Mobiliteit winkelcentrum ‘t Loo



de BUCH

Informatie gemeenteraad Heiloo

Huidige situatie en ontwikkelingen

- Analyse mobiliteit
  - Intensiteiten
  - Parkeren
  - Verkeersveiligheid
  - Bevoorrading
- Ontwikkelingen

Scenario's verkeersrouting

- Van 6 naar 3 scenario's
- Analyse (on) mogelijkheden
- Bevoorrading – autoverkeer
- Effecten van keuzes

Nadere uitwerking

Analyse mobiliteit









Büro van Schooten
mobiliteitsadvies & ontwerp

Analyse weginrichting en verkeersintensiteit

Analyse verkeersinrichting wegvakken – verkeersintensiteit

- Inrichtingseisen CROW ASVV richtlijnen
- Belangrijke kenmerken erftoegangsweg (30km/uur)
  - Rijwegbreedte
  - Materialen
  - Vrijliggend voetpad

Aandachtspunten

- Kruispunten en bochten
- Kruisende verkeersstromen



Buro van Schooten
mobiliteitsadvies & ontwerp

Analyse weginrichting en verkeersintensiteit

<u>CROW kenmerken</u>

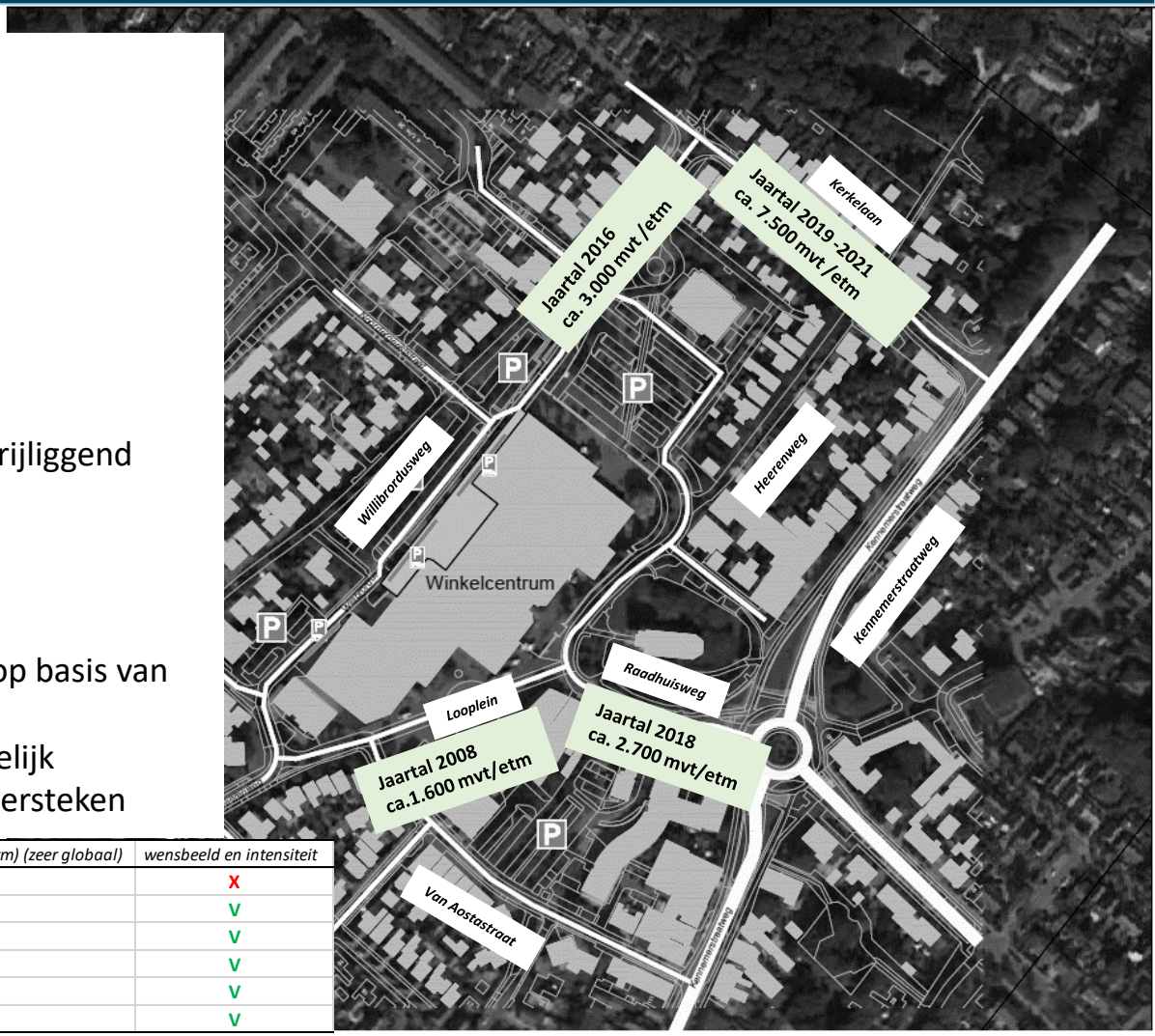
- Erftoegangsweg max. 5.000 – 6.000 m.v.t./etm
- Woonerf max. 1.200- 1.500 m.v.t.

<u>Scan verkeersinrichting en verkeerscijfers</u>

- Hoeveelheid verkeer
  - Huidige metingen
  - Verkeersmodel 2030
- Inrichting van wegen (rijwegbreedte/inrichting bijv. vrijliggend voetpad)

<u>Analyse verkeersinrichting</u>

- Kerkelaan afwijkend van CROW richtlijn
- Overige rijwegen kunnen hogere verkeersintensiteit op basis van inrichtingskenmerken en verkeersbeleid aan.
- Effect toekomstige inrichting Kerkelaan nog niet duidelijk
- Op details wel aandachtspunten, zoals bochten en oversteken



CROW	*wegcategorie*	*wensbeeld intensiteit**	*meting (mvt/etm)*	*prognose 2030 (mvt/etm) (zeer globaal)*	*wensbeeld en intensiteit*
Kerkelaan	etw 30km	6.000	7.500	7.200	X
Willibrordusweg	etw 30km	5.000	3.000	2.300	V
Heerenweg zuid	etw 30km	5.000	3.700	2.100	V
Looplein	woonerf 15km	1200 - 1500	1.600	1.500	V
Raadhuisweg	etw 30km	5.000	2.700	3.500	V
Van Aostastraat	etw 30km	5.000	1.000	2.200	V

Analyse weginrichting en veiligheid

Verkeersveiligheidsanalyse
Objectief en subjectief

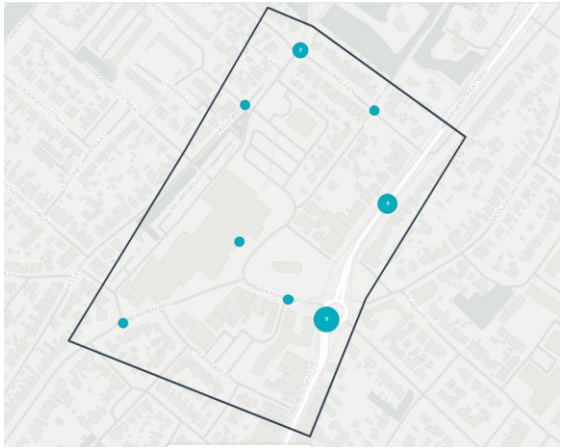
Objectief
- Viastat -tool, ongevallencijfers 2014- 2021

Conclusie eerste scan 2014 - 2021
- Relatief weinig ongevallen met letsel in plangebied (16 stuks)
- Geen dodelijke ongevallen
- Meerdere eenzijdige ongevallen
- Slachtoffer voornamelijk fiets- bromfiets

Subjectieve verkeersveiligheid
- Klankbordgroep reactie van gebruikers/bewoners/ondernemers
- Locaties

Belangrijke locaties
- Bochten
- Oversteeklocaties fiets en voetganger
- Wonen en verkeer





Locatie ongevalcijfers 2014 – 2021 Gewonden (excl. materiele schade)

Buro van Schooten
mobiliteitsadvies & ontwerp

Analyse parkeren

Parkeren

- Parkeerdrukmeting 2019
- Ingedeeld in secties met nummers – en aantallen
- Uitsnede binnen loopafstand winkelcentrum
- Capaciteit 409 parkeerplaatsen
- Blauwe zone en vrij parkeren aanwezig

Opvallende kenmerken en kansen

- Wisselend gebruik en doelgroepen
- Nabijheid parkeerdruk bij entree winkelcentrum
- Herkomst parkeerders groot deel < 5km afstand
- Parkeermotief gevarieerd (bewoner/bezoeker/werknemer)
- Gemiddelde parkeerbezetting op ca. 70%

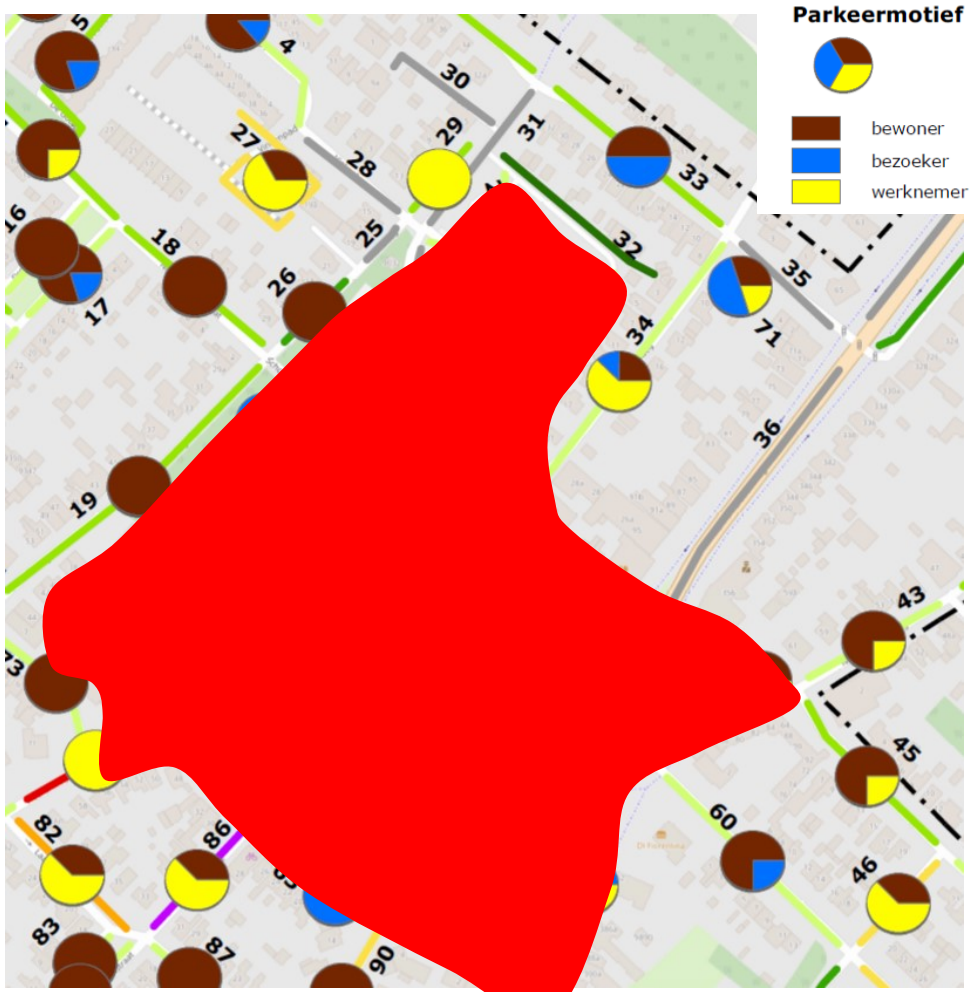
Parkeren analyse - Parkeerdruk
Richtlijn max. 85-90% parkeerdruk

Zaterdag
- Gemiddeld 11.00uur -17.00 uur = 70%
- Piekmoment in middag op locatie Beun 89%

Donderdag
- Gemiddeld 11.00 – 17.00uur = 71%
- Piekmoment in middag op locatie Beun 83%

Nacht
- Binnen plangebied lage parkeerdruk gemiddeld 27%
- Specifieke locaties in omgeving is parkeerdruk hoger

Omgeving bijvoorbeeld Van Doornstraat (86) 117%



Parkeermotief op donderdag 27 juni 2019 11.00uur

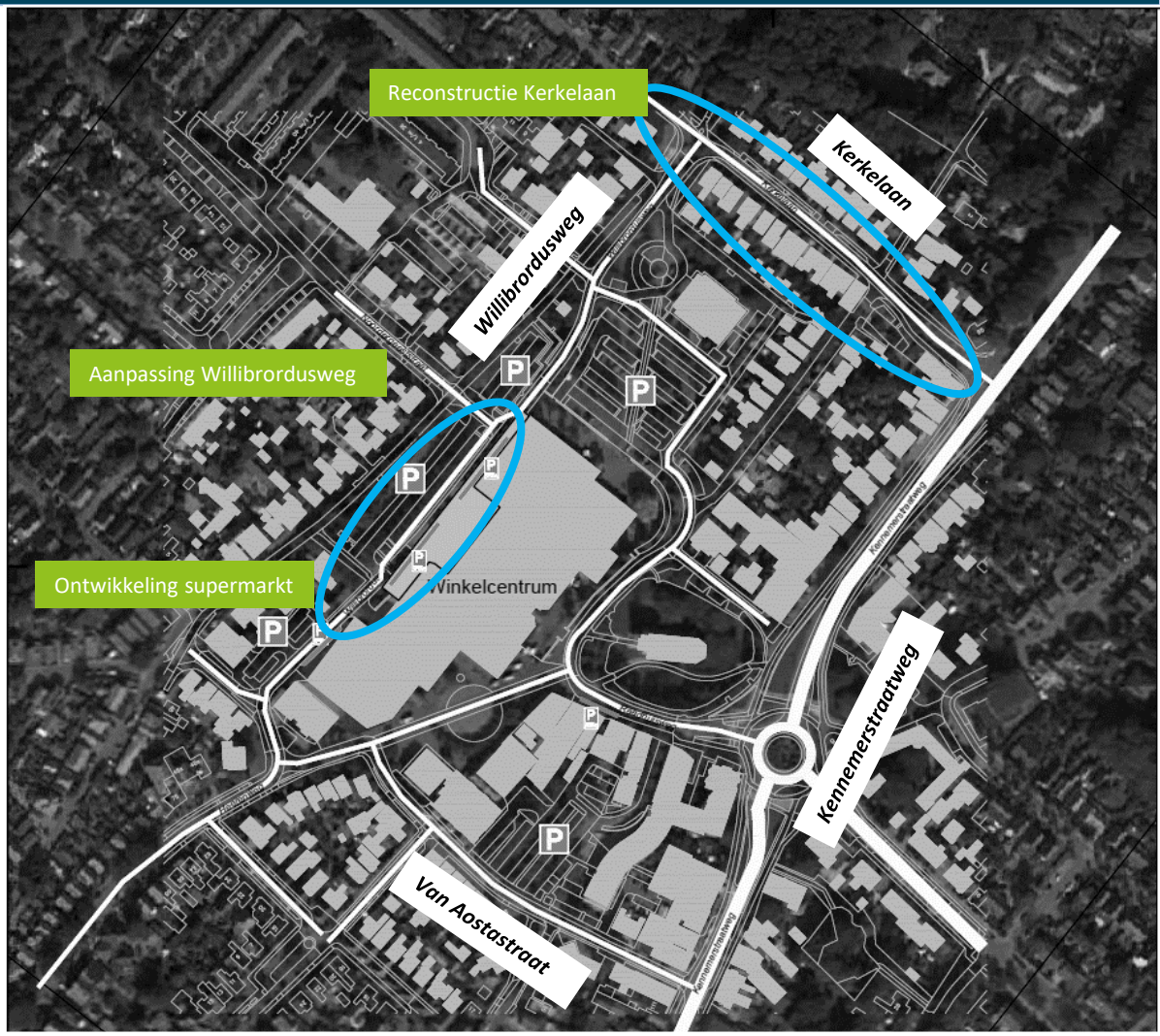
Buro van Schooten
mobiliteitsadvies & ontwerp

Ontwikkelingen met relatie mobiliteit

Ontwikkeling Supermarkt
- Laad en los locatie bepalend voor routing vrachtverkeer

Reconstructie Kerkelaan
Reconstructie Willebrordusweg
Mogelijk ruimtelijke ontwikkelingen
(bijv. politiebureau, ING kantoor)





Büro van Schooten
mobiliteitsadvies & ontwerp

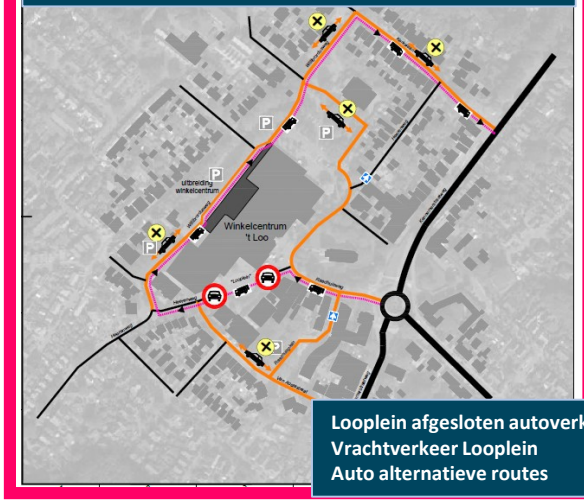
Opzet structuur verkeer

- Verdelen van de verkeersbewegingen over de beschikbare infrastructuur
- Routing en logica voor gebruikers
- Verkeersveiligheid voor gebruikers en de omgeving
- Inpasbaarheid in de situatie
- Passend bij stedenbouwkundige visie en kwaliteit
- Logische aansluiting op omliggende routes



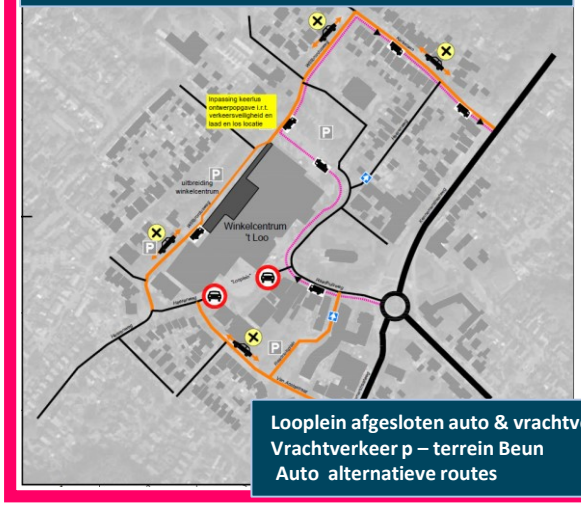
Scenario's

Scenario:1



Looplein afgesloten autoverkeer
Vrachtverkeer Looplein
Auto alternatieve routes

Scenario:2



Looplein afgesloten auto & vrachtverkeer
Vrachtverkeer p – terrein Beun
Auto alternatieve routes

Scenario:3



Looplein – Witte Kerk afgesloten auto
Vrachtverkeer Looplein
Auto alternatieve routes

Scenario:4



Looplein afgesloten autoverkeer
Vrachtverkeer Looplein
P-terrein de Beun niet
aangesloten op Willibrordusweg

Scenario:5



Witte Kerk afgesloten auto
Auto en Vrachtverkeer Looplein

Scenario:6

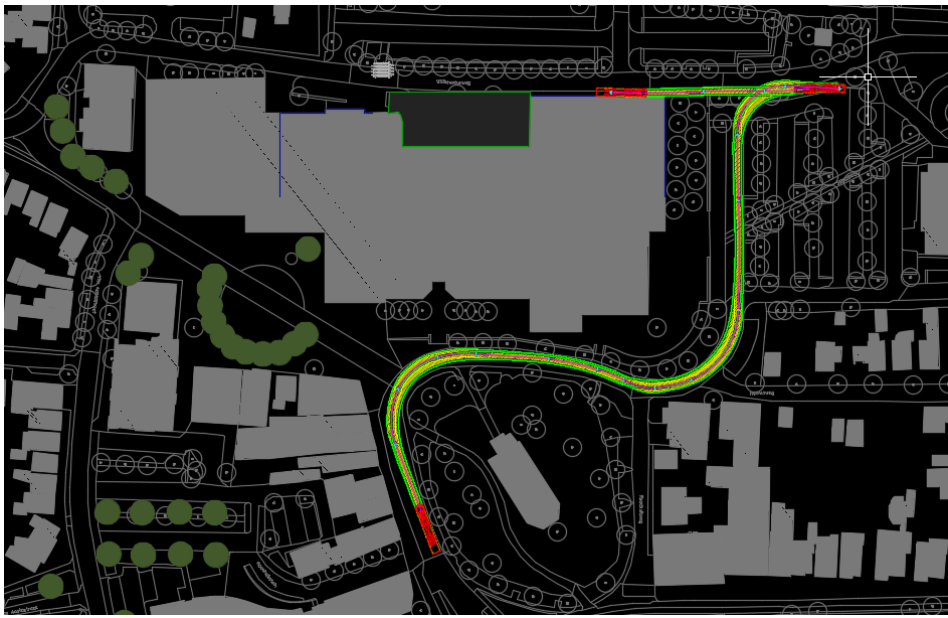


Looplein afgesloten autoverkeer
Vrachtverkeer Looplein
Auto eenrichting Witte Kerk en
alternatieve routes

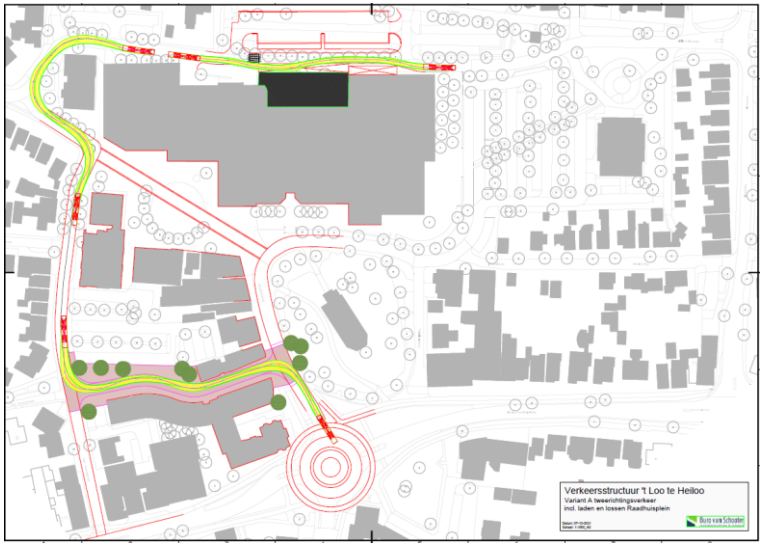
Scenario's die afvallen

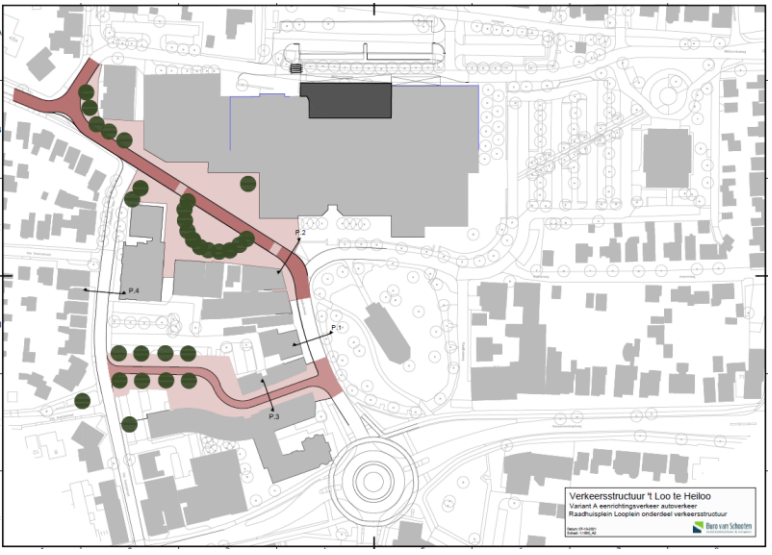
- Niet op een verkeersveilige manier inpasbaar
  - (achteruitrijdend vrachtverkeer)
- Fysiek zijn routes niet inpasbaar in de beschikbare ruimte



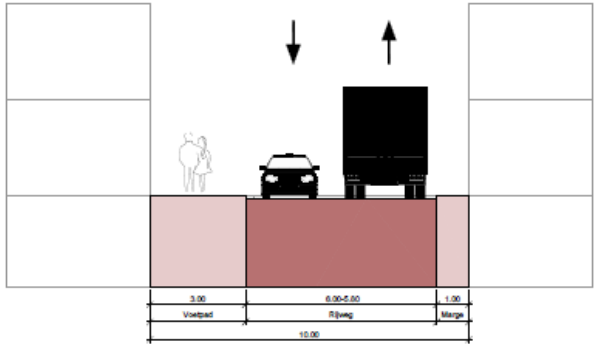


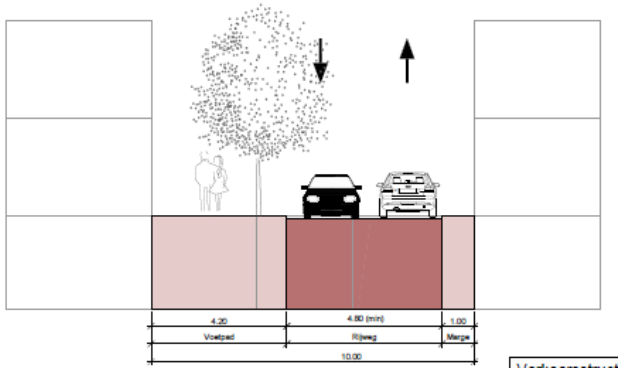
Analyse schetsen fysieke mogelijkheden











Scenario's voor verkeersafwikkeling en laden en lossen

Centrum autovrij



Centrum autovrij – vrachtverkeer Looplein



Looplein onderdeel verkeersstructuur



3 kansrijke scenario's

Centrum autovrij
- Autoverkeer via Van Aostastraat of langs gemeentehuis
- Vrachtverkeer langs gemeentehuis (is fysiek mogelijk)

Centrum autovrij -> vrachtverkeer via Looplein
- Autoverkeer Van Aostastraat of gemeentehuis
- Laad en losverkeer over Looplein

Looplein onderdeel van verkeersstructuur
- Autoverkeer en vrachtverkeer via Looplein
- Aandachtspunt woensdagmarkt inpassen en structuur

Effecten scenario's







Gevolgen voor verkeersintensiteiten routes

- Intensiteitscijfers binnen de CROW normen voor erftoegangswegen (< 4000- 5000 mvt)
- Effecten op detailniveau lastig in te schatten (natuurlijke routes – herkomst bestemming)
- Door keuzes in verkeersstructuur meer verkeersbewegingen via de zuidelijke infrastructuur van het winkelcentrum
- Kerkelaan verkeersstructuur zoveel mogelijk ontzien
- Routing zo eenduidig mogelijk maken
- Uitwerking verkeersveiligheid van bochten en kruispunten

Nadere uitwerking

- Kansen voor verbetering verkeersveiligheid
  - Zicht op verkeer
  - Toegankelijkheid
- Venstertijden voor laden en lossen in afstemming met de bevoorrading en bereikbaarheid functies
- Bereikbaarheid parkeerterrein de Beun maar met minder verkeersdruk op Kerkelaan?
  - Bijvoorbeeld “Rechts in – Rechts uit” van parkeerterrein?
- Wat zijn de mogelijkheden van parkeerverwijzing of routing in het plangebied
- Efficiënter parkeergebruik
  - Doelgroepen?
  - Op afstand parkeren?



Voorbeeld van afsluiting centrumgebied