



Haarlem

Gemeente Haarlem

drs. Cora-Yfke Sikkema

Wethouder duurzaamheid, mobiliteit, beheer en onderhoud

Retouradres: Stadhuis, Postbus 511 2003 PB Haarlem

Aan de leden van de commissie Beheer

Datum 29 november 2017
Ons kenmerk 2017/574092
Contactpersoon Rob Admiraal
Doorkiesnummer 06-1209 6855
E-mail radmiraal@haarlem.nl
Bijlage(n) Schetsontwerpen Nieuwe Groenmarkt, Verkeersonderzoek Autoluwe Binnenstad.
Onderwerp Stand van zaken project Autoluwe Binnenstad/Nieuwe Groenmarkt.

Geachte leden van de commissie Beheer,

Op 21 september 2017 is in de commissie Beheer het raadsstuk (2017/258640) behandeld, voor het beschikbaar stellen van het krediet voor de voorbereiding van het project Autoluwe Binnenstad/Nieuwe Groenmarkt. Tijdens deze behandeling heb ik u toegezegd, om u op de hoogte te houden van de voortgang van het project. Hierbij ontvangt u informatie over de actuele stand van zaken.

I Herinrichting Nieuwe Groenmarkt.

Afgelopen periode is een breed ontwerp- en participatieproces opgestart met bewoners en partners in de stad. Tijdens de eerste sessie is vooral geluisterd naar de wensen die er zijn. Het merendeel van de aanwezigen is enthousiast over de aanstaande herinrichting van de Nieuwe Groenmarkt. Tijdens de gesprekken werd ook de wenselijkheid uitgesproken om een ondergrondse fietsenstalling op de Nieuwe Groenmarkt te onderzoeken.

De wensen zijn tezamen met de gemeentelijke eisen en uitgangspunten uitgewerkt in een viertal schetsontwerpen die begin november aan de bewoners en partners zijn gepresenteerd. Deze schetsontwerpen zijn in de bijlage bijgevoegd.

Ondergrondse fietsenstalling.

Tijdens de bijeenkomst is ook de ondergrondse fietsenstalling gepresenteerd als variant die op termijn inspeelt op de uitgangspunten van de SOR. Duidelijk is aangegeven, dat een ondergrondse fietsenstalling formeel buiten de opdracht voor de herinrichting valt en dat onderzoek naar haalbaarheid en draagvlak nog moet worden uitgevoerd.



Haarlem

2

Uit een eerste quickscan blijkt dat een ondergrondse stalling inpasbaar is en lijkt de realisatie technisch haalbaar. Het plan past echter niet binnen het vigerend bestemmingsplan, de bodem is ter plaatse deels verontreinigd met koper en de kans op het aantreffen van archeologische resten is groot. Daarbij heeft een scopewijziging gevolgen voor de opdracht, financiële en tijdsconsequenties, waarbij we uitgaan van een vertraging van minimaal 2 jaar en tussen 2,6 en 5,1 miljoen euro extra benodigd budget. Deze bandbreedte wordt standaard aangehouden vanwege de onzekerheden die er zijn in deze projectfase.

Resultaten informatiebijeenkomst 6 november 2017.

Op 6 november zijn de vier schetsontwerpen gepresenteerd aan de bewoners en partners in de stad. Tijdens deze bijeenkomst is geen keuze gemaakt welk schetsontwerp verder wordt uitgewerkt. Alle getoonde schetsen zijn positief ontvangen, maar ook zijn bij alle schetsen punten van aandacht meegegeven. Daarnaast zijn de voor- en nadelen van de verschillende schetsen met elkaar benoemd. Geen één van de schetsen had een voorkeur. De ondergrondse fietsenstalling werd positief ontvangen omdat men de kansen herkent die deze variant biedt voor de straat en het gebied. De opmerkingen op de schetsontwerpen worden verwerkt in separate voorlopige ontwerpen. Deze voorlopige ontwerpen worden vervolgens op 6 december 2017 nog een derde keer gepresenteerd en besproken met de stakeholders.

Dilemma's en keuzes.

In de startbrief en het voornoemd Raadsstuk is al aangegeven dat er diverse dilemma's en veel ruimteclaims zijn bij de herinrichting van de Nieuwe Groenmarkt. Deze dilemma's komen voort uit tegenstrijdige belangen en de ruimteclaims conflicteren. Dit leidt tot discussie en het is onvermijdelijk dat er duidelijke keuzes moeten worden gemaakt.

Een eerste weging van de vier schetsontwerpen levert de volgende beeld.

Criteria:	Laan	Allee	Klimaat	Doorgang
Doorgaande fietsroute	Ja	Ja	Ja	Ja
Fietsparkeerplekken	Ca. 450 st.	Ca. 400 st.	Ca. 200 st.	Ca. 700 st.
Aanplant bomen	Ja	Ja	Ja	Ja
Handhaven K&L	Ja	Ja	Ja	Ja
Noodzaak aanpassing riool	Nee	Nee	Nee	Ja
Vergroening maaiveld	Nee	Nee	Ja	Ja
Inpassing openbaar toilet	Nee	Nee	Nee	Ja
Inpassing weekmarkt mogelijk	Ja	Ja	Nee	Nee
Inpassing evenement mogelijk	Goed	Redelijk	Redelijk	Redelijk
Ruimtelijke kwaliteit	+	+/-	++	+++
Binnen scope	Ja	Ja	Ja	Nee
Impact op tijd/geld	Pos	Pos	Pos	Neg



Haarlem

3

II Kunstwerk

In de voorbije periode is in een parallel traject een kunstenaar geselecteerd voor de Nieuwe Groenmarkt. De keuze is gevallen op Willem Hoeben uit Amsterdam vanwege zijn treffende analyse van de locatie en de omgeving en zijn ervaring met lichtkunstwerken elders in het land. Willem Hoeben heeft zichzelf voorgesteld en zijn eerste analyse gepresenteerd aan de aanwezigen tijdens de informatiebijeenkomst op maandagavond 6 november. Komende periode gaat hij in gesprek met de stakeholders over mogelijke concepten voor een origineel en bij de plek passend kunstwerk.

III Autoluwe Binnenstad.

Met het project Autoluwe Binnenstad wordt invulling gegeven aan het gewenste eindbeeld van de Rode Loper: de Nieuwe Groenmarkt, de Kruisstraat, Smedestraat en Jansstraat toevoegen aan het autoluwe kernwinkelgebied. Afgelopen periode is een uitgebreid verkeersonderzoek uitgevoerd. Daarin zijn vijf verschillende uitvoeringsvarianten uitgewerkt en de gevolgen daarvan inzichtelijk gemaakt.

Vanuit een basisvariant is er de keuze het autoluwe gebied steeds verder te vergroten. Geen van de varianten heeft invloed op de herinrichtingsplannen voor de Nieuwe Groenmarkt. Het volledige verslag van het verkeersonderzoek vindt u in de bijlage. In de onderstaande tabel staan de belangrijkste kenmerken per variant verkort weergegeven.

Aspecten	Variant 1	Variant 2	Variant 3a/b	Variant 4
Parkeerplekken binnen autoluwe gebied	88	88	127/96	101
Te plaatsen afsluitingen	4	5	4/5	5
Kruisstraat autoluwe	Nieuwe Kruisstraat	Ridderstraat	Nieuwe gracht	Ridderstraat
Bereikbaarheid Begijnenhof	Openbaar	Openbaar	Via toegangspas/ openbaar	Openbaar
Bereikbaarheid Ridderstraat	Openbaar	Openbaar	Via toegangspas	Openbaar
Bereikbaarheid Lange Margarethastraat	Via Zoetestraat	Via Zoetestraat	Via Zoetestraat	Via toegangspas
Bevoorrading AH	Openbaar	Openbaar	Venstertijden	Openbaar
Bevoorrading winkels	Venstertijden	Venstertijden	Venstertijden	Venstertijden

Op 27 november zijn de verschillende varianten gepresenteerd aan de bewoners en partners in de stad. Tijdens deze bijeenkomst is geen keuze gemaakt. Tijdens deze bijeenkomst is vooral geluisterd. Er was veel belangstelling. Zo'n 100 mensen kwamen luisteren en meepraten. De sfeer was over het algemeen positief-kritisch. Het overgrote deel van de aanwezigen hebben het uitgedeelde voorkeur formulier ingevuld ingeleverd. Op basis daarvan is een goede inschatting te maken van de wensen en opmerkingen van de belanghebbenden.



Haarlem

4

IV Vervolg.

In de komende periode wordt verder gewerkt naar een Voorlopig Ontwerp voor de herinrichting van de Nieuwe Groenmarkt en naar een voorkeursvariant voor de uitbreiding van de Autoluwe Binnenstad. In januari 2018 ontvangt u deze stukken ter informatie. Ik stuur u dan ook de quickscan die is uitgevoerd voor de variant met een ondergrondse fietsenstalling en wil u dan ook consulteren of het wenselijk is om uitwerking van deze variant aan de gemeenteraad voor te leggen.

Aansluitend worden twee formele aparte inspraakprocessen opgestart voor zowel de Autoluwe Binnenstad als de herinrichting van de Nieuwe Groenmarkt. Uw inhoudelijke opmerkingen op het Voorlopig Ontwerp en de voorkeursvariant worden daarbij als inspraakreactie beschouwd en meegewogen bij de vaststelling van het Definitief Ontwerp en definitieve variant.

De huidige planning is eind eerste kwartaal 2018 voor beide trajecten een Definitief Ontwerp vast te stellen en een uitvoeringskrediet voor te leggen. Realisatie staat gepland in 2018 en 2019.

Met vriendelijke groet,

Cora-Yfke Sikkema

1 | DE LAAN

HAARLEM NIEUWE GROENMARKT EN KROCHT
OKRA 17-105 | 06-11-2017
CA. 450 FIETSEN



Fietshalling

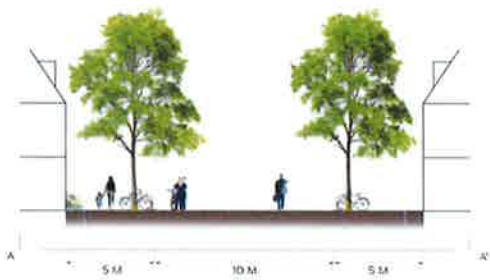


Gelukkig Minkers



Nieuwe bomen: Oleditsu

Grote bomen in de randen van de ruimte met een extra brede vrije ruimte in het midden. Tussen de bomen fietsparkeerplaatsen en tegen de muur van het hofje (totaal ca. 500 stuks) en op het vrije middenvlak ruimte voor weekmarkt. Zo vormt het inrijden van de Kromme Elleboogsteeg geen probleem en kunnen roww- en trouwauto's direct voor de ingang van de kerk komen. In deze variant blijft het mogelijk een groot podium voor een evenement te plaatsen.



OKRA

OKRA LANDSCHAPSARCHITECTEN BV
P.O. BOX 10000, 3720 BA ZWOLLE, THE NETHERLANDS | WWW.OKRA.NL



Haarlem

Scale 1:200



Een brede strip in het midden van de ruimte, met aan weerszijden vrije ruimte langs de gevels. Middenstrip bestaande uit een brede haag en grote bomen in diagonaalverband, fietsparkeerplaatsen (totaal ca. 500 stuks) tussen de bomen en tegen de muur van het hofje. Alleen in het open deel voor de kerk beperkt ruimte voor weekmarkt. Zo vormt het inrijden van de Kromme Elleboogsteeg geen probleem en kunnen row- en trouwauto's direct voor de ingang van de kerk komen. Consequentie is dat weekmarkt moet schuiven naar bijvoorbeeld de Janstraat. Bij deze variant is het plaatsen van een groot podium alleen mogelijk als er fietsrekken tijdelijk worden verwijderd waarbij het zicht op het podium deels wordt ontnomen.



Fietsstalling



Natuursteen



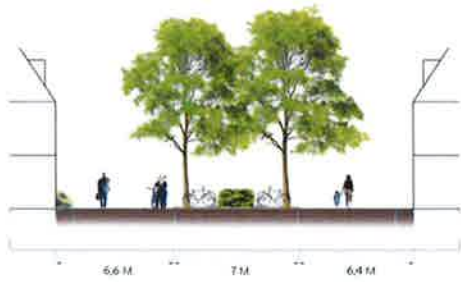
Hagen en vaste planten



Gelukkig slaters



Nieuwe bomen: Gladitz



OKRA

OKRA LANDSCHAPSARCHITECTEN BV
Oude Herengracht 105 1017 CA Amsterdam
NEDERLAND | WWW.OKRA.NL



Haarlem

Scale 1:200



3 | HET KLIMAATPLEIN

HAARLEM NIEUWE GROENMARKT EN KROCHT
OKRA 17-105 | 06-11-2017
CA. 200 FIETSEN

Een royale zone met groen en water asymmetrisch in de ruimte. Klimaatadaptie door toepassing van een stedelijke wadi, meerstammige bomen en kleurrijke vaste planten. Alleen aan een zijde van de groenblauwe zone en het hofje ruimte voor fietsparkeerplaatsen (totaal ca. 200 stuks). Alleen in het open deel voor de kerk beperkt ruimte voor weekmarkt. Zo vormt het inrijden van de Kromme Elleboogsteeg geen probleem en kunnen rauw- en trouwauto's direct voor de ingang van de kerk komen. Consequentie is dat weekmarkt moet schuiven naar bijvoorbeeld de Jansstraat. Het plaatsen van een groot podium is mogelijk maar de ruimte waar het publiek kan staan is beperkt.



Fietsenstalling



Gebakken klinkers



Natuursteen



Natuurlijke wadi



Stedelijke wadi



Nette vegetatie voor waterbuffering



OKRA

OKRA LANDSCHAPSARCHITECTEN BV

OPHOUDRECHT 2017-2018 OKRA
BEOORDEELD 2008 OKRA NL



Haarlem

Scale 1:200



4 | DE DOORGANG

HAARLEM NIEUWE GROENMARKT EN KROCHT
OKRA 17-105 | 06-11-2017
CA. 750 FIETSEN

Zelfde principes als model 3, maar nu met een halvierdiepte fietsparkeerkelder onder het plein. Groenblauw element komt iets meer symmetrisch in de ruimte te liggen in verband met inpassing K&L en riolering. Vanwege dubbel maaiveld een uitstekend rendement qua aantallen plekken: meer dan 500 stuks. Optioneel ook ruimte voor openbaar toilet - toegankelijk met lift - in ondergrondse stalling. Alleen in het open deel voor de kerk beperkt ruimte voor weekmarkt. Zo vormt het inrijden van de Kromme Elleboogsteeg geen probleem en kunnen rouw- en trouwauto's direct voor de ingang van de kerk komen. Consequentie is dat weekmarkt moet schuiven naar bijvoorbeeld de Jansstraat. Het plaatsen van een groot podium blijft mogelijk.



Concept



Gebakken klinkers. Lig weide met seizoens beplanting

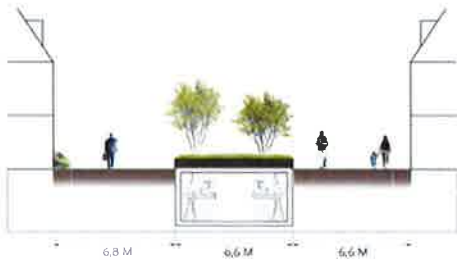
Nieuwe bomen: Gleditsia



Rafaelotto. Muren de la Albronia

Randen van cotten staal

Ondergrondse fietsinstalling



OKRA

OKRA LANDSCHAPSARCHITECTEN BV
PO BOX 1000 | 2000 AA HAARLEM | NL
NEDERLAND | WWW.OKRA.NL

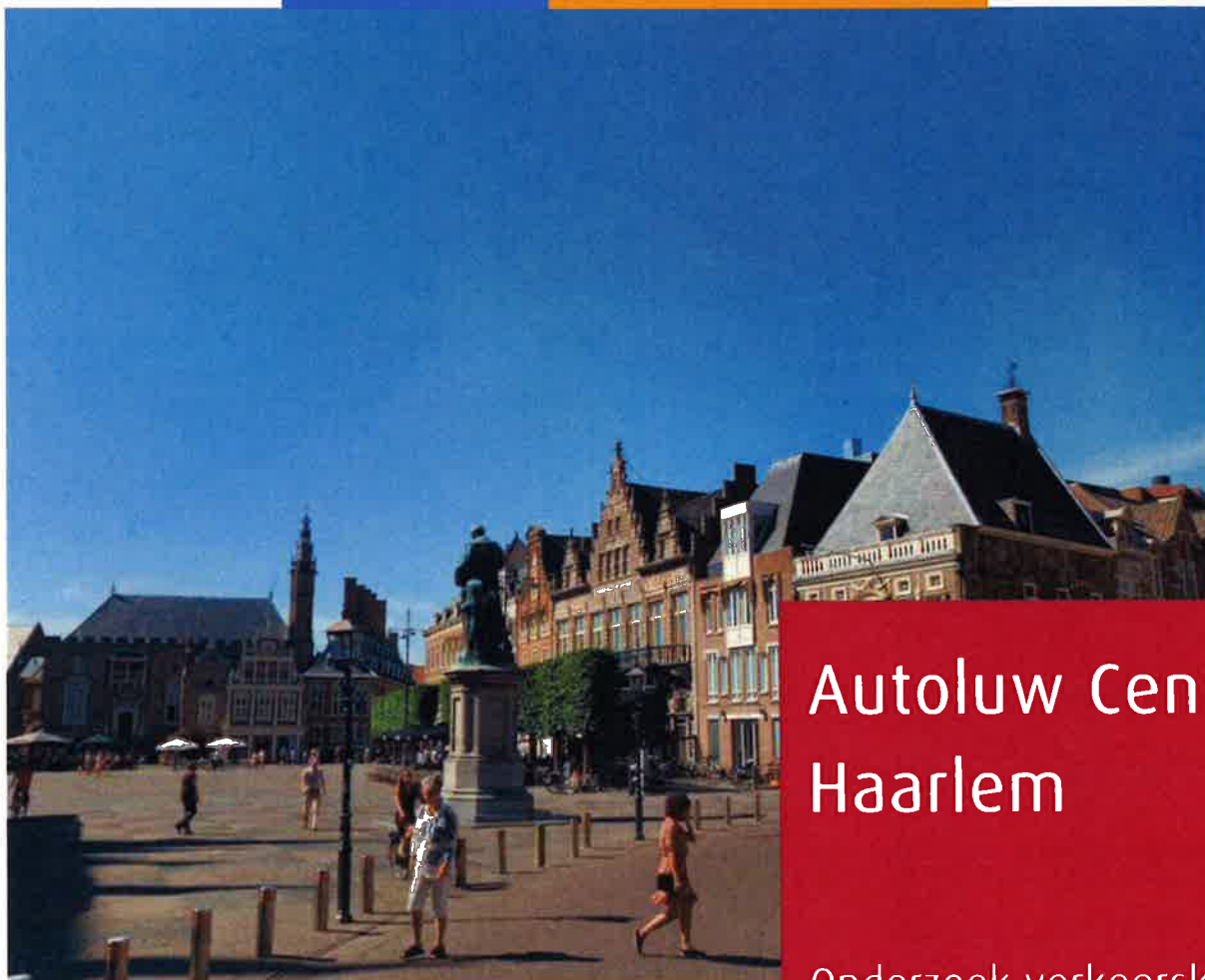


Haarlem

Scale 1:200



Gemeente Haarlem
Definitief



Autoluw Centrum Haarlem

Onderzoek verkeerskundige
mogelijkheden

Omdat we ons verplaatsen



adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Haarlem

Autoluw Centrum Haarlem

Onderzoek verkeerskundige mogelijkheden

Definitief

Datum
Kenmerk
Eerste versie

6 november 2017
HLM168/Rqr/1368.01

Documentatiepagina

Oprichtgever(s)	Gemeente Haarlem
Titel rapport	Autoluw Centrum Haarlem Onderzoek verkeerskundige mogelijkheden Definitief
Kenmerk	HLM168/Rqr/1368.01
Datum publicatie	6 november 2017
Projectteam opdrachtgever(s)	Matthijs Leloux, Rob Admiraal
Projectteam Goudappel Coffeng	Tim Bunschoten, Ruben Ratgers

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Leeswijzer en onderzoeksopzet	2
2	Varianten	3
2.1	Variant 1	3
2.2	Variant 2	4
2.3	Variant 3	4
2.4	Variant 3b	5
2.5	Variant 4	5
3	Parkeren	6
3.1	Parkeeraanbod varianten	6
4	Parkeeroplossingen	9
4.1	Openbare ruimte	9
4.2	Parkeergarages	10
4.3	Toegangspas centrumgebied	15
5	Verkeerscirculatie	16
5.1	Uitgangspunten	16
5.2	Verkeerseffecten	17
6	Conclusie	22
	Bijlagen	
1	Varianten	
2	Parkeeronderzoek	
3	Toegangsrechten centrumgebied	

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2009 is het ontwerp van de Rode Loper vastgelegd. De Rode Loper betreft de route van het Centraal Station tot de Grote Markt via de Kruisstraat. Bij de aanleg van de Rode Loper was het eindbeeld om de Nieuwe Groenmarkt, de Kruisstraat, Smedestraat en Jansstraat aan het autoluwe kernwinkelgebied toe te voegen. In 2014 waren hiervoor reeds concrete plannen, alleen zijn deze nog niet tot uitvoering gebracht. In figuur 1.1 is het plangebied van het toe te voegen autoluwe kernwinkelgebied weergegeven. De groen gestippelde lijnen geven de mogelijk autoluwe straten weer.



Figuur 1.1: Plangebied met mogelijk autoluwe straten (in groen)

Het vergroten van het autoluwe gebied heeft gevolgen voor de binnenstad. Allereerst voor de bereikbaarheid van de woningen rondom en in de mogelijk autoluwe straten. Daarnaast bevinden zich aan deze straten, met name op de Nieuwe Groenmarkt, een aantal parkeerplekken voor bewoners en bezoekers. Tevens zijn in het centrum een aantal voorzieningen (kerken, stadhuis etc.) die bereikbaar moeten blijven.

De gemeente heeft Goudappel Coffeng BV daarom gevraagd om onderzoek uit te voeren naar de effecten en mogelijkheden van het vergroten van het autoluwe centrumgebied. In voorliggende notitie zijn de resultaten van het onderzoek beschreven.

1.2 Leeswijzer en onderzoeksopzet

Voor het autoluw maken van het centrum zijn de verkeerskundige effecten van vier varianten in beeld gebracht. In hoofdstuk 2 zijn de vier varianten beschreven, waarna in hoofdstuk 3 de verkeerskundige effecten in beeld zijn gebracht. De parkeeroplossingen: de gevolgen voor het aantal parkeerplaatsen in het centrumgebied en of kan worden voldaan aan de parkeervraag, door gebruik te maken van de omliggende parkeerfaciliteiten, is in kaart gebracht in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 zijn de conclusies van het onderzoek samengevat.

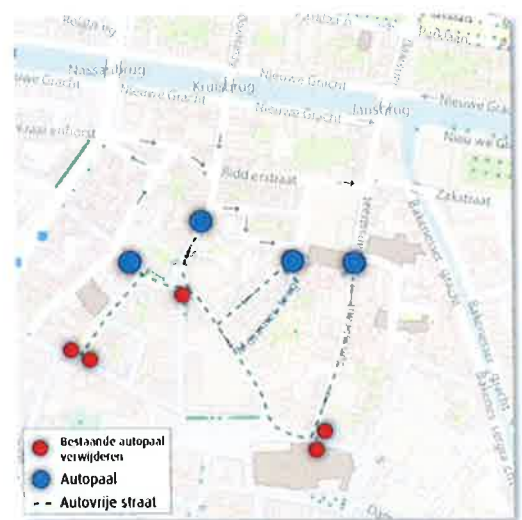
2

Varianten

In het voorliggende hoofdstuk zijn vier varianten beschreven voor het autoluw maken van het centrum. Hiervoor moeten enkele wegvakken worden afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Doordat het centrum bereikbaar moet blijven, voor bewoners, laden en lossen en hulpdiensten, heeft de gemeente aangegeven gebruik te maken van verzinkbare palen, zogeheten pollers. De locatie van de verzinkbare palen zijn per variant aangegeven.

2.1 Variant 1

In deze variant is de oost-westverbinding Nassaustraat - Ridderstraat bereikbaar voor het gemotoriseerde verkeer. De Kruisstraat is ten zuiden van de Nieuwe Kruisstraat afgesloten waardoor de winkelstraat autoluw wordt. De Nieuwe Kruisstraat, inclusief de (privé) parkeergarage(s), blijft bereikbaar. Om het gemotoriseerde verkeer vanuit de Nieuwe Kruisstraat naar de Smedestraat te weren is een knip op de Lange Wijngaardstraat benodigd. Hierdoor rijdt er geen gemotoriseerd verkeer via de Lange Wijngaardstraat of via de Cecilliasteeg door de Morinnesteeg, richting het autoluwe gebied. Daarnaast is het smalle wegprofiel van de Cecilliasteeg en de Morinnesteeg niet geschikt voor gemotoriseerd verkeer en wordt in de huidige situatie al niet veel gebruikt. De Jansstraat is ten zuiden van het Donkere Begijnhof afgesloten. Hierdoor blijft het Begijnhof bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer, maar wordt de winkelstraat autoluw. Ook de parkeergarage van de Janskliniek blijft hierdoor bereikbaar. Op de Krocht, tussen de Nieuwe Groenmarkt en Zoetestraat is een knip geplaatst om het centrumgebied vanuit de westkant af te sluiten. Variant 1 is weergegeven in figuur 2.1.



Figuur 2.1: Variant 1

2.2 Variant 2

Variant 2 is in vele opzichten overeenkomstig met variant 1. De knip op de Kruisstraat is in deze variant gelegen zuiden van de Ridderstraat. Hierdoor blijft de oost-westverbinding Nassastraat - Ridderstraat intact, maar wordt een groter deel van de winkelstraat afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. De locaties van de 'verzinkbare paaltjes' bij variant 2 zijn weer-gegeven in figuur 2.2.



Figuur 2.2: Variant 2

2.3 Variant 3

In variant 3 wordt een groter deel van het centrumgebied autoluw gemaakt. Op de Nassastraat, ten westen van de Kruisstraat, is een knip aangebracht. Daarnaast is ten noorden van de Ridderstraat op de Kruisstraat en de Jansstraat een knip aangebracht. Hierdoor is het voor gemotoriseerd verkeer niet mogelijk gebruik te maken van de oost-west verbinding Nassastraat - Ridderstraat. In het noorden van het centrumgebied kan het gemotoriseerd verkeer gebruik maken van de wegvakken langs de Nieuwe Gracht. Variant 3 is te zien in figuur 2.3.



Figuur 2.3: Variant 3

2.4 Variant 3b

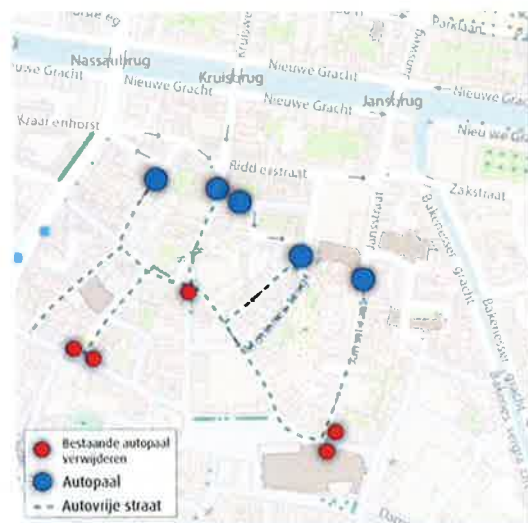
Variant 3b is overeenkomstig met variant 3. De knip op de wegvakken in het midden en westen van het plangebied zijn overeenkomstig. Ten opzichte van variant 3 is de Begijnstaat wel bereikbaar door de knip op de Jansstraat ten zuiden van de Begijnstraat. Door de knip op de Ridderstraat kan het gemotoriseerde verkeer geen gebruik maken van het wegvak tussen de Kruisstraat en de Jansstraat. Variant 3b is te zien in figuur 2.4.



Figuur 2.4: Variant 3b

2.5 Variant 4

De vierde variant heeft veel overeenkomsten met de variant 2. Het verschil zit in de Lange Margarethastraat, die in deze variant wordt afgesloten middels een poller. In figuur 2.5 is variant 4 visueel weer-gegeven.



Figuur 2.5: Variant 4

3

Parkeren

In het voorliggende hoofdstuk wordt het onderdeel parkeren nader toegelicht. Per variant is in beeld gebracht welk aantal parkeerplaatsen komt te vervallen, als gevolg van het autoluw maken van het centrum. Rondom het centrumgebied zijn parkeergarages gelegen, hierbij wordt inzicht gegeven in de parkeerdruk en mogelijke restcapaciteit van de parkeergarages. Hierbij is inzichtelijk gemaakt of de parkeergarages aan de randen van het centrum het aantal parkeerplaatsen dat komt te vervallen per variant kan opvangen. De analyses zijn uitgevoerd aan de hand van een parkeeronderzoek, deze is in de bijlage toegevoegd.

3.1 Parkeeraanbod varianten

Voor het autoluw maken van het centrumgebied zijn vier varianten opgesteld. De varianten hebben een gevolg voor het parkeeraanbod. Het effect is per variant in beeld gebracht.

Voor het aanbod van openbare parkeerplaatsen in het centrumgebied zijn twee scenario's in beeld gebracht:

1. Het opheffen van de parkeerplaatsen als gevolg van het aanbrengen van een knip.
2. Het aantal benodigde parkeerplaatsen voor bewoners (vergunningen).

Bij de analyse van de scenario's zijn de varianten 1 en 2 samengevoegd, omdat de parkeereffecten voor de varianten vergelijkbaar zijn.

3.1.1 Opheffen openbare parkeerplaatsen

Bij het uitvoeren van varianten 1 en 2 wordt een deel van het centrumgebied niet meer toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. Hierdoor worden de openbare parkeerplaatsen op de volgende wegvakken opgeheven:

- Grote Markt;
- Smedestraat;
- Krocht;
- Lange Wijngaardstraat;
- Nieuwe Groenmarkt;

- Jansstraat;
- Noorder Schoolsteeg.

Door het deels autoluw maken van het centrumgebied van Haarlem vervallen in varianten 1 en 2 in totaal 88 openbare parkeerplaatsen.

Bij de variant 3(b) wordt een groter deel van het centrumgebied een autoluw gebied. Hierdoor vervallen een extra aantal openbare parkeerplaatsen op de wegvakken:

- Pieterstraat;
- Nieuwe Kruisstraat;
- Ridderstraat;
- Korte Wijngaardstraat;
- Jansstraat (extra parkeerplaatsen: enkel variant 3);
- Donkere Begijnhof (enkel variant 3);
- Begijnhof (enkel variant 3);
- Lange Margarethastraat (enkel variant 3b).

Hierdoor vervallen ten opzichte van varianten 1 en 2, 39 extra parkeerplaatsen (variant 3) en 11 extra parkeerplaatsen (variant 3b). Ten opzichte van de huidige situatie vervallen in totaal 127 parkeerplaatsen (variant 3) en 96 parkeerplaatsen (variant 3b) in het centrumgebied.

Bij variant 4 wordt ten opzichte van varianten 1 en 2 een deel van de Lange Margarethastraat autoluw. Hierdoor vervallen een aantal extra openbare parkeerplaatsen op het wegvak:

- Lange Margarethastraat.

Hierdoor vervallen ten opzichte van de varianten 1 en 2, 13 extra parkeerplaatsen. Ten opzichte van de huidige situatie vervallen in totaal 101 openbare parkeerplaatsen.

3.1.2 Aantal benodigde parkeerplaatsen voor bewoners

In het centrumgebied staan op de openbare parkeerplaatsen voor het merendeel bewoners geparkeerd. Een van de opties is om de bewoners een ontheffing te verlenen waardoor ze het gebied kunnen betreden en kunnen parkeren in het centrumgebied. Het aantal bewoners dat geparkeerd staat binnen het autoluwe gebied is verschillend bij de varianten 1 en 2 ten opzichte van de varianten 3 en 4.

In de ochtend staan de meeste bewoners geparkeerd in het centrumgebied. Op de wegvakken die binnen de autoluwe zone liggen. In varianten 1 en 2 liggen 88 parkeerplaatsen binnen de autoluwe zone, waar 69 bewoners geparkeerd staan. In het drukste uur (in relatie tot bewonersparkeren) bezetten bewoners 78% van het aantal parkeerplaatsen binnen de autoluwe zone. In variant 3 liggen binnen de autoluwe zone 127 parkeerplaatsen. In het drukste uur (in relatie tot bewonersparkeren) zijn 103 van de parkeerplaatsen bezet door bewoners. In variant 3b liggen in de autoluwe zone 96 openbare parkeerplaatsen, waarvan er 74 zijn bezet door bewoners in het drukste uur, dit is 77% van het totaal aantal parkeerplaatsen. In variant 4 liggen 101 openbare parkeerplaatsen in de autoluwe zone, in het drukste uur (in relatie tot bewonersparkeren) bezetten bewoners 84% van het aantal parkeerplaatsen binnen de autoluwe zone, dit zijn 85 parkeerplaatsen. In tabel 3.1 is het aantal parkeerplaatsen in de autoluwe zone dat bezet is door bewoners weergegeven.

	variant 1	variant 2	variant 3	variant 3b	variant 4
maximaal aantal parkeerplaatsen bezet door bewoners	69	69	103	74	85
openbare parkeerplaatsen autoluwe zone	88	88	127	96	101
percentage bezette parkeerplaatsen door bewoners	78%	78%	81%	77%	84%

Tabel 3.1: Aantal bezette parkeerplaatsen door bewoners in de autoluwe zone per variant

Aantal benodigde parkeerplaatsen voor bezoekers en werkers

Naast bewoners staan bezoekers en werkers in het centrum geparkeerd. Op de parkeerplaatsen binnen het autoluwe gebied in varianten 1 en 2 zijn op het drukste moment 63 parkeerplaatsen bezet met het motief bezoeker en/of werker. In de variant 3 zijn maximaal 76 parkeerplaatsen bezet, in variant 3b zijn maximaal 61 parkeerplaatsen bezet en in variant 4 zijn maximaal 67 parkeerplaatsen bezet door bezoekers en/of werkers. In tabel 3.2 is het aantal parkeerplaatsen in de autoluwe zone dat bezet is door bezoekers en/of werkers weergegeven.

	variant 1	variant 2	variant 3	variant 3b	variant 4
maximaal aantal parkeerplaatsen bezet door bezoekers en werkers	63	63	76	61	67
openbare parkeerplaatsen autoluwe zone	88	88	127	96	101
percentage bezette parkeerplaatsen door bezoekers en werkers	72%	72%	60%	64%	66%

Tabel 3.2: Aantal bezette parkeerplaatsen door bezoekers en werkers

4

Parkeeroplossingen

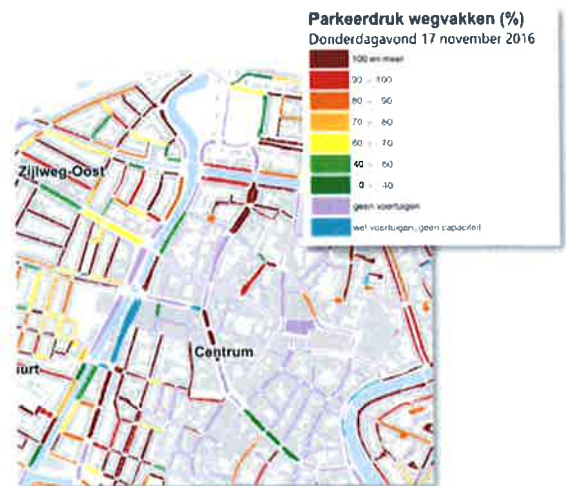
Het autoluw maken van het centrumgebied heeft tot gevolg dat in het centrumgebied een aantal openbare parkeerplaatsen niet bereikbaar zijn. Voor het verwerken van de parkeervraag zijn een drietal parkeeroplossingen onderzocht:

1. **Oplossen in de openbare ruimte:** Op de wegvakken in de directe omgeving zijn openbare parkeerplaatsen aanwezig. Mogelijk kan de parkeervraag in de directe omgeving worden opgevangen.
2. **Parkeergarages:** In het centrumgebied zijn een aantal parkeergarages aanwezig. Mogelijk kan de parkeervraag worden opgevangen in de parkeergarages nabij het centrumgebied.
3. **Toegangspas:** De keuze maken om bewoners/bezoekers gebruik te laten maken van de huidige openbare parkeerplaatsen in het centrumgebied, door het gebruik maken van toegangspassen.

4.1 Openbare ruimte

In de omgeving van het centrumgebied, in de nabije omgeving van de autoluwe zone, zijn openbare parkeerplaatsen aanwezig. Door middel van het parkeeronderzoek, aangeleverd door de gemeente Haarlem, is de capaciteit en de restcapaciteit van de openbare parkeerplaatsen in beeld gebracht (figuur 4.1).

In de nabije omgeving van het centrumgebied zijn 222 openbare parkeerplaatsen aanwezig. Op een donderdagavond en zaterdagmiddag is geen restcapaciteit aanwezig op de parkeerplaatsen, met een bezetting tussen de 92%-200%. Op een dinsdagmiddag zijn er vrije parkeerplaatsen op de Bakenessergracht en Begijnhof, de totale restcapaciteit op een dinsdagmiddag is 23 parkeerplaatsen. Een deel van de parkeervraag in het centrumgebied kan op dinsdagmiddag worden



Figuur 4.1: Parkeerdruk centrumgebied
(bron: Factsheet Capaciteit en parkeerdruk
Gemeente Haarlem, november 2016)

opgevangen door de nabije omgeving. De totale parkeervraag binnen de autoluwe zone kan niet worden opgevangen door de openbare parkeerplaatsen in de nabije omgeving. De bezetting van de openbare parkeerplaatsen in de nabije omgeving van de autoluwe zone is weergegeven in tabel 4.1.

wegvak	capaciteit	dinsdag- middag	donderdag- avond	zaterdag- middag	dinsdag- middag	donderdag- avond	zaterdag- middag
Bakenessergracht	52	85%	94%	92%	3	3	4
Begijnhof	18	50%	127%	87%	9	0	2
Donkere Begijnhof/ Goudsmitpleintje	8	63%	100%	100%	3	0	0
Korte Margarethastraat	1	100%	200%	0%	0	0	1
Lange Margarethastraat	16	100%	94%	100%	0	1	0
Nassaulaan	28	89%	108%	108%	3	0	0
Nassauplein	18	94%	100%	118%	1	0	0
Nassastraat	16	94%	100%	106%	1	0	0
Nieuwe Gracht	65	103%	95%	97%	-2	3	2
totaal	222				23	7	9
					90%	97%	96%

Tabel 4.1: Bezetting van het aantal parkeerplaatsen in de nabije omgeving van het autoluwe gebied

4.2 Parkeergarages

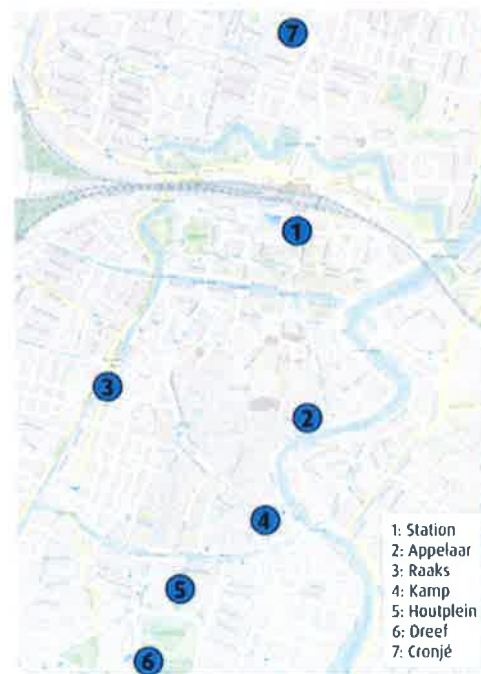
Aan de randen van het centrumgebied zijn zeven parkeergarages gelegen. Concreet gaat het om de parkeergarages Station, Appelaar, Raaks, Kamp, Houtplein, Dreef en Cronjé. De zeven parkeergarages nabij het centrum hebben een totale capaciteit van circa 3.650 parkeerplaatsen. De locatie van de parkeergarages is weergegeven in figuur 4.2.

Aandachtspunten parkeergarages

Bij de parkeergarages nabij het centrum moet rekening worden gehouden met enkele aandachtspunten, deze zijn benoemd per garage.

Station

De parkeergarage heeft één inrit en twee uitritten (zie figuur 4.3). Voor de parkeergarage staan incidenteel auto's te wachten om naar binnen te rijden. Daarnaast is de bocht nabij de ingang (inrit: rechtse slagboom, figuur 4.3) krap. Dit maakt inrijden voor grotere/hogere voertuigen lastig. Door de middelste slagboom ook te gebruiken als inrit worden de rijen bij de entree verminderd en kunnen



Figuur 4.2: Locaties parkeergarages aan de rand van het centrum Haarlem

hogere voertuigen gebruik maken van de parkeerplaatsen op het maaiveld, omdat verkeer niet standaard naar de onderste parkeerlaag hoeft. Aandachtspunt is dan wel de routing van het verkeer in de garage. Daarbij geldt dat de maximale hoogte van de parkeergarage beperkt is.



Figuur 4.3: In- en uitritten parkeergarage Station

Parkeergarages Appelaar, Raaks, Kamp, Houtplein en Dreef

De parkeergarages hebben een maximale doorrijdhoogte van 2.00 meter. Parkeergarage Houtplein heeft een doorrijdhoogte van 1.95 meter.

4.2.1 Bezetting parkeergarages

Bij de bezetting van de parkeergarages is de gemiddelde bezetting over de maanden in beeld gebracht, hierbij is uitgegaan van de drukste dag in de maand. Daarnaast is bezetting in het drukste moment (maand) in beeld gebracht.

Gemiddelde bezetting

Op de drukste dagen van de maand zijn gemiddeld 74% van de parkeerplaatsen bezet. Dit geeft een restcapaciteit van circa 950 parkeerplaatsen (100% bezetting). Bij de berekening van de restcapaciteit van parkeergarages wordt een bezetting van 95% aangehouden. Circa 5% van de parkeerplaatsen kunnen immers niet constant bezet zijn als gevolg van foutparkeren, zoekverkeer (in parkeergarage) et cetera. Dit geeft een restcapaciteit van circa 900 parkeerplaatsen.

Van alle parkeergarages wordt niet evengoed gebruik van gemaakt, de bezetting verschilt per parkeergarage. De parkeergarages, die het dichtste bij het centrum gelegen

zijn, worden het meest gebruikt, Appelaar, Kamp en Raaks. Op de drukste dagen van de maand zijn deze parkeergarages volledig bezet met een bezetting tussen de 94-101%. De parkeergarages Houtplein en Station worden daarna het meest gebruikt met een gemiddelde bezetting van circa 65%. Van de parkeergarages Cronjé en Dreef wordt het minste gebruik gemaakt op de drukste dagen van de maand, met een bezetting van circa 35%. De capaciteit en de gemiddelde bezetting van de parkeergarages nabij het centrum van Haarlem is te zien in tabel 4.2.

parkeer- garage	capaciteit	juni 2016		oktober 2016		december 2016		januari 2017		gemiddelde bezetting		rest- capaciteit
		capaciteit	bezetting	capaciteit	bezetting	capaciteit	bezetting	capaciteit	bezetting	capaciteit	bezetting	
Appelaar	296	302	102%	302	102%	297	100%	300	101%	300	101%	-4
Cronjé	404	121	30%	106	26%	196	49%	128	32%	138	34%	266
Dreef	239	37	15%	60	25%	102	43%	146	61%	86	36%	153
Houtplein	860	478	56%	520	60%	714	83%	486	57%	550	64%	311
Kamp	430	406	94%	407	95%	402	93%	397	92%	403	94%	27
Raaks	960	899	94%	933	97%	892	93%	940	98%	916	95%	44
Station	460	257	56%	305	66%	428	93%	260	57%	313	68%	148
totaal	3.649	2.500	69%	2.633	72%	3.031	83%	2.657	73%	2.705	74%	944

Tabel 4.2: Capaciteit en de bezetting van de parkeergarages nabij het centrum van Haarlem

Drukste moment

In de maand december is de bezetting van de parkeergarages nabij het centrum van Haarlem het grootst. De parkeergarages hebben een capaciteit van 3.467 parkeerplaatsen, indien uit wordt gegaan van een maximumcapaciteit van 95% van de parkeerplaatsen. In de drukste maand van het jaar is de parkeergarage Appelaar het drukst bezet met een tekort van 16 parkeerplaatsen. De parkeergarages Kamp (7 parkeerplaatsen), Station (9 parkeerplaatsen) en Raaks (20 parkeerplaatsen) zijn nagenoeg volledig bezet. De parkeerplaatsen Cronjé, Houtplein en Dreef hebben nog restcapaciteit. In totaal hebben de parkeergarages een restcapaciteit van 436 parkeerplaatsen in de drukste maand van het jaar. De restcapaciteit van de parkeergarages in december is weergegeven in tabel 4.3.

parkeergarage	capaciteit		december 2016	
	100%	95%	maximale bezetting	restcapaciteit
Appelaar	296	281	297	-16
Cronjé	404	384	196	188
Dreef	239	227	102	125
Houtplein	860	817	714	103
Kamp	430	409	402	7
Raaks	960	912	892	20
Station	460	437	428	9
totaal	3649	3467	3031	436

Tabel 4.3: Restcapaciteit parkeergarages nabij het centrum van Haarlem in december

4.2.2 Sommeren parkeerplaatsen centrum

Bij de varianten worden een aantal parkeerplaatsen in het centrumgebied opgeheven. In de huidige situatie worden deze bezet door bewoners, werkers en bezoekers. Voor bewoners is het mogelijk dat deze een parkeerplaats in een parkeergarage krijgen aangewezen, bijvoorbeeld middels een vergunning. Deze parkeerplek wordt in mindering gebracht op de capaciteit van de parkeergarage. De vergunninghouder heeft immers elk moment van de dag recht op een parkeerplek. Dit betekent dat in varianten 1 en 2 de parkeercapaciteit van de parkeergarages met 69 parkeerplaatsen en in varianten 3 en 4 met 109 parkeerplaatsen afneemt. Gezien de acceptabele loopafstand voor bewoners naar een parkeervoorziening (zie figuur 4.4) kan gekozen worden om de parkeergarages Appelaar en Raaks hiervoor te gebruiken. De afstand naar de parkeergarage Station is te groot om te gelden als alternatief.

Een aandachtspunt bij de parkeergarage Appelaar is de wachtrij op drukke perioden. Indien er een wachtrij staat moeten bezoekers wachten tot er iemand uitrijdt en zij er in kunnen. Bewoners zouden ook in deze rij komen, terwijl zij wel in zouden kunnen rijden naar hun vaste plek. Dat maakt het bereiken van hun parkeerplek op drukke perioden lastig.

hoofdfunctie	acceptabele loopafstanden
wonen	100 meter
winkelen	200 - 600 meter
werken	200 - 800 meter
ontspanning	100 meter
gezondheidszorg	100 meter
onderwijs	100 meter

Figuur 4.4: Acceptabele loopafstanden per functie (bron: CROW-publicatie 317, november 2012)

Varianten 1 en 2

De parkeergarages Appelaar en Raaks hebben in de huidige situatie geen (rest)capaciteit om de bewoners te voorzien van een parkeerplaats. Echter, is er voor de werkers en bezoekers, die in de huidige situatie geparkeerd staan in de parkeergarages voldoende restcapaciteit beschikbaar in de overige parkeergarages. Zij hebben namelijk een langere acceptabele loopafstand.

Door het aantal benodigde parkeerplaatsen voor bewoners in de parkeergarage van de capaciteit af te halen daalt de capaciteit van de parkeergarages. Het resultaat hiervan, bij varianten 1 en 2, is te zien in tabel 4.4. Bij de varianten 1 en 2 zijn in het drukste uur 63 parkeerplaatsen bezet door bezoekers en werkers. In de parkeergarages is voldoende restcapaciteit aanwezig (370-549 parkeerplaatsen) om te voldoen aan de parkeervraag. Een aandachtspunt is de maximale doorrijdhoogte van de parkeergarages, hierdoor kunnen hoge voertuigen (van werknemers en werkgevers) niet altijd gebruik maken van de parkeergarages. Daarnaast zijn de loopafstanden van de parkeervoorzieningen

Houtplein, Dreef en Cronjé groter dan de richtlijnen, die gesteld worden door het CROW (figuur 4.4).

	bezigging december	varianten 1 en 2				restcapaciteit		bezigging	
		capaciteit	100%		95%		100%	95%	
			100%	95%	100%	95%			
Appelaar	297	296	262	248	-36	-19	114%	120%	
Cronjé	196	404	404	384	208	188	49%	51%	
Dreef	102	239	239	227	137	125	43%	45%	
Houtplein	714	860	860	817	146	103	83%	87%	
Kamp	402	430	430	409	28	7	93%	98%	
Raaks	892	960	926	879	34	-13	96%	101%	
Station	428	460	460	437	32	9	93%	98%	
totaal	3.031	3.649	3.580	3.401	549	370	85%	89%	

Tabel 4.4: Capaciteit, gesommeerd middel bewonersplaatsen, en bezetting varianten 1 en 2

Varianten 3 en 3b

In de varianten 3 en 3b neemt de parkeercapaciteit van de parkeergarages af met 103 parkeerplaatsen (variant 3) en 74 parkeerplaatsen (variant 3b). De parkeergarages kunnen, na de daling van de capaciteit, de vraag naar parkeerplaatsen in het centrum van Haarlem verwerken. De parkeergarages hebben een restcapaciteit van 338-515 parkeerplaatsen. Tijdens het parkeeronderzoek waren in het drukste uur in het centrumgebied 76 parkeerplaatsen (variant 3) en 61 parkeerplaatsen (variant 3b) bezet door bezoekers en werkers. De parkeergarages kunnen de extra vraag in de drukste maand van het jaar verwerken. De capaciteit van de parkeergarages, gesommeerd met bewonersparkeren, in varianten 3 en 3b is te zien in tabel 4.5.

parkeer- garage	bezigging december	capaciteit	restcapaciteit				bezigging							
			100%		95%		100%		95%					
			V3	V3b	V3	V3b	V3	V3b	V3	V3b				
Appelaar	297	296	245	259	232	246	-53	-38	-65	-51	121%	121%	128%	121%
Cronje	196	404	404	404	384	384	208	208	188	188	49%	49%	51%	51%
Dreef	102	239	239	239	227	227	137	137	125	125	43%	43%	45%	45%
Houtplein	714	860	860	860	817	817	146	146	103	103	83%	83%	87%	87%
Kamp	402	430	430	430	409	409	28	28	7	7	93%	93%	98%	98%
Raaks	892	960	909	923	863	877	17	31	-29	-15	98%	98%	103%	102%
Station	428	460	460	460	437	437	32	32	9	9	93%	93%	98%	98%
totaal	3.031	3.649	3.547	3.575	3.369	3.396	515	544	338	365	85%	85%	90%	89%

Tabel 4.5: Capaciteit, gesommeerd middel bewonersplaatsen, en bezetting varianten 3 en 3b

Variant 4

In de variant 4 neemt de parkeercapaciteit van de parkeergarages af met 85 parkeerplaatsen. De parkeergarages kunnen, na de daling van de capaciteit, de vraag naar parkeerplaatsen in het centrum van Haarlem verwerken. De parkeergarages hebben een restcapaciteit van 355-533 parkeerplaatsen. Tijdens het parkeeronderzoek waren in het drukste uur 67 parkeerplaatsen bezet door werkers en bezoekers. De parkeergarages kunnen de extra vraag in de drukste maand van het jaar verwerken. De capaciteit van de parkeergarages, gesommeerd met bewonersparkeren, in variant 4 is te zien in tabel 4.6.

parkeer- garage	bezetting december	capaciteit	variant 4		restcapaciteit		bezetting	
			100%	95%	100%	95%	100%	95%
Appelaar	297	296	254	241	-44	-56	117%	123%
Cronje	196	404	404	384	208	188	49%	51%
Dreef	102	239	239	227	137	125	43%	45%
Houtplein	714	860	860	817	146	103	83%	87%
Kamp	402	430	430	409	28	7	93%	98%
Raaks	892	960	918	872	26	-20	97%	102%
Station	428	460	460	437	32	9	93%	98%
totaal	3.031	3.649	3.564	3.386	533	355	85%	90%

Tabel 4.6: Capaciteit, gesommeerd met bewonersplaatsen en bezetting variant 4

4.3 Toegangspas centrumgebied

Het gebruik maken van de huidige parkeercapaciteit van het autoluwe gebied is een mogelijke oplossingsrichting. Hierbij kan worden gekozen om bewoners en/of bezoekers toegang te verlenen tot het centrumgebied middels een toegangspas. Door vertoon van de toegangspas krijgt de bevoegde persoon, met een auto, toegang tot de autoluwe zone. Er kan worden gekozen om enkel bewoners toegang te verschaffen en bezoekers en werkers in de omgeving te laten parkeren. Een andere mogelijkheid is werkers en/of bezoekers ook toegang te verlenen tot de autoluwe zone. Bij de parkeergarages is voldoende restcapaciteit aanwezig om invulling te geven aan de overige parkeervraag (bezoeker en/of werkers).

5

Verkeerscirculatie

In het voorliggende hoofdstuk zijn de effecten van het autoluw maken van het centrum voor de verkeerscirculatie in beeld gebracht. Eerst zijn de beleidsuitgangspunten beschreven.

5.1 Uitgangspunten¹

Er is de laatste jaren onderzoek gedaan naar het centrum van Haarlem en hieruit is een aantal knelpunten naar voren gekomen, die kenmerkend zijn voor het huidige centrumgebied:

- piek van bevoorrading tussen 10.00 en 11.00 uur (huidig toegangsbeleid 06.00 -11.00 uur);
- laad- en losstroken die slecht of nauwelijks worden gebruikt;
- wildgroei aan ontheffingen in autoluwe zone (hierdoor meer verkeer dan wenselijk);
- te strak toegangsbeleid voor winkeliers en voor horeca (werken met verse producten);
- dichtslibben van de stad en het winkelgebied.

Voor de knelpunten heeft de gemeente oplossingen in beeld gebracht die impact hebben op de mobiliteit in het centrumgebied:

- Nieuwe ontheffingen: Om met een schone lei te beginnen, moeten bewoners en leveranciers de ontheffingen opnieuw aanvragen en worden de oude geblokkeerd. Verbeteren laad- en losstroken: De maatvoering wordt gecheckt en eventueel fysieke belemmeringen worden weggenomen. Daarnaast wordt meer gehandhaafd op oneigenlijk gebruik.
- Venstertijd van 06.00 tot 12.00 uur én tussen 18.00 en 21.00 uur voor duurzame voertuigen, voor niet-duurzame voertuigen blijft de venstertijd van 06.00 tot 11.00 uur van toepassing;

¹ Toegangsbeleid voetgangersgebied binnenstad Haarlem, projectgroep stedelijke distributie, oktober 2016.

- Buiten de venstertijden eventueel een uur toegang met duurzaam voertuig: Buiten de venstertijden krijgen pakketdiensten en andere leveranciers maximaal één uur toegang met een duurzaam voertuig. Hiernaast wordt een ontheffing verleend voor een medische oorzaak, een calamiteit en huwelijken.

Het doel van de maatregelen is invulling te geven aan het duurzaamheidsbeleid en de knelpunten in het centrumgebied op te lossen. Daarnaast wil de gemeente een meer leefbaar centrum creëren en de verblijfskwaliteit verbeteren. In bijlage 3 is de opzet voor de toegangsrechten in het centrumgebied weergegeven.

5.2 Verkeerseffecten

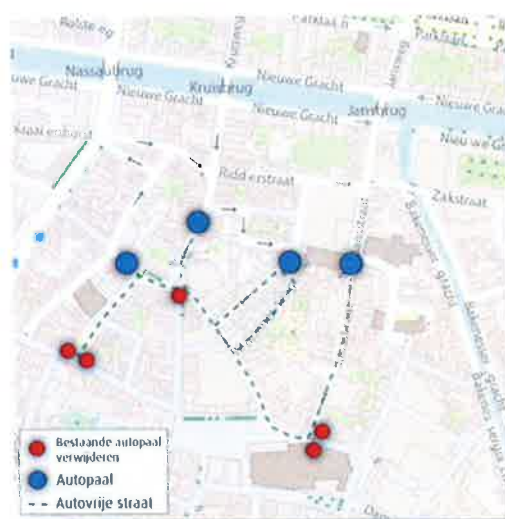
De effecten op de verkeerscirculatie in het centrumgebied zijn afzonderlijk per variant in beeld gebracht.

Variant 1

In de variant is een knip ten zuiden van de Donkere Begijnhof geplaatst. Voor het bereikbaar houden van de voorzieningen op de Begijnhof en Jansstraat zijn er geen infrastructurele aanpassingen benodigd. In de huidige situatie is verkeer in twee richtingen op het noordelijke deel van de Jansstraat toegestaan. Door het autoluw maken van het centrum blijft in variant 1 het verzorgingstehuis en de taxistandplaatsen bereikbaar. Echter komen de meest zuidelijk gelegen taxistandplaatsen te vervallen, de taxi's kunnen gebruik maken van de taxiparkeerplaatsen ten noorden van de afsluiting. Een andere mogelijkheid is het behouden van de taxistandplaatsen, volgens het opgestelde toegangsbeleid hebben taxi's immers toegang tot het autoluwe gebied, middels een toegangspas (zie bijlage 3).

De winkels ten zuiden van de Nieuwe Kruisstraat zijn niet bereikbaar voor het gemotoriseerde verkeer. De gemeente heeft in het toegangsbeleid binnenstad vastgelegd dat winkels en horeca 's ochtends kunnen worden bevoorradet tot 12.00 uur, door middel van duurzame voertuigen. Door middel van gebruik te maken van pollers kunnen laad- en losvoertuigen de winkels tot 12.00 uur bereiken. De woningen en de privé-parkeergarage voor de woningen op de Pieterstraat zijn in variant 1 bereikbaar.

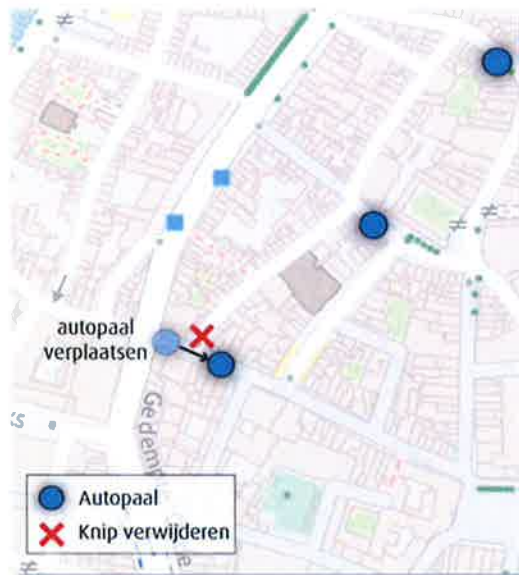
In het westen van het centrum zijn voornamelijk woningen en winkels gevestigd. Door de knip op de Krocht, tussen de Zoetstraat en Nieuwe Groenmarkt te realiseren is de Nieuwe Groenmarkt niet meer te bereiken door gemotoriseerd verkeer. Op de Lange Margarethastraat is verkeer in twee richtingen benodigd. Door het smalle wegprofiel,



Figuur 5.1: Variant 1

komen hierdoor 16 extra parkeerplaatsen te vervallen ten behoeve van het verbreden van de rijstrook.

Een andere mogelijkheid om de Zoetestraat en de Lange Margarethastraat bereikbaar te houden is het verschuiven van de knip op de Zijlstraat en Zoetestraat, zodat het westelijke gebied via de Zijlstraat ingereken kan worden, deze variant is weergegeven in figuur 5.2.



Figuur 5.2: Verplaatsen poller Zijlstraat en opheffen knip Zoetestraat

Variant 2

Overeenkomstig met variant 1 is in variant 2 een knip ten zuiden van de Donkere Begijnhof geplaatst. Voor het bereikbaar houden van de voorzieningen op de Begijnhof en Jansstraat zijn er geen infrastructuur aanpassingen benodigd. In de huidige situatie is verkeer in twee rijrichtingen op het noordelijke deel van de Jansstraat toegestaan. Door het autoluw maken van het centrum blijft in de variant onder andere het verzorgingstehuis en de taxistandplaatsen bereikbaar. Echter komen de meest zuidelijk gelegen taxistandplaatsen te vervallen, de taxi's kunnen gebruik maken van de taxiparkeerplaatsen ten noorden van de afsluiting. Een andere mogelijkheid is het behouden van de taxistandplaatsen, volgens het opgestelde toegangsbeleid hebben taxi's immers toegang tot het autoluwe gebied, middels een toegangspas (zie bijlage 3).



Figuur 5.3: Variant 2

In deze variant is de knip ten zuiden van de Ridderstraat gelegen. Hierdoor is de Pieterstraat niet meer bereikbaar voor het gemotoriseerde verkeer, op de Pieterstraat geldt een eenrichtingsregime in oostelijke rijrichting en de Nieuwe Kruisstraat is een doodlopende weg. Door de knip op de Nieuwe Kruisstraat op te heffen is de Pieterstraat, en de parkeervoorziening, bereikbaar voor het gemotoriseerde verkeer. Een andere mogelijkheid is een ontheffing voor bewoners, zo kunnen de bewoners gebruik maken van de toegang via de Kruisstraat.

In het westen van het centrum zijn voornamelijk woningen en winkels gevestigd. Door de knip op de Krocht, tussen de Zoetstraat en Nieuwe Groenmarkt te realiseren is de Nieuwe Groenmarkt niet meer te bereiken door gemotoriseerd verkeer. Op de Lange Margarethastraat is verkeer in twee rijrichtingen benodigd. Door het smalle wegprofiel, komen hierdoor 16 extra parkeerplaatsen te vervallen ten behoeve van het verbreden van de rijstrook.

Een andere mogelijkheid om de Zoetstraat en de Lange Margarethastraat bereikbaar te houden is het verschuiven van de knip op de Zijlstraat en Zoetstraat zodat het westelijke gebied via de Zijlstraat ingereeden kan worden, deze variant is weergegeven in figuur 5.2.

Varianten 3 en 3b

De knip ligt bij de varianten 3 en 3b ten zuiden van de Nieuwe Gracht, daarnaast is de Ridderstraat autoluw gemaakt. In variant 3 kunnen de functies in het oosten van het centrumgebied niet worden bereikt door gebruik te maken van het gemotoriseerd verkeer. Naast de functies op de Begijnhof komen de taxistandplaatsen te vervallen en is het verzorgingstehuis niet direct bereikbaar met de auto. Een aandachtspunt hierbij is de bereikbaarheid van de privé-parkeerplaatsen op de Jansstraat en de Begijnhof. Deze kunnen bereikbaar blijven middels een ontheffing voor bewoners voor het autoluwe

gebied. Bij variant 3b is dit niet het geval. Doordat de knip net als in variant 1 en 2 ten zuiden van de Donkere Begijnhof geplaatst, hierdoor blijven de functies op de Donkere Begijnhof bereikbaar, daarnaast blijft onder andere het verzorgingstehuis en de taxistandplaatsen bereikbaar.

In tegenstelling tot varianten 1 en 2 is de Ridderstraat niet bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer. Hierdoor is het niet mogelijk om via de Korte Wijngaardstraat de Nieuwe Kruisstraat te bereiken. Voor het bereikbaar houden van het middengebied is voor bewoners een ontheffing benodigd.

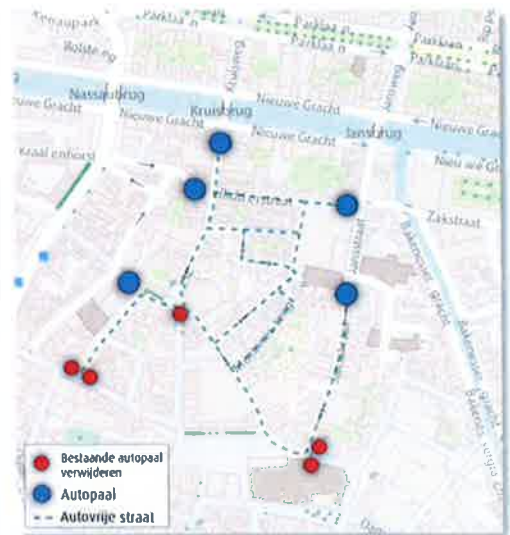
De supermarkt op de Kruisstraat kan na 12.00 uur niet worden bevoorraad via de Kruisstraat, de bevoorrading via omliggende wegvakken is wel mogelijk.

In het westen van het centrum zijn voornamelijk woningen en winkels gevestigd. Door de knip op de Krocht, tussen de Zoetstraat en Nieuwe Groenmarkt te realiseren is de Nieuwe Groenmarkt niet meer te bereiken door gemotoriseerd verkeer. Op de Lange Margarethastraat is verkeer in twee rijrichtingen benodigd. Door het smalle wegprofiel, komen hierdoor 16 extra parkeerplaatsen te vervallen ten behoeve van het verbreden van de rijstrook.

Een andere mogelijkheid om de Zoetstraat en de Lange Margarethastraat bereikbaar te houden is het verschuiven van de knip op de Zijlstraat en Zoetstraat zodat het westelijke gebied via de Zijlstraat ingereiden kan worden, deze variant is weergegeven in figuur 5.2.



Figuur 5.4: Variant 3



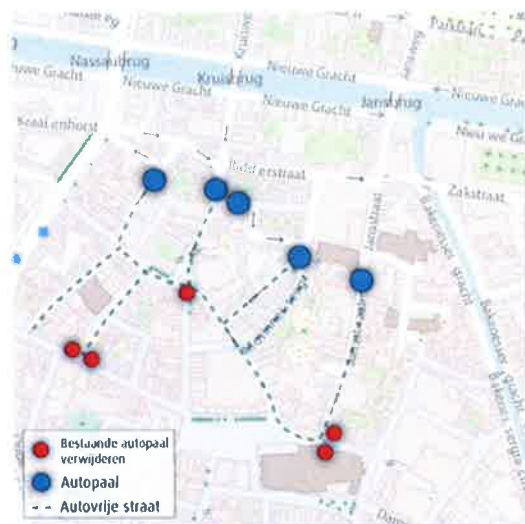
Figuur 5.5: Variant 3b

Variant 4

In variant 4 is net als in varianten 1, 2 en 3b een knip ten zuiden van de Donkere Begijnhof geplaatst. Voor het bereikbaar houden van de voorzieningen op de Begijnhof en Jansstraat zijn er geen infrastructurele aanpassingen benodigd. In de huidige situatie is verkeer in twee rijrichtingen op het noordelijke deel van de Jansstraat toegestaan. Door het autoluw maken van het centrum blijft in variant 4 het verzorgings-
tehuis en de taxistandplaatsen bereikbaar. De meest zuidelijk gelegen taxi standplaatsen komen echter te vervallen, de taxi's kunnen gebruik maken van de taxiparkeerplaatsen ten noorden van de afsluiting. Een andere mogelijkheid is het behouden van de taxistandplaatsen, volgens het opgestelde toegangsbeleid hebben taxi's immers toegang tot het autoluwe gebied, middels een toegangspas (zie bijlage 3).

In deze variant is de knip ten zuiden van de Ridderstraat gelegen. Hierdoor is de Pieterstraat niet meer bereikbaar voor het gemotoriseerde verkeer, op de Pieterstraat geldt een eenrichtingsregime in oostelijke rijrichting en de Nieuwe Kruisstraat is een doodlopende weg. Door de knip op de Nieuwe Kruisstraat op te heffen is de Pieterstraat, en de parkeervoorziening, bereikbaar voor het gemotoriseerde verkeer. Een andere mogelijkheid is een ontheffing voor bewoners, zo kunnen de bewoners gebruik maken van de toegang via de Kruisstraat.

In het westen van het centrum zijn voornamelijk woningen en winkels gevestigd. Door de knip op Lange Margarethastraat te realiseren zijn de functies niet meer bereikbaar voor het gemotoriseerd verkeer. Het eenrichtingsregime op het noordelijke deel van de Lange Margarethastraat moet worden opgedraaid om het gemotoriseerde verkeer via de Korte Margarethastraat uit te laten rijden.



Figuur 5.6: Variant 4

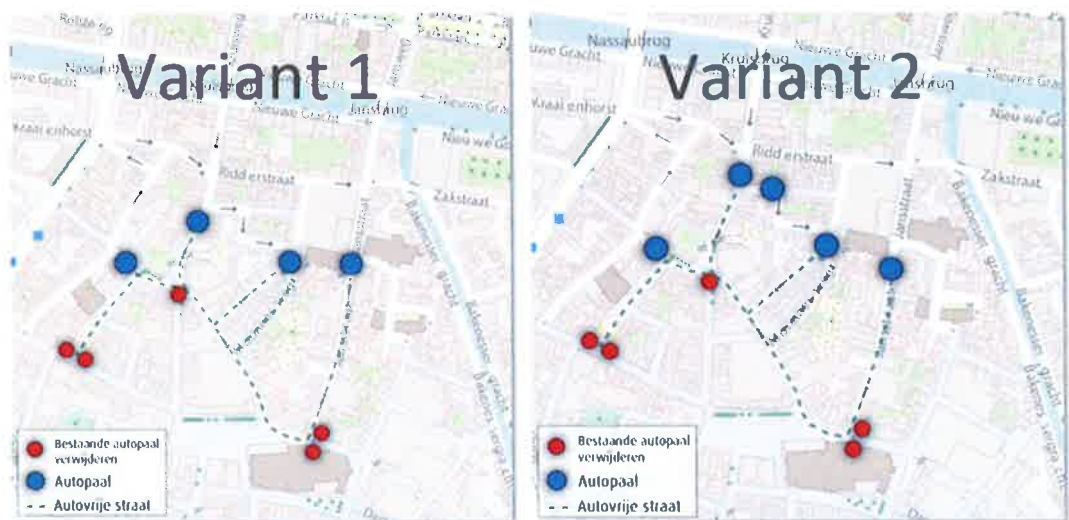
6

Conclusie

De gemeente Haarlem heeft plannen om het centrumgebied autoluw te maken. In het onderzoek zijn de verkeerskundige effecten van vier varianten nader onderzocht. Hierbij is ingegaan op de parkeerdruk en op de verkeerscirculatie.

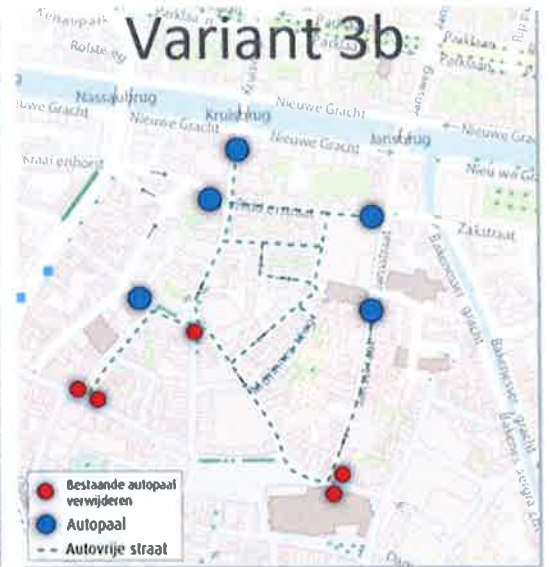
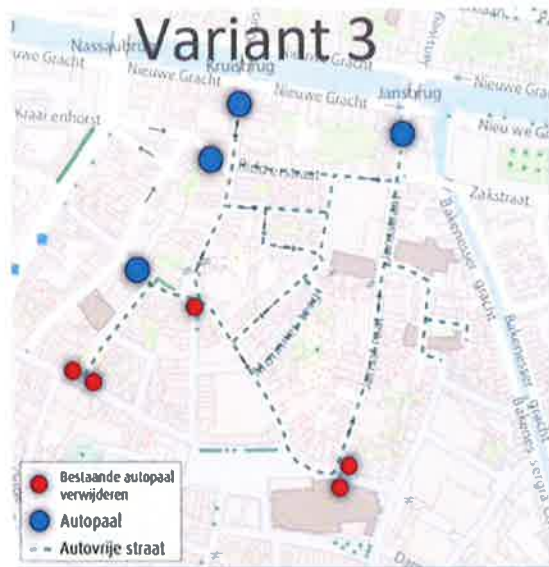
Varianten 1 en 2

In de varianten wordt een deel van het centrumgebied autoluw gemaakt door de knip aan te brengen ten zuiden van de Nieuwe Kruisstraat, ten westen van de Zoetestraat en ten zuiden van Donkere Begijnhof. Variant 2 is voor een groot deel overeenkomstig met variant 1 echter ligt de knip op de Kruisstraat ten noorden (in plaats van ten zuiden) van de nieuwe Kruisstraat.



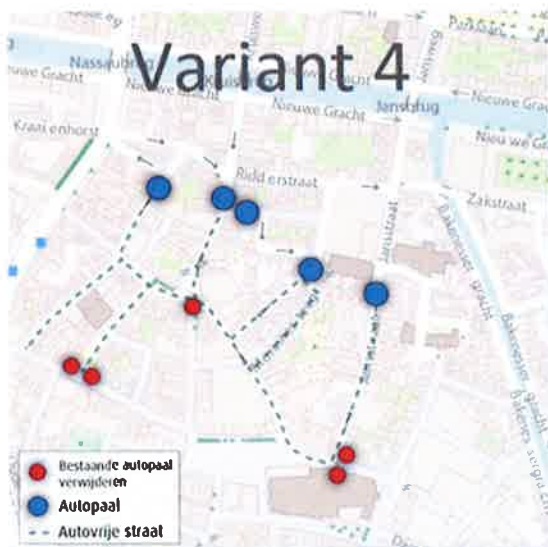
Varianten 3 en 3b

In variant 3 is een groter deel van het centrumgebied autoluw gemaakt. Het gebied ten oosten van de Lange Margaretastraat en ten zuiden van de Nieuwe Gracht is niet toegankelijk voor gemotoriseerd verkeer. Bij variant 3b is het noordelijke deel van de Jansstraat en daardoor het Begijnhof bereikbaar voor het gemotoriseerde verkeer.



Variant 4

Variant 4 is voor een groot deel overeenkomstig met variant 2, echter is het noordelijke deel van de Jansstraat en het Donkere Begijnhof bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer. De poller ligt in variant 4 ten zuiden van het Begijnhof.



Parkeren

Door het autoluw maken van het centrumgebied, vervallen een aantal openbare parkeerplaatsen. Dit aantal is per variant verschillend:

- variant 1: 88 parkeerplaatsen;
- variant 2: 88 parkeerplaatsen;
- variant 3: 127 parkeerplaatsen;
- variant 3b: 96 parkeerplaatsen;
- variant 4: 101 parkeerplaatsen.

De parkeervraag in het centrumgebied bestaat uit bewoners, werkers en bezoekers. De parkeervraag kan niet worden opgevangen door de openbare parkeerplaatsen (parkeerplaatsen op straat) in de directe omgeving van het plangebied. De openbare parkeerplaatsen hebben tijdens de drukke perioden (koopavond en weekend) geen restcapaciteit. Op een dinsdagmiddag is er restcapaciteit aanwezig echter, dit is niet voldoende om te voldoen aan de parkeervraag.

Het is mogelijk om de openbare parkeerplaatsen in het centrumgebied op te heffen en de bewoners, werkers en bezoekers op te vangen in de omliggende parkeergarages. Door de acceptabele loopafstanden van de parkeerplaatsen naar de functies is het wenselijk om de bewoners te laten parkeren in de meest nabij gelegen parkeergarages. Voor de functies wonen en werken zijn de acceptabele loopafstanden groter, deze kunnen hierdoor op een grotere afstand van de functie parkeren, daar is voldoende restcapaciteit aanwezig.

Een andere mogelijkheid is vergunningen te verlenen aan bewoners van het centrumgebied zodat ze middels een toegangspas het centrumgebied kunnen betreden. Hierdoor kunnen bewoners en mogelijk werkers en/of bezoekers gebruik maken van de huidige parkeerplaatsen binnen de autoluwe zone.

Verkeerscirculatie

In het oosten van het centrumgebied zijn de functies op het Begijnhof en de Jansstraat in de varianten 1, 2, 3b en 4 goed bereikbaar. Bij variant 3 zijn de functies niet bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer. De taxistandplaats, het verzorgingstehuis als de kerk zijn niet bereikbaar. Er kan gezocht worden naar een nieuwe locatie voor de taxistandplaats, een andere mogelijkheid is ontheffing voor taxi's. De bezoekers van de kerk worden geacht de verplaatsing met de fiets of te voet te maken.

In het middengebied is de Kruisstraat autoluw gemaakt. De winkels en overige functies kunnen tot 12.00 uur worden bevoorrad. In variant 1 zijn de woningen en de privé-parkeerplaatsen op de Pieterstraat bereikbaar. In de varianten 2 en 4 kan de Pieterstraat worden bereikt, indien de knip op de Nieuwe Kruisstraat wordt opgeheven en de rijrichting wordt omgedraaid. In de varianten 3 en 3b zijn de woningen alleen bereikbaar, indien ontheffing wordt ontleend aan de bewoners.

In het westen van het plangebied ligt de knip bij de varianten 1, 2, 3 en 3b op dezelfde locatie. De functies op de Nieuwe Groenmarkt kunnen voor 12.00 uur worden bevoorrad. Om de Zoetestraat en de Lange Margarethastraat bereikbaar te houden voor gemotoriseerd verkeer kan verkeer in twee rijrichtingen op de Lange Margarethastraat

worden ingesteld. Hierdoor komen door het smalle wegprofiel mogelijk 16 openbare parkeerplaatsen te vervallen. Een andere optie is de poller in de Zijlstraat en Zoetestraat te verplaatsen waardoor de Zoetestraat en de Lange Margarethastraat bereikbaar blijven voor gemotoriseerd verkeer. In variant 4 is het gebied ten zuiden van de Korte Margarethastraat autoluw. Hierdoor moet de rijrichting op het noordelijke deel van de Lange Margarethalaan worden omgedraaid zodat het gemotoriseerde verkeer via de Korte Margarethalaan uit kan rijden.

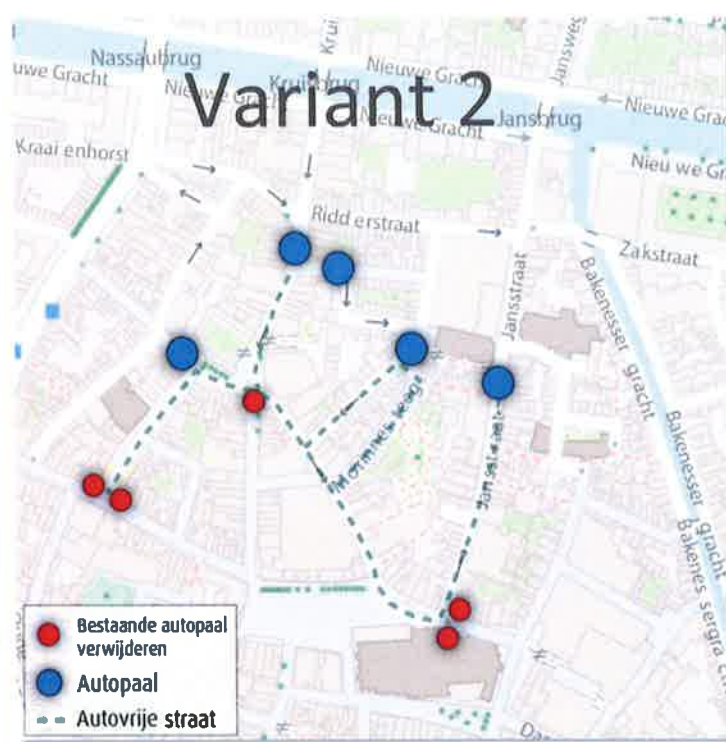
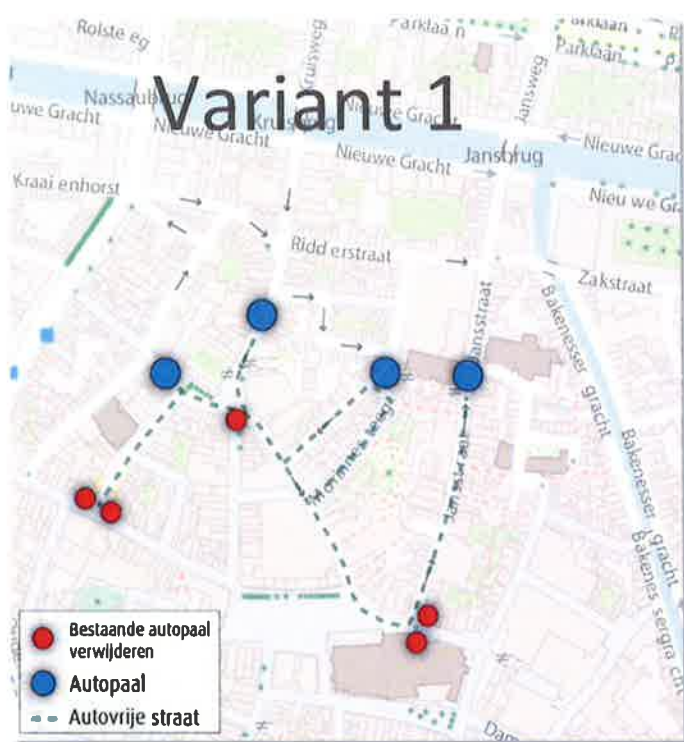
Resumé

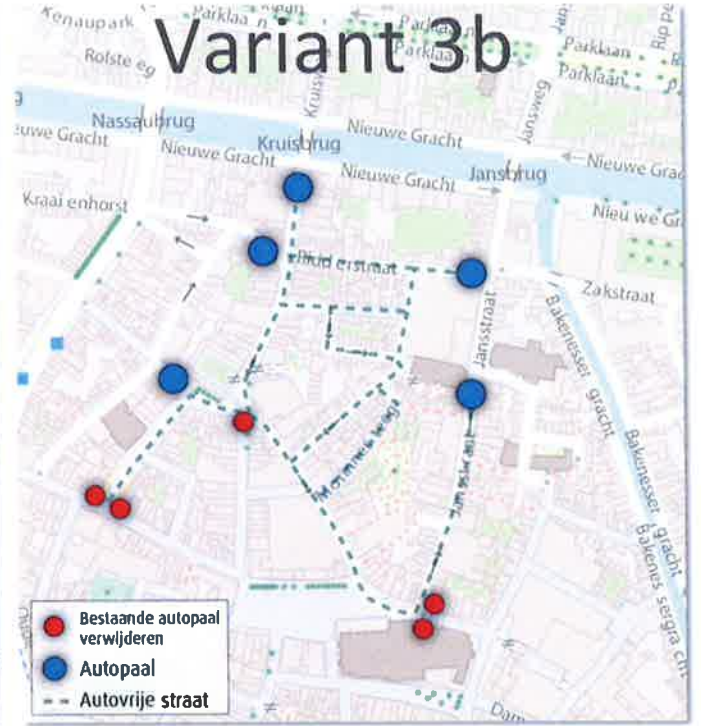
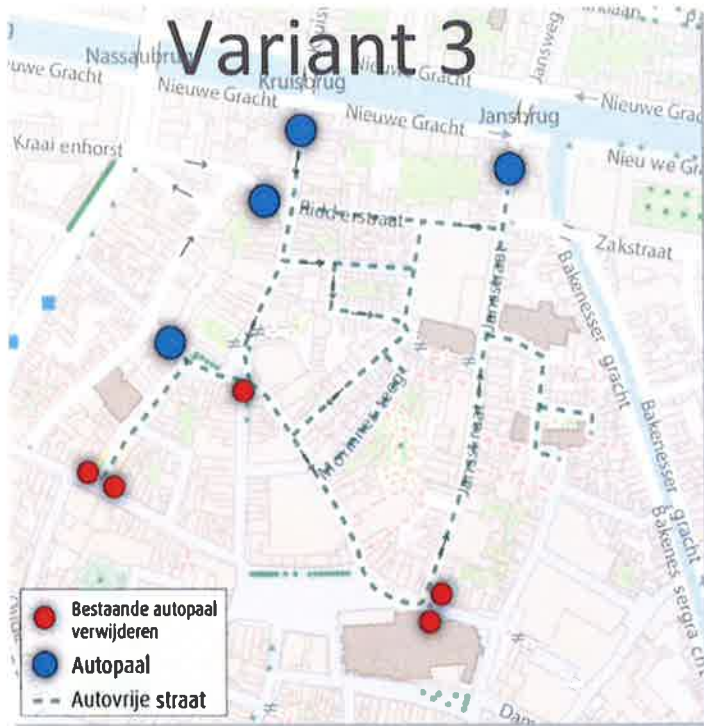
Elke variant heeft zowel voordelen als nadelen voor het vergroten van het autoluwe kernwinkelgebied van Haarlem. Hierna zijn deze per variant op een rij gezet.

aspecten	variant 1	variant 2	varianten 3a/b	variant 4
aantal parkeerplekken opgeheven	88	88	127/96	101
te plaatsen afsluttingen	4	5	4/5	5
Kruisstraat autoluw; vanaf bereikbaarheid Begijnhof	Nieuwe Kruisstraat Openbaar	Ridderstraat openbaar	Nieuwe gracht via toegangspas/ openbaar	Ridderstraat openbaar
bereikbaarheid Ridderstraat	openbaar	openbaar	via toegangspas	openbaar
bereikbaarheid Lange Margarethastraat	via Zoetestraat	via Zoetestraat	via Zoetestraat	via toegangspas
bevoorrading AH winkels	openbaar venstertijden	openbaar venstertijden	venstertijden venstertijden	openbaar venstertijden

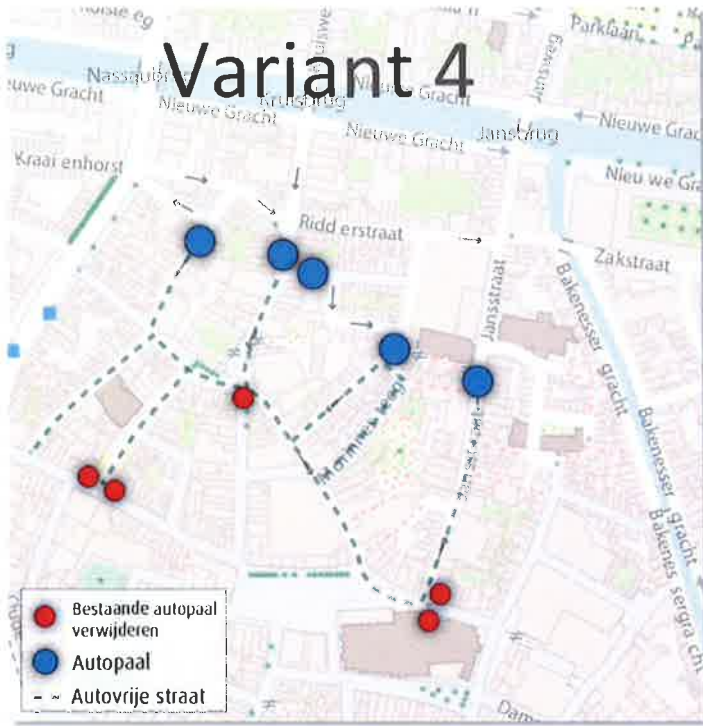
Bijlage 1

Varianten





Variant 4



Bijlage 2

Parkeeronderzoek

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
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Haarlem

Parkeeronderzoek

Datum
Kenmerk
Eerste versie

23 oktober 2017
HLM168/Rqr/0002.01

1 Parkeeronderzoek

NDC-Nederland heeft in opdracht van Goudappel Coffeng BV een parkeeronderzoek uitgevoerd op 6 (donderdag) en 8 (zaterdag) juli 2017. Het onderzoek is uitgevoerd van 6.00h tot 20.00h, waarbij in elk uur de parkeerbezetting in het plangebied is gemeten. Door middel van het parkeeronderzoek is de capaciteit van de openbare parkeerplaatsen, de parkeerdruk en het parkeermotief in beeld gebracht.

1.1.1 Capaciteit

Om de parkeerdruk te bepalen is het aantal openbare parkeerplaatsen op het maaiveld in het centrum van Haarlem in beeld gebracht. De wegvakken zijn ingedeeld in 25 zones. De zones zijn weergegeven in figuur 1.1. In totaal zijn er 160 parkeerplaatsen in de openbare ruimte op de Nieuwe Groenmarkt zijn de meeste parkeerplaten (42) aanwezig. Het aantal parkeerplaatsen per zone is weergegeven in tabel 1.1.

Zone	Straatnaam	Capaciteit
1	Smedestraat/Grote Markt	8
2	Smedestraat	0
3	Krocht	6
4	Nieuwe groenmarkt	42
5	Krocht	7
6	Lange Margarethastraat	16
7	Korte Margarethastraat	1
8	Nassastraat	11
9	Nassastraat	5
10	Kruisstraat	0
11	Lange Wijngaardstraat	0
12	Pleterstraat	0
13	Nieuwe Kruisstraat	0
14	Nieuwe Krulsstraat	0
15	Ridderstraat	0
16	Ridderstraat	2
17	Korte wijngaardstraat	6
18	Jansstraat	6
19	Donkere Begijnhof	5
20	Begijnhof	0
21	Begijnhof	8
22	Begijnhof	12
23	Jansstraat	7
24	Noorder Schoolsteeg	14
25	Jansstraat	4
Totaal		160



Tabel 1.1: Capaciteit per zone.

Figuur 1.1: zone-indeling parkeeronderzoek.

1.1.2 Parkeerdruk meting

De parkeerdrukmeting is gehouden op een donderdag en zaterdag. Op zaterdag zijn er gemiddeld meer parkeerplaatsen bezet dan op een donderdag. De gemiddelde bezetting van de parkeerplaatsen over de dag is op donderdag 81% en op zaterdag 91%. Op donderdag zijn de meeste parkeerplaatsen bezet om 20.00h (koopavond), met een totaal aantal van 151 bezette parkeerplaatsen (94% bezet). Op zaterdag zijn om 15.00h het meeste aantal parkeerplaatsen bezet. Er zijn op het maatgevende moment 169 geparkeerde auto's, dit geeft een bezetting van 106%. Dit is het gevolg van illegaal parkeren, het parkeren op een taxistandplaats, laad en los locatie of buiten de parkeerplakken. Het aantal bezette parkeerplaatsen over de dag is weergegeven in tabel 1.2.

Tijd/ Dag	6.00h	9.00h	10.00h	11.00h	12.00h	13.00h	14.00h	15.00h	16.00h	17.00h	18.00h	19.00h	20.00h
Donderdag	141	121	134	144	129	135	124	120	124	113	117	126	151
	88%	76%	84%	90%	81%	84%	78%	75%	78%	71%	73%	79%	94%
Zaterdag	133	154	134	147	158	157	151	169	146	142	127	136	132
	83%	96%	84%	92%	99%	98%	94%	106%	91%	89%	79%	85%	83%

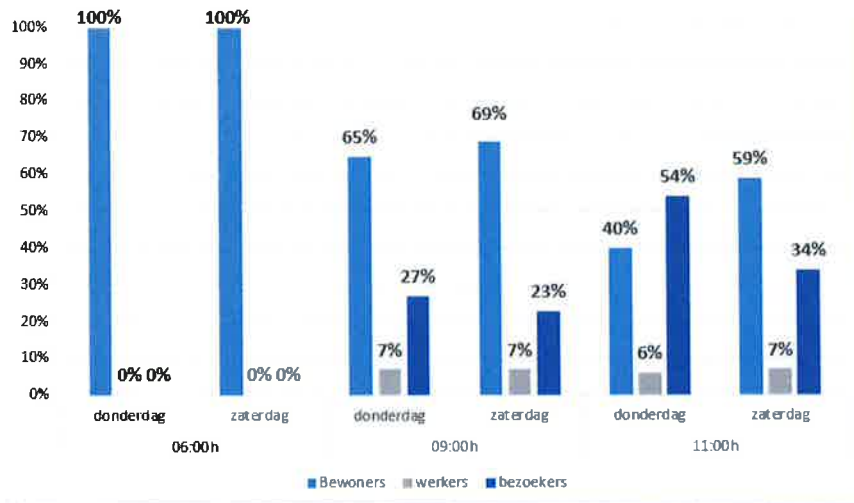
Tabel 1.2: Het aantal bezette parkeerplaatsen over de dag.

1.1.3 Parkeermotiefmeting

Het motief achter de geparkeerde auto's is achterhaald middels een zogeheten 6-9-11 meting. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten van toepassing:

- Een geparkeerde auto om 6.00h is een bewoner;
Hierbij is uitgegaan dat voor heel vroeg in de ochtend (6.00h) mensen nog thuis zijn, en dus nog niet naar het werk zijn gereisd. Hierdoor is aangenomen dat geparkeerde auto's op dat tijdstip bewoners zijn.
- Een geparkeerde auto om 9.00h is een werker;
 - Indien de auto er om 6.00h nog niet stond (bewoner);
 - Indien de auto er om 11.00h nog staat (werker).*Indien een auto 's ochtends (om 6.00h) is geregisterd wordt ervan uit gegaan dat dit een bewoner is, dus ook als dezelfde auto om 9.00h geregistreerd.*
We gaan bij deze meting ervan uit dat een persoon vanaf 9.00h op zijn/haar werk is en in de middag weer naar huis gaat. Hierdoor wordt aangenomen dat geregistreerde auto om 9.00h én om 11.00h een werker is.
- Een geparkeerde auto is een bezoeker;
 - Indien de auto alleen wordt gesignaleerd om 9.00h;
 - Indien de auto alleen wordt gesignaleerd om 11.00h.*Indien een auto alleen om 9.00h of 11.00h wordt geregistreerd is het geen bewoner (om 6.00h geregistreerd is een bewoner) en geen werker (om 9.00h en 11.00h geregistreerd is een werker i.v.m. werktijden van 9.00-17.00h) is uitgegaan dat deze auto een bezoeker is.*

Uit het parkeermotiefonderzoek komt naar voren dat op een zaterdag (relatief) meer bewoners dan bezoekers en werkers geparkeerd staan in het onderzoeksgebied. Dit is mogelijk het gevolg van het forensenverkeer vanuit het centrum van Haarlem naar andere gebieden, het aantal woon-werk verplaatsingen is op een doordeweekse dag groter dan in het weekend. Hierdoor staan op een donderdag relatief meer bezoekers geparkeerd dan op een zaterdag. Opvallend is het aandeel werkers op een doordeweekse dag nagenoeg even groot is als in het weekend. Een mogelijke verklaring hiervoor is dat de functies in een centrumgebied ook op een zaterdag geopend zijn waardoor er in het weekend nagenoeg evenveel mensen aan het werk zijn als doordeweeks. In figuur 1.2 is het parkeermotief op een donderdag en zaterdag te zien.



Figuur 1.2: Parkeermotief - centrum Haarlem.

1.1.4 Vergelijking parkeeronderzoek

In opdracht van de gemeente Haarlem is een parkeeronderzoek uitgevoerd in juni 2017 op een donderdagavond en zaterdagmiddag. Door middel van het parkeeronderzoek van de gemeente te vergelijken met het parkeeronderzoek van NDC-Nederland (juli 2017) ontstaat een compleet beeld van de parkeerbezetting in het plangebied.

Om een vergelijking te maken tussen de parkeerdrukmetingen is uitgegaan van:

- De parkeerbezetting op donderdagavond (parkeeronderzoek gemeente Haarlem) is vergelijkbaar met de parkeerdrukmeting op donderdag om 20.00h (parkeeronderzoek NDC-Nederland);
- De parkeerdrukmeting op zaterdagmiddag (parkeeronderzoek gemeente Haarlem) is vergelijkbaar met de parkeerdrukmeting op zaterdag om 12.00h (parkeeronderzoek NDC-Nederland).

De bezetting van het aantal parkeerplaatsen in het plangebied is nagenoeg gelijk in beide onderzoeken. Op donderdagavond is het grootste verschil 5 bezette parkeerplaatsen op een wegvak. In totaal zijn op donderdagavond in het plangebied 143 bezette parkeerplaatsen (gemeente Haarlem) en 151 bezette parkeerplaatsen (NDC-Nederland) gemeten, dit is een verschil van 5,8%.

Op zaterdagmiddag is het grootste verschil 4 bezette parkeerplaatsen tussen beide parkeerdrukmetingen. In totaal zijn op zaterdagmiddag 150 bezette parkeerplaatsen (gemeente Haarlem) en 158 bezette parkeerplaatsen (NDC-Nederland) gemeten. Dit is een verschil van 5,2%. De vergelijking tussen het parkeeronderzoek juni 2017 (gemeente Haarlem) en juli 2017 (Goudappel Coffeng) is weergegeven in tabel 1.3.

Zone	Straatnaam	Capaciteit	Donderdagavond (gem. Haarlem)	donderdag 20h (NDC-Nederland)	verschil	Zaterdagmiddag (gem. Haarlem)	zaterdag 12h (NDC-Nederland)	verschil
1	Smedestraat/Grote Markt	8	7	9	2	9	8	-1
2	Smedestraat	0	0	0	0	0	0	0
3	Krocht	6	4	4	0	5	7	2
4	Nieuwe groenmarkt	42	27	32	5	36	34	-2
5	Krocht	7	5	5	0	6	3	-3
6	Lange Margarethastraat	16	15	16	1	14	16	2
7	Korte Margarethastraat	1	2	2	0	1	1	0
8	Nassastraat	11	11	11	0	11	10	-1
9	Nassastraat	5	5	7	2	5	6	1
10	Kruisstraat	0	0	1	1	0	0	0
11	Lange Wijngaardstraat	0	0	0	0	0	0	0
12	Pieterstraat	0	0	0	0	0	1	1
13	Nieuwe Kruisstraat	0	0	0	0	0	0	0
14	Nieuwe Kruisstraat	0	0	0	0	0	0	0
15	Ridderstraat	0	0	0	0	0	2	2
16	Ridderstraat	2	0	1	1	0	2	2
17	Korte wijngaardstraat	6	6	5	-1	6	6	0
18	Jansstraat	6	6	6	0	7	9	2
19	Donkere Begijnhof	5	5	10	5	4	8	4
20	Begijnhof	0	0	0	0	0	0	0
21	Begijnhof	8	10	6	-4	10	9	-1
22	Begijnhof	12	15	10	-5	15	11	-4
23	Jansstraat	7	7	6	-1	8	6	-2
24	Noorder Schoolsteeg	14	13	15	2	8	12	4
25	Jansstraat	4	4	5	1	4	7	3
Totaal		160	143	151	8 (5.8%)	150	158	8 (5.2%)

Tabel 1.3: Vergelijking parkeeronderzoek juni 2017 (gemeente Haarlem) en juli 2017 (Goudappel Coffeng).

Bijlage 3

Toegangsrechten centrumgebied

Wie	Wanneer	Verblijfsduur	Waar	Parkeer ontheffing	Toegangspas	bijzonderheden
Nood-/hulpdiensten en gemeentereiniging, bedrijfsafval	24 uur per dag			nee	ja	Alleen met duurzaam voertuig, tenzij dit aantoonbaar nog niet mogelijk is.
Wagepark justitie	24 uur per dag			Nee	Nee	Toelating door justitie, uitrijden via Intercom.
Bewoners/bedrijven met eigen parkeergelegenheid	24 uur per dag		Kortste route naar parkeergelegenheid.	nee	ja	Toegangspassen gelijk aan aantal parkeerplaatsen.
liwewijken, VIV's stadhuis	24 uur per dag			ja	Nee	Max 3 voertuigen per trouwelijk.
Technische dienstverleners	24 uur per dag			ja	Nee	Alleen als auto in nabijheid nodig is of calamiteit. Pakket en koeriersdiensten vallen hier niet onder.
Bewoners en ondernemers in voetgangersgebied	24 uur per dag	60 min	Uitgezonderd: Grote Houtstraat, Glerstraat, Barteljorisstraat, Grote Markt, Rippendaterrein	Nee	ja	
Overige ontheffings-aanvragers incl. pakketdiensten etc.	24 uur per dag	60 min	Uitgezonderd: Grote Houtstraat, Glerstraat, Barteljorisstraat, Kleine Houtstraat noord, Lange Veerstraat, Grote Markt, Rippendaterrein.	Nee	ja	Alleen met duurzaam voertuig of medische noodzaak en/of calamiteit.
Structurele bevoorrading	Na 18.00 koopavond na 21.00	60 min		Nee	ja	Alleen met duurzaam voertuig m.u.v. waarde transport.
	Tussen 12.00 en 18.00 uur	60 min	Uitgezonderd: Grote Houtstraat, Glerstraat, Barteljorisstraat, Kleine Houtstraat noord, Lange Veerstraat, Grote Markt, Rippendaterrein.	Nee	ja	Alleen met duurzaam voertuig m.u.v. waarde transport.
Incidentele bevoorrading Bij verhuizing	Na 18.00 koopavond na 21.00			Nee	Nee	
	24 uur per dag		Uitgezonderd: Grote houtstraat, Glerstraat, Barteljorisstraat, Kleine Houtstraat noord, Lange Veerstraat, Grote Markt, Rippendaterrein.	Nee	Nee	
Taxi's	Tussen 21.00/6.00	30 min	Uitgezonderd Lange Veerstraat en Kleine Houtstraat noord, Rippendaterrein.	Nee	ja	Kort parkeren voor stadhuis toegestaan.
WVG taxi's	24 uur per dag	15 min	Uitgezonderd: Grote Houtstraat, Glerstraat, Barteljorisstraat, Kleine Houtstraat noord, Lange Veerstraat, Grote Markt.	Nee	ja	
Duurzame bevoorrading Markthandelaren	Tussen 21.00/6.00	30 min		Nee	ja	
	Tussen 6.00/12.00			Nee	ja	Alleen met duurzaam voertuig.
	Maandag en zaterdag		Uitrijden Koningstraat	Nee	ja (uitrijden)	

¹ bevoordien gebieden conform wettelijke bepalingen

Vestiging Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam
T (020) 420 92 17
F (020) 420 63 47

www.goudappel.nl
goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**