

Deventer  
Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
Postbus 161  
7400 AD Deventer  
T +31 (0)570 666 222  
goudappel@goudappel.nl

Den Haag  
Casuariestraat 9a  
2511 VB Den Haag

Leeuwarden  
F. HaverSchmidtwei 2  
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven  
Emmasingel 15  
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam  
De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam

# CONCEPT

**1828-V B.V.**

## Parkeerbehoefte Spaarndamseweg 13 te Haarlem

Datum 29 oktober 2020  
Kenmerk 008069.20201015.N1.02  
Eerste versie 23 oktober 2018

## 1 Inleiding

1828-V B.V. is voornemens om circa 140 appartementen aan de Spaarndamseweg 13 te Haarlem realiseren. Het gaat om 118 appartementen in de sociale huursector met een oppervlakte van 25 m<sup>2</sup> gbo, en 22 appartementen van 35 - 50 m<sup>2</sup> gbo. Daarnaast worden 36 tot 40 parkeerplaatsen gerealiseerd. 1828-V B.V. richt zich bij deze ontwikkeling op compacte woningen voor jongeren van 18 tot 28 jaar waarbij servicevoorzieningen worden aangeboden. Mogelijk worden deelauto's gefaciliteerd bij de appartementen.

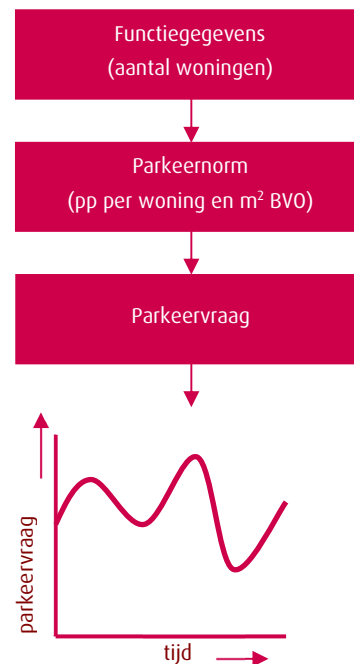
1828-V B.V. heeft Goudappel Coffeng B.V. gevraagd een parkeerkundige onderbouwing op te stellen voor dit plan, waarbij rekening wordt gehouden met het autobezit van de specifieke doelgroep van de ontwikkeling en de eventuele mogelijkheid van het stallen van de deelauto's. In voorliggende notitie zijn de resultaten van de parkeerkundige onderbouwing opgenomen.

## 2 Gemeentelijke parkeernormering

### 2.1 Aanpak

Voor de ontwikkeling van de appartementen aan de Spaarndamseweg 13 te Haarlem, wordt de parkeervraag bepaald aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen. De gemeente Haarlem heeft haar parkeernormen opgenomen in de 'Beleidsregels parkeernormen 2015, gemeente Haarlem'. De gemeente Haarlem heeft de parkeernormen per 31 januari 2019 gewijzigd conform '2e Wijziging Beleidsregels Parkeernormen Haarlem'. De parkeervraag wordt berekend door het aantal woningen dat wordt gerealiseerd te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per woning). Bij woningen kan onderscheid worden gemaakt

tussen bewoners en bezoekers, die niet op alle momenten van de week een even grote parkeervraag kennen. Bewoners kennen de hoogste parkeervraag gedurende de nacht, terwijl voor bezoekers het maatgevende moment op de zaterdagavond ligt. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect. De parkeerplaatsen die worden gerealiseerd bij de ontwikkeling kunnen door verschillende parkeerders (doelgroepen) worden gebruikt. Dit wordt ook wel dubbelgebruik van parkeerplaatsen genoemd. Met de aanwezigheidspercentages worden de mogelijkheden dit dubbelgebruik bepaald. In figuur 2.1 is de berekening van de parkeervraag geschematiseerd. Door de parkeervraag af te zetten tegen het te realiseren parkeeraanbod ontstaat de parkeerbalans.



Figuur 2.1: Berekening parkeervraag

## 2.2 Uitgangspunten

### Functieprogramma

1828-V B.V. is voornemens om circa 140 appartementen te realiseren aan de Spaarndamseweg 13. Hiervan hebben 118 appartementen een omvang van 25 m<sup>2</sup> gbo (appartementen S), en 22 appartementen een omvang van 35 m<sup>2</sup> tot 50 m<sup>2</sup> gbo (appartementen M). Ook omvat de ontwikkeling ondersteunende functies zoals een wasruimte, een lobby met collectieve ruimte voor wonen en werken en een gezamenlijke daktuin. Deze ondersteunende functies zijn bedoeld voor de bewoners en genereren geen extra parkeervraag. Deze functies zijn daarom ook niet meegenomen in de berekening van de parkeervraag.

Binnen de ontwikkeling zijn 36 - 40 parkeerplaatsen voorzien, plus een collectieve fietsenstalling. Gelet op de uitwisselbaarheid van de parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers is het van belang dat zowel de inpandige parkeerplaatsen als de openbare parkeerplaatsen toegankelijk zijn voor bezoekers.

### Parkeernormen

In haar parkeernormen maakt de gemeente Haarlem onderscheid naar verschillende gebieden. De ontwikkellocatie aan de Spaarndamseweg 13 is gelegen in schil/overloopgebied. Tabel 2.1 geeft de parkeernormen uit de categorie 'wonen' voor de gemeente Haarlem weer. In de parkeernormen is onderscheid gemaakt naar bewoners en bezoekers.

	parkeernorm schil/overloop	aandeel bezoek	eenheid
woning duur	1,5	0,3	ppl per woning
woning midden*	1,3	0,3	ppl per woning
woning goedkoop*	1,0	0,3	ppl per woning
serviceflat/aanleunwoning	0,3	0,3	ppl per woning
kamerverhuur	0,2	0,2	ppl per woning
sociale huurwoningen**	0,9	0,3	ppl per woning

\* Uit vastgesteld beleid '2e Wijziging Beleidsregels Parkeernormen Haarlem', gemeente Haarlem, 2019

\*\* Uit vastgesteld beleid 'Van onbetaalbare parkeerplek naar betaalbare woning', gemeente Haarlem, 2017.

Tabel 2.1: Parkeernormen categorie wonen gemeente Haarlem

Een deel van de te ontwikkelen woningen aan de Spaarndamseweg zijn sociale huurwoningen. De parkeernorm voor sociale huurwoningen is dan ook van toepassing voor deze ontwikkeling.

### Aanwezigheidspercentages

In tabel 2.2 zijn de te hanteren aanwezigheidspercentages voor bewoners en bezoekers opgenomen. De aanwezigheidspercentages zijn gebaseerd op kencijfers van CROW, landelijke richtlijnen, die veelal gemeentelijk gehanteerd worden.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Tabel 2.2: Te hanteren aanwezigheidspercentages

## 2.3 Resultaat

Aan de hand van het functieprogramma, de te hanteren parkeernormen en aanwezig is de gemeentelijke parkeervraag voor de ontwikkeling aan de Spaarndamseweg 13 berekend zoals in tabel 2.3. Onderscheid is gemaakt naar de parkeervraag zonder dubbelgebruik en de parkeervraag op verschillende momenten in de week.

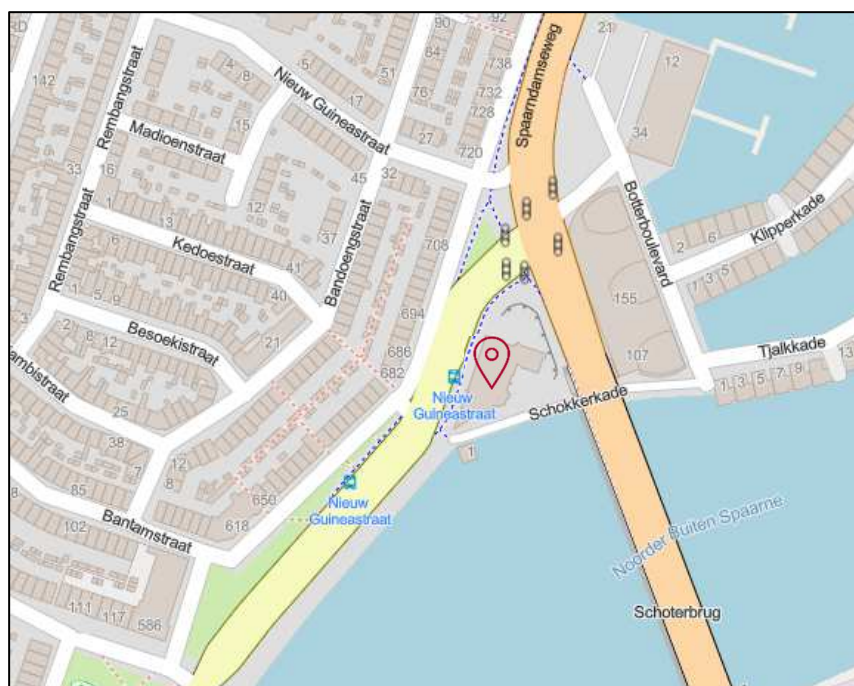
functie	doelgroep	zonder dubbel gebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
appartement S (25 m <sup>2</sup> )	bewoners	71	35	35	64	57	71	42	57	50
appartement M (50 m <sup>2</sup> )	bewoners	22	11	11	20	18	22	13	18	15
appartement S (25 m <sup>2</sup> )	bezoekers	35	4	7	28	25	0	21	35	25
appartement M (50 m <sup>2</sup> )	bezoekers	7	1	1	5	5	0	4	7	5
<b>parkeervraag (afgerond)</b>		<b>135</b>	<b>51</b>	<b>55</b>	<b>117</b>	<b>104</b>	<b>93</b>	<b>81</b>	<b>116</b>	<b>94</b>

Tabel 2.3: Resultaat gemeentelijke parkeervraagberekening

Uit tabel 2.3 blijkt dat bij toepassing van de bruto parkeernorm zonder dubbelgebruik 135 parkeerplaatsen nodig zijn om te voorzien in de parkeervraag bij de ontwikkeling. Rekening houdend met dubbelgebruik van parkeerplaatsen door de verschillende doelgroepen zijn de maatgevende momenten de werkdagavond en zaterdagavond. De parkeervraag is dan respectievelijk 117 en 116 parkeerplaatsen.

### 3 Situatieschets

De ontwikkellocatie is gelegen aan de Spaarndamseweg en omsloten door het Spaarne en de Schoterbrug. De gebiedsontsluitingswegen vormen een barrière voor bewoners en bezoekers, waardoor parkeren buiten de ontwikkellocatie aan de westzijde onaantrekkelijk is. De ligging van de ontwikkeling is gevisualiseerd in figuur 3.1.



Figuur 3.1: Ligging ontwikkellocatie

Vanaf de ontwikkellocatie is de toegang tot het openbaar vervoer laagdrempelig. Direct voor de locatie is bushalte 'Nieuw Guineastraat' gelegen (zie figuur 3.1). Hiervandaan vertrekt tweemaal per uur een bus in noordelijke richting, en ieder uur een bus naar het treinstation van Haarlem. Het treinstation is gelegen op 9 minuten fietsafstand. Hiervandaan is achtmaal per uur Amsterdam Centraal te bereiken in 15 tot 19 minuten.

Zesmaal per uur vertrekt een trein naar Den Haag Centraal, waarvan de reistijd 34 tot 42 minuten bedraagt.

## 4 Specifieke eigenschappen ontwikkeling

De woningen aan de Spaarndamseweg in Haarlem worden gerealiseerd om te voorzien in betaalbare en compacte woningen voor jongeren van 18 tot 28 jaar, met veel service-achtige voorzieningen. Tot een leeftijd van 25 jaar kunnen kandidaat bewoners in aanmerking komen voor een vijfjarig contract. Dit betekent dat een beperkt aantal bewoners ouder zal zijn dan de aangegeven 28 jaar. Daarbij komt dat het grootste deel van het programma (84%, type S appartementen) gericht is op eenpersoonshuishoudens.

### 4.1 Autobezit doelgroep

Het CBS houdt een continu onderzoek naar het verplaatsingsgedrag in Nederland, getiteld *Onderweg in Nederland*<sup>1</sup>. Deze gegevens zijn geanalyseerd voor de meest recente jaren, 2018 en 2019. De conclusies voor zeer sterk stedelijke gebieden, waar Haarlem onder valt, zijn als volgt:

- Het gemiddelde autobezit per persoon in zeer sterk stedelijk gebieden is 0,39. Het Nederlandse gemiddelde ligt op 0,54.
  - Voor de leeftijdsgroep 18-23 jaar ligt dit op 0,05 (13%);
  - Voor de leeftijdsgroep 23-28 jaar ligt dit op 0,2 (51%);
  - Voor de uitloop (28-33 jaar) ligt op 0,31 (79%).
- Voor geheel Nederland<sup>2</sup> ligt het autobezit op 1,04 per huishouden:
  - Voor eenpersoonshuishoudens in het algemeen ligt het autobezit op 0,54 (52%).

In dit project kunnen bewoners een wooncontract voor vijf jaar krijgen. Daarbij kunnen kandidaten van 25 en ouder niet in aanmerking voor een wooncontract. Op termijn gaan wij ervan uit dat de samenstelling van de bewoners als volgt is:

- leeftijdsgroep 18-23: 40%;
- leeftijdsgroep 23-28: 40% en
- leeftijdsgroep 28-33 (uitloop): 20%.

---

<sup>1</sup> Het OViN is continue mobiliteitsonderzoek van het CBS en een aantal andere partijen. Zie: <https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/onderzoeksomschrijvingen/aanvullende-onderzoeksbeschrijvingen/onderweg-in-nederland--odin---onderzoeksbeschrijving-2018> en de afzonderlijke notitie die hierover is opgesteld.

<sup>2</sup> Indeling naar verstedelingsgraad zorgt voor een te kleine celomvang, zodat betrouwbare uitspraken niet mogelijk zijn.

Bij deze samenstelling is het effect op het autobezit en dus de parkeernorm als volgt:

leeftijdsgroep	Aandeel	Autobezit	Effect op P-norm
18-23	40%	13%	5%
23-28	40%	51%	20%
28-33	20%	79%	16%
<b>TOTAAL</b>	<b>100%</b>		<b>41%</b>

Tabel 4.2: berekening leeftijdseffect.

Conclusie is dat de leeftijdsdoelgroep een gemiddeld een autobezit oplevert van 41% van het gemiddelde.

Op basis van de CBS-gegevens over autobezit gaan wij voor de appartementen type S (het kleinste type) uit van een reductie vanwege leeftijd en vanwege eenpersoonshuishoudens. Voor het type M passen wij alleen een leeftijdsreductie toe.

Dit levert de volgende reductiecijfers op:

- Type S (eenpersoonswoningen): 84% van de woningen: reductie parkeerbehoefte vanwege leeftijdsdoelgroep en eenpersoonshuishoudens ( $41\% \times 52\% =$ ) 22%.  
Hiermee komt de bewonersvraag op 22% van 71 pp = 15,6 pp
- Type M (tweepersoonswoningen): 16% van de woningen: reductie parkeerbehoefte vanwege leeftijdsdoelgroep 41%. Hiermee komt de bewonersvraag op 41% van 22 pp = 9,0 pp.

De totale parkeerbehoefte voor bewoners wordt dan 24,6 pp.

## 4.2 Bezoekersparkeren

In de parkeernormen van de gemeente Haarlem wordt rekening gehouden met een bezoekersaandeel van 0,3 parkeerplaats per woning, onafhankelijk van de aard van de woning. Nu wordt in dit project overwegend (84%) gebouwd voor eenpersoonshuishoudens: het is dan ook te verwachten dat er gemiddeld sprake is van minder bezoek.

We gaan hier uit van een halvering van het bezoek voor eenpersoonshuishoudens.

Op deze wijze komt het benodigd aantal bezoekersplaatsen per woning op:

$$(84\% \times 0,15) + (16\% \times 0,3) = 0,17.$$

Hier komt nog bij dat bij jongere bewoners verwacht mag worden dat zij veel bezoekers per fiets krijgen in plaats van per auto. Dit aspect is niet verwerkt in de normen. Dit betekent:

- 118 S-appartementen met bezoekersnorm 0,15 = 17,7 pp
- 22 M-appartementen met bezoekersnorm 0,3 = 6,6 pp

De totale parkeerbehoefte van bezoekers komt dan op 24,3 pp

### 4.3 Resultaat parkeerbalans

Bij de ontwikkeling van de woningen aan de Spaarndamseweg in Haarlem richt 1828-V B.V. zich op een specifieke doelgroep. De gemeentelijke parkeernormen zijn gebaseerd op een generieke doelgroep, terwijl blijkt dat de specifieke doelgroep voor wie de te ontwikkelen woningen aantrekkelijk zijn een lager dan gemiddeld autobezit hebben.

Uit de analyse van het autobezit van de specifieke doelgroep blijkt dat de omvang van de woningen van invloed zijn op het autobezit. Op basis van het autobezit bij de doelgroep van de woningen is een correctie doorgevoerd. De resulterende berekening van de parkeervraag met de correcties voor de specifieke doelgroep is opgenomen in tabel 4.1.

doelgroep	zonder dubbel gebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	24,6	12,3	12,3	22,1	19,7	24,6	14,8	19,7	17,2
bewoners	24,3	2,4	4,9	19,4	17,0	0,0	14,6	24,3	17,0
<b>TOTAAL</b>	<b>48,9</b>	<b>14,7</b>	<b>17,2</b>	<b>41,6</b>	<b>36,7</b>	<b>24,6</b>	<b>29,3</b>	<b>44,0</b>	<b>34,2</b>

Tabel 4.1: Resultaat parkeervraag na correctie voor specifieke doelgroepen

Uit tabel 4.1 blijkt dat de parkeervraag inclusief correcties voor de specifieke doelgroepen zonder toepassing van dubbelgebruik 49 parkeerplaatsen is. Rekening houdend met de aanwezigheidspercentages van de verschillende doelgroepen is de parkeervraag op de maatgevende momenten (werkdagavond en zaterdagavond) respectievelijk 42 en 44 parkeerplaatsen.

## 5 Inzet van deelauto's

Het voornemen is om op de locatie deelauto's in te zetten. Autodelen is het principe dat meerdere mensen gebruik maken van dezelfde auto. Het voordeel van autodelen is dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet hoeven te bezitten. Vanwege de doelgroep op de locatie zijn deelauto's hier interessant. Er zijn veel onderzoeken beschikbaar naar de effecten van autodelen op het autobezit. Uit deze onderzoeken blijkt dat de parkeerbehoefte van bewoners met 15 tot 30% gereduceerd kan worden ten gevolge van het stallen van deelauto's. De ontwikkelaar is voornemens 3 deelauto's te stallen, waarbij iedere deelauto 5 eigen auto's vervangt. De drie deelauto's vervangen gezamenlijk 15 (3 x 5) eigen auto's. Per saldo daalt, zonder toepassing van dubbelgebruik van parkeerplaatsen, de parkeervraag met 12 (15 - 3) parkeerplaatsen.

Het faciliteren van het deelautogebruik betekent dat het autodelen zo eenvoudig mogelijk wordt gemaakt. Dit betekent onder meer dat:

- de deelauto's binnen de ontwikkeling (op eigen terrein) beschikbaar moeten zijn;
- variëteit wordt geboden in het aanbod van de deelauto's;
- gemak en flexibiliteit wordt geboden aan de gebruikers van de deelauto's, bijvoorbeeld door een huismeester die praktische zaken regelt in geval van pech, onderhoud en schoonmaken.

In tabel 5.1 is het effect van het stallen van 3 deelauto's bij de ontwikkeling aan de Spaarndamseweg opgenomen.

doelgroep	zonder dubbel gebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	24,6	12,3	12,3	22,1	19,7	24,6	14,8	19,7	17,2
bewoners	24,3	2,4	4,9	19,4	17,0	0,0	14,6	24,3	17,0
Deelauto's	3	3	3	3	3	3	3	3	3
Effect deelauto's	-15	-7,5	-7,5	-13,5	-12	-15	-9	-12	-10,5
	<b>36,9</b>	10,2	12,7	31,1	27,7	12,6	23,3	35,0	26,7

Tabel 5.1: Resultaat parkeervraag na correctie voor specifieke doelgroepen en het stallen van deelauto's

Uit tabel 5.1 blijkt dat de parkeervraag door het stallen van deelauto's daalt tot 35 parkeerplaatsen op het maatgevende moment (zaterdagavond). Met een parkeeraanbod van 36 tot 40 parkeerplaatsen ontstaat een sluitende parkeerbalans. Op werkdagen is overdag een restcapaciteit van 23 tot 27 parkeerplaatsen beschikbaar. Op zaterdag- en zondagmiddag is de restcapaciteit beperkt tot respectievelijk 12 -16 en 9 - 13 parkeerplaatsen.

## 6 Fietsparkeren

Naast autoparkeren is ook het fietsparkeren van belang. Hoogwaardige fietsvoorzieningen kunnen het gebruik van de fiets stimuleren, er zijn geen onderzoeken bekend waaruit een aantoonbare verlaging van het autobezit blijkt. Andersom geldt echter wel dat wanneer de fietsvoorzieningen niet op orde zijn (niet op de juiste locaties of van lagere kwaliteit) dit kan leiden tot een verhoging van het autobezit en met name het autogebruik. Inzet is daarom om het fietsparkeren aan de Spaarndamseweg 13 goed op orde te hebben.

Het Bouwbesluit 2012 schrijft een (fietsen)berging voor bij de nieuwbouw van woningen. Voor deze fietsen kan een collectieve voorziening worden aangelegd. De gemeente Haarlem heeft aanvullend op het Bouwbesluit de 'Beleidsregel bergingen nieuwe woongebouwen Haarlem 2018' vastgesteld om op basis van gelijkwaardigheid op een



andere manier invulling te kunnen geven aan de eisen uit het Bouwbesluit. Voor woningen tot 50 m<sup>2</sup> stelt de gemeente Haarlem geen eisen. Het is echter belangrijk dat ook deze bewoners een plek in de collectieve stalling krijgen.

Wij houden hier de norm aan van 1 fietsparkeerplek voor de kleine appartementen (25 m<sup>2</sup> gbo) en 2 voor de grotere (35 - 50 m<sup>2</sup> gbo). Dit levert het volgende totaal aantal op:

Type woning	aantal woningen	aantal fietsplekken per woning	aantal benodigde plekken
appartement S (25 m <sup>2</sup> )	118	1	118
appartement M (35 - 50 m <sup>2</sup> )	22	2	44
<b>totaal</b>			<b>162</b>

*Tabel 6.1: Advies aantal benodigde fietsparkeerplaatsen in collectieve voorziening*

Dit resulteert in 162 fietsparkeerplaatsen voor bewoners.

Voor bezoekers zijn geen eisen gesteld; wel geeft het CROW aanbevelingen, namelijk om uit te gaan van 0,3 fietsparkeerplaatsen per woning. Vanwege de mogelijkheden voor dubbelgebruik is het op voorhand niet nodig alle fietsparkeerplaatsen voor bezoekers van bewoners fysiek te realiseren, als er maar voldoende ruimte is om ze toe te voegen indien dit noodzakelijk blijkt. Het creëren van een overmaat aan fietsparkeerplaatsen is namelijk geen gewenste situatie en heeft als risico dat bewoners hier gebruik van gaan maken.

## 7 Conclusies

Op basis van de bovenstaande analyse kunnen de volgende conclusies worden getrokken betreffende de parkeervraag bij het plan voor 140 appartementen aan de Spaarndamseweg 13 te Haarlem:

- conform gemeentelijk parkeerbeleid is de bruto parkeervraag op de maatgevende momenten 117 en 116 parkeerplaatsen;
- de specifieke doelgroep van de te ontwikkelen woningen kent een lager dan gemiddeld autobezit. Rekening houdend met de specifieke doelgroep bedraagt de bruto parkeervraag 42 en 44 parkeerplaatsen op de maatgevende momenten (werkdag- en zaterdagavond);
- indien 1828-V B.V. besluit deelauto's op te nemen bij de ontwikkeling, daalt de parkeervraag van de bewoners. Het stallen van 3 deelauto's leidt tot een maatgevende parkeervraag van 31 en 35 parkeerplaatsen;
- in het plan zijn 36 - 40 parkeerplaatsen opgenomen, waardoor een sluitende parkeerbalans ontstaat met het stallen van deelauto's;
- Op de locatie wordt geadviseerd 162 fietsparkeerplaatsen te realiseren.