

referentienummer 01
datum 2 februari 2023
aan André van der Dussen
van Jaap Bout
kopie Michiel Evers
 Job van Schuppen
projectnummer 0473453.100
project Bestemmingsplan Blok 1F
betreft Verkeersonderzoek bestemmingsplan Blok 1F

1. Inleiding

In het oosten van Haarlem ter hoogte van het einde van de A200 ligt de ontwikkelzone Oostpoort. Vanuit de Haarlemse ontwikkelzones is een opgave gesteld voor minimaal 1.000 woningen in Oostpoort. Het huidige aantal woningen van 3.000 in Parkwijk Zuiderpolder wordt hiermee met een derde uitgebreid. Voor de nieuwe woningen geldt een verdeling van 50% sociale huur en 50% middel dure huur of koop. Onderdeel van de ontwikkelzone Oostpoort is het plan 'Blok 1F', waarbinnen maximaal 100 woningen worden gerealiseerd. Voor dit plan is een bestemmingsplanwijziging noodzakelijk. Onderdeel van deze bestemmingsplanwijziging is het in beeld brengen van de verkeerseffecten van dit plan in de directe omgeving van het plangebied. Daar gaat voorliggende notitie op in.

Het plangebied ligt aan de oostzijde van Haarlem, circa 150 meter ten zuiden van station Haarlem Spaarnwoude. Het betreft meer specifiek de gronden direct ten oosten van het kantoorgebouw aan de Diakenhuisweg 37 t/m 45 en ten zuiden van de Camera Obscuraweg. In Figuur 1.1 is de begrenzing van het plangebied nader geduid. Op de verbeelding van het bestemmingsplan is de planbegrenzing gedetailleerd vastgelegd.



Figuur 1.1: Satellietfoto ter hoogte van de Camera Obscuraweg met de ligging van het bestemmingsplangebied aangeduid met een rode contour. Bron: Cyclomedia, 2022.

Deze memo gaat in op de verkeerseffecten van het plan “Blok 1F” en dan met name op de verkeersafwikkeling. Als eerste zijn de uitgangspunten van het onderzoek beschreven. Daar is ingegaan op de uitgangspunten van de berekeningen en de beoordelingscriteria. Vervolgens wordt de verkeersgeneratie van Blok 1F besproken. Aansluitend volgt een korte beschrijving van de ontsluiting van dit plan en het effect op de doorstroming. De memo sluit af met een conclusie.

2. Uitgangspunten

2.1 Aanpak en uitgangspunten verkeersmodelberekeningen

Voor dit onderzoek is gebruikgemaakt van het verkeersmodel Noord-Holland-Zuid versie 3.1, die door de gemeente Haarlem verder geoptimaliseerd is. Een verkeersmodel is een programma dat inzicht geeft in de huidige en toekomstige verkeersstromen. Een verkeersmodel gebruikt hiervoor informatie over het wegennet, verkeerstellingen, inwoneraantallen, arbeidsplaatsen, et cetera om tot een prognose te komen. Voor deze prognoses is een bandbreedte opgesteld, namelijk een hoog economisch scenario en een laag economisch scenario. In deze verkeersanalyse is gekeken naar het hoge economische scenario, de bovenkant van de bandbreedte met de hoogste verkeersintensiteiten. In dit onderzoek is gekeken naar het prognosejaar 2030, omdat dit een realistisch streefjaar is in relatie tot de totaalontwikkeling van Oostpoort. In totaal zijn er twee situaties getoetst, de autonome verkeerssituatie zonder plan en de plansituatie (autonome situatie + verkeersgeneratie Blok 1F).

Om de effecten op de verkeersafwikkeling te kunnen beoordelen is de doorstroming op kruispunten getoetst. Dit omdat binnen de bebouwde kom kruispunten maatgevend zijn voor de verkeersafwikkeling. De analyse op kruispuntniveau is gedaan op basis van cyclustijden en intensiteiten uit het verkeersmodel. Deze informatie geeft een eerste indicatie of een kruispunt een mogelijk knelpunt is of wordt. In totaal is voor drie kruispunten berekend of deze het extra verkeer van Blok 1F kunnen verwerken. In Figuur 3.1 en Tabel 2.1 zijn deze kruispunten weergegeven.

Tabel 2.1: Overzicht beoordeelde kruispunten

Kruispunt	Type
Camera Obscuraweg – Diakenhuisweg – Robertus Nurksweg	VRI
Amsterdamsevaart – Camera Obscuraweg	VRI
Prins Bernhardlaan – Leonard Springerlaan	VRI

Er is gekozen voor deze drie kruispunten, omdat deze gelegen zijn op de ontsluitingsroute van Blok 1F en deze maatgevend zijn voor de algehele verkeersafwikkeling van het plan. Alle drie de kruispunten zijn alle geregeld met verkeerslichten (VRI). Voor een VRI is de cyclustijd maatgevend voor de verkeersafwikkeling. Voor een optimale doorstroming wordt een maximale cyclustijd van 120 seconden aangehouden. Een wachttijd boven de 120 seconden is onwenselijk.

2.2 Verkeersgeneratie

Voordat bepaald wordt wat de verkeerseffecten van Blok 1F zijn op de omgeving, is als eerste de verkeersgeneratie bepaald. Hiervoor is gebruikgemaakt van kencijfers, beschreven in CROW-publicatie 381 ‘Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie’ (december 2018). Voordat de juiste kencijfer bepaald wordt, is een aantal uitgangspunten vastgesteld, namelijk de stedelijkheid van Haarlem, de locatie van het plangebied binnen Haarlem en de bandbreedte. De stedelijkheid van de gemeente Haarlem is op basis van cijfers van het CBS ‘Zeer sterk stedelijk’. In de parkeernormen van de gemeente Haarlem is een gebiedsindeling van de gemeente beschreven, het plan ligt in het gebied ‘schil centrum’. In dit onderzoek is uitgegaan van de maximale verkeersgeneratie, dit houdt in dat de bovengrens qua aantal verkeersbewegingen is aangehouden.

Blok 1F is worst case doorgerekend op maximaal 120 appartementen, verdeeld over 50% sociaal en 50% middel duur. In Tabel 2.2 is de verkeersgeneratie van het plan weergegeven. Omdat de kencijfers uitgaan van een weekdaggemiddelde en voor een verkeerskundige beoordeling uitgegaan dient te worden van werkdaggemiddelde, zijn de verkeersgeneratiecijfers vermenigvuldigd met 1,11 conform de richtlijnen. In totaal genereert Blok 1F 346 verkeersbewegingen per etmaal (mvt/etm) op een gemiddelde werkdag.

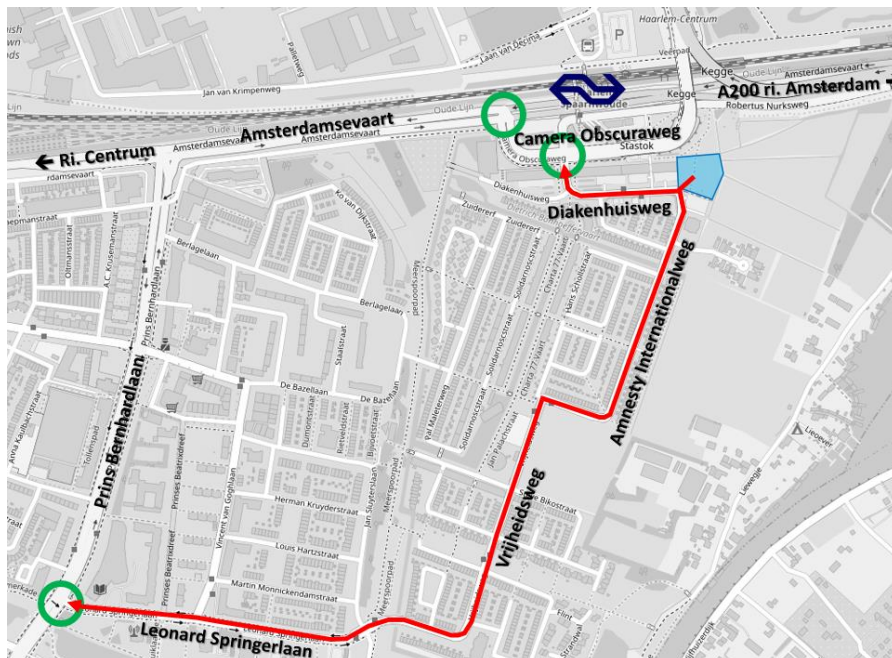
Tabel 2.2: Verkeersgeneratie Blok 1F

Type woning	Aantal	Categorie	Kencijfer	mvt/etm weekdag	mvt/etm werkdag
Sociaal	60	Huur, app., goedkoop/midden	2,6 per woning	156	173
Middelduur	60	Huur, app., goedkoop/midden	2,6 per woning	156	173
Totaal	120			312	346

3. Verkeersafwikkeling

3.1 Ontsluiting

Het plangebied van Blok 1F is direct aangesloten de Diakenhuisweg (zie Figuur 3.1). Via de Diakenhuisweg en de Camera Obscuraweg komt het autoverkeer op de Amsterdamsevaart terecht, die een verbinding vormt richting het centrum van Haarlem en Amsterdam (A200/A9). Via de Amnesty Internationalweg, Vrijheidsweg en Leonard Springerlaan kunnen ook andere delen van Haarlem bereikt worden. Daarnaast is het plangebied ook goed ontsloten met het openbaar vervoer. Op loopafstand ligt het station Haarlem Spaarnwoude met Sprinterverbindingen richting Amsterdam, Haarlem, Alkmaar en Hoorn. Ook vertrekken hier diverse stads- en streekbussen. In de verkeersgeneratieberekening is hier niet direct rekening mee gehouden, dus de verkeersgeneratie van het plan komt lager uit dan in Tabel 2.2 berekend (worstcasescenario).



Figuur 3.1: In blauw Blok 1F. In door de ontsluitingsroute van Blok 1F aangegeven. De groene cirkels geven de beoordeelde kruispunten weer.

3.1 Autonome situatie 2030

Zoals in paragraaf 2.1 vermeld is voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling het verkeersmodel toegepast. Door het verkeersmodel is de cyclustijd per kruispunt berekend. In Tabel 3.1 zijn de intensiteiten op de wegvakken voor 2030 en in Tabel 3.1 zijn de resultaten per kruispunt weergegeven voor de autonome verkeerssituatie. Uit de resultaten komt naar voren dat de cyclustijd van de drie kruispunten ruim onder de grenswaarde van 120 seconden ligt. Geconcludeerd kan worden dat de kruispunten voldoende restcapaciteit hebben.

Tabel 3.1: Verkeersintensiteiten in motorvoertuigen per etmaal autonome situatie 2030

Wegvak	Tussen	Autonoom
Diakenhuisweg	Camera Obscuraweg en Suzette Noiretstraat	9.400
Leonard Springerlaan	Prins Bernhardlaan en Vincent van Goghlaan	5.800
Camera Obscuraweg	Amsterdamsevaart en Diakenhuisweg	14.000
Camera Obscuraweg	Diakenhuisweg en N200	7.300

Tabel 3.2: Cyclustijden autonome situatie 2030

Kruispunt	OS	AS
Camera Obscuraweg – Diakenhuisweg – Robertus Nurksweg	59 s	56 s
Amsterdamsevaart – Camera Obscuraweg	90 s	90 s
Prins Bernhardlaan – Leonard Springerlaan	57 s	85 s

OS = Ochtenspits

AS = Avondspits

3.2 Plansituatie 2030

In de plansituatie is gestart met de autonome verkeerssituatie waarop de verkeersgeneratie van het plan is toegevoegd. In Tabel 3.3 zijn de resultaten van het verkeersmodel op wegvakken weergegeven. Op basis van resultaten van het verkeersmodel geldt dat circa 80% van het verkeer van Blok 1F via de Diakenhuisweg en Camera Obscuraweg richting de Amsterdamsevaart rijdt. De overige 20% rijdt via de Amnesty Internationalweg, Vrijheidsweg en Leonard Springerlaan richting de Prins Bernhardlaan.

Kijkend naar de verkeerseffecten van de plansituatie (Tabel 3.4) is te zien dat Blok 1F nauwelijks bijdraagt aan de verkeersafwikkeling van deze kruispunten. De cyclustijden blijven nog ruim onder de 120 seconden. De verkeersbewegingen van het plan zijn in de spitsen laag, waardoor het effect op de cyclustijd zeer beperkt is. In vergelijking met de autonome verkeerssituatie zijn er geen verschillen berekend (zie tabel 3.2 in vergelijking met 3.4). Dit komt doordat de toename van het verkeer te klein is voor een significante bijdrage aan de verkeersafwikkeling (elk voertuig in de spits extra). Dit houdt in dat bij de ontwikkeling van Blok 1F geen doorstromingsknelpunten zullen optreden.

Tabel 3.3: Verkeersintensiteiten in motorvoertuigen per etmaal autonome situatie 2030

Wegvak	Tussen	Autonoom	Plan	Vershil
Diakenhuisweg	Camera Obscuraweg en Suzette Noiretstraat	9.400	9.800	+400 (+4%)
Diakenhuisweg	Suzette Noiretstraat en Amnesty Internationalweg	5.800	5.900	+100 (+2%)
Camera Obscuraweg	Amsterdamsevaart en Diakenhuisweg	14.000	14.300	+300 (+2%)
Camera Obscuraweg	Diakenhuisweg en N200	7.300	7.300	+0 (+0%)

Tabel 3.4: Cyclustijden plansituatie 2030

Kruispunt	OS	AS
Camera Obscuraweg – Diakenhuisweg – Robertus Nurksweg	59 s	56 s
Amsterdamsevaart – Camera Obscuraweg	90 s	90 s
Prins Bernhardlaan – Leonard Springerlaan	57 s	85 s

OS = Ochtenspits

AS = Avondspits

4. Conclusie

Op basis van kencijfers veroorzaakt Blok 1F 346 verkeersbewegingen per gemiddelde werkdag. De ontwikkeling van het plan Blok 1F heeft geen invloed op de verkeersafwikkeling. De verkeersgeneratie van het plan Blok 1F is zeer beperkt en heeft zodoende geen effect op de cyclustijden van de onderzochte kruispunten. Dit aantal motorvoertuigen leidt dus niet tot doorstromingsknelpunten. De verkeerseffecten van het plan Blok 1F vormen daarmee geen belemmering voor het bestemmingsplan.