

Deventer  
Snipperlingsdijk 4  
7417 BJ Deventer  
T +31 (0)570 666 222  
F +31 (0)570 666 888  
Postbus 161  
7400 AD Deventer

Den Haag  
Verheeskade 197  
2521 DD Den Haag  
  
Leeuwarden  
F. HaverSchmidtwei 2  
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven  
Flight Forum 92-94  
5657 DC Eindhoven  
  
Amsterdam  
De Ruyterkade 143  
1011 AC Amsterdam

## HBB Ontwikkeling BV

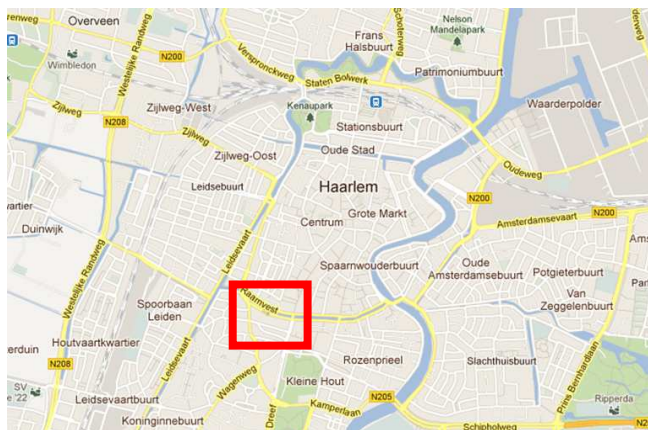
### Actualisatie verkeerskundige toets project 'Tempeliersstraat en Raamsingel'

Datum  
Kenmerk  
Eerste versie

18 oktober 2017  
HPB026/Bqt/0078.03  
27 juli 2017

## 1 Inleiding

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



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

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

De planontwikkeling brengt nieuwe functies met zich mee. Nieuwe functies betekenen een andere verkeersaantrekkende werking (verkeersgeneratie) en een andere verhouding tussen parkeervraag en -aanbod. Ook zal de toekomstige ontwikkeling op een andere manier worden ontsloten dan in de huidige situatie het geval is. In de toekomstige

situatie gaat het om een parkeergarage die ontsloten wordt via de Tempeliersstraat. Om deze gevolgen inzichtelijk te maken heeft HBB Planontwikkeling BV aan Goudappel Coffeng BV gevraagd een studie uit te voeren naar de geplande ontwikkeling.

## 2 Programma

De verkeersgeneratie, de verkeerswikkeling, de parkeervraag en het parkeeraanbod wijzigen doordat de functies in het plangebied wijzigen. Om inzicht te krijgen in deze wijzigingen zal eerst inzicht verkregen moeten worden in het programma van de huidige situatie en vervolgens in de toekomstige situatie. Op basis van beide programma's kunnen vervolgens uitspraken gedaan worden over de eerder genoemde verkeerskundige aspecten. Tabel 2.1 laat het programma in de huidige situatie zien en tabel 2.2 het programma in de toekomstige situatie.

| <b>huidige situatie</b> |                |               |
|-------------------------|----------------|---------------|
| <i>omschrijving</i>     | <i>eenheid</i> | <i>aantal</i> |
| supermarkt              | m <sup>2</sup> | 650           |
| snookercentrum          | m <sup>2</sup> | 1.050         |
| woningen                | stuks          | 4             |

*Tabel 2.1: Programma huidige situatie*

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

*Tabel 2.2: Programma toekomstige situatie*

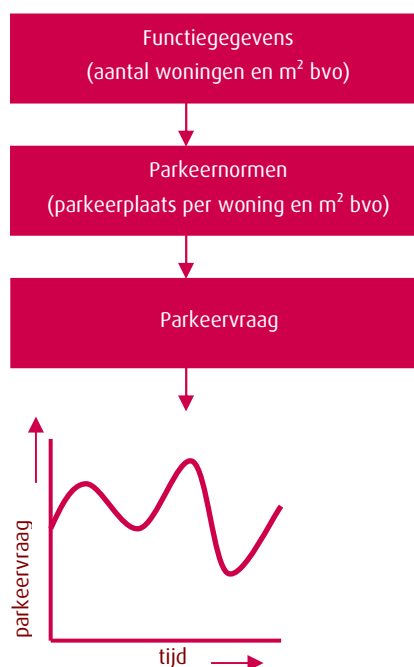
Behalve het programma is er ook inzicht in het aantal parkeerplaatsen in het gebied. In de huidige situatie is er sprake van 49 parkeerplaatsen en in de toekomstige situatie is sprake van 63 parkeerplaatsen. Er is tevens ruimte om parkeren in de omgeving op te lossen. Hier zijn 6 parkeerplaatsen voor beschikbaar.

## 3 Parkeren

### 3.1 Aanpak

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

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



Figuur 3.1: Berekening parkeervraag

#### Gemeentelijk parkeerbeleid

Het parkeerbeleid van de gemeente Haarlem is vastgelegd in de beleidsregels parkeernormen van de gemeente Haarlem, vastgesteld in november 2014. De parkeernormen in dit document zijn gebaseerd op de minimale parkeerkencijfers van CROW ASVV 2004. Deze worden door de gemeente hanteert om zo min mogelijk parkeren te realiseren.

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

## 3.2 Huidige situatie

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

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

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

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

Tabel 3.1: Uitgangspunten huidige situatie

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

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

\* Voor het snookercentrum zijn de CROW aanwezigheidspercentages volgens de functie sport-functies binnen gehanteerd.

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



Uit tabel 3.2 blijkt dat er op het maatgevende moment, in dit geval de zaterdagmiddag, sprake is van een parkeervraag van 45 parkeerplaatsen. Het aanbod van parkeerplaatsen is 49. Dit levert in de huidige situatie een parkeerschot van 4 parkeerplaatsen op.

Daarbij geldt dat voor het parkeerterrein naast de supermarkt een onttrekkingsbesluit van kracht is. Dit betekent dat de

parkeerplekken op het terrein aan de openbaarheid worden onttrokken. De bewoners rondom het parkeerterrein die in de huidige situatie met name gebruik maken van het parkeerschot zullen in de toekomst gebruik dienen te maken van de beschikbare parkeerplekken langs de Raamsingel. Uit gemeentelijke parkeertellingen blijkt op het parkeerterrein ongeveer 20 bewoners geparkeerd staan. In de binnenstadzone zijn deze plekken nog beschikbaar. In de naast gelegen Tempelierstraat en Raamsingel is voor bijna al deze bewoners een plek beschikbaar. Bezoekers van het gebied kunnen gebruik maken van de parkeergelegenheid in de parkeergarage Houtplein.

### 3.3 Toekomstige situatie

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

Bezoekers van de woningen en de kantoren hebben toegang tot de particuliere parkeergarage. Bezoekers van de commerciële ruimte/werkplekken/horeca dienen op straat te parkeren. Het aandeel bezoek maakt onderdeel uit van onderstaande parkeernormen.

| functie                                 | categorie                | parkeernorm                |
|-----------------------------------------|--------------------------|----------------------------|
| commerciële ruimte /werkplekken/horeca* | café/bar                 | 4,0 per 100 m <sup>2</sup> |
| woningen                                | woningen                 | 1,2 per woning             |
| werken aan huis**                       | kantoor met baliefunctie | 1,5 per 100 m <sup>2</sup> |

\* Voor de commerciële ruimte is uitgegaan van de categorie café/bar.

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

Tabel 3.3: Uitgangspunten toekomstige situatie

Op basis van bovenstaande parkeernormen en aanwezigheidspercentages (CROW) hebben wij bepaald wat de parkeervraag is per moment in de week. Het resultaat van de berekeningen is weergegeven in tabel 3.4.

| functie                 | werkdag ochtend | midag | avond | koopavond | werkdag nacht | zaterdagmiddag | avond | zondagmiddag |
|-------------------------|-----------------|-------|-------|-----------|---------------|----------------|-------|--------------|
| commerciële ruimte etc. | 1               | 2     | 0*    | 0*        | 0             | 3              | 0*    | 2            |
| woningen (inwoners)     | 23              | 23    | 41    | 36        | 45            | 27             | 36    | 32           |
| woningen (bezoekers)    | 2               | 3     | 12    | 11        | 0             | 9              | 15    | 11           |
| kantoor                 | 2               | 2     | 0     | 0         | 0             | 0              | 0     | 0            |
| totaal                  | 28              | 30    | 53    | 47        | 45            | 39             | 41    | 45           |

\* Voor de commerciële ruimte/horeca/werkplekken zijn we er vanuit gegaan dat deze 's avonds gesloten is, waardoor het aantal benodigde parkeerplaatsen in de avonden 0 is.

Tabel 3.4: Resultaat berekeningen

Uit tabel 3.4 blijkt dat er op het maatgevende moment, in dit geval de werkdag avond, sprake is van een parkeervraag van 53 parkeerplaatsen. Het aanbod van parkeerplaatsen is 63, dus er is in dit geval spraken van een overschot van 10 parkeerplaatsen.

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

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

Er zijn maximaal 3 parkeerplaatsen nodig voor bezoekers van de commerciële ruimte/werkplekken/horeca. Aangezien er 6 parkeerplaatsen op straat beschikbaar zijn, voorzien wij hier geen problemen.

## 4 Verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie van beide situaties is bepaald en vervolgens met elkaar vergeleken. Hiervoor is gebruik gemaakt van kencijfers van het CROW (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek) en ervaringscijfers van Goudappel Coffeng. Hierbij is gekeken naar het aantal motorvoertuigen per etmaal die door de functies worden gegenereerd op een werkdag.

| huidige situatie |                   |
|------------------|-------------------|
| omschrijving     | verkeersgeneratie |
| supermarkt       | 420               |
| snookercentrum   | 120               |
| woningen         | 25                |
| totaal           | 565               |

Tabel 4.1: Verkeersgeneratie huidige situatie voor een werkdag

| toekomstige situatie     |                   |
|--------------------------|-------------------|
| omschrijving             | verkeersgeneratie |
| commerciële werkplekken* | 15                |
| woningen                 | 210               |
| kantoren                 | 7                 |
| totaal                   | 232               |

\* Voor een café/bar zijn geen CROW kengetallen beschikbaar. Op basis van een ervaringscijfer van Goudappel Coffeng 15 ritten per dag per 100m<sup>2</sup> de verkeersgeneratie bepaald.

Tabel 4.2: Verkeersgeneratie toekomstige situatie voor een werkdag



Uit tabel 4.1 blijkt dat in de huidige situatie sprake is van een hogere verkeersaantrekkende werking dan in de toekomstige situatie (tabel 4.2). Dit wordt vooral veroorzaakt door de aanwezigheid van de supermarkt in de huidige situatie. In dit geval is dat een discount supermarkt, een Aldi, die over het algemeen meer mensen met de auto trekt dan een reguliere supermarkt.

De verdeling over de dag van beide situaties is echter anders. Voor de huidige situatie geldt dat bezoek van de supermarkt verspreid over de hele dag plaatsvindt, terwijl het snookercentrum vooral in de avonden zijn klanten trekt. De woningen genereren met name in de ochtendspits en avondspits verkeer. Datzelfde geldt voor de woningen die in de toekomstige situatie worden ontwikkeld.



Effectief betekent dat de verkeersgeneratie per etmaal in de huidige situatie gelijkmatiger verdeeld is over de dag dan de verkeersgeneratie per etmaal in de toekomstige situatie. Voor het laatste is sprake van een piek in de ochtend- en avonduren en deze piek zal groter zijn dan in de huidige situatie. De intensiteit in de spitsperiode is grofweg gelijk aan 10% van de etmaalwaarde. Voor de huidige situatie komt dat neer op circa 57 motorvoertuigen en voor de toekomstige situatie op circa 24 motorvoertuigen.

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

Gezien de beperkte hoeveelheid verkeer vanuit de planontwikkeling en de relatief lage verkeerintensiteit op de Tempelierstraat is de nieuwe ontsluiting mogelijk via een eenvoudige inrit constructie. Daarbij is het wel van belang dat het uitrijdende verkeer voldoende rechtstand heeft voordat het in moet voegen op de Tempelierstraat, zodat er voldoende zicht is op het verkeer. Vanuit het westen van de Tempelierstraat is voldoende ruimte nodig op de rijbaan, zodat een auto richting de parkeergarage zich kan opstellen en de bussen er nog langs kunnen. Op dit deel van de Tempelierstraat lijkt hier voldoende breedte voor aanwezig.

De parkeervoorziening van de Van Eedenstraat 7, die in de huidige situatie via het parkeerterrein is ontsloten, zal in de plansituatie weer via de oorspronkelijke ontsluiting op de Tempelierstraat worden ontsloten.