

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

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

HBB Groep

Verkeer en parkeren Gonnetstraat 22 en 26

Actualisatie programma maart 2018

Datum	18 april 2018
Kenmerk	HBP029/Rta/0079.02
Eerste versie	17 april 2018

1 Inleiding

HBB Groep is voornemens om aan de Gonnetstraat 22 en 26 (voormalige Van Duivenbode-locatie en voormalige HAL-locatie) een gemengd woon-/werkprogramma te realiseren. Ten behoeve van deze ontwikkelingen heeft Goudappel Coffeng BV in 2017 een verkeerskundige onderbouwing opgesteld.¹ Het programma van Gonnetstraat 26 is gewijzigd, met onder andere de toevoeging van een ondergrondse parkeergarage. HBB Groep heeft daarom gevraagd inzichtelijk te maken wat deze wijziging voor de verkeers- en parkeersituatie betekent.

In deze notitie zijn de effecten van deze wijzigingen op de oorspronkelijke rapportage¹ opgenomen.

2 Gewijzigd programma

Het functieprogramma van Gonnetstraat 26 is gewijzigd ten opzichte van de situatie in 2017. In tabel 2.1 is het gewijzigde programma (programma 29 maart 2018) weergegeven. In de nieuwbouw van Gonnetstraat 26 wordt nu ondergronds geparkeerd en zijn meer parkeerplaatsen opgenomen. Door de ondergrondse parkeeroplossing zijn de functies op maaiveld gewijzigd wat geleid geeft tot een andere woonverdeling.

¹ 'Verkeer en Parkeren Gonnetstraat 22 en 26', kenmerk HBP021/Rta/0068.06, d.d. 21 februari 2017.

project	functie	omvang (2018)
Gonnetstraat 26	monumentaal HAL gebouw	
	- kantoorruimtes (kantoor met baliefunctie)	1.740 m ² bvo
	- horeca (restaurant) of werken	400 m ² bvo
	nieuwbouw	
	- werkateliers (arbeidsintensief, bezoekersextensief bedrijf)	4 ateliers: circa 200 m ² bvo
	- horeca, wasserette, werkruimte (arbeidsintensief, bezoekersextensief bedrijf)	150 m ² bvo
	- woning goedkoop	30
	- woning midden	14
	- woning duur	36
	parkeren	62 parkeerplaatsen
Gonnetstraat 22	- commerciële ruimte/horeca (lunchroom/koffiecorner)	150 m ² bvo
	- woning duur	16
	parkeren	23 parkeerplaatsen

Tabel 2.1: Gewijzigd programma ontwikkeling project Gonnetstraat (29 maart 2018)

3 Parkeren

3.1 Resultaat parkeerbalans gemeentelijke parkeernormen

In tabel 3.1 is het resultaat van de parkeerbalans op basis van de gemeentelijke parkeernormen weergegeven. De uitgangspunten zijn opgenomen in de rapportage 'Verkeer en Parkeren Gonnetstraat 22 en 26', kenmerk HBP021/Rta/0068.06, d.d. 21 februari 2017.

	zonder dubbel- gebruik	werkdag- middag	werkdag- avond	werkdag- nacht	zaterdag- avond
<i>bewoners</i>					
Gonnetstraat 26, goedkope woningen	27,0	13,5	24,3	27,0	21,6
Gonnetstraat 26, middeldure woningen	12,6	6,3	11,3	12,6	10,1
Gonnetstraat 26, dure woningen	32,4	16,2	29,2	32,4	25,9
Gonnetstraat 22, dure woningen	14,4	7,2	13,0	14,4	11,5
<i>subtotaal bewoners</i>	<i>86</i>	<i>43</i>	<i>78</i>	<i>86</i>	<i>69</i>
<i>werknemers</i>					
Gonnetstraat 26, kantoorruimtes	20,9	20,9	1,0	0,0	0,0
Gonnetstraat 26, horeca	6,4	2,6	5,8	0,0	6,4
Gonnetstraat 26, werkateliers	1,3	1,3	0,1	0,0	0,0
Gonnetstraat 26, werkruimte ed	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0
Gonnetstraat 22, commerciële ruimte	0,6	0,2	0,5	0,0	0,6
<i>subtotaal werknemers</i>	<i>30</i>	<i>26</i>	<i>7</i>	<i>0</i>	<i>7</i>
<i>bezoekers</i>					
woningen Gonnetstraat 26	24,0	4,8	19,2	0,0	24,0
woningen Gonnetstraat 22	5,4	2,2	4,9	0,0	5,4
Gonnetstraat 26, kantoorruimtes	5,2	5,2	0,3	0,0	0,0
Gonnetstraat 26, horeca	25,6	10,2	23,0	0,0	25,6
Gonnetstraat 26, werkateliers	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
Gonnetstraat 26, werkruimte ed	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
Gonnetstraat 22, commerciële ruimte	5,4	2,2	4,9	0,0	5,4
<i>subtotaal bezoekers</i>	<i>66</i>	<i>25</i>	<i>52</i>	<i>0</i>	<i>60</i>
parkeervraag totaal	182	94	137	86	137
parkeeraanbod	85	85	85	85	85
overschot/tekort		-9	-52	-1	-52

Tabel 3.1: Parkeerbalans op basis van gemeentelijke parkeernormen

3.2 Mobiliteitsconcept

HBB Groep hanteert het volgende mobiliteitsconcept bij de ontwikkeling:

- Aan de dure en middeldure woningen wordt 1 parkeerplaats per woning meeverkocht (parkeernorm bewonersdeel = 0,9 parkeerplaats per woning).
- Aan de goedkope woningen, wordt een autodeelplan aangeboden. HBB Groep gaat op dit moment uit van het aanbieden van 5 deelauto's. Dit betekent dat per 6 woningen één deelauto beschikbaar is.
- De woningen worden uitgesloten van de aanvraag van een belanghebbendenvergunning.

- Bezoekers aan de woningen, bedrijven en horeca zullen gebruik maken van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte (bijvoorbeeld parkeergarage Stationsplein of de betaalde parkeerplaatsen in de directe omgeving van de ontwikkeling).
- Voor werknemers van de bedrijven zijn in principe geen parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar. Zij worden gestimuleerd zoveel mogelijk met andere vervoerwijzen (fiets en openbaar vervoer) te komen. Wanneer werknemers gebruik willen maken van de auto zijn zij in principe aangewezen op de openbare parkeergarage Stationsplein. De resterende parkeercapaciteit op eigen terrein is voor de verhuur aan bedrijven beschikbaar.

Voor een nadere toelichting op het mobiliteitsconcept wordt verwezen naar de hoofd-rapportage ('Verkeer en Parkeren Gonnetstraat 22 en 26').

In de tabellen hierna wordt het resultaat van de parkeerbalans gegeven, waarin de uitgangspunten van het mobiliteitsconcept zijn verwerkt. Voor de doelgroepen bewoners, werknemers en bezoekers zijn afzonderlijke parkeerbalansen opgenomen.

Bewoners

In tabel 3.2 is het resultaat van de parkeerbalans voor het bewonersparkeren opgenomen.

bewoners	parkeervraag
Gonnetstraat 26, goedkope woningen	0
Gonnetstraat 26, middeldure woningen	14
Gonnetstraat 26, dure woningen	36
deelautoconcept	5
Gonnetstraat 22, dure woningen	16
bewoners	71

Tabel 3.2: Parkeervraag bewoners binnen het mobiliteitsconcept

Uit de tabel blijkt dat de totale parkeervraag voor bewoners binnen het mobiliteitsconcept 71 parkeerplaatsen betreft. Met 62 parkeerplaatsen in de parkeergarage bij Gonnetstraat 26 en 23 parkeerplaatsen bij Gonnetstraat 22 zijn daarmee ruim voldoende parkeerplaatsen voor bewoners voorzien. In de parkeergarage blijven nog 7 parkeerplaatsen beschikbaar voor de overige functies en bij Gonnetstraat 22 blijven ook nog 7 parkeerplaatsen beschikbaar.

Werknemers

Voor werknemers van de bedrijven zijn in principe geen parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar. Zij worden gestimuleerd om zoveel mogelijk met andere vervoerwijzen (fiets en openbaar vervoer) te komen. Werknemers die gebruik willen maken van de auto zijn, als gevolg van de toekenningsregels van het parkeervergunningstelsel, aangewezen op de openbare parkeergarage Stationsplein. Op het eigen terrein zijn 14 (7+7) parkeerplaatsen beschikbaar voor verhuur aan de bedrijven. Hiermee kan een deel van de werknemersvraag op eigen terrein worden opgelost.

Bezoekers

Bezoekers aan de woningen, bedrijven en horeca zullen gebruik maken van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Hiervoor kunnen zij parkeren in parkeergarage Stationsplein (gelegen op 400 meter loopafstand) of op de betaalde parkeerplaatsen in de directe omgeving van de ontwikkeling. In tabel 3.3 is de berekening van de parkeervraag voor bezoekers opgenomen.

bezoekers	zonder dubbelgebruik	werkdag-middag	werkdag-avond	werkdag-nacht	zaterdag-avond
woningen Gonnetstraat 26	24,0	4,8	19,2	0,0	24,0
woningen Gonnetstraat 22	5,4	2,2	4,9	0,0	5,4
Gonnetstraat 26, kantoorruimtes	5,2	5,2	0,3	0,0	0,0
Gonnetstraat 26, horeca	25,6	10,2	23,0	0,0	25,6
Gonnetstraat 26, werkateliers	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
Gonnetstraat 26, werkruimte ed	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
Gonnetstraat 22, commerciële ruimte	5,4	2,2	4,9	0,0	5,4
totaal bezoekers	66	25	52	0	60

Tabel 3.3: Parkeervraag bezoekers

Uit tabel 3.3 blijkt dat de bezoekersparkeervraag op werkdagen overdag 25 parkeerplaatsen bedraagt en in de avonduren 52 tot 60 parkeerplaatsen. Deze bezoekers kunnen parkeren in de openbare parkeergarage Stationsplein of op de openbare parkeerplaatsen in de omgeving.

In april 2015 is een schouw uitgevoerd in de directe omgeving van de ontwikkellocatie (zie ook rapportage 'Verkeer en Parkeren Gonnetstraat 22 en 26', kenmerk HBP021/Rta/0068.06, d.d. 21 februari 2017, voor de resultaten van de schouw). Uit de schouw bleek dat in de direct aangrenzende straten om 16.00 uur 50 van de 105 parkeerplaatsen bezet waren. Omdat een deel van de capaciteit door bedrijven uit de omgeving wordt gebruikt, is het reëel te veronderstellen dat voor bezoekers voldoende parkeerplaatsen in de directe omgeving beschikbaar zijn.

4 Verkeersgeneratie en -afwikkeling

Het nieuwe programma kent een grotere verkeersgeneratie dan het programma uit 2017 (832 versus 746 motorvoertuigen per etmaal). In tabel 4.1 is de verkeersgeneratie van het geactualiseerde programma opgenomen.

project	functie	verkeersgeneratie	
		omvang (2018)	[mvt/werkdagemaal]
Gonnetstraat 26	monumentaal HAL gebouw		
	- kantoorruimtes (kantoor met baliefunctie)	1.740 m ² bvo	160
	- horeca (restaurant)	400 m ² bvo	192
	nieuwbouw		
	- werkateliers (arbeidsintensief, bezoekers- extensief bedrijf)	4 ateliers: circa 200 m ² bvo	20
	- horeca, wasserette, werkruimte (arbeidsintensief, bezoekersextensief bedrijf)	150 m ² bvo	15
	- woning goedkoop	30	63
	- woning midden	14	55
	- woning duur	36	202
	<i>subtotaal</i>		<i>706</i>
Gonnetstraat 22	- commerciële ruimte/horeca (lunchroom/ koffiecorner)	150 m ² bvo	36
	- woning duur	16	90
	<i>subtotaal</i>		<i>126</i>
Totaal			832

Tabel 4.1: Verkeersgeneratie op basis van geactualiseerd programma (maart 2018)

Tijdens de schouw in 2015 is tijdens het begin van de avondspits de verkeersdruk en verkeersafwikkeling op het kruispunt van de Gonnetstraat en de Friese Varkenmarkt bepaald. De gemiddelde wachttijd op het kruispunt is drie seconden voor de hoofd-richting. Op de zijrichting is de gemiddelde wachttijd 6 seconden. Dit betekent dat de verkeersafwikkeling op het kruispunt goed is.

Voor de toekomstige situatie is de verkeersgeneratie op een werkdagemaal 197 (832 – (522 + 113)²) motorvoertuigen hoger dan in 2015. Circa 10% hiervan vindt plaats tijdens het drukste uur in de avondspits. Dit betekent dat circa 20 motorvoertuigen extra via het kruispunt Gonnetstraat – Friese Varkenmarkt aankomen of vertrekken tijdens dit uur. Daarbij is uitgegaan van het ‘worst case’-scenario dat al het extra verkeer gebruik maakt van dit kruispunt.

Met de extra motorvoertuigen op het kruispunt blijft sprake van een goede verkeersafwikkeling.

² De verkeersgeneratie van de huidige/oude invulling van Gonnetstraat 22 en 26.

HBB Groep

Verkeer en parkeren Gonnetstraat 22 en 26



Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

HBB Groep

Verkeer en parkeren Gonnetstraat 22 en 26

Datum	21 februari 2017
Kenmerk	HBP021/Rta/0068.06
Eerste versie	1 mei 2015

Documentatiepagina

Oprichtgever(s)	HBB Groep
Titel rapport	Verkeer en parkeren Gonnetstraat 22 en 26
Kenmerk	HBP021/Rta/0068.06
Datum publicatie	21 februari 2017
Projectteam opdrachtgever(s)	Gren Molenkamp
Projectteam Goudappel Coffeng	Aukje van de Reijt en Tim Bunschoten

	Inhoud	Pagina
1	Inleiding	1
2	Aanpak en uitgangspunten	2
2.1	Parkeerbeleid	2
2.2	Parkeerbalans	2
2.3	Verkeerseffecten	3
2.4	Uitgangspunten	4
2.4.1	Functieprogramma	4
2.4.2	Gemeentelijke parkeernorm	5
2.4.3	Aanwezigheidspercentages	5
2.4.4	Kencijfers verkeersgeneratie	6
3	Gonnetstraat 26	7
3.1	Parkeerbalans	8
3.1.1	Gemeentelijke parkeernormen	8
3.1.2	Parkeerbalans naar doelgroep	8
3.1.3	Conclusie parkeerbalans	11
3.2	Verkeersgeneratie	11
3.3	Verkeersafwikkeling	12
3.3.1	Huidige situatie	12
3.3.2	Toekomstige situatie	13
4	Gonnetstraat 22	14
4.1	Parkeerbalans	14
4.2	Verkeersgeneratie	15
4.3	Verkeersafwikkeling	16
5	Conclusie	17
Bijlage 1	Schouwrapport	18

1

Inleiding

HBB Groep is voornemens om aan de rand van de binnenstad van Haarlem, aan de Gonnetstraat, twee plannen met onder andere woningbouw te realiseren. Het bouwplan betreft de Gonnetstraat 22 (voormalige Van Duivenbode-locatie) en Gonnetstraat 26 (voormalige HAL-locatie). Het bestaande gebouw Gonnetstraat 22 wordt gesloopt en in een zelfde opzet opnieuw opgebouwd. Het hoofdgebouw van de Gonnetstraat 26, een gemeentelijk monument, wordt gerenoveerd en zorgvuldig opgenomen in een nieuw stedelijk bouwblok aansluitend bij de maat en schaal van het gemeentelijk monument. Beide nieuwbouwlocaties krijgen een gemengd woon-/werkprogramma en het monument wordt een werkgebouw voor creatieve en innovatie bedrijvigheid inclusief horecavoorziening. Bovenop het nieuwe bouwblok op de HAL-locatie verrijzen op de groen uitgevoerde daken ('het tweede maaiveld') twee hogere bouwvolumes met woningen. De binnenterreinen van de locaties voorzien in het parkeren en worden beiden afgesloten met een groen ingerichte dek.

Voor de plannen van de Gonnetstraat moet HBB Groep een omgevingsvergunning aanvragen. De omgevingsvergunning wordt getoetst aan het bestemmingsplan en de Haarlemse Bouwverordening. Een bestemmingsplanwijziging is nodig.

HBB Groep heeft Goudappel Coffeng BV gevraagd een verkeerskundige onderbouwing te leveren voor beide ontwikkelingen. Deze onderbouwing gaat in op de verkeersafwikkeling en parkeerbalans van beide plannen. Hiertoe wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de gehanteerde uitgangspunten. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 de effecten voor de verkeersafwikkeling en parkeren voor het project Gonnetstraat 26 behandeld en in hoofdstuk 4 de effecten voor het project Gonnetstraat 22. Deze rapportage sluit af met een samenvattende conclusie waarin ook naar de effecten van beide projecten gezamenlijk wordt gekeken.

2

Aanpak en uitgangspunten

2.1 Parkeerbeleid

Het parkeerbeleid van de gemeente Haarlem geeft aan dat bij nieuw- of verbouw voldoende parkeergelegenheid moet worden gerealiseerd. De beleidslijn is dat deze parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. Met behulp van de parkeernorm van de gemeente Haarlem wordt de parkeervraag bepaald. Mochten bij een bouwplan onvoldoende parkeerplaatsen kunnen worden gerealiseerd, zal eerst moeten worden gekeken of aanpassing van het bouwprogramma mogelijk is, wanneer dit niet mogelijk blijkt, kan de parkeereis worden afgekocht.

Uit deze beleidslijn blijkt dat ook wanneer in gereguleerd gebied niet aan de parkeereis wordt voldaan, een bouwplan onder invulling van bepaalde voorwaarden toch gerealiseerd kan worden. Deze voorwaarden zijn:

- Huren of kopen van parkeergelegenheid binnen een straal van 500 meter van het bouwplan met een contractduur van minimaal 10 jaar en/of
- Toepassing van vervoersmanagement en/of
- Vrijwillig afzien van het recht op parkeervergunningen en bezoekersschijven voor de woningen en/of
- Realiseren van alternatieve parkeergelegenheid elders of in het openbaar gebied op een beloopbare afstand ten opzichte van het bouwplan.

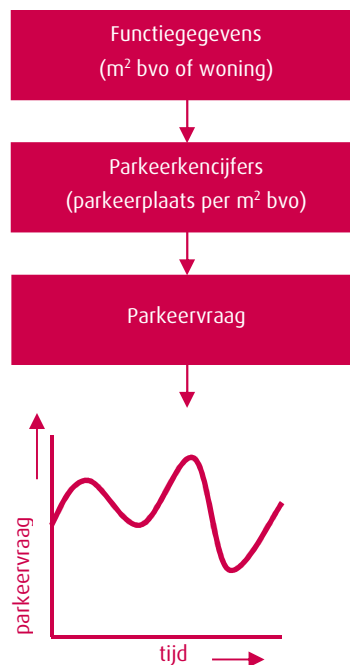
Dit heeft de gemeente Haarlem geconcretiseerd in de 'beleidsregel toekennen parkeervergunningen en bezoekersschijven' (nr: 2014/75438). Met deze beleidsregel maakt de gemeente Haarlem herontwikkeling van leegstaande panden in gereguleerd gebied mogelijk.

2.2 Parkeerbalans

Bij het opstellen van een parkeerbalans wordt de parkeervraag van een ontwikkeling afgezet tegen het parkeeraanbod. De parkeervraag wordt berekend door de omvang van elke functie te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per functie-eenheid, bijvoorbeeld per vierkante meter bvo).

Niet elke functie genereert op alle momenten van de week een even grote parkeervraag. Door toepassing van aanwezigheidspercentages wordt rekening gehouden met dit effect (zie figuur 2.1). Tevens kunnen de parkeerplaatsen door verschillende parkeerders gebruikt worden (dubbelgebruik). Ook hiermee wordt met behulp van de aanwezigheidspercentages rekening gehouden.

Op basis van het programma en de bijbehorende parkeernormen wordt het totale aantal parkeerplaatsen berekend dat ongewogen noodzakelijk zou zijn voor de ontwikkeling (opgesplitst naar programmaonderdeel). Van het aantal ongewogen parkeerplaatsen is vervolgens aan de hand van de aanwezigheidspercentages het hoogste gelijktijdige benodigde aantal parkeerplaatsen bepaald.



Figuur 2.1: Berekening parkeervraag

2.3 Verkeerseffecten

Voor het bepalen van de verkeersgeneratie van de ontwikkeling zijn de CROW-kengetallen gebruikt. Van de verkeersgeneratie van zowel de huidige functies als van de toekomstige functies is de verkeersintensiteit berekend om zo de extra verkeersbelasting te kunnen bepalen. Op basis van de huidige verkeersdruk en de extra verkeersgeneratie van de ontwikkeling is bepaald of de bestaande verkeersinfrastructuur de extra verkeersbewegingen als gevolg van de ontwikkeling kan verwerken.

De belangrijkste ontsluitingsweg voor de plannen aan de Gonnetstraat is de Friese Varkenmarkt. Het kruispunt tussen de Gonnetstraat en de Friese Varkenmarkt is daarmee het meest belangrijk voor de verkeersafwikkeling. In de huidige situatie is dit kruispunt vormgegeven als voorrangskruispunt. Met behulp van deze kruispuntstromen is de verkeersafwikkeling op het kruispunt te bepalen. Daarbij moet worden gekeken naar wachttijd op het kruispunt. In Tabel 2.1 is het beoordelingskader van de verkeersafwikkeling op een voorrangskruispunt weergegeven.

	Hoofdrichting	Zijrichting
	Motorvoertuigen	Motorvoertuigen
Goed	0-10 sec	0-30 sec
Redelijk/matig	10-30 sec	30-45 sec
Slecht	> 30 sec	> 45 sec

Tabel 2.1: Beoordelingskader verkeersafwikkeling op een voorrangskruispunt

2.4 Uitgangspunten

2.4.1 Functieprogramma

Van de bestaande gebouwen binnen het plangebied zal het karakteristieke HAL-gebouw worden gerenoveerd en zal verder vervangende nieuwbouw worden gepleegd. Dit betekent dat de bestaande functies op deze locaties komen te vervallen. In tabel 2.2 is het oude, historische programma opgenomen. In tabel 2.3 is het meest recente programma van de ontwikkeling opgenomen. Dit programma is gebaseerd op de opgave van de opdrachtgever. Door planuitwerking kunnen oppervlaktes en aantallen nog wijzigen.

Project	Functie	Omvang
Gonnetstraat 26	historische bebouwing (industrie)	5.321 m ² bvo
Gonnetstraat 22	bedrijfsruimte (industrie)	1.147 m ² bvo

Tabel 2.2: Historisch programma Gonnetstraat 22&26

Project	Functie	Omvang	functie conform parkeernormering
Gonnet- straat 26	Monumentaal HAL gebouw		
	- Kantoorruimtes	1.740 m ² bvo	kantoor met baliefunctie (commerciële bedrijfsruimte)
	- Horeca	400 m ² bvo	restaurant
	Nieuwbouw		
	- Werkateliers (20-35 m ²)	8 ateliers: ca. 240 m ² bvo	arbeidsintensief, bezoekersextensief bedrijf
	- Appartementen (45 - 70 m ²)	9 appartementen	woning goedkoop/midden
	- Maisonette (75 - 105 m ²)	6 maisonettes	woning duur
	- Studio's (25 - 45 m ²)	39 studio's	woning goedkoop
	- Torenwoningen (40 - 90 m ²)	18 torenwoningen	woning midden
	- Werk-/ woonstudio's (70 m ²)	3 studio's	woning midden
- Penthouse (105 m ²)	2 penthouse's	woning duur	
Parkeren		44 parkeerplaatsen	
Gonnet- straat 22	Atelierwoningen (150 - 215 m ²)	9 ateliers	woning duur
	Appartementen (90 - 110 m ²)	6 appartementen	woning duur
	Commerciële ruimte/horeca (lunchroom/koffiecorner)	150 m ² bvo	café
	Penthouse (150 m ²)	1 penthouse	woning duur
	Parkeren		23 parkeerplaatsen

Tabel 2.3: Programma ontwikkeling project Gonnetstraat (opgave opdrachtgever)

2.4.2 Gemeentelijke parkeernorm

De parkeernormen van de gemeente Haarlem zijn vastgelegd in de bouwverordening van 10 juni 2010. De parkeercijfers van CROW vormen hiervoor de basis. Haarlem is ingeschaald als zeer sterk stedelijk gebied. De locatie Gonnestraat ligt conform de bouwverordening in zone 'centrum'.

De voor dit project relevante parkeernormen zijn in tabel 2.4 weergegeven.

Functie	Parkeernorm Haarlem		
	Norm	Aandeel	bezoek
Arbeidsintensief, bezoekersextensief bedrijf	0,7 pp per 100 m2 bvo		5%
Kantoor met baliefunctie (commerciële bedrijfsruimte)	1,5 pp per 100 m2 bvo		20%
Café	4,0 pp per 100 m2 bvo		90%
Restaurant	8,0 pp per 100 m2 bvo		80%
Woning goedkoop	1,2 pp per woning		0,3 pp
Woning midden	1,2 pp per woning		0,3 pp
Woning duur	1,2 pp per woning		0,3 pp

Tabel 2.4: Gemeentelijke parkeernormen

De werkfuncties in het plan vallen onder de categorie arbeidsintensief, bezoekersextensief bedrijf. Genoemde voorbeelden voor deze functiecategorie zijn: industrie, garagebedrijf, laboratorium en werkplaats.

2.4.3 Aanwezigheidspercentages

In tabel 2.5 zijn de gehanteerde aanwezigheidspercentages opgenomen. De aanwezigheidspercentages zijn afkomstig uit CROW-publicatie 317: Kencijfers voor parkeren en verkeersgeneratie (oktober 2012).

	Aanwezigheidspercentages			
	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag avond
Arbeidsintensief, bezoekersextensief bedrijf	100%	5%	0%	0%
Kantoor met baliefunctie (commerciële bedrijfsruimte)	100%	5%	0%	0%
Restaurant	40%	90%	0%	100%
Woning bewoners	50%	90%	100%	80%
Woning bezoekers	20%	80%	0%	100%

Tabel 2.5: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

2.4.4 Kencijfers verkeersgeneratie

De verkeersgeneratie voor het nieuwe plan is berekend op basis van CROW kencijfers (CROW-publicatie 317: Kencijfers voor parkeren en verkeersgeneratie). Hierbij zijn dezelfde uitgangspunten als bij het opstellen van de parkeerbalans gehanteerd: zeer sterk stedelijk gebied in 'centrum'. Daarbij is gekozen de maximale kengetallen te hanteren, waarmee uit wordt gegaan van het 'worst-case' scenario. In tabel 2.6 zijn de gehanteerde kencijfers voor verkeersgeneratie opgenomen.

De kengetallen van CROW gelden voor een gemiddelde weekdag. Aangezien een werkdag maatgevend is zijn de getallen omgerekend naar werkdag cijfers. Voor werkgerelateerde verplaatsingen is dit gedaan door de weekdag cijfers om te rekenen naar week (vermenigvuldigen met zeven) en te verdelen over de werkdagen (delen door vijf). Voor woongerelateerde verplaatsingen zijn de getallen omgerekend aan de hand van verhouding tussen de gemiddelde verplaatsingen per weekdag (3,1) en per werkdag (3,3) uit het mobiliteitspanel.

Voor een restaurant zijn geen CROW kengetallen bekend voor de verkeersgeneratie, daarom is een inschatting gemaakt op basis van de parkeernorm. Bij maximale bezetting zijn 8 parkeerplaatsen nodig, dit betekent een verkeersgeneratie van 16 ritten, aankomend en vertrekkend. Ervan uitgaand dat een restaurant twee keer per dag (lunch en diner) volledig bezet is en tussendoor ook enkele gasten met de auto komen, is voor de verkeersgeneratie drie keer de maximale bezetting en daarmee 48 ritten per 100 m² bvo voor een werkdag gehanteerd. Voor de functie café (lunchroom/koffiercorner) is een vergelijkbare redenering aangehouden.

	verkeersgeneratie		
	weekdag	werkdag	
arbeidsintensief, bezoekerextensief bedrijf	7,0	9,8	mvt per 100 m ² bvo
kantoor met baliefunctie (commerciële bedrijfsruimte)	6,6	9,2	mvt per 100 m ² bvo
café	17,1	24,0	mvt per 100 m ² bvo
restaurant	34,3	48,0	mvt per 100 m ² bvo
woning goedkoop	2,0	2,1	mvt per woning
woning midden	3,7	3,9	mvt per woning
woning duur	5,3	5,6	mvt per woning

Tabel 2.6: Gehanteerde kencijfers verkeersgeneratie

3

Gonnetstraat 26

Het project Gonnetstraat 26 HAL wordt een ensemble van appartementen, werkateliers, horeca en kantoorruimtes. Het ensemble karakteriseert zich door: wonen, werken, leren, delen, ontspannen. Het binnenterrein krijgt een verhoogde binnentuin waaronder geparkeerd kan worden. De binnentuin krijgt een semi openbaar toegankelijk karakter.

De kleine appartementen en studio's zijn met name geschikt voor een doelgroep in de leeftijd tot 35 jaar. Deze starters zijn net klaar met studeren (of zijn bijna klaar met studeren), hebben wel of niet een vaste baan, staan midden in het (stadse) leven en zijn een doelgroep apart. De overige appartementen en maisonnettes zijn geschikt voor iedere doelgroep in alle leeftijdscategorieën. Voor de invulling van de bedrijfsruimten wordt gedacht aan kleine (startende) ondernemingen in de creatieve en culturele sector.

Mobiliteitsconcept

HBB Groep kiest bij het project Gonnetstraat 26 voor een duurzaam mobiliteitsconcept waarbij bewust wordt ingezet op een optimale afstemming tussen omgeving en vervoersmogelijkheden. Uitgangspunt is dat daardoor minder gebruik wordt gemaakt van de auto. Daarom zijn er ook redenen om minder parkeerplaatsen te realiseren dan conform de parkeernormering benodigd zou zijn. Deze redenen zijn:

- Nabijheid treinstation Haarlem (minder dan 400 meter);
- Directe nabijheid binnenstad Haarlem met al haar voorzieningen;
- Autobezit onder starters (zeker in deze context);
- Auto deelplan (onder binnenhof) - mobiliteitsplan;
- Riant stallingmogelijkheden voor fietsen/ brommers / scooters.

Gegeven de ligging van de locatie en de beoogde doelgroepen biedt HBB Groep de bewoners van de appartementen aan om één parkeerplaats op eigen terrein af te nemen. Voor de bewoners van de studio's (< 50 m²) wordt een concept met deelauto's ontwikkeld. Dit gaat in totaal om 5 parkeerplaatsen voor het autodeelplan.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de parkeerbalans (paragraaf 3.1) en verkeersgeneratie (paragraaf 3.2) van deze ontwikkeling. In paragraaf 3.3 wordt de verkeersafwikkeling van de ontwikkeling beoordeeld.

3.1 Parkeerbalans

3.1.1 Gemeentelijke parkeernormen

Op basis van de gemeentelijke parkeernormen is een parkeerbalans opgesteld. Het resultaat van deze parkeerbalans is opgenomen in tabel 3.1. Bij deze berekening is rekening gehouden met het gegeven dat exclusieve parkeerplaatsen niet voor dubbelgebruik in aanmerking komen. Deze functies kennen 100% aanwezigheid op elk moment.

	ongewogen	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag avond
Monumentaal HAL gebouw					
- Kantoorruimtes	26	26	1	0	0
- Horeca	32	13	29	32	6
Nieuwbouw					
- Werkateliers	2	2	0	0	0
- Woning goedkoop	35	18	32	35	28
- Woning midden	27	14	24	27	22
- Woning duur	7	4	6	7	6
Bezoekers woningen	23	5	18	0	23
Totaal		82	110	101	85

Tabel 3.1: Parkeervraag op basis van gemeentelijke parkeernormen

Uit tabel 3.1 blijkt dat op basis van de gemeentelijke parkeernormen op het maatgevende moment (werkdagavond) voor de ontwikkeling in totaal 110 parkeerplaatsen benodigd zijn. Binnen de planvorming van HBB Groep zijn 44 parkeerplaatsen op eigen terrein opgenomen. Daarom wil HBB Groep voor de ontwikkeling gebruik maken van de beleidslijn waarmee het mogelijk is dat minder parkeerplaatsen op eigen terrein worden gerealiseerd. In de directe omgeving geldt namelijk parkeerregulering en op 400 meter loopafstand ligt parkeergarage Stationsplein.

3.1.2 Parkeerbalans naar doelgroep

Bij het gebruik maken van de mogelijk om in het centrum te ontwikkelen en niet de volledige parkeervraag op eigen terrein te realiseren, kunnen drie doelgroepen worden onderscheiden. Deze doelgroepen voor Gonnetsstraat 26 zijn: bewoners, bezoekers en werknemers.

Bewoners

Voor de bewoners aan de appartementen wordt een parkeerplaats op eigen terrein gerealiseerd. Bewoners van de studio's (woning goedkoop) kunnen gebruik maken van een autodeelplan, waarbij de bewoners gebruik kunnen maken van deelauto's. HBB Groep gaat op dit moment uit van het aanbieden van 5 deelauto's. Dit betekent dat per 7,8 woningen één deelauto beschikbaar is. Dit is een intensiever gebruik dan bij commerciële

deelauto's. In de KPVV-brochure 'Kiezen voor autodelen' van oktober 2009 wordt gesproken over gemiddeld 14,3 deelnemers per deelauto. Hiermee is het aantal deelauto's waar HBB Groep in haar ontwerp rekening mee houdt voldoende.

In tabel 3.2 is de parkeerbalans voor bewoners opgenomen.

BEWONERS	ongewogen
nieuwbouw	
- woning goedkoop	5 (deelauto's)
- woning midden	27
- woning duur	7
totaal	39

Tabel 3.2: Parkeervraag bewoners

Uit tabel 3.2 blijkt dat voor bewoners een totale parkeervraag is berekend van 39 parkeerplaatsen. Bij de ontwikkeling zijn 44 parkeerplaatsen op eigen terrein gepland. Dit betekent dat voor het parkeren van bewoners voldoende parkeerplaatsen op het eigen terrein beschikbaar zijn.

Werknemers

Voor werknemers van de bedrijven zijn in principe geen parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar. Zij worden gestimuleerd om zoveel mogelijk met andere vervoerwijzen (fiets en openbaar vervoer) te komen. Werknemers die gebruik willen maken van de auto zijn, als gevolg van de toekenningsregels van het parkeervergunningsstelsel, aangewezen op de openbare parkeergarage Stationsplein. Op het eigen terrein zijn 5 parkeerplaatsen beschikbaar voor verhuur aan de bedrijven. Hiermee kan een deel van de werknemersvraag op eigen terrein worden opgelost.

Bezoekers

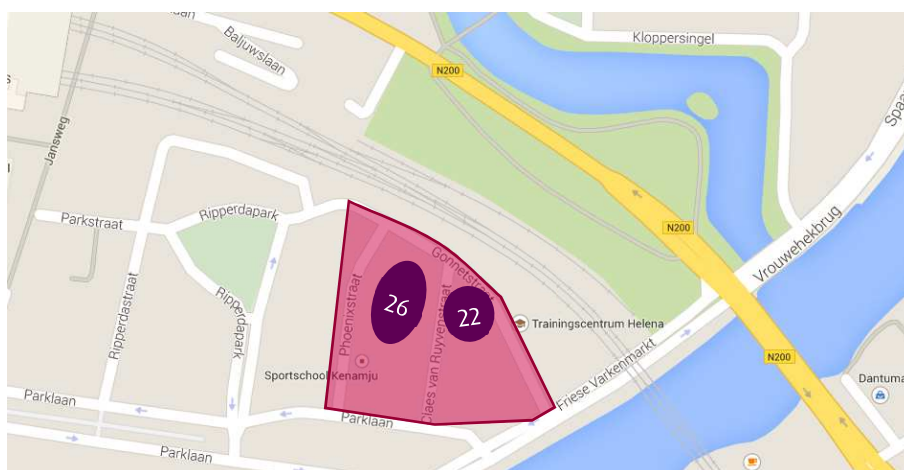
Bezoekers aan de woningen, bedrijven en horeca zullen gebruik maken van de parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Hiervoor kunnen zij parkeren in parkeergarage Stationsplein (gelegen op 400 meter loopafstand) of op de betaalde parkeerplaatsen in de directe omgeving van de ontwikkeling. In tabel 3.3 is de berekening van de parkeervraag voor bezoekers opgenomen.

BEZOEKERS	ongewogen	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag avond
monumentaal hal gebouw					
- kantoorruimtes	5	5	0	0	0
- horeca	26	10	23	0	26
nieuwbouw (bezoekers woningen)	23	5	18	0	23
totaal		20	41	0	49

Tabel 3.3: Parkeervraag bezoekers

Uit tabel 3.3 blijkt dat de bezoekersparkeervraag van de ontwikkeling op werkdagen overdag 20 parkeerplaatsen bedraagt en in de avonduren 41 tot 49 parkeerplaatsen. Deze bezoekers kunnen in de openbare parkeergarage Stationsplein parkeren of op de openbare parkeerplaatsen in de omgeving.

In de directe omgeving van de ontwikkeling zijn circa 105 parkeerplaatsen gelegen (zie figuur 3.1 voor gebied). Deze parkeerplaatsen worden voornamelijk gebruikt door de bedrijven in de omgeving. Uit een schouw op woensdagmiddag 1 april 2015 bleek dat in de directe omgeving van de ontwikkeling om 16.00 uur 50 auto's geparkeerd stonden (zie bijlage 1 voor het schouwrapport). Verwacht mag worden dat voor bezoekers voldoende parkeerruimte in de directe omgeving van de ontwikkeling beschikbaar is, aangezien het drukste moment op de werkdagavond of zaterdagavond is. De werknemers van bedrijven uit de omgeving zullen op dat moment minder gebruik meer maken van de parkeer-capaciteit.



Figuur 3.1: Ontwikkellocaties en directe omgeving

3.1.3 Conclusie parkeerbalans

Uit de parkeerbalans blijkt dat op basis van de gemeentelijke parkeernormen voor de ontwikkeling van Gonnestraat 26 110 parkeerplaatsen benodigd zijn. Binnen de plannen zijn 44 parkeerplaatsen op eigen terrein opgenomen. Deze parkeerplaatsen zullen worden gebruikt door de bewoners en de deelauto's, uit het autodeelplan voor bewoners van de studio's. Het plan voorziet zichzelf hiermee in de parkeervraag. De overige parkeerders, bezoekers en werknemers, parkeren in de openbare ruimte of in parkeergarage Stationsplein. Gezien het huidige gebruik van de openbare plaatsen, is de verwachting dat er voldoende ruimte beschikbaar is om de parkeervraag op te vangen.

3.2 Verkeersgeneratie

Aan de hand van de ruimtelijke vulling uit tabel 2.3 en de kencijfers die in paragraaf 2.4.4 zijn toegelicht is de verkeersgeneratie van Gonnestraat 26 te bepalen. In Tabel 3.4 is de berekening van de verkeersgeneratie van de toekomstige situatie weergegeven. Per werkdagemaal is de verkeersgeneratie 620 motorvoertuigen.

Toekomstige functie Gonnestraat 26	Omvang	Kengetal	Verkeersgeneratie [mvt/werkdagemaal]
Monumentaal HAL gebouw			
- Kantoorruimtes	1.740 m ² bvo	9,2 mvt per 100 m ² bvo	160
- Horeca	400 m ² bvo	48 mvt per 100 m ² bvo	192
Nieuwbouw			
- Werkateliers	240 m ² bvo	9,8 mvt per 100 m ² bvo	24
- Woning goedkoop	39 woningen	2,1 mvt per woning	82
- Woning midden	30 woningen	3,9 mvt per woning	117
- Woning duur	8 woningen	5,6 mvt per woning	44,8
Totaal			620

Tabel 3.4: Verkeersgeneratie van de toekomstige functie van Gonnestraat 26

Om het effect van de functiewijziging op de verkeersgeneratie in beeld te brengen dient de verkeersgeneratie van de huidige functie van Gonnestraat 26 te worden bepaald. Dit is gedaan in Tabel 3.5. Op werkdagemaal is de verkeersgeneratie 522 motorvoertuigen.

Huidige functie Gonnestraat 26	Omvang	Kengetal	Verkeersgeneratie [mvt/werkdagemaal]
Historische bebouwing (industrie)	5.321 m ² bvo	9,8 mvt per 100 m ² bvo	522
Totaal			522

Tabel 3.5: Verkeersgeneratie van de huidige functie van Gonnestraat 26

De extra verkeersgeneratie ten gevolgen van de functiewijziging is te bepalen door het verschil te nemen tussen de huidige verkeersgeneratie en de toekomstige verkeersgeneratie, dit is uiteengezet in tabel 3.6. De totale verkeersgeneratie van de functiewijziging is 98 verkeersbewegingen per werkdagemaal extra ten opzichte van de huidige situatie.

Saldo verkeersgeneratie	Verkeersgeneratie [mvt/werkdagemaal]
Verkeersgeneratie toekomstig	620
Verkeersgeneratie huidig	522
Saldo	98

Tabel 3.6: Verkeersgeneratie functiewijziging Gonnestraat 26

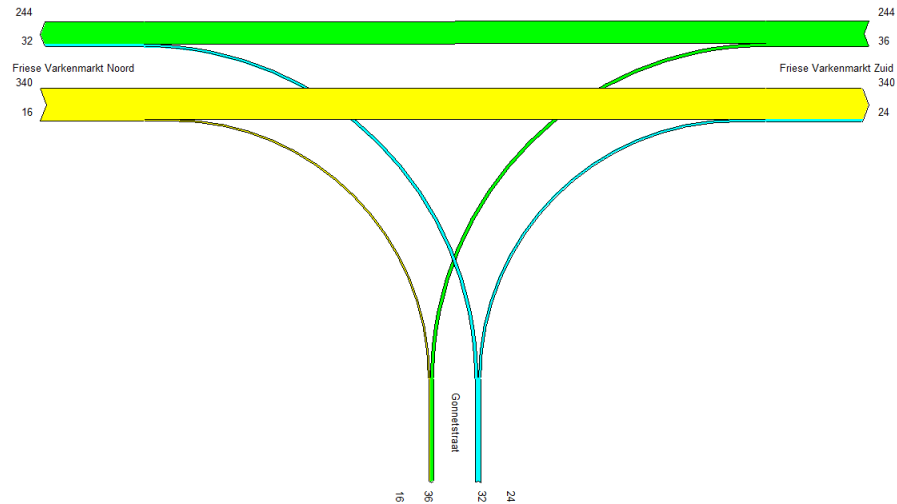
3.3 Verkeersafwikkeling

De belangrijkste ontsluitingsweg voor het pand aan de Gonnestraat 26 is de Friese Varkenmarkt. Het kruispunt tussen de Gonnestraat en de Friese Varkenmarkt is daarmee het belangrijkste voor de verkeersafwikkeling. In de huidige situatie is dit kruispunt vormgegeven als voorrangskruispunt.

3.3.1 Huidige situatie

De huidige verkeersdruk en verkeersafwikkeling van het kruispunt is door middel van een schouw op woensdag 1 april 2015 aan het begin van de avondspits bepaald. In Figuur 3. zijn de kruispuntstromen gevisualiseerd.

De gemiddelde wachttijd in de huidige situatie op het kruispunt is drie seconden voor de hoofdrichting. Op de zijrichting is de gemiddelde wachttijd 6 seconden. Dit betekent dat de verkeersafwikkeling op het kruispunt goed is.



Figuur 3.2: Visualisatie kruispuntstromen kruispunt Gonnetsstraat-Friese Varkenmarkt (1 uur avondspits)

3.3.2 Toekomstige situatie

Voor de toekomstige situatie is de verkeersgeneratie op een werkdagemaal 98 motorvoertuigen hoger dan in de huidige situatie. We hanteren de vuistregel dat 10% van het etmaalverkeer in het drukste uur tijdens de avondspits plaats vindt. Dit betekent dat circa 10 motorvoertuigen via het kruispunt Gonnetsstraat – Friese Varkenmarkt aankomen of vertrekken tijdens dit uur. Daarbij is uitgegaan van het ‘worst case’ scenario dat al het extra verkeer gebruik maakt van dit kruispunt.

De extra motorvoertuigen op het kruispunt zorgen niet voor een wijziging in de gemiddelde wachttijd en daarmee niet voor een verandering van de verkeersafwikkeling.

4

Gonnetstraat 22

Het project Gonnetstraat 22 gaat uit van vervangende nieuwbouw op de hoek van de Gonnetstraat en de Claes van Ruyvenstraat. Op deze locatie staat nu het 'gebouw van Duyvenbode' en verkeert in een sterk verwaarloosde staat. HBB Groep is voornemens op deze locatie een mix van atelierwoningen, appartementen en een commerciële ruimte danwel lunchroom/koffiecorner te realiseren.

Gegeven de ligging van de locatie en de beoogde doelgroepen biedt HBB Groep de bewoners van de appartementen om minimaal één parkeerplaats op eigen terrein af te nemen.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de parkeerbalans (paragraaf 4.1) en verkeersgeneratie (paragraaf 4.2) van deze ontwikkeling. In paragraaf 4.3 wordt de verkeersafwikkeling van de ontwikkeling beoordeeld.

4.1 Parkeerbalans

Op basis van de gemeentelijke parkeernormen is een parkeerbalans opgesteld. Het resultaat van deze parkeerbalans is opgenomen in tabel 4.1. Bij deze berekening is rekening gehouden met het gegeven dat exclusieve parkeerplaatsen niet voor dubbelgebruik in aanmerking komen. Deze functies kennen 100% aanwezigheid op elk moment.

	ongewogen	werkdag middag	werkdag avond	werkdag nacht	zaterdag avond
commerciële bedrijfsruimte of horeca*	6	6	0	0	0
woning duur	14	7	13	14	12
bezoekers woningen	5	1	4	0	5
totaal		14	17	14	17

* Vanwege de specifieke horecafunctie van lunchroom of koffiecorner zijn de aanwezigheidspercentages van de commerciële bedrijfsruimte aangehouden. Wel is voor deze functie gerekend met de parkeernorm van café.

Tabel 4.1: Parkeervraag op basis van gemeentelijke parkeernormen

Uit tabel 4.1 blijkt dat op basis van de gemeentelijke parkeernormen op het maatgevende moment (werkdagavond) voor de ontwikkeling in totaal 17 parkeerplaatsen benodigd zijn. Binnen de planvorming van HBB Groep zijn 23 parkeerplaatsen op eigen terrein opgenomen. Er zijn dus voldoende parkeerplaatsen beschikbaar voor zowel bewoners als bezoekers.

4.2 Verkeersgeneratie

Aan de hand van de ruimtelijke vulling uit tabel 2.3 en de kencijfers die in paragraaf 2.4.4 zijn toegelicht, is de verkeersgeneratie van Gonnestraat 22 te bepalen. In Tabel 4.2 is de berekening van de verkeersgeneratie van de toekomstige situatie weergegeven. Per werkdagemaal is de verkeersgeneratie 105 motorvoertuigen.

Toekomstige functie Gonnestraat 22	Omvang	Kengetal	Verkeersgeneratie [mvt/werkdagemaal]
Commerciële bedrijfsruimte of horeca	150 m ² bvo	24,0 mvt per 100 m ² bvo	36
Woningen duur	16 woningen	5,6 mvt per woning	90
totaal			126

Tabel 4.2: Verkeersgeneratie van de toekomstige functie van Gonnestraat 22

Om het effect van de functiewijziging op de verkeersgeneratie in beeld te brengen dient de verkeersgeneratie van de huidige functie van Gonnestraat 22 te worden bepaald. Dit is gedaan in Tabel 4.3. Op werkdagemaal is de verkeersgeneratie 113 motorvoertuigen.

Huidige functie Gonnestraat 22	Omvang	Kengetal	Verkeersgeneratie [mvt/werkdagemaal]
Bedrijfsruimte (industrie)	1.147 m ² bvo	9,8 mvt per 100 m ² bvo	113
totaal			113

Tabel 4.3: Verkeersgeneratie van de huidige functie van Gonnestraat 22

De extra verkeersgeneratie ten gevolge van de functiewijziging is te bepalen door het verschil te nemen tussen de huidige verkeersgeneratie en de toekomstige verkeersgeneratie, dit is uiteengezet in Tabel 4.4. De totale verkeersgeneratie van de functiewijziging is 13 verkeersbewegingen per werkdagemaal hoger ten opzichte van de huidige situatie.

Saldo verkeersgeneratie	Verkeersgeneratie [mvt/werkdagemaal]
Verkeersgeneratie toekomstig	126
Verkeersgeneratie huidig	113
Saldo	13

Tabel 4.4: Verkeersgeneratie functiewijziging Gonnetstraat 22

4.3 Verkeersafwikkeling

De belangrijkste ontsluitingsweg voor het pand aan de Gonnetstraat 22 is de Friese Varkenmarkt. Het kruispunt tussen de Gonnetstraat en de Friese Varkenmarkt is daarmee het belangrijkste voor de verkeersafwikkeling. In de huidige situatie is dit kruispunt vormgegeven als voorrangskruispunt.

In paragraaf 3.3 is geconcludeerd dat de verkeersafwikkeling in de huidige situatie en met een nieuwe ontwikkeling in de Gonnetstraat 26 goed is. Met de nieuwe ontwikkeling in Gonnetstraat 22 neemt de verkeersintensiteit op het kruispunt in beperkte mate toe. Daarmee is te concluderen dat de verkeersafwikkeling op het kruispunt Gonnetstraat – Friese Varkenmarkt met de ontwikkeling in Gonnetstraat 22 goed is.

5

Conclusie

Op basis van deze studie kan worden geconcludeerd dat:

- binnen de plannen voor Gonnnetstraat 26 voldoende parkeerplaatsen zijn opgenomen om in de parkeervraag van bewoners te voorzien.
- binnen de plannen voor Gonnnetstraat 22 voldoende parkeerplaatsen zijn opgenomen om in de parkeervraag van bewoners te voorzien.
- voor bewoners van de studio's aan Gonnnetstraat 26 geen parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar zijn, maar gebruik kunnen maken van een op te starten autodeelplan. Deze bewoners komen conform de gemeentelijke beleidsregel 'toekennen parkeervergunningen en bezoekersschijven' (nr. 2014/75438) niet in aanmerking voor een parkeervergunning op straat.
- bezoekers van zowel Gonnnetstraat 26 als Gonnnetstraat 22 gebruik kunnen maken van de gereguleerde parkeerplaatsen in de directe omgeving. In de directe omgeving liggen 105 parkeerplaatsen die voornamelijk door bedrijven worden gebruikt. Uit de gehouden schouw blijkt dat overdag 50 van de 105 parkeerplaatsen bezet zijn. Bewoners kunnen voor het bezoekersparkeren gebruik maken van de geldende bezoekersregeling.
- als gevolg van de ontwikkeling van Gonnnetstraat 26 een verkeerstoename van 98 motorvoertuigen per werkdag (etmaal) wordt verwacht ten opzichte van het historische programma en dat voor de ontwikkeling van Gonnnetstraat 22 een beperkte toename van 13 motorvoertuigen per etmaal wordt verwacht.
- de verkeerstoename dermate beperkt is dat op de belangrijkste kruising voor de verkeersafwikkeling (kruispunt Gonnnetstraat – Friese Varkenmarkt) geen verandering in de kruispuntafwikkeling wordt verwacht.

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**