



Mobiliteitsplan ontwikkelzone Haarlem Zuidwest

projectnummer 466038
concept
4 november 2022

Mobiliteitsplan ontwikkelzone Haarlem Zuidwest

projectnummer 466038

concept
4 november 2022

Auteurs

M. Evers
J. van der Vliet
N. Veenstra

Opdrachtgever

Gemeente Haarlem
Grote Markt 2
2011 RD HAARLEM

Gecontroleerd:

N. Veenstra

datum	beschrijving	vrijgave
4 november 2022	Concept	J. Fuite

Inhoudsopgave

Blz.

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Opgave	4
1.3	Het Mobiliteitsplan is onderdeel van het Masterplan	4
2	Beleid en kaders	5
2.1	Ontwikkelvisie Zuidwest	5
2.2	Structuurvisie Openbare Ruimte	6
2.3	Mobiliteitsbeleid	7
2.4	Parkeerbeleid	9
2.5	Samenvatting beleid en kaders	10
3	Mobiliteitskenmerken	11
3.1	Mobiliteitsprofiel Haarlem breed	11
3.2	Mobiliteitskenmerken Haarlem Zuidwest, huidige situatie	12
4	Netwerkanalyse	14
5	Van doelstelling naar Mobiliteitsplan	19
5.1	Programma en doelgroepen	19
5.2	Mobiliteitstrends in Haarlem	20
5.3	Stikstofopgave	23
5.4	Mobiliteitstransitie	24
6	Nadere uitwerking Mobiliteitsplan	26
6.1	Versterken positie fietser en voetganger	26
6.2	Kwaliteitsimpuls OV nodig	29
6.3	Invoering gereguleerd parkeren	31
6.4	Aangepaste inrichting gemotoriseerd netwerk	31
7	Parkeerprofiel en randvoorwaarden	35
7.1	Mobiliteitsprofiel toekomstige bewoners	35
7.2	Parkeernormen op maat	37
7.3	Wat betekent dit voor de toekomstige situatie in de wijk?	39

Bijlage 1: Mobiliteitsprofiel Haarlem Zuidwest

Bijlage 2: Nadere details kwaliteit en bereikbaarheid stations Haarlem

Bijlage 3: Overzicht loop- en fietsafstanden voorzieningen Haarlem Zuidwest

Bijlage 4: Gewenste optimalisaties fietsnetwerk

Bijlage 5: Uitgangspunten netwerkanalyse

Bijlage 6: Uitwerking parkeerbalans

Bijlage 7: Parkeernormering Nota Bouwen en Parkeren vs voorstel Antea

Bijlage 8 Fietsparkeernormen

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Er is een tekort aan woningen in Haarlem. Gemeente Haarlem heeft de ambitie om tot 2025 ongeveer 10.000 woningen toe te voegen, verdeeld over acht ontwikkelzones. Haarlem Zuidwest is er daar één van. De ambitie is om de bestaande, grotendeels verouderde bedrijvenstrook Spoorzone in Haarlem Zuidwest te transformeren. De zone ligt te midden van woongebieden aan de zuidwestzijde van de stad. Het plangebied is ca. 300.000 m² groot en bestaat uit zes deelgebieden gelegen in een langgerekte zone die begrensd wordt door het spoor, de N208, de Leidsevaart en de Westergracht (zie Figuur 1-1). Ambitie is om het gebied te transformeren tot woon-werk-gebied. De door de gemeenteraad vastgestelde ontwikkelvisie stelt voor 1.472 woningen te realiseren waarvan een aanzienlijk deel betaalbaar (62,5 %) is. Daarnaast wordt hoogwaardige ruimtelijke kwaliteit in bestaand stedelijk gebied toegevoegd en wordt ingezet om bestaande werkgelegenheid te behouden en versterken.



Figuur 1-1: Uitsnede projectgebied Haarlem Zuidwest

De transformatie is reeds gestart in het noordelijk deel met de bouw van ongeveer 600 woningen in het gebied Plaza West. Geleidelijk aan wordt ook de rest van de zones ontwikkeld (circa 1.400 woningen). Dit brengt de totale ambitie voor de zone op de realisatie van ca. 2000 woningen.

De ontwikkeling van deze binnenstedelijke zone beoogt een kwaliteitsimpuls van de leefomgeving voor de aansluitende wijken, alsook een aanvulling op het huidige voorzieningenniveau. Met de toevoeging van het woningaanbod komt het zuidwestelijke deel van de stad meer in balans. De wijk zal een divers aanbod van woningtype bieden waarin betaalbare woningbouw centraal staat. Door het toevoegen van voorzieningen en werkfuncties in de zone zal de aantrekkelijkheid van het gebied vergroot

worden. Daarbij moet de bereikbaarheid van het gebied op orde blijven, moet de groen- en waterstructuur beschermt en versterkt worden en is het de bedoeling dat er ruimte gereserveerd wordt voor klimaat adaptieve maatregelen.

De nadrukkelijke wens is om in deze zone versneld woningaantallen te realiseren gelet op de grote druk op de regionale woningmarkt (Metropool Regio Amsterdam). Die wens wordt gedeeld door een aantal ontwikkelaars in de zone door wie de ontwikkelsamenwerking West (OSW) is opgezet.

1.2 Opgave

Bovenstaande geschetste ontwikkeling heeft grote impact op het mobiliteitsprofiel van het gebied. De beoogde transformatie zorgt voor een verandering van de mobiliteitsbehoefte van het gebied, zowel in kwantiteit (hoeveelheid verkeer) als het karakter ervan (motief, bestemming en modaliteit). Randvoorwaarde daarbij is om voor alle huidige en toekomstige bewoners, bedrijven en bezoekers van de ontwikkelzone een kwalitatieve, veilige en leefbare omgeving te bieden en de bereikbaarheid op peil te houden. In dit mobiliteitsplan wordt antwoord gegeven op de vraag welke faciliteiten in en rondom de ontwikkelzone voor de verschillende modaliteiten daarvoor noodzakelijk en/of gewenst zijn.

Om dit te kunnen vaststellen is een analyse nodig van de kwaliteit van het huidige en beoogde netwerk, de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de voorzieningen, bedrijven en woningen in de zone en de beoogde woon- en werkprogramma (inclusief doelgroepen). Eveneens is een analyse op het gedrag van de mensen nodig om te voorspellen welke verkeersbewegingen en keuzes toekomstige bewoners, bedrijven en bezoekers gaan maken. Daarbij dient zo goed als mogelijk aangesloten te worden op de doelstellingen van het bestaande ruimtelijk en mobiliteitsbeleid van de gemeente Haarlem zoals geformuleerd de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) en de Mobiliteitsvisie Haarlem 2021.

1.3 Het Mobiliteitsplan is onderdeel van het Masterplan

Centraal bij de uitwerking van de plannen voor de ontwikkelzone Haarlem Zuidwest staat het Masterplan. Hierin komen alle randvoorwaarden samen die nodig zijn om de ontwikkelzone Haarlem Zuidwest vorm te geven. Denk hierbij bijvoorbeeld aan randvoorwaarden vanuit stedenbouw, milieu, water, groen, ecologie, omgeving e.d. Mobiliteit is daarvan een onderdeel. Bij de tot stand koming van dit Mobiliteitsplan is veelvuldig afstemming geweest met andere aspecten, zodat uiteindelijk een samenhangend pakket aan eisen vastgelegd kan worden in het Masterplan.

Raamwerk Openbare Ruimte

Parallel aan de uitwerking van het Mobiliteitsplan voor de ontwikkelzone Haarlem Zuidwest wordt er gewerkt aan de invulling van het Masterplan. In het Raamwerk Openbare Ruimte (ROR) worden alle ruimtelijke spelregels beschreven die als kader dienen voor de nadere invulling van de plannen. Het gaat dan om geconcretiseerde randvoorwaarden, eisen en wensen die de gemeente ontwikkelende partijen meegeeft. Zo weten ontwikkelaars met welke ruimteclaims ze rekening moeten houden, hoe de gemeente de samenhang in de inrichting van de openbare ruimte wenst te bewaken, welke functies en opgaven er rusten op de openbare ruimte en wat de beschikbare ruimte voor ontwikkeling is in het gebied.

Mobiliteit en de bijbehorende randvoorwaarden voor de ontwikkelzone spelen een belangrijke rol in de ROR, omdat deze een forse claim leggen op de beperkte beschikbare openbare ruimte in de zone. Om deze reden heeft er regelmatig afstemming plaats gevonden tussen beide werkelden.

2 Beleid en kaders

2.1 Ontwikkelvisie Zuidwest

In de Ontwikkelvisie Zuid-West (Gemeente Haarlem, september 2019) wordt aangegeven dat de gemeenteraad voorstelt om voor ontwikkelzone Zuid-West een samenhangend pakket aan mobiliteitsmaatregelen samen te stellen dat invulling geeft aan de door de Raad vastgestelde hoofdkeuzes van de Structuurvisie Openbare Ruimte. En dat daarnaast past bij Zuid-West als toekomstwijk. Het gaat om een pakket aan maatregelen waarbij de belangen van de voetganger, fiets en openbaar vervoer voorrang krijgen boven de auto. Een pakket dat bijdraagt om de auto een minder prominente plaats te geven in de straatbeeld en het creëren van meer ruimte voor water en groen en ruimtelijke kwaliteit in de zone. Dat wil zeggen dat de zone zo wordt ingericht dat het vanzelfsprekender is om met de fiets, het openbaar vervoer of te voet te gaan. Daarbij kunnen we nadenken over strategische punten in de ontwikkelzone om de overstap van (deel)auto naar fiets en openbaar vervoer te vergemakkelijken (mobiliteits-hub).

Doelen ontwikkelzone Haarlem Zuidwest



BEREIKBAAR & DUURZAAM

- Stimuleren bewegen en langzaam verkeer door aantrekkelijke, toegankelijke en praktische routes
- Toegankelijkheid, doorwaadbaarheid en bereikbaarheid langzaam verkeer
- Stimuleren verminderen autogebruik
- Optimale veilige langzaam verkeersroutes gescheiden van auto
- Beperken overlast automobiliteit (parkeren en verkeer)
- Stimuleren OV gebruik door verbeteren bereikbaarheid OV-voorzieningen
- Auto-parkeren wordt uit het zicht opgelost
- Optimaal benutten van (beperkt) aantal parkeerplaatsen (uitdaging om ander concept te bedenken voor 100% bezette parkeerplaatsen)

In het verlengde daarvan wordt in de ontwikkelzone op zoek gegaan naar op de toekomstgerichte parkeeroplossingen zonder dat er parkeeroverlast en/of gevaarlijke situaties in de tussenfase gecreëerd worden. De Ontwikkelingvisie Zuid-West stelt dat gekeken moet worden in hoeverre en onder welke voorwaarden minder autobezit en autogebruik gerealiseerd kan worden met als gevolg minder parkeerplaatsen dan de huidige parkeernorm mogelijk maakt. Het beleid om gereguleerd parkeren uit te breiden is gericht op het verminderen van aanwezige

parkeeroverlast en het creëren van extra groen in het wegbeeld. Voor de nieuwe ontwikkelingen kan parkeren worden gereguleerd; voor de omliggende gebieden wordt op het moment dat de bouw gerealiseerd wordt, de parkeerdruk bekeken.

De toegankelijkheid van het gebied met de fiets vraagt ook zorgvuldige inpassingen van fietsenstallingen; zowel in de openbare ruimte als binnen de gebouwen van de ontwikkelzone. Daarnaast zullen we de bestaande kruispunten in de omgeving van de ontwikkelzone, die in de toekomst mogelijk aan hun capaciteit zitten, moeten veranderen om de doorstroming te waarborgen.

De invoering van gereguleerd parkeren binnen deze zone en het verlagen van de parkeernorm in combinatie met investeren in bijvoorbeeld loop- en fietsroutes en flankerend beleid als mobiliteitshubs maken onderdeel uit van een totaal pakket. Hiermee wordt de mobiliteitstransitie bevorderd.

2.2 Structuurvisie Openbare Ruimte

In de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) (gemeente Haarlem, december 2017) wordt de ontwikkelzone Haarlem Zuidwest ingedeeld in twee stedelijkheidsklassen, te weten 'centraal stedelijk gebied' en 'stedelijk gebied'. Beide hebben elk een specifieke ontwikkelingsrichting qua mobiliteit.



Figuur 2-1: Uitsnede projectgebied Haarlem

Centraal stedelijk gebied

Ontwikkelrichting: De centrale positie van dit gebied en de ontwikkeling naar een meer stedelijk woonmilieu bieden ook kansen om de mobiliteit anders te organiseren; meer lopen, meer fietsen, meer ov-gebruik en een lager autobezit en -gebruik. Het centraal stedelijk gebied zal een gebied worden voor voetgangers- en fietsers, waar de andere verkeersdeelnemers te gast zijn. De fietser is maatgevend voor de snelheid. Bij een lage maximale snelheid kunnen fietsers en andere verkeersdeelnemers makkelijker mengen, met uitzondering van de HOV-assen en gebiedsontsluitingswegen voor gemotoriseerd verkeer. De overige buslijnen rijden mee met het autoverkeer.

Auto's van bezoekers en bewoners worden zoveel mogelijk naar parkeergarages gestuurd. Meer fietsers betekent ook een grotere vraag naar fietsstallingsruimte. In het centraal stedelijk gebied is de ruimte op straat beperkt. Ook woningbouwprojecten en voorzieningen zullen veel meer dan in het verleden worden voorzien van een fietsstalling.

Ook in deze zone is het doel het aantal verkeerslichten te verminderen en deze alleen te plaatsen waar dat echt nodig is, bijvoorbeeld in de buurt van scholen. Bij kruispunten met verkeerslichten komen in principe maximaal twee opstelstroken voor het autoverkeer, om meer ruimte te creëren rondom kruispunten. Voor fietsers en voetgangers is voldoende opstelruimte nodig. Om dit te bereiken is het streven maximaal 10.000 motorvoertuigen per etmaal te laten passeren.

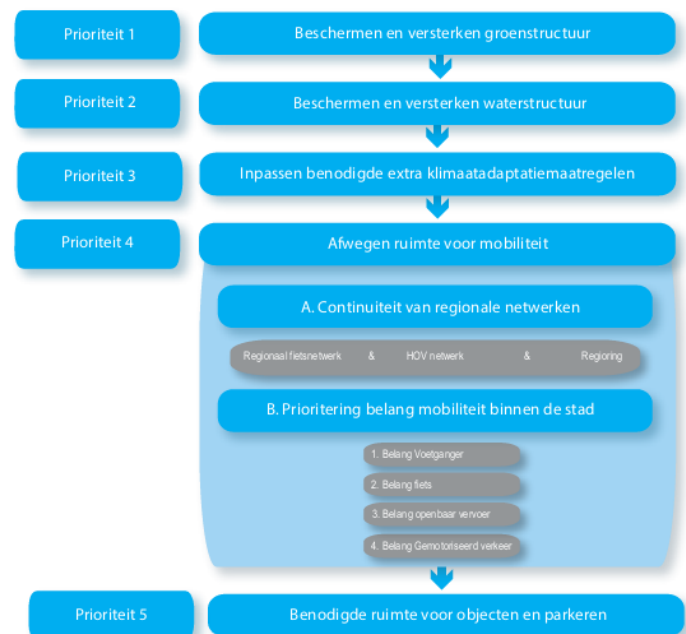
Stedelijk gebied:

Ontwikkelrichting: De buitenwijken van de stad kennen over het algemeen minder problemen in de openbare ruimte. Er is voldoende ruimte voor verblijven op straat, spelen, de voetganger en bomen. De inrichting van de openbare ruimte nodigt uit om voor verplaatsingen in de wijk steeds meer de fiets te pakken. Aantrekkelijke routes door de wijken brengen ook het buitengebied binnen handbereik van fietsers en voetgangers. De ruimere opzet van de openbare ruimte biedt kansen voor uitbreiding van het waternetwerk en voor de berging van hemelwater. De maatgevende snelheid is 30 km/u zodat een combinatie van fietsers en gemotoriseerd verkeer mogelijk is. Uitzondering zijn de HOV-assen en gebiedsontsluitingswegen voor gemotoriseerd verkeer. Bij voorkeur hebben kruispunten met verkeerslichten maximaal twee opstelstroken voor het autoverkeer. Ook hier geldt dat voor fietsers en voetgangers voldoende opstelruimte nodig is.

Ruimtelijk afwegingskader

Om in 2040 tot een groene en bereikbare stad te komen, worden in de SOR twaalf hoofdkeuzes gepresenteerd. Voor elke hoofdkeuze geldt dat deze consequenties heeft voor de openbare ruimte. Haarlem kiest voor:

1. verblijfskwaliteit
2. recreatieve mogelijkheden en routes
3. ruimte voor stadsnatuur
4. gezonde straatbomen
5. klimaatadaptatie
6. ruimte voor de voetganger en kwaliteit van de looproutes
7. de fiets binnen de stad
8. duurzame mobiliteit
9. de auto te gast in het centraal stedelijk gebied
10. het versterken van de HOV-corridor
11. ketenmobiliteit
12. bundelen op de grote ring



Figuur 2-2: Afwegingskader inrichting openbare ruimte

2.3 Mobiliteitsbeleid

Haarlem wil een aantrekkelijke, gezonde en goed bereikbare stad zijn. Maar Haarlem groeit ook. Het aantal woningen stijgt naar verwachting met 10.000 en dat heeft gevolgen voor het verkeer binnen en buiten de stad. In haar Mobiliteitsbeleid (Gemeente Haarlem, jan 2021) zet Haarlem in op om een steeds gezondere en groenere stad te worden, die wel goed bereikbaar is, zowel voor wonen, werken als winkelen.

Om dit te kunnen bereiken is een transitie nodig waarin er voorrang gegeven wordt aan schone manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte innemen. Dit wordt de mobiliteitstransitie genoemd. De principes hiervan zijn eenvoudig: Binnen de stad wordt er zoveel mogelijk te voet of met de fiets gereisd, de reizen van en naar de stad worden zoveel mogelijk met een steeds schoner OV gedaan en de (elektrische) auto wordt alleen gebruikt als het niet anders kan. Haarlem organiseert haar distributie steeds schoner, en door voorzieningen dichtbij huis wordt de noodzaak tot lange(re) reisafstanden beperkt.

De transitie is erop gericht dat in 2030 bijna alle (90%) korte verplaatsingen met een afstand van minder dan 2,5 km binnen de stad met de fiets of te voet plaatsvinden en dat meer dan de helft (60%) de verplaatsingen vanuit of naar Haarlem toe met het OV of de fiets plaatsvinden. Het aantal auto's in de stad is nauwelijks gegroeid. Deze verplaatsingen vinden plaats op veilige wegen, waar de snelheid in de meeste gevallen terug is gebracht naar 30km/ uur. De wegen die wel nog een snelheid van 50km/ uur hebben, zijn voorzien van een vrij liggend fietspad.



Het OV dat nodig is voor de regionale verplaatsingen rijdt via optimale routes, al dan niet via

het nieuwe OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Haarlem heeft er autoluwe gebieden bij, de voormalige ontwikkelzones, en het autoluwe centrum is uitgebreid. In Haarlem kunnen (elektrische) auto's niet overal zomaar voor de deur geparkeerd worden. In 2030 is in heel Haarlem gereguleerd parkeren ingevoerd, beginnend bij (de schil rondom) de ontwikkelzones en vervolgens de rest van de stad, waar nodig voorzien van een vergunningenplafond.

Zoals gezegd zet Haarlem in op een afwaardering van het autowegennet, waarbij in Haarlem de maximum snelheid van 30 km/u de norm wordt. Autoverkeer wordt zoveel mogelijk gebundeld op hoofdroutes met een hogere maximum snelheid, om (doorgaand) autoverkeer in wijken zoveel als mogelijk te minimaliseren. Op wegen waarbij de hoeveelheid verkeer niet past bij een weginrichting van 30 km/u, wordt een nieuwe wegcategorie toegevoegd: de wijkontsluitingsweg met een maximum snelheid van 30 km/u.

Specifiek ten aanzien van de aangewezen ontwikkelzones in Haarlem, waarvan de ontwikkelzone Haarlem Zuidwest er één van is, zijn de volgende beleidsdoelstellingen in de Mobiliteitsbeleid van Haarlem vastgelegd:

- Opgave vormt het bouwen voor bewoners met een minder grote autoafhankelijkheid en autobezit;
- In de ontwikkelzones wordt ingezet op autoluw ontwikkelen;
- Opgave is om de HOV-bereikbaarheid van de ontwikkelzones, Haarlem Noord en Haarlem Zuidwest te verbeteren;
- Door de verdichting in de ontwikkelzones dient de toekomstige parkeervraag in pandig opgelost te worden in combinatie met parkeerregulering om ruimte te reserveren voor stedelijke kwaliteit;
- In de ontwikkelzones wordt ingezet op een goede fiets- en OV bereikbaarheid en deelmobiliteit en wordt met een lagere parkeernorm gebouwd;
- De ontwikkelzones worden leefbare, duurzame, compacte woon- en werkgebieden met een goede bereikbaarheid. Opgave vormt het bouwen voor bewoners met een lage autoafhankelijkheid en autobezit.

Haarlem Zuidwest

Voor Haarlem Zuidwest betekent het nieuwe beleid dat de Pijlsaan wordt afgewaardeerd tot een wijkontsluitingsweg 30 km/u (zie *Figuur 2-3*). De Schouwttjeslaan, die in het verlengde ligt van de Pijlsaan, wordt afgewaardeerd tot een woonstraat, wat betekent dat deze west-oost route geen wijkvreedend verkeer dient te faciliteren. Op de Leidsevaart en de Westergracht blijft een maximum snelheid van 50 km/u van kracht, vooral om nieuw te ontwikkelen HOV-lijnen te faciliteren. Echter, bijkomend effect is dat deze wegen daarmee wel aantrekkelijk blijven voor autoverkeer van en naar het centrum van Haarlem. Voor Haarlem Zuidwest is verder de te ontwikkelen HOV-verbinding tussen treinstations Haarlem en Heemstede-Aerdenhout via het centrum van Haarlem relevant. Deze HOV-verbinding verbetert de connectiviteit van het openbaar vervoerssysteem in Haarlem Zuidwest aanzienlijk.

In het nieuwe Mobiliteitsbeleid wordt voor Haarlem Zuidwest op fietsnetwerkniveau een nieuwe fietsroute voorgesteld tussen de Pijlsaan en de Westergracht, direct ten oosten van de spoorlijn (zie *Figuur 2-3*). Ook worden er op de Leidsevaart ter hoogte van de Randweg en de Westergracht twee ontbrekende schakels in het hoofdfietsnetwerk vastgesteld. Hetzelfde geldt aan de westzijde van het gebied ter hoogte van meerdere oversteken over de Randweg.



Figuur 2-3: Wegencategorisering en fietsnetwerk in Mobiliteitsbeleid gemeente Haarlem (jan. 2021)

2.4 Parkeerbeleid

Gemeente Haarlem is bezig met het opstellen en uitwerken van de Nota Bouw & Parkeren. In deze nota worden de nieuwe beleidskaders en normen opgenomen die gehanteerd dienen te worden bij parkeren in Haarlem. Op dit moment ligt er een concept nota Bouwen en Parkeren (oktober 2022), welke nog geen status heeft binnen de gemeente. De Nota Bouwen en parkeren is een belangrijk document dat de eerste vertaling geeft van het mobiliteitsbeleid op het gebied van parkeren met als doel minder autogebruik/-bezit. Deze nota zet een belangrijke rode draad uit en biedt een nieuwe categorie Centraal Stedelijk Gebied, waarbinnen ook ontwikkelzones vallen. De zones sluiten aan bij de lagere parkeernormen die in de nota worden vastgesteld. Daarnaast geeft de Nota Bouwen handvaten om af te kunnen wijken van de reguliere parkeernormering, zogenaamde mobiliteitscorrecties. Dit zijn er drie, namelijk de nabijheid van (hoogwaardig) openbaar vervoer, de inzet in de bouwplannen van deelautoconcepten en/of het beschikbaar stellen in bouwplannen van deelfietsen. In de Nota Bouw & Parkeren wordt ook aandacht geschonken aan beleid en normen rondom fietsparkeren. De verwachting is dat de Nota Bouw & Parkeren de tweede helft van 2022 wordt vastgesteld. Tot die tijd hanteert gemeente Haarlem het beleidsdocument “2e wijziging Beleidsregels Parkeernormen 2015” (vastgesteld op 31 januari 2019).

Tot slot wordt in de Nota Bouw & Parkeren ook een nieuwe gebiedsindeling gehanteerd, waarbij de autoparkeernormen gedifferentieerd is naar vier gebieden. De gebieden zijn gedeeltelijk afkomstig uit de Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 (SOR) en de Omgevingsvisie.

1. De binnenstad
2. Centraal stedelijk gebied
3. Stedelijk gebied
4. Overig grondgebied Haarlem

Dit resulteert erin dat het noordelijke deel van de ontwikkelzone (alles ten Noorden van de Pijlslaan wordt gezien als 'Centraal stedelijk gebied' en het overige deel (alles ten Zuiden van de Pijlslaan) als 'Stedelijk gebied'.

2.5 Samenvatting beleid en kaders

In de verschillende beleidsstukken komt naar voren de gemeente Haarlem inzet op een mobiliteit transitie waarin voorrang gegeven wordt aan schone manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte innemen. De principes hiervan zijn eenvoudig: binnen de stad wordt er zoveel mogelijk te voet of met de fiets gereisd, de reizen van en naar de stad worden zoveel mogelijk met een steeds schoner OV gedaan en de (elektrische) auto wordt alleen gebruikt als het niet anders kan. Haarlem organiseert haar distributie steeds schoner, en door voorzieningen dichtbij huis wordt de noodzaak tot lange(re) reisafstanden beperkt.

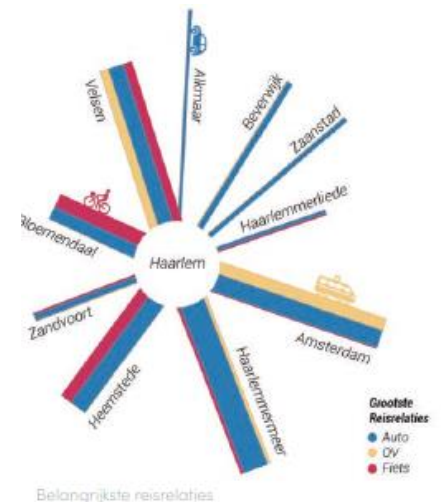
Het gaat om een pakket aan maatregelen waarbij de belangen van de voetganger, fiets en openbaar vervoer voorrang krijgen boven de auto. Een pakket dat bijdraagt aan het creëren van ruimte door minder auto's op straat, minder parkeerdruk en meer ruimte voor water en groen en ruimtelijke kwaliteit in de zone. Dat wil zeggen dat de zone zo wordt ingericht dat het vanzelfsprekender is om met de fiets, het openbaar vervoer of te voet te gaan.

3 Mobiliteitskenmerken

3.1 Mobiliteitsprofiel Haarlem breed

In het Mobiliteitsbeleid Haarlem (Gemeente Haarlem, sept 2021) wordt gesteld dat kenmerkend voor Haarlem is dat het een grote uitgaande pendel heeft. Er is een grote uitgaande pendel richting Amsterdam en Haarlemmermeer (waaronder Schiphol). Er is ook een inkomende pendel, maar deze is een stuk minder groot, voornamelijk vanuit de IJmond regio, maar ook vanuit Amsterdam en Haarlemmermeer.

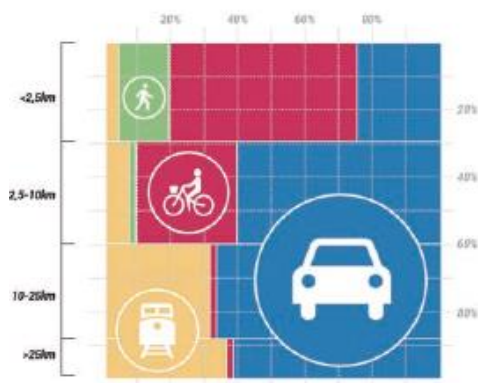
De gemeenten met de sterkste relatie met Haarlem zijn in onderstaande figuur te zien, waarbij de dikte van de lijn de grootte van de stroom weergeeft. Haarlem heeft een belangrijke functie voor omliggende gemeenten, gezien de sterke relatie met Velsen, Bloemendaal, Heemstede en Haarlemmermeer. Op iets langere afstanden is de relatie met Amsterdam dominant. Naar Amsterdam wordt relatief vaak per openbaar vervoer gereisd. Naar Haarlemmermeer is de auto dominant. De verklaring hiervoor is deels te vinden in de reistijden per modaliteit. Zo is de reis van het centrum van Haarlem naar het centrum van Amsterdam altijd sneller met het OV dan in de auto, terwijl naar Haarlemmermeer het OV geen concurrentie op reistijden vormt voor de auto. Vanuit Heemstede en Bloemendaal is vanwege de korte afstanden de fiets een snel alternatief, terwijl vanuit Velsen het OV relatief sneller is.



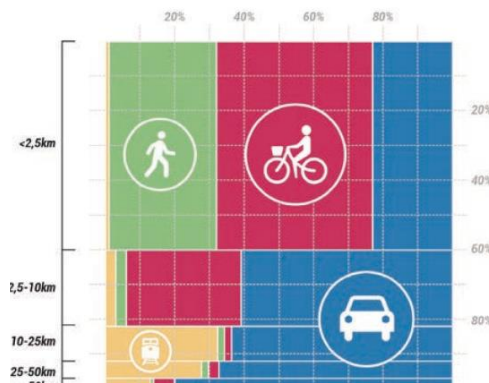
Woon-werk

Als gekeken wordt naar de verdeling van de werkverplaatsingen per afstandsklasse en vervoerswijze valt een aantal zaken op. Onder de 10 km wordt weinig gebruik gemaakt van het openbaar vervoer, terwijl op langere afstanden het openbaar vervoer een grote rol speelt. Opvallend is het grote aandeel autogebruik op de afstandsklasse 2.5 – 10 km: zo'n 60%.

Een ander beeld is te zien als gekeken wordt naar alle verplaatsingen van de bewoners van Haarlem. Opvallend is dat een zeer hoog aandeel van de verplaatsingen onder de 2.5 km ligt. Haarlem kent een hoog voorzieningenniveau, waardoor men enkel op korte afstand reist omdat voorzieningen zoals winkels, scholen, sportlocaties etc. op in de buurt liggen. Op deze korte afstanden wordt ook zeer veel gewandeld en gefietst.



21. Werkverplaatsingen herkomst Haarlem, uitgesplitst naar afstandsklasse en modaliteit



22. Modal split - Bewoners

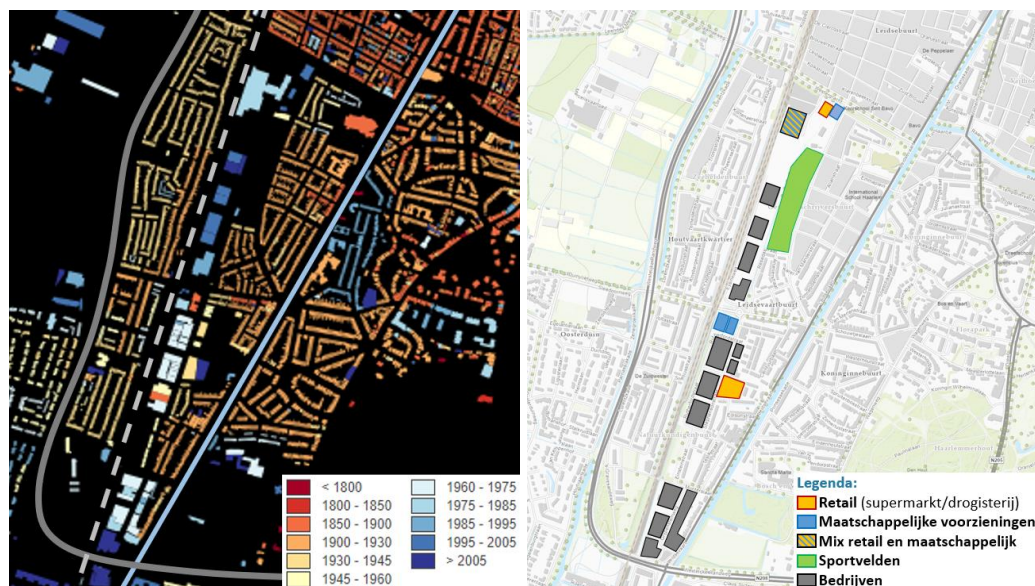
3.2 Mobiliteitskenmerken Haarlem Zuidwest, huidige situatie

Veel van het geschetste mobiliteitsprofiel in paragraaf 3.1 voor Haarlem breed is ook van toepassing op Haarlem Zuidwest. Toch zijn er ook verschillen. In deze paragraaf worden eerst de belangrijkste verkeerskundige kenmerken van het gebied geschetst, waarna verder ingezoomd wordt op het mobiliteitsprofiel en zorgen van de huidige bewoners/ bedrijven.

Kenmerken

Haarlem Zuidwest is in het midden gelegen op de as tussen het centraal stedelijk gebied (station Haarlem) en het station Heemstede. Haarlem Zuidwest wordt daardoor omringd door woonwijken met een hoge dichtheid uit het begin van de 20^e eeuw. Daarnaast herbergt het gebied op dit moment relatief veel bedrijvigheid. In Figuur 3-1 zijn de grote bedrijfspanden in het plangebied eenvoudig te onderscheiden van de omringende woningbouw, direct ten oosten van de spoorlijn. Haarlem Zuidwest wordt als geheel omringd en doorsneden door infrastructuur, voornamelijk in de noord-zuid richting. De Westelijke Randweg en Leidsevaart begrenzen de west-, zuid- en oostzijde, terwijl de spoorlijn Haarlem – Den Haag Haarlem Zuidwest in tweeën splitst.

De meeste bedrijfspanden in Haarlem Zuidwest huisvesten over het algemeen geen wijk specifieke functies, er zijn bijvoorbeeld veel autodealers gevestigd. Daarbij herbergt Haarlem Zuidwest veel werkgelegenheid. De aanwezige retail, zoals drie supermarkten, een Action en diverse drogisterijen, zijn wijkgerichte voorzieningen. Het gebied trekt als gevolg van de aanwezigheid van deze voorzieningen veel verkeer aan vanuit de omliggende wijken.



Figuur 3-1: **links:** bouwjaar gebouwen Haarlem Zuidwest met de begrensende infrastructuur.
rechts: huidige functies op hoofdlijnen in het plangebied

Een deel van de zone, dicht bij het centraal stedelijk gebied, heeft een vergunningensysteem voor parkeren door bewoners. In de rest van de wijk is parkeren vrij. Vanuit bewoners uit de wijk is aangegeven dat de parkeerdruk hoog is in de buurt. Rondom Haarlem Hoog wordt ook geparkeerd door mensen die reizen via station Heemstede en de (bezoekers van de) bedrijven aan de Grijpensteinweg. Het heeft tot op heden nog niet geleid tot een verzoek om uitbreiding van vergunning-parkeren. Parkeren vindt grotendeels op straat plaats.

Mobiliteitsprofiel Haarlem Zuidwest

In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de huidige verplaatsingen van van en naar de wijk Haarlem Zuidwest. Dit geeft een goed beeld hoe het gebruik van modaliteiten zich op dit moment tot elkaar verhouden.

Wat opvalt aan het mobiliteitsprofiel van Haarlem Zuidwest is:

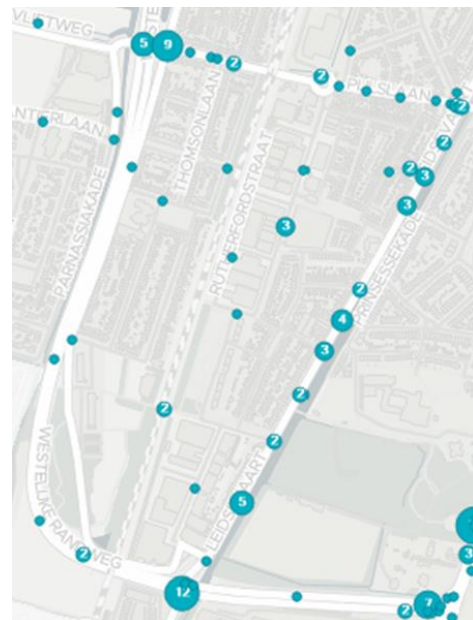
- Aandeel ov-verplaatsingen erg laag (3%);
- Aandeel Fiets verplaatsingen erg hoog (44%);
- Aandeel Auto en Voet verplaatsingen zijn vergelijkbaar ten opzichte van andere wijken rondom het centrum in Haarlem (respectievelijk 24% en 16%).

Uit het mobiliteitsprofiel valt op dat het OV gebruik in de wijk laag is ten opzichte van de groeimogelijkheden. Dit betekent dat de huidige ov-voorzieningen in de wijk blijkbaar beperkt zijn en in ieder geval onvoldoende concurrerend met andere beschikbare modaliteiten. Voor verplaatsingen over grote afstanden wordt zowel binnen als buiten Haarlem blijkbaar eerder voor de fiets of voor grotere afstanden de auto gekozen. Daarentegen is het aandeel fietsverplaatsingen hoog. Waarschijnlijk ligt een deel van de verklaring is de huidige aanwezige voorzieningen en bedrijven in het gebied, wat naast de eigen wijk ook voorziet in de behoeftes van de bewoners uit de aangrenzende wijken. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de aanwezige supermarkten, bouwmarkten en sportvoorzieningen. Voor veel bewoners uit omliggende wijken liggen deze voorzieningen en bedrijven op goed befietbare afstand, waardoor de keuze voor de fiets aantrekkelijk is. Daarnaast trekken deze voorzieningen naast fietsverkeer ook een aanzienlijke hoeveelheid autoverkeer aan richting de wijk. Tot slot liggen twee andere belangrijke connecties voor de wijk, het centrum van Haarlem en het station Aerdenhout-Heemstede, op een goed befietbare afstand (hart tot hart ca. 1,5 km).

Zorgen huidige bewoners

Bewoners geven aan de (toekomstige) ontsluiting van de wijk, de doorstroming, de verkeersveiligheid en de verhoging van de parkeerdruk als grote zorgpunten te ervaren, zeker met de toename van het aantal woningen. Evenals overlast van het spoor, bijvoorbeeld door meer weerkaatsing van geluid bij hogere bouw langs het spoor.

Qua verkeersveiligheid bevinden de belangrijkste ongevalslocaties in het gebied zich rond (de aansluitingen op) de Pijlslaan, Westergracht en de Leidsevaart. Op de overige wegen in de wijk vinden veel minder ongevallen plaats. Het gebied kent relatief veel sluipverkeer tussen de oost- en westkant van Haarlem, wat gebruik maakt van de route via de Schouwjtjeslaan-Pijlslaan. Niet toevalligerwijs maakt dit sluipverkeer veel gebruik van dezelfde wegen. Bewoners geven aan vooral op de Pijlslaan de verkeersveiligheid een belangrijk punt van zorg te vinden en als onveilig voelt voor fietsverkeer.



Figuur 3-2 Geregistreerde ongevalsgegevens per locatie (periode 2014 - april 2022)

4 Netwerkanalyse

In dit hoofdstuk wordt de huidige kwaliteit van het beschikbare netwerk voor Haarlem Zuidwest beoordeeld. Dit wordt gedaan voor zowel de autogebruiker, fietser, het openbaar vervoer als voor voetgangers.

Auto

De ontsluiting van de wijk met de auto loopt via de Westelijke Randweg, Leidsevaart, Westergracht en Pijlslaan. Uitgangspunt is dat doorgaand verkeer bij voorkeur zo snel als mogelijk richting de Randweg wordt geleid om daar verder afgewikkeld te worden. Het overige (bestemmings) verkeer in de wijken maakt gebruik van de aangewezen gebiedsontsluiting wegen. In de buurten zelf geldt overal een maximumsnelheid van 30 km/uur.

Als basis voor de netwerkanalyse is het recent uitgevoerde onderzoek naar de verwachte knelpunten van de aanleg van de ontwikkelzone door Goudappel Coffeng gebruikt (Goudappel Coffeng, 2019, Spoorzone Haarlem Zuidwest, verkeerskundige onderbouwing). De verwachting dat de belangrijkste conclusies uit dit onderzoek niet significant veranderen, ook al is er nu een nieuwe versie van het verkeersmodel Noord Holland Zuid beschikbaar. Het is daarom niet nodig om de gehele knelpuntenanalyse opnieuw uit te voeren.

Uit het onderzoek van Goudappel Coffeng blijkt dat in 2030 kruispunten in het gebied waar wordt aangesloten op de hoofdverkeersstructuur onvoldoende capaciteit hebben om het verkeer goed te kunnen verwerken (kruispunt N208-Pijlslaan en kruispunt N208-De Ruijterkade). Daarnaast ontstaan op de Leidsevaart als gevolg van een toename van het verkeer op diverse plekken knelpunten. In het gebied zelf is er sprake van een behoorlijke druk op het netwerk, met als belangrijkste oorzaak het aanwezige doorgaande verkeer door de wijk (met name via de Schouwtsjeslaan – Pijlslaan).



Figuur 4-1: Huidige wegcategorisering (links) en overzicht verwachte knelpunten auto 2030 (rechts)

Openbaar vervoer

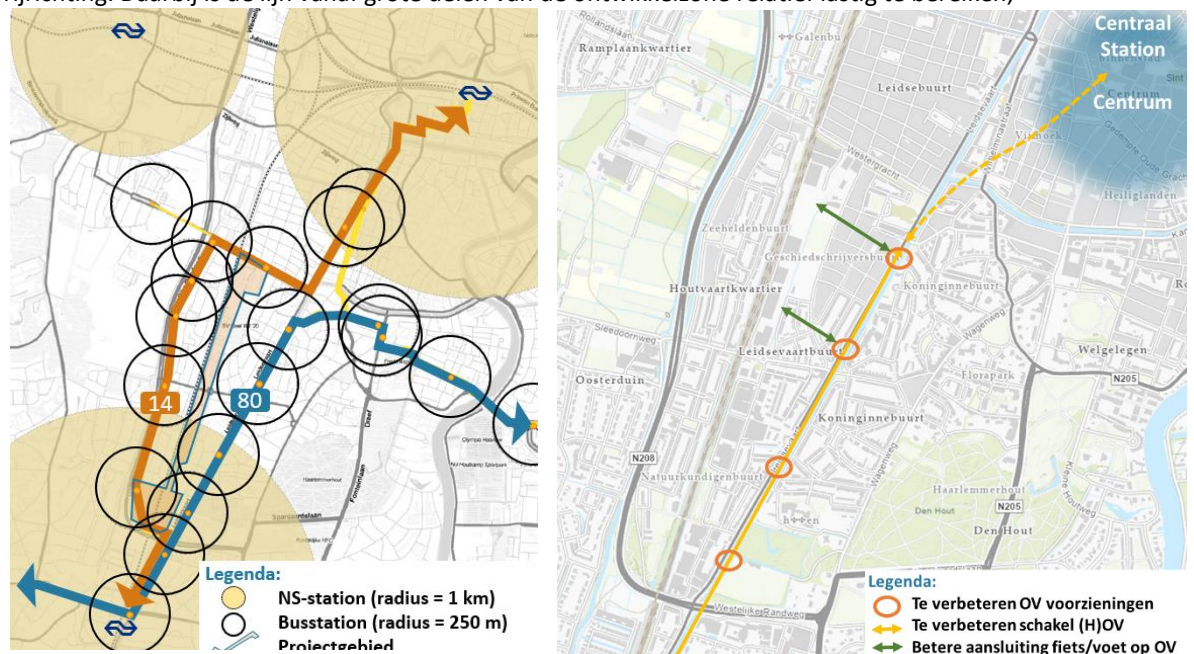
Uit het mobiliteitsprofiel van de ontwikkelzone blijkt reeds dat het OV gebruik in de huidige situatie erg laag is. Dit wordt waarschijnlijk veroorzaakt doordat de huidige OV voorzieningen

voor dit deel van Haarlem niet concurrent zijn met andere modaliteiten. De analyse van de beschikbare OV voorzieningen bevestigt dit beeld. De beschikbare OV voorzieningen zijn, zeker in vergelijking met andere delen van Haarlem, ondermaats. Station Aerdenhout-Heemstede vormt het meest nabij gelegen station vanuit de ontwikkelzone, vanwaar veel bestemmingen in de regio goed bereikbaar zijn (Amsterdam, Leiden, Den Haag).

De wijk is met het openbaar vervoer bereikbaar met twee buslijnen, een die via de Leidsevaart loopt (lijn 80) en een die aan de westkant parallel aan de Randweg loopt (lijn 14). Er ontbreekt een hoogwaardige HOV verbinding van de zone met overige delen van de stad. In bijlage 2 staan nadere details weergegeven over de kwaliteit van de huidige OV verbindingen in de wijk (frequentie, bereikbaarheid vanuit de wijk, belangrijkste bestemmingen (station Aerdenhout-Heemstede en station Haarlem Centraal) en de karakteristieken van deze treinstations).

Streeklijn 80 heeft een goede frequentie met elk kwartier een bus per rijrichting. Groot nadeel is echter dat deze lijn niet rechtstreeks aansluit op het centrum en het centraal station in Haarlem, maar hiervoor overgestapt moet worden. De streeklijn is voornamelijk een oost-west verbinding tussen Amsterdam en Zandvoort. Wel sluit de lijn goed aan op de beoogde, nog te ontwikkelen Mobiliteitshub aan de Europaweg in Haarlem (Zuidoost Haarlem). Daarnaast volgt de lijn de route over de Leidsevaart, waarvan geconstateerd is dat de doorstroming van het verkeer (waaronder dus het OV) knelpunten kent. Dit alles maakt de lijn een stuk minder aantrekkelijk voor de ontwikkelzone. Vanaf met name de zuidkant van de ontwikkelzone zijn bushaltes aanwezig op maximaal 250 meter lopen, vanuit de noordkant van de ontwikkelzone is de afstand verder dan 250 meter. Dit maakt dat de lijn redelijk goed te voet en zeker per fiets goed bereikbaar is, al zou met name vanaf de noordkant een iets directere verbinding voor fietsers/voetgangers aan te bevelen zijn. Tot slot is een nadeel dat de haltes geen fietsstallingen kennen, hierdoor zijn zij minder aantrekkelijk voor voortransport en natransport met de fiets.

Stadslijn 14 vormt een busverbinding tussen de treinstations Haarlem en Heemstede-Aerdenhout via het centrum van Haarlem. De lijn heeft een zeer lage frequentie van één bus per uur per rijrichting. Daarbij is de lijn vanaf grote delen van de ontwikkelzone relatief lastig te bereiken,

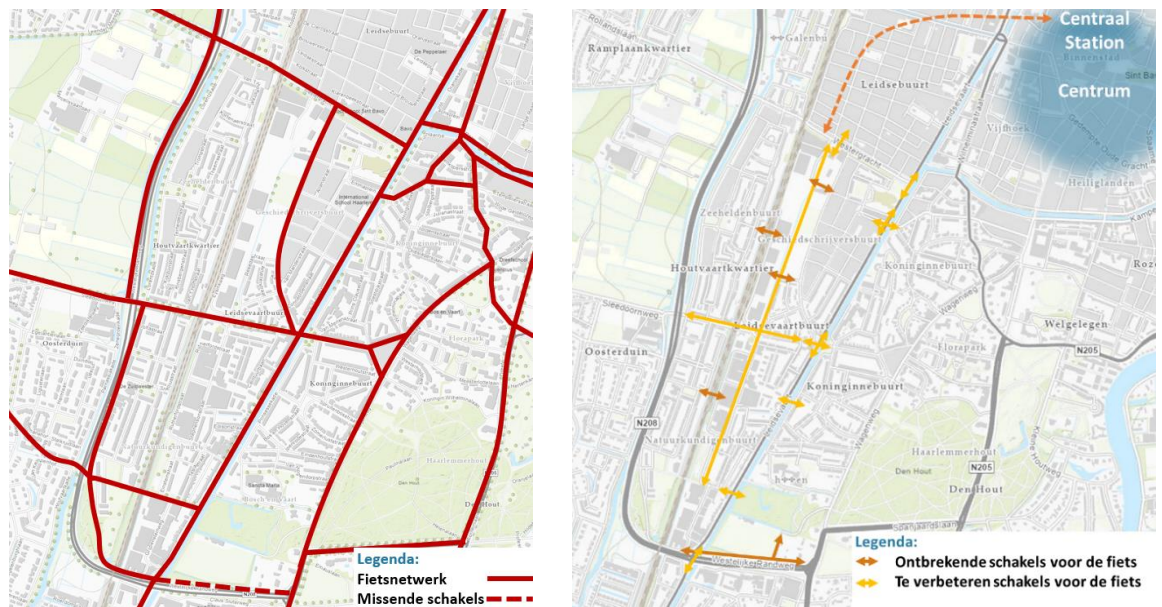


Figuur 4-2: Huidige Openbaar vervoer faciliteiten in Haarlem Zuidwest (links) en verbeterpunten (rechts)

omdat het tussenliggende spoor een barrière vormt. Dit maakt dat de lijn niet kan concurreren met andere alternatieve modaliteiten.

Fiets

De Westergracht en de Leidsevaart zijn onderdeel van het hoofdnet fiets, de Van Oosten de Bruijnstraat, Pijlsaan en Munterslaan zijn onderdeel van het fietsnetwerk.



Figuur 4-3: Huidige hoofdfietsnetwerk Haarlem ZW (links, bron: Mobiliteitsbeleid Haarlem, jan. 2021) + overzicht ontbrekende/ te verbeteren schakels in fietsnetwerk (rechts)

Het fietsnetwerk geeft vooral de belangrijkste fietsroutes aan, en niet zozeer de aanwezigheid van (goede) fietsvoorzieningen. De Pijlsaan wordt bijvoorbeeld beschouwd als een belangrijke fietsroute, terwijl de fietsvoorzieningen grotendeels beperkt zijn tot fietsstroken. Voor de aangegeven fietsroutes in de woongebieden van Haarlem Zuidwest zijn geen specifieke fietsvoorzieningen aanwezig. Dit omdat Haarlem de Duurzaam Veilig richtlijnen hanteert voor wegontwerp. Bij erftoegangsweg 30 km/u maken fietsers gebruik van de rijbaan.

Wat opvalt is dat verschillende wijkvoorzieningen in de Haarlem Zuidwest niet verbonden worden door een (erkende) fietsroute. Om gebruik te maken van fietsvoorzieningen langs de Leidsevaart richting het centrum, moeten fietsers vanuit Haarlem Zuidwest de drukke Leidsevaart oversteken. Deze oversteken zijn middels VRI's geregeld, maar staan qua verkeersdoorstroming onder druk. Kwalitatief hoogwaardige oversteekvoorzieningen ontbreken daarbij. Idealiter zouden fietsers ongehinderd op de Leidsevaart door moeten kunnen fietsen, maar ook als dat een brug te ver is, zijn er nu bijvoorbeeld nagenoeg geen middengeleiders aanwezig die gefaseerd oversteken mogelijk maken. Datzelfde geldt min of meer in zuidelijke richting, waar fietsers richting station Aerdenhout-Heemstede de drukke randweg middels een VRI moeten passeren. Tot slot valt het ontbreken van een goede fietsverbinding(en) op tussen de wijk en de sportvoorzieningen aan de zuidoost kant van het gebied. In (rechts) staat aangegeven waar deze ontbrekende of te optimaleren schakels in het fietsnetwerk zitten.

Voetgangers

Voetgangers zijn gebaad bij directe, veilige en comfortabele looproutes. Comfortabel in de zin van voldoende ruim opgezet, een duidelijke inrichting en bij voorkeur liggend in prettig ingerichte

verblijfsgebieden. De looproutes verbinden primair de woongebieden met naastgelegen voorzieningen. Ook dienen oversteeklocaties veilig ingericht te zijn en dient de snelheid van het

Acceptabel loopafstanden

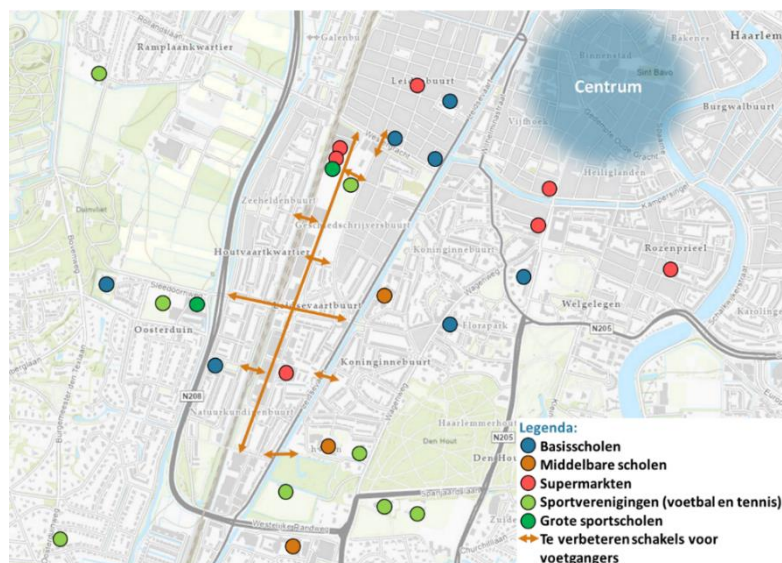
Van alle Nederlanders woont 30% tot 75% op loopafstand van dagelijkse voorzieningen. Acceptabele loopafstanden variëren per persoon, bestemming en kwaliteit van de route. Als we willen dat mensen ergens naar toe kunnen lopen, is het van belang te weten hoe ver mensen bereid zijn om te lopen. Harde grenzen voor acceptabele loopafstanden zijn niet te geven. De normen die worden gehanteerd variëren van 100 meter voor een fietsparkeerplaats tot 1000 meter voor een intercitystation. Zeker is dat 30% van de mensen op 500 meter van dagelijkse voorzieningen woont en 75% op 1000 meter. Maar er is nog weinig bekend over wat mensen daadwerkelijk (bereid zijn te) lopen en onder welke omstandigheden.

Speciale routes voor voetgangers en fietsers bieden, als conflicten met ander verkeer daarop niet of nauwelijks voorkomen, comfort en veiligheid. De tracering moet zo rechtstreeks mogelijk zijn. Een kleine omweg betekent voor voetgangers, door hun geringe snelheid, immers al gauw een grote verliestijd. Alleen in een aantrekkelijke omgeving zijn zij bereid, afhankelijk van hun verplaatsingsmotief, soms een langere verplaatsingstijd te accepteren.

Bij de afweging om te voet te gaan, speelt vooral de verplaatsingsafstand een belangrijke rol. Voor korte afstanden is lopen een goed alternatief. Ruim 80 procent van de verplaatsingen te voet is korter dan 2,5 kilometer. De gemiddelde afstand per (deel)verplaatsing is 300 meter, (niet-recreatieve) loopafstanden van 600 meter of meer komen relatief weinig voor (uitzondering hierop is het voor- en natransport van en naar een station, daarvoor zijn voetgangers bereid grotere afstanden af te leggen). (bron: Kennisinstituut CROW)

kruisende (auto) verkeer er hoogte van de oversteeklocaties bij voorkeur zo laag mogelijk te zijn.

Op basis van bovenstaande gegevens is voor Zuidwest Haarlem gekeken waar de belangrijkste (dagelijkse) voorzieningen zitten in de huidige situatie waarmee een indicatie ontstaat van de belangrijkste herkomst – bestemming relaties in het gebied. Vervolgens is gekeken waar op deze relaties voor voetgangers te verbeteren schakels zitten. In Figuur 4-4 is dit op kaart inzichtelijk gemaakt.



Figuur 4-4: Belangrijke voorzieningen Haarlem Zuidwest en omgeving + te verbeteren schakels voor voetgangers

Wat betreft de te verbeteren schakels voor voetgangers geldt voor alle aangegeven routes dat de herkomsten en bestemmingen die de routes met elkaar verbinden ook nu per voet bereikbaar zijn. Er zijn dus geen ontbrekende schakels, de kwaliteit van deze schakels is alleen niet optimaal. Om daadwerkelijk in te kunnen zetten op de ambitie om de ontwikkelzone autoluwer te maken, is het noodzakelijk om alternatieven, waaronder verplaatsingen te voet, aantrekkelijker te maken. Dit betekent dat bij de nadere uitwerking van de plannen hier rekening mee moet worden gehouden. Het is dus aan te bevelen om in te zetten op aantrekkelijkere verbindingen voor voetgangers door aandacht te hebben voor de kwaliteit van benoemde schakels. Daarbij is er geen rangorde qua belangrijkheid aan te wijzen, uitgezonderd de centrale Noord-Zuid as door de ontwikkelzone heen.

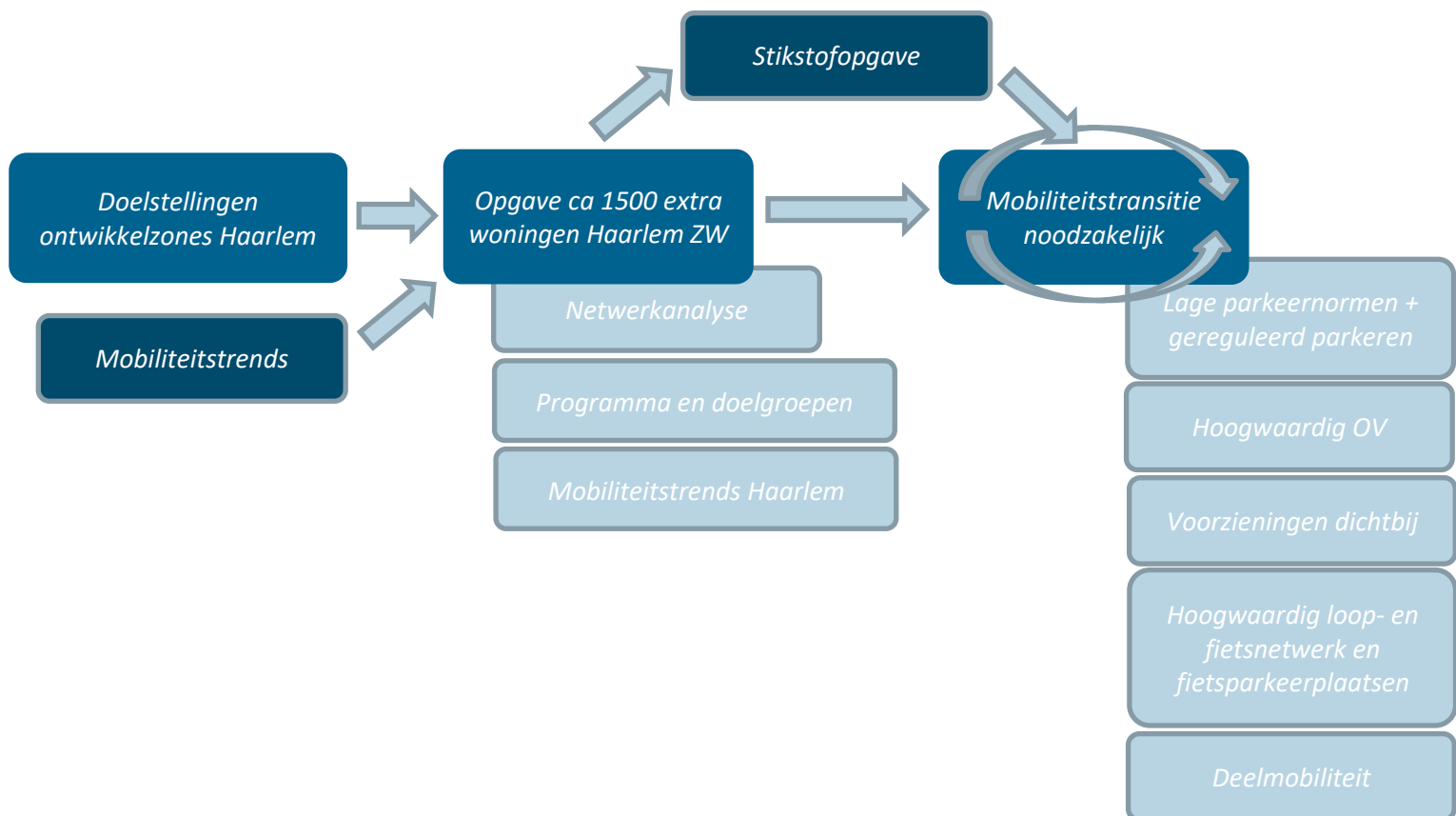
Op dit moment zijn er in Haarlem Zuidwest geen basisscholen gevestigd, wat betekent dat kinderen en eventueel hun begeleidende ouders vanuit Haarlem Zuidwest moeten reizen naar een andere buurt. Er zijn twee basisscholen voorzien in de ontwikkelzone, waardoor de loop- en fietsafstanden naar beide scholen relatief klein zullen zijn en deze scholen een aantrekkelijk alternatief gaan vormen ten opzichte van bestaande basisscholen in de omliggende wijken. Dit beperkt het autoverkeer in de ontwikkelzone.

Haarlem Zuidwest beschikt over de nodige voorzieningen die ontbreken in omliggende wijken. De belangrijkste daarvan qua impact op verkeersstromen is de supermarkt. Omliggende buurten zoals de Natuurkundigenbuurt-West, Zeeheldenbuurt en Koninginnebuurt zijn niet voorzien van een supermarkt. Om het autogebruik te beperken in Haarlem Zuidwest betekent niet alleen dat voorzieningen voor bewoners in Haarlem Zuidwest goed bereikbaar moeten zijn per fiets en te voet, maar ook dat voorzieningen in Haarlem Zuidwest goed bereikbaar zijn per fiets en te voet voor bewoners uit de omliggende buurten.

De supermarkt in de Natuurkundigenbuurt-Oost is de dichtstbijzijnde supermarkt voor bewoners in de Natuurkundigenbuurt-West en de Koninginnebuurt, echter directe verbindingen vanuit deze buurten richting de supermarkt ontbreken. Barrières vormen de spoorlijn en de Leidsevaart. De supermarkten in Plaza West zijn de dichtstbijzijnde gelegen supermarkten voor de meeste bewoners van de Zeeheldenbuurt. Tussen de Zeeheldenbuurt en het projectgebied is over een afstand van circa 850 meter geen ongelijkvloerse kruising aanwezig met de spoorlijn. Hetzelfde geldt ook voor de bewoners in Geschiedschrijversbuurt. De ontwikkelzone is vanuit deze buurten alleen bereikbaar via de Pijlslaan of de Westergracht.

5 Van doelstelling naar Mobiliteitsplan

In dit hoofdstuk wordt de vertaalslag van de doelstelling naar de hoofdlijnen van dit Mobiliteitsplan uiteengezet. Hiervoor is een mobiliteitstransitie nodig. Onderstaand schema ligt dit toe. In het volgende hoofdstuk wordt dit vervolgens meer concreet uitgewerkt.



5.1 Programma en doelgroepen

Uit het onderzoek van BRO (Toekomstig programma Haarlem Zuidwest, BRO, 4 feb 2021) komt het advies om voor de ontwikkelzone Haarlem Zuidwest in te zetten op een variant met gemengde woongebied – stedelijk. Hierbij wordt ingezet op het zo veel mogelijk voorzien in de kwantitatieve vraag naar woonruimten. Compacte en gestapelde woningen en efficiënt ruimtegebruik vormen daarin het voornaamste uitgangspunt.



In deze variant is er sprake van een stedelijk gebied voor vier van de zes doelgroepen (weinig gezinnen) dat met name een gemengd gebruik kent van wonen (met name appartementen) en voorzieningen. Hierdoor wordt er bijgedragen aan het realiseren van voldoende voorzieningen en voldoende woningen, waarvan 50% sociale huur. Doelstellingen op het gebied van het behouden

of versterken van werkgelegenheid, in het bijzonder het aantal banen en arbeidsplaatsen, worden mogelijk niet gerealiseerd. Dat geldt ook in zekere mate voor het realiseren van een gevarieerd woningaanbod en doelgroepen, gezien met name gestapelde woningen / appartementen worden gerealiseerd die over het algemeen weinig (jonge of welvarende) gezinnen trekken. Daarnaast kan in deze variant worden aangesloten op bestaande kwaliteiten, kijkend naar de hoogte van bebouwing in de Ontwikkelzone en het realiseren van een hogere gebruik- en belevingswaarde van het groen, maar daar zal bewust rekening gehouden mee moeten worden (bij het opstellen van ontwikkelkaders).

Doelgroepen

De doelgroepen welke op gestapelde woonvormen georiënteerd zijn betreffen hoofdzakelijk jonge alleenstaande starters, jonge stellen en (beneden) modale medioren en senioren. Zij vormen de voornaamste doelgroep in deze variant. Aanvullend is er in deelgebied ruimte voor welvarende emptynesters.

Wonen

Alhoewel de doelgroepen georiënteerd zijn op appartementen, lopen de wensen qua omvang en prijscategorie uiteen. Voor jonge stellen en welvarende emptynesters wordt uitgegaan van appartementen in de koopsector (Mosaic kenmerken). Voor de overige doelgroepen worden huurappartementen voorzien in de sociale prijs categorie (jonge alleenstaande starters en (beneden) modale medioren) en in het prijsniveau net boven de sociale huurgrens (beneden modale 60+).

Voorzieningen en werken

Doordat de nadruk ligt op woningen worden de bestaande werkfuncties (kantoren) niet uitgebreid. Mogelijk stijgt het aantal arbeidsplaatsen op termijn wel, dit komt doordat de huidige bedrijven een laag aantal arbeidsplaatsen per m² hebben. Mogelijk wordt dit op termijn vervangen voor andere werkgelegenheid waardoor het aantal banen aanzienlijk zal stijgen.

Net als in de eerste variant worden de (wijk)voorzieningenniveau wel versterkt. Hierin wordt deelgebied 4 gezien als voornaamste detailhandelscluster, wordt in deelgebied 1 en 5 het gezondheidscluster versterkt en is in deelgebied 5 en 6 ruimte om respectievelijk de maatschappelijke functies zoals onderwijs en sportvoorzieningen te versterken

gerichte
gen

Gemengde stedelijke woongebied

Werkgelegenheid:	31.895 - 53.195 m2 voorzieningen 1.027 - 1.290 arbeidsplaatsen
Voldoende voorzieningen:	Voldoende voorzieningen verbonden aan bestaande aanbod
Groen aanzicht:	Vrij hoog gebruiks- en belevingswaarde groen + verbetering ecologische hoofdstructuur Groene kwaliteit vooral op daken/gevels
Bestaande kwaliteiten:	Behoud cultuurhistorische waarde + nieuwbouw meer in contrast met omgeving
Bereikbaarheid:	Meer gericht op langzaam verkeer
Wonen:	133.940 - 137.818 m ² bvo woningen; ongeveer 1.581 tot 1.632 woningen, alleen gestapeld / appartementen, 50% sociaal haalbaar (in appartementen)

*Figuur 5-1: Belangrijkste kenmerken invulling programma
(bron: BRO feb 2021)*

5.2 Mobiliteitstrends in Haarlem

Onderzoek laat zien dat het autogebruik in de stad al jaren niet meer groeit, en rondom de binnenstad zelfs afneemt. Het autoverkeer buiten de stad, op de snelwegen, groeit des te harder en overtreft de prognoses. Het stedelijk gebied krijgt meer metropolitane kenmerken met een bijbehorende mobiliteit. Dit zijn verbindingen in de stad en tussen de steden: lopen, fietsen en treingebruik. De stad kan groeien zonder dat de automobiliteit toeneemt.

In Haarlem is dezelfde trend zichtbaar als in de andere steden. Binnen de stad is een verschuiving zichtbaar: het aandeel fietsverplaatsingen neemt toe en het aandeel autoverplaatsingen neemt af. Als we het verplaatsingsgedrag van Haarlem van 2004 t/m 2006 (zwarte lijnen) vergelijken met 2005 t/m 2017 valt op dat op de korte afstand (<2.5km) de verdeling van de vervoerswijzen is veranderd: het gebruik van de fiets ligt 5% hoger ten koste van de auto. Op middellange afstand (2.5-10km) is dit zelfs 10%.



De reiziger verandert

Mobiliteit is in sneltreinvaart aan het veranderen van een infrastructureel vraagstuk naar een gedragsvraagstuk. Het begrijpen van het gedrag en de manier waarop we daarop anticiperen, en soms ook sturen, zal onze mobiliteit in de toekomst vormgeven. Er ontstaat een heel nieuwe mobiliteitsconsument en de huidige Corona-crisis versnelt dit alleen maar. Deze nieuwe mobiliteitsconsument gaat:

- Multimodaal reizen** - zowel binnen dezelfde reis als verdeeld over verschillende reizen. Onder invloed van de afname van het bezit van eigen vervoermiddelen, is het veel logischer dat een reis wordt gepland met het doel van de reis als uitgangspunt in plaats van het vervoermiddel, helemaal wanneer we dit combineren met de abonnementscultuur: de NS Businesscard is hier al een goed voorbeeld van. Deze ontwikkeling wordt vaak aangeduid met MaaS (Mobility as a Service).
- Slimmer reizen** - betekent soms ook niet reizen. Als we doelgerichter reizen, kan een uitkomst ook zijn dat de reis helemaal niet nodig is. Het werk kan opgedeeld worden in taken thuis, op een rustige plek in de stad op loopafstand of op een plek waar je samenwerkt met collega's. Door Covid-19 heeft het thuiswerken een enorme vlucht genomen, waardoor de mobiele werkplekken steeds normaler worden. Als je bijvoorbeeld met drie mensen één uur als team wil samenwerken, kan de oplossing een mobiel kantoor zijn of een 'co-workingspace' op een station.
- Rijker Reizen**. Mobiliteit is meer dan doelgericht van A naar B reizen. Het is ook meer dan de ervaring en het gebruik ervan als men eenmaal bij B gearriveerd is. Soms zijn de reis en de ervaring het doel op zich. Misschien wil de reiziger wel geïnspireerd worden door nieuwe omgevingen en ontmoetingen of wil hij/zij juist even rustig werken tijdens de reis. Dit betekent ook voor bijvoorbeeld de wandel- en fietsroutes dat continuïteit van de beleving belangrijk is.
- Groei personenauto's gelijk aan groei inwoners, totaal aantal personenauto's in de stad groeit**. Het aantal personenauto's in Haarlem tussen 2006 en 2017 is toegenomen met 9%, van 55.000 naar 60.000 (particuliere) personenauto's. In 2006 telde Haarlem ± 147.000 inwoners, in 2017 is dit toegenomen naar ± 159.000 inwoners, een groei van 8%. Het aantal personenauto's in de stad is in de afgelopen jaren gelijk toegenomen met de groei van het aantal inwoners. Dit houdt in dat de inwoners gemiddeld minder kilometers per auto afleggen. Als ingezoomd wordt op de wijken valt op dat de grootte van de groei kan wisselen per wijk, maar dat de groei van inwoners en personenauto's vergelijkbaar is per wijk.

- **Ontwikkelingen binnen Smart mobility**
De afgelopen jaren zijn er flinke ontwikkelingen geweest in vervoermiddelen en vervoerdiensten. De verwachting is dat dit de komende jaren alleen maar doorzet. Onder de titel 'Smart Mobility' wordt op deze ontwikkeling beleidsmatig ingespeeld.
- **Startpunt van vrijwel alle ontwikkelingen is de toenemende invloed van data- en informatietechnologie op mobiliteit.**
Voertuigen en infrastructuur verzamelen steeds meer data die gecombineerd worden tot nieuwe toepassingen en diensten; van intelligente verkeerslichten (iVRI's) die in de nabije toekomst kunnen communiceren met naderende voertuigen tot het meten en sturen van grote stromen voetgangers bij evenementen.
- **Vervoermiddelen veranderen door voertuig- en informatietechnologie.**
De afgelopen 20 jaar brachten de e-bike, de e-scooter, het navigatiesysteem en talloze apps voor het plannen van reizen, afrekenen van betaald parkeren en het ontgrendelen van een deelfiets. Jaarlijks komen er nieuwe voertuigen; elektrische bakfietsen in de stadslogistiek, stepjes en wheelers op de stoep. De verwachting is dat deze ontwikkeling volop doorzet. Het aandeel elektrische auto's en andere voertuigen zal de komende jaren snel toenemen. Dat verandert niet alleen de belasting voor de omgeving (schoon en stiller) maar leidt ook tot een ander gebruik. De kosten van bezit zijn namelijk hoger en die van gebruik juist lager. Een grote vraag is of, en op welke termijn, zelfrijdende auto's en andere automatisch bestuurde voertuigen beschikbaar komen. De verwachting is dat dit niet binnen de termijn van het mobiliteitsbeleid zal spelen in de stad.
- **De opkomst van vervoerdiensten.**
Het gebruik van deelfietsen, deelscooters en deelauto's groeit snel met positieve, maar ook negatieve effecten (verkeerd geparkeerde scooters). Er komen steeds meer bedrijven die mobiliteit aanbieden als een dienst (Mobility-as-a-Service). De klant betaalt voor het gebruik en de toegang tot mobiliteit en heeft geen eigen vervoermiddelen meer nodig. Een effect is dat mensen flexibeler worden in de keuze voor een vervoermiddel, gemakkelijk tijdens de reis over kunnen stappen op een ander vervoersmiddel en meer gestuurd zullen worden door de prijs en aantrekkelijkheid van een vervoersmiddel voor die ene rit. Ook op het gebied van parkeren zijn er ontwikkelingen die bijvoorbeeld kunnen leiden tot reserveringsmogelijkheden voor parkeerplaatsen en gedifferentieerde tarieven
- **De mobiliteitshub.**
De ontwikkelingen in voertuigen en diensten creëren ook vraag naar vervoershubs of mobiliteitshubs; plekken waar gemakkelijk van vervoermiddel gewisseld kan worden, zowel voor personenvervoer als logistiek. Hubs worden als een belangrijk instrument gezien om schone en ruimte-efficiënte mobiliteit te stimuleren. Hubs aan de stadsranden die goederen en personen de gelegenheid bieden om vanuit de auto over te stappen op fiets, OV, vervoer-over-water of een zero-emissie deelauto. Maar ook hubs in de wijken waar bewoners kunnen kiezen uit een groot aantal deelvervoermiddelen.

- **Reduceren parkeren**

Bij de uitwerking van de nota Bouw en Parkeren wordt ingezet op minder ruimte reservering voor parkeren en worden handvatten aangeboden om gefundeerd af te wijken van de landelijk geaccepteerde parkeernormen.

Daarnaast zijn er locaties binnen Haarlem waar een parkeernorm van 0 wordt gehanteerd en de straten worden ingericht als autoluw gebied. Dit wordt alleen mogelijk gemaakt binnen het bestaande gereguleerde gebied, waarbij de randvoorwaarde geldt dat bewoners niet in aanmerking komen voor een parkeervergunningen in de openbare ruimte. Bewoners van deze gebieden krijgen de mogelijkheid om tegen een gereduceerd tarief te parkeren in openbare parkeergarages. De gebieden zijn in mindere mate toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer (uiteraard wel voor hulpdiensten, vuilophalddiensten en bezorgdiensten), maar binnen de gebieden worden geen parkeerplaatsen voorzien.

5.3 Stikstofopgave

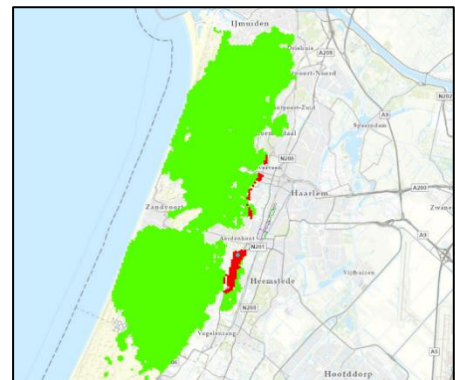
In de wet stikstofreductie en natuurverbetering worden strenge eisen gesteld aan de bouw van onder andere woningen en andere utiliteitsbouw die invloed hebben op stikstofgevoelige natuur in beschermde Natura 2000-gebieden. Uit de analyse van de impact van de ontwikkelzone op de stikstofemissie in het nabij gelegen Natura 2000 gebied (Haarlemse duinen gebied) blijkt dat er een duidelijke relatie is tussen het extra autogebruik die na realisatie van 1500 woningen in Haarlem Zuidwest ontstaat en de stikstofemissie in het Natura 2000 gebied.

Het extra verkeer afkomstig uit de ontwikkelzone zorgt daarmee voor schadelijke effecten op de nabij gelegen natuur. Als gevolg hiervan zijn ingrijpende maatregelen nodig om de toename van autogebruik en de bijbehorende schadelijke effecten op de natuur te beperken.

Er zijn twee locaties waar de problematiek zich concentreert (zie ook het kaartje hiernaast – rood gearceerde gebieden):

- Locatie rondom de N206
- Locatie rondom de Elswoutslaan + Bovenweg te Haarlem

Er zijn diverse opties onderzocht om de negatieve effecten te mitigeren, door te kijken naar mogelijkheden om (1) sturen van verkeer naar wegen die vanuit stikstof (nog) “ruimte hebben”, (2) beperken van gemotoriseerd verkeer vanuit de ontwikkelzone zodat er minder stikstof wordt uitgestoten en (3) specifieke maatregelen om routes of autogebruik in deelgebied te sturen/terugdringen. Belangrijk daarbij is dat met voldoende zekerheid aangetoond kan worden dat een maatregel ook daadwerkelijk geïmplementeerd wordt en het gewenste effect heeft. Na onderzoek van deze opties blijkt dat alleen het beperken van gemotoriseerd verkeer vanuit de ontwikkelzone haalbaar is om aan de stikstofdoelstelling te voldoen.



Figuur 5-2: Locaties waar stikstofconcentratie a.g.v. planontwikkeling boven de maximale norm uitstijgen. Hier is een reductie van verkeer nodig.

Gevolg is dat het autogebruik in de ontwikkelzone op een veel lager niveau zal moeten uitkomen dan in de huidige situatie in vergelijkbare wijken in Haarlem het geval is. Dit betekent dat er bij de integratie van mobiliteit in de ontwikkelzone alles aan gedaan moet worden om het

autogebruik te ontmoedigen. De alternatieve modaliteiten moeten nog beter worden gefaciliteerd om de auto minder aantrekkelijk te maken. Er is kortom een mobiliteitstransitie nodig.

5.4 Mobiliteitstransitie

De Mobiliteitstransitie start in de ontwikkelzone

Binnen de ontwikkelzone Haarlem Zuidwest wordt ingezet op een Mobiliteitstransitie. In hoofdstuk 2 is reeds uitgelegd wat dit betekent en welke doelstelling de gemeente Haarlem hiermee voor ogen heeft. De ontwikkeling van het gebied in combinatie met een Mobiliteitstransitie betekent dat ingezet moet worden op een meer hoog stedelijke omgeving. Daarmee wordt bedoeld dat naast het compacter bouwen, waardoor meer woningen in hetzelfde gebied gerealiseerd kunnen worden er ook ingezet moet worden op andere vormen van mobiliteit. Hierdoor hoeft er minder ruimte voor de auto over te blijven. Binnen de wijk moeten daarbij voldoende voorzieningen op loopafstand zijn om te voorzien in de dagelijkse levensbehoeftes, maar ook om te recreëren en voor (een deel van) toekomstige bewoners om te werken. Dit betekent dus een compacte omgeving met veel functies, met een hoog stedelijk karakter.

Versterken positie OV, fiets en voetganger is noodzakelijk

Gevolg is dat nieuwe bewoners minder gericht zullen zijn op autobezit en -gebruik en meer gebruik gaan maken van OV, fiets of wandelvoorzieningen. Dit gaat echter niet vanzelf. Het betekent dat de huidige infrastructuur in en rondom de wijk voor deze modaliteiten verbeterd moet worden. Specifieke aandacht daarbij verdienen zwakke schakels in het huidige netwerk en de bereikbaarheid van dagelijkse voorzieningen en belangrijke werklocaties voor toekomstige bewoners. Het is van groot belang dat de concurrentiepositie van OV, fiets en voet op deze relaties duidelijk beter is dan die van de auto. Randvoorwaarde is ook voldoende ruimte binnen de ontwikkelzone voor groen, wat het comfort en kwaliteit als verblijfsgebied voor de gewenste modaliteiten verder versterkt. Voet, fiets en OV moet vanzelfsprekend zijn én betere concurrentiepositie ten opzichte van de auto. Goede verbindingen (kort en snel), goede infra (comfortabel en veilig) én goede voorzieningen (stallen binnen en buiten op goede plekken).

Autobezit en -gebruik beperken tot een minimaal niveau

Een belangrijk aandachtspunt daarbij is de positie van de auto. Er zijn hierbij twee doelstellingen:

1. de transitie doelstellingen vanuit het mobiliteitsbeleid.
2. aanvullende maatregelen vanuit stikstof (lees H5.3).

Duidelijk is dat binnen de ontwikkelzone routes moeten worden afgewaardeerd ten faveure van fietsers en voetgangers. Dit betekent extra ruimte voor deze doelgroepen (ook wel omgekeerd ontwerpen genoemd binnen de gemeente Haarlem), maar ook lagere parkeernormen en meer ruimte voor bijvoorbeeld groen. De focus binnen de zone ligt op verblijfsgebieden, waar verkeersdeelnemers veilig, comfortabel en snel zich kunnen verplaatsen per fiets of te voet. Wel dienen voorzieningen in de wijk bereikbaar te blijven voor laad- en los verkeer en moeten hulpdiensten de wijk in kunnen. Het goed functioneren van voorzieningen in de wijk is namelijk een pré voor het beoogde hoog stedelijk karakter van de wijk waar toekomstige bewoners minder aangewezen zijn op het gebruik van de auto.

Op gebied van stikstof geldt dat de maximale normen van de stikstofuitstoot worden overschreden. Om dit tegen te gaan moet bij de integratie van mobiliteit in de ontwikkelzone alles aangedaan worden om het autogebruik te ontmoedigen. De alternatieve modaliteiten

moeten nog beter worden gefaciliteerd om de auto minder aantrekkelijk te maken. De mobiliteitstransitie helpt bij het verlagen van de uitstoot en het behalen van de grenswaarden.

En andere kijk op parkeren

Een andere kijk op parkeren begint al bij het prioriteit geven aan fietsparkeren, dan het parkeren van de deelauto en als laatste pas de eigen (elektrische)auto. Er dient in de volledige ontwikkelzone gereguleerd parkeren ingevoerd te worden en er moet, zeker op straat, veel minder ruimte gereserveerd worden voor parkeren dan nu het geval is. De vrijgekomen ruimte komt ten goede aan de mogelijkheden voor het parkeren van fietsen. Daarnaast moet het deelauto concept binnen de wijk en toegankelijk voor alle bewoners ingevoerd worden. Alleen dan kunnen toekomstig bewoners er echt toe verleid worden om te kiezen voor andere modaliteiten dan de auto. Dit betekent ook dat betaalt parkeren voor bewoners uitsluitend nog op centrale plekken in de wijk geconcentreerd wordt, waarbij volstaan kan worden met lagere parkeernormen dan het huidige gemeentelijke parkeerbeleid voorschrijft.

Op netwerkniveau inzetten op een mix van (deel)auto, OV en deel(fiets)

Daarnaast speelt de bereikbaarheid van werklocaties in andere delen van Haarlem, Amsterdam en in de Haarlemmermeer en de bereikbaarheid van het centrum van Haarlem, station Aerdenhout-Heemstede en het centraal station Haarlem een belangrijke rol bij het toekomstige mobiliteitsprofiel van bewoners in Haarlem Zuidwest. Wat betreft de verplaatsingen naar deze belangrijke bestemming buiten de ontwikkelzone, moet ingezet worden op drie sporen. Ten eerste moet de concurrentiepositie van het OV flink verbeterd worden. Daarnaast moet ook de beschikbaarheid van elektrische (deel)fietsen stevig gestimuleerd worden. Als derde zullen ook enkele auto gerelateerde ingrepen in het autonetwerk van Haarlem nodig zijn. Daarbij moet ingezet worden op verbeteren van de aansluiting voor autoverkeer op de Randweg (investeren in kruispunten) en het tegengaan van doorgaand oost-west verkeer door de wijk (afwaarding van de Pijlslaan en mogelijk andere routes).

Met deze mix is het doel dat er (veel) meer gebruik gemaakt gaat worden door toekomstige bewoners van het OV en/of elektrische fiets om bestemmingen buiten de ontwikkelzone te bereiken. Door enkele ingrepen in het netwerk voor autoverkeer neemt de verkeersdruk op belangrijke routes in de ontwikkelzone af en verbeterd de afwikkeling van het autoverkeer op de Randweg.

Aansluiten bij mobiliteitstrends

Tot slot moet ingespeeld worden op nieuwe ontwikkelingen (trends) op het gebied van mobiliteit, waarbij andere vormen van vervoer (denk aan deelmobiliteit, elektrische fiets e.d.) gestimuleerd worden. Daarbij is het van belang dat er rekening wordt gehouden met de beoogde toekomstige doelgroepen in de ontwikkelzone. Niet elke maatregel is immers even aantrekkelijk voor elke doelgroep.

In de volgende hoofdstuk worden deze thema's nader ingevuld. In hoofdstuk 8 wordt apart het thema parkeren behandeld.

6 Nadere uitwerking Mobiliteitsplan

Naast het ruimtelijke aspect wegen de ambities van de stad sterk mee in de vraag hoe het parkeren in een ruimtelijke ontwikkeling wordt opgelost. Haarlem streeft een mobiliteitstransitie na. In het Mobiliteitsbeleid staat beschreven dat Haarlem voorrang geeft aan schone manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte in beslag nemen. Concreet betekent dit dat in de stad zoveel mogelijk te voet of met de fiets wordt gereisd, van en naar de stad met een steeds schoner openbaar vervoer en de auto wordt alleen gebruikt als het echt niet anders kan. In dit hoofdstuk wordt de inzet van de mobiliteitstransitie op het gebied van voetganger, fiets, OV en auto nader toegelicht.

6.1 Versterken positie fietser en voetganger

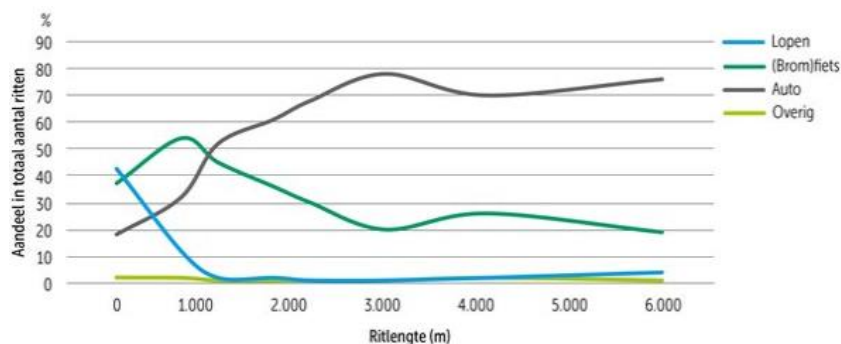
Een verbetering van routing qua comfort, veiligheid en/of directheid kan al snel een significante winst opleveren om mensen over te halen te kiezen voor de fiets of te voet te gaan. Zo wordt bij leerlingen die binnen 500 meter wonen van een basisschool wordt doorgaans 5% gebracht met de auto, bij een afstand boven de 500 meter verdubbelt dit percentage. Het is daarom van belang dat de loop- en fietsroutes richting school zoveel mogelijk binnen de 500 metergrens vallen.

Dominante vervoerwijze naar school

Afstand tot school	Zelfstandig lopen	Begeleid lopen	Zelfstandig fietsen	Begeleid fietsen	Met de auto	Op andere wijze
< 0.5 km	31%	38%	9%	17%	5%	0%
0.5 - 1 km	14%	15%	26%	34%	10%	0%
1 - 2 km	3%	4%	28%	46%	18%	1%
< 2 km	1%	2%	29%	21%	40%	8%

Figuur 6-1: Percentage van kinderen dat met vervoerwijze naar school gaat, afgezet tegen afstand naar school (CROW)

Bij supermarkten neemt het autogebruik fors toe indien de rit langer is dan 750 meter. Uit figuur 8 blijkt dat de supermarkten voor een deel van de bewoners uit bijvoorbeeld de Zeeheldenbuurt en de Natuurkundigenbuurt-West verder is dan 750 meter, terwijl de hemelsbrede afstand beperkt is. Een directe verbinding onder het spoor door voor langzaam verkeer zorgt ervoor dat bewoners eerder de auto laten staan en kiezen voor lopen of de fiets om hun boodschappen te doen. Andersom komt de bestaande basisschool en BSO in de wijk Natuurkundigenbuurt-West ook op loop- en fietsafstand voor een deel van de toekomstige bewoners van Haarlem Zuidwest.



Figuur 6-2: Verband ritlengte en vervoerwijzekeuze voor supermarktbezoeken (CROW)

Inzetten op een centrale Noord-Zuid verbinding-as voor langzaam verkeer die de wijk verbindt

Om het lopen en fietsen in de wijk te stimuleren is een centrale verbinding-as in Noord-Zuid richting door de wijk een absoluut noodzaak. Via deze as dienen bewoners snel, veilig en comfortabel de voorzieningen in de wijk te kunnen bereiken. Primaire functie van deze as is gericht op langzaam verkeer en het verbinden van lokale voorzieningen in de wijk. De rol van de auto moet hier zeer beperkt blijven.

Binnen de wijk: inzet op autoluwe zones met veel ruimte voor de voetganger en fiets

De bereikbaarheid van voorzieningen met de fiets en te voet speelt een centrale rol. Om autogebruik en -bezit te ontmoedigen moeten voorzieningen goed bereikbaar zijn per fiets en te voet, wat betekent dat bewoners via korte, directe en comfortabele routes deze voorzieningen moeten kunnen bereiken. Bij voorkeur liggen deze routes in ruim opgezette, veilige en groene omgevingen met veel comfort voor de fietser en voetganger.

Inzetten op een breder aanbod van voorzieningen in de wijk

De wijk kent nu al een aantal belangrijke voorzieningen die voorzien in dagelijkse levensbehoeftes. De belangrijkste twee daarvan zijn de twee bestaande supermarkten in de wijk. Daarnaast moet er een voldoende breed aanbod van voorzieningen naast de dagelijkse levensbehoeftes ontwikkeld worden, zoals recreatie en horeca in de nabije buurt. Bewoners ervaren dan minder de noodzaak om grote(re) afstanden (met de auto) hiervoor af te leggen naar locaties in andere delen van Haarlem.

In het Raamwerk Openbare Ruimte (ROR) wordt voldoende ruimte gereserveerd voor extra (commerciële) voorzieningen centraal door de wijk heen. Daarmee ontstaat een gevarieerd aanbod van voorzieningen voor toekomstig bewoners, die gemakkelijk en comfortabel te voet of per fiets (via de centrale verbinding-as) bereikbaar zijn.

Betere bereikbaarheid van voorzieningen in de buurt

Om de concurrentiepositie van de voetganger en fietser verder te versterken is een upgrade van bestaande routes naar voorzieningen in de buurt wenselijk. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de diverse sportvoorzieningen die ten zuidoosten (aan de oostzijde van de Leidsevaart) van Haarlem Zuidwest gelegen zijn. Maar ook op de hoofdfietsroute via de Leidsevaart richting het centrum van Haarlem en richting station Heemstede-Aerdenhout ondervindt de fietser nu nog op diverse locatie oponthoud in de vorm van VRI geregelde oversteken. Daarbij is het beschikbare profiel van de rijbaan voor fietsers krap. In hoofdstuk 4 (Figuur 4-3 en Figuur 4-4) is inzichtelijk gemaakt welke verbeteringen er voor beide modaliteiten mogelijk zijn. Vaak is er een duidelijke overlap tussen beide modaliteiten qua versterking van routes. Bij de verdere stedenbouwkundige uitwerking van de plannen zal een nadere afweging gemaakt moeten worden welke maatregelen daadwerkelijk doorgevoerd moeten worden. Van belang is dat er een impuls in het gebied voor de fietser en voetganger komt qua bereikbaarheid van nabijgelegen voorzieningen.

In bijlage 3 is een verdieping gemaakt van bestaande routes naar voorzieningen en de winst die hierop te besparen valt. In bijlage 4 is een overzicht gemaakt van routes die versterkt kunnen worden om de concurrentiepositie van langzaam verkeer te versterken.

Extra ruimte voor fietsparkeervoorzieningen

Goede parkeervoorzieningen voor fietsers is van groot belang. Aanbevolen wordt om met een hogere norm voor fietsparkeren te werken dan standaard in het bouwbesluit voorgeschreven staat. De (fout)geparkeerde fietsen kunnen heel vervelend en storend zijn in de openbare buitenruimte (mag niet hinderlijk zijn) én de kwaliteit van de fietsparkeerplaats heeft een behoorlijke impact op het fietsgebruik (moet uitnodigend zijn). De juiste voorziening op de juiste

plek is noodzakelijk om op een goede manier in te spelen op het versterken van het fietsgebruik en foutief stallen te voorkomen. Heb daarbij voldoende oog voor kinderen en ouderen die ook zelfstandig gebruik moeten maken de (in pandige) stallingen. De aanleg van voldoende, kwalitatief hoogwaardige fietsparkeerplaatsen heeft prioriteit. Als bewoners of werknemers snel en gemakkelijk bij hun fiets kunnen komen, zullen zij eerder geneigd zijn om de fiets te gaan gebruiken.

Introductie deelfietsen

Door (elektrische) deelfietsen te introduceren in de wijk wordt het aanbod fietsen voor iedereen vergroot. Zowel bewoners als bezoekers van de wijk kunnen gebruik maken van een (elektrische) deelfiets. Hiermee kunnen korte ritten die normaal gesproken met de auto worden uitgevoerd worden vervangen door een rit op de (elektrische) deelfiets. Hiermee wordt de noodzaak van het gebruik van de auto teruggedrongen.

Kwaliteitseisen fietsparkeren

Om de kwaliteit van fietsparkeerplaatsen die worden aangelegd in ruimtelijke ontwikkelingen te waarborgen, hanteert Haarlem kwaliteitseisen voor fietsparkeren. In de kwaliteitseisen is speciale aandacht voor fietsen met afwijkende maten. Ook brom- en snorfietsen en bakfietsen moeten op een goede manier kunnen worden geparkeerd. Hiervoor moet in de voorziening zogeheten vrije ruimte worden gereserveerd. Dit zijn gemarkeerde vakken waar een brom- of snorfiets of bakfiets geparkeerd kan worden. Hiervoor gelden de volgende eisen:

- Minimaal 5% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor brom- en snorfietsen, bakfietsen of andere soorten fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 1.000 mm breed).
- Minimaal 15% van de fietsparkeerplaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm).

Laadinfrastructuur voor elektrische fietsen

Naast de elektrische auto is ook het aantal elektrische fietsen of elektrische brom- en snorfietsen de afgelopen jaren sterk gestegen. Het is van belang om in een voorziening laadinfrastructuur aan te brengen zodat men een accu kan opladen.

Maatregelen versterken positie fiets en voetganger

Noodzakelijk:

- Centrale Noord-Zuid verbinding-as voor langzaam verkeer door de wijk. Op deze route is het langzaam verkeer dominant ten opzichte van het gemotoriseerd verkeer
- Betere oversteek langzaam verkeer (in de voorrang/ betere accentuering) op de Westergracht ter hoogte van de beoogde centrale Noord-Zuid verbinding-as
- Extra aandacht voor fietsparkeren in de wijk met hoge norm per wooneenheid

Gewenst:

- Nieuwe doorsteek onder het spoor door voor langzaam verkeer die zorgt voor een rechtstreekse verbinding van de wijk Natuurkundigenbuurt-West met het plangebied
- Nieuwe doorsteek onder het spoor door voor langzaam verkeer die zorgt voor een rechtstreekse verbinding van de wijk Zeeheldenbuurt met het plangebied
- Betere (directer/ comfortabeler) verbinding langzaam verkeer vanuit Haarlem Zuidwest richting bestaande sportvoorzieningen aan zuidoostkant plangebied (Leidsevaart vormt nu nog teveel een barrière)
- Nieuwe rechtstreekse verbinding voor (uitsluitend) langzaam verkeer tussen Haarlem Zuidwest en de noordzijde centrum (centraal stationsgebied Haarlem)
- Introductie deelfietsen in de ontwikkelzone

6.2 Kwaliteitsimpuls OV nodig

HOV verbinding in Haarlem Zuidwest noodzakelijk

De huidige beschikbare OV voorzieningen in Haarlem Zuidwest zijn, zeker in vergelijking met andere delen van Haarlem, ondermaats. In het OV-gebruik in Haarlem Zuidwest is nog veel winst mogelijk, zeker gelet ook op het OV-gebruik in andere wijken rondom het centrum van Haarlem. Dit is in hoofdstuk 4 al uitgebreid beschreven. Er is dus een flinke impuls voor het OV in het gebied nodig. Om dit te bereiken dient de beoogde HOV verbinding via de Leidsevaart daadwerkelijk gerealiseerd te worden. Hiermee wordt een kwalitatief hoogwaardige verbinding naar het centrum van Haarlem en naar de stations Aerdenhout-Heemstede en het centraal station gerealiseerd.

Een HOV-halte maakt onderdeel uit van een hoogwaardige openbaar vervoersverbinding tussen twee of meer plaatsen. Het gebruik van een HOV-halte en het effect op autogebruik wordt beïnvloed door de loopafstand tot de halte. De acceptatie van loopafstanden vertoont echter marges. Deze marges worden onder andere bepaald door:

- Aantrekkelijkheid van de looproute;
- Parkeerordening en de prijsstelling;
- Concurrentiekracht van alternatieven.

Het gebruik van openbaar vervoer wordt sterk bepaald door de kwaliteit van het voor- en natransport (bron: Mobiliteitsbeeld 2019 van het Kennisinstituut voor Mobiliteit). Met het invloed gebied van een openbaar vervoerhalte wordt aangegeven hoe ver mensen bereid zijn te lopen naar de halte. Het invloed gebied is groter naarmate het openbaar vervoer sneller is, de frequentie hoger en de reis over een grotere afstand gaat. Het invloed gebied van een HOV-halte is voor uitsluitend lopende reizigers is ongeveer 800 meter. Voor een HOV-halte met voor- en natransport van zowel wandelen en fietsen bedraagt het invloed gebied 1150 meter. Voor treinstations geldt een maximale fietsafstand van 2.000 tot 5.000 meter. De afstand is afhankelijk van de grote

Aanvullend op de realisatie van de HOV verbinding moet ook enkele langzaam verkeer verbindingen vanuit de ontwikkelingszone op de haltes langs de Leidsevaart verbeterd worden (zie Figuur 4-2). Vanuit alle delen van de ontwikkelingszone moet het HOV vlot, comfortabel en veilig per fiets of te voet ontsloten zijn. Tot slot is het belangrijk dat er stallingsruimte bij de haltes wordt gereserveerd voor de fiets. Alleen dan wordt het OV een serieus alternatief voor de auto voor toekomstige bewoners van Haarlem Zuidwest.

Betere bereikbaarheid station Aerdenhout-Heemstede per fiets

Speciale aandacht daarnaast verdient de route voor fietsers via de Leidsevaart richting station Aerdenhout-Heemstede. Vanuit dit station is een goed en frequent aanbod van interessante treinbestemmingen voor toekomstige bewoners. De huidige route is weliswaar aanwezig als hoofdfietsroute, maar kent een vrij smal inrichtingsprofiel. Daarbij vormt met name de oversteek over de Randweg (middels een VRI) een bottleneck en een belemmering qua doorstroming voor fietsers. Het oplossen van dit knelpunt voor fietsers door bijvoorbeeld de aanleg van een fietstunnel zou de verbinding tussen station Heemstede-Aerdenhout en het plangebied significant versterken. De gemiddelde reistijd op de fiets vanaf de Pijlsaan bedraagt nu 7 minuten, waar een forse winst op te halen valt door een fietstunnel te realiseren.

Maatregelen kwaliteitsimpuls OV

Noodzakelijk:

- Realisatie HOV lijn op de Leidsevaart (frequent en kwalitatief hoogwaardig OV die Haarlem Zuidwest verbindt om belangrijke bestemmingen binnen Haarlem (o.a. Centraal station, centrum Haarlem en station Heemstede-Aerdenhout
- Directere verbindingen (extra doorsteken) tussen de beoogde centrale Noord-Zuid verbinding-as en de Leidsevaart voor langzaam verkeer, voor directe(re) aansluitingen op bestaande OV haltes

Gewenst:

- Ongelijkvloerse oversteek fietsers op kruispunt Leidsevaart – N208 (Noord-Zuid richting)
- Stallingsruimte fietsen realiseren bij bestaande OV haltes langs Leidsevaart

6.3 Invoering gereguleerd parkeren

Het beïnvloeden van de vraag naar parkeervoorzieningen met gereguleerd parkeren gecombineerd met het aanbieden van alternatieven als gedeeld autogebruik en goede openbaar vervoers- en fietsvoorzieningen heeft een positief effect op het verlagen van de parkeernormen. Met name bezoekers en werkenden zullen een andere locatie zoeken om hun auto te parkeren of kiezen voor een andere vervoerswijze.

Het is van belang dat het gereguleerd parkeren niet alleen in de ontwikkelzone wordt ingevoerd, maar dat gelijktijdig ook in de omliggende wijken gereguleerd parkeren wordt geïntroduceerd. Dit om te voorkomen dat omliggende wijken te maken krijgen met parkeeroverlast van bewoners uit de ontwikkelzone. Op dit moment is ongeveer 25% van de openbare parkeercapaciteit in Haarlem voorzien van een vorm van gereguleerd parkeren. Het uitgangspunt uit het Mobiliteitsbeleid is: in 2030 is in heel Haarlem gereguleerd parkeren ingevoerd. Haarlem begint met het invoeren van gereguleerd parkeren in wijken waar de huidige parkeerdruk 85% of hoger is. Voor het Houtvaartenkwartier geldt dat de parkeerdruk hoger is dan 85%, waardoor de wijk op de nominatie staat voor het invoeren van gereguleerd parkeren.

Voor het invoeren van gereguleerd parkeren wordt aangesloten bij het geldende gemeente brede parkeerbeleid in Haarlem. Uitgangspunt binnen de Nota Bouwen en Parkeren is dat het parkeren in bouwplannen op eigen terrein wordt opgelost. Door toekomstige bewoners, bedrijven of andere belanghebbenden uit te sluiten van openbare parkeerrechten kan, op de momenten waarop het gereguleerd parkeren van kracht is, worden voorkomen dat de parkeerbehoefte van bouwplannen wordt afgewenteld richting openbare parkeervoorzieningen.

Bestaande bewoners krijgen wel de mogelijkheid om een vergunning aan te vragen. Zij kunnen parkeren in betaalde parkeerhubs, eventueel met gereduceerd tarief. De gemeenten of ontwikkelende partij voorziet in parkeergelegenheid (tegen betaling) in de parkeerhubs. Voor bezoekers van bewoners geldt dat zij bij voorkeur eveneens parkeren in de parkeerhubs. Mogelijk dat beperkt ruimte op straat wordt gereserveerd voor bezoekersparkeren, bijvoorbeeld nabij voorzieningen. In beide gevallen geldt betaald parkeren.

Van werknemers wordt verwacht dat zij parkeren op eigen terrein van hun werkgever. Parkeren op de openbare weg is niet toegestaan, uitzondering zoals laden en lossen, gehandicapten parkeren, deelauto en kortstondig parkeren bezoekers daargelaten. Indien dit niet mogelijk is kunnen zij parkeren in de openbare ruimte. Voor zowel de werknemers als de bezoekers van bedrijven geldt betaald parkeren.

6.4 Aangepaste inrichting gemotoriseerd netwerk

In de separaat uitgevoerde netwerkanalyse is in beeld gebracht wat de effecten zijn van het extra (gemotoriseerd) verkeer wat de ontwikkelzone genereert op het netwerk in Haarlem Zuidwest. Streven daarbij is voldoende maatregelen op netwerkniveau voor de auto door te voeren, zodat de afwikkeling van het autoverkeer op een acceptabel niveau blijft. Belangrijkste streven is om het doorgaand verkeer door Haarlem Zuidwest te ontmoedigen en dit meer via de Randweg te leiden. Doel van de gemeente Haarlem is om de verkeersdruk in en rondom het plangebied op de lange termijn te laten afnemen en meer ruimte voor andere modaliteiten en voorzieningen te creëren.

Om deze reden zijn een aantal scenario's doorgerekend in een netwerkanalyse. De belangrijkste resultaten hiervan zijn opgenomen in bijlage 5.

Doorgaand verkeer door wijk ontmoedigen en omleiden via Randweg

Om de verkeersdruk binnen Haarlem Zuidwest af te laten nemen is het noodzakelijk doorgaand verkeer door de wijken te ontmoedigen. Buiten het plangebied is de gemeente Haarlem bezig om dit stap voor stap vorm te geven. Voorbeelden zijn het afwaarderen van de Schoutjeslaan en recenter de 1^e Emmastraat/Koninginneweg/Tempeliersstraat naar 30 km/uur en de herinrichting van het Houtplein. Daarnaast is het van belang dat de doorstroming op de Randweg op orde is, zodat dit een aantrekkelijk alternatief vormt voor gemotoriseerd verkeer.

Gevolg is dat er meer verkeer kiest om gebruik te maken van de Randweg. Uit de netwerkanalyse blijkt dat alle opties om de verkeersdoorstroming in en rondom Haarlem ZW ertoe leiden dat in meer of mindere mate het doorgaand verkeer naar de Randweg geleid wordt. De verkeersdruk is, ook al zonder de ontwikkeling van Haarlem ZW en ondanks SOR maatregelen¹, op de Randweg groot. Het goed functioneren van de Randweg is dan ook een belangrijke randvoorwaarde om de ontwikkeling van Haarlem ZW mogelijk te maken. Met de ontwikkeling van Haarlem ZW en voorgestelde ingrepen in het netwerk neemt de verkeersdruk op de Randweg verder toe. Met name de kruispunten Pijlsaan-N208 en De Ruijterweg-N208 zitten tegen de kritieke grens aan qua capaciteit.

Uit de netwerkanalyse blijkt dat op grote delen van de Randweg de doorstroming van het verkeer in de toekomst op peil blijft, ook al is de verkeersdruk relatief hoog. Wel komt de verkeersafwikkeling op de kruispunten N206-Pijlsaan en de N206-De Ruijterweg op termijn onder druk te staan. Het is wenselijk om de doorstroming op beide kruispunten nauwgezet in de gaten te houden en op termijn mogelijk (kleinschalige) maatregelen door te voeren om de doorstroming op peil te houden. Mogelijke maatregelen zijn:

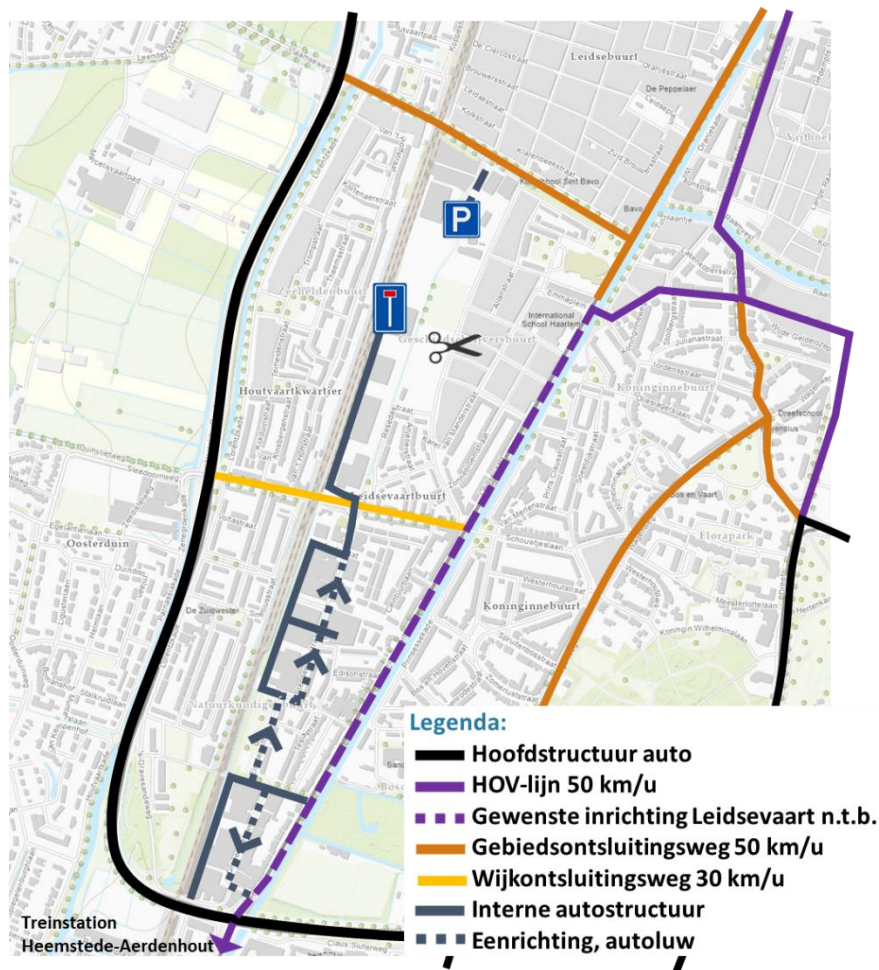
- Uitbreiden opstelruimte oosttak tot twee stroken tot aan de Van Kinsbergenstraat (kruispunt Pijlsaan - N208)
- Uitbreiden van de capaciteit op de Zenegroenkade met een extra opstelstrook (kruispunt Pijlsaan – N208)
- Optimaliseren N208 door zowel in noordelijke als in zuidelijke richting het aantal opstelstroken te verhogen tot drie stroken (geldt voor beide kruispunten).

Kleinschalige maatregelen in de wijk

De interne autostructuur van het plangebied blijft grotendeels behouden, waarbij op de Stephensonstraat eenrichtingsverkeer wordt ingesteld. Hierdoor ontstaat een circuit in deelgebied 4 voor autoverkeer. Ook wordt op de Einsteinweg eenrichtingsverkeer ingesteld, waardoor meer ruimte voor langzaam verkeer ontstaat en voorzieningen vanuit de wijk per fiets/ te voet relatief beter bereikbaar worden ten opzichte van de auto. Het snelheidsregiem blijft binnen de wijk overal maximaal 30 km/uur. Daarnaast wordt de Eysinkweg niet verbonden met Plaza West, omdat anders voor automobilisten uit Haarlem Zuidwest een interne route ontstaat richting de voorzieningen aldaar.

De centrale uitsluiting van de wijk aan de zuidzijde komt via de Munterslaan te lopen en langs het spoor doorgetrokken tot aan de 's-Gravesandeweg. De huidige route via de Grijpensteinweg wordt een eenrichtingstraat (van Noord -> Zuid). Hierdoor wordt het kruispunt Grijpensteinweg – Leidsevaart ontlast (beperkte opstelruimte beschikbaar).

¹ SOR maatregelen: zie Structuurvisie Openbare Ruimte Haarlem 2040: groen en bereikbaar (Haarlem, 2017), waar maatregelen beschreven staan.



Figuur 6-3: Gewenste inrichting netwerk gemotoriseerd

Afwaardering Pijlslaan tot GOW 30 weg

Conform het nieuwe Mobiliteitsbeleid is het voornemen om de Pijlslaan af te waarderen tot een GOW 30 km/u weg. Dit vermindert de overlast van het huidige doorgaande oost-west verkeer, omdat dit verkeer fors afneemt. Gezien de hoogte van de resterende verkeersintensiteiten blijft de weg een wijkontsluitende functie behouden. Aanvullend kan gedacht worden om op de Pijlslaan éénrichting in te stellen. Een eerste verkenning wijst uit dat dit de hoeveelheid verkeer op de Pijlslaan verder vermindert en ervoor zorgt dat er meer verkeer via de Randweg en (beperkt meer) via de Westergracht gaat rijden. Dit lijkt daarmee een kansrijke optie, alhoewel nader onderzoek nodig is om definitief vast te stellen of éénrichting op de Pijlslaan haalbaar is (valt buiten de scope van deze opgave).

De inpassingen van fietsers verdient zorgvuldige aandacht, om in de toekomst ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers te voorkomen. Door de afwaardering van de Pijlslaan, wordt Haarlem Zuidwest niet meer doorsneden door een 50 km/u weg. Dit draagt niet alleen bij aan een verbetering van de verkeersveiligheid voor met name langzaam verkeer, maar met een herinrichting van de Pijlslaan kunnen de noord- en zuidzijde van Haarlem Zuidwest stedenbouwkundig ook beter met elkaar verbonden worden. Om Haarlem Zuidwest heen blijven de gebiedsontsluitingswegen wel in stand.

Inrichting Leidsevaart: (vooralsnog) ongemoeid laten

Vooralsnog is het advies om de Leidsevaart ongemoeid te laten². Dit ondanks dat er diverse verbeteringen wenselijk zijn op de Leidsevaart. Ten eerste is de toekomstige doorstroming voor gemotoriseerd verkeer op de kruispunten Leidsevaart-Pijlslaan en Leidsevaart – Emmabrug onvoldoende. Een opwaardering in de vorm van bijvoorbeeld extra opstelstroken ter hoogte van de VRI is nodig om dit op orde te krijgen. Er is echter geen ruimte beschikbaar bij beide kruispunten om een dergelijke opwaardering in te passen.

Een andere mogelijkheid is om de bestaande hoeveelheid verkeer dat gebruik maakt van de route via de Leidsevaart te verminderen door een 30 km/uur regiem in te stellen. Gevolg is dat een deel van het doorgaand verkeer een andere route door Haarlem kiest. Voor bewoners in Haarlem Zuidwest betekent dit ook dat de barrière werking van de Leidsevaart kleiner wordt. Mogelijk ook dat hierdoor meer ruimte voor met name de fietser ontstaat (hoogwaardigere inrichting hoofdfietsroute). Uit netwerksimulaties is echter gebleken dat dit tot onevenredig grote toenames van verkeer op andere locaties aan de zuidkant van Haarlem leidt. Een dergelijke maatregel kan alleen als gelijktijdig stads breed binnen Haarlem aanvullende verkeerscirculatie maatregelen worden doorgevoerd. Vooralsnog is dit niet aan de orde. Daarbij is ook een randvoorwaarde voor de introductie van HOV op de Leidsevaart dat de route een 50 km/uur snelheidsregiem behoudt.

Maatregelen aangepaste inrichting gemotoriseerd netwerk

Noodzakelijk:

- Afwaardering Pijlslaan naar een GOW 30 km/uur. De bijbehorende inrichting dient passend te zijn bij de standaard inrichtingseisen voor een GOW 30 km/uur, die de gemeente Haarlem bezig is te formuleren (zie ook de Mobiliteitsvisie Haarlem). Aanvullend wordt nader onderzocht of het instellen van éénrichting verkeer op de Pijlslaan haalbaar is.
- De beoogde nieuwe centrale Noord-Zuid verbinding-as is uitsluitend bedoelt voor bestemmingsverkeer en toegestane snelheid is hooguit 30 km/uur, deels uitgevoerd als éénrichtingsweg
- Knip voor gemotoriseerd verkeer op de beoogde nieuwe centrale Noord-Zuid verbinding ten zuiden van Plaza West
- Op de kruising tussen de Pijlslaan en de beoogde nieuwe centrale Noord-Zuid verbinding-as voor langzaam verkeer dient het langzaam verkeer voorrang te hebben.
- Instellen eenrichtingsverkeer op de Stephensonstraat en op de Rutherfordstraat
- Centrale uitsluiting van de wijk aan de zuidzijde via de Munterslaan. De huidige route via de Grijpensteinweg wordt een eenrichtingstraat (van Noord -> Zuid).

Ter overweging:

- Introductie 30 km/uur snelheidsregiem op de Leidsevaart met meer ruimte voor de fiets. Optioneel te onderzoeken: Leidsevaart ingericht als fietsstraat met vrijliggende HOV baan
- Verbeteren (op termijn) van de doorstroming op de kruispunten N206-Pijlslaan en N206-De Ruijterweg (Randweg)

² Tijdens de afronding van dit Mobiliteitsplan is bekend geworden dat de gemeente Haarlem voornemens is om te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de Leidsevaart verkeersveiliger en beter in te gaan richten. Dit wordt buiten dit Mobiliteitsplan nader onderzocht.

7 Parkeerprofiel en randvoorwaarden

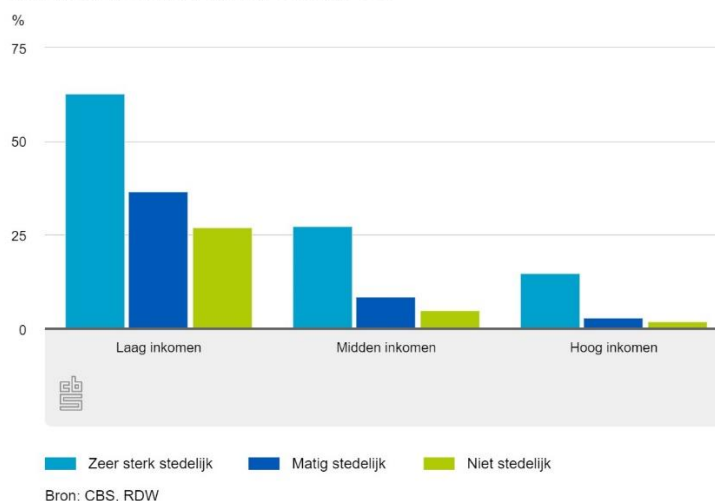
7.1 Mobiliteitsprofiel toekomstige bewoners

In het toekomstige mobiliteitsprofiel van de wijk Haarlem Zuidwest staan bewoners veel meer open voor andere modaliteiten. Men is gewend aan (deels) thuiswerken en stelt het zeer op prijs dat veel voorzieningen, zowel voor dagelijkse levensbehoeftes als recreatie en vrije tijd, op loop- en fietsafstand zitten. Daarbij gebruikt men veelvuldig het openbaar vervoer om langere afstanden af te leggen. Zeker bij voornaamste doelgroepen waar de ontwikkelzone zich op richt, jonge alleenstaande starters, jonge stellen en (beneden) modale medioren en senioren sluit dit mobiliteitsprofiel over het algemeen goed op aan.

Focus op OV, fiets en deelmobiliteit

Binnen de doelgroep voor de woningen sociale sector en het gedeelte goedkoop/midden maakt een groot gedeelte gebruik van openbaar vervoer/ fiets en geldt dat zij een zeer laag autobezit hebben. Het autobezit onder deze doelgroep is nog lager in sterk stedelijke gebieden, zoals ook blijkt uit onderstaande figuur. Met name de jongvolwassenen staan open voor het gebruik van openbaar vervoer, (elektrische) fiets of (eventueel) een vorm van deelmobiliteit.

Huishoudens zonder motorvoertuig, 2016



Figuur 7-1 Huishoudens zonder motorvoertuig, 2016 (bron: CBS)

Deze andere vormen van mobiliteit zijn in en nabij de ontwikkelzone in ruime mate aanwezig en vormen hiermee een goed alternatief voor het gebruik van de auto. Het is daarbij aannemelijk dat een gedeelte van de toekomstige bewoners uit deze doelgroepen juist kiest voor de ontwikkelzone vanwege de goede openbaar vervoer verbindingen en goede bereikbaarheid per fiets of te voet van veel voorzieningen. Een gevolg hiervan is dat het autobezit van toekomstige bewoners lager is dan op locaties waar de focus qua inrichting van de wijk en woning typologieën zich ook op andere doelgroepen richt en zeker lager dan in de huidige omliggende wijken.

Autobezit omlaag

Niet alleen leeftijd heeft invloed op het gemiddelde autobezit, ook inkomen heeft een belangrijke invloed op het autobezit. Uit de cijfers van het CBS uit 2016 zoals in bovenstaande figuur weergegeven blijkt dat vooral de huishoudens met een laag inkomen vaak geen beschikking

hebben over een (lease)auto. Van de huishoudens in de laagste inkomensklasse had 63% in 2016 in de zeer sterk stedelijke gemeenten niet de beschikking over een motorvoertuig.

De ontwikkeling van Haarlem Zuidwest is voor een belangrijk deel gericht op de lagere inkomens binnen de Metropool Regio Amsterdam (MRA). De helft van het woonprogramma bestaat uit appartementen gericht op sociale huur, starters en éénpersoonshuishoudens met een relatief laag autobezit. Dit gecombineerd met het gegeven dat de huur- en koopprijzen ten opzichte van het landelijk gemiddelde relatief hoog liggen in Haarlem, waardoor deze doelgroepen een relatief hoge woonquote hebben (het aandeel inkomen dat aan woonlasten wordt besteed) en daardoor minder budget overhouden voor het bezitten van een auto. Voor lage huishoudens bedroeg de woonquote in 2018 bij een huurwoning ca. 45% van het inkomen (Bron: CBS, 2018). Voor de doelgroep van tweepersoonshuishoudens waarop deze ontwikkeling zich eveneens richt, is de verwachting dat dit voornamelijk mensen betreffen met een (gezamenlijk) hoger inkomen. Het autobezit onder de middeninkomens en hogere inkomens is hoger. In zeer sterk stedelijk gebied beschikt ca. 70% van de middeninkomens over een auto, bij de hoge inkomens is dit ca. 80%.

Invoeren gereguleerd parkeren

Het instellen van een vorm van parkeer regulering is een beheersmaatregel. Het stelt de gemeente in staat om grip te hebben op het parkeren in de openbare ruimte. Invoering gereguleerd parkeren in een woongebied zorgt er vaak voor dat vooral werkenden uit de nabijgelegen kantoren en bedrijven niet langer in de woonwijk parkeren. Dit verandert niet alleen de parkeerdruk in de wijk. Een deel van de werkenden kiest ervoor om de auto op een P+R te parkeren of om de dagelijkse reis helemaal met fiets of openbaar vervoer te maken. Het leidt echter ook tot een verschuiving van parkeren naar een andere woonwijk of parkeerterrein binnen loopafstand van het werk. Een gelijktijdige brede introductie/ uitbreiding van gereguleerd parkeren aan de zuidkant van Haarlem is daarom aan te raden, zodat eventuele nadelige overloopeffecten zoveel als mogelijk beperkt kunnen blijven.

Op dit moment is ongeveer 25% van de openbare parkeercapaciteit in Haarlem voorzien van een vorm van gereguleerd parkeren. Het uitgangspunt uit het Mobiliteitsbeleid is: in 2030 is in heel Haarlem gereguleerd parkeren ingevoerd. Haarlem begint met het invoeren van gereguleerd parkeren in wijken waar de huidige parkeerdruk 85% of hoger is. Voor het Houtvaartenkwartier geldt dat de parkeerdruk hoger is dan 85%, waardoor de wijk op de nominatie staat voor het invoeren van gereguleerd parkeren.

Het gereguleerd parkeren zal invloed hebben op het autobezit van bewoners. De kosten van het hebben van een auto dient dan op te wegen tegen de baten van een auto. Naar verwachting zal het autobezit lager liggen als bewoners dagelijks moeten betalen voor het parkeren van hun auto. Een andere mogelijkheid is dat bewoners uitwijken naar naastgelegen parkeerterreinen of woonwijken waar zij gratis of goedkoper kunnen parkeren.

Afweging

Op basis van bovenstaande doelgroepenanalyse is het aannemelijk dat een aanzienlijk deel van de doelgroepen waarop de ontwikkeling zich richt niet de beschikking heeft over een auto dan wel een laag autobezit heeft. Het inzetten op een betaalbaar woningprogramma met daardoor veel kleine wooneenheden, zal een relatief grote doelgroep trekken die op dit moment weinig vertegenwoordigd is in Haarlem. Zeker in combinatie met de aanwezigheid van goede alternatieve vormen van mobiliteit. Dit betekent dat het autobezit van toekomstige bewoners in Haarlem Zuidwest lager ligt dan het landelijk gemiddelde én het huidige autobezit in gemeente Haarlem.

Het beïnvloeden van de vraag naar parkeervoorzieningen met parkeer regulering gecombineerd met het aanbieden van alternatieven als gedeeld autogebruik en goede openbaarvervoers- en fietsvoorzieningen heeft een positief effect op het verlagen van de parkeernormen. Met name bezoekers en werkenden zullen een andere locatie zoeken om hun auto te parkeren of kiezen voor een andere vervoerswijze.

7.2 Parkeernormen op maat

Bovenstaande geeft voldoende handvaten om op basis van het parkeerbeleid van de gemeente Haarlem tot specifieke parkeernormen voor de ontwikkelzone Zuidwest te komen. De gemeente Haarlem geeft hier zelf ook ruimte toe in haar parkeerbeleid, door specifieke situaties te specificeren waar ruimte is voor maatwerk om af te wijken van de geldende parkeernormen³. De visie voor ontwikkelzone Zuidwest wordt deel van het bestemmingsplan en geeft de onderbouwing van de normen die van kracht worden. De parkeernorm is gebaseerd op een onderbouwing waarbij is gekeken naar: doelgroepen, ambitie, aanvullende maatregelen, ed.

Het profiel van de ontwikkelzone Haarlem Zuidwest krijgt een hoog-stedelijk karakter waar het nieuwe wonen en het nieuwe werken samenkomen, wat ook een ander type doelgroep aantrekt dan nu aanwezig in de omliggende wijken in Haarlem. De insteek van de ontwikkeling is dat door minder openbare ruimte voor de auto een leefbaar, hoog stedelijk woonmilieu ontstaat waarbij bewoners actief gestimuleerd worden om gebruik te maken van duurzame vormen van mobiliteit. Dit kan alleen wanneer dit ondersteund wordt door de te hanteren parkeernormen (sterk sturend) en het aantal beschikbare parkeerplaatsen in het gebied.

Parallel is de gemeente bezig met het vaststellen van de Nota Bouwen en Parkeren. In dit voorstel wordt geanticipeerd op de nieuwe parkeernormering en bijbehorende onderbouwing uit deze nota. Voor de ontwikkelzone is een lagere parkeernorm gerechtvaardigd op basis van onderstaande punten:

- De parkeernormering zoals opgenomen in de Nota Bouwen en Parkeren. Hierin worden de ontwikkelzones gezien als Centraal Stedelijk gebied, met een passende, lage parkeernorm horende bij de voorzieningen in het gebied.
- Basis: CROW-publicatie 381 (december 2018) – dit bevat de meest recente kengetallen van het CROW en vormt een betere basis voor het inschatten van de parkeerbehoefte dan publicatie 317 (oktober 2012), waarop de huidige Beleidsregels parkeren van de gemeente Haarlem gebaseerd zijn. Deels heeft de gemeente trouwens in 2019, in een 2^e wijzigingen beleidsregels aangaande parkeren, er al voor gekozen hier beter op aan te sluiten⁴;
- Haarlem kent aan Haarlem Zuidwest de classificering ‘schil/ overloopgebied’ toe. Voor de ontwikkelzone mag gezien het brede pakket aan maatregelen die gericht zijn op het ontmoedigen van autobezit en -gebruik, het stimuleren van andere vervoerswijzen en de compactheid van het woonprogramma in combinatie met een hoge voorzieningengraad, de classificatie ‘centrum’ gehanteerd worden. Dit sluit aan bij de uitgangspunten in de concept Nota Bouwen en Parkeren;
- Het CROW hanteert een bandbreedte in de toepassing van de normering. Gelet op alle voorgestelde maatregelen om het autobezit te ontmoedigen, in het voordeel van andere

³ Notitie Afwijkingsruimte parkeernormen in projecten (binnen vigerend beleid), gemeente Haarlem, november 2020

⁴ 2e Wijzigingen beleidsregels Haarlem 2019: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2019-46820.pdf>

modaliteiten, inclusief voorzieningen in de directe nabijheid, voorstel om de minimale normen te hanteren;

- In veel gemeentes wordt standaard de CROW-richtlijn overgenomen van 0,3 parkeerplaats per woning voor bezoek waarbij veelal geen onderscheid wordt gemaakt tussen enerzijds gebieden die goed of slecht zijn ontsloten zijn met bijvoorbeeld het openbaar vervoer en anderzijds ruim opgezette of compacte woonwijken - het toepassen van een lagere parkeernorm voor bezoek (0,2) sluit aan op de goede bereikbaarheid, de opzet van de ontwikkelzone (met minder openbare ruimte voor de auto) en de afspiegeling van het type bezoeker aan de toekomstige bewoners. Tevens sluit dit aan bij de concept Nota Bouwen en Parkeren;
- De gemeentelijk parkeernormensystematiek resulteert tot onevenredig hoge parkeernormen voor sociale huurwoningen, ons voorstel is om conform de CROW publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' een aparte categorie sociale huurwoningen te introduceren. Uit de doelengroepen analyse is gebleken dat veel van de beoogde woningen specifiek voor deze klasse bestemd zijn, namelijk 50% van het totaal (BRO, 2021). In de huidige opzet zou dit betekenen dat elk huishouden dat in aanmerking komt voor sociale huur tevens de middelen heeft om over een auto te beschikken. Bekend is dat dit in de praktijk niet het geval is. In de concept Nota Bouwen en Parkeren is dit uitgangspunt eveneens gekozen.

Introductie deelauto

Onderzoek van Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) wijst uit dat deelautogebruik leidt tot minder autobezit. Voor elke deelauto zijn er gemiddeld vijf particuliere auto's minder. Het ligt daarom voor de hand dat het parkeernormenbeleid rekening houdt met de opkomende deelauto. Alle bewoners zijn dan (bijvoorbeeld via een VvE-constructie) verplicht tot een vaste bijdrage aan de deelauto en alle bewoners kunnen daardoor dus ook gebruik maken van een deelauto. Wij spreken in dit kader dan van een deelautoverplichting binnen die ontwikkeling.

De gemeente Haarlem stelt in de notitie 'Afwijkingsruimte parkeren binnen projecten (binnen vigerend beleid), 18 november 2020) onder meer dat met eventuele deelconcepten een reductie van het aantal plekken kan worden bewerkstelligd. Inzet van deelmobiliteit gaat ook op basis van controleerbare data. De mate waarin het (omliggende) gebied gereguleerd is draagt bij aan de effecten van de deelconcepten. Richtlijn is nu dat er 30 woningen zijn voor 1 deelauto en dat die per saldo 4 plekken oplevert. De maximaal toegestane reductie van de parkeervraag voor bewoners o.b.v. doelgroepenanalyse en inzet deelconcepten is 20%.

Samenvattend mag gesteld worden dat als aan onderstaande voorwaarden in het project worden voldaan, de parkeernormen verlaagd mogen worden:

- Als er sprake is van een deelautoverplichting, dan wordt er een correctie toegepast op de autonome parkeervraag voor woningen binnen de planontwikkeling;
- In het gebied moet gereguleerd parkeren zijn, waarbij bewoners worden uitgesloten van het verkrijgen van een parkeervergunning en bezoekersregeling;
- Elke deelauto vervangt 5 particuliere auto's. De parkeervraag neemt dan dus per deelauto met 4 auto's af (+1 deelauto, -5 particuliere auto's). Op deze manier mag de parkeervraag voor woningen, exclusief bezoekersaandeel en dubbelgebruik, met maximaal 20% worden gereduceerd. "

	Parkeernorm en gemeente Haarlem ⁵	Voorstel Antea	Met deelauto reductie (-20%)
Sociale huur appartementen	0,9	0,55	0,44
Goedkoop appartementen	1,0	0,5	0,4
Midden appartementen	1,3	0,6	0,48
Duur appartementen	1,5	0,7	0,56
Maatschappelijk per 100 m2	1,0	3,3	2,64
Commercieel per 100 m2	2,5	3,0	2,4
Kantoren per 100 m2	1,0	0,6	0,48

Ad 1: O.b.v. de nieuwe concept nota Bouwen en Parkeren (versie 18 mrt 2022) vd gemeente Haarlem

Ad 2: In de nota Bouwen en Parkeren wordt Haarlem ZW in tweeën gedeeld: de noordzijde wordt tot 'centraal stedelijk gebied' gerekend, met bijbehorende lagere parkeernormen, de zuidzijde wordt tot 'stedelijk gebied' gerekend. Antea Group stelt voor de hele ontwikkelzone Haarlem ZW als 'centraal stedelijk gebied' te beschouwen.

Ad 3.: Voor de functie maatschappelijk is uitgegaan van de functie 'wijkcentrum (gemiddeld)' uit de nota Bouwen en Parkeren. Let op: de wijze waarop de functie 'maatschappelijk' daadwerkelijk ingevuld gaat worden in de ontwikkelzone is nu nog onbekend. Advies is om de parkeernormen nader te specificeren aan de hand van de nota Bouwen en Parkeren als dit bekend is.

Ad 4.: Voor de functie commercieel is uitgegaan van de functie 'Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum' (centraal stedelijk gebied) en 'Stadsdeelcentrum' (stedelijk gebied) uit de nota Bouwen en Parkeren.

Ad 5.: Voor de functie kantoren is uitgegaan dat dit de functie 'kantoren zonder baliefunctie' betreft uit de nota Bouwen en Parkeren.

In bijlage 6 is dit nader uitgewerkt in een parkeerbalans voor alle drie de hierboven gepresenteerde parkeer scenario's. Daarnaast zijn in bijlage 7 de parkeernormen uit de concept Nota Bouwen en Parkeren opgenomen, met daarnaast het voorstel van Antea. Dit maakt een vergelijking eenvoudig.

7.3 Wat betekent dit voor de toekomstige situatie in de wijk?

Parkeerregulering en -faciliteiten

Bewoners en werknemers parkeren vindt plaats in zogenaamde 'hubs'. Dit zijn centrale parkeervoorzieningen in de wijk waar middels een vergunning of betaald geparkeerd kan worden. Parkeren op de openbare weg is alleen bij uitzondering en strikte voorwaarde toegestaan. Hierbij moet worden gedacht aan het parkeren voor gehandicapten, het plaatsen van een deelauto, laden en lossen en kort bezoekersparkeren. Voor bezoekersparkeren dient betaald te worden. In andere gevallen is het voor bewoners niet toegestaan om op de openbare weg te parkeren. Mogelijk dat bij veranderend mobiliteitsgebruik deze parkeerhubs in de toekomst ook een andere bestemming kunnen krijgen.

Door de invoering van gereguleerd parkeren kan de gemeente ook actief sturen om bewoners te daadwerkelijk de auto in de parkeerhubs te laten parkeren. Zonder dit heeft de gemeente geen grond parkeren in de openbare ruimte tegen te gaan.

⁵ O.b.v. Beleidsregels parkeren Haarlem (gemeente Haarlem 2015) + 2e Wijzigingen beleidsregels Haarlem 2019: <https://zoek.officiëlebekeendmakingen.nl/gmb-2019-46820.pdf>

De parkeerhubs dienen verspreid over de wijk te worden gerealiseerd. Uitgangspunt is dat deze parkeerhubs voor bewoners goed te voet bereikbaar moeten zijn. Dit betekent dat de maximale afstand voor bewoners vanaf hun huis tot een parkeerhub bij voorkeur hemelsbreed maximaal tussen de 100-200 meter bedraagt. Door een beperkt aantal hubs in de zone te realiseren wordt de gewenste concurrentiepositie ten opzichte van de fiets verbeterd (en autogebruik verminderd). Het gebruik van de auto is nog altijd mogelijk, maar wordt hiermee ontmoedigd.

Voor dagelijkse verplaatsingen geldt dat bij een afstand van 100 meter ca. 80% van de mensen bereid is lopend de bestemming te bereiken, bij 200 meter is dit gedaald tot ca. 30% (Pettinga (1985), Afstandsvervalfunctie van lopen voor verschillende doeleinden). Het CROW gaat daartussenin zitten en stelt de maximaal acceptabele loopafstand tussen wonen en parkeren op 150 meter (CROW 2004). Parkeerhubs dienen te allen tijde via comfortabele, vlotte en veilig ingerichte looproutes bereikbaar zijn. Een kleine omweg betekent voor voetgangers, door hun geringe snelheid, immers al gauw een grote verliestijd.

Naar verwachting leidt de voorgestelde mix van maatregelen (stimulering OV, fiets en voetganger, compacte wijk met veel voorzieningen op loop- en fietsafstand, bouw parkeerhubs, parkeerregulering en introductie deelauto) in dit mobiliteitsplan niet tot een significante stijging van de parkeerdruk in de omgeving van de ontwikkelzone. Mocht dat ongewenst effect zich toch voordoen dan kan, als er voldoende draagvlak is, parkeerregulering ingevoerd worden om omliggende buurten te beschermen. Op de lange termijn sluit dit in ieder geval aan bij de ambitie van de gemeente Haarlem.

Fietsparkeren

Haarlem is een echte fietsstad en de ontwikkelzone is erg gericht op de fietser. Daar horen excellente fietsparkeervoorzieningen bij voor zowel de bezoeker als bewoners. Het is daarom van groot belang dat er ook bij nieuwe ontwikkelingen rekening wordt gehouden met voldoende ruimte voor fiets parkeren. De maximaal acceptabele loopafstand tot een fietsparkeerplaats bedraagt 100 meter (Verkeernet 2015).

Het nieuwe fietsparkeerbeleid bij ontwikkelingen maakt eveneens onderdeel uit van de nota bouwen en parkeren. Voor ontwikkelzone Zuidwest is het voorstel om hierbij aan te sluiten. In bijlage 8 staat uitgewerkt wat dit betekent qua normen voor fietsparkeren.

Eisen/ wensen aan fietsparkeervoorzieningen

De (fout)geparkeerde fietsen kunnen heel vervelend en storend zijn in de openbare buitenruimte (mag niet hinderlijk zijn) én de kwaliteit van de fietsparkeerplaats heeft een behoorlijk aandeel op het fietsgebruik (moet uitnodigend zijn). Haarlem zal in de Nota Bouwen en Parkeren grotendeels dezelfde kwaliteitseisen hanteren als in de recente vastgestelde nota parkeernormen voor Zandvoort is gebeurd. De juiste voorziening op de juiste plek is noodzakelijk om op een goede manier in te spelen op het versterken van het fietsgebruik en foutief stallen te voorkomen. Enkele aandachtspunten voor fietsparkeervoorzieningen zijn:

- Parkeren dicht bij bestemming.
- De afstand tussen stalling en bestemming hangt af van de duur van het bezoek. Hoe korter het bezoek hoe groter de wens om dichtbij te parkeren.
- Heb voldoende oog voor diversiteit aan type fietsen.
- Langparkeerders staan graag overdekt (droog).

- Heb voldoende oog voor “dure” fietsen die men graag vast wil maken en ruime plaatsen. Een oplossing hiervoor is het realiseren van bewaakte fietsenstallingen of het aanbieden van fietskluizen.
- Heb voldoende oog voor kinderen en ouderen die ook zelfstandig gebruik moeten maken de (in pandige) stallingen.

Deelauto

Een ander aspect van de voorstellen is de introductie van deelauto's in het gebied. Een logische optie lijkt om dit te bundelen op locaties waar de parkeerhubs gerealiseerd worden. Het is van belang dat het deelauto-concept breed uitgerold wordt in de wijk. De schaalgrote van het concept heeft een direct effect op het gebruik van deelauto's. Indien het concept breed wordt uitgedragen hebben bewoners ten allen tijden een deelauto beschikbaar. Het op elk moment voorhanden hebben van een deelauto (beschikbaarheid) is een van de belangrijkste eisen voor het gebruik van een deelauto. Om dit te bereiken kan overwogen worden alle bewoners te verplichten (bijvoorbeeld via een VvE-constructie) tot een vaste bijdrage aan de deelauto. Hierdoor kunnen alle bewoners dus ook gebruik maken van een deelauto. Dit betekent dat er sprake is van een deelautoverplichting binnen die ontwikkeling.

Deelfiets

Het valt aan te bevelen om naast de deelauto ook een vorm van (elektrische) deelfietsen te introduceren. Dit bij voorkeur op dezelfde locaties als waar deelauto's aangeboden worden. De deelfiets kan een goed alternatief vormen voor onder meer woonwerk ritten tot ca. 15 kilometer. Met de elektrische fiets is de afstand die men bereid is per fiets af te leggen groter. Met een elektrische fiets is men bereid ca. 15 km af te leggen ten opzichte van ca. 7,5 km met de gewone fiets. Binnen deze range valt bijvoorbeeld een groot deel van de gemeente Haarlemmermeer, Velsen of Beverwijk, regio's die nu vanuit Haarlem Zuidwest lastiger met bijvoorbeeld het OV bereikt kunnen worden.

Het gebruik van de elektrische fiets onder jongvolwassen neemt steeds meer toe en ook de inzet hiervan voor woon-werkverkeer. Dit geldt ook voor het fietsgebruik onder ouderen door een toenemende gezondheid en de beschikbaarheid van de elektrische fiets.⁶ Gezien de korte afstand van het plangebied tot de voorzieningen en de centrale ligging, vormt ook hiervoor de fiets (elektrisch of een andere variant zoals bijvoorbeeld de bakfiets) een belangrijk alternatief vervoersmiddel, zodat dit bijdraagt aan beperking van het autobezit en automobilititeit. Laadvoorzieningen voor elektrische fietsen zullen als vanzelfsprekend in de daarvoor bedoelde fietsenstallingen worden voorzien, net als in de collectieve parkeerhubs.

Deelscooter

Een andere trend binnen de deelmobiliteit is de deelscooter. In vele steden (waaronder Haarlem) is het inmiddels een bekend begrip. De deelscooter wordt aangeboden door een externe partij en kan overal waar dit is toegestaan worden gestald. De deelscooter is met name populair voor korte en middellange afstanden. Hierbij is te denken aan verplaatsingen tussen de woonlocatie en voorzieningen (sport, winkels, etc.). Ook voor de middellange woon-werkafstanden biedt de deelscooter een alternatief voor de auto. Het aanbieden van een deelscooter dient in samenspraak gedaan te worden met externe partijen die nu al hun producten aanbieden in Haarlem. Hiervoor dient mogelijk aangepast te worden waar de deelscooters gestationeerd mogen worden. Er kan worden gekozen om de deelscooters alleen te parkeren op of rond de parkeerhubs. Hiermee worden de verschillende deelmobiliteiten aan elkaar gekoppeld. Hiermee

⁶ Mobiliteitsbeeld 2019 van het Kennisinstituut voor Mobiliteit

wordt direct foutief parkeren voorkomen en wordt voorkomen dat de deelscooters leiden tot een rommelige openbare ruimte.

Logistiek op maat

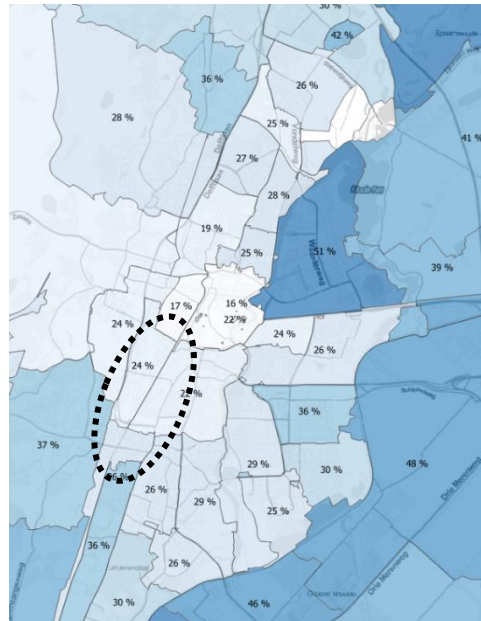
Tot slot kan nagedacht worden of de bevoorrading van winkels en andere voorzieningen afgestemd moet worden op het beoogde verkeersluwe mobiliteitsprofiel. Hierbij kan gedacht worden aan het instellen van venstertijden, het instellen van een maximum toegestane grootte van het bevoorradingsverkeer, eisen aan de emissie uitstoot van het bevoorradingsverkeer en/of het opzetten van een logistieke hub aan de rand van de wijk. Dit laatste is mogelijk alleen realistisch/ haalbaar indien dit in stadsbreed verband wordt georganiseerd, omdat hiervoor een bepaalde schaalgrootte noodzakelijk is. Nader onderzoek is daarvoor nodig. Van belang is in ieder geval dat aangesloten wordt waar mogelijk op het stadsbrede beleid ten aanzien van bevoorradingsverkeer van de gemeente Haarlem.

Bijlage 1: Mobiliteitsprofiel Haarlem Zuidwest

Op basis van een analyse van een grote hoeveelheid gemeten verplaatsingsgedrag in het Onderzoek Verplaatsingen in Nederland (OViN, 2012-2017), is bepaald wat het aandeel Auto-OV-Fiets-Voet verplaatsingen is binnen het totaal aantal verplaatsingen van en naar een wijk in Haarlem. Vervolgens wordt beoordeeld hoe het verplaatsingsgedrag per modaliteit in Haarlem Zuidwest afsteekt tegen andere wijken in Haarlem.

Auto

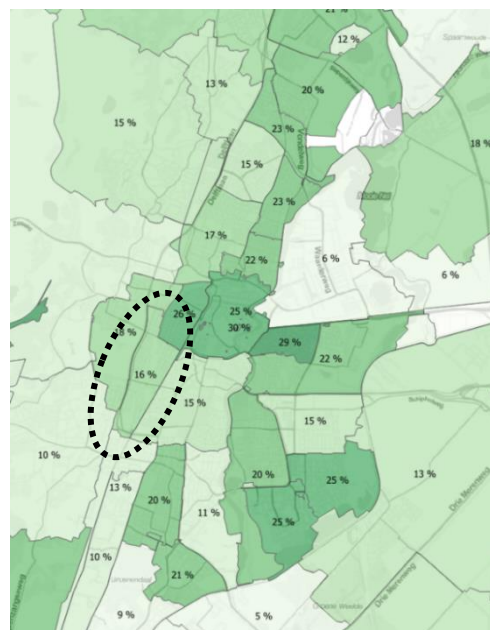
Het aandeel auto verplaatsingen in Haarlem Zuidwest is in de huidige situatie redelijk gemiddeld als dit afgezet wordt tegen andere wijken direct rondom het centrum van Haarlem. Het aandeel ligt op 24%.



Figuur 1.1: Aandeel auto-verplaatsingen per wijk. Bron: OViN (CBS, 2012-2017)

Voetganger

Net als bij het aandeel auto verplaatsingen is in de huidige situatie het aandeel verplaatsingen per voet redelijk gemiddeld in vergelijking met andere wijken rondom het centrum van Haarlem. Het aandeel ligt op 16%.

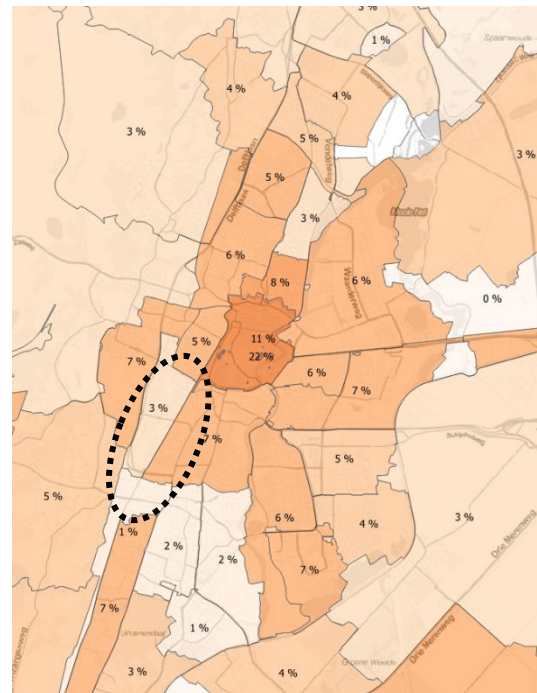


Figuur 1.2: Aandeel voetganger-verplaatsingen per wijk. Bron: OViN (CBS, 2012-2017)

Openbaar vervoer

Het OV-systeem in Haarlem Zuidwest wordt in de huidige situatie slechts beperkt gebruikt, zeker voor een stadswijk in de Randstad. De toegankelijkheid is goed, maar de connectiviteit is laag.

De cijfers laten zien dat het aandeel geobserveerde OV-verplaatsingen van en naar Haarlem-Zuidwest erg laag is, vergeleken met omliggende wijken. Het aandeel ligt op slechts 3%. Net als de kwaliteit, blijft dus ook het daadwerkelijke gebruik achter.

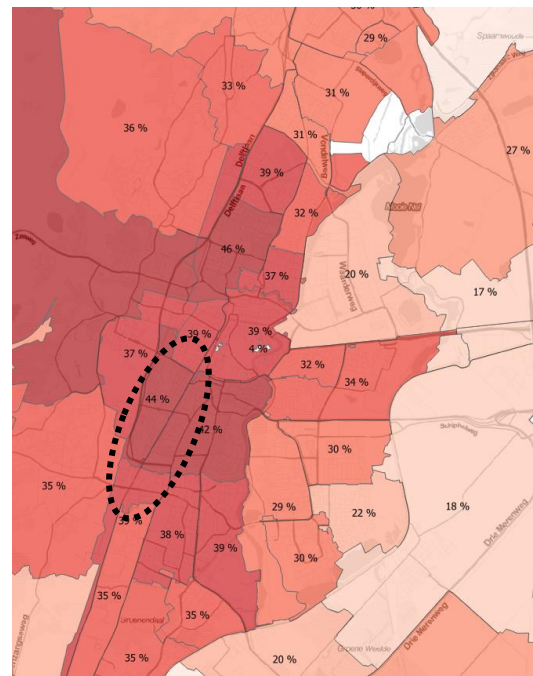


Figuur 1.3: Aandeel OV-verplaatsingen per wijk. Bron: OViN (CBS, 2012-2017)

Fiets

In het geval van de fiets laat de data echter een heel ander beeld zien: het fietsgebruik is in de huidige situatie zeer hoog. Het aandeel fietsverplaatsingen in de wijk ligt op 44%. Het is daarmee met afstand de belangrijkste vervoerswijze. Zoals genoemd heeft de fiets een belangrijke functie als voor- en natransport voor de trein, zeker wanneer de bus ondermaats is.

Het blijkt dat de fiets zeer concurrent is met andere modaliteiten.



Figuur 1.4: Aandeel fietsverplaatsingen per wijk. Bron: OViN (CBS, 2012-2017)

Bijlage 2: Nadere details kwaliteit en bereikbaarheid stations Haarlem

Treinstation Haarlem en treinstation Heemstede-Aerdenhout liggen op fietsafstand, ongeacht de vertreklocatie in de ontwikkelzone. De maximale fietsafstand tot treinstation Haarlem is 3,8 kilometer (vanaf de Grijpsteinweg), dat is ongeveer 12 minuten fietsen (zie tabel 1). Er is geen hoogwaardige directe fietsroute aanwezig van Haarlem Zuidwest richting treinstation Haarlem. Omdat in het nieuwe Mobiliteitsbeleid van Haarlem onder andere wordt ingezet op een OV-hub bij treinstation Spaarnwoude, is deze voor de volledigheid meegenomen in de tabel. Hieruit blijkt dat de nieuwe OV-hub weinig meerwaarde heeft voor reizigers van en naar Haarlem Zuidwest, aangezien de OV-hub verder ligt dan de twee andere treinstations.

Afstand tot:	Treinstation Haarlem	Treinstation Heemstede-Aerdenhout	(nieuwe) Mobiliteitshub Europaweg
Plaza West (noordzijde)	2,5 kilometer / 8 minuten fietsen	2,6 kilometer / 10 minuten fietsen	4,9 kilometer / 19 minuten fietsen
Pijlslaan (midden)	3,0 kilometer / 9 minuten fietsen	1,8 kilometer / 7 minuten fietsen	5,1 kilometer / 19 minuten fietsen
Grijpsteinweg (zuidzijde)	3,8 kilometer / 12 minuten fietsen	750 meter / 4 minuten fietsen	5,8 kilometer / 23 minuten fietsen

Tabel 2.1: fietsafstand Haarlem Zuidwest tot de treinstations

In tabel 2 zijn de treinlijnen en het aantal stops per treinstation weergegeven. Treinstation Heemstede-Aerdenhout is net zoals treinstation Haarlem een intercitystation. Op beide stations stoppen daarom 12 treinen per uur richting Amsterdam en Den Haag/Rotterdam (via Leiden), 6 treinen per rijrichting. Op station Haarlem stoppen daarnaast nog 8 aanvullende treinen per uur, tussen Amsterdam, Zandvoort en Hoorn (via Alkmaar). Beide treinstations zijn daarmee van hoog serviceniveau.

	Treinstation Haarlem	Treinstation Heemstede-Aerdenhout	(nieuwe) Mobiliteitshub Europaweg
Intercity	4x Amsterdam-Centraal 2x Den Haag-Centraal (via Heemstede en Leiden) 2x Vlissingen (via Heemstede, Leiden, Den Haag en Rotterdam)	4x Amsterdam-Centraal (via Haarlem) 2x Den Haag Centraal (via Leiden) 2x Vlissingen (via Leiden, Den Haag en Rotterdam)	
Sprinter	4x Amsterdam-Centraal 2x Hoorn (via Beverwijk, Alkmaar en Heerhugowaard) 2x Zandvoort aan Zee 2x Den Haag-Centraal (via Heemstede en Leiden)	2x Den Haag-Centraal (via Leiden) 2x Haarlem	4x Amsterdam-Centraal 2x Zandvoort aan Zee (via Haarlem) 2x Hoorn (via Haarlem, Beverwijk Alkmaar en Heerhugowaard)

Tabel 2.2: treinlijnen en frequentie treinen per treinstation

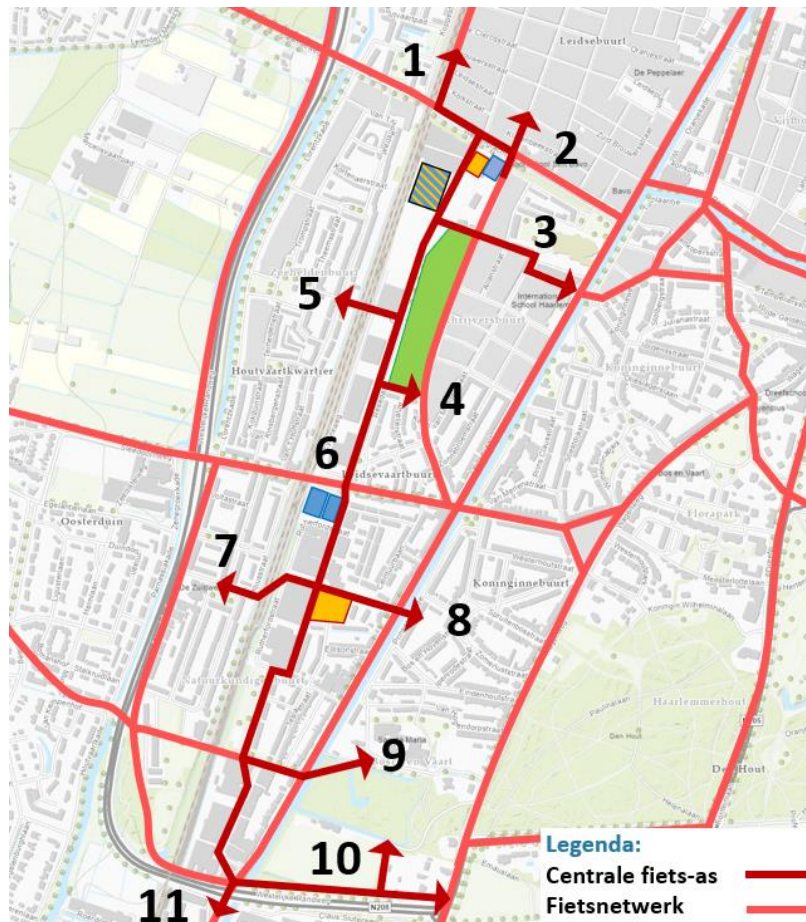
Bijlage 3: Overzicht loop- en fietsafstanden voorzieningen Haarlem Zuidwest

In de tabel zijn de huidige fiets- en loopafstanden weergegeven tussen de boven beschreven voorzieningen en woonbuurten, en in hoeverre deze afstanden verkort kunnen worden met aanvullende directe verbindingen. Gemiddeld kunnen de fiets- en loopafstanden worden verkort met 300 á 400 meter.

Fiets- en loopafstanden	Huidige fiets- en loopafstand	Met een directe verbinding
Remise Plantsoen – Basisschool Ohmstraat Natuurkundigenbuurt West	850 meter	400 meter
Supermarkt Stephensonstraat – Prinsessestraat Koninginnebuurt	600 meter	200 meter
Supermarkt Stephensonstraat – Christiaan Huygensplein Natuurkundigenbuurt-West	650 meter	250 meter
Supermarkten Plaza-West – Duinstraat Zeeheldenbuurt	850 meter	500 meter
Supermarkten Plaza-West – Sontstraat Zeeheldenbuurt	1000 meter	700 meter
Supermarkten Plaza-West – Emmaplein Geschiedschrijversbuurt	550 meter	350 meter

Tabel 4.1: mogelijke verkorting van fiets- en loopafstanden naar voorzieningen met aanvullende directe verbindingen

Bijlage 4: Gewenste optimalisaties fietsnetwerk



Aanvullende vertakkingen van de centrale fiets-as voorzien in nieuwe directe langzaam verkeersverbindingen met omliggende woonbuurten, waardoor verschillende voorzieningen meer in de nabijheid van de bewoners komen te liggen. Met kortere reisafstanden zal de auto vaker blijven staan. Om de potentie van de centrale fiets-as volledig te benutten zijn de volgende aanvullende langzaam verkeersverbindingen wenselijk (nummers corresponderen met die in de afbeelding):

1. Een natuurlijke geleiding en fietsoversteek vanaf de centrale fiets-as naar de fietsroute over de Westerstraat, voor een goede alternatieve fietsroute richting treinstation Haarlem vanuit Haarlem Zuidwest.
2. Een natuurlijke geleiding en fietsoversteek vanaf de centrale fiets-as en de Van Oosten de Bruijnstraat richting de Leidsebuurt. Dit voor een goede en veilige bereikbaarheid van de basisscholen in de Leidsebuurt voor bewoners uit Haarlem Zuidwest, en voor een goede en veilige bereikbaarheid van de supermarkten in Plaza-West voor de bewoners uit de Leidsebuurt.
3. Een fietsverbinding tussen de centrale fiets-as en de Emmabrug, waardoor een nieuwe fietsverbinding richting het centrum van Haarlem ontstaat. Daarnaast verzorgt de verbinding een directe route tussen de Geschiedschrijversbuurt en Plaza-West.

4. Een fietsverbinding tussen de centrale fiets-as en de Jasmijnstraat, zodat een fijnmazig fietsnetwerk ontstaat. Voor toekomstige bewoners van het projectgebied vormt dit een logische fietsroute richting de Schouwttjesbrug.
5. Een nieuwe verbinding tussen de centrale fiets-as en de Zeeheldenbuurt doorbreekt de barrièrewerking over 850 meter. Met deze verbinding komt een directe verbinding de tussen de Zeeheldenbuurt en de voorzieningen in Plaza-West tot stand.
6. Het voornemen is om de Pijlslaan af te waarderen naar een 30 km/u gebiedsontsluitingsweg. De centrale fiets-as kruist de Pijlslaan op de locatie van de huidige rotonde. De wens is dat de centrale fiets-as volledig in de voorrang komt te liggen in een rechtstand, zodat fietsers op de centrale fiets-as niet hoeven uit te buigen via een rotonde.
7. Een nieuwe verbinding tussen de centrale fiets-as en de Natuurkundigenbuurt-West zorgt voor een directe route naar de basisschool aan de Ohmstraat voor bewoners uit de Natuurkundigenbuurt-West. Andersom komt voor de bewoners uit de Natuurkundigenbuurt-West een directe route richting de supermarkt tot stand.
8. Deze nieuwe verbinding zorgt voor een directe route richting de supermarkt voor de bewoners uit de Koninginnebuurt, waar geen supermarkt aanwezig is. De oversteek ter hoogte van de Leidsevaart dient goed ingericht te worden om veilig oversteken mogelijk te maken. Tezamen met de nieuwe verbinding die beschreven is onder punt 7 ontstaat een volledige nieuwe west-oost verbinding in Haarlem Zuidwest.
9. Een versterking van de fietsverbinding tussen de centrale fiets-as en de fietsbrug richting Van Limburg Stirumstraat, door onder andere de fietsoversteek in de Leidsevaart te verbeteren.
10. Een nieuwe fietsverbinding tussen de Leidsevaart en Wagenweg staat al lang op het wensenlijstje, gezien het Gemeentelijke Verkeers- en Vervoersplan uit 2002. Zorgt voor een sluitend hoofd fietsnetwerk.
11. Versterking van de fietsroute vanuit Haarlem Zuidwest richting treinstation Heemstede-Aerdenhout. Zoals eerder aangegeven heeft dit treinstation een intercitystatus en is dit treinstation voor de meeste bewoners in Haarlem Zuidwest dichterbij dan treinstation Haarlem. Het meest ideaal zou zijn dat fietsers door middel van een ongelijkvloerse verbinding de Zuidelijke Randweg zonder hinder kunnen passeren.

Bijlage 5: Uitgangspunten netwerkanalyse

De netwerkanalyse is uitgevoerd met hulp van het verkeersmodel Noord Holland Zuid 3.1.

Toelichting verkeersgeneratie

Insteek is ontwikkelen volgens beleid gemeente Haarlem voor ontwikkelzones, aangevuld met (beperkte) extra ambities (een plus) om het autobezit en -gebruik te ontmoedigen in de ontwikkelvisie ZW.

Dit betekent:

- Parkeren:
 - Parkeerregiem voor het gehele gebied invoeren (beperkt aantal parkeervergunningen en/of betaald parkeren invoeren)
 - Parkeren bewoners bundelen in centrale Parkeerhubs, uitsluitend bezoekersparkeren op straat faciliteren
 - Lage parkeernormering hanteren
- Versterken OV
 - Betere verbinding met aangewezen Mobiliteitshubs in Haarlem (Centraal station en Nieuw Zuid) en station Heemstede - Aerdenhout
 - Hogere frequenties bestaande OV (HOV verbinding Zuidwest) en mogelijk directere routes
- Hoofdrol voor de fiets
 - Autoluw ontwikkelen
 - Aanleg fietsstraten: scheiding tussen verbindingssassen voor auto en fiets (fietsers hebben de ene straat, auto's moeten over een andere, parallelle straat)
- Inrichting wegen binnen de zone Haarlem ZW volgens het principe 'prioriteit op langzaam verkeer, auto is te gast'. Inzetten op 30 km/u waar mogelijk, ook bij GOW - wegen (bijv. de Pijlsloot). Doorgaand gemotoriseerd verkeer (met name in Oost-West richting) wordt ontmoedigd, afwikkeling gemotoriseerd verkeer zo veel als mogelijk via de Randweg.
 - Inrichting Nieuwe Noord – Zuid verbinding door de wijk sluit ook bij dit principe aan, uitsluitend bedoeld voor bestemmingsverkeer. Auto te gast, langzaam verkeer prioriteit.
- Smart Mobility: laaghangend fruit
 - Aansluiten bij landelijke ontwikkelingen (MaaS, deelmobiliteit)
 - Faciliteren, en waar mogelijk actief stimuleren: deel bestaande parkeerplaatsen aanwijzen voor deelauto's en/of scooters

Resultaat:

Bij de uitwerking van de plannen worden voor het inschatten van het toekomstige autobezit- en gebruik de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De basis vormen de *CROW-kengetallen* zoals toegepast in vergelijkbare ontwikkelingen en *parkeernormen Haarlem (2015)*
 - Minimale kengetallen
 - Zeer sterk stedelijk
 - Centrum
- Vervolgens wordt een *7,5% reductie* van deze CROW-kengetallen door autonome ontwikkelingen in (rand)stedelijk gebied in Nederland, dus ook Haarlem (conform Structuurvisie Openbare Ruimte Haarlem)
 - Steden worden meer stedelijk (groter en hogere dichtheid)

- Meer nabijheid en fietsbereikbaarheid
- Hoger algemeen nut en kwaliteit van OV
- Filevrij autorijden in de spits is niet langer een redelijke, algemene verwachting

Verkeerskundige effecten voorkeursvariant

De netwerkplots van de volgende situaties zijn hieronder afgebeeld:

- Plansituatie 2030 mét planontwikkeling (inclusief ingrepen in het netwerk)



Plansituatie 2030 mét planontwikkeling scenario (inclusief ingrepen in het netwerk)

Maatregelen:

- *Afwaarderen Pijlslaan en Schouwtjeslaan naar 30 km/h*
- *Geen doorgaand verkeer Plaza West*
- *Eenrichtingsverkeer op Stephensonstraat, Einsteinstraat en Grijpensteinweg*
- *Knip op Van Oosten de Bruijnstraat*
- *Doortrekken Munterslaan langs spoor tot aan 's-Gravesandeweg*

Beoordeling kruispunten

Daar waar, mede op basis van ambities uit de Mobiliteitsvisie Haarlem 2021 voor de ontwikkelzone Haarlem ZW ingezet wordt op het autoluw ontwikkelen van het plangebied, wordt in dezelfde Mobiliteitsvisie ook aangegeven dat de gemeente de ambitie heeft om de bereikbaarheid van alle gebieden in Haarlem wel op peil te houden. Dit betekent ook dat de doorstroming op het (auto) netwerk in en rondom Haarlem ZW op peil moet blijven. Een aantal kruispunten in het gebied zijn daarbij maatgevend (hier loopt het verkeer immers op piekmomenten het eerste vast). Om deze reden is de belasting van deze kruispunten getoetst. De resultaten zijn op onderstaande kaart weergegeven.



- **Goed**
 - Voldoende restcapaciteit aanwezig
- **Kritisch**
 - Functioneert binnen criteria, maar zonder restcapaciteit
 - Beperkte aanpassingen wenselijk
- **Slecht**
 - Functioneert ver buiten criteria
 - Ingrijpende aanpassingen of herontwerp noodzakelijk

Overzicht beoordeling functioneren kruispunten in voorkeursvariant

Uit bovenstaand overzicht blijkt dat de verkeersafwikkeling op vier kruispunten, ondanks de voorgestelde maatregelen op netwerkniveau, structureel niet in staat zijn het verkeer goed af te wikkelen. Belangrijkste oorzaak is dat de capaciteit van twee kruispunten in de autonome situatie in 2030 reeds op haar maximum zit, waardoor er geen rek in deze kruispunten meer zit. Dit betreffen de kruispunten Leidsevaart – Pijlsaan en Leidsevaart – Emmabrug. In het geplande onderzoek naar een betere en veiligere inrichting van de Leidsevaart is het aan te raden om ook deze twee knelpunten mee te nemen.

Daarnaast is de afwikkeling van het verkeer op de kruispunten Pijlsaan – N208 en De Ruijterweg – N208 onvoldoende. Door de maatregelen verschuift het verkeer richting de N208 waardoor de doorstroming op deze kruispunten onder druk komt te staan.

Bijlage 6: Uitwerking parkeerbalans

Uitgangspunt betreft het onderstaande RPVE scenario (zie tabel 1), een uitwerking van scenario 2 uit de BRO-rapportage van februari 2021.

Scenario: RPVE

	Meten model	voorz (m2 bvo)			aantal banen	wonen (m2 bvo)	RPVE model Modelur	visie
		maatschappelijk	commercieel	kantoren				
Deelgebied 1 Van Leeuwenhoekpark	4449	4449	0	0	82	14681	19100	19130
Deelgebied 2 Grijsensteinweg	16226	0	10111	6115	533	32260	48450	48486
Deelgebied 3 Einsteinplantsoen	0	0	0	0	0	0	0	0
Deelgebied 4 West zijde Stephensonstraat	3942	0	3154	788	121	34820	38402	38762
Deelgebied 4 Steph. 38	0	0	3020	0	86	6880	8814	9900
Deelgebied 4 noordoost	0	0	685	0	20	1578	2263	2263
Deelgebied 5 Pijlsaan	3575	1200	1675	700	98	13393	16025	16968
Deelgebied 6 Eijsinkweg	6102	3600	1350	6300	357	34364	45924	45614
Totaal:		9249	19995	13903	1297	137976	178978	181123
Totaal niet wonen:			43147					
Check RPvE programma	31000-58000	10000	20000	14000				
1790 arbeidsplaatsen								

Verschilanalyse scenario 2 max	0-scenario	Scenario 2 max
	BUCA WBI aanvraag	BRO rapportage 4-2-2021
Bouwwolume	226.432 m² bvo	227.969 m² bvo
Wonen	128.020 m² bvo	137.818 m² bvo
Niet wonen	48.043 m² bvo	42.206 m² bvo
- Maatschappelijk	8.942 m² bvo	23.237 m² bvo
- Commercieel	25.012 m² bvo	13.812 m² bvo
- Kantoren	14.089 m² bvo	5.157 m² bvo
Parkeren	50.368 m² bvo	47.944 m² bvo
Woningaantallen	1.472 won.	1.585 won.
Betaalbaar	736 won.	793 won.
Middelduur betaalbaar	184 won.	198 won.
Middelduur	184 won.	198 won.
Duur	368 won.	396 won.

Verschil
BUCA WBI - Scenario 2
1.536 m² bvo
9.798 m² bvo
-5.837 m² bvo
14.295 m² bvo
-11.200 m² bvo
-8.932 m² bvo
-2.425 m² bvo
113 won.
56 won.
14 won.
14 won.
28 won.

Gemiddelde opbrengst per m2 bvo	€ 423	€ 413	€ -10
---------------------------------	-------	-------	-------

Effect resultaat NCW deelplannen*	EFFECT NIHL
-----------------------------------	-------------

* Actieve en facilitaire deelplannen

Tabel 3.1: uitgangspunten scenario RPVE

Op basis van dit scenario worden 1.585 woningen in projectgebied voorzien (zie het oranje kader), de woningbouw in Plaza-West niet meegerekend. In het blauwe kader is de verdeling van de m2 bvo wonen per deelgebied af te lezen. Op basis van deze informatie is in tabel 2 het aantal woningen per deelgebied berekend, waarbij vanuit gegaan is dat in elk deelgebied de verdeling tussen sociale, goedkope, midden en dure woningen gelijk is.

In tabel 3 is de parkeerbalans opgesteld, aan de hand van de parkeernormen van gemeente Haarlem en te hanteren aanwezigheidspercentages. In parkeerbalans zijn naast de te realiseren woningen ook de geprojecteerde kantoren, maatschappelijke en commerciële voorzieningen meegenomen.

Aanwezigheidspercentage	Werkdag Ochtend	Werkdag Middag	Werkdag avond	Koopavond	Werkdag Nacht	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Bezoekers	10%	20%	80%	0%	70%	60%	100%	70%
Maatschappelijk	100%	75%	10%	10%	0%	10%	10%	10%
Commercieel	30%	60%	10%	75%	0%	100%	0%	0%
Kantoren	100%	100%	50%	50%	0%	0%	0%	0%

Tabel 3.2: verdeling woningen per deelgebied en gehanteerde aanwezigheidspercentages

Woningen	1585	100%		
Sociale huur	793	50%		
Goedkoop	198	12%		
Midden	198	12%		
Duur	396	25%		

	BVO wonen	% van totale BVO	Verdelingen woningen per deelgebied	
1 Van Leeuwenhoekpark	14.681	11%	169	
Sociale huur			50%	84
Goedkoop			12%	21
Midden			12%	21
Duur			25%	42
2 Griipensteinweg	32.260	23%	371	
Sociale huur			50%	185
Goedkoop			12%	46
Midden			12%	46
Duur			25%	93
3 Einsteinplantsoen				
4 Stephensonstraat	43.278	31%	497	
Sociale huur			50%	249
Goedkoop			12%	62
Midden			12%	62
Duur			25%	124
5 Pijlsaan	13.393	10%	154	
Sociale huur			50%	77
Goedkoop			12%	19
Midden			12%	19
Duur			25%	38
6 Eysinkweg	34.364	25%	395	
Sociale huur			50%	198
Goedkoop			12%	49
Midden			12%	49
Duur			25%	99
7 Plaza-West				
Totalen:	137.976	100%	1.585	1.585

Tabel 3.3: beoogd woningbouwprogramma ontwikkelzone Haarlem Zuidwest

Parkeerbehoefte berekening: 3 scenario's

Parkeerbalans op basis van parkeernormen gemeente Haarlem (schil centrum)

O.b.v. Nota Bouw en Parkeren 2022. Voor de functie maatschappelijk is uitgegaan van een gemiddelde parkeernorm van 10 maatschappelijke functies (waaronder: bibliotheek, sporthal, fitnesscentrum, etc.)

Deelgebied	Aantal woningen en m2 BVO aan voorzieningen	Parkeernorm per woning/ 100 m2 BVO	Aantal parkeerplaatsen	Aantal parkeerplaatsen met dubbelgebruik
1 Van Leeuwenhoekpark			124	95
Sociale huur	84	0,5	42	42
Goedkoop	21	0,5	11	11
Midden	21	0,6	13	13
Duur	42	0,7	29	29
Maatschappelijk	4.449	0,65	29	0
2 Grijsensteinweg			336	253
Sociale huur	185	0,5	93	74
Goedkoop	46	0,5	23	19
Midden	46	0,6	28	22
Duur	93	0,7	65	52
Commercieel	10.111	0,9	91	68
Kantoren	6.115	0,6	37	18
3 Einsteinplantsoen				
-				
4 Stephensonstraat			346	280
Sociale huur	249	0,5	124	124
Goedkoop	62	0,5	31	31
Midden	62	0,6	37	37
Duur	124	0,7	87	87
Commercieel	6.859	0,9	62	0
Kantoren	788	0,6	5	0
5 Pijlslaan			114	87
Sociale huur	77	0,5	38	38
Goedkoop	19	0,5	10	10
Midden	19	0,6	12	12
Duur	38	0,7	27	27
Maatschappelijk	1.200	0,65	8	0
Commercieel	1.675	0,9	15	0
Kantoren	700	0,6	4	0
6 Eysinkweg			295	222
Sociale huur	198	0,5	99	99
Goedkoop	49	0,5	25	25
Midden	49	0,6	30	30
Duur	99	0,7	69	69
Maatschappelijk	3.600	0,65	23	0
Commercieel	1.350	0,9	12	0
Kantoren	6.300	0,6	38	0
7 Plaza-West				
-				
Totaal			1.215	937

Voorstel Antea Group

Deelgebied	Aantal woningen en m2 BVO aan voorzieningen	Parkeernorm per woning/ 100 m2 BVO	Aantal parkeerplaatsen	Aantal parkeerplaatsen met dubbelgebruik
1 Van Leeuwenhoekpark			246	99
<i>Sociale huur</i>	84	0,55	46	46
<i>Goedkoop</i>	21	0,5	11	11
<i>Midden</i>	21	0,6	13	13
<i>Duur</i>	42	0,7	29	29
<i>Maatschappelijk</i>	4.449	3,3	147	0
2 Grijpsteinweg			558	420
<i>Sociale huur</i>	185	0,55	102	82
<i>Goedkoop</i>	46	0,5	23	19
<i>Midden</i>	46	0,6	28	22
<i>Duur</i>	93	0,7	65	52
<i>Commercieel</i>	10.111	3	303	227
<i>Kantoren</i>	6.115	0,6	37	18
3 Einsteinplantsoen				
-				
4 Stephensonstraat			503	390
<i>Sociale huur</i>	249	0,55	137	109
<i>Goedkoop</i>	62	0,5	31	25
<i>Midden</i>	62	0,6	37	30
<i>Duur</i>	124	0,7	87	70
<i>Commercieel</i>	6.859	3	206	154
<i>Kantoren</i>	788	0,6	5	2
5 Pijlslaan			184	114
<i>Sociale huur</i>	77	0,55	42	34
<i>Goedkoop</i>	19	0,5	10	8
<i>Midden</i>	19	0,6	12	9
<i>Duur</i>	38	0,7	27	22
<i>Maatschappelijk</i>	1.200	3,3	40	4
<i>Commercieel</i>	1.675	3	50	38
<i>Kantoren</i>	700	0,6	4	2
6 Eysinkweg			429	232
<i>Sociale huur</i>	198	0,55	109	109
<i>Goedkoop</i>	49	0,5	25	25
<i>Midden</i>	49	0,6	30	30
<i>Duur</i>	99	0,7	69	69
<i>Maatschappelijk</i>	3.600	3,3	119	0
<i>Commercieel</i>	1.350	3	41	0
<i>Kantoren</i>	6.300	0,6	38	0
7 Plaza-West				
-				
Totaal			1.920	1.255

Voorstel Antea Group inclusief reductie o.b.v. introductie deelauto

Deelgebied	Aantal woningen en m2 BVO aan voorzieningen	Parkeernorm per woning/ 100 m2 BVO	Aantal parkeerplaatsen	Aantal parkeerplaatsen met dubbelgebruik
1 Van Leeuwenhoekpark			197	79
Sociale huur	84	0,44	37	37
Goedkoop	21	0,4	8	8
Midden	21	0,48	10	10
Duur	42	0,56	24	24
Maatschappelijk	4.449	2,64	117	0
2 Grijpensteinweg			446	336
Sociale huur	185	0,44	82	65
Goedkoop	46	0,4	19	15
Midden	46	0,48	22	18
Duur	93	0,56	52	41
Commercieel	10.111	2,4	243	182
Kantoren	6.115	0,48	29	15
3 Einsteinplantsoen				
-				
4 Stephensonstraat			402	312
Sociale huur	249	0,44	109	88
Goedkoop	62	0,4	25	20
Midden	62	0,48	30	24
Duur	124	0,56	70	56
Commercieel	6.859	2,4	165	123
Kantoren	788	0,48	4	2
5 Pijlslaan			148	91
Sociale huur	77	0,44	34	27
Goedkoop	19	0,4	8	6
Midden	19	0,48	9	7
Duur	38	0,56	22	17
Maatschappelijk	1.200	2,64	32	3
Commercieel	1.675	2,4	40	30
Kantoren	700	0,48	3	2
6 Eysinkweg			343	186
Sociale huur	198	0,44	87	87
Goedkoop	49	0,4	20	20
Midden	49	0,48	24	24
Duur	99	0,56	55	55
Maatschappelijk	3.600	2,64	95	0
Commercieel	1.350	2,4	32	0
Kantoren	6.300	0,48	30	0
7 Plaza-West				
-				
Totaal			1.536	1.004

Bijlage 7: Parkeernormering Nota Bouwen en Parkeren vs voorstel Antea

Let op: Antea beperkt zich in haar voorstel tot de categorieën zoals naar voren komen in het onderzoek van Bro waar een voorstel wordt gedaan voor invulling van het programma van de ontwikkelzone Haarlem Zuidwest.

Onderstaande tabel toont de parkeernormen op basis van de Nota Bouwen en Parkeren 2022 van de gemeente Haarlem.

	Voorstel uit concept Nota Bouwen en Parkeren		Voorstel Antea
	Haarlem ZW Noord	Waarvan bezoekers-parkeren	
Koop, huis, vrijstaand	0,9	0,1	0,9
Koop, huis, twee-onder-een-kap	0,8	0,1	0,8
Koop, huis, tussen/hoek	0,7	0,1	0,7
Koop, huis, appartement, duur	0,7	0,1	0,7
Koop, huis, appartement, midden	0,6	0,1	0,6
Koop, huis, appartement, goedkoop	0,5	0,1	0,5
Huur, vrije sector	0,7	0,1	0,7
Huur, middelduur	0,6	0,1	0,6
Huur, sociaal, liberalisatiegrens	0,5	0,1	0,55
Huur, sociaal, 1 ^e aftoppingsgrens	0,45	0,1	0,55
Kamerverhuur, zelfstandig	0,3	0,1	0,4
Kamerverhuur, onzelfstandig (bijv. student)	0,1	0,1	0,1
Zorgwoning/aanleunwoning	0,1	0,1	0,1
Kleine eenpersoonswoning (bijv. <30m ²)	0,2	0,1	0,4
Maatschappelijk per 100 m2	-		3,3
Commercieel per 100 m2	0,9	5%	3,0
Kantoren per 100 m2	0,6	20%	0,6

Bijlage 8 Fietsparkeernormen

Functie	Eenheid	Parkeernorm
Wonen		
Woning, kleiner dan 75 m ²	Per woning	3,0
Woning, tussen 75 en 100 m ²	Per woning	4,0
Woning, tussen 100 en 125 m ²	Per woning	5,0
Woning, groter dan 125 m ²	Per woning	6,0
Studentenhuus	Per kamer	1,0
Woning bezoekers	Per woning	0,5
Werken		
Kantoor (personeel)	Per 100 m ² bvo	3,5
Kantoor (bezoekers)	Per balie	8,0
Winkelen en boodschappen doen		
Winkelcentrum	Per 100 m ² bvo	4,0
Supermarkt	Per 100 m ² bvo	4,3
Bouwmarkt	Per 100 m ² bvo	0,4
Tuincentrum	Per 100 m ² bvo	0,4
Onderwijsvoorzieningen		
Basisschool (< 250 leerlingen)	Per 10 leerlingen	5,0
Basisschool (250 tot 500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	5,8
Basisschool (>500 leerlingen)	Per 10 leerlingen	7,2
Basisschool (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,7
Middelbare school (leerlingen)	Per 100 m ² bvo	16,0
Middelbare school (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	1,1
ROC (leerlingen)	Per 100 m ² bvo	14,0
ROC (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	1,0
Zorg- en maatschappelijke voorzieningen		
Apotheek (bezoekers)	Per locatie	10,0
Apotheek (medewerkers)	Per locatie	7,0
Begraafplaats/crematorium	Per gelijktijdige plechtigheid	8,0
Gezondheidscentrum (bezoekers)	Per 100 m ² bvo	3,0
Gezondheidscentrum (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,7
Kerk/moskee	Per 100 zitplaatsen	41,0
Ziekenhuis (bezoekers)	Per 100 m ² bvo	0,6
Ziekenhuis (medewerkers)	Per 100 m ² bvo	0,8
Sport, cultuur en ontspanning		
Bibliotheek	Per 100 m ² bvo	5,0
Bioscoop	Per 100 m ² bvo	12,0
Fitness	Per 100 m ² bvo	8,5
Museum	Per 100 m ² bvo	1,4
Sporthal	Per 100 m ² bvo	3,9
Sportveld	Per 100 m ² bvo	57,5
Sportzaal	Per 100 m ² bvo	6,2
Stadion	Per 100 zitplaatsen	9,5
Stedelijk evenement	Per 100 bezoekers	34,0
Theater	Per 100 zitplaatsen	25,5
Zwembad (openlucht)	Per 100 m ² bassin	29,0
Zwembad (overdekt)	Per 100 m ² bassin	21,5
Horeca en verblijfsrecreatie		

Fastfoodrestaurant	Per locatie	21,5
Restaurant (eenvoudig)	Per 100 m ² bvo	20,0
Restaurant (luke)	Per 100 m ² bvo	4,0
Café	Per 100 m ² bvo	10,0

Overstappen

Busstation	Per halterende buslijn	42,0
Carpoolplaats	Per autoparkeerplaats	1,3

De informatie die in dit rapport is opgenomen is uitsluitend bestemd voor de geadresseerde(n) en kan persoonlijke of vertrouwelijke informatie bevatten. Gebruik van deze informatie, door anderen dan de geadresseerde(n) en gebruik door hen die niet gerechtigd zijn van deze informatie kennis te nemen, is niet toegestaan. De informatie is uitsluitend bestemd om te worden gebruikt door de geadresseerde, voor het doel waarvoor dit rapport is vervaardigd. Indien u niet de geadresseerde bent of niet gerechtigd bent tot kennisneming, is openbaarmaking, vermenigvuldiging, verspreiding en/of verstrekking van deze informatie aan derden is niet toegestaan, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group en wordt u verzocht de gegevens te verwijderen en direct melding te maken bij security@anteagroup.nl. Derden, zij die niet geadresseerd zijn, kunnen geen rechten aan dit rapport ontleen, tenzij na schriftelijke toestemming door Antea Group.

Over Antea Group

Antea Group is het thuis van 1500 trotse ingenieurs en adviseurs. Samen bouwen wij elke dag aan een veilige, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving. Je vindt bij ons de allerbeste vakspecialisten van Nederland, maar ook innovatieve oplossingen op het gebied van data, sensing en IT. Hiermee dragen wij bij aan de ontwikkeling van infra, woonwijken of waterwerken. Maar ook aan vraagstukken rondom klimaatadaptatie, energietransitie en de vervangingsopgave. Van onderzoek tot ontwerp, van realisatie tot beheer: voor elke opgave brengen wij de juiste kennis aan tafel. Wij denken kritisch mee en altijd vanuit de mindset om samen voor het beste resultaat te gaan. Op deze manier anticiperen wij op de vragen van vandaag en de oplossingen voor morgen. Al 70 jaar.

Contactgegevens

Monitorweg 29
1322 BK ALMERE
Postbus 10044
1301 AA ALMERE

E. Michiel.Evers@anteagroup.nl

www.anteagroup.nl

Copyright © 2021

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.