

MEMO - verkeersgeneratie transformatie 'Sterren College'

aan: Ferdi Koornneef en Enno Otten (COD)
van: Mark van Otterlo (Van Riezen & Partners)
datum: 24 augustus 2017
status: definitief

1. Aanleiding

In de Kleverparkbuurt-noord staat aan de Verspronckweg 148-150 het pand van de voormalige ambachtsschool het 'Sterren College'. Sinds het vertrek van de school is het pand nog slechts gedeeltelijk in gebruik voor antikraakbewoning en enkele bedrijfjes. Ontwikkelaar COD (Cradle of Development) heeft het object aangekocht en wil het voormalige schoolgebouw herontwikkelen naar een woonfunctie. Hiervoor is door Inbo architecten een stedenbouwkundig plan (VO) opgesteld waarin uit wordt gegaan van 174 woningen. De ontwikkeling is in strijd met het geldende bestemmingsplan maar past binnen de wijzigingsbevoegdheid die is vastgelegd in het bestemmingsplan Kleverpark/Frans Hals, met uitzondering van enkele ondergeschikte onderdelen.



Afbeelding: luchtfoto schoolcomplex, gezien vanuit zuidoostelijke richting

Naar aanleiding van de behandeling van de startnotitie in de gemeenteraad is de wens om inzichtelijk te maken tot welke toename van verkeersbewegingen de herontwikkeling leidt. In de voorliggende notitie zal in worden gegaan op de gevolgen voor het aantal verkeersbewegingen als de locatie wordt getransformeerd naar woningbouw conform het VO van het stedenbouwkundig plan.

2. Wettelijk kader

Voor wat betreft het verkeersaspect dient sprake te zijn van goede ruimtelijke ordening. Dit houdt in dat er in het plan rekening gehouden dient te worden met een goede en verkeersveilige afwikkeling van het verkeer.

De gevolgen voor verkeer hangen samen met de verkeersaantrekkende werking van het stedenbouwkundig plan ten opzichte van het geldende bestemmingsplan c.q. de feitelijke situatie. Om het aantal voertuigbewegingen volgens het geldende bestemmingsplan, de feitelijke situatie en het stedenbouwkundig plan globaal te kunnen bepalen, kan gebruik worden gemaakt van kengetallen voor verkeersgeneratie (ASVV, versie 2012). In het ASVV zijn landelijke kengetallen voor diverse functies aangegeven per stedelijkheidsgraad en ligging in de bebouwde kom. Voor Haarlem is de stedelijkheidsgraad 'zeer sterk stedelijk' van toepassing en het plangebied wordt beschouwd als onderdeel van de schil rondom het centrum.

In het volgende hoofdstuk wordt met toepassing van de kengetallen bepaald welke verkeersgeneratie aan de orde is volgens het geldende bestemmingsplan, in de feitelijke situatie en na realisatie van het stedenbouwkundig plan.

3. Verkeersgeneratie

3.1. Huidige planologische situatie

Het voormalige schoolgebouw is in het geldende bestemmingsplan grotendeels bestemd als 'Maatschappelijk' en voor wat betreft de voormalige dienstwoningen aan de Brakenburghstraat als 'Wonen'. In het voormalige schoolgebouw zijn volgens het bestemmingsplan onder meer educatieve voorzieningen, buitenschoolse opvang, gezondheidszorg (inclusief apotheek) en woonzorgvoorzieningen toegestaan. Daarnaast zijn in het gebouw ondergeschikte detailhandel en horeca tot en met categorie 2 mogelijk tot 30% van het bruto vloeroppervlak. De voormalige dienstwoningen aan de Brakenburghstraat mogen worden gebruikt voor wonen.

Het voormalige schoolgebouw heeft een bruto vloeroppervlak van circa 19.600 m² waarbinnen zich 60 lokaalruimtes bevinden. De voormalige dienstwoningen bestaan in totaal uit twee woningen. Indien voor de planologische invulling van de gebouw wordt uitgegaan van het voormalige gebruik

als middelbare school en twee woningen in de sociale huursector dan leidt dat, gelet op de kengetallen volgens het ASVV, tot de verkeersgeneratie zoals weergegeven in de navolgende tabel.

<i>Functie</i>	<i>Aantal</i>	<i>Kengetal (min)</i>	<i>Kengetal (max)</i>	<i>Verkeersgeneratie</i>
Middelbare school	1.505 leerlingen ¹	8,8 per 100 leerlingen	15,4 per 100 leerlingen	132-232
Wonen (sociale huur)	2	2,8 per woning	3,6 per woning	6-7
Totaal:				138-239

Tabel: verkeersgeneratie huidige situatie volgens geldend bestemmingsplan, uitgaande van het voormalige gebruik als middelbare school en dienstwoningen

Uit de toepassing van de kengetallen blijkt dat er bij een invulling als middelbare school en twee woningen sprake is van 138 tot 239 verkeersbewegingen per etmaal. Deze verkeersbewegingen vinden vooral plaats in de ochtendspits en in de middag van doordeweekse dagen (aangezien een middelbare school 's avonds en in het weekend gesloten is).

In plaats van een middelbare school kunnen de 60 lokalen in het gebouw volgens het geldende bestemmingsplan ook worden gebruikt voor bijvoorbeeld een invulling als basisschool, avondonderwijs, huisartsenpraktijk, tandartsenpraktijk, fysiotherapiepraktijk en apotheek. Een dergelijke invulling leidt, gelet op de kengetallen volgens het ASVV, tot een hogere verkeersgeneratie (zie de navolgende tabel) dan bij een middelbare school.

<i>Functie</i>	<i>Aantal</i>	<i>Kengetal (min)</i>	<i>Kengetal (max)</i>	<i>Verkeersgeneratie</i>
Avondonderwijs	500 studenten ²	5,0 per 10 studenten	7,9 per 10 studenten	250-395
Huisartsenpraktijk	4 behandelkamers	15,2 per behandelkamer	19,6 per behandelkamer	61-78
Tandartsenpraktijk	10 behandelkamers	17,8 per behandelkamer	24,2 per behandelkamer	178-242
Fysiotherapiepraktijk	6 behandelkamers	8,7 per behandelkamer	13,3 per behandelkamer	52-80
Apotheek	1 apotheek	96,5	117,8	97-118
Wonen (sociale huur)	2	2,8 per woning	3,6 per woning	6-7
Totaal:				644-920

Tabel: verkeersgeneratie huidige situatie volgens geldend bestemmingsplan, uitgaande van het gebruik als basisschool, avondonderwijs, huisartsenpraktijk, tandartsenpraktijk, fysiotherapiepraktijk, apotheek en wonen

Het aantal verkeersbewegingen bij de mogelijke invulling volgens het geldende bestemmingsplan bedraagt 644 tot 920 verkeersbewegingen per etmaal. Deze verkeersbewegingen vinden vooral plaats op doordeweekse dagen (ochtend en middag), met uitzondering van avondonderwijs.

3.2. Toekomstige situatie

Conform de wijzigingsbevoegdheid in het geldende bestemmingsplan zal de locatie worden getransformeerd naar woningbouw. Het VO van het stedenbouwkundig plan gaat uit van 174 woningen. Het is nog niet bekend hoeveel woningen in de huursector komen, hoeveel in de koopsector en tot welke prijscategorie de diverse woningen zullen gaan behoren. Wel worden er conform de verkoopovereenkomst 25 starterswoningen gerealiseerd. Vanwege de onzekerheid

¹ Landelijk gemiddelde in 2015, bron <http://www.stamos.nl>

² Uitgaande van 25 studenten per lokaal, met maximaal 20 lokalen voor avondonderwijs

over de verdeling koop-huur en de prijscategorie zijn in de navolgende tabellen verschillende scenario's doorgerekend.

Functie	Oppervlak /aantal	Kengetal (min)	Kengetal (max)	Verkeersgeneratie
Wonen (sociale huur)	25	2,8 per woning	3,6 per woning	70-90
Wonen (huur etage duur)	62	3,7 per woning	4,5 per woning	229-279-
Wonen (koop duur)	87	5,4 per woning	6,2 per woning	470-539
Totaal:				769-908

Tabel: verkeersgeneratie toekomstige situatie volgens stedenbouwkundig plan, uitgaande van 50% huur en 50% koop

Functie	Oppervlak /aantal	Kengetal (min)	Kengetal (max)	Verkeersgeneratie
Wonen (sociale huur)	25	2,8 per woning	3,6 per woning	70-90
Wonen (huur etage duur)	105	3,7 per woning	4,5 per woning	389-473-
Wonen (koop duur)	44	5,4 per woning	6,2 per woning	238-273
Totaal:				697-836

Tabel: verkeersgeneratie toekomstige situatie volgens stedenbouwkundig plan, uitgaande van 75% huur en 25% koop

Functie	Oppervlak /aantal	Kengetal (min)	Kengetal (max)	Verkeersgeneratie
Wonen (sociale huur)	25	2,8 per woning	3,6 per woning	70-90
Wonen (huur etage duur)	149	3,7 per woning	4,5 per woning	551-671-
Totaal:				621-761

Tabel: verkeersgeneratie toekomstige situatie volgens stedenbouwkundig plan, uitgaande van 100% huur

Bij een volledige invulling met huurwoningen is er sprake van 621 tot 761 verkeersbewegingen per etmaal terwijl bij een invulling met koopwoningen (50%) er sprake is van 769 tot 908 verkeersbewegingen per etmaal. Het verkeer vanwege de woningen zal voor een belangrijk deel plaatsvinden in de ochtend- en avondspits van doordeweekse dagen en in de weekenden. Er is geen kengetal om te bepalen tot hoeveel verkeersbewegingen het toekomstige programma in de ochtend- en avondspits (07.00-09.00 uur en 16.30-18.30 uur) leidt maar als uit zou worden gegaan van een worst-casebenadering dat elk huishouden in de ochtendspits weggrijpt en in de avondspits weer thuis komt dan zou er bij een gemiddeld autobezit van 1 auto per huishouden sprake zijn van 174 verkeersbewegingen in de ochtendspits en 174 verkeersbewegingen in de avondspits. In de werkelijkheid zal het aantal verkeersbewegingen in de ochtend- en avondspits lager zijn omdat de verwachting is dat niet ieder huishouden in de ochtend- en avondspits gebruik maakt van een auto. Sommige huishoudens zullen buiten de spits reizen en andere huishoudens maken gebruik van fiets en/of openbaar vervoer.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de voorgaande onderbouwing van de toekomstige verkeersgeneratie geen betrekking heeft op de nog te voeren planologische procedures voor de transformatie. In de wijzigingsbevoegdheid van het geldende bestemmingsplan zijn ook enkele commerciële ruimtes mogelijk gemaakt. Doordat er in het VO van het stedenbouwkundig plan geen commerciële ruimtes zijn voorzien, zijn deze vooralsnog buiten beschouwing gelaten. De onderbouwing zal daar in het kader van de planologische procedures op worden aangepast. Overigens geldt dat commerciële ruimtes naar verwachting tot minder verkeersbewegingen in de ochtend- en avondspits leiden dan woningen.

4. Conclusie

Het geldende bestemmingsplan maakt bij recht diverse functies mogelijk binnen de huidige bebouwing. Indien uit wordt gegaan van het voormalige gebruik als middelbare school dan is er sprake van 138 tot 239 verkeersbewegingen per etmaal. Bij een eveneens mogelijke invulling als avondonderwijs, huisartsenpraktijk, tandartsenpraktijk, fysiotherapiepraktijk en apotheek is er sprake van 644 tot 920 verkeersbewegingen per etmaal. Het gebruik als wonen is ook mogelijk via het bestemmingsplan maar alleen door toepassing van een wijzigingsbevoegdheid.

Situatie	Verkeersbewegingen per etmaal
Geldend bestemmingsplan	
- middelbare school en wonen	138-239
- avondonderwijs, huisartsenpraktijk, tandartsenpraktijk, fysiotherapiepraktijk en apotheek	644-920
Toekomstige situatie	
- 50% huur, 50% koop	769-908
- 75% huur, 25% koop	697-836
- 100% huur	621-761

Tabel: verkeersgeneratie feitelijke situatie, geldende bestemmingsplan en toekomstige situatie

Uit het voorgaande blijkt dat het aantal verkeersbewegingen per etmaal bij het volgens het bestemmingsplan toegestane gebruik als avondonderwijs, huisartsenpraktijk, tandartsenpraktijk, fysiotherapiepraktijk en apotheek (644-920) vergelijkbaar is als bij een invulling conform het VO van het stedenbouwkundig plan (769-908 bij 50% koop).

De verwachting is echter dat het aantal verkeersbewegingen per etmaal als gevolg van het VO in werkelijkheid fors lager zal zijn doordat niet iedere toekomstige bewoner over een eigen auto zal beschikken. In de steden in de Randstad is met name bij de jongere generaties steeds meer de trend om een auto te delen (carsharing) en veelal de fiets of het openbaar vervoer te benutten. Vanwege de korte afstand tot het centrum en het station van Haarlem (circa 5 minuten fietsen) is dat in dit geval ook een zeer reële optie. Dat niet alle bewoners over een eigen auto zullen beschikken blijkt ook uit de parkeerbehoefte van circa 150 parkeerplaatsen.