

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

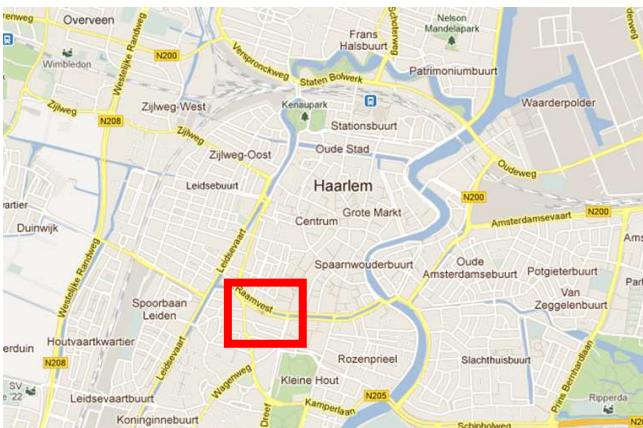
HBB Ontwikkeling BV

Actualisatie verkeerskundige toets project 'Tempelierstraat en Raamsingel

Datum 6 maart 2019
Kenmerk HBP026/Bqt/0078.11
Eerste versie 27 juli 2017

1 Inleiding

HBB Planontwikkeling BV is voornemens om ten zuiden van het centrum van Haarlem een gebied te herontwikkelen. Het gaat hierbij om het plangebied dat is aangegeven in figuur 1.1.



Figuur 1.1: Plangebied, in rood weergegeven (links, bron: Google Maps; rechts, bron: Braaksma en Roos)

Het plangebied ligt tussen de Raamsingel en de Tempeliersstraat. Het parkeerterrein dat zich in de huidige situatie in het plangebied bevindt is bereikbaar vanaf de Raamsingel. Op deze Raamsingel is sprake van eenrichtingsverkeer in oostelijke richting.

De planontwikkeling brengt nieuwe functies met zich mee. Nieuwe functies betekenen een andere verkeersaantrekkende werking (verkeersgeneratie) en een andere

verhouding tussen parkeervraag en -aanbod. Ook zal de toekomstige ontwikkeling op een andere manier worden ontsloten dan in de huidige situatie het geval is. In de toekomstige situatie gaat het om een parkeergarage die ontsloten wordt via de Tempeliersstraat. Om deze gevolgen inzichtelijk te maken heeft HBB Planontwikkeling BV aan Goudappel Coffeng BV gevraagd een studie uit te voeren naar de geplande ontwikkeling.

2 Programma

De verkeersgeneratie, de verkeerswikkeling, de parkeervraag en het parkeeraanbod wijzigen doordat de functies in het plangebied wijzigen. Om inzicht te krijgen in deze wijzigingen zal eerst inzicht verkregen moeten worden in het programma van de voorgaande situatie en vervolgens in de toekomstige situatie. Op basis van beide programma's kunnen vervolgens uitspraken gedaan worden over de eerder genoemde verkeerskundige aspecten. Voor de voorgaande functie is uitgegaan van de laatste vaste functie in het gebouw, in de huidige situatie geldt voornamelijk leegstand. Er is uitgegaan van de laatste functie in het gebouw, omdat dit op dit moment planologisch te realiseren is. Op deze manier is een vergelijking te maken van de mogelijkheden binnen de huidige planologische mogelijkheden en de toekomstige planontwikkeling. Tabel 2.1 laat het programma in de voorgaande situatie zien en tabel 2.2 het programma in de toekomstige situatie.

voorgaande situatie		
<i>omschrijving</i>	<i>eenheid</i>	<i>aantal</i>
supermarkt	m ²	650
snookercentrum	m ²	1.050
woningen	stuks	4

Tabel 2.1: Programma voorgaande situatie

toekomstige situatie		
<i>omschrijving</i>	<i>eenheid</i>	<i>aantal</i>
commerciële ruimte/werkplekken/horeca	m ²	101
woningen	stuks	50
werken aan huis	m ²	159

Tabel 2.2: Programma toekomstige situatie

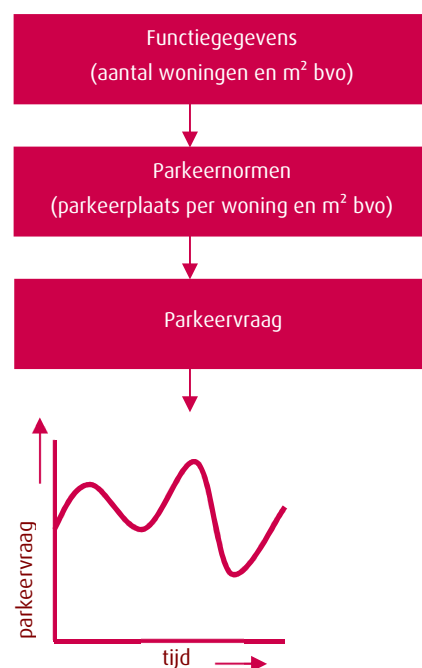
Behalve het programma is er ook inzicht in het aantal parkeerplaatsen in het gebied. In de voorgaande situatie is er sprake van 49 parkeerplaatsen en in de toekomstige situatie is sprake van 63 parkeerplaatsen.

3 Parkeren

3.1 Aanpak

De parkeervraag wordt berekend door de omvang van elke functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid, bijvoorbeeld per vierkante meter bvo). Tevens wordt de parkeervraag van de functies berekend die vervallen ten behoeve van de woningbouw. Zo ontstaat een compleet beeld van de gehele ontwikkeling.

Niet elke functie genereert echter op alle momenten van de week een even grote parkeervraag. Een goed voorbeeld hiervan zijn de bewoners van de woningen en werknemers. Bewoners zijn doorgaans 's nachts aanwezig, terwijl werknemers gedurende weekdays overdag aanwezig zijn. Door toepassing van aanwezigheidspercentages (conform CROW-publicatie 317) wordt rekening gehouden met dit effect. Tevens kunnen de parkeerplaatsen door verschillende parkeerders gebruikt worden (dubbelgebruik). Ook hiermee wordt met behulp van de aanwezigheidspercentages rekening gehouden. In figuur 3.1 is de berekening van de parkeervraag geschematiseerd. Wanneer de berekende parkeervraag tegenover de beschikbare parkeercapaciteit gezet wordt, ontstaat de parkeerbalans. Planologisch gezien, moet bij een dergelijke 'transformatie' de netto parkeervraag gerealiseerd worden.



Figuur 3.1: Berekening parkeervraag

Gemeentelijk parkeerbeleid

Het parkeerbeleid van de gemeente Haarlem is vastgelegd in de beleidsregels parkeernormen van de gemeente Haarlem, vastgesteld in 2015¹. De parkeernormen in dit document zijn gebaseerd op de minimale parkeerkencijfers van CROW ASVV 2004.

In het gemeentebestuur van Haarlem, net als de gebiedsindeling van CROW, onderverdeeld naar verschillende stedelijke zones waarvoor verschillende parkeernormen gelden. De ontwikkelingslocatie is gelegen in 'centrumgebied' en wordt beschouwd als 'sterk stedelijk' gebied.

¹ Op 31 januari 2019 zijn nieuwe parkeernormen in de gemeente Haarlem vastgesteld voor woningen. De parkeernormen zijn over het algemeen verlaagd of gelijk gebleven, de parkeerbehoefte blijft daarmee gelijk of wordt lager. Aangezien het bewoners en bezoekers parkeren op eigen terrein plaats vindt en conform de oude normen reeds voldoet, zijn de nieuwe parkeernormen niet meegenomen in de actualisatie.

3.2 Voorgaande situatie

In de huidige situatie is het aanbod van parkeerplaatsen 49. De uitgangspunten voor het bepalen van de parkeervraag zijn weergegeven in tabel 3.1. Voor de voormalige supermarkt zijn CROW cijfers gehanteerd vanwege ontbrekende gegevens in de gemeentelijke parkeernota. Voor het snookercentrum en de woningen is wel gebruik gemaakt van de gemeentelijke parkeernormen. In zowel de voorgaande situatie als de toekomstige situatie wordt bij de parkeernorm voor de functie woningen de minimale parkeernorm gehanteerd, zoals ook aangegeven in paragraaf 3.1. Aangezien het plangebied een centrum locatie is en gebruik wordt gemaakt van de gemeentelijke parkeernormen, wordt geen onderscheid gemaakt in grootte of prijsklasse van de woningen. De parkeernorm zoals gehanteerd door de gemeente Haarlem is al de minimale parkeernorm.

functie	categorie	parkeernorm
supermarkt	discountsupermarkt*	* 3,3
snookercentrum	biljartzaal**	** 1,50
woningen	woningen	1,20 ²

* In de gemeentelijke parkeernormen is geen sprake van de categorie supermarkt. Daarom is hier uitgegaan van de parkeerkerncijfers van de CROW. Hierbij is uitgegaan van de gemiddelde waarde voor een discountsupermarkt in een sterk stedelijke omgeving, in het centrum.

** Het snookercentrum is gelijk gesteld met een biljartzaal. In de berekeningen is uitgegaan van 16 tafels.

Tabel 3.1: Uitgangspunten voorgaande situatie

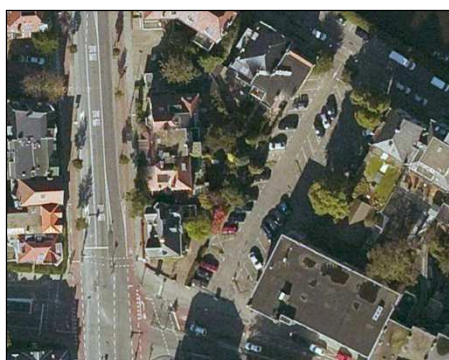
Het resultaat van de berekeningen is weergegeven in tabel 3.2 waarbij per moment in de week het aantal gebruikte parkeerplaatsen is weergegeven.

functie	werkdag			koop-	werkdag	zaterdag-		zondag-
	ochtend	middag	avond	avond	nacht	middag	avond	middag
supermarkt	6	13	9	17	0	21	9	0
snookercentrum*	2	10	24	24	0	14	22	6
woningen	2	2	5	4	5	3	4	4
totaal	11	25	37	45	5	39	34	9

* Voor het snookercentrum zijn de CROW aanwezigheidspercentages volgens de functie sportfuncties binnen gehanteerd.

Tabel 3.2: Resultaat berekeningen (door afronding kunnen verschillen ontstaan in de optelling)

² In de nieuwe parkeernormen van de gemeente is een onderverdeling gemaakt naar dure woningen: norm blijft 1,2, woningen in het middensegment: norm 0,9 en goedkope woningen: norm 0,6. Voor de planontwikkeling gaan we uit van de norm van 1,2 parkeerplekken per woningen.



Uit tabel 3.2 blijkt dat er op het maatgevende moment, in dit geval de zaterdagmiddag, sprake is van een parkeervraag van 45 parkeerplaatsen. Het aanbod van parkeerplaatsen is 49. Dit levert een parkeeroverschot van 4 parkeerplaatsen op in de voorgaande situatie. Deze restcapaciteit kan gebruikt worden door bewoners met een vergunning voor de zone Centrum.

Daarbij geldt dat voor het parkeerterrein naast de supermarkt een onttrekkingsbesluit van kracht zal zijn. Dit betekent dat de parkeerplekken op het terrein aan de openbaarheid worden onttrokken. De bewoners rondom het parkeerterrein die in de huidige situatie met name gebruik maken van het parkeerterrein zullen in de toekomst gebruik dienen te maken van de beschikbare parkeerplekken in de zone Centrum. Hiervoor zijn met name de gebruikers in de nachtelijke uren interessant, omdat de zone Centrum dan de hoogste parkeerdruk heeft en de voormalige invulling in de nachtelijke uren nagenoeg geen parkeervraag heeft voor het terrein. De beschikbare plekken kunnen op dat moment dus gebruikt worden door bewoners met een vergunning voor de zone Centrum.

Uit de gemeentelijke parkeertellingen die ieder kwartaal worden uitgevoerd (Bron: 'Factsheet Capaciteit en Parkeerdruk gemeente Haarlem', november 2016, Trajan) blijkt dat op het parkeerterrein ongeveer 20 bewoners in de nachtelijke uren geparkeerd staan. Uit de gemeentelijke parkeertellingen van zowel 2017 en 2018 komt naar voren dat in de binnenstadzone nog ongeveer 100 parkeerplekken beschikbaar zijn binnen een straal van 500 meter. De parkeervraag voor bewoners kan dus worden opgevangen al zal de parkeerdruk door het wegvallen van deze plekken wel toenemen.

3.3 Toekomstige situatie

In de toekomstige situatie is het aanbod van parkeerplaatsen 63 die opgelost worden in een ondergrondse parkeerkelder onder het plangebied. De uitgangspunten voor het bepalen van de parkeervraag zijn weergegeven in tabel 3.3. Ook voor de toekomstige situatie is bij de parkeernorm voor de functie woningen de norm van 1,2 gehanteerd.

Bezoekers van de woningen en de kantoren hebben toegang tot de particuliere parkeergarage. Bezoekers van de commerciële ruimte/werkplekken/horeca dienen op straat of in de parkeergarages te parkeren. Personeel kan mogelijk wel in de parkeergarage parkeren, volgens de richtlijnen is dit aandeel 20% van de parkeerbehoefte. Het aandeel bezoek maakt onderdeel uit van onderstaande parkeernormen.

functie	categorie	parkeernorm
commerciële ruimte /werkplekken/horeca*	restaurant	8,0 per 100 m ²
woningen	woningen	1,2 per woning
werken aan huis**	kantoor met baliefunctie	1,5 per 100 m ²

* Voor de commerciële ruimte/werkplekken/horeca is uitgegaan van de categorie restaurant (aandeel personeel 20%).

** Bij woningen met een kantoorfunctie is voor de kantoorruimte een extra parkeervraag bepaald. Daarbij is uitgegaan van een kantoor met baliefunctie.

Tabel 3.3: Uitgangspunten toekomstige situatie

Op basis van bovenstaande parkeernormen en aanwezigheidspercentages (CROW) hebben wij bepaald wat de parkeervraag is per moment in de week. Het resultaat van de berekeningen is weergegeven in tabel 3.4. Daarin is voor de commerciële ruimtes alleen uitgegaan van het personeel, het bezoek dient te parkeren in de openbare parkeergarages of op straat.

functie	werkdag ochtend	middag	avond	koopavond	werkdag nacht	zaterdagmiddag	avond	zondagmiddag
commerciële ruimte etc.	1	1	2	2	0	2	2	1
woningen (inwoners)	23	23	41	36	45	27	36	32
woningen (bezoekers)	2	3	12	11	0	9	15	11
kantoor	2	2	0	0	0	0	0	0
totaal	28	29	55	49	45	38	43	44

Tabel 3.4: Resultaat berekeningen

Uit tabel 3.4 blijkt dat er op het maatgevende moment, in dit geval de werkdag avond, sprake is van een parkeervraag van 55 parkeerplaatsen. Het aanbod van parkeerplaatsen is 63, dus er is in dit geval spraken van een overschot van 8 parkeerplaatsen.

In de praktijk zullen drie woningen de beschikking krijgen over 2 parkeerplaatsen. De overige woningen zullen beschikken over 1 parkeerplaats. Dit betekent dat er 53 parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor de bewoners van de woningen. De overige 10 parkeerplaatsen zijn beschikbaar voor bezoekers van de woningen en van de kantoorfuncties. Op het drukste moment, de werkdagavond, is naar verwachting 90% van de parkeerplaatsen bezet door de bewoners. Dit zijn 48 van de 53 parkeerplaatsen. Op dat moment is er voldoende ruimte voor de bezoekers (12 parkeerplaatsen benodigd) om te parkeren in de garage. Wij raden wel aan om flexibel om te gaan met de parkeerplaatsen, aangezien er maar 10 parkeerplaatsen beschikbaar zijn voor bezoekers, terwijl er op de werkdagavond mogelijk 12 nodig zijn.

Op momenten dat de kantoren bezocht worden, is het aandeel parkeren vanuit inwoners en bezoekers van de woningen laag, waardoor het aantal parkeerplaatsen voldoende is.

Er zijn maximaal 7 (80% van 8) parkeerplaatsen nodig voor bezoekers van de commerciële ruimte/ werkplekken/horeca. Indien bezoekers van de commerciële ruimte of de kantoren overdag in de openbare ruimte parkeren dan doen zij dat in een gereguleerd gebied. Dit houdt in dat zij slechts kort kunnen parkeren (maximaal 1 uur) tegen het reguliere tarief. Dit bevordert dat zij voor langdurig parkeren gebruik maken van de openbare parkeergarages. Deze parkeergarages zijn gebouwd om het bezoek aan de Haarlemse binnenstad te faciliteren ten bate van haar economisch functioneren.

4 Verkeersgeneratie en afwikkeling

Voor de nieuwe ontwikkeling is de verkeersgeneratie berekend en vervolgens bepaald of deze verkeersaantallen op het omliggende wegennet af te wikkelen zijn.

4.1 Verkeersgeneratie

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie van de plansituatie is gebruik gemaakt van kencijfers van het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) en ervaringscijfers van Goudappel Coffeng. Hierbij is gekeken naar het aantal motorvoertuigen per etmaal die door de functies worden gegenereerd op een werkdag.

Toekomstige functie	Verkeersgeneratie
commerciële werkplekken*	15
woningen	210
kantoren	7
totaal	232

* Voor een horeca (restaurant) zijn geen CROW kengetallen voor de verkeersgeneratie beschikbaar. Op basis van een ervaringscijfer van Goudappel Coffeng 15 ritten per dag per 100m² de verkeersgeneratie bepaald.

Tabel 4.1: Verkeersgeneratie toekomstige situatie voor een werkdag

Uit tabel 4.1 blijkt in de toekomstige situatie op etmaalbasis ongeveer 230 ritten per etmaal realiseert. Omdat het voornamelijk om woningen gaat, zal dit verkeer in te ochtendspits vertrekken en in de avondspits aankomen. Effectief betekent dit dat de verkeersgeneratie per etmaal in de voorgaande situatie gelijkmatiger verdeeld is over de dag dan de verkeersgeneratie per etmaal in de toekomstige situatie. Voor het laatste is sprake van een piek in de ochtend- en avonduren en deze piek zal groter zijn dan in de voorgaande situatie. De intensiteit in de spitsperiode is grofweg gelijk aan 10% van de etmaalwaarde. Voor de voorgaande situatie komt dat neer op circa 57 motorvoertuigen en voor de toekomstige situatie op circa 24 motorvoertuigen.

4.2 Ontsluiting Tempelierstraat

Een verschil met de huidige situatie is dat de nieuwe parkeergarage niet ontsloten wordt aan de Raamsingel, maar via de Tempelierstraat. Dit zorgt voor minder verkeersdruk op de Raamsingel en een verhoging op de Tempelierstraat.



De gemeente Haarlem heeft metingen verricht naar de bestaande verkeerssituatie in de Tempelierstraat. Uit de meting blijkt dat er per etmaal ongeveer 5.500 motorvoertuigen door de Tempelierstraat rijden (waarvan ruim 1.000 bussen)³. Voor een 50 km/uur gebiedsontsluitingsweg ligt de grens volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig rond de 10.000 motorvoertuigen.

Ter hoogte van de plek waar de uitrit van de garage gepland is, is de rijstrook voor het autoverkeer ruim 4 meter breed. De afstand tot aan de trottoirband is ongeveer 6 meter. Dat betekent dat een personenwagen die vanaf de Van Eedenstraat komt en de garage in wil kan opstellen tegenover de inrit. Als er geen verkeer in tegenrichting rijdt kan de inrit gebruikt worden. Naast de wachtende auto is er voldoende ruimte voor een andere auto om er langs te kunnen zonder de fietsstrook te gebruiken. Voor bussen betekent het passeren van een wachtende auto dat ze gebruik moeten maken van de fietsstrook. De verwachting is dat het wachten voor de inrit nooit lang zal duren en dat de passeerbewegingen om de wachtende auto heen beperkt zullen zijn.

³ In de plannen rondom de reconstructie van het Houtplein zijn ideeën de Tempelierstraat eenrichtingsverkeer te maken of een knip voor doorgaand verkeer in te stellen. Dit zal de verkeersintensiteit op de Tempelierstraat verlagen.