

# Frederikspark Haarlem

Verkeerskundige toets ontsluiting parkeergarage

Definitief

Provincie Noord-Holland, Gemeente Haarlem

Grontmij Nederland B.V.  
Alkmaar, 12 april 2013

# Verantwoording

**Titel** : Frederikspark Haarlem  
**Subtitel** : Verkeerskundige toets ontsluiting parkeergarage  
**Projectnummer** : 328443  
**Referentienummer** : GM-0097496  
**Revisie** : D-01  
**Datum** : 12 april 2013

**Auteur(s)** : R.F. Kamerbeek  
**E-mail adres** : reza.kamerbeek@grontmij.nl  
**Gecontroleerd door** : H. Brouwer  
**Paraaf gecontroleerd** :   
**Goedgekeurd door** : R. Althuisius  
**Paraaf goedgekeurd** :   
**Contact** : Grontmij Nederland B.V.  
Robijnstraat 11  
1812 RB Alkmaar  
Postbus 214  
1800 AE Alkmaar  
T +31 72 547 57 57  
F +31 72 850 26 57  
www.grontmij.nl

# Inhoudsopgave

|       |                                                         |    |
|-------|---------------------------------------------------------|----|
| 1     | Inleiding.....                                          | 4  |
| 1.1   | Aanleiding .....                                        | 4  |
| 1.2   | Vraagstelling .....                                     | 4  |
| 1.3   | Uitgangspunten .....                                    | 4  |
| 1.4   | Leeswijzer .....                                        | 4  |
| 2     | Verkeerskundige toets .....                             | 5  |
| 2.1   | Werkwijze.....                                          | 5  |
| 2.2   | Inventarisatie & analyse basisinformatie .....          | 5  |
| 2.3   | Bepalen maatgevende momenten .....                      | 5  |
| 2.3.1 | Afspraken gebruik nieuwe parkeergarage .....            | 6  |
| 2.3.2 | Huidige verkeersintensiteiten.....                      | 6  |
| 2.3.3 | Huidig gebruik parkeergarage Houtplein .....            | 6  |
| 2.3.4 | Vier maatgevende momenten.....                          | 6  |
| 2.4   | Bepalen effecten verkeersafwikkeling .....              | 7  |
| 2.5   | Bepalen effecten verkeersveiligheid .....               | 7  |
| 3     | Resultaten verkeerskundige toets .....                  | 8  |
| 3.1   | Effecten verkeersafwikkeling .....                      | 8  |
| 3.1.1 | Tijdens de ochtendspits op werkdagen .....              | 8  |
| 3.1.2 | Tijdens de avondspits op werkdagen .....                | 8  |
| 3.1.3 | Op donderdagavond tijdens de winkelopeningstijden ..... | 9  |
| 3.1.4 | Op zaterdag tijdens de winkelopeningstijden .....       | 9  |
| 3.2   | Effecten op verkeersveiligheid .....                    | 10 |
| 4     | Conclusie .....                                         | 11 |
| 4.1   | Conclusie .....                                         | 11 |
| 4.2   | Conclusie in relatie tot aannames.....                  | 11 |
| 4.3   | Kruispunt Paviljoenslaan-Dreef.....                     | 11 |

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Het bestemmingsplan 'Frederikspark', waarin de nieuwbouw van het provinciehuis aan de Dreef in Haarlem is opgenomen, is op 13 februari 2013 behandeld in de Raad van State. Daarbij is gebleken dat de gevolgen van de plannen op de verkeersafwikkeling en de verkeersveiligheid niet voldoende zijn aangetoond en dat daarvoor extra onderzoek nodig is.

## 1.2 Vraagstelling

Op basis van de uitspraak van de Raad van State is de volgende vraagstelling geformuleerd:

Wat is het effect van de ontwikkeling van een parkeergarage onder het Provinciehuis op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de Dreef?

## 1.3 Uitgangspunten

Bij de bepaling van de gevraagde effecten zijn de volgende gegevens gehanteerd:

- afspraken inzake het gebruik van de nieuwe parkeergarage, gemaakt tussen de gemeente Haarlem en Provincie Noord-Holland;
- verkeersintensiteiten van de gehele maand januari in 2011 en 2012 (aangeleverd door de gemeente Haarlem);
- intensiteiten uit het Haarlemse verkeersmodel basisjaar 2008 (aangeleverd door de gemeente Haarlem);
- gegevens ten aanzien van het gebruik van de parkeergarage Houtplein (maart 2013, aangeleverd door de gemeente Haarlem);
- plankaarttekening DO Haarlem Houtplein en omgeving d.d. 28-08-2012 (HWD\_120828).

## 1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de opzet van de verkeerskundige toets aangegeven. De resultaten van de toets zijn beschreven in hoofdstuk 3. De conclusies staan in hoofdstuk 4 weergegeven.

## 2 Verkeerskundige toets

### 2.1 Werkwijze

In onderstaand schema staat beknopt de werkwijze aangegeven die gevolg is bij het uitvoeren van de verkeerskundige toets. De toelichting van deze werkwijze wordt in het vervolg van dit hoofdstuk beschreven.



### 2.2 Inventarisatie & analyse basisinformatie

Door zowel de Provincie Noord-Holland als de gemeente Haarlem zijn gegevens aangeleverd die gebruikt worden voor deze verkeerskundige toets.

Het hoofdbestanddeel van de aangeleverde informatie bestaat uit verkeersintensiteiten die verkregen zijn uit de verkeerslichten op de kruising Paviljoenslaan-Dreef. Van de jaren 2011 en 2012 zijn de uurintensiteiten aangeleverd van de gehele maand januari. Uit deze gegevens zijn de drukste ochtendspits, drukste avondspits, drukste donderdagavond en drukste zaterdag bepaald. Van deze drukste dagen zijn vervolgens de drukste uren bepaald.

Daarnaast heeft de gemeente Haarlem op basis van het werkelijke gebruik van de parkeergarage Houtplein in de maand maart 2013, de bezettingsgegevens per uur aangeleverd van een werkdagochtend (7:00-10:00 uur), werkdagavond (16:00-19:00 uur), donderdagavond (18:00-21:00 uur) en zaterdagmiddag 13:00-15:30 uur). Uit deze cijfers zijn de drukste uren bepaald.

### 2.3 Bepalen maatgevende momenten

Om te kunnen beoordelen welk effect de nieuwe parkeergarage heeft op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de Dreef zijn allereerst vier maatgevende momenten bepaald. Deze zijn gebaseerd op:

- de vastgelegde afspraken omtrent het gebruik van de nieuwe parkeergarage;
- de huidige verkeersintensiteiten;
- het huidige gebruik van parkeergarage Houtplein.

### 2.3.1 Afspraken gebruik nieuwe parkeergarage

De totale capaciteit van de nieuwe garage is 240 parkeerplaatsen. De huidige 120 parkeerplaatsen van de provincie in de tuin op het maaiveld en aan de Provinciezijde van de Dreef komen te vervallen. De nieuwe garage biedt daardoor 120 parkeerplaatsen extra ten opzichte van de huidige situatie. Deze zijn toegevoegd op verzoek van de gemeente Haarlem om de garage tijdens drukke winkeltijden, optimaal in te kunnen zetten als extra parkeercapaciteit voor het winkelbezoek van de Haarlemse binnenstad.

Ten aanzien van het gebruik zijn afspraken gemaakt tussen Provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlem. Deze zijn derhalve sterk bepalend voor het gebruik van de garage. Deze afspraken zijn:

- 25 parkeerplaatsen zijn gedurende de hele week gereserveerd voor (het bestuur van) de Provincie Noord-Holland;
- 95 parkeerplaatsen zijn op werkdagen gereserveerd voor (het bestuur van) de Provincie Noord-Holland. Deze parkeerplaatsen zijn op donderdag van 18:00-24:00 en in het weekend beschikbaar als openbare parkeerplaatsen;
- 120 parkeerplaatsen zijn gedurende de hele week beschikbaar als openbare parkeerplaatsen.

### 2.3.2 Huidige verkeersintensiteiten

Op basis van de verkeerstellingen van de gemeente Haarlem op de kruising Paviljoenslaan-Dreef-Florapark zijn de drukste uren bepaald voor 4 periodes in de week, rekening houdend met het toekomstig gebruik van de nieuwe garage.

| Periode                              | Intensiteit (mvt/uur)* |
|--------------------------------------|------------------------|
| Werkdag 8:00-9:00 uur (ochtendspits) | 380                    |
| Werkdag 17:30-18:30 uur (avondspits) | 460                    |
| Donderdagavond 18:00-19:00 uur       | 390                    |
| Zaterdag 14:15-15:15 uur             | 350                    |

\* mvt/uur: motorvoertuigen per uur

### 2.3.3 Huidig gebruik parkeergarage Houtplein

Uit het managementsysteem van de parkeergarage Houtplein zijn de drukste uren van de bezetting in de garage bepaald. Deze perioden komen dus niet noodzakelijkerwijs overeen met de drukste momenten uit bovenstaande tabel.

| Periode                                        | Bezetting (% van de totale capaciteit)* |
|------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| Werkdag 9:00 uur (bezetting stijgt vervolgens) | 68%                                     |
| Werkdag 17:30 uur (bezetting daalt vervolgens) | 46%                                     |
| Donderdagavond 20:00 uur                       | 44%                                     |
| Zaterdag 14:00 uur                             | 82%                                     |

\* totale capaciteit Houtplein is 749 parkeerplaatsen

### 2.3.4 Vier maatgevende momenten

Ten behoeve van de verkeerskundige toets zijn vier maatgevende momenten bepaald. Deze momenten zijn, tezamen met de betreffende uitgangspunten, hieronder beschreven:

#### Tijdens de ochtendspits op werkdagen

- ambtenaren en bestuur van de Provincie Noord-Holland arriveren op het werk. Er is een maximale bezetting van deze parkeerplaatsen, namelijk 25+95=120 plaatsen;
- de openbare parkeerplaatsen worden niet gebruikt. Op dit tijdstip zijn er nog nauwelijks bezoekers van de Haarlemse binnenstad. Omdat er nog voldoende ruimte in de garage Houtplein is, met kortere loopafstanden naar het centrum, en deze vrije parkeerplaatsen duidelijk worden aangegeven door het Parkeerverwijssysteem, zal men eerst in garage Houtplein parkeren;
- de huidige intensiteit op de Dreef bedraagt 380 motorvoertuigen per uur.

Met deze aannames is de beschouwde ochtendspits vergelijkbaar met de huidige situatie.

Tevens is de situatie beoordeeld waarbij ook de openbare parkeerplaatsen volledig benut worden.

#### *Tijdens de avondspits op werkdagen*

- Ambtenaren en bestuur van de Provincie Noord-Holland vertrekken van het werk. Alle 120 voertuigen op de bezette plaatsen ten behoeve van de Provincie Noord-Holland vertrekken tijdens dit uur.
- De openbare parkeerplaatsen worden niet gebruikt (zie ook ochtendspits (zie ook ochtendspits). Bovendien is er meer vrije ruimte in garage Houtplein dan tijdens de ochtendspits).
- De huidige intensiteit op de Dreef bedraagt 460 motorvoertuigen per uur.

Net als de ochtendspits, geldt dat deze situatie vergelijkbaar is met de huidige avondspitssituatie. Daarom is ook de situatie beoordeeld waarbij de openbare parkeerplaatsen volledig benut worden.

#### *Op donderdagavond tijdens de winkelopeningstijden*

- Ambtenaren en bestuur van de Provincie Noord-Holland zijn niet meer aanwezig.
- Er is sprake van gebruik van de openbare parkeerplaatsen. Er is een maximale bezetting van deze parkeerplaatsen, namelijk  $95+120=215$  plaatsen (winkelbezoek). Zij komen óf vertrekken allemaal tijdens het drukste uur.
- De huidige intensiteit op de Dreef bedraagt 390 motorvoertuigen per uur.

#### *Op zaterdag tijdens de winkelopeningstijden*

- Ambtenaren en bestuur van de Provincie Noord-Holland zijn niet aanwezig;
- Er is sprake van gebruik van de openbare parkeerplaatsen. Er is een maximale bezetting van deze parkeerplaatsen, namelijk  $95+120=215$  plaatsen (winkelbezoek). Zij komen óf vertrekken allemaal tijdens het drukste uur;
- De huidige intensiteit op de Dreef bedraagt 350 motorvoertuigen per uur.

## **2.4 Bepalen effecten verkeersafwikkeling**

Om de effecten op de verkeersafwikkeling te toetsen is gebruik gemaakt van methode Harders<sup>1</sup>. Dit is een berekeningswijze waarmee een indruk wordt gekregen van de verliestijden bij een gegeven verkeersbelasting op een kruispunt zonder een verkeersregelininstallatie (Bron: CROW-publicatie ASVV2012).

Om de resultaten van de toets te beoordelen op robuustheid, is voor alle resultaten vervolgens een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd.

Vanwege de nabij gelegen kruispunt met verkeerslichten is op basis van expert-judgement (in overleg met deskundigen van de gemeente Haarlem) beoordeeld of de toename van verkeer effect heeft op de verkeersafwikkeling op het kruispunt Paviljoenslaan-Florapark.

## **2.5 Bepalen effecten verkeersveiligheid**

Uitspraken omtrent de verkeersveiligheid zijn gebaseerd op toename van het autoverkeer in combinatie met kruisende verkeersstromen (auto en fiets) in relatie tot de verkeerssituatie.

<sup>1</sup> Deze methode wordt normaliter berekend op basis van de eenheid personenauto-equivalenten (pae). Hierdoor wordt ook rekening gehouden met vrachtverkeer (1 vrachtauto = 2 pae). Deze gegevens zijn niet beschikbaar voor de Dreef. Op basis van de functie van de Dreef in het Haarlemse wegennetwerk wordt het percentage vrachtverkeer geraamd rond de 3%. De robuustheidscheck ondervangt deze "on nauwkeurigheid".

## 3 Resultaten verkeerskundige toets

### 3.1 Effecten verkeersafwikkeling

In voorgaande paragraaf zijn vier maatgevende momenten bepaald. Voor deze momenten is getoetst wat de effecten zijn op de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op de Dreef.

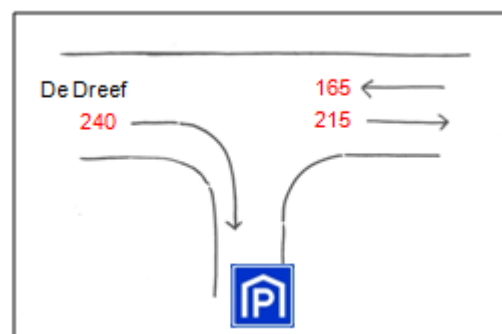
#### 3.1.1 Tijdens de ochtendspits op werkdagen

Zoals aangegeven in § 2.3.4 is deze ochtendspits voor de nieuwe garage naar verwachting vergelijkbaar met de huidige situatie. Dit leidt niet tot afwikkelingsproblemen.

Wanneer ook alle openbare parkeerplaatsen in de garage volledig benut worden ontstaat een groei van de verkeersstroom naar de garage van 120 voertuigen vanuit de richting van de Paviljoenslaan. Deze aanname is gebaseerd op:

- bezoekers van de stad Haarlem worden door het parkeerverwijssysteem via Florapark, Fonteinlaan of Paviljoenslaan naar de huidige garage Houtplein geleid. De nieuwe garage zal via dezelfde route verwezen worden;
- Bestuurders die de route kiezen via de Rustenburgerlaan of Houtplein, zullen de parkeergarage kiezen die ze als eerste tegenkomen, namelijk garage Houtplein. En omdat deze parkeergarage niet volledig bezet is (zie § 2.3.3) wordt aangenomen dat zij parkeren in deze garage en dus geen gebruik maken van de nieuwe garage.

In figuur hiernaast staan deze verkeersstromen schematisch weergegeven. Dit is de totale verkeersstroom naar de nieuwe parkeergarage (240 mvt/uur) en de huidige ochtendspitsintensiteiten (165+215 mvt/uur).



Bovenstaande leidt ertoe dat alle 120 extra voertuigen rechtsaf rijden richting de parkeergarage. Dit betekent dat tijdens dit drukste uur gemiddeld elke 30 seconden 1 voertuig rechtsaf slaat. Dit verkeer kruist geen ander autoverkeer.

Deze voertuigen kruisen ook het parallel gelegen fietspad. Omdat tussen de Dreef en het fietspad een opstelruimte aanwezig is van circa 7,5 meter is dit voldoende om een afslaanende auto op te kunnen laten stellen, voordat deze het fietspad kruist.

#### Resultaat methode Harders

De uitkomst voor de situatie met 120 extra voertuigen is dat de verliestijd op deze kruising 0 seconden bedraagt.

Ook wanneer de intensiteiten op de Dreef toenemen met 100%, blijft de verliestijd voor alle richtingen 0 seconden.

#### 3.1.2 Tijdens de avondspits op werkdagen

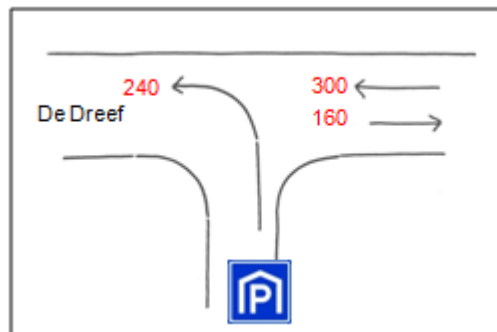
Conform de ochtendspits betekent het gebruik van de nieuwe garage (zonder openbare parkeerplaatsen) dat de verkeersafwikkeling ook overeenkomt met de huidige situatie.



Als ook uitgegaan wordt van een maximale bezetting van de openbare parkeerplaatsen neemt de stroom autoverkeer uit de garage toe met maximaal 120 voertuigen in het drukste uur. Er rijden dan maximaal 240 voertuigen uit de garage tijdens het drukste uur.

De verkeersstromen voor de avondspits zijn in de nevenstaande figuur weergegeven. De uitgaande verkeersstroom uit de nieuwe parkeergarage bedraagt 240 mvt in dit drukste uur en de huidige avondspitsintensiteiten bedraagt 460 (=300+160) mvt/uur.

Het grote verschil in deze situatie is dat de 240 voertuigen uit de garage beide stromen autoverkeer op de Dreef moet kruisen, om in te kunnen voegen in de verkeersstroom op de Dreef. Deze beweging is daarmee ongunstiger dan de ochtendspits.



#### Resultaat methode Harders

Het verkeer op de Dreef heeft een verliestijd van 0 seconden. Het autoverkeer uit de garage heeft een verliestijd van minder dan 15 seconden. Uitgaande van een gemiddelde intensiteit van 1 auto per 15 seconden, is de kans op een wachtrij vanuit de garage klein. De methode wijst uit dat ook dit een acceptabele situatie is.

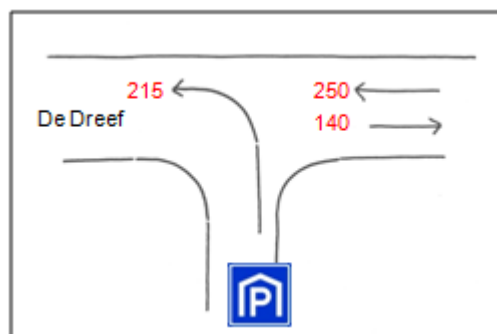
Zolang de intensiteiten op de Dreef minder dan 62% stijgen, blijft de situatie volgens methode Harders ook acceptabel.

#### 3.1.3 Op donderdagavond tijdens de winkelopeningstijden

Op donderdagavond is de intensiteit op de Dreef iets afgenomen ten opzichte van de avondspits (390 mvt/uur), maar de verkeersstroom uit de garage is hoger, namelijk 215 mvt/uur.

#### Resultaat methode Harders

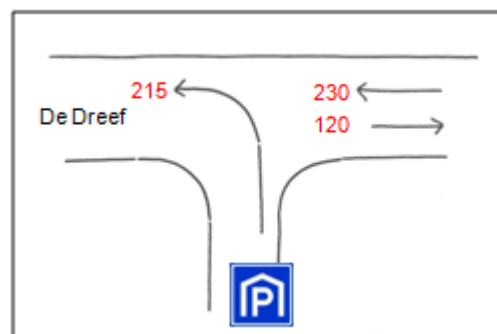
Het resultaat is gelijk aan het resultaat van de avondspits: het verkeer op de Dreef heeft een verliestijd van 0 seconden. Het autoverkeer uit de garage heeft een verliestijd van minder dan 15 seconden. Deze situatie is daarmee ook acceptabel.



Bij een uitstroom van 215 voertuigen en een toename van verkeer op de Dreef met 100% blijft de afwikkeling acceptabel. De situatie wordt onacceptabel geacht als de gehele garage met 240 parkeerplaatsen (dus ook alle parkeerplaatsen van het provinciale bestuur) leegstroomt in het drukste uur, én de intensiteit op de Dreef toeneemt met 90%.

#### 3.1.4 Op zaterdag tijdens de winkelopeningstijden

Omdat de verkeersstromen op dit moment overeenkomen, of zelfs iets lager zijn dan de donderdagavond, wordt hier kortheidshalve verwezen naar de vorige paragraaf.



### 3.2 Effecten op verkeersveiligheid

In de vorige paragraaf zijn de verkeersstromen getoetst tijdens de drukste momenten in de week. Uit de berekeningen met de methode Harders blijkt dat er geen lange verliestijden zijn voor autoverkeer. Hierdoor is het ook niet te verwachten dat men vanuit “irritatie over de verliestijden” onverantwoorde manoeuvres zal uitvoeren.

Tussen de rijbaan van de Dreef en het parallel gelegen fietspad is circa 7,5 meter ruimte aanwezig. Hierdoor kunnen voor bestuurders van motorvoertuigen zich eenvoudig opstellen tussen het fietspad en de Dreef. Dit zorgt voor een veilige kruising met het fietspad.

Daarbij komt dat de toename van verkeer, als gevolg van de grotere parkeergarage, met name wordt veroorzaakt door winkelbezoekers (donderdagavond en zaterdag). Reden hiervoor is dat de huidige 120 parkeerplaatsen 1-op-1 worden teruggebracht in de garage. De extra capaciteit in de parkeergarage is het gevolg van een verzoek van de gemeente Haarlem voor extra parkeercapaciteit tijdens de koopavond en zaterdag. De drukste momenten in de huidige situatie worden daarmee niet drukker.

Er is dan ook geen aanleiding om aan te nemen dat de toename van verkeer als gevolg van een grotere parkeergarage (120 extra parkeerplaatsen) leidt tot onveilige verkeerssituaties.

In het Handboek Verkeersveiligheid (publicatie 261, blz. 259) van C.R.O.W. worden vuistregels aangegeven voor verwachte verkeers(on)veiligheid in relatie tot verkeersintensiteiten. Hierin is te lezen dat de intensiteiten op de Dreef passen bij de functie van de weg, namelijk ‘erftoegangsweg’.

## 4 Conclusie

### 4.1 Conclusie

Op basis van de uitgangspunten wordt geconcludeerd dat de ontwikkeling van de nieuwe parkeergarage onder het Provinciehuis geen negatieve effecten heeft op de verkeersafwikkeling en daarmee ook niet op de verkeersveiligheid.

Tijdens alle drukke momenten is er een goede verkeersafwikkeling. De avondspits is daarbij het drukste moment, maar ook als de intensiteiten in deze spits (binnen de gestelde aannames) op de Dreef met maximaal 61% toenemen ten opzichte van de huidige verkeersintensiteiten is de verkeersafwikkeling acceptabel.

### 4.2 Conclusie in relatie tot aannames

Daarbij moet in rekenschap worden genomen dat bij het bepalen van de drukste uren, naast de gehanteerde uitgangspunten, aannames zijn gedaan. In alle gevallen zijn de meest ongunstige aannames gehanteerd. Daardoor kan gesteld worden dat de vier maatgevende momenten worst-case-scenario's zijn. In de praktijk zullen de intensiteiten op de Dreef in combinatie met het in-/uitrijden van de nieuwe garage gunstiger zijn. Hiervoor zijn de volgende redenen aan te geven:

- op basis van de beschikbare gegevens is het drukste uur op De Dreef bepaald op de drukste dag;
- deze drukste uren op de Dreef zijn gecombineerd met de drukste momenten in de parkeergarage, terwijl deze niet noodzakelijkerwijs samenvallen. Voorbeeld: De hoogste bezetting van de parkeergarage Houtplein op donderdagavond (20:00 uur) valt niet samen met de grootste verkeersstromen op de Dreef op donderdagavond (18:00-19:00 uur).
- voor de bezetting van de garage is de aanname gedaan dat alle parkeerplaatsen die beschikbaar zijn tijdens het betreffende maatgevende moment ook daadwerkelijk gebruikt worden. In de praktijk zal dit niet voorkomen. Dit geldt met name voor de bezetting van de openbare parkeerplaatsen. Deze bezetting is laag, zolang er nog plaatsen vrij zijn in de parkeergarage Houtplein (zie ook laatste punt van deze paragraaf);
- er is vanuit gegaan dat alle voertuigen van/naar de nieuwe garage vertrekken óf komen tijdens drukste uur. In de praktijk zal er meer spreiding zijn van in- en uitrijdende voertuigen en meer spreiding in de tijd;
- de aanname is gehanteerd dat alle verkeer naar de garage van/naar de kruising Paviljoenslaan-Florapark rijdt. Terwijl in de praktijk ook een deel (vanuit) richting Houtplein/Rustenburgerlaan zal rijden;
- de gemeente Haarlem heeft een parkeerverwijssysteem met daarop de beschikbaarheid van parkeerplaatsen in garage Houtplein, dichtbij de winkels. Verwacht wordt dat men daarom pas in de nieuwe garage parkeert wanneer Houtplein (nagenoeg) vol is. Vooralsnog zal dit met name op zaterdag het geval zijn.

### 4.3 Kruispunt Paviljoenslaan-Dreef

De berekeningen tonen aan dat er geen afwikkelings- en veiligheidsproblemen zijn op de aansluiting van de parkeergarage met de Dreef. Er is niet gerekend aan de afwikkeling op de kruising Paviljoenslaan-Dreef.

De toename van autoverkeer, als gevolg van de parkeergarage, wordt met name veroorzaakt door winkelbezoekers op donderdagavond en zaterdag. Reden hiervoor is dat de huidige 120 parkeerplaatsen 1-op-1 worden teruggebracht. De extra capaciteit is het gevolg van een verzoek van de gemeente Haarlem voor extra parkeercapaciteit tijdens de koopavond en zaterdag. Tijdens de donderdagavond en de zaterdag zijn de verkeersintensiteiten op de Dreef lager dan tijdens de werkdagspitsuren. De toename als gevolg van de uitbreiding van de parkeercapaciteit verandert dit niet.

Met deze kennis is contact opgenomen met de verkeerslichtspecialisten van de gemeente Haarlem en is geconcludeerd dat deze toename niet zal leiden tot knelpunten op de kruising Paviljoenslaan-Dreef.