

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Postbus 161
7400 AD Deventer
T +31 (0)570 666 222
goudappel@goudappel.nl

Den Haag
Anna van Buurenplein 46
2595 DA Den Haag

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Haarlem

Beoordeling DO Slachthuisbuurt

Aanvullende memo op verkeersonderzoek Slachthuisbuurt (003621.20190506.R1.07)

Datum	7 december 2020
Kenmerk	008430.20201207.N1.01
Eerste versie	Rutger Klein en Tim Bunschoten

1 Aanleiding

De oude slachthuisgebouwen en het omliggende terrein in de Slachthuisbuurt, Haarlem worden de komende jaren her-ontwikkeld. In juni 2019 heeft Goudappel een rapportage opgeleverd over de impact van deze herontwikkeling op de interne en externe verkeersstructuur¹. In die rapportage zijn een aantal mogelijke knelpunten geconstateerd en adviezen geformuleerd hoe hiermee om te gaan. Inmiddels, circa anderhalf jaar later, is het DO (definitief ontwerp) voor de ontsluitingsstructuur van de Slachthuisbuurt gereed. De wijzigingen in het DO ten opzichten van het vorige ontwerp hebben gevolgen voor de routing van het verkeer van, naar en binnen de Slachthuisbuurt, en daarmee ook voor de conclusies uit het vorige rapport. In de voorliggende memo staan deze wijzigingen beschreven, inclusief inschatting van de verkeerseffecten en eventuele consequenties voor de conclusies uit de vorige rapportage. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de effecten van het DO op de interne verkeersstructuur en in hoofdstuk 3 op het omliggend wegennet.

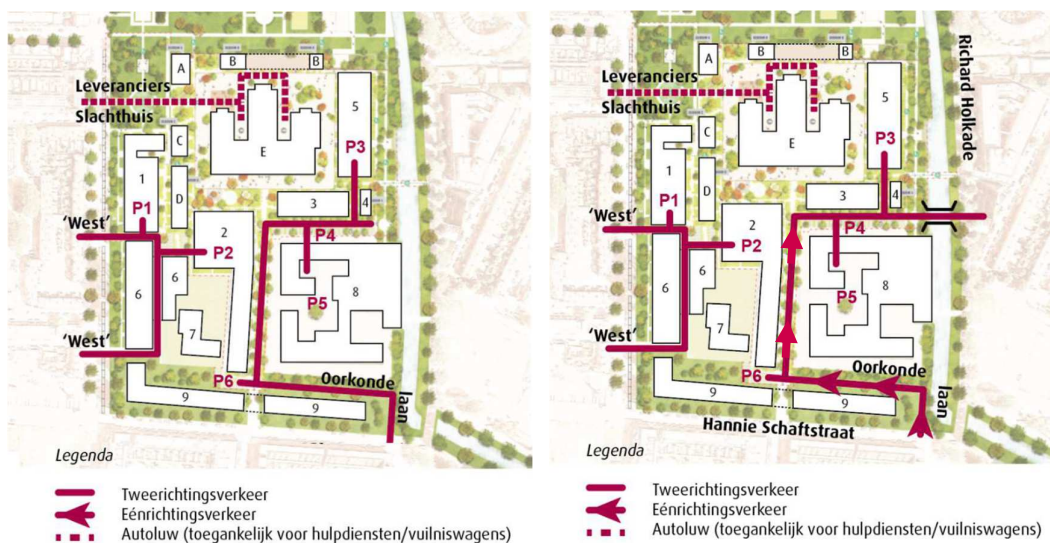
2 Effect wijzigingen DO op interne verkeersstructuur

De gemeente en ontwikkelaar hebben in het DO gekozen voor een aangepaste ontsluitingsstructuur. De belangrijkste elementen uit deze ontsluitingsstructuur die anders zijn dan het vorige ontwerp uit juni 2019 zijn (zie figuur 1):

- Extra ontsluiting Slachthuisbuurt met een brug aan de oostzijde, aangesloten op de Richard Holkade.
- Éénrichtingsverkeer het gebied in, op de Oorkondelaan ten westen en ten zuiden van de Blauwe Wetering.

¹ Goudappel Coffeng (juni 2019): Rapportage 'Verkeersonderzoek Slachthuisbuurt' (003621.20190506.R1.07)

De ontsluitingsstructuur uit het DO is grotendeels conform variant één uit ons advies uit het vorige rapport¹. De achterliggende gedachte van deze variant was dat door het éénrichtingsverkeer op de Oorkondelaan, voertuigen elkaar niet meer hoeven passeren op deze smalle weg. De tweede ontsluiting is dan nodig om het gebied wel in twee richtingen (in en uitgaand) bereikbaar te houden. Er is één klein verschil tussen het DO (december 2020) en variant één uit het vorige rapport: In het DO is ook op de Oorkondelaan ten westen van de Blauwe Wetering éénrichtingsverkeer is ingesteld. Dit heeft geen grote gevolgen voor de bereikbaarheid van de grote parkeerterreinen langs de Oorkondelaan (P3, P4 en P5 in figuur 1).



Figuur 1: Schets ontsluitingsstructuur ontwerp juni 2019 (links) en DO december 2020 (rechts)

Conclusie: De nieuwe ontsluitingsstructuur uit het DO lost een aantal problemen van het vorige ontwerp op. Door het éénrichtingsverkeer wordt voorkomen dat voertuigen elkaar moeten passeren op de smalle Oorkondelaan. De tweede, oostelijke ontsluiting zorgt ervoor dat het gebied toch bereikbaar blijft in twee richtingen.

3 Effect wijzigingen DO op omliggend wegennet

De gebouwen binnen de Slachthuisbuurt waarvan de parkeerplaatsen ontsloten zijn via de Oorkondelaan hebben een gezamenlijke verkeersgeneratie van 2.390 tot 3.260 motorvoertuigbewegingen er werkdagemaal (in+uit)². Het gevolg van de nieuwe ontsluitingsstructuur is:

- Verkeer dat het gebied uitgaat moet rijden via de Richard Holkade – Willem Pijperstraat en kan niet meer via de Hannie Schaftstraat – Merovingenstraat.
- Verkeer dat het gebied ingaat kan kiezen tussen de Merovingenstraat – Hannie Schaftstraat of de Willem Pijperstraat – Richard Holkade. Echter, de parkeerplaatsen van de Blauwe Wetering en langs de Oorkondelaan ten westen en ten zuiden van de Blauwe Wetering zijn door éénrichtingsverkeer alleen via de zuidelijke ontsluiting bereikbaar.

In figuur 2 is een impressie gegeven van de effecten van de nieuwe ontsluitingsstructuur op de verkeersstromen van en naar de Slachthuisbuurt. De effecten van deze gewijzigde in- en uitgaande verkeersstromen op het omliggend wegennet zijn in de volgende paragrafen beschreven



Figuur 2: Impressie verkeersstromen van en naar Slachthuisbuurt ontwerp juni 2019 (links) en DO december 2020 (rechts)

² Berekening op basis van CROW-kengetallen, bron: Goudappel Coffeng (juni 2019): Rapportage 'Verkeersonderzoek Slachthuisbuurt' (003621.20190506.R1.07)

3.1 Effect op Richard Holkade – Willem Pijperstraat

Indien 100% van het uitgaande verkeer en 50% van het ingaande verkeer (worst-case situatie) gebruik maakt van de nieuwe oostelijke ontsluiting, zullen de intensiteiten op de Richard Holkade – Willem Pijperstraat met maximaal 1.790 tot 2.445 motorvoertuigen per etmaal toenemen (75% van de totale verkeersgeneratie). Uit het verkeersmodel blijkt dat er op deze wegen momenteel maximaal enkele honderden voertuigen per etmaal rijden. Dit lage aantal komt doordat de wegen niet gebruikt worden door doorgaand verkeer. De verwachte totale verkeersintensiteit op deze wegvakken komt na de ontwikkeling van de Slachthuisbuurt op ongeveer 2.000 tot maximaal 3.000 mvt/etmaal te liggen.

De Richard Holkade en Willem Pijperstraat zijn zogenaamde Erftoegangswegen met een middelbreed profiel (ca 5,5 m) met gemengd auto- en fietsverkeer. Langs de Willem Pijperstraat liggen haaksparkeervakken. Volgens de richtlijnen van CROW/Fietsberaad is een intensiteit van 2.000 – 3.000 mvt/etmaal passend bij de functie en vormgeving van deze wegen.

Conclusie: Hoewel de verkeersstroom op Richard Holkade en Willem Pijperstraat relatief gezien aanzienlijk is (momenteel is de verkeersintensiteit namelijk zeer laag), is er vanuit verkeerskundig oogpunt geen reden om aan te nemen dat de verkeersintensiteiten op de lange termijn overlast of onveiligheid zullen veroorzaken.

3.2 Effect op kruispunten met de Prins Bernhardlaan

De nieuwe ontsluiting zorgt ervoor dat het verkeer vanuit de planontwikkeling meer op het oosten gericht zal zijn en via de Prins Bernhardlaan zich verder over het netwerk in Haarlem verdeelt. Voor het uitgaande verkeer richting het zuiden gaat het dan voornamelijk om de ontsluiting van de Willem Pijperstraat en voor het verkeer naar het noorden om het kruispunt Zomervaat - Prins Bernhardlaan. Bij het ingaande verkeer gaat om zowel de kruispunten Willem Pijperstraat - Prins Bernhardlaan en Zomervaat - Prins Bernhardlaan.

In het oorspronkelijke verkeersonderzoek³ is voor beide kruispunten reeds een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd met 100 respectievelijk 200 motorvoertuigen in het drukste spitsuur extra. Uitgaand van de verkeerskundige vuistregel dat 10% van al het verkeer plaats vindt in het drukste spitsuur, zou het betekenen dat nagenoeg het gehele plangebied op deze kruispunten ontsloten wordt.

In de gevoeligheidsanalyse is te zien dat de verkeersafwikkeling op het kruispunt met de Willem Pijperstraat in die situatie nog ruimschoots voldoende is. Voor het kruispunt met

³ Goudappel Coffeng (juni 2019): Rapportage 'Verkeersonderzoek Slachthuisbuurt' (003621.20190506.R1.07)

de Zomervaart geldt dit ook bij een extra hoeveelheid van 100 mvt/uur in de spits. Bij 200 mvt/uur neemt de verliestijd op de kruispunttak Minaretstraat te veel toe. Het scenario dat de verkeersaantallen op dit kruispunt ten gevolge van de herontwikkeling van de Slachthuisbuurt met 200 mvt/uur toenemen tijdens de spits (equivalent van 2.000 mvt/etmaal) is echter zo goed als uitgesloten.

Losstaand van deze studie is de verkeerveiligheid op het kruispunt Zomervaart – Prins Bernhardlaan wel een aandachtspunt. Een voorrangskruispunt met dubbele rijstroken op de hoofdrijbaan heeft een vergrootte kans op afdekongevallen en kop-staart botsingen. Dit wordt in de lopende studie naar de herinrichting van de Prins Bernhardlaan verder onderzocht.

Conclusie: Het extra verkeer op beide kruispunten is in de gevoeligheidsanalyse reeds onderzocht op beide kruispunten. Voor het kruispunt Willem Pijperstraat – Prins Bernhardlaan heeft het extra verkeer nagenoeg geen effect. Voor het kruispunt Zomervaart Prins Bernhardlaan komt de wachttijd op de Minaretstraat boven de grenswaarde uit wanneer nagenoeg het hele plangebied via deze route ontsloten wordt. Het is daarbij echter zeer onwaarschijnlijk dat dit zal gebeuren. De verkeersveiligheid op dit kruispunt blijft wel een aandachtspunt, maar dit wordt reeds onderzocht in een andere studie naar de herinrichting van de gehele Prins Bernhardlaan.

3.3 Effect op Merovingenstraat en kruispunt met Schipholweg

In de autonome referentiesituatie 2030, zonder herontwikkeling van de Slachthuisbuurt maar inclusief bestaande functies in de Slachthuisbuurt, is het gebruik van de Merovingenstraat nabij de Schipholweg ongeveer 8.600 motorvoertuigen per etmaal⁴. Deze hoge verkeersintensiteiten leiden tot verkeersoverlast en een matige doorstroming van het kruispunt Merovingenstraat – Schipholweg. De verwachte cyclustijd is in de referentiesituatie 90 seconden (vuistregel: <90 sec. is goed, 90-120 sec. is matig en >120 sec. is slecht). In de rapportage van juni 2019 is geconcludeerd dat door de herontwikkeling van de Slachthuisbuurt, de verkeersdruk op de Merovingenstraat verder zou toenemen met 500 motorvoertuigen naar 9.100 mvt/etmaal (ca. 5% toename t.o.v. referentie). Dit bleek echter geen significant effect te hebben op de doorstroming van het kruispunten met de Schipholweg.



*Figuur 3: Kruispunt
Merovingenstraat - Schipholweg*

Uit een selected link analyse blijkt dat in de autonome situatie ongeveer de helft van het verkeer van en naar de Slachthuisbuurt via de Merovingenstraat en Schipholweg rijdt. Dit zijn omgerekend circa 1.200 tot 1.630 motorvoertuigen per etmaal tussen de Oorkondelaan en de Merovingenstraat / Schipholweg. Door het éénrichtingsverkeer op de Oorkondelaan en de nieuwe oostelijke ontsluiting zal minstens de helft van dit verkeer via de Willem Pijperstraat rijden in plaats van de Merovingstraat / Schipholweg. Hierdoor vallen de

⁴ Goudappel Coffeng (juni 2019): Rapportage 'Verkeersonderzoek Slachthuisbuurt' (003621.20190506.R1.07)

intensiteiten op de Merovingenstraat vlakbij de Schipholweg naar verwachting ongeveer 600 tot 900 motorvoertuigen per etmaal lager uit (zie tabel 1).

Conclusie: Per saldo heeft de herontwikkeling van de Slachthuisbuurt inclusief nieuwe ontsluitingstructuur een *gunstig* effect op de verkeersdruk op de Merovingenstraat en de doorstroming van het kruispunt Merovingenstraat – Schipholweg. De intensiteiten op de Merovingenstraat en het kruispunt Merovingenstraat – Schipholweg zijn namelijk na de herontwikkeling naar verwachting iets lager ten opzichte van de referentiesituatie.

	Referentiesituatie 2030	Plansituatie 2030 (juni 2019)	Plansituatie 2030 (DO december 2020)
Schatting Intensiteiten	8.600 mvt/etmaal	9.100 mvt/etmaal	8.200-8.500
Merovingenstraat t.h.v. Schipholweg			mvt/etmaal

Tabel 1: Schatting Intensiteiten Merovingenstraat t.h.v. Schipholweg