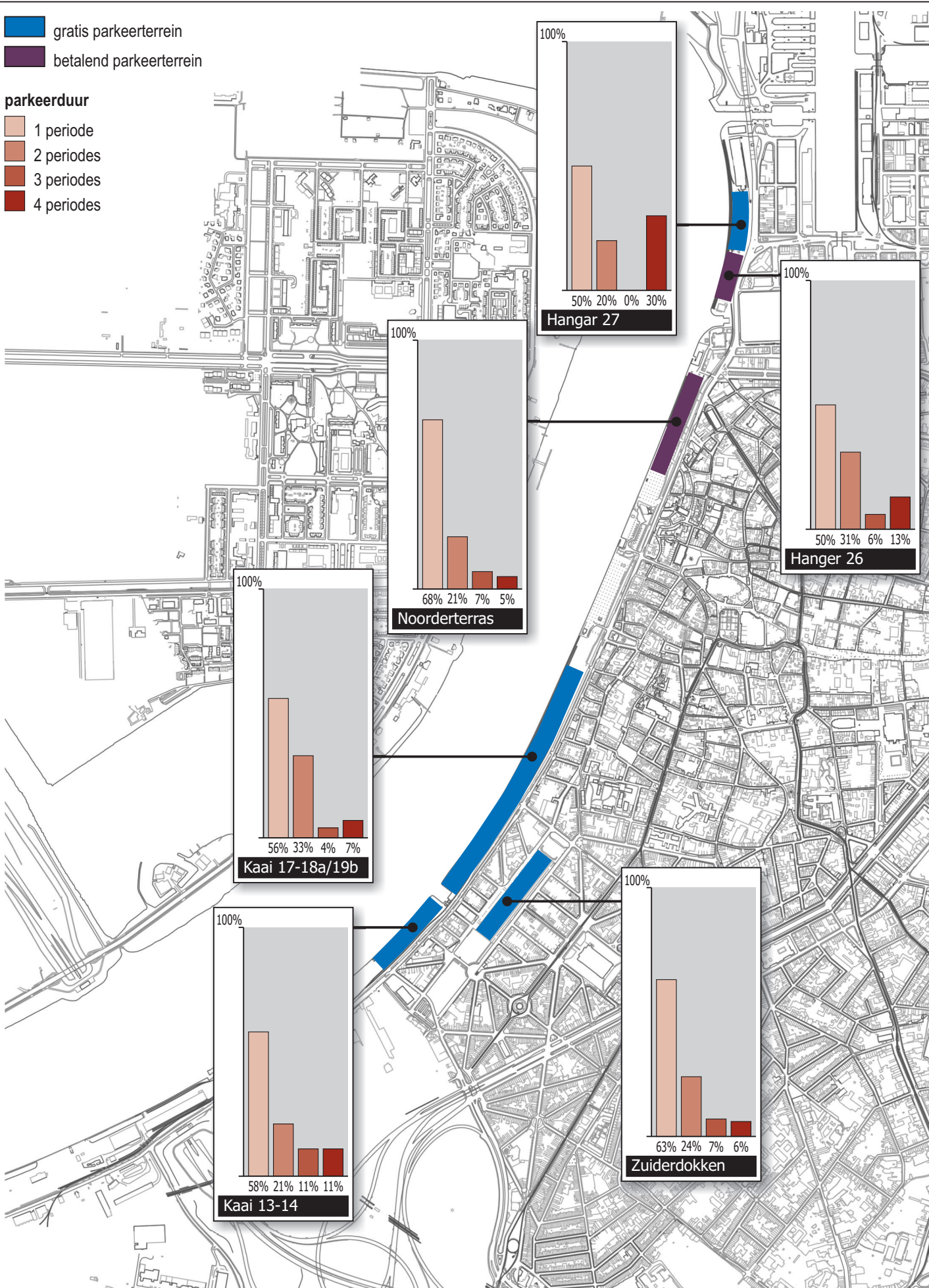
- 1 periode
- 2 periodes
- 3 periodes
- 4 periodes



- gratis parkeerterrein
- betalend parkeerterrein

parkeerduur

- 1 periode
- 2 periodes
- 3 periodes
- 4 periodes



Conclusies

- ◆ Capaciteit op zuidelijke Scheldekaaien zeer groot
- ◆ Bezetting voornamelijk in centrale deel hoog
- ◆ Capaciteit van zones 04K, 04B en 01T

