

# Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille R. van Doorn
Auteur Mevr. PAM Cameron
Telefoon 0235113451 E-mail: camerop@haarlem.nl
STZ/Economie en Cultuur Reg.nr. 2012/395802
GEEN bijlagen kopiëren
B & W-vergadering van 18 december 2012

## Onderwerp

Horecaboot Spaarndamsweg

## DOEL: Besluiten

Bij het vaststellen van het Plan van aanpak Kansenskaart Watertoerisme (reg. nr. 2010/344278) heeft de raad het college opdracht gegeven kaders op te stellen voor de horecaboten aan de Spaarndamsseweg. Hierbij heeft het college opdracht gekregen om eerst de haalbaarheid van horecaboten aan de Spaarndamsseweg te onderzoeken in relatie tot mogelijke parkeerproblematiek. Nu de parkeerconsequenties bekend zijn, brengt het college de commissie op de hoogte van het besluit over de horecaboten. (protocol actieve informatieplicht, artikel 4, lid 1)

---

## B&W

1. Het college besluit dat er 1 horecaboot mogelijk is aan de Spaarndamsseweg, net ten zuiden van de Paul Krugerkade, ter hoogte van winkelcentrum Spaarneboog
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties.
3. De betrokkenen worden geïnformeerd.
4. Het besluit van het college wordt ter bespreking gestuurd aan de commissie Ontwikkeling

# Collegebesluit

**Onderwerp:** Horecaboot Spaarndamsweg

**Reg. Nummer:** 2012/395802

## 1. Inleiding

Bij het vaststellen van het Plan van aanpak Kansenskaart Watertoerisme (2010/344278) stond het vraagstuk 1 of 2 horecaboten aan de Spaarndamsweg nog open. Allereerst moest de haalbaarheid van deze boten onderzocht worden. De parkeerconsequenties ter hoogte van winkelcentrum Spaarneboog spelen hierbij een belangrijke rol. Intussen is de herinrichting van de Spaarndamsweg in dit gedeelte voltooid. Er zijn nieuwe feiten ontstaan, die de haalbaarheid van horecaboten op deze locatie beïnvloeden. Omdat er een tweede uitvoeringsplan voor het watertoerisme komt, is het eerst zaak om een besluit te nemen over de haalbaarheid van een langlopend vraagstuk als de horecaboten op de locatie Spaarndamsweg.

## 2. Besluitpunten college

Het college besluit:

1. dat er 1 horecaboot mogelijk is aan de Spaarndamsweg, net ten zuiden van de Paul Krugerkade, ter hoogte van winkelcentrum Spaarneboog.
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties.
3. De betrokkenen worden geïnformeerd.
4. Het besluit van het college wordt ter bespreking gestuurd aan de commissie Ontwikkeling

## 3. Beoogd resultaat

Horeca op en aan het water is een gewenste ontwikkeling. De Kansenskaart Watertoerisme (2008) gaf aan dat Haarlem nog te weinig horeca op en aan het water heeft. Horecaboten dragen bij aan de economie. (programma 6 van de programmabegroting). Er vloeit werkgelegenheid uit voort en deze voorziening draagt bij aan de economische bestedingen.

## 4. Argumenten

*Horeca op het water is een nieuw product in Haarlem*

Vele steden hebben horecaboten binnen hun stad. In Haarlem is een dergelijke voorziening tot nu toe niet van de grond gekomen. Op rondvaarten zijn uiteraard ook mogelijkheden voor horeca, maar een vast restaurant aan het water biedt een aparte ervaring.

*Horecaboten passen in het (water)toeristisch beleid*

Hierbij dient opgemerkt te worden dat onder horecaboten geen hotelboten worden verstaan. Hotelboten worden in het Haarlemse hotelbeleid uitgesloten. Uitzondering is de hotelboot die bij bijzonder besluit net ten zuiden van winkelcentrum Spaarneboog ligt voor een proef van 1 jaar. Haarlem kent verder alleen de riviercruiseboten en de motorchartervaart, zij liggen kortstondig in Haarlem en varen dan weer door naar de volgende bestemming.

*Parkeertelonderzoek laat onder bepaalde voorwaarden 1 horecaboot toe*  
Parkeertellingen en onderzoek (zie bijlage a) wijzen uit dat 1 horecaboot op dit moment inpasbaar is, zonder gebruik te hoeven maken van de externe parkeerterreinen (Vomar en/of Kwantum). Er is dan 162 m<sup>2</sup> bvo (bedrijfsvloeroppervlakte) mogelijk. Voor cafetaria, bar of café is meer m<sup>2</sup> mogelijk, maar dit soort horeca is op die locatie maatschappelijk niet gewenst. Het toestaan van 2 horecaboten binnen 812 m<sup>2</sup>/bvo is alleen aan te bevelen als de ondernemer afspraken maakt met de eigenaar van het parkeerterrein (Hoorne Vastgoed), over het gebruik van dit parkeerterrein. Hoorne Vastgoed heeft eerder kritisch gereageerd en sluit dit niet bij voorbaat uit, maar dan moeten er wel bepaalde maatregelen genomen worden, die voor rekening van de ondernemer komen.

*De marktinteresse is groot*

Sinds de jaren negentig is er al belangstelling van horecaondernemers voor horecaboten in Haarlem. Bij het vaststellen van de Kansenskaart Watertoerisme in 2008 bleek opnieuw dat er marktinteresse voor deze bedrijfstak is. Regelmatig komen er bij de gemeente verzoeken voor horecaboten binnen.

*Er is maatschappelijk draagvlak*

In het kader van de herinrichting van de Spaarndamseweg zijn de mogelijke locaties voor horecaboten de inspraak in geweest. Er is draagvlak voor 1 of 2 horecaboten ter hoogte van winkelcentrum Spaarneboog, de suggestie om de geplande passantensteiger en de horecabootlocatie om te wisselen, zodat de horeca niet voor woonhuizen komt te liggen is toen in de plannen meegenomen. De geplande passantensteiger komt nu direct voor de Kwantum te liggen. De horecalocatie is direct ten zuiden van de Paul Krugerkade. Overigens wordt bij de aanbesteding de zogenaamde harde horeca (cafetaria, bar, disco) uitgesloten, omdat hier geen maatschappelijk draagvlak voor is, en wordt via de aanbesteding gemikt op een restaurant/lunchroom, waarbij ook de optie varend restaurant tot de mogelijkheden behoort (bijvoorbeeld een varende pannenkoekboot).

*Locatie Spaarneboog is de enige overgebleven locatie*

Het vraagstuk horecaboten speelt al 20 jaar. Diverse locaties zijn door de jaren heen onderzocht, maar bleken niet haalbaar, dan wel kansrijk te zijn. In de jaren '90 is er een vergaande poging gedaan in een van de singels in het centrum, maar dit werd door de provincie afgewezen (vanwege het historisch centrum).

In 2001 is besloten dat na reconstructie van de kade aan de Spaarndamseweg maximaal 3 horecaschepen kunnen liggen tussen de Rozenhagenstraat en Paul Krugerkade. Dit besluit werd in 2010 bij het Plan van Aanpak Kansenskaart Watertoerisme vervangen door een locatie voor 2 horecaboten bij de Paul Krugerkade en 1 horecavoorziening aan de steiger ter hoogte van de Floresstraat. De Floresstraat is afgefallen, omdat de steiger in het water niet doorging. Winkelcentrum Spaarneboog bleef over als enige locatie. Onlangs zijn nog de volgende locaties bekeken, maar worden niet haalbaar geacht: Schoteroog en Figeeterrein (daar is al horeca beoogd en zal de beoogde horeca in de weg zitten, en er zijn andere plannen voor deze locaties); Nieuwe Energie (kade is zeer slecht en gemeente is geen eigenaar); Hooimarkt (geen plaats, bunkerboot zal blijven); Schouwbroekerplas (maatschappelijke weerstand verwacht).

*Inpassing in bestemmingplan Spaarndamseweg e.o.*

In het ontwerp bestemmingplan Spaarndamseweg is de inpassing van de horecaboot niet meegenomen. Het bestemmingplan moet echter nog vastgesteld worden door de raad. Het college kan de raad voorstellen dit alsnog te doen.

## **5. Kanttekeningen**

*Er zijn geen laad-en losplekken bij de horecabootlocatie*

Bij de herinrichting van de Spaarndamseweg zijn geen laad-en losplekken voor horecaboten gerealiseerd. De fiets-en wandelboulevard kan niet worden doorbroken. Dit probleem is oplosbaar door in de aanbesteding de voorwaarde op te nemen dat laden en lossen via rolkarretjes plaatsvindt, vanaf de laad-en losplekken bij winkelcentrum Spaarneboog.

*Ondernemer moet zelf investeringen doen op gebied van infrastructuur.*

Er zijn geen stroom-en watervoorzieningen ter plekke aanwezig. Ook moeten er afmeerpalen in het water geslagen worden, want de kadeconstructie is dermate licht, dat er geen bolders of andere afmeervoorzieningen op de kade geplaatst kunnen worden. Deze kosten komen voor rekening van de ondernemer. In de aanbesteding zal dit duidelijk verwoord worden. De ondernemer komt daarom voor hoge investeringskosten te staan. De vraag is of de markt in deze tijden van recessie nog geïnteresseerd is. De aanbesteding zal dat uitwijzen. Komen er geen inschrijvingen, dan kan wanneer de economie weer aantrekt over enkele jaren opnieuw aanbesteed worden.

*Bestemmingplan*

Op dit moment is de horecabootlocatie niet opgenomen in het bestemmingplan. Het bestemmingplan is echter nog niet vastgesteld, zodat na dit B&W-besluit, deze locatie alsnog opgenomen kan worden. Omdat de horecabootlocatie niet in het ontwerp bestemmingplan zat, kan er daarna nog wel beroep hiertegen aangetekend worden. Omdat er al eerder maatschappelijk draagvlak voor deze locatie was, is dit risico aanvaardbaar.

*Parkeerdruk wordt door toekomstige ontwikkelingen te groot*

Bij de Werfstraat is als nieuwe ontwikkeling woningbouw (40 woningen) in de nabije toekomst gepland. Ten behoeve van de uitritten, die voor de woningen nodig zijn, zullen openbare parkeerplaatsen moeten wijken. Bij het advies over parkeren (bijlage a) ten behoeve van de horecaboten is hier nog geen rekening mee gehouden. In het telonderzoek is van de meest kritieke tijdstippen qua parkeerdruk uitgegaan, namelijk tussen 12.00-en 14.00 uur, wanneer er geluncht wordt en met koopavond. Tussen de middag levert dit 13 vrije parkeerplaatsen op zonder gebruik te maken van de particuliere plaatsen en in de avond zijn dit er 55. De vraag is in hoeverre de nieuwe woningen het aantal vrije parkeerplaatsen zal beïnvloeden. Overdag zijn de bezettingspercentages van de openbare parkeerplaatsen van de bewoners echter lager dan in de avonduren. Het college heeft als beheersmaatregel altijd nog de bevoegdheid om het vergunning parkeren in te voeren in de nog niet vergunde gebieden, zoals hier het geval is. Bij de aanbesteding zal gemeld worden dat de openbare parkeerplaatsen beperkt zijn en dat de ondernemer oplossingen zal moeten zoeken voor het parkeren, bijvoorbeeld door uitrijkaarten te verstrekken voor de Cronjéparkeergarage of afspraken te maken met de eigenaar van het winkelcentrum betreft het gebruik van de particuliere parkeerplaatsen.

## **6. Uitvoering**

Allereerst worden betrokkenen geïnformeerd over dit besluit (Wijkraad, horeca Nederland, afdeling Haarlem, eigenaar Spaarneboog en de Belangenvereniging Watertoerisme Haarlem). Bij het vaststellingstraject van het bestemmingplan Spaarndamseweg, zal het college de raad voorstellen de bestemming van de horecaboot alsnog in te passen.

Ten behoeve van het aanbestedingstraject wordt eerst een programma van eisen opgesteld. Aan de eerder geïnteresseerde ondernemers en potentiële kandidaten wordt gevraagd of ze (nog) interesse hebben om in te schrijven op het aanbestedingstraject dat zal volgen.

De verwachting is dat het aanbestedingstraject in het voorjaar van 2013 van start kan gaan.

## **7. Bijlagen**

Bijlage a: Parkeeronderzoeken aan het Spaarne, december 2011, inclusief het advies van parkeren Horecaboten Spaarndamseweg van de afdeling Verkeer.

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester

## Memo

Aan Pernette Cameron

Van Frank Kool  
Sector/Afdeling WZ/OGV/beleid verkeer

Doorkiesnummer 023-0235113378  
E-mail fkool@haarlem.nl  
Datum 6 februari 2012  
Bijlage(n) 1 (parkeeronderzoek december 2011)  
Onderwerp advies parkeren Horecaboten Spaarndamseweg

### **Inleiding**

Op 20 januari 2011 heeft de raad een besluit genomen over het watertoerisme. Hierop is ook inspraak verleend. Hoorne vastgoed (eigenaar van winkelcentrum Spaarneboog en de Vomar parkeerterreinen) heeft toen kritisch gereageerd m.b.t. het parkeren. Er is 2 maal met Hoorne-vastgoed gesproken over de ontwikkeling van 2 horecaboten tegenover winkelcentrum Spaarneboog.

De wethouder wilde bij de besluitvorming ten aanzien van de horecaboten eerst resultaat zien van de consequenties voor het parkeren in het omliggende gebied. Mocht het inpasbaar zijn, dan moet hierover een bestuurlijk besluit genomen worden, waarna de aanbesteding van de ligplaatsen voor de horecaboten van start kan gaan.

De bouwverordening verlangt dat de parkeerbehoefte van een ontwikkeling wordt gevonden/gerealiseerd op eigen terrein. De horecaboten kunnen echter niet beschikken over eigen terrein. Parkeren zou neer komen op een parkeergarage benedendeks. Dit zou op- en afritten verlangen en stelt eisen aan de romp. Het is zeer de vraag of dit technisch realiseerbaar is t.o.v. de kadehoogte. De ontwikkeling is daarmee afhankelijk van de parkeerruimte op het vaste land langs de openbare weg. Om dit vast te kunnen stellen is parkeeronderzoek nodig naar de huidige stand van zaken.

### **Parkeeronderzoek**

In december 2011 is parkeeronderzoek gehouden door Telwerk B.V. De telling vond plaats op woensdag 7 december 2011 tussen 12:00 en 14:00 en op donderdag 8 december tussen 18:00 en 20:00 (koopavond). Deze tijden zijn gekozen, omdat dit de tijdstippen zijn waarop normaal gesproken geluncht of gedineerd wordt. Op deze tijdstippen kan extra parkeerdruk worden verwacht die het gevolg is van de

beschreven ontwikkeling. Op grond van de gestandaardiseerde benuttingspercentage uit het ASVV 2004 (CROW-normering) is de koopavond representatief voor de zaterdag. Het kan zijn dat op andere tijdstippen de parkeerdruk hoger is, maar dat is voor de beoogde ontwikkeling geen relevant tijdstip.

Het onderzoek geeft drie overzichten. De actuele parkeerdruk op de openbare weg, de parkeerdruk op hetzelfde moment op de drie grote particulier parkeerterreinen binnen het onderzoeksgebied. Dit geeft een indicatie van de opnamecapaciteit van particuliere parkeerterreinen, wanneer de parkeerdruk op straat stijgt. Hierbij zij opgemerkt dat het Kwantumdak en de parkeerterreinen van de Vomar uitsluitend toegankelijk zijn voor bezoekers gedurende de openingstijden van de genoemde bedrijven. Het derde overzicht geeft inzicht in de parkeerdruk van beide onderzoeksgebieden samen.

In het aangrenzend gebied ten zuiden van de Werfstraat geldt vergunningparkeren. Er zijn hier geen bemeterde parkeerplaatsen. In dit gebied kan niet (legaal) door bezoekers van de horecaboten of het winkelcentrum geparkeerd worden. Om deze reden is het gebied ten zuiden van de Werfstraat niet meegenomen in de parkeertelling.

De volgende parkeerdruk is gemeten:

Doordeweeksdag: 71%

Koopavond/zaterdag: 54%

Uitgesplitst naar de openbare weg en de particuliere parkeerterreinen

De openbare weg:

Doordeweeksdag: 81%

Koopavond/zaterdag: 67%

Op de particuliere parkeerterreinen:

Doordeweeksdag: 63%

Koopavond/zaterdag: 43%

Het ASVV-2004 hanteert een parkeerdruk van 85% als maatschappelijk aanvaardbaar. Daarboven worden de vrije parkeerplekken als moeilijk vindbaar beschouwd. Dit gegeven bepaald als het ware de objectieve ruimte tot waar een toename van de parkeerdruk - als gevolg van de gewenste ontwikkeling - maatschappelijk acceptabel is.

Gedurende het onderzoek waren twee afwijkende omstandigheden van invloed op de parkeertelling:

1. op de Spaarndamseweg tussen de Paul Krugerkade en de Werfstraat werd gewerkt aan de weg. Parkeren was daar niet mogelijk.
2. op de Spaarndamseweg tussen de Paul Krugerkade en de Carpet Right werd gebouwd aan de Pioneer. Parkeren was ook daar niet mogelijk.

De toekomstig capaciteit aan parkeerplaatsen langs de Spaarndamseweg tussen de Werfstraat en de grens van het vergunningsgebied bedraagt 25 parkeerplaatsen. Deze zijn niet opgenomen in de capaciteit van de parkeertelling.

Voor het bouwplan de Pioneer ligt er een 'claim' ten behoeve van bezoekers aan dit complex van 21 parkeerplaatsen in de openbare ruimte (bouwnr.2008/0041) Voor overige/toekomstige functies ontstaat restcapaciteit van +4 parkeerplaatsen Tussen de Paul Krugerkade en de Reitzstraat zijn in het telonderzoek 8 parkeerplaatsen geteld. Na reconstructie zullen dat er 13 zijn. Een toename van de capaciteit met +5 parkeerplaatsen.

#### **Parkeerruimte op straat**

Wanneer de particuliere parkeerruimte buiten beschouwing wordt gelaten dan heerst op een doordeweekse dag tussen 12:00 en 14:00 de zwaarste parkeerdruk van 81%. In absolute getallen betekent dit dat 246 auto's geparkeerd staan op een capaciteit van 303 beschikbare parkeerplaatsen (dit is exclusief de niet-openbare parkeerplaatsen!). In de toekomst zullen de capaciteit van de openbare parkeerplaatsen en het gebruik ervan als gevolg van de bouw van de Pioneer en de reconstructie van de Spaarnedamseweg hoger uitvallen.

Om de resterende toekomstige parkeerruimte in openbaar gebied ten behoeve van de horecaboten te kunnen berekenen wordt daarom van de volgende capaciteit en benutting uitgegaan.

Toekomstige capaciteit na voltooiing reconstructie Spaarndamseweg:

$303+25+5=330$  beschikbare parkeerplaatsen

Verwachte benutting na voltooiing Pioneer:

Op een doordeweeksmiddag:  $246+21= 267$  benutte parkeerplaatsen

Op een koopavond:  $204+21= 225$  benutte parkeerplaatsen

Hiermee komt de verwachte parkeerdruk zonder de ontwikkeling van de horecaboten op een doordeweeksemiddag op  $(267/330*100\%)= 80,9\%$ . en op een koopavond op  $(225/330*100\%)= 68,2\%$ .

Bij een benutting van 280 van de 330 parkeerplaatsen ontstaat een parkeerdruk van 85%. Dit resulteert in een 'ruimte' gedurende een doordeweeksemiddag van  $280-267= 13$  parkeerplaatsen voor een horecafunctie op de boten.

Voor een koopavond is dat  $280-225= 55$  parkeerplaatsen

Indien rekening wordt gehouden met een (semi-)openbare toegankelijkheid van de Vomar-parkeerterreinen (het parkeerdek + begane grond) ontstaat de volgende rekensom:

Toekomstige capaciteit na voltooiing reconstructie Spaarndamseweg:

$303+25+5+302=635$  beschikbare parkeerplaatsen

Verwachte benutting na voltooiing Pioneer:

Op een doordeweeksmiddag:  $246+21+208= 475$  benutte parkeerplaatsen

Op een koopavond:  $204+21+208= 433$  benutte parkeerplaatsen

Bij een benutting van 540 van de 635 parkeerplaatsen ontstaat een parkeerdruk van 85%. Dit resulteert in een 'ruimte' gedurende een doordeweeksemiddag van  $540-475= 65$  parkeerplaatsen voor een horecafunctie op de boten.

Voor een donderdagavond is dat  $540-433= 107$  parkeerplaatsen

#### **Vertaling van parkeerruimte naar bvo's horeca**



In voorgaande hoofdstuk is de parkeerruimte bepaald. Deze kan vertaald worden naar verschillende functies. De te hanteren parkeernorm voor deze functies - gelegen in de schil - is afkomstig uit de Haarlemse bouwverordening. Er zijn 2 functies relevant, namelijk die voor restaurant en voor cafetaria, bar of café. Voor restaurants geldt een parkeernorm van 8 parkeerplaatsen per 100m<sup>2</sup>/bvo. Voor cafetaria, bar of café geldt een parkeernorm van 4 parkeerplaatsen per 100m<sup>2</sup>/bvo. Het type horeca doet er dus toe.

Op basis van de beschikbare parkeerruimte is de volgende ontwikkelingsruimte beschikbaar:

- Voor restaurantruimte op basis van enkel de openbare weg:  
Op een doordeweeksemiddag: 13/8pp per 100m<sup>2</sup> bvo = 162,5 m<sup>2</sup>  
Op een koopavond: 55/8pp per 100m<sup>2</sup> bvo = 687,5 m<sup>2</sup>
- Voor restaurantruimte op basis van de openbare weg + de Vomarparkeerruimte:  
Op een doordeweeksemiddag: 65/8pp per 100m<sup>2</sup> bvo = 812,5 m<sup>2</sup>  
Op een koopavond: 107/8pp per 100m<sup>2</sup> bvo = 1337,5 m<sup>2</sup>
- Voor cafetaria, café of barruimte: op basis van enkel de openbare weg:  
Op een doordeweeksemiddag: 13/4pp per 100m<sup>2</sup> bvo = 325 m<sup>2</sup>  
Op een koopavond: 55/4pp per 100m<sup>2</sup> bvo = 1375 m<sup>2</sup>
- Voor cafetaria, café of barruimte op basis van de openbare weg + de Vomarparkeerruimte:  
Op een doordeweeksemiddag: 65/4pp per 100m<sup>2</sup> bvo = 1625 m<sup>2</sup>  
Op een koopavond: 107/4pp per 100m<sup>2</sup> bvo = 2675 m<sup>2</sup>

In bovenstaande berekeningen is het parkeerdak van de Kwantum niet betrokken.

Afhankelijk van het type horeca (restaurant of cafetaria) en de beschikbaarheid van de particulier parkeerterreinen is meer of minder m<sup>2</sup> horeca mogelijk. Dit geeft Hoorne vastgoed een cruciale positie in de totstandkoming van de horecaboten.

Het maatgevende moment is het doordeweeksemiddag uur. Verklaring hiervoor is dat het gebied tegen de grens van parkeervergunningsgebied aan ligt. Het getelde gebied kan in de toekomst binnen het parkeervergunningsgebied komen te vallen. Ten behoeve van bezoekersafhankelijke functies zal dit gepaard moeten gaan met betaalfuncties.

#### **Advies:**

In verband met het behoud van een acceptabele parkeerdruk in de omgeving van de ontwikkeling adviseren wij hieraan een maximumgrens te stellen. Deze grens is afhankelijk van het type horeca en het wel of niet gebruik kunnen maken van de Vomar parkeerterreinen voor deze ontwikkeling.

Het maximaal te ontwikkelen vierkante meters bvo voor een restaurant bedraagt:

Exclusief parkeerterreinen Vomar: 162m<sup>2</sup>/bvo

Inclusief parkeerterreinen Vomar: 812m<sup>2</sup>/bvo

5

Het maximaal te ontwikkelen vierkante meters bvo voor een cafetaria, bar of café bedraagt:

Exclusief parkeerterreinen Vomar: 325m<sup>2</sup>/bvo

Inclusief parkeerterreinen Vomar: 1625m<sup>2</sup>/bvo

Bij medegebruik van de parkeerterreinen van derden (Vomar of Kwantumdak) dient een duurzame overeenkomst te worden gesloten voor wat betreft het gebruik van zijn parkeergelegenheid. Het wel of niet kunnen beschikken over deze parkeergelegenheid zou voorwaardelijk in de vergunning opgenomen moeten worden.

Indien in de vergunning wordt bepaald dat de horecaboten uitsluitend avonddiner serveren kan van de hogere waardes voor ontwikkelruimte van de koopavond uitgegaan worden en ontstaat nog meer ruimte voor vierkante meters horeca.

Niet onderzocht is in dit verband wat het medegebruik van het kwantumdak aan ontwikkelruimte kan opleveren. Hoewel de bezetting van de parkeerplaatsen in het parkeeronderzoek laag was, is de capaciteit gering (slechts 48 parkeerplaatsen). Om gerekend naar ontwikkelingsruimte is dit 300m<sup>2</sup>/bvo.

Met vriendelijke groet,

Frank Kool

**PARKEERONDERZOEKEN**

**AAN HET SPAARNE**

**DECEMBER 2011**

Telwerk B.V. - Goudriaanstraat 28 - 2136 AS Zwaanshoek  
Postrekening: 8243456 KvK Haarlem: 34114059 BTW-nummer: NL807864614B01  
Telefoon: 023-5840646/06-21216811 Fax: 023-5840647 Email: [info@telwerkbv.nl](mailto:info@telwerkbv.nl) [www.telwerkbv.nl](http://www.telwerkbv.nl)

# INHOUDSOPGAVE

Inleiding en onderzoeksopzet	Pagina 2
Visuele weergave van het onderzoeksgebied	Pagina 3
Onderzoeksresultaten totaal	Pagina 4
Onderzoeksresultaten particuliere parkeerplaatsen	Pagina 5
Onderzoeksresultaten openbare parkeerplaatsen	Pagina 6

## **INLEIDING EN ONDERZOEKSOPZET**

### **INLEIDING**



In opdracht van de gemeente Haarlem heeft Telwerk B.V. parkeeronderzoeken verricht bij het Spaarne ter hoogte van de Paul Krugerkade en omgeving.

### **ONDERZOEKSOPZET**



De onderzoeken zijn gehouden in de volgende straten/straatdelen:

-  Hertzogstraat
-  Lucas Meijerstraat
-  Ben Viljoenstraat
-  Spaarndamseweg
-  Paul Krugerkade
-  P-terrein Spaarneboog
-  Werfstraat
-  Wethouder Roodenburgstraat



De onderzoeken zijn gehouden op twee dagen en verschillende tijdstippen:

-  Woensdag 7 december 2011: tussen 12:00 en 14:00
-  Donderdag 8 december 2011: tussen 18:00 en 20:00

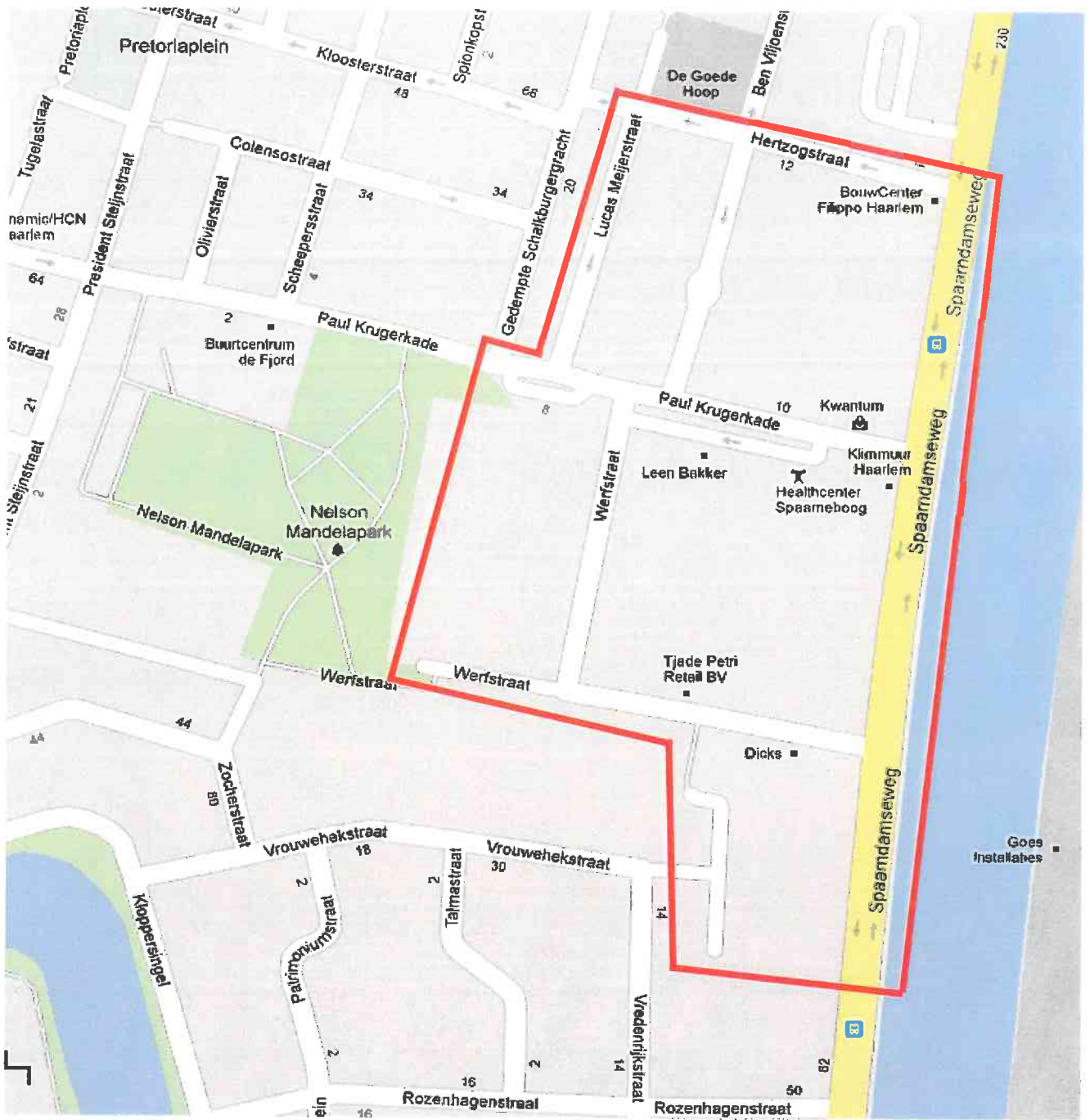
### **WEERSOMSTANDIGHEDEN**

-  Woensdag 7 december 2011: Bewolkt, af en toe regen. Veel wind.
-  Donderdag 8 december 2011: Bewolkt, af en toe regen. Veel wind.

### **BIJZONDERHEDEN**

-  Op de Spaarndamseweg tussen de Paul Krugerkade en de Werfstraat wordt gewerkt aan de weg en is parkeren niet mogelijk.
-  Op de Spaarndamseweg tussen de Werfstraat en de carpet Right wordt gebouwd (De Pionier) en is parkeren niet mogelijk.

VISUELE WEERGAVE ONDERZOEKSGEBIED





ONDERZOEKSRISULTATEN TOTAAL

Straatnaam	Sectie/straatdeel	Vak/ Str.	Cap	7-dec	12:00	8-dec	18:00
				Bez.	%.	Bez.	%.
Hertzog- straat	Lucas Meijerstraat-Ben Viljoenstraat noord	V	6	4	67%	6	100%
	Lucas Meijerstraat-Ben Viljoenstraat zuid	V	6	8	133%	6	100%
	Ben Viljoenstraat-Spaarndamseweg noord	V	13	11	85%	11	85%
	Ben Viljoenstraat-Spaarndamseweg zuid	V	10	7	70%	6	60%
<b>Totaal</b>			<b>35</b>	<b>30</b>	<b>86%</b>	<b>29</b>	<b>83%</b>
Lucas Meijerstraat	Paul Krugerkade-Hertzogstraat oost	V	21	7	33%	13	62%
	Paul Krugerkade-Hertzogstraat west	V	18	7	39%	11	61%
<b>Totaal</b>			<b>39</b>	<b>14</b>	<b>36%</b>	<b>24</b>	<b>62%</b>
Ben Viljoen- straat	Paul Krugerkade-Hertzogstraat oost	V	18	12	67%	13	72%
	Paul Krugerkade-Hertzogstraat west	V	13	10	77%	12	92%
<b>Totaal</b>			<b>31</b>	<b>22</b>	<b>71%</b>	<b>25</b>	<b>81%</b>
Spaar- damseweg	Hertzogstraat-Paul Krugerkade	V	11	8	73%	2	18%
<b>Totaal</b>			<b>11</b>	<b>8</b>	<b>73%</b>	<b>2</b>	<b>18%</b>
Paul- Krugerkade	Spaarndamseweg-p-terrein Kwantum	V	4	4	100%	3	75%
	P-terrein Kwantum op dak	V	48	12	25%	17	35%
	P-terrein Kwantum-Ben Viljoenstraat noord	V	6	6	100%	7	117%
	P-terrein Kwantum-Ben Viljoenstraat zuid	V	7	7	100%	7	100%
	P-terrein Kwantum-Ben Viljoenstraat zuid (p-terrein)	V	17	17	100%	15	88%
	Ben Viljoenstraat-Lucas Meijerstraat noord	V	2	2	100%	1	50%
	Ben Viljoenstraat-Lucas Meijerstraat zuid	-	0	0	-	0	-
	Lucas Meijerstraat-Ged.Schalkburgergracht noord	V	3	2	67%	3	100%
	Lucas Meijerstraat-Ged.Schalkburgergracht zuid	V	4	4	100%	4	100%
	Lucas Meijerstraat-Ged.Schalkburgergracht (p-terrein)	V	6	6	100%	6	100%
<b>Totaal</b>			<b>107</b>	<b>66</b>	<b>62%</b>	<b>72</b>	<b>67%</b>
P-terrein Spaarneboog	P-terrein begane grond	V	153	148	97%	123	80%
	P-terrein op dak	V	149	60	40%	9	6%
<b>Totaal</b>			<b>302</b>	<b>208</b>	<b>69%</b>	<b>132</b>	<b>44%</b>
Werfstraat	Paul Krugerkade-t-splitsing Werfstraat	S	17	16	94%	6	35%
	Paul Krugerkade-t-splitsing Werfstraat	V	14	14	100%	6	43%
	T-splitsing Werfstraat-doodlopend noord	S	11	9	82%	5	45%
	T-splitsing Werfstraat-doodlopend zuid	V	17	20	118%	11	65%
	T-splising-Spaarndamseweg noord	V	13	13	100%	4	31%
	T-splising-Spaarndamseweg noord laden en lossen	V	7	4	57%	1	14%
	T-splising-Spaarndamseweg zuid	V	27	27	100%	16	59%
<b>Totaal</b>			<b>106</b>	<b>103</b>	<b>97%</b>	<b>49</b>	<b>46%</b>
Wethouder Roodenburg- straat	Vrouwehekstraat-Werfstraat oost	S	6	2	33%	5	83%
	Vrouwehekstraat-Werfstraat west	S	3	3	100%	4	133%
	Vrouwehekstraat-doodlopend west	V	13	10	77%	11	85%
<b>Totaal</b>			<b>22</b>	<b>15</b>	<b>68%</b>	<b>20</b>	<b>91%</b>

TOTAALOVERZICHT ALLE STRATEN

	Cap.	7-dec	12:00	8-dec	18:00
		Bez.	%.	Bez.	%.
<b>Totaal</b>	<b>653</b>	<b>466</b>	<b>71%</b>	<b>353</b>	<b>54%</b>

**ONDERZOEKSRISULTATEN PARTICULIERE PARKEERPLAATSEN**

Straatnaam	Sectie/straatdeel	Vak/ Str.	Cap	7-dec 12:00		8-dec 18:00	
				Bez.	%.	Bez.	%.
Paul-Krugerkaade	P-terrein Kwantum op dak	V	48	12	25%	17	35%
<b>Totaal</b>			48	12	25%	17	35%
P-terrein Spaarneboog	P-terrein begane grond	V	153	148	97%	123	80%
	P-terrein op dak	V	149	60	40%	9	6%
<b>Totaal</b>			302	208	69%	132	44%

**TOTAALOVERZICHT PARTICULIERE PARKEERPLAATSEN**

	Cap.	7-dec 12:00		8-dec 18:00	
		Bez.	%.	Bez.	%.
<b>Totaal</b>	350	220	63%	149	43%



**ONDERZOEKSRISULTATEN OPENBARE PARKEERPLAATSEN**

Straatnaam	Sectie/straatdeel	Vak/ Str.	Cap	7-dec	12:00	8-dec	18:00	
				Bez.	%.	Bez.	%.	
<b>Hertzog- straat</b>	Lucas Meijerstraat-Ben Viljoenstraat noord	V	6	4	67%	6	100%	
	Lucas Meijerstraat-Ben Viljoenstraat zuid	V	6	8	133%	6	100%	
	Ben Viljoenstraat-Spaarndamseweg noord	V	13	11	85%	11	85%	
	Ben Viljoenstraat-Spaarndamseweg zuid	V	10	7	70%	6	60%	
<b>Totaal</b>				<b>35</b>	<b>30</b>	<b>86%</b>	<b>29</b>	<b>83%</b>
<b>Lucas Meijerstraat</b>	Paul Krugerkade-Hertzogstraat oost	V	21	7	33%	13	62%	
	Paul Krugerkade-Hertzogstraat west	V	18	7	39%	11	61%	
<b>Totaal</b>				<b>39</b>	<b>14</b>	<b>36%</b>	<b>24</b>	<b>62%</b>
<b>Ben Viljoen- straat</b>	Paul Krugerkade-Hertzogstraat oost	V	18	12	67%	13	72%	
	Paul Krugerkade-Hertzogstraat west	V	13	10	77%	12	92%	
<b>Totaal</b>				<b>31</b>	<b>22</b>	<b>71%</b>	<b>25</b>	<b>81%</b>
<b>Spaarn- damseweg</b>	Hertzogstraat-Paul Krugerkade	V	11	8	73%	2	18%	
<b>Totaal</b>				<b>11</b>	<b>8</b>	<b>73%</b>	<b>2</b>	<b>18%</b>
<b>Paul- Krugerkade</b>	Spaarndamseweg-p-terrein Kwantum	V	4	4	100%	3	75%	
	P-terrein Kwantum-Ben Viljoenstraat noord	V	6	6	100%	7	117%	
	P-terrein Kwantum-Ben Viljoenstraat zuid	V	7	7	100%	7	100%	
	P-terrein Kwantum-Ben Viljoenstraat zuid (p-terrein)	V	17	17	100%	15	88%	
	Ben Viljoenstraat-Lucas Meijerstraat noord	V	2	2	100%	1	50%	
	Ben Viljoenstraat-Lucas Meijerstraat zuid	-	0	0	-	0	-	
	Lucas Meijerstraat-Ged.Schalkburgergracht noord	V	3	2	67%	3	100%	
	Lucas Meijerstraat-Ged.Schalkburgergracht zuid	V	4	4	100%	4	100%	
	Lucas Meijerstraat-Ged.Schalkburgergracht (p-terrein)	V	6	6	100%	6	100%	
Lucas Meijerstraat-Ged.Schalkburgergracht (p-terrein)	S	10	6	60%	9	90%		
<b>Totaal</b>				<b>59</b>	<b>54</b>	<b>92%</b>	<b>55</b>	<b>93%</b>
<b>Werfstraat</b>	Paul Krugerkade-t-splitsing Werfstraat	S	17	16	94%	6	35%	
	Paul Krugerkade-t-splitsing Werfstraat	V	14	14	100%	6	43%	
	T-splitsing Werfstraat-doodlopend noord	S	11	9	82%	5	45%	
	T-splitsing Werfstraat-doodlopend zuid	V	17	20	118%	11	65%	
	T-splising-Spaarndamseweg noord	V	13	13	100%	4	31%	
	T-splising-Spaarndamseweg noord laden en lossen	V	7	4	57%	1	14%	
	T-splising-Spaarndamseweg zuid	V	27	27	100%	16	59%	
<b>Totaal</b>				<b>106</b>	<b>103</b>	<b>97%</b>	<b>49</b>	<b>46%</b>
<b>Wethouder Roodenburg- straat</b>	Vrouwehekstraat-Werfstraat oost	S	6	2	33%	5	83%	
	Vrouwehekstraat-Werfstraat west	S	3	3	100%	4	133%	
	Vrouwehekstraat-doodlopend west	V	13	10	77%	11	85%	
<b>Totaal</b>				<b>22</b>	<b>15</b>	<b>68%</b>	<b>20</b>	<b>91%</b>

**TOTAALOVERZICHT OPENBARE PARKEERPLAATSEN**

	Cap.	7-dec	12:00	8-dec	18:00
		Bez.	%.	Bez.	%.
<b>Totaal</b>	<b>303</b>	<b>246</b>	<b>81%</b>	<b>204</b>	<b>67%</b>