

Jongerenhuisvesting Spaarndamseweg 13

Parkeren & Mobiliteit
27 mei 2024



Opdrachtgever

Titel rapport

Kenmerk

Datum publicatie

Projectleider Goudappel

Status

1828 BV

Jongerenhuisvesting Spaarndamseweg 13

014194.20240523.R1.08

24 mei 2024

Tjitte Prins

Definitief

© Copyright Goudappel BV 24-5-24

Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Doel	1
1.2 Het plan SDW13	1
2. Autoparkeren	4
2.1 Parkeerbeleid en toepassing	4
2.2 Parkeersituatie in de omgeving	6
2.3 Specifieke situatie SDW13	8
3. Fietsparkeren	13
4. Verkeersgeneratie	14
Bijlage 1 Autobezit doelgroep	15

1. Inleiding

1.1 Doel

1828 BV is voornemens op de locatie van de Spaarndamseweg 13 te Haarlem een complex voor jongerenhuisvesting te ontwikkelen. Dit rapport is bedoeld om te schetsen hoe met mobiliteit en parkeren in dit plan wordt omgegaan. Het rapport vormt een bijlage bij het bestemmingsplan.

1.2 Het plan SDW13

De ontwikkellocatie SDW is gelegen aan de Spaarndamseweg en omsloten door het Spaarne (Schokkerkade) en de Schoterbrug. Voor het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de realisatie van 150 appartementen, specifiek bedoeld voor jongeren in de leeftijdsgroep van 18 tot 28 jaar. De ontwikkeling vindt plaats op de oude locatie van een transformatorstation.



Figuur 1.1: Impressie van het plan Spaarndamseweg 13

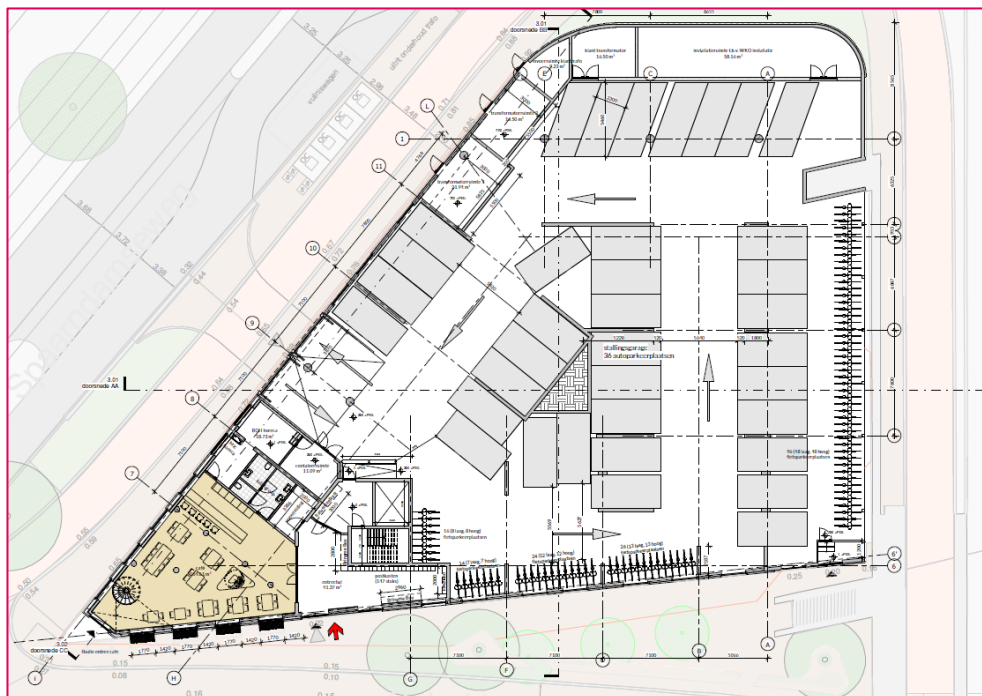
Het plan omvat zeven lagen en op de begane grond is het parkeren en stallen van (deel) auto's, (deel)fietsen etc. gepland. Voorts is aan het Spaarne (Schokkerkade) een lunchroom voorzien van 205 m² bvo (inclusief toiletten en opslag).

In het plan wordt uitgegaan van 150 studio's:

- 128 kleine appartementen (S): 25 m² en
- 22 medium appartementen (M) tot 49,8 m²

Ook omvat het plan ondersteunende functies zoals een wasruimte, een lobby met collectieve ruimte voor wonen en werken en een gezamenlijke daktuin. Deze ondersteunende functies zijn bedoeld voor de bewoners en zijn gepland op de eerste etage.

De appartementen zijn klein, om te komen tot betaalbare huisvesting voor de doelgroep. Het voornemen is het plan strikt te richten op de jongere doelgroep: bij het overschrijden van de leeftijd wordt het contract opgezegd.

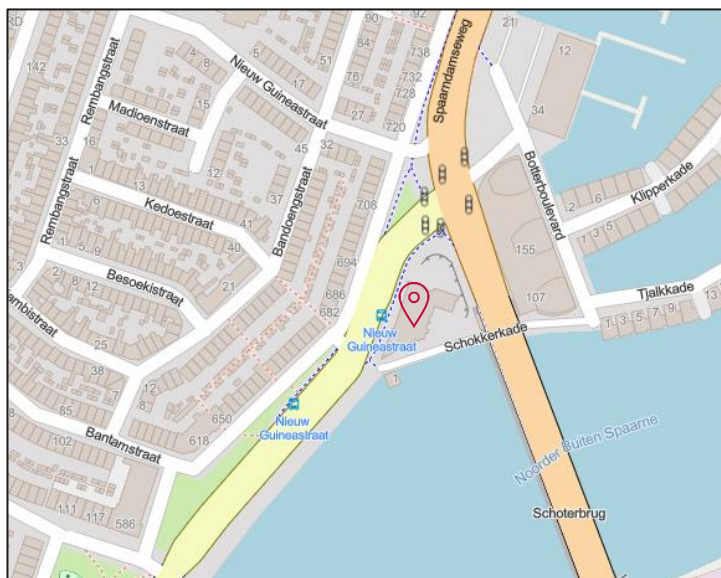


Figuur 1.2: Parkeergarage voor auto's en fietsen op de begane grond en daghoreca linksonder

Binnen de ontwikkeling zijn 36 parkeerplaatsen voorzien, plus een collectieve fietsenstalling voor 176 fietsen. Hiernaast worden in de openbare ruimte 75 + 6 fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. De parkeerplaatsen zijn bedoeld voor bewoners en bezoekers. Gelet op het gebruik van de parkeerplaatsen door bewoners en bezoekers is bij de vormgeving uitgegaan van een openbare parkeerplaats.

Ontsluiting plangebied

De locatie van de ontwikkeling is weergegeven in figuur 1.3.



Figuur 1.3: Ligging plangebied Spaarndamseweg 13

Vanaf de ontwikkellocatie is toegang tot openbaar vervoer. Direct voor de locatie is bushalte 'Nieuw Guineastraat' gelegen (zie figuur 3.1). Hiervandaan vertrekt eenmaal per uur een bus in noordelijke richting, en ieder uur een bus naar het treinstation van Haarlem. Station Haarlem ligt op 9 minuten fietsafstand (2,1 km) en dat is ruim binnen fietsafstand.

De ontsluiting van het pand voor autoverkeer is voorzien aan de Spaarndamseweg en voor de fiets aan de Schokkerkade, zie figuur 1.4.



Figuur 1.4: Ontsluiting pand op omliggende wegenstructuur

2. Autoparkeren

Aangezien de ruimtelijke procedure voor dit project reeds is gestart, is het parkeerbeleid uit 2018 van toepassing: "Parapluplan parkeernormen Haarlem". Aanvullend hierop zijn besluiten genomen, waaronder een Tweede wijziging in 2019. Voorts heeft de gemeente een 'Stappenplan parkeernormen bij bouwproject' uitgebracht in oktober 2017 over de toepassing van de parkeernormen.

De consequenties van het vigerende parkeerbeleid worden uitgewerkt in paragraaf 2.1 van dit hoofdstuk. In 2.2 wordt ingegaan op de parkeersituatie in de omgeving en de voornemens in het coalitieakkoord 2022 – 2026. Voor dit project is sprake van een specifieke doelgroep met een specifieke parkeervraag: dat komt in 2.3 aan de orde en 2.4 bevat voorstellen om de parkeersituatie op te lossen.

2.1 Parkeerbeleid en toepassing

Bruto parkeerbehoefte

De ontwikkellocatie aan de Spaarndamseweg 13 ligt in schil/overloopgebied van Haarlem. De parkeernormen conform het Parapluplan en Tweede wijziging zijn:

	parkeernorm schil/overloop	aandeel bezoek	eenheid
woning duur	1,5	0,3	pp per woning
woning midden	1,3	0,3	pp per woning
woning goedkoop	1,0	0,3	pp per woning
serviceflat/aanleunwoning	0,3	0,3	pp per woning
kamerverhuur	0,2	0,2	pp per woning
sociale huurwoningen*	0,9	0,3	pp per woning
café/bar/cafetaria	4,0	90%	per 100 m ² bvo
restaurant	8,0	80%	per 100 m ² bvo

* Uit vastgesteld beleid 'Van onbetaalbare parkeerplek naar betaalbare woning', gemeente Haarlem.

Tabel 2.1: Parkeernormen gemeente Haarlem

De kleine woningen in het project hebben elementen van kamerverhuur: kleine woningen met collectieve voorzieningen, maar juridisch zijn het zelfstandige appartementen en vallen ze onder de categorie sociale huurwoningen. De grotere appartementen vallen in de categorie huurwoningen midden. In het beleid wordt geen onderscheid gemaakt naar grondgebonden woningen en appartementen terwijl het autobezit voor deze doelgroepen sterk uiteen loopt.

De daghoreca valt in de categorie café/bar/cafetaria.

Op basis van de Haarlemse parkeernormen is de "bruto" parkeerbehoefte:

	aantal/omvang	parkeernorm	TOTAAL
Appartementen M (middenduur)	22	1,0	22,0
Appartementen S (sociale huur)	128	0,6	76,8
Totaal/bezoek	150	0,3	45,0
Daghoreca (m ² ; p-norm o.b.v. 100 m ² bvo)	205	4,0	8,2
TOTAAL		8,0	152,0

Tabel 2.2: berekening bruto parkeerbehoefte SDW13

De bruto parkeerbehoefte, bij toepassing van de gemeentelijke parkeernormen zonder dubbelgebruik is 152 parkeerplaatsen.

In het Stappenplan parkeernormen bij bouwproject' geeft de gemeente de volgende stappen aan om vraag en aanbod van parkeerplaatsen in evenwicht te brengen:

- Stap 1: Verkleinen bouwvolume of toepassen vervoermanagement
- Stap 2: Huren of kopen van parkeerplaatsen binnen een straal van 500.
- Stap 3: Parkeerplaatsen realiseren in aangrenzende openbare ruimte
- Stap 4: Gedeeltelijke of algehele vrijstelling

In het Stappenplan wordt voorts aangegeven dat een autodeelproject bij de realisatie van kleinen woningen, voor bijvoorbeeld starters een realistische optie is, omdat onder starters het autobezit lager is dan gemiddeld en zij vaak in kleinere woningen wonen.

Andere opties die worden genoemd zijn:

- Realisatie van een comfortabele stalling voor (deel)fietsen en scooters en
- Het aanbieden van een totaal mobiliteitspakket voor bewoners (MaaS: mobility as a service).

In het beleid wordt niet aangegeven wat de consequenties van het toepassen van de opties is voor de te hanteren parkeervraag.

Aanwezigheidspercentages

Bij medegebruik van de parkeerplaatsen is het gelijktijdig gebruik van belang om de parkeerbehoefte te bepalen. Hiervoor is de parkeervraag van de categorieën op verschillende momenten van belang. De aanwezigheidspercentages van het CROW (publicatie 381) zijn daarbij het uitgangspunt. De tabellen van het CROW bevatten echter geen daghoreca; deze zijn daarom gecorrigeerd op basis van verwante functies.

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
Bezoekers wo	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
Daghoreca*	50%	80%	0%	0%	0%	100%	0%	80%

Tabel 2.3: gehanteerde aanwezigheidspercentages (bron: CROW)

*Aanwezigheidspercentages daghoreca zijn gecorrigeerd o.b.v. 'normale' horecafunctie zonder avondprogramma

Toepassing van de aanwezigheidspercentages op de bruto parkeerbehoefte geeft het volgende resultaat:

	bruto	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	Zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Bewoners	98,8	49,4	49,4	88,9	79,0	98,8	59,3	79,0	69,2
Bezoekers wo	45	4,5	9,0	36,0	31,5	0,0	27,0	45,0	31,5
Daghoreca	8,2	4,1	6,6	0,0	0,0	0,0	8,2	0,0	6,6
TOTAAL	152	58,0	65,0	124,9	110,5	98,8	94,5	124,0	107,2

Tabel 2.4: berekening parkeerbalans voor SDW13

Op basis van de parkeernormen van de gemeente Haarlem is de maatgevende parkeervraag 125 parkeerplaatsen. Deze parkeervraag doet zich voor op werkdagavond.

2.2 Parkeersituatie in de omgeving

Parkeertelling

Op 27, 29 en 31 oktober 2020 is er een parkeertelling gehouden in de omgeving van het plangebied, zie voor het rapport: DVT (2020) Parkeeronderzoeken Spaarndamseweg 13 e.o. in Haarlem. Dit betreffen de volgende telmomenten:

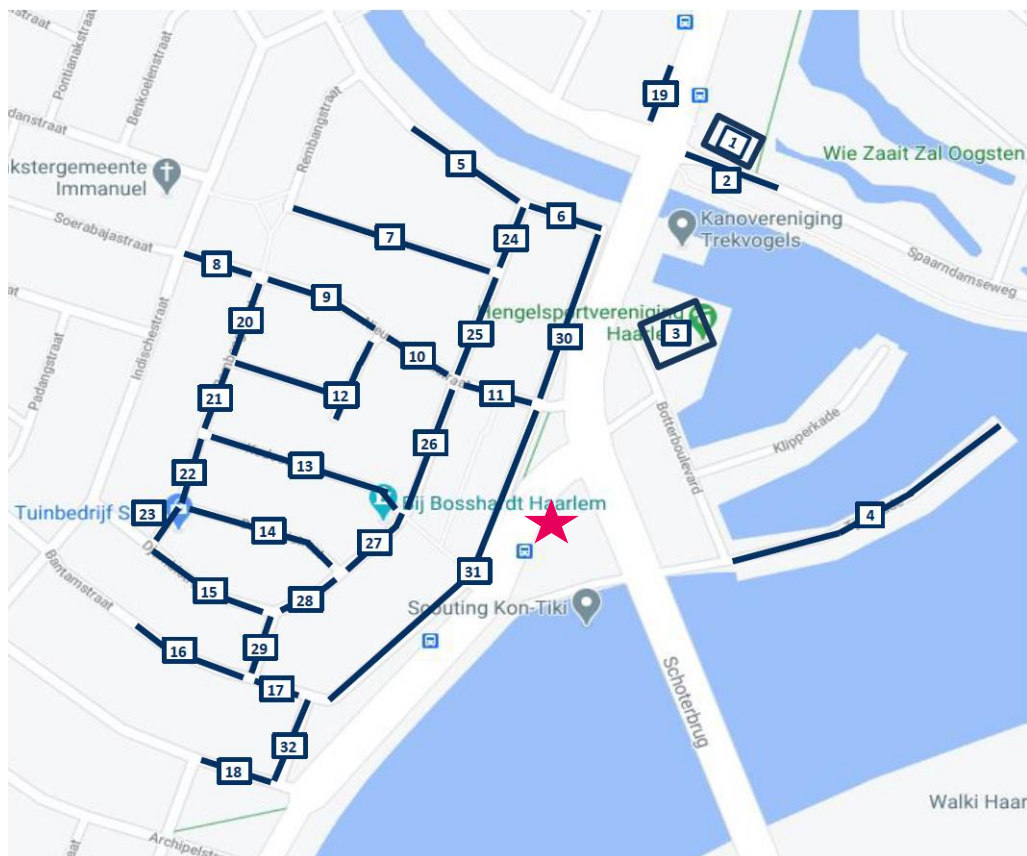
- dinsdag 27/1: 23.00 – 5.00 uur
- donderdag 29/10: 23.00 – 5.00 uur en
- zaterdag 31/10: 11.00-12.00 uur en 18.00-20.00 uur.

Geteld zijn de straten met een loopafstand van 300 m rond het plangebied (figuur 2.1). Dat betekent dat deze binnen het invloedsgebied liggen, waarbij parkeerders van SDW13 een plek kunnen zoeken.

De resultaten uit de verkeerstelling zijn als volgt:

moment	reguliere pp (85%)	bezet	onbezet	foutief	bezetting
Di 27/10, 's nachts	492 (418)	408	84	135	109%
Do 29/10, 's nachts	492 (418)	412	80	135	109%
Za 31/10, 11 tot 12 uur	492 (418)	352	140	101	91%
Za 31/10, 18 tot 20 uur	492 (418)	416	76	119	107%

Tabel 2.5: Resultaten parkeertelling 2020 (excl. gereserveerde pp voor gehandicapten en laden)



Figuur 2.1: straten waar de parkeertelling is gehouden

In de omgeving zijn de nodige parkeerplaatsen onbezet: 76 tot 140 plaatsen. Daarnaast staan er 101 tot 135 pp foutief geparkeerd. De bezettingsgraad komt hiermee op 91% tot 109% en dat ligt boven de streefwaarde van 85% en dat betekent dat er in de omgeving geen restcapaciteit is qua parkeren.

Beleidsvoornemens

In het coalitieakkoord 2022 – 2026 zijn afspraken opgenomen over de inzet om een mobiliteitsverandering te bereiken, zodat er in Haarlem meer gebruik wordt gemaakt van de fiets en het openbaar vervoer en minder van de auto. Daartoe worden plannen ontwikkeld om:

- gereguleerd parkeren in te voeren in nagenoeg alle wijken ten westen van het Spaarne;
- te investeren in alternatieve vormen van mobiliteit;
- een substantiële verlaging van de parkeernorm bij nieuwbouw te bereiken; globaal genomen zal er sprake zijn van een halvering.

Inmiddels heeft de gemeente een nieuwe parkeernota vastgesteld. Toch is voor dit plan het oude beleid nog van toepassing omdat de procedure is gestart gedurende de periode dat dit oude beleid vigeerde.

2.3 Specifieke situatie SDW13

Het Parapluplan parkeernormen Haarlem 2018 stelt in artikel 3.2.4 dat het bevoegd gezag met een omgevingsvergunning kan afwijken van de beleidsregels. Dit kan aan de orde zijn als er zich qua parkeren uitzonderlijke situaties voordoen.

Nu is SDW13 een specifiek project met een specifieke doelgroep: 18 tot 28 jarigen. In deze paragraaf wordt nagegaan of het autobezit van de doelgroep in lijn ligt met het autobezit van andere bewoners de parkeernormen of hier sterk vanaf wijkt.

Doelgroep

De woningen aan de Spaarndamseweg in Haarlem worden gerealiseerd om te voorzien in betaalbare en compacte woningen voor jongeren van 18 tot 28 jaar, met veel service-achtige collectieve voorzieningen. Tot een leeftijd van 25 jaar kunnen kandidaat-bewoners in aanmerking komen voor een vijfjarig huurcontract. Dit betekent dat een beperkt aantal bewoners ouder zal zijn dan de aangegeven 28 jaar. De verwachting is dat de samenstelling van de bewoners van het complex er naar verloop als volgt uit zal zien:

- 18 - 28 jarigen: 80%
- Uitloop 28 – 33 jarigen: 20%

Hier wordt vanuit gegaan dat de S-appartementen worden gehuurd door eenpersoons-huishoudens en de M-appartementen door paren. Het project heeft collectieve voorzieningen: zoals grotere keukens, naast kleinere keukens op de kamer en wasmachines. Hierdoor heeft dit project geen 'doorsnee' doelgroep, waar de categorieën in het parkeerbeleid van de gemeente wel van uitgaan. Bovendien is in het parkeerbeleid geen onderscheid gemaakt in grondgebonden en gestapelde bouw. Het autobezit van de bewoners van deze woningtypen verschilt onderling aanzienlijk.

Autobezit doelgroep

Uit de gegevens van het CBS kan informatie worden verkregen over het autobezit per doelgroep. In bijlage 1 zijn de tabellen uit de onderzoeken van het CBS opgenomen en toegelicht. Dit betreft het onderzoek 'Onderweg in Nederland (ODiN). In bijlage 1 zijn de tabellen opgenomen voor alle jongeren, zowel werkend als studerend omdat:

- Vaak sprake is van een overgangssituatie: jongeren zijn deels studerend, bijvoorbeeld 1 dag per week, en deels werkend;
- Juridisch kunnen deze groepen niet worden gescheiden.

De resultaten van het autobezit zijn voor zeer sterk stedelijk gebied, waar de gemeente Haarlem onder valt, zijn:

categorie	eenpersoonshuishouden	paar
Gemiddeld NL	0,39	0,95
18 – 28 jaar (incl studenten)	0,20	0,62
28 – 33 jaar (incl studenten)	0,38	0,79

Tabel 2.6: Autobezit per huishouden (incl. lease) voor zeer sterk stedelijke gemeenten in Nederland 2018 – 2020 (bron: ODiN – CBS)

Ter vergelijking: het gemiddelde autobezit in de Indische wijk, waarin SDW13 ligt, is volgens het CBS in 2019: 0,9 auto per huishouden¹ en dat ligt daarmee aanzienlijk hoger. Het te verwachten autobezit -en daarmee de parkeerbehoefte- van de bewoners van SDW13 is dan:

	aantal/ omvang	autobezit	totaal
Appartementen M			
- paar 18-28 jaar (80%)	18	0,62	11,2
- paar 28-33 jaar (20%)	4	0,79	3,2
Appartementen S			
- eenpersoons hh 18-28 jaar (80%)	102	0,2	20,4
- eenpersoons hh 28-33 jaar (20%)	26	0,38	9,9
TOTAAL	150		44,7

Tabel 2.7: Berekening parkeerbehoefte bewoners SDW13 o.b.v. CBS-autobezit voor een zeer sterk stedelijk gebied

Inzet deelauto's

Het project SDW13 voorziet in collectieve voorzieningen voor de jonge bewoners, zoals wasmachines, recreatieruimten e.d. Een onderdeel daarvan is ook de inzet van deelauto's. Deelauto's vormen een initiatief dat breed wordt ingezet om een vervoersalternatief te bieden voor de bewoners die incidenteel een auto nodig hebben. Diverse gemeenten bieden de mogelijkheid om met deelauto's een deel van de bewonersvraag naar parkeerplaatsen te vervangen. In andere gemeenten liggen de aandelen van de parkeervraag die mogen worden vervangen tussen 20% en 50%. Voorbeelden daarvan zijn:

- Den Haag – CID/Binckhorst: ontwikkelaars mogen maximaal 50% van de parkeerbehoefte met deelauto's oplossen. Daarbij komt één deelauto in de plaats van vier reguliere parkeerplaatsen (zie DSO/2019.346 – RIS306160, 16 sept. 2020).
- Gouda – Spoorzone: hier is een substitutie mogelijk van 20% van de autoparkeeropgave, waarbij 1 deelauto 5 reguliere parkeerplaatsen vervangt (zie Ontwikkelperspectief Spoorzone, vastgesteld 5 juni 2020).
- In het nieuwe parkeerbeleid biedt de gemeente Haarlem de mogelijkheid een mobiliteitscorrectie toe te passen op basis van de inzet van deelauto's. Daarbij kan 20% van de parkeervraag van bewoners worden vervangen door deelauto's. Elke deelauto vervangt dan 5 reguliere parkeerplaatsen

De doelgroep voor dit project heeft vaak (nog) geen auto als men de woning betreft en met de inzet van deelauto's kan de behoefte om een auto aan te schaffen worden voorkomen of vertraagd. Er is daarom voor deze doelgroep aanleiding om voor een hoge inzet van deelauto's te kiezen, in lijn met Den Haag – CID/Binckhorst. Dat betekent:

- Het vervangen van 50% van de bewonersvraag door deelauto's. Dat betekent dat 22,4 pp in aanmerking komen om te worden vervangen door deelauto's. Hierdoor kunnen **vijf deelauto's** worden ingezet.

¹ Bron: <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2021/05/autobezit-per-huishouden-januari-2019>

- Een substitutie van vijf bewonersparkeerplaatsen door één deelauto. Dat betekent dat vijf deelauto's geplaatst kunnen worden, waarmee 22,4 pp worden vervangen.

Nabijheid openbaar vervoer

Jongeren maken meer gebruik van het openbaar vervoer dan gemiddeld. Dit hangt uiteraard ook samen met het lagere autobezit. Diverse gemeenten nemen daarom een reductiefactor van de parkeervraag op als er sprake is van nabijheid van het openbaar vervoer.

Voorbeelden daarvan zijn:

- Gemeente Rotterdam heeft een stelsel van kortingen voor te hanteren parkeernormen uitgewerkt, waarbij de korting afhangt van de kwaliteit van het geboden OV en de afstand daartoe. De korting gaat van 5% bij maximaal 800 m tot een tram of metrohalte tot 50% bij 400 m van station Rotterdam Centraal. Ook de gemeente Schiedam past in zijn Mobiliteitsnormen 2022 soortgelijke reductiemogelijkheden toe.
- De gemeente Den Haag geeft in zijn parkeerbeleid uit 2021 de mogelijkheid om een reductie van 25% toe te passen indien de ontwikkeling in de nabijheid van een van de stations plaatsvindt.
- In het nieuwe beleid biedt de gemeente Haarlem de mogelijkheid een correctie op de parkeereis toe te passen. Dit betekent o.a. dat een correctie van 10% mogelijk bij een werkelijke loopafstand van 0-400 m tot een R-net halte en 5% bij een afstand 400-800 m.

Gezien de doelgroep van het plan wordt hier een reductie van 5% aangehouden bij een werkelijke loopafstand van 400–800 m.

In deze specifieke situatie ligt voor de deur van het plangebied een halte van 'gewone' buslijn. De R-net halte Spaarhovenstraat (lijn 385), zie figuur 2.2, ligt op 650m loopafstand, zie bijlage 2. Daarom kan hier een reductie van 5% worden toegepast; dit komt overeen met 2,2 parkeerplaatsen.



Figuur 2.2: Ligging SDW13 ten opzichte van het Haarlemse lijnennet

Conclusie:

- De inzet van **viif deelauto's**, waarmee 22,4 bewonersparkeerplaatsen worden vervangen.
- Vanwege de nabijheid van een R-net halte wordt een reductie van 5% toegepast op de vraag naar bewonersparkeerplaatsen = 2,2 pp
- De resteren een parkeervraag voor bewoners is dan:

Item	Aantal pp
Bruto parkeervraag	44,7
Reductie door viif deelauto's	-22,4
Reductie nabijheid R-net	-2,2
Totaal bewoners	20,1
Vijf deelauto's	5

Tabel 2.8: Berekening parkeervraag bewoners

Parkeren voor bezoekers

Uit recent onderzoek² is gemeten dat voor bezoekers van woningen in Enschede en Eindhoven buiten het centrum 0,09 pp per woning nodig is. Dit is voor de gemeente Den Haag aanleiding de bezoekersnorm in CID/Binkhorst ook naar beneden bij te stellen naar 0,05 per woning in het CID gebied, 0,1 per woning in de Binckhorst en 0,0 voor studenten-woningen.

Voor SDW13 wordt veiligheidshalve gekozen voor een bezoekersnorm van 0,1. Dit betekent dat voor SDW13 wordt uitgegaan van $(0,1 \times 150 =)$ **15 pp** voor bezoekers, hoewel er argumenten zijn om gezien de specifieke doelgroep voor een lagere norm te kiezen³.

Overzicht en maatgevende parkeerbehoefte

Bij medegebruik kunnen parkeerders van de verschillende categorieën gebruik maken van de beschikbare parkeerplaatsen. Voor SDW13 is in de tabel opgenomen wat de parkeervraag is bij volledig medegebruik, maar waarbij deelauto's een gereserveerde plaatsen hebben.

Voor de lunchroom geldt een norm van 4 pp per 100 m² bvo.

Daarmee komt de specifieke parkeerbehoefte voor SDW13 op de volgende aantallen:

	bruto	we-och	we-mi	we-av	koop avond	we-na	za-mi	za-av	zo-mi
bewoners	20,1	10,1	10,1	18,1	16,1	20,1	12,1	16,1	14,1
deelauto	5	5	5	5	5	5	5	5	5
bezoekers wo	15,0	1,5	3,0	12,0	10,5	0,0	9,0	15,0	10,5
daghoreca	8,2	4,1	6,6	0,0	0,0	0,0	8,2	0,0	6,6
TOTAAL	48,3	20,7	24,6	35,1	31,6	25,1	34,3	36,1	36,1

Tabel 2.9: Parkeerbalans voor de specifieke parkeerbehoefte van SDW13

² Onderzoek op basis van parkeerdata in Eindhoven: <https://vexpan.nl/artikelen/parkeerkencijfer-voor-bezoek-aan-bewoners-de-grote-onbekende/> en Enschede: https://www.spark-parkeren.nl/wp-content/uploads/SPARK-UPDATE_47.pdf. Op basis van deze onderzoeksresultaten hebben meerdere gemeenten de bezoekersnormen aangepast, bijvoorbeeld Den Haag CID, Groningen, Den Bosch.

³ Deze norm komt overeen met wat de gemeente Haarlem in het nieuwe beleid hanteert.

Op basis van tabel 2.9 kan worden geconcludeerd dat de bruto parkeerbehoefte van SDW13 zonder dubbelgebruik 48 parkeerplaatsen is. Bij volledig medegebruik (m.u.v. de deelauto's) betreft dit 36 parkeerplaatsen. Het maatgevende moment doet zich voor op zaterdagavond en zondagmiddag.

In het plan zijn 36 parkeerplaatsen opgenomen en dit betekent dat het precies dekkend is voor de parkeervraag

3. Fietsparkeren

Voor het fietsparkeren wordt, in lijn met het Bouwbesluit de volgende normen aangehouden:

- Een S-appartement: 1 fiets parkeerplaatsen (fpp)
- Een M-appartement: 2 fpp

De stallingsplaatsen voor bewoners vinden binnen plaats in een afgesloten ruimte. De stallingsplaatsen voor bezoekers van de woningen en de lunchroom is buiten.

Dit resulteert in de volgende parkeerbehoefte voor de afgesloten stallingsplaats:

	aantal/omvang	norm fpp	TOTAAL
Appartementen M (goedkoop)	22	2	44
Appartementen S (sociale huur)	128	1	128
TOTAAL	150		172

Tabel 3.1: Bepalen behoefte fietsparkeren woningen

De Leidraad fietsparkeren (CROW) geeft voor een eenvoudig restaurant een kencijfer van 7,0 fpp per 100 m² bvo. Hiervan zullen 1 à 2 fpp voor medewerkers zijn, die ook inpandig hun fiets willen en kunnen stallen. De overige (12 à 13) fietsen worden buiten gestald: hiervoor is ruimte beschikbaar. Daarnaast zullen voor bezoekers van de woningen in de openbare ruimte stallingsmogelijkheden zijn voor 75 fpp, uitgaande van een norm van 0,5 fpp per woning.

In het plan zijn 176 inpandige fietsstallingsplaatsen opgenomen en dat is voldoende voor de stallingsvraag van bewoners en medewerkers van de horecafunctie. Indien nodig kan er wellicht intern nog ruimte worden gevonden voor een extra aantal plaatsen. Daarnaast zijn stallingsplaatsen buiten nodig.

4. Verkeersgeneratie

In de publicatie CROW 381 is de verkeersgeneratie van diverse functies opgenomen. In deze berekening wordt uitgegaan van de gemiddelde verkeersgeneratie per parkeerplaats conform CROW. Daarbij wordt uitgegaan dat Haarlem zeer sterk stedelijk is en de ligging van SDW13 is schil/overloopgebied:

type	type	Aantal pp	Vg/pp	Totale Vg
Bewoners	Middenduur/goedkoop	20,1	2,2	44
Deelauto's		5	4,4	22
Bezoekers		15	2,2	33
Daghoreca	bibliotheek	8,2	5,8	48
TOTAAL		48,3		147

Tabel 4.1: Berekening verkeersgeneratie (Vg) in autoritten per weekdagemaal o.b.v. CROW-kencijfers.

Ter toelichting op tabel 4.1:

- In CROW 381 wordt geen onderscheid gemaakt tussen huur, middenduur en goedkoop;
- Voor deelauto's is uitgegaan van een dubbel zo hoog gebruik in vergelijking met de pp voor bewoners;
- Voor bezoekers is de verkeersgeneratie voor bewoners aangehouden;
- Voor daghoreca zijn in CROW 381 geen cijfers opgenomen voor verkeersgeneratie, daarom is overgegaan op bibliotheek als meest passend.

In het plan is de bruto parkeerbehoefte 48.3 pp en deze genereren 147 autoritten per weekdagemaal en dat komt overeen met 161 autoritten per werkdagemaal.

Van deze autoritten wordt:

- Gemiddeld 7% in het drukste ochtendspitsuur afgewikkeld = 11 autoritten en
- Gemiddeld 9% in het drukste avondspitsuur = 15 autoritten.

In de tabel is de verkeersgeneratie van SDW13 vergeleken met de intensiteit Spaarndamseweg tijdens de ochtend- en avondspits (teruggebracht naar het drukste uur) volgens het model Noord-Holland Zuid 3.1, planjaar 2030.

	Intensiteit SDW	Effect SDW13	Aandeel SDW13
Ochtendspits	968	11	1%
Avondspits	1.254	15	1%

Tabel 4.2: Planeffect verkeersgeneratie plan SDW13 op de Spaarndamseweg

Uit tabel 4.2 blijkt dat het planeffect van SDW13 1% is. Dit effect is verwaarloosbaar klein en komt overeen met een gemiddelde autonome jaarlijkse groei.

Op de Spaarndamseweg vormt zich tijdens de spitsen vaak een wachtrij dat het verkeer van en naar het plan moet kruisen. Om de doorgang voor dit verkeer te benadrukken wordt aanbevolen het kruisingsvlak af te kruisen.

Bijlage 1 Autobezit doelgroep

Het onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN) voorziet in adequate informatie over de dagelijkse mobiliteit van de Nederlandse bevolking beschreven naar plaats van herkomst, bestemming, tijdstip waarop het vervoer plaatsvindt, gebruikte vervoermiddelen en de reismotieven voor de verplaatsingen. Het onderzoek is uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het overzichtsrapport is te vinden op: <https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/rapportages/2022/onderweg-in-nederland--odin---2018-2020>

Analyses t.b.v. autobezit doelgroep

Cijfers op basis van ODIN 2018 – 2020. Haarlem is een zeer ster stedelijke gemeente.

1. EENPERSOONSHUISHOUDENS, INCLUSIEF STUDENTEN IN (ZEER) STERK STEDELIJK GEBIED

Tabel: Auto's in huishouden (incl. lease) naar stedelijkheid en leeftijdsklasse.

	18 tot 28 jaar	28 tot 33 jaar	33 tot 43 jaar	43 tot 53 jaar	53 tot 63 jaar	63 jaar en ouder	Totaal
Zeer sterk stedelijk	0,20	0,38	0,44	0,54	0,49	0,42	0,39
Sterk stedelijk	0,33	0,57	0,60	0,63	0,68	0,56	0,55
Totaal	0,25	0,46	0,51	0,58	0,58	0,49	0,46

Tabel: Aantal respondenten per stedelijkheid en leeftijdsklasse.

	18 tot 28 jaar	28 tot 33 jaar	33 tot 43 jaar	43 tot 53 jaar	53 tot 63 jaar	63 jaar en ouder	Totaal
Zeer sterk stedelijk	3034	1469	1397	1305	1472	2861	11538
Sterk stedelijk	1464	813	985	1116	1288	3344	9010
Totaal	4498	2282	2382	2421	2760	6205	20548

Tabel: Maatschappelijke participatie respondenten per leeftijdsklasse.

	18 tot 28 jaar	28 tot 33 jaar	33 tot 43 jaar	43 tot 53 jaar	53 tot 63 jaar	63 jaar en ouder	Totaal
Werkzaam 12 tot 30 uur per week	479	203	197	232	419	199	1729
Werkzaam 30 uur of meer per week	1444	1706	1732	1555	1312	270	8019
Eigen huishouding	8	10	20	36	55	373	502
Scholier/student	2405	148	45	23	11	2	2634
Werkloos	61	66	119	120	203	94	663
Arbeidsongeschikt	29	52	133	255	416	178	1063
Gepensioneerd/VUT	0	2	2	5	60	4775	4844
Overig	70	93	131	187	277	310	1068
Onbekend	2	2	3	8	7	4	26
Totaal	4498	2282	2382	2421	2760	6205	20548

2. PAREN, INCLUSIEF STUDENTEN IN (ZEER) STERK STEDELIJK GEBIED

Paren zijn "echt" paren en niet bijv. alleenstaande ouder met kind.

Tabel: Auto's in huishouden (incl. lease) naar stedelijkheid en leeftijdsklasse.

	18 tot 28 jaar	28 tot 33 jaar	33 tot 43 jaar	43 tot 53 jaar	53 tot 63 jaar	63 jaar en ouder	Totaal
Zeer sterk stedelijk	0,62	0,79	0,86	1,08	1,23	1,01	0,95
Sterk stedelijk	0,99	1,28	1,27	1,41	1,45	1,13	1,23
Totaal	0,78	1,00	1,03	1,26	1,37	1,09	1,11

Tabel: Aantal respondenten per stedelijkheid en leeftijdsklasse.

	18 tot 28 jaar	28 tot 33 jaar	33 tot 43 jaar	43 tot 53 jaar	53 tot 63 jaar	63 jaar en ouder	Totaal
Zeer sterk stedelijk	1857	2125	1428	1019	2015	5273	13717
Sterk stedelijk	1120	1233	949	1169	3208	9086	16765
Totaal	2977	3358	2377	2188	5223	14359	30482

Tabel: Maatschappelijke participatie respondenten per leeftijdsklasse.

	18 tot 28 jaar	28 tot 33 jaar	33 tot 43 jaar	43 tot 53 jaar	53 tot 63 jaar	63 jaar en ouder	Totaal
Werkzaam 12 tot 30 uur per week	320	272	199	285	1061	520	2657
Werkzaam 30 uur of meer per week	1755	2804	1888	1485	2629	792	11353
Eigen huishouding	23	33	57	86	354	1038	1591
Scholier/student	748	78	31	18	6	3	884
Werkloos	51	84	68	58	164	107	532
Arbeidsongeschikt	15	23	50	113	332	212	745
Gepensioneerd/VUT	2	1	0	0	201	11027	11231
Overig	55	61	80	134	448	631	1409
Onbekend	8	2	4	9	28	29	80
TOTAAL	2977	3358	2377	2188	5223	14359	30482

2. EENPERSOONSHUISHOUDENS, EXCLUSIEF STUDENTEN IN (ZEER) STERK STEDELIJK GEBIED

Tabel: Autobezit (exl. lease) van personen naar stedelijkheidsgraad en leeftijdsklasse.

	18 tot 28 jaar	28 tot 33 jaar	33 tot 43 jaar	43 tot 53 jaar	53 tot 63 jaar	63 jaar en ouder	Totaal
Zeer sterk stedelijk	0,19	0,28	0,36	0,45	0,44	0,40	0,36
Sterk stedelijk	0,39	0,50	0,51	0,53	0,62	0,54	0,53
Totaal	0,27	0,37	0,43	0,49	0,52	0,48	0,44

Tabel: Auto's in huishouden (incl. lease) naar stedelijkheid en leeftijdsklasse.

	18 tot 28 jaar	28 tot 33 jaar	33 tot 43 jaar	43 tot 53 jaar	53 tot 63 jaar	63 jaar en ouder	Totaal
Zeer sterk stedelijk	0,32	0,40	0,45	0,54	0,49	0,42	0,43
Sterk stedelijk	0,51	0,60	0,62	0,63	0,68	0,56	0,60
Totaal	0,39	0,48	0,52	0,59	0,58	0,49	0,51

Tabel: Aantal respondenten per stedelijkheid en leeftijdsklasse.

	18 tot 28 jaar	28 tot 33 jaar	33 tot 43 jaar	43 tot 53 jaar	53 tot 63 jaar	63 jaar en ouder	Totaal
Zeer sterk stedelijk	1373	1372	1372	1292	1467	2860	9736
Sterk stedelijk	720	762	965	1106	1282	3343	8178
Totaal	2093	2134	2337	2398	2749	6203	17914

Tabel: Maatschappelijke participatie respondenten per leeftijdsklasse.

	18 tot 28 jaar	28 tot 33 jaar	33 tot 43 jaar	43 tot 53 jaar	53 tot 63 jaar	63 jaar en ouder	Totaal
Werkzaam 12 tot 30 uur per week	479	203	197	232	419	199	1729
Werkzaam 30 uur of meer per week	1444	1706	1732	1555	1312	270	8019
Eigen huishouding	8	10	20	36	55	373	502
Werkloos	61	66	119	120	203	94	663
Arbeidsongeschikt	29	52	133	255	416	178	1063
Gepensioneerd/VUT	0	2	2	5	60	4775	4844
Overig	70	93	131	187	277	310	1068
Onbekend	2	2	3	8	7	4	26
TOTAAL	2093	2134	2337	2398	2749	6203	17914

4. PAREN, EXCLUSIEF STUDENTEN IN (ZEER) STERK STEDELIJK GEBIED

Paren zijn echt paren en niet bijv. alleenstaande ouder met kind.

Tabel: Autobezit (excl. lease) van personen naar stedelijkheidsgraad en leeftijdsklasse.

	18 tot 28 jaar	28 tot 33 jaar	33 tot 43 jaar	43 tot 53 jaar	53 tot 63 jaar	63 jaar en ouder	Totaal
Zeer sterk stedelijk	0,27	0,28	0,36	0,42	0,50	0,50	0,42
Sterk stedelijk	0,44	0,54	0,56	0,58	0,60	0,56	0,56
Totaal	0,34	0,39	0,44	0,51	0,56	0,54	0,50

Tabel: Auto's in huishouden (incl. lease) naar stedelijkheid en leeftijdsklasse.

	18 tot 28 jaar	28 tot 33 jaar	33 tot 43 jaar	43 tot 53 jaar	53 tot 63 jaar	63 jaar en ouder	Totaal
Zeer sterk stedelijk	0,74	0,80	0,86	1,09	1,23	1,01	0,98
Sterk stedelijk	1,11	1,30	1,27	1,41	1,45	1,13	1,24
Totaal	0,91	1,01	1,04	1,27	1,37	1,09	1,13

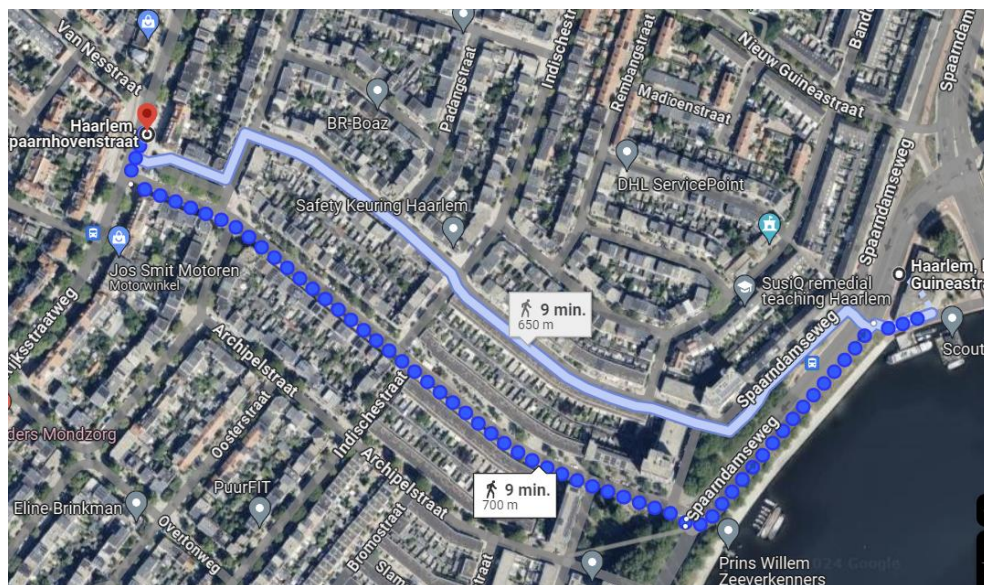
Tabel: Aantal respondenten per stedelijkheid en leeftijdsklasse.

	18 tot 28 jaar	28 tot 33 jaar	33 tot 43 jaar	43 tot 53 jaar	53 tot 63 jaar	63 jaar en ouder	Totaal
Zeer sterk stedelijk	1326	2075	1408	1010	2012	5272	13103
Sterk stedelijk	903	1205	938	1160	3205	9084	16495
Totaal	2229	3280	2346	2170	5217	14356	29598

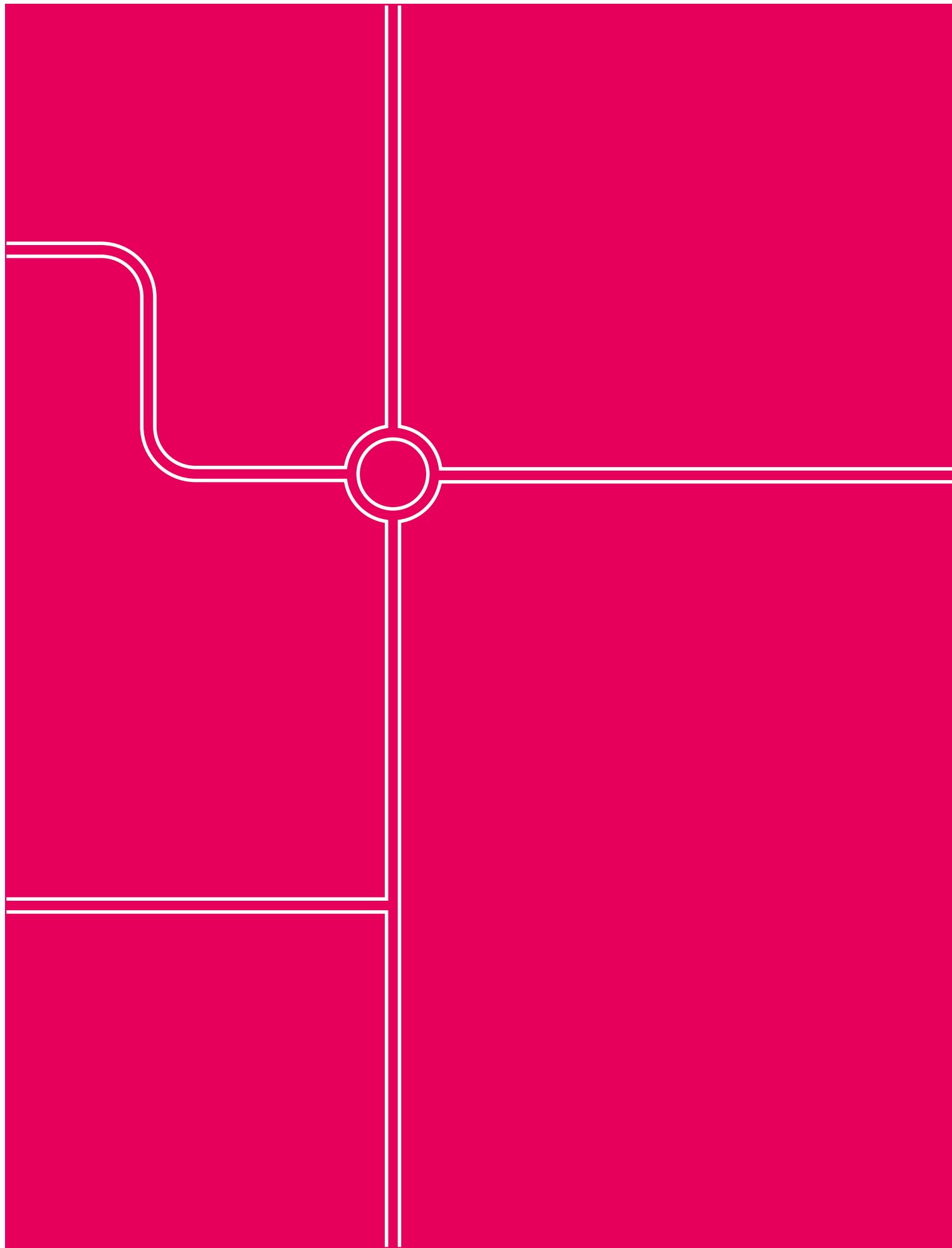
Tabel: Maatschappelijke participatie respondenten per leeftijdsklasse.

	18 tot 28 jaar	28 tot 33 jaar	33 tot 43 jaar	43 tot 53 jaar	53 tot 63 jaar	63 jaar en ouder	Totaal
Werkzaam 12 tot 30 uur per week	320	272	199	285	1061	520	2657
Werkzaam 30 uur of meer per week	1755	2804	1888	1485	2629	792	11353
Eigen huishouding	23	33	57	86	354	1038	1591
Werkloos	51	84	68	58	164	107	532
Arbeidsongeschikt	15	23	50	113	332	212	745
Gepensioneerd/VUT	2	1	0	0	201	11027	11231
Overig	55	61	80	134	448	631	1409
Onbekend	8	2	4	9	28	29	80
TOTAAL	2229	3280	2346	2170	5217	14356	29598

Bijlage 2 Loopafstanden R-net haltes



Figuur 4.1: Loopafstand SDW13 – Spaarndamseweg



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32