Verkeerskundige analyse Molenvaart _ Anna Paulowna

onderzoek naar verkeer & parkeren

Ruimte voor iedereen | bureau voor verkeer & openbare ruimte

i.s.m.

TCW Verkeersonderzoek & -advies

In opdracht van de gemeente Hollands Kroon

gemeente Hollands Kroon

- september 2021 -

COLOFON

Uitgevoerd door

Ruimte voor iedereen | bureau voor verkeer & openbare ruimte
www.ruimtevooriedereen.nl
info@ruimtevooriedereen.nl
06 [redacted]

In samenwerking met TCW Verkeersonderzoek & -advies

Opdrachtgever

gemeente Hollands Kroon
contactpersoon: [redacted]

Leeuwarden, september 2021

INHOUD

INLEIDING 4

Ter inleiding 4

Leeswijzer 4

SCOPE ONDERZOEK 5

INVENTARISATIE & ANALYSE 6

Verkeerskundige analyse 6

Molenvaart ter hoogte van winkelcentrum Molensluis 6

Verkeersonderzoek 7

Parkeeronderzoek 9

TOETSING RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN 13

Ruimtelijke plannen 13

Uitgangspunten 13

Verkeersgeneratie 14

Parkeergeneratie 16

AANBEVELINGEN 16

Ten slotte 16

BIJLAGEN: Uitkomsten verkeersonderzoek mei 2021 20

INLEIDING

Ter inleiding

Rondom de Molenvaart in Anna Paulowna speelt een aantal ruimtelijke ontwikkelingen. Zo zijn er initiatieven om twee bestaande supermarkten in het winkelcentrum Molensluis uit te breiden. Tevens bestaan voornemens tot de ontwikkeling van woningen en appartementsgebouwen ten noorden van de Molenvaart. De gemeente Hollands Kroon heeft verzocht om te onderzoeken wat de effecten van deze ruimtelijke ontwikkelingen zijn op de huidige verkeerssituatie en de huidige parkeerdruk in het gebied. Tevens heeft de gemeente verzocht om mede op basis van deze analyse verkeerskundige aanbevelingen te formuleren ten aanzien van de bestaande inrichting van de Molenvaart. In voorliggende notitie zijn de uitkomsten van deze verkeerskundige analyse beschreven. De uitkomsten worden door de gemeente Hollands Kroon betrokken bij de nadere beoordeling van de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen en eventuele verkeerskundige maatregelen in het gebied.

Leeswijzer

In het eerstvolgende hoofdstuk van deze notitie wordt de ruimtelijke scope van het uitgevoerde verkeerskundige onderzoek beschreven en weergegeven. Vervolgens wordt in het volgende hoofdstuk *Inventarisatie & Analyse* een beschrijving gegeven van de huidige situatie en worden de diverse resultaten van de inventarisatie van de verkeers- en parkeersituatie weergegeven. In het volgende hoofdstuk *Toetsing ruimtelijke ontwikkelinge*n worden de voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen getoetst aan de uitkomsten van de inventarisatie en analyse. Ten slotte wordt in het hoofdstuk *Aanbevelingen* een aantal verkeerskundige adviezen beschreven en toegelicht.

SCOPE ONDERZOEK

De ruimtelijke begrenzing van deze verkeerskundige analyse omvat het winkelcentrum Molensluis, de aanliggende Molenvaart en de direct omgeving. Het winkelcentrum Molensluis en de aanliggende Molenvaart zijn gelegen binnen de bebouwde kom van Anna Paulowna. De Molenvaart vormt samen met de N249 de belangrijkste ontsluitingsweg voor Anna Paulowna.

Scope quickscan Molenvaart

INVENTARISATIE & ANALYSE

Verkeerskundige analyse

Het winkelcentrum Molensluis en de aanliggende Molenvaart zijn gelegen in de bebouwde kom van Anna Paulowna. De Molenvaart vormt samen met de N249 de belangrijkste ontsluitingsweg voor Anna Paulowna. Ter hoogte van Winkelcentrum Molensluis maakt de Molenvaart een slinger. Vermoedelijk is deze in het verleden gerealiseerd om parkeerruimte te kunnen realiseren aan de noordzijde van winkelcentrum Molensluis én om de snelheid van het autoverkeer op de Molenvaart te beperken. Voor deze ingreep is de Molenvaart ter plaatse gedempt.

Het huidige snelheidsregime van 50 km/uur en de huidige weginrichting van de Molenvaart zijn in overeenstemming met de functie van de weg als gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Algemene kenmerken van gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom zijn de onderstaande:

- ✓ Maximumsnelheid van 50km per uur;
- ✓ Gescheiden voorzieningen voor fietsers en voetgangers;
- ✓ Zoveel mogelijk beperken van directe erf- en zijaansluitingen;
- ✓ De onderlinge afstand tussen directe erf- of zijaansluitingen of kruispunten dient zo groot mogelijk te zijn om te voorkomen dat verkeer schuin oversteekt en om de onderlinge beïnvloeding zoveel mogelijk te beperken;
- ✓ Kruispuntvormen: voorrangskruisingen, rotondes of uitrit-constructies.

De bestaande inrichting van de Molenvaart bestaat uit een rijbaan van circa 6 meter breed. Aan de zuidzijde van de rijbaan is een vrijliggend fietspad gesitueerd voor fietsers in twee richtingen. Dit fietsverkeer heeft voorrang op het verkeer komende vanuit zijwegen en uitritten of afslaand verkeer vanaf de Molenvaart. Vanwege de beperkte ruimte is het fietspad direct naast de rijbaan van de Molenvaart gesitueerd. Voor het oprijdend en het afslaand autoverkeer op de Molenvaart is deze situatie minder wenselijk; er is geen opstelruimte voor automobilisten tussen de tussen Molenvaart en het fietspad wat deze verkeerssituatie complex en hiermee relatief onveiliger maakt voor weggebruikers, specifiek voor fietsers.

Ter hoogte van winkelcentrum Molensluis ligt aan de noordzijde van de Molenvaart een voetpad. Via een voetgangersoversteekplaats (zebrapad) ter hoogte van de HEMA kunnen voetgangers de Molenvaart oversteken. Tijdens een schouw op locatie bleek dat door het opgaande groen nabij de verkeersaansluiting op de Molenvaart ter hoogte van de HEMA het zicht op aankomend autoverkeer uit westelijke richting gehinderd werd.

Molenvaart ter hoogte van winkelcentrum Molensluis (bron: Google Streetview)

Verkeersonderzoek

In de periode van 10 mei tot en met 27 mei 2021 is door TCW Verkeersonderzoek & -advies verkeersonderzoek uitgevoerd in het onderzoeksgebied. Hierbij zijn op de volgende locaties verkeersintensiteiten en snelheden van het gemotoriseerd verkeer in beeld gebracht:

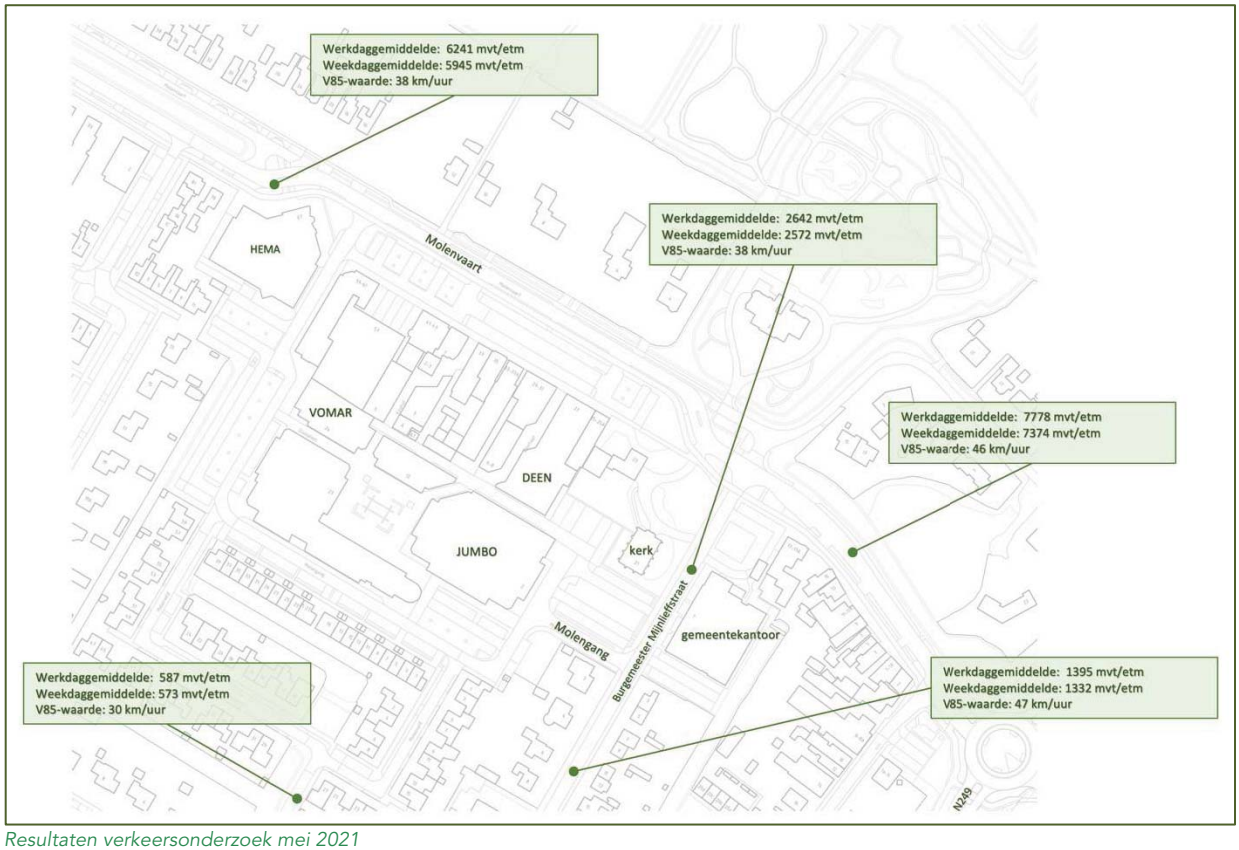
- ✓ Molenvaart tussen Burgemeester Mijnlieffstraat en rotonde N249
- ✓ Molenvaart ter hoogte van de HEMA
- ✓ Burgemeester Mijnlieffstraat ter hoogte van het gemeentekantoor
- ✓ Molenvelddwarsstraat
- ✓ Burgemeester Mijnlieffstraat ten zuiden van de Molengang

De resultaten zijn in onderstaande tabel samengevat:

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Molenvaart tussen Burg. Mijnlieffstraat en rotonde N249 (telpunt HKO191)	7778 mvt/etmaal*	7374 mvt/etmaal*	46 km/uur
Molenvaart ter hoogte van de HEMA (telpunt HKO192)	6241 mvt/etmaal	5945 mvt/etmaal	38 km/uur
Burg. Mijnlieffstraat t.h.v. gemeentekantoor (telpunt HKO193)	2642 mvt/etmaal	2572 mvt/etmaal	38 km/uur
Molenvelddwarsstraat (telpunt HKO194)	587 mvt/etmaal	573 mvt/etmaal	30 km/uur
Burg. Mijnlieffstraat ten zuiden van de Molengang (telpunt HKO195)	1395 mvt/etmaal	1332 mvt/etmaal	47 km/uur
** gecorrigeerd resultaat (zie ook hieronder)*			

Resultaten verkeersonderzoek mei 2021

De aangegeven intensiteiten en rijsnelheden betreffen het gemotoriseerde verkeer in beide rijrichtingen. In de verwerking van de resultaten zijn de gegevens van pinkstermaandag 24 mei buiten beschouwing gelaten, omdat deze feestdag niet een representatief beeld geeft voor een gemiddelde maandag.



Resultaten verkeersonderzoek mei 2021

De resultaten van de onderzoekslocatie Molenvaart tussen Burgemeester Mijnlieffstraat en rotonde N249 (telpunt HK0191) zijn gecorrigeerd op basis van verkeerstellingen uit het verleden. Uit de resultaten van het verkeersonderzoek in mei 2021 bleek namelijk een groot verschil in verkeersintensiteit tussen de beide rijrichtingen. Dit kan worden verklaard door een noodzakelijke schuine plaatsing van de telapparatuur. Hierdoor zijn zeer waarschijnlijk niet alle voertuigen in westelijke rijrichting geregistreerd.

In het algemeen geldt dat de verkeersintensiteiten in mei 2021 ongeveer op het niveau waren van vóór de Coronacrisis. Wel ligt de verdeling van verkeersintensiteiten over de dag in het algemeen meer gespreid; de spitsperiodes in de ochtend en in de middag zijn minder druk. Dit wordt zeer mede veroorzaakt door het grotere aandeel thuiswerkende mensen.

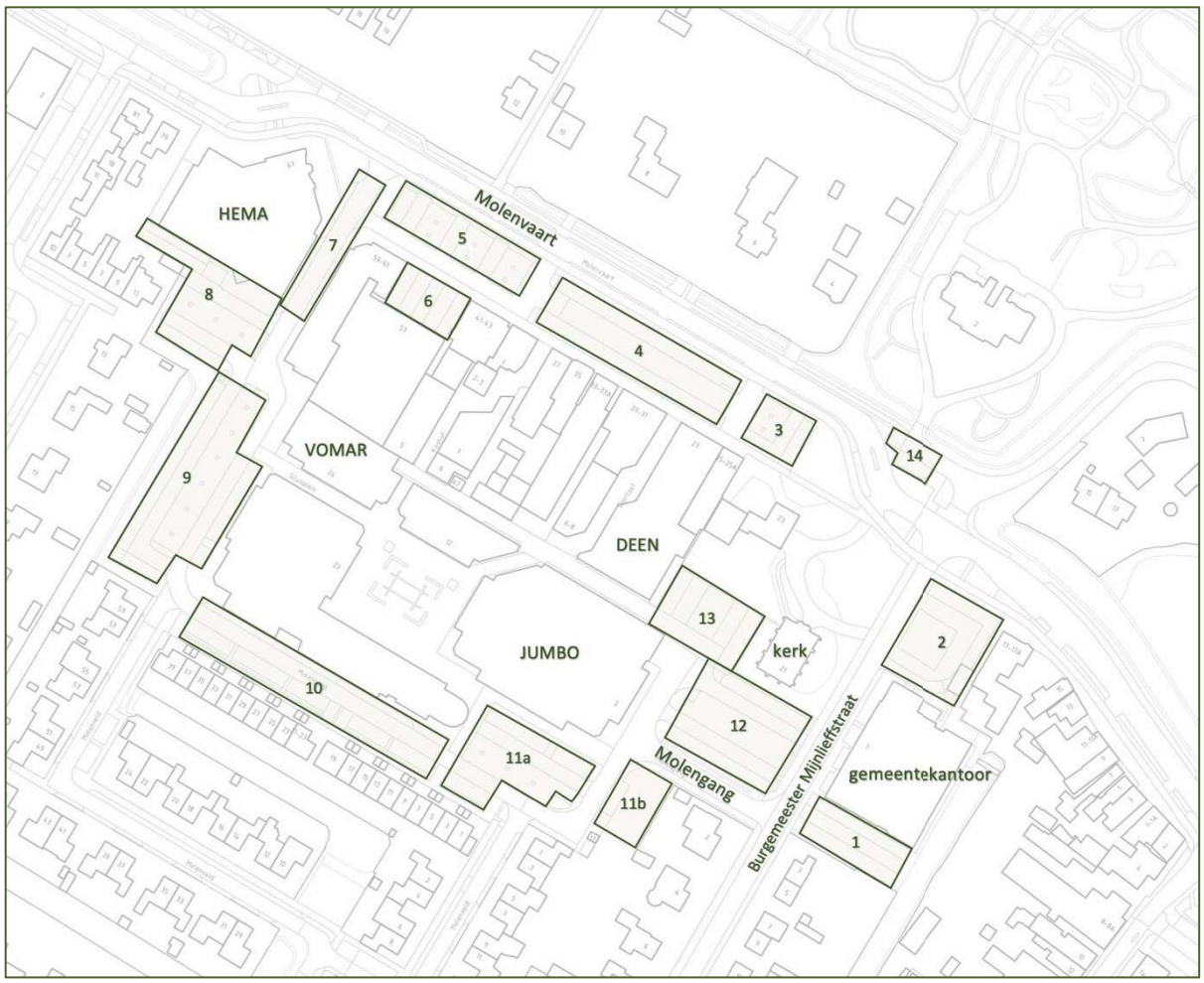
Bij de resultaten van de rijsnelheden op de onderzoekslocaties wordt de V85-waarde aangegeven. V85-waarde is de maximale snelheid die door 85% van de weggebruikers wordt gereden. De overige 15% overschrijdt de V85-waarde. De V85-waarde is een algemeen gehanteerd waarde om te beoordelen in welke mate de weginrichting aansluit bij het gehanteerde snelheidsregime. Uit de verkeerstellingen blijkt dat op de Molenvaart geen sprake is van een structurele overschrijding van de maximaal toegestane snelheden. Dit snelheidsbeeld hoeft overigens niet overeen te komen met de beleving van weggebruikers en omwonenden, waarbij met name de weggebruikers die excessief weggedrag vertonen, van invloed kunnen zijn op de beleving van verkeershinder en -veiligheid.

Op de Burgemeester Mijnlieffstraat ten zuiden van de Molengang is met een V85-waarde van 47 km per uur overigens wel sprake van een structurele overschrijding van de hier maximaal toegestane snelheid van 30 km per uur. Dit kan mede worden verklaard door de uitstraling en de lange rechtstand van deze weg.

In de bijlagen zijn de complete onderzoeksresultaten van het verkeersonderzoek weergegeven.

Parkeeronderzoek

In mei 2021 is naast het verkeersonderzoek tevens een parkeeronderzoek uitgevoerd rondom winkelcentrum Molensluis. Voor het parkeeronderzoek is het gebied ingedeeld in een aantal parkeersecties, waarbij per parkeersecties met een interval van een uur een inventarisatie is gemaakt van de parkeerdruk. In maart 2020 is in hetzelfde gebied door de gemeente Hollands Kroon ook een parkeeronderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is uitgevoerd vlak voor in instellen van de lock-down vanwege de Coronacrisis. Hierbij is op hoofdlijnen dezelfde sectie-indeling gehanteerd. De sectie-indeling is hieronder weergegeven.



Sectie-indeling parkeeronderzoek mei 2021

Voor gebieden met gemengde functies (woningen, winkels, kantoren, ed.) worden door het landelijke verkeerskundige kennisplatform CROW de volgende maatgevende momenten onderscheiden:

- ✓ werkdagmiddag- en avond
- ✓ middag en avond koopavond
- ✓ zaterdagmiddag

Op basis hiervan is in overleg met de gemeente Hollands Kroon het parkeeronderzoek uitgevoerd op de volgende dagen en tijdstippen:

- ✓ woensdag 26 mei elk hele uur van 10:00 – 18:00 uur
- ✓ vrijdag 28 mei elk hele uur van 10:00 – 22:00 uur
- ✓ zaterdag 29 mei elk hele uur van 10:00 – 18:00 uur

Op de aangegeven dagen en tijdstippen zijn alle geparkeerd staande auto's in het gebied geteld. Geparkeerd staande auto's op gehandicaptenparkeerplaatsen, gereserveerde parkeerplaatsen (voor bijvoorbeeld bewoners, ondernemers of werknemers van de gemeente of elektrische auto's) óf auto's op

privéparkeerplaatsen zijn hierbij buiten beschouwing gelaten, omdat deze parkeerplaatsen niet voor openbaar gebruik beschikbaar zijn.

Tijdens de uitvoering van het parkeeronderzoek was geen sprake van bijzonderheden, zoals stremmingen, wegwerkzaamheden, activiteiten en festiviteiten in het winkelcentrum of bijzondere weersomstandigheden. Wel is het zo dat door de Corona-maatregelen de bezetting van het gemeentekantoor aan de Burgemeester Mijnlieffstraat zeer beperkt was, waardoor de parkeerdruk rondom het gemeentekantoor aanzienlijk lager lag dan voor de Coronacrisis. Vermeldenswaardig zijn nog wel de volgende zaken:

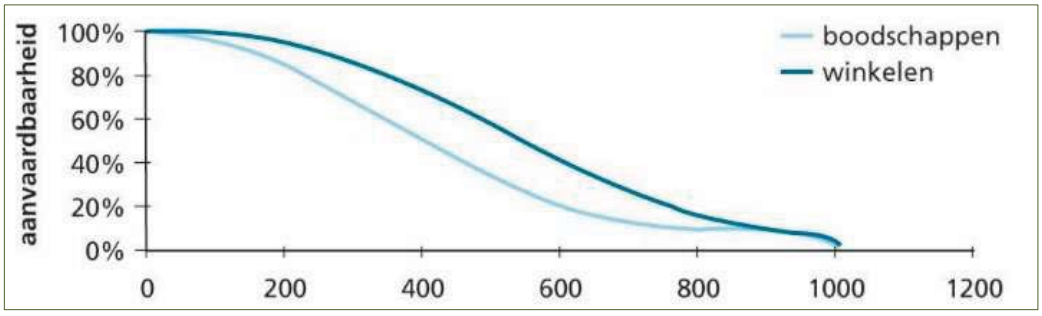
- ✓ In parkeersectie 4 stonden gedurende de onderzoeksdagen verschillende (markt)kramen, waardoor de beschikbare parkeercapaciteit in deze parkeersectie werd beperkt
- ✓ Parkeersectie 1 nabij het gemeentekantoor aan de Burgemeester Mijnlieffstraat was op zaterdag 29 mei niet toegankelijk vanwege een gesloten hekwerk

Alle resultaten van het parkeeronderzoek zijn in de tabel op de volgende bladzijde weergegeven.

Indien de parkeerbezettingsgraad 85% of hoger is, wordt over het algemeen aangenomen dat automobilisten lastig een parkeerplaats kunnen vinden en er op en rondom de parkeervoorzieningen zoekend verkeer gaat optreden. Een parkeervoorziening wordt dan als (te) vol ervaren en het bereikbaarheidsimago kan onder druk komen te staan. Indien een maximale acceptabele bezettingsgraad van 85% wordt aangehouden, kunnen schommelingen (die altijd zullen optreden) in de parkeerbehoefte worden opgevangen.

Gedurende de onderzoekmomenten in mei 2021 is rondom winkelcentrum Molensluis geen sprake van een structurele overschrijding van de kritische parkeerbezettingsgraad van 85%. Er kan derhalve worden gesteld dat gedurende de onderzoeksperioden in mei 2021 geen sprake was van een structureel parkeertekort in het onderzoeksgebied. Wel was op bepaalde momenten sprake van pieken in de parkeerbezetting, waarbij de kritische bezettingsgraad van 85% werd overschreden. Dit is met name het geval op zaterdag rond het middaguur in de parkeersecties 3, 4, 7 tot en met 11a en in parkeersectie 13.

Met betrekking tot winkels en andere (centrum)functies wegen planologische aspecten als vestigingsplaats, bereikbaarheid en parkeergelegenheid voor de consument minder zwaar dan aspecten, zoals kwaliteit, imago en klantbehandeling. Pas in de derde plaats speelt de afstand tot de functie een rol. Onderstaand figuur toont de acceptatie van oplopende loopafstanden bij boodschappen doen en winkelen (bron: CROW).



Acceptatie loopafstand voor functies boodschappen en winkelen (bron: CROW)

Op basis van de uitkomsten van het onderzoek in mei 2021 en acceptabele loopafstanden voor de functies boodschappen en winkelen kan worden gesteld, dat de parkeervoorzieningen in en direct rondom winkelcentrum Molensluis in de huidige situatie over het algemeen (nog) afdoende zijn voor het huidige gebruik. Uit het parkeeronderzoek is gebleken dat op acceptabele loopafstanden in de direct omgeving van parkeersecties met een hoge bezettingsgraad over het algemeen voldoende parkeercapaciteit beschikbaar is, om de bestaande pieken in de parkeervraag nog op te kunnen vangen.

sectie	dag	capaciteit		bezettingsgraad													gemiddelde bezettingsgraad
				10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	
1	woensdag 26 mei	10	aantal geparkeerde auto's	3	3	2	3	3	3	3	3	1					27%
			bezettingsgraad	30%	30%	20%	30%	30%	30%	30%	30%	10%					
	vrijdag 28 mei	10	aantal geparkeerde auto's	2	2	2	2	2	0	1	1	0	0	0	0	0	9%
			bezettingsgraad	20%	20%	20%	20%	20%	0%	10%	10%	0%	0%	0%	0%	0%	
	zaterdag 30 mei	10	aantal geparkeerde auto's	hek gesloten													
			bezettingsgraad														
2	woensdag 26 mei	29	aantal geparkeerde auto's	13	14	11	11	13	11	11	8	4					37%
			bezettingsgraad	45%	48%	38%	38%	45%	38%	38%	28%	14%					
	vrijdag 28 mei	29	aantal geparkeerde auto's	13	12	15	13	15	20	11	8	1	4	5	1	1	32%
			bezettingsgraad	45%	41%	52%	45%	52%	69%	38%	28%	3%	14%	17%	3%	3%	
	zaterdag 30 mei	29	aantal geparkeerde auto's	4	5	6	7	4	5	5	0	0					14%
			bezettingsgraad	14%	17%	21%	24%	14%	17%	17%	0%	0%					
3	woensdag 26 mei	17	aantal geparkeerde auto's	13	12	17	11	13	16	9	6	4					66%
			bezettingsgraad	76%	71%	100%	65%	76%	94%	53%	35%	24%					
	vrijdag 28 mei	17	aantal geparkeerde auto's	15	15	14	11	10	15	9	5	9	2	2	3	3	51%
			bezettingsgraad	88%	88%	82%	65%	59%	88%	53%	29%	53%	12%	12%	18%	18%	
	zaterdag 30 mei	17	aantal geparkeerde auto's	12	16	14	16	13	9	10	7	5					67%
			bezettingsgraad	71%	94%	82%	94%	76%	53%	59%	41%	29%					
4	woensdag 26 mei	34	aantal geparkeerde auto's	32	31	26	23	22	29	18	34	18					71%
			bezettingsgraad	94%	91%	76%	68%	65%	85%	53%	**72%**	**35%**					
	vrijdag 28 mei	41	aantal geparkeerde auto's	34	30	39	32	35	39	27	30	25	14	12	5	5	59%
			bezettingsgraad	83%	73%	95%	78%	85%	95%	**59%**	**65%**	**54%**	**30%**	**26%**	**11%**	**10%**	
	zaterdag 30 mei	48	aantal geparkeerde auto's	28	47	40	41	30	36	28	23	13					66%
			bezettingsgraad	58%	98%	83%	85%	63%	75%	58%	48%	27%					
5	woensdag 26 mei	32	aantal geparkeerde auto's	19	24	25	24	24	23	18	15	11					64%
			bezettingsgraad	59%	75%	78%	75%	75%	72%	56%	47%	34%					
	vrijdag 28 mei	32	aantal geparkeerde auto's	18	23	22	19	22	14	21	17	21	10	6	6	6	49%
			bezettingsgraad	56%	72%	69%	59%	69%	44%	66%	53%	66%	31%	19%	19%	19%	
	zaterdag 30 mei	32	aantal geparkeerde auto's	18	24	22	23	26	21	19	12	9					60%
			bezettingsgraad	56%	75%	69%	72%	81%	66%	59%	38%	28%					
6	woensdag 26 mei	13	aantal geparkeerde auto's	9	10	11	6	6	8	7	7	5					59%
			bezettingsgraad	69%	77%	85%	46%	46%	62%	54%	54%	38%					
	vrijdag 28 mei	13	aantal geparkeerde auto's	5	7	8	8	9	8	8	7	9	5	4	5	5	52%
			bezettingsgraad	38%	54%	62%	62%	69%	62%	62%	54%	69%	38%	31%	38%	38%	
	zaterdag 30 mei	13	aantal geparkeerde auto's	8	8	9	8	8	9	7	5	8					60%
			bezettingsgraad	62%	62%	69%	62%	62%	69%	54%	38%	62%					
7	woensdag 26 mei	5	aantal geparkeerde auto's	4	3	5	3	5	5	3	4	1					73%
			bezettingsgraad	80%	60%	100%	60%	100%	100%	60%	80%	20%					
	vrijdag 28 mei	5	aantal geparkeerde auto's	4	3	4	5	4	3	5	4	5	5	4	0	0	71%
			bezettingsgraad	80%	60%	80%	100%	80%	60%	100%	80%	100%	100%	80%	0%	0%	
	zaterdag 30 mei	5	aantal geparkeerde auto's	4	5	5	5	5	5	5	3	3					89%
			bezettingsgraad	80%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	60%	60%					
8	woensdag 26 mei	39	aantal geparkeerde auto's	26	31	28	22	27	23	24	31	20					66%
			bezettingsgraad	67%	79%	72%	56%	69%	59%	62%	79%	51%					
	vrijdag 28 mei	39	aantal geparkeerde auto's	37	26	29	33	32	19	27	32	33	21	20	12	6	64%
			bezettingsgraad	95%	67%	74%	85%	82%	49%	69%	82%	85%	54%	51%	31%	15%	
	zaterdag 30 mei	39	aantal geparkeerde auto's	36	37	31	33	37	33	34	28	12					80%
			bezettingsgraad	92%	95%	79%	85%	95%	85%	87%	72%	31%					
9	woensdag 26 mei	84	aantal geparkeerde auto's	51	58	55	60	66	68	49	50	30					64%
			bezettingsgraad	61%	69%	65%	71%	79%	81%	58%	60%	36%					
	vrijdag 28 mei	84	aantal geparkeerde auto's	63	67	59	68	53	49	54	51	50	48	36	23	21	59%
			bezettingsgraad	75%	80%	70%	81%	63%	58%	64%	61%	60%	57%	43%	27%	25%	
	zaterdag 30 mei	84	aantal geparkeerde auto's	65	66	71	76	77	55	61	51	36					74%
			bezettingsgraad	77%	79%	85%	90%	92%	65%	73%	61%	43%					
10	woensdag 26 mei	38	aantal geparkeerde auto's	21	29	28	27	25	30	34	35	33					77%
			bezettingsgraad	55%	76%	74%	71%	66%	79%	89%	92%	87%					
	vrijdag 28 mei	38	aantal geparkeerde auto's	28	27	27	24	29	25	27	30	33	30	32	29	31	75%
			bezettingsgraad	74%	71%	71%	63%	76%	66%	71%	79%	87%	79%	84%	76%	82%	
	zaterdag 30 mei	38	aantal geparkeerde auto's	28	26	29	31	28	31	34	32	24					77%
			bezettingsgraad	74%	68%	76%	82%	74%	82%	89%	84%	63%					
11a	woensdag 26 mei	48	aantal geparkeerde auto's	26	38	34	31	29	29	40	36	19					65%
			bezettingsgraad	54%	79%	71%	65%	60%	60%	83%	75%	40%					
	vrijdag 28 mei	48	aantal geparkeerde auto's	29	34	37	36	30	31	41	33	28	28	19	8	5	58%
			bezettingsgraad	60%	71%	77%	75%	63%	65%	85%	69%	58%	58%	40%	17%	10%	
	zaterdag 30 mei	48	aantal geparkeerde auto's	43	35	31	34	38	42	31	31	23					71%
			bezettingsgraad	90%	73%	65%	71%	79%	88%	65%	65%	48%					
11b	woensdag 26 mei	17	aantal geparkeerde auto's	4	4	8	5	3	6	7	11	1					32%
			bezettingsgraad	24%	24%	47%	29%	18%	35%	41%	65%	6%					
	vrijdag 28 mei	17	aantal geparkeerde auto's	5	12	13	10	9	6	9	9	4	4	3	2	2	40%
			bezettingsgraad	29%	71%	76%	59%	53%	35%	53%	53%	24%	24%	18%	12%	12%	
	zaterdag 30 mei	17	aantal geparkeerde auto's	6	9	10	9	9	11	7	6	1					44%
			bezettingsgraad	35%	53%	59%	53%	53%	65%	41%	35%	6%					
12	woensdag 26 mei	52	aantal geparkeerde auto's	17	19	24	13	14	15	16	17	14					32%
			bezettingsgraad	33%	37%	46%	25%	27%	29%	31%	33%	27%					
	vrijdag 28 mei	52	aantal geparkeerde auto's	21	27	19	15	15	12	20	17	17	10	9	5	6	29%
			bezettingsgraad	40%	52%	37%	29%	29%	23%	38%	33%	33%	19%	17%	10%	12%	
	zaterdag 30 mei	52	aantal geparkeerde auto's	15	15	20	26	19	22	19	11	6					33%
			bezettingsgraad	29%	29%	38%	50%	37%	42%	37%	21%	12%					
13	woensdag 26 mei	24	aantal geparkeerde auto's	23	23	21	21	15	18	16	15	12					76%
			bezettingsgraad	96%	96%	88%	88%	63%	75%	67%	63%	50%					
	vrijdag 28 mei	24	aantal geparkeerde auto's	23	24	18	20	22	20	23	22	20	12	9	12	15	77%
			bezettingsgraad	96%	100%	75%	83%	92%	83%	96%	92%	83%	50%	38%	50%	63%	
	zaterdag 30 mei	24	aantal geparkeerde auto's	24	20	22	24	22	16	24	17	20					88%
			bezettingsgraad	100%	83%	92%	100%	92%	67%	100%	71%	83%					
14	woensdag 26 mei	6	aantal geparkeerde auto's	2	4	2	4	5	4	1	1	0					43%
			bezettingsgraad	33%	67%	33%	67%	83%	67%	17%	17%	0%					
	vrijdag 28 mei	6	aantal geparkeerde auto's	4	6	5	5	5	5	4	2	2	2	2	1	1	56%
			bezettingsgraad	67%	100%	83%	83%	83%	83%	67%	33%	33%	33%	33%	17%	17%	
	zaterdag 30 mei	6	aantal geparkeerde auto's	3	3	2	3	2	3	2	1	1					37%
			bezettingsgraad	50%	50%	33%	50%	33%	50%	33%	17%	17%					

Resultaten parkeeronderzoek mei 2021

Uit een vergelijking tussen de uitkomsten van het parkeeronderzoek in mei 2021 en het eerder door de gemeente Hollands Kroon zelf uitgevoerde parkeeronderzoek in maart 2020 (zie ook onderstaande tabel) blijkt dat de parkeerbezettingsgraad in 2021 gemiddeld lager lag dan in 2020. In maart 2020 oversteeg de gemiddelde bezettingsgraad in de secties 2, 8, 11a, 12 en 13 overdag wel structureel de 85%.

Actuele mobiliteitsontwikkelingen (september 2021) laten zien dat het autogebruik inmiddels ongeveer weer op het niveau is, van voor de Coronacrisis. Wel is de verdeling van autogebruik over de dag in het algemeen meer gespreid; de spitsperiodes in de ochtend en in de middag zijn minder druk dan voorheen. Dit wordt mede veroorzaakt door het grotere aandeel thuiswerkende mensen, die flexibeler met hun tijd omgaan. Dit verklaart mogelijk mede het verschil in uitkomsten van de parkeeronderzoeken in maart 2020 en mei 2021.

sectie	gemiddelde bezettingsgraad maart 2020	gemiddelde bezettingsgraad mei 2021
1	82%	18%
2	88%	27%
3	80%	61%
4	81%	65%
5	77%	58%
6	70%	57%
7	75%	78%
8	88%	70%
9	82%	66%
10	66%	76%
11a	91%	65%
11b	-	39%
12	88%	31%
13	95%	80%
14	-	45%

Resultaten parkeeronderzoek 2020 & 2021

Ook maken de resultaten van het parkeeronderzoek in mei 2021 inzichtelijk dat door het strikte thuiswerkregime van de gemeente Hollands Kroon de parkeerdruk rondom het gemeentekantoor aan de Burgemeester Mijnlieffstraat in mei 2021 lager ligt dan in maart 2021. De gemeente Hollands Kroon streeft naar een bezetting van het gemeentekantoor van maximale 50% na het opheffen van de Corona-maatregelen. Door blijvend in te zetten op flexibele en beperkte aanwezigheid van personeel kan worden bijgedragen aan het beperken van niet-noodzakelijke vervoersbewegingen en het verlagen van de parkeerdruk in de direct omgeving rondom het gemeentekantoor.

Op basis van de uitkomsten van het parkeeronderzoek kan worden beoordeeld in welke mate wordt voldaan aan de benodigde parkeercapaciteit bij een toekomstige ruimtelijke ontwikkeling in en nabij het winkelcentrum Molensluis. Hier wordt in volgend hoofdstuk nader op in gegaan.

TOETSING RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

Ruimtelijke plannen

In en rondom winkelcentrum Molensluis zijn er voornemens tot een aantal ruimtelijke ontwikkelingen. Deze ruimtelijke ontwikkelingen leiden mogelijk tot extra verkeers- en parkeergeneratie of verschuiving van verkeersstromen in het gebied. In dit hoofdstuk worden deze voorgenomen ruimtelijke ontwikkelingen beschreven en vindt een analyse plaats van de effecten van deze ontwikkelingen op een aantal verkeerskundige aspecten, zoals verkeersveiligheid, verkeersintensiteiten en parkeerdruk in het gebied. Het gaat om de volgende voornemens, c.q. initiatieven:

- ✓ verbouw en uitbreiding van bestaande Lidl
- ✓ verbouw en uitbreiding van bestaande Vomar
- ✓ realisatie van twee appartementsgebouwen aan Molenvaart 12 - 14
- ✓ ontwikkeling van grondgebonden woningbouwprogramma in polderpark Kruiszwin

De bestaande Lidl in winkelcentrum Molensluis is voornemens om uit te breiden. Deze voorgenomen uitbreiding beslaat een extra 681m2 bruto vloeroppervlak ten opzichte van de huidige situatie. Tevens wordt voorgesteld om de bevoorrading van de winkels te wijzigen, zodat parkeren op het fietspad langs de Molenvaart niet langer noodzakelijk is en het fietspad niet wordt geblokkeerd.

De bestaande Vomar in winkelcentrum Molensluis is tevens voornemens om uit te breiden. Deze uitbreiding beslaat een extra 480 m2 bruto vloeroppervlak ten opzichte van de huidige situatie. In tegenstelling tot de voorgenomen uitbreiding van Lidl past deze uitbreiding binnen het vigerende bestemmingsplan. Op de locatie waar de uitbreiding van Vomar is voorzien, was tot voor kort een Action-winkel gevestigd. In het verleden zijn bij de ontwikkeling en uitbreiding van het winkelcentrum de plannen getoetst op de destijds vigerende parkeernormen en is voorzien in voldoende parkeervoorzieningen voor de bestemmingen in het plangebied.

Tevens is door de initiatiefnemer voorgesteld om de bevoorrading van Vomar te wijzigen, waarbij het laden en lossen plaatsvindt op een nieuwe locatie aan de zijde van de Molenvaart en waarbij deze nieuwe locatie kan worden bereikt met een nieuwe directe aansluiting op de Molenvaart. In de huidige situatie wordt door Vomar nog geladen en gelost op de locatie waar voorheen door de Action werd geladen en gelost (langs de Molengang).

Op de kavels Molenvaart 12-14 is de realisatie van twee appartementsgebouwen voorzien, bestaande uit in totaal 24 sociale huurappartementen. In het daarachter gelegen gebied polderpark Kruiszwin is de ontwikkeling van 53 grondgebonden woningen voorzien.

Uitgangspunten

De gemeente Hollands Kroon hanteert voor het bepalen van de parkeerbehoefte en verkeersgeneratie de kencijfers van het CROW. Deze kencijfers gaan uit van een bandbreedte van minimale en maximale parkeerkerncijfers. Het aanhouden van een bandbreedte kan leiden tot discussies over de verschillende invloedsfactoren. Bij het opstellen van de parkeerregels is er door de gemeente Hollands Kroon voor gekozen om uit te gaan van het gemiddelde van de minimale en maximale parkeerkencijfers (afgerond naar boven). De stedelijkheidsklasse die daarbij wordt aangehouden is voor Anna Paulowna, Hippolytushoef en Wieringerwerf "weinig stedelijk". De overige kernen en het buitengebied vallen onder de stedelijkheidsklasse "niet stedelijk". De stedelijke zone wordt in alle kernen binnen gemeente Hollands Kroon aangeduid als "rest bebouwde kom" en buiten de kernen als "buitengebied".

Uitgangspunt van de gemeente Hollands Kroon is dat parkeren in beginsel op eigen terrein dient plaats te vinden. Indien dit niet mogelijk is, kan in overleg met de gemeente gekeken worden naar parkeermogelijkheden in de openbare ruimte. In bijzonder gevallen kan er worden afgeweken van de parkeernorm. Dit kan in de volgende gevallen:

- ✓ Voor de bepaalde functie zijn geen kencijfers beschikbaar. In dit geval wordt gezocht naar een functie die bij benadering gelijkwaardig is;
- ✓ Voor de bepaalde functie komt het gemiddelde kencijfer uit op zeer hoge of zeer lage parkeernorm. In dit geval is maatwerk nodig;
- ✓ De ontwikkeling van de betreffende functie is van essentieel (maatschappelijk of medisch) belang;
- ✓ Het aantal aanwezige parkeerplaatsen zorgt nu en in de toekomst voor overcapaciteit.

Verkeersgeneratie

De Molenvaart is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom kennen over het algemeen een verkeerbelasting van 6.000 tot 12.000 motorvoertuigen per etmaal. De overige wegen in het plangebied betreffen erftoegansgwegen. Voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom wordt over het algemeen een maximale verkeerbelasting van 6.000 motorvoertuigen per etmaal aangehouden.

De realisatie van een extra voorzieningen en woningen leidt tot extra verkeersbewegingen in het onderzoeksgebied. Op basis van algemene landelijke parkeerkencijfers (CROW uitgave 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie) wordt door de gemeente Hollands Kroon het gemiddelde van de van toepassing zijnde norm voor verkeersgeneratie gehanteerd. Uitgaande van de situatie rest bebouwde kom in weinig stedelijk gebied is een verkeersgeneratie van 129 ritten (gemiddelde van 108,4 en 149,9) per 100m2 bruto vloeroppervlakte van toepassing voor de realisatie/uitbreiding van een supermarkt. (aandeel bezoekers = 99%). Deze cijfers betreffen de verkeersgeneratie op de drukste dagen van de week, te weten de zaterdag en de werkdag, waarop de koopavond plaats vindt.

De realisatie van extra woningbouwprogramma in het onderzoeksgebied leidt tevens tot extra verkeersbewegingen in het onderzoeksgebied. Uitgaande van de situatie rest bebouwde kom in weinig stedelijk gebied is een is een verkeersgeneratie van 5,6 ritten (gemiddelde van 5,2 en 6,0) per woning van toepassing voor appartementen (sociale huur). Voor rij- en hoekwoningen in de sociale huursector is op basis van deze uitgangspunten tevens een verkeersgeneratie van 5,6 ritten (gemiddelde van 5,2 en 6,0) per woning van toepassing.

Met de voorliggende plannen wordt de prognose voor de verkeersgeneratie in het plangebied als volgt:

Programma	ontwikkeling	verkeersgeneratie	verkeersgeneratie
Uitbreiding Lidl	681m² bvo	129 ritten/100m² bvo	879 ritten
Uitbreiding Vomar *	480 m² bvo	129 ritten/100m² bvo	619 ritten *
Appartementsgebouwen Molenvaart 12 -14	22 wooneenheden	5,6 ritten/woning	123 ritten
Woningbouwprogramma polderpark Kruiszwin	53 rij-/hoekwoningen	5,6 ritten/woning	297 ritten

Prognose verkeersgeneratie plangebied

** De uitbreiding van Vomar past binnen het vigerende bestemmingsplan. Op de locatie waar de uitbreiding van Vomar is voorzien, was tot voor kort een Action-winkel gevestigd. In het verleden zijn bij de ontwikkeling en uitbreiding van het winkelcentrum de plannen getoetst op de destijds vigerende parkeernormen en is voorzien in voldoende parkeervoorzieningen voor de bestemmingen in het plangebied.*

Uitgaande van een aangenomen spreiding van het extra herkomst- en bestemmingsverkeer in én uit de verschillende richtingen, betekent dit een bepaalde toename van verkeer per wegvak. Hieronder is de verwachte toename van verkeer ten gevolge van de voorgenomen uitbreiding van de winkels per wegvak aangegeven.

Locatie/wegvak	Omvang intensiteit weging huidige situatie	Aannames toedeling extra verkeer (877 + 449 ritten)	Extra verkeer t.g.v. uitbreiding winkels	Omvang intensiteit weging toekomstige situatie	Toename in %
Molenvaart tussen Burg. Mijnlieffstraat en rotonde N249	7.778 mvt/etmaal*	30%	circa 449 ritten	8227 mvt/etmaal	6%
Molenvaart ter hoogte v/d HEMA	6.241 mvt/etmaal	50%	circa 749 ritten	6.990 mvt/etmaal	12%
Molenvelddwarsstraat	587 mvt/etmaal	5%	circa 48 ritten	662 mvt/etmaal	13%
Burg. Mijnlieffstraat ten zuiden v/d Molengang	1.395 mvt/etmaal	15%	circa 144 ritten	1.620 mvt/etmaal	16%
** gecorrigeerd resultaat*					

Prognose verkeerstoename per wegvak t.g.v. uitbreiding winkels

Hieronder is de verwachte toename van verkeer ten gevolge van de voorgenomen ontwikkeling van woningbouw ten noorden van de Molenvaart aangegeven.

Locatie/wegvak	Omvang intensiteit weging huidige situatie	Aannames toedeling extra verkeer (420 + 287 ritten)	Extra verkeer t.g.v. uitbreiding woningen	Omvang intensiteit weging toekomstige situatie	Toename in %
Molenvaart tussen Burg. Mijnlieffstraat en rotonde N249	7.778 mvt/etmaal*	50%	circa 210 ritten	7.988 mvt/etmaal	3%
Molenvaart ter hoogte v/d HEMA	6.241 mvt/etmaal	35%	circa 147 ritten	6.388 mvt/etmaal	2%
Burg. Mijnlieffstraat t.h.v. gemeentekantoor	2.642 mvt/etmaal	15%	circa 63 ritten	2.705 mvt/etmaal	2%
** gecorrigeerd resultaat*					

Prognose verkeerstoename per wegvak t.g.v. uitbreiding wonen

De hierboven aangegeven toenames van verkeer ten gevolge van de uitbreiding van winkels en de ontwikkeling van woningen in het plangebied wordt verkeerskundig gezien acceptabel geacht. In beide gevallen worden de landelijke geldende grenswaarden voor erftoegangswegen c.q. gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde niet overschreden.

Parkeergeneratie

De realisatie van extra winkeloppervlakte in het winkelcentrum Molensluis en woningen leidt tevens tot extra parkeervraag in het gebied. Uitgaande van de situatie rest bebouwde kom in weinig stedelijk gebied is een parkeernorm van 5,9 (gemiddelde van 4,6 en 7,2) parkeerplaatsen per 100m2 bruto vloeroppervlakte van toepassing voor de realisatie of uitbreiding van een supermarkt.

De realisatie van extra woningbouwprogramma in het onderzoeksgebied leidt tevens tot een extra parkeervraag in het onderzoeksgebied. Op basis van algemene landelijke parkeerkencijfers (CROW uitgave 317: Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie) wordt door de gemeente Hollands Kroon ook voor de functie wonen het gemiddelde van de van toepassing zijde parkeernorm gehanteerd. Uitgaande van de situatie rest bebouwde kom in weinig stedelijk gebied is een parkeernorm van 1,4 (gemiddelde van 1,0 en 1,8) parkeerplaatsen per woning van toepassing voor appartementen (sociale huur). Voor rij- en hoekwoningen in de sociale huursector is op basis van deze uitgangspunten een parkeernorm van 1,6 (gemiddelde van 1,2 en 2,0) van toepassing.

Met de voorliggende plannen wordt de prognose voor de parkeeropgave in het plangebied als volgt:

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]
Uitbreiding Lidl	681 m^2 bvo	5,9 pp/100m^2 bvo	40 pp
Uitbreiding Vomar *	480 m^2 bvo	5,9 pp/100m^2 bvo	28 pp *
Appartementsgebouwen Molenvaart 12 -14	22 woonenheden	1,4 pp/woning	31 pp
Woningbouwprogramma polderpark Kruiszwin	53 rij-/hoekwoningen	1,6 pp/woning	85 pp

Prognose parkeergeneratie plangebied

Op basis van de uitkomsten van het parkeeronderzoek in 2020 en 2021 wordt gesteld dat de extra parkeervraag, ten gevolge van de voorgenomen uitbreiding van het winkeloppervlakte in het gebied, onvoldoende in het bestaande gebied kan worden opgevangen. Omdat in de huidige situatie de kritische bezettingsgraad van 85% in een aantal secties in de direct omgeving van de winkel op zaterdag wordt overschreden, wordt aanbevolen om voor de verwachte extra parkeervraag ten gevolge van de uitbreiding van het winkeloppervlakte in het gebied te voorzien in voldoende extra parkeercapaciteit, ofwel de voorgenomen uitbreidingsplannen bij te stellen.

** De uitbreiding van Vomar past binnen het vigerende bestemmingsplan. Op de locatie waar de uitbreiding van Vomar is voorzien, was tot voor kort een Action-winkel gevestigd. In het verleden zijn bij de ontwikkeling en uitbreiding van het winkelcentrum de plannen getoetst op de destijds vigerende parkeernormen en is voorzien in voldoende parkeervoorzieningen voor de bestemmingen in het plangebied.*

AANBEVELINGEN

Mede op basis van de inventarisatie en de analyse (zie voorgaand hoofdstukken) zijn de onderstaande verkeerskundige aanbevelingen en adviezen geformuleerd.

1. In relatie tot de voorgenomen realisatie van de twee appartementsgebouwen Molenvaart 12 -14 voldoende parkeerplaatsen te realiseren ten behoeve van het parkeren door bewoners en bezoekers. Op basis van het nu voorliggende woningbouwprogramma polderpark Kruiszwin en de twee appartementsgebouwen Molenvaart 12 -14 dienen in totaal 116 parkeerplaatsen te worden gerealiseerd ten behoeve van het parkeren door bewoners en bezoekers.

2. De ontsluiting van het nieuwbouwplan Molenvaart 12 – 14 vorm te geven als erftoegangsweg conform de richtlijnen van het CROW, te weten:
   - ✓ een rijbaan voor gemengd verkeer (gemotoriseerd verkeer en fietsers) van 4,8 – 5,8 meter
   - ✓ haakse parkeervakken van 2,5 bij 5,0 meter
   - ✓ rijbaanbreedte ter hoogte van haakse parkeervakken van 6,0 meter (minimaal 5,5 meter)
   - ✓ voetpaden van minimaal 1,8 meter breedte

3. De nieuwe aansluiting op het nieuwbouwplan Molenvaart 12 – 14 en het daarachter gelegen gebied met grondgebonden woningbouwprogramma vorm te geven als inritconstructie. De verkeersfunctie van deze nieuwe aansluiting is relatief beperkt (circa 420 ritten per dag) en de nieuw te realiseren zijweg heeft de functie van een erftoegangsweg (30km-zone). De constructiecriteria van een inritconstructie zijn een verhoogde aansluiting met een op hoogte doorlopend voetpad en de toepassing van inritblokken. Aanbevolen wordt om deze aansluiting recht tegenover de tegenoverliggende zijweg (Molengang) richting het winkelcentrum Molensluis te situeren. Op deze wijze wordt de oversteeklengte en oversteektijd voor overstekend verkeer zoveel mogelijk geminimaliseerd en wordt voorkomen dat verkeer schuin gaat oversteken. Tevens wordt de uitwisseling van verkeer vanaf en naar de Molenvaart op deze wijze zoveel mogelijk op geconcentreerd op één locatie, wat de verkeerveiligheid en een vlotte doorstroming ten goede komt.

4. Het aantal erf- en zijaansluitingen op de Molenvaart verder zoveel mogelijk te beperken. De Molenvaart is gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Op gebiedsontsluitingsweg dienen, omwille van de verkeersveiligheid, directe erf- en zijaansluitingen zoveel mogelijk te worden beperkt. Tevens dient de onderlinge afstand tussen directe erf- of zijaansluitingen zo groot mogelijk te zijn om te voorkomen dat verkeer schuin oversteekt en de onderlinge beïnvloeding zoveel mogelijk wordt beperkt. Derhalve wordt afgeraden om een extra directe ontsluiting op de Molenvaart te realiseren ten behoeve van het bereiken van de door Vomar gedachte laad- en loslocatie ten zuiden van de Molenvaart. Ook het eventueel verplaatsen van de bestaande aansluiting ter hoogte van Molenvaart 8 (ter hoogte van winkel Terstal) wordt om deze reden afgeraden, gezien de onderlinge afstand tussen een dergelijke nieuwe directe aansluiting en de bestaande aansluiting van de Molengang op de Molenvaart.

   Een extra direct aansluiting op de Molenvaart is door de initiatiefnemer voorzien voor vrachtverkeer dat ter plaatse komt om te laden en te lossen. Dit vrachtverkeer zal daarbij achteruit vanaf de Molenvaart het parkeerterrein op moeten rijden. Ook een dergelijke situatie wordt verkeerskundig niet wenselijk geacht, vanwege de hinder en vertraging die dit veroorzaakt voor autoverkeer op de (relatief drukke) Molenvaart. Tevens ontstaan hierdoor mogelijk verkeersconflicten met fietsers op het direct naast de Molenvaart gelegen fietspad.

Eventuele alternatieven waarbij niet achteruit wordt gereden vanaf de Molenvaart, maar waarbij gebruik wordt gemaakt van een eventuele nieuwe direct aansluiting op de Molenvaart (zoals hierboven beschreven) en vervolgens wordt gekeerd op de bestaande parkeerplaats langs de Molenvaart, wordt met oog op de verkeersveiligheid op het parkeerterrein tevens niet wenselijk geacht. Ook bij het gebruik van de beoogde nieuwe laad- en loslocatie aan de zijde van de Molenvaart via de huidige inrichting kunnen zich op het bestaande parkeerterrein conflicten voordoen tussen het manoeuvrerende (achteruitrijdende) zwaar verkeer en het overige verkeer. Verwacht wordt dat de kans hierop echter minder groot zal zijn in vergelijking met de hierboven beschreven varianten.

De bestaande situatie kan nog wel nader geoptimaliseerd worden voor bevoorradend verkeer, door bijvoorbeeld een aanpassing van bochtstralen of de positie van de bestaande aansluiting van de Molengang op de Molenvaart. Hierbij ontstaat een integrale ontwerpopgave waarbij zowel de aansluiting van de Molengang, de voorgenomen aansluiting ten behoeve van Molenvaart 12 – 14, de parkeeropgave in het gebied én de fietsveiligheid langs de Molenvaart integraal opgelost kunnen worden (zie ook afsluitende paragraaf *Ten slotte*).

5. **De opgaande beplanting ter hoogte van de huidige aansluiting van het winkelcentrum Molensluis op de Molenvaart, ter hoogte van de HEMA, regelmatig terug te snoeien of te vervangen door laagblijvende beplanting.** Op deze wijze blijft voor het oprijdend autoverkeer komende vanaf de parkeervoorzieningen van winkelcentrum Molensluis voldoende zicht behouden op het aankomende autoverkeer op de Molenvaart.

6. **Te onderzoeken of het mogelijk is om de vrijliggende fietsvoorziening direct ten zuiden van de Molenvaart ter hoogte van kruisingen op minimaal 5 meter afstand van de rijbaan van de Molenvaart te situeren.** In de huidige situatie is hier geen ruimte voor. Een herverkaveling van de huidige parkeerplaatsen en de groenstrook biedt ruimte om de vrijliggende fietsvoorziening veiliger vorm te geven. Op langere termijn is het met oog op fietsveiligheid wenselijk om de vrijliggende fietsvoorziening langs de Molenvaart ter hoogte van het winkelcentrum in z'n geheel op enige afstand van de Molenvaart te situeren.

7. **Hoewel de uitkomsten van het verkeersonderzoek hier niet direct aanleiding toe geven, kan worden overwogen om de kruising met de nieuwe aansluiting op het nieuwbouwplan Molenvaart 12 – 14 en de tegenoverliggende zijweg Molengang richting het winkelcentrum Molensluis vorm te geven als plateau.** Op deze wijze kan de snelheid van het autoverkeer op het kruispunt worden beperkt en wordt het attentieniveau vergroot, teneinde zo de ongevalsrisico's ter hoogte van de kruising zoveel mogelijk te beperken. Aanbevolen wordt om dit verkeerplateau door te trekken tot voorbij de voetgangersoversteekplaats (zebrapad) ter hoogte van de HEMA.

8. **In relatie tot de uitbreiding van het winkeloppervlakte in winkelcentrum Molensluis de parkeercapaciteit in het gebied uit te breiden.** Uit het parkeeronderzoek is gebleken dat de parkeerbezettingsgraad in diverse parkeersecties rondom de supermarkten regelmatig boven de kritische bezettingsgraad van 85% ligt. Derhalve wordt aanbevolen om voor de verwachte extra parkeervraag ten gevolge van de voorgenomen uitbreiding van winkeloppervlakte te voorzien in voldoende parkeercapaciteit, waarbij de vigerende gemeentelijke parkeernormen als uitgangspunt worden gehanteerd. In de huidige situatie kan deze parkeeropgave niet worden gerealiseerd. Aanbevolen om voor de verwachte extra parkeervraag voldoende extra parkeercapaciteit te realiseren, ofwel de voorgenomen uitbreidingsplannen bij te stellen op basis van in de omgeving mogelijk in te passen extra parkeercapaciteit. Van belang is dat bij een eventuele uitbreiding van parkeercapaciteit in de directe omgeving, de parkeervoorzieningen op een verkeersveilige wijze worden ontsloten en kortsluitende, toegankelijke en logische loopverbindingen hebben met de winkelfunctie.

9. **De personeelsbezetting van het gemeentekantoor aan de Burgemeester Mijnlieffstraat na het opheffen van de Corona-maatregelen blijvend te beperken, om zo de parkeerdruk op de omgeving van het gemeentekantoor te verlagen.** Tijdens de Coronacrisis is veel ervaring opgedaan met thuiswerken. De gemeente Hollands Kroon heeft aangegeven te streven naar een maximale bezetting van het gemeentekantoor van 50% na het opheffen van de Corona-maatregelen. Door blijvend in te zetten op flexibele en beperkte aanwezigheid van personeel en het stimuleren van het gebruik van de (deel)fiets en het openbaar vervoer, kan worden bijgedragen aan het beperken van niet-noodzakelijke vervoersbewegingen en het verlagen van de parkeerdruk rondom het gemeentekantoor.

Ten slotte

De in voorliggende notitie beschreven aanbevelingen maken duidelijk dat door de verschillende ruimtelijke ontwikkelingen en initiatieven rondom de Molenvaart ter hoogte van de winkelcentrum Molensluis een integrale ruimtelijke ontwerpopgave is ontstaan. Door de verschillende voorliggende inpassingsvraagstukken integraal te benaderen kunnen diverse parkeer- en verkeersveiligheidsvraagstukken in het gebied worden opgelost, te weten:

- ✓ verkeersveilige ontsluiting Molenvaart 12-14;
- ✓ verkeersveilige ontsluiting parkeervoorzieningen winkelcentrum Molensluis;
- ✓ verkeersveilige ontsluiting & laden en lossen ten behoeve van Vomar;
- ✓ verbeteren fietsveiligheid langs Molenvaart;
- ✓ parkeeropgave ten gevolge van de uitbreiding winkelfunctie winkelcentrum Molensluis.

Een dergelijke aanpak vraagt om commitment, samenwerking en heldere afspraken tussen de verschillende stakeholders in het gebied over de te hanteren aanpak, resultaten, planning en financiën

BIJLAGEN

Uitkomsten verkeersonderzoek mei 2021