



Parkeeronderzoek Leiderdorp 2019

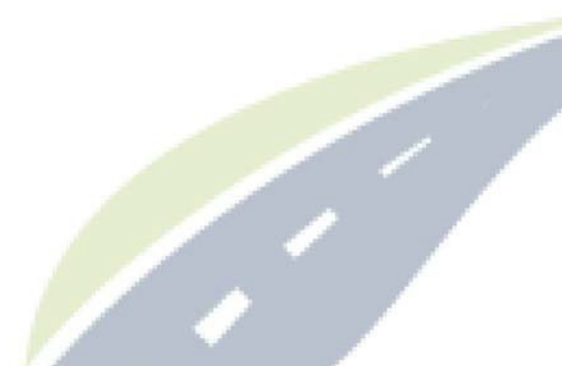
Traffic Design

In opdracht van:

Gemeente Leiderdorp

Definitief (D02)

3 juni 2020



Parkeeronderzoek Leiderdorp 2019

Opdrachtgever: Gemeente Leiderdorp
Opdrachtnemer: Traffic Design

Projectnr.: GLd1901
Auteur: P. van Oostveen
Versie: D02 - Definitief
Datum: 03-06-2020

Inhoudsopgave

Inleiding	1
Aanleiding	1
Projectomschrijving	1
Meetmomenten parkeerdruk	1
H1. Opzet onderzoek	3
Opzet parkeeronderzoek	3
Sectie indeling	3
Capaciteitsbepaling	3
Bezettingsmetingen	6
Dataverwerking en analyse	7
H2. Resultaten	8
Nieuwe secties	8
Vergelijking capaciteit	9
Parkeerdruk	10
B1. Bijlage parkeerdrukkaarten	
B2. Bijlage tabellen parkeerdruk	
B3. Bijlage tabellen capaciteit	

Inleiding

Aanleiding

De gemeente Leiderdorp is bezig met het opstellen van de nieuwe Nota Parkeren. De laatste parkeerdrukmetingen voor het gehele dorp hebben plaats gevonden in 2011 en 2015. Voor een goede onderbouwing van ruimtelijke ontwikkelingen is behoefte aan een actuele parkeerdrukmeting. Met de nieuwe parkeerdrukmeting in het najaar 2019 wordt een actueel en betrouwbaar beeld gevormd van de parkeersituatie in het dorp, kan inzicht verkregen worden in een kwalitatieve trend en wordt de Nota Parkeren onderbouwd.

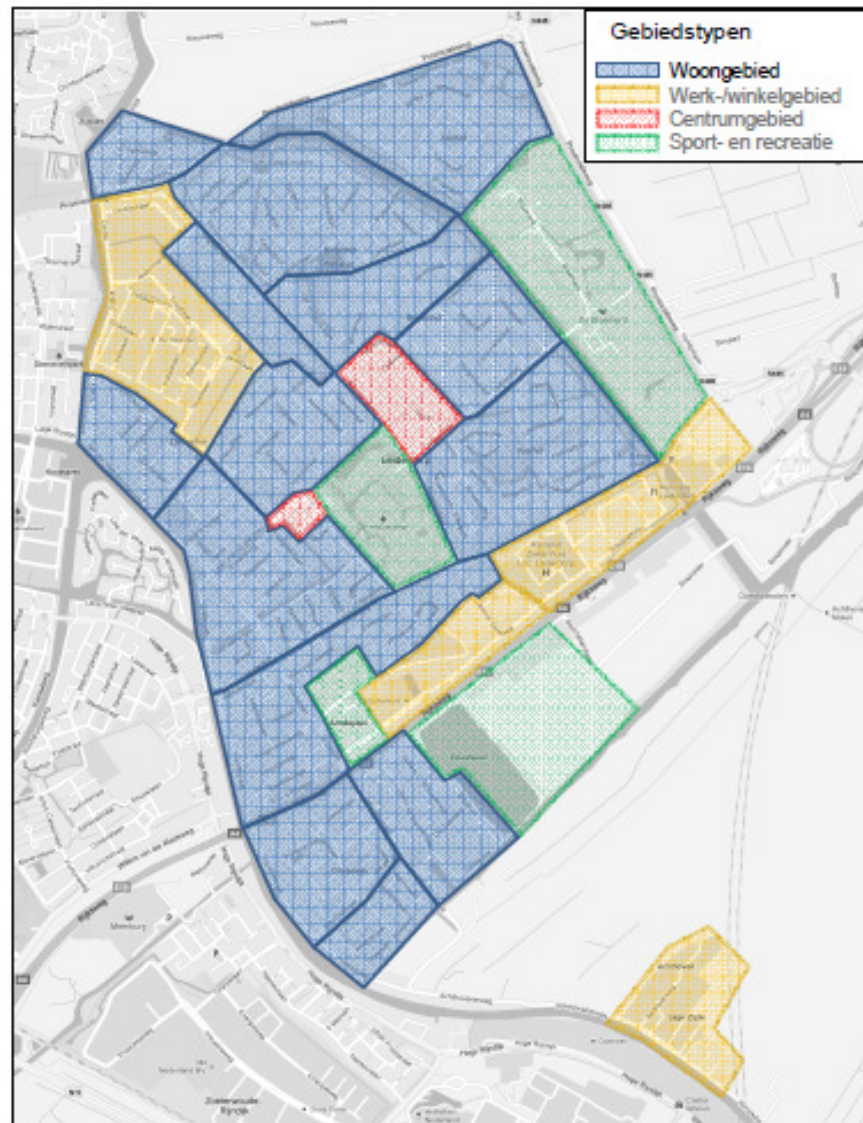
Projectomschrijving

Het onderzoeksgebied beslaat de bebouwde kern van Leiderdorp. Lopend van Driegatenbrug in het noorden tot en met industriegebied Lage Zijde in het zuiden. En vanaf de Oude Rijn tot de N446. Het onderzoeksgebied met indeling naar gebiedstype is weergegeven in figuur 1. De opzet van het onderzoek in de verschillende wijken en straten (sectoren) is hetzelfde gebleven waardoor een goede vergelijking van de parkeersituatie met voorgaande jaren mogelijk is.

Meetmomenten parkeerdruk

Anders dan voorgaande jaren is gekozen voor een uitbreiding van het aantal telmomenten. Hiermee ontstaat een breder beeld van de parkeerdruk over de verschillende momenten van de week. In overleg met de gemeente Leiderdorp is gekozen voor de volgende meetmomenten per gebied:

Gebied	Nachttelling (0:00 – 5:00)	Ochtendtelling (10:00 – 12:00)	Zaterdag (13:00 – 15:00)
Woonwijken	✓	✓	✓
Bedrijven	✓	✓	✓
Winkel, gemengd, sport/recreatie	✓	✓	✓
Meting uitgevoerd op:	Woe 16 – Don 17 okt.	Don 17 okt. 2019	Zat 12 okt. 2019



Figuur 1: Onderzoekgebied parkeerdrukmeting zoals opgenomen in Parkeerbeleidsplan

H1 Opzet onderzoek

Opzet parkeeronderzoek

Het parkeeronderzoek van 2019 sluit volledig aan op eerdere metingen in 2011 en 2015 zodat met de resultaten een goede vergelijking gemaakt kan worden. De opzet van het onderzoek bestaat uit een controle van de sectie-indeling en de beschikbare parkeercapaciteit per sectie. Vervolgens is in alle gebieden op meerdere momenten de parkeerdruk bepaald. Dit hoofdstuk beschrijft de opzet en uitgangspunten van het onderzoek. In hoofdstuk 2 worden de resultaten van de parkeerdrukmeting beschreven.

Sectie indeling

Alle gebieden zijn opgedeeld in verschillende secties. Dit zijn logische gebieden welke aansluiten op de directe omgeving. Om vergelijking met eerdere jaren mogelijk te maken zijn de bestaande secties uit 2011 en 2015 één-op-één overgenomen en gecontroleerd. Omdat op verschillende plekken ontwikkelingen hebben plaats gevonden is bij de controle nagegaan of de secties nog bestaan en de capaciteit nog klopt (rekening is gehouden met onder andere doelgroep parkeren). Waar nodig is het aantal secties uitgebreid.

Capaciteitsbepaling

Vooruitlopend op de parkeerdrukmeting is voor elke sectie de beschikbare parkeercapaciteit geïnventariseerd. Er is hierbij onderscheid gemaakt in openbare parkeercapaciteit en privé-parkeren, waarbij het 'gebruik' bepalend is. Dat wil zeggen dat niet zo zeer het eigendom bepaald of een parkeerplaats openbaar of privé is, maar of de parkeerplaats bedoeld is voor openbaar gebruik. Dus ook parkeergarages en terreinen (al dan niet voorzien van een slagboom) die bestemd zijn voor openbaar gebruik worden als openbare capaciteit gerekend.

De vormgeving van parkeervakken op straat is zeer uitlopend. Om de capaciteit goed te kunnen bepalen en achteraf ook te kunnen verifiëren wordt bij de opname van de parkeer capaciteit onderscheid gemaakt in:

- Openbare, reguliere parkeerplaatsen, opgedeeld in:
 - Langsparkeren
 - Gemarkeerd
 - Ongemarkeerd
 - Canadees parkeren (met twee wielen op het trottoir)
 - Haaks parkeren
 - Gemarkeerd
 - Ongemarkeerd
 - Visgraatparkeren
- Openbare, doelgroep parkeerplaatsen, opgedeeld in:
 - Parkeerplaatsen voor invaliden
 - Parkeerplaatsen voor elektrisch opladen
 - Parkeerplaatsen voor laden en lossen
 - Overig gereserveerde parkeerplaatsen

Opmerking: Kiss & Ride plaatsen zijn alleen in schoolspits van kracht en als opmerking meegenomen

- Privéparkeerplaatsen

Maatvoering openbare parkeerplaatsen

Daar waar bij langsparkeren en haaksparkeren geen markering is toegepast, is voor het bepalen van de parkeer capaciteit uitgegaan van de volgende afmetingen:

- Langsparkeren: lengte van circa 6,00 meter
- Haaksparkeren: breedte van circa 2,50 meter

In de praktijk is de lengte van een parkeerstrook niet altijd een exacte veelvoud van deze afmetingen en is bekeken hoe de parkeerstrook in de praktijk gebruikt wordt. Zo kan bij een parkeerstrook met een lengte van bijvoorbeeld 17 meter in de praktijk sprake zijn van een capaciteit van 3 plekken (van 5,7 meter).

Compact parkeren

Tijdens de bezettingsmetingen is gebleken dat op bepaalde locaties beduidend meer auto's geparkeerd staan dan op basis van de bovengenoemde maatvoering als capaciteit is gemeten. In die situaties is in de praktijk sprake van compact parkeren. Op de waargenomen locaties is dit als opmerking bij de sectie toegevoegd.

Parkeerregime en/of andere bijzonderheden die de parkeercapaciteit beïnvloeden

De beschikbare capaciteit wordt soms ook bepaald door het parkeerregime. Zo zijn bijzonderheden in het parkeerregime zoals woonerven, blauwe zones en Kiss & Ride parkeerplaatsen meegenomen. De Kiss & Ride plaatsen zijn alleen gedurende de schoolspits van kracht en hebben gedurende de meetmomenten geen invloed op de capaciteit. Er kunnen zich wel andere bijzonderheden voordoen waardoor de beschikbare capaciteit beperkt werd, zoals een afgesloten gebied door werkzaamheden of bezetting door en geplaatste container en dergelijke. Daar waar nodig zijn de bijzonderheden als opmerking bij de secties genoteerd.

Privé-parkeerplaatsen en eigen terrein

Privé parkeerplaatsen zijn meegenomen voor zover deze vanaf de openbare weg meetbaar zijn (privé garages zijn buiten beschouwing gelaten omdat bij de meting niet kan worden bepaald of deze bezet is). Bij het bepalen van de beschikbare capaciteit op eigen terrein is conform het Parkeerbeleidsplan Leiderdorp uitgegaan van de volgende theoretische aantallen:

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Opmerking
Enkele oprit, met of zonder garage	1	Oprit min. 5 meter lang
Lange oprit, met of zonder garage	2	Oprit min. 10 meter lang
Dubbele oprit, met of zonder garage	2	Oprit min. 5 meter lang

Tabel 1: Parkeerplaatsen op eigen terrein

Bezettingmetingen

Vooruitlopend op de uitvoering van de bezettingmetingen is een GIS-omgeving ingericht. Hierin zijn de verschillende gebieden en secties op een topografische kaart weergegeven. Voor de inwinning van de gegevens is gebruik gemaakt van een Collector-app op tablet en/of smartphone. De applicatie is voorzien van een beveiligde meetomgeving waarmee per sectie of parkeerterrein gegevens als datum/tijd van meten, status van de sectie (opgebroken, beschikbaar) capaciteitsaantallen, bezettingsaantallen, type parkeervakken, opmerkingen en eventuele foto's zijn vastgelegd en opgeslagen in de online database. De door de veldwerkers vastgelegde data is daarbij real-time geregistreerd en gemonitord door de onderzoeksbegeleider. Naast de onderzoeksbegeleider die een directe controle uitvoert op de volledigheid/juistheid van de ingewonnen data, was tijdens de metingen een senior velderwerker/coördinator ter plaatse om zo nodig vragen op te lossen of indien vereist correcties uit te voeren.

Bij de uitvoering van de bezettingmetingen is bij de inwinning per sectie onderscheid gemaakt naar parkeerders in de verschillende typen openbare, doelgroep en privé-parkeerplaatsen. Naast type parkeerplaats zijn bij de parkeerdrukmeting de volgende bijzondere situaties geregistreerd:

- **Obstakel:**
zijnde geen voertuig, maar wel bezetting op zowel openbare, reguliere als openbare, gereserveerde parkeerplaatsen.
- **Foutparkeerder *):**
zijnde een parkeerder buiten de beschikbare capaciteit in de openbare ruimte.

*) Onder foutparkeerders worden alle parkeerders die buitenom de openbare capaciteit geparkeerd staan gerekend, bijvoorbeeld op de stoep, buiten de vakken in een woonerf, in een straat waar geen capaciteit is et cetera.

Dataverwerking en analyse

Na afronding van de metingen is allereerst een vergelijking van de capaciteit in 2019 en 2015/2011 gemaakt. Hieruit zijn allereerst verschillen in toedeling openbaar of privé gefilterd en zo nodig aangepast aan eerdere jaren zodat een goede vergelijking mogelijk is. Uit de vergelijking van de capaciteiten van 2019 met eerdere jaren blijken echter soms grote verschillen op te treden. Omdat verschillen in gemeten capaciteit direct van invloed zijn op de parkeerdruk, wordt hier het volgende hoofdstuk (H2 Resultaten) uitgebreid op ingegaan.

Na een uitvoerige controle van de capaciteiten is op basis van de bezettingsmetingen de parkeerdruk per meetmoment bepaald. De resultaten van de parkeerdrukmeting van 2019 en belangrijkste verschillen ten opzichte van voorgaande jaren worden in het volgende hoofdstuk beschreven.

H2 Resultaten

Nieuwe secties

De volgende locaties zijn als gevolg van ontwikkelingen of uitbreiding van het meetgebied toegevoegd:

Wijk	Straatnaam	Nieuw sectienr.	Capaciteit		Gebiedstype
			Openbaar	Privé	
Binnenhof	Van Alphenplein	481	7	0	Woongebied
Buitenhof oost-zuid	Cor Gordijnsingel	361	7	0	Woongebied
De Baanderij	Weversbaan	B41	0	12	Werk-/winkelgebied
Elisabethhof	Bospolder	E25	24	0	Werk-/winkelgebied
Elisabethhof	Persant Snoepweg	E26	15	0	Sport- en recreatie
Elisabethhof	rijnhart wonen	E24	52	0	Werk-/winkelgebied
Kerkwijk	Kerklaan	754	3	0	Woongebied
Kerkwijk	Leithonpark	679	2	6	Woongebied
Kerkwijk	Leithonpark	680	8	14	Woongebied
Kerkwijk	Leithonpark	683	9	24	Woongebied
Kerkwijk	Simon Smitweg	686	0	60	Werk-/winkelgebied
Oranjewijk	Hubrechtstraat	866	2	0	Woongebied
Oranjewijk	Mauritssingel	867	11	0	Woongebied
Ouderzorg	Van Diepeningenlaan	681	25	0	Sport- en recreatie
Vogelwijk	Kwikstaartplein	684	30	0	Woongebied
Vogelwijk	Kwikstaartplein	685	24	0	Woongebied
Voorhof	Bolderikkamp	478	22	0	Woongebied
Voorhof	Rozemarijntuin	479	20	0	Woongebied
Voorhof	Rozemarijntuin	480	51	0	Woongebied
Zijkwartier	Zijldijk	569	2	15	Woongebied

Vergelijking capaciteit

Gedurende de capaciteitsmeting is buiten op straat geïnventariseerd wat de actuele parkeercapaciteit is. Hierbij is rekening gehouden met de uitgangspunten zoals beschreven in hoofdstuk 1. Uit een vergelijking van de geïnventariseerde parkeercapaciteit met voorgaande jaren blijkt dat er op nogal wat plaatsen grote verschillen in de capaciteit optreden. In de digitale kaart welke als externe bijlage bij deze rapportage is toegevoegd zijn de procentuele verschillen van de actuele capaciteit t.o.v. 2015 gevisualiseerd.

De plaatsen met grote verschillen zijn nagelopen. Hieruit komen onder andere de volgende mogelijke oorzaken naar boven:

- Compact parkeren wordt als beschikbare capaciteit opgenomen hoewel dit volgens de uitgangspunten en CROW-normen niet het geval is;
- Eerdere foutieve meting/aanname van tweezijdig parkeren in een straat waar gelet op de beperkte breedte van de weg slechts eenzijdig geparkeerd kan worden;
- Buiten de vakken parkeren in woonerven en dergelijke is eerder als capaciteit en niet als foutparkeren geregistreerd;
- Gedeeltelijk parkeren op het trottoir is eerder als capaciteit en niet als foutparkeren geregistreerd;
- Op bedrijventerrein De Baanderij is sprake van een onduidelijke scheiding tussen openbaar en privé. Het is niet altijd duidelijk waar functioneel gezien het openbaar gebied eindigt en het bij bedrijven behorend terrein begint. Door (garage)bedrijven wordt veelvuldig dubbel geparkeerd of vinden logistieke handelingen en/of opslag plaats. Dit beperkt op veel plaatsen de openbare parkeercapaciteit.
- Bijzondere omstandigheden zoals uitvoering van werkzaamheden (slechts in enkele situaties).

In bijlage B3 bij deze rapportage zijn per sectie het parkeerregime en de opgenomen parkeercapaciteit opgenomen, verantwoord naar type parkeerplaats (langs/haaks/visgraad/canadees, met/zonder gemarkeerde vakken, doelgroeparkeren, etc). Tevens is als externe bijlage een fotobestand met bijzondere situaties per sectie beschikbaar gesteld.

Parkeerdruk

Voor het bepalen van de parkeerdruk dient uitgegaan te worden van de werkelijke en wettelijk toegestane parkeercapaciteit. De parkeerdruk is dan ook bepaald op basis van de nieuw gemeten capaciteit. Dit betekent ook dat de parkeerdruk in sommige wijken en straten t.o.v. voorgaande jaren sterk toegenomen lijkt te zijn, terwijl dit in werkelijkheid niet het geval is. Immers hoewel op papier de capaciteit gedaald lijkt te zijn, is de werkelijke capaciteit in de meeste gevallen natuurlijk niet gewijzigd. Met de nieuwe meting wordt dan ook de daadwerkelijke parkeerdruk en de oorzaak van foutparkeren zichtbaar gemaakt.

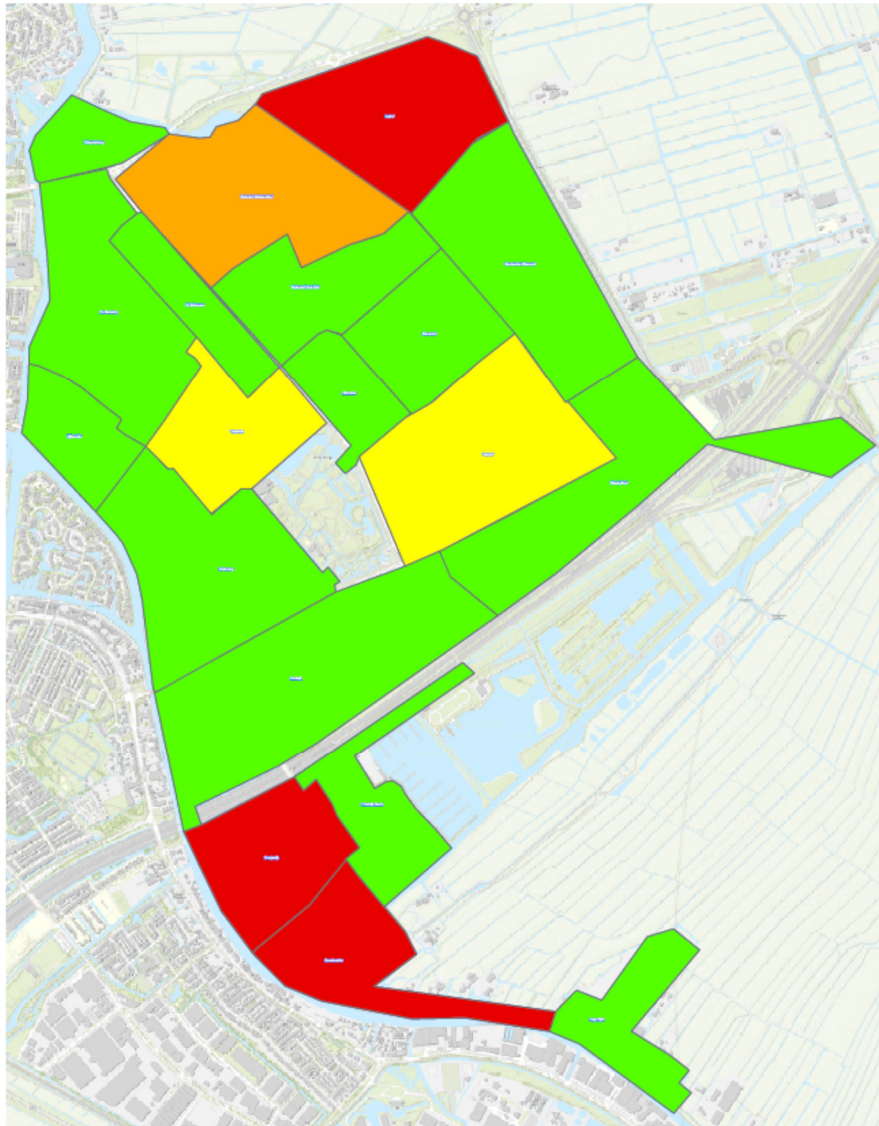
Voor het parkeerbeleid en het beoordelen van nieuwe ontwikkelplannen is uiteindelijk de totaal beschikbare capaciteit en parkeerdruk van belang. De totale parkeerdruk is per meetmoment zowel op buurt- als sectie-niveau in beeld gebracht (zie bijlage B1 met parkeerdrukkaarten + bijlage B2 met parkeerdruktabellen).

Nachttelling (woe. 17 / don. 18 oktober 2019 - 0:00-5:00)

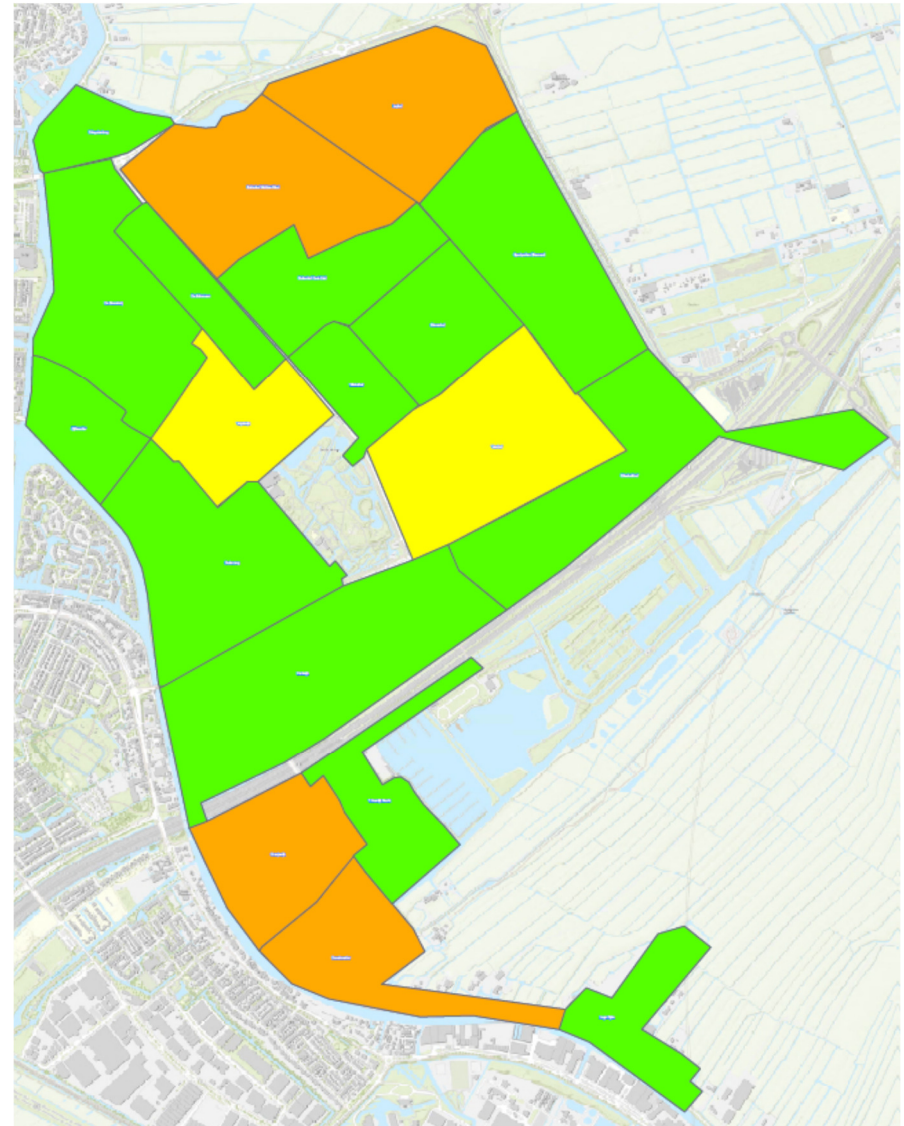
De maatgevende periode voor woongebieden is de nachtperiode tussen 0:00 en 5:00 uur wanneer vrijwel alle bewoners thuis zijn en de parkeerbezetting dus maximaal is.

In figuur 2 is de totale openbare parkeerdruk per wijk in beeld gebracht. Hieruit blijkt dat de parkeerdruk het grootst is in de Leyhof, Oranjewijk en het Doeskwartier (>95% over de gehele wijk), gevolgd door Buitenhof Midden-West (>85% over de gehele wijk). Ook als naar de totale parkeerdruk (openbaar+privé) wordt gekeken is zoals zichtbaar in figuur 3 zijn het dezelfde wijken met een hoge parkeerdruk. Opvallend is dat naast de oudere wijken, juist ook in twee relatief nieuwe wijken sprake is van parkeerproblemen.

Uiteraard kan ook in andere wijken sprake zijn van parkeerproblemen op straatniveau. Voor de visualisatie van de parkeerdruk per sectie/straat wordt verwezen naar bijlage B1. Met name in bepaalde delen van het Zijlkwartier, de Kerkwijk, Buitenhof Oost-Zuid en Voorhof zijn clusters zichtbaar met een hoge parkeerdruk. Daarnaast is in de nieuwe woonwijk 't Heerlijk Recht in een aantal straten geen openbare parkeercapaciteit aanwezig en wordt veelvuldig fout geparkeerd.



Figuur 2: Parkeerdruk nacht openbaar



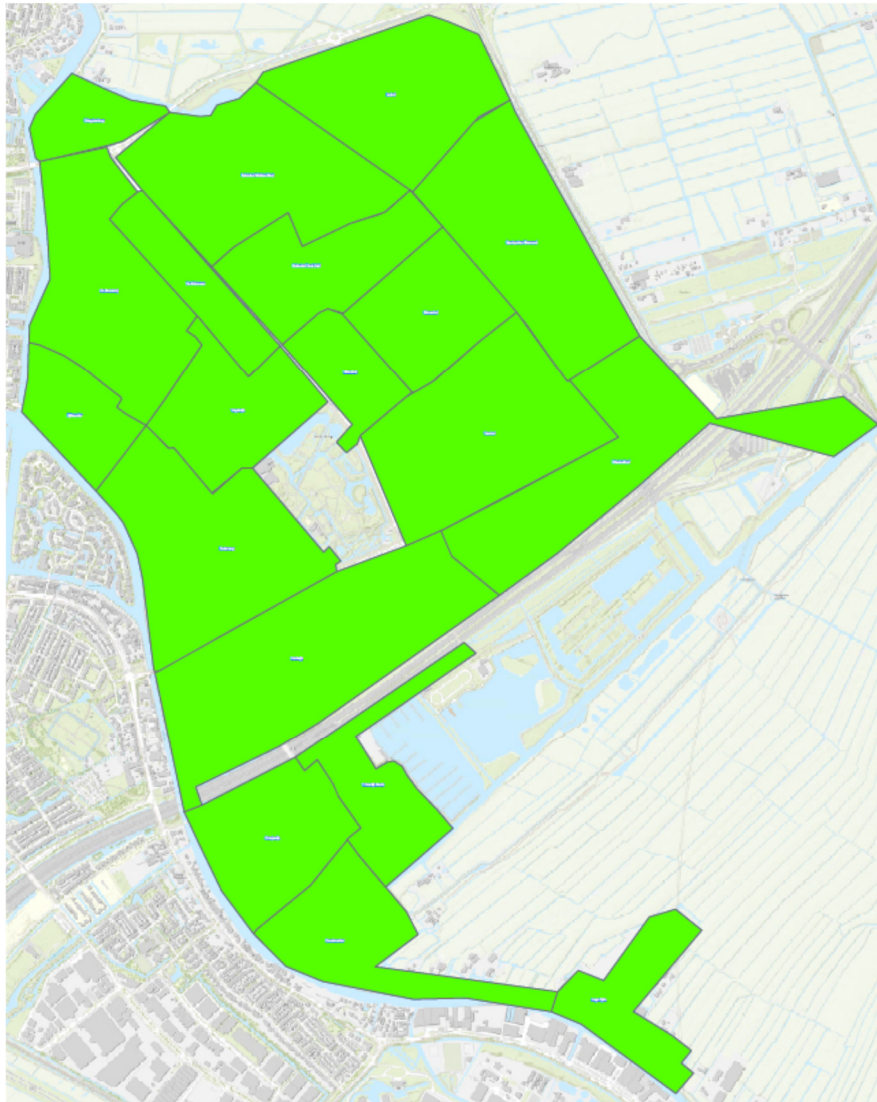
Figuur 3: Parkeerdruk nacht totaal (openbaar+privé)

Werkdag ochtend (don. 18 oktober 2019 - 10:00-12:00)

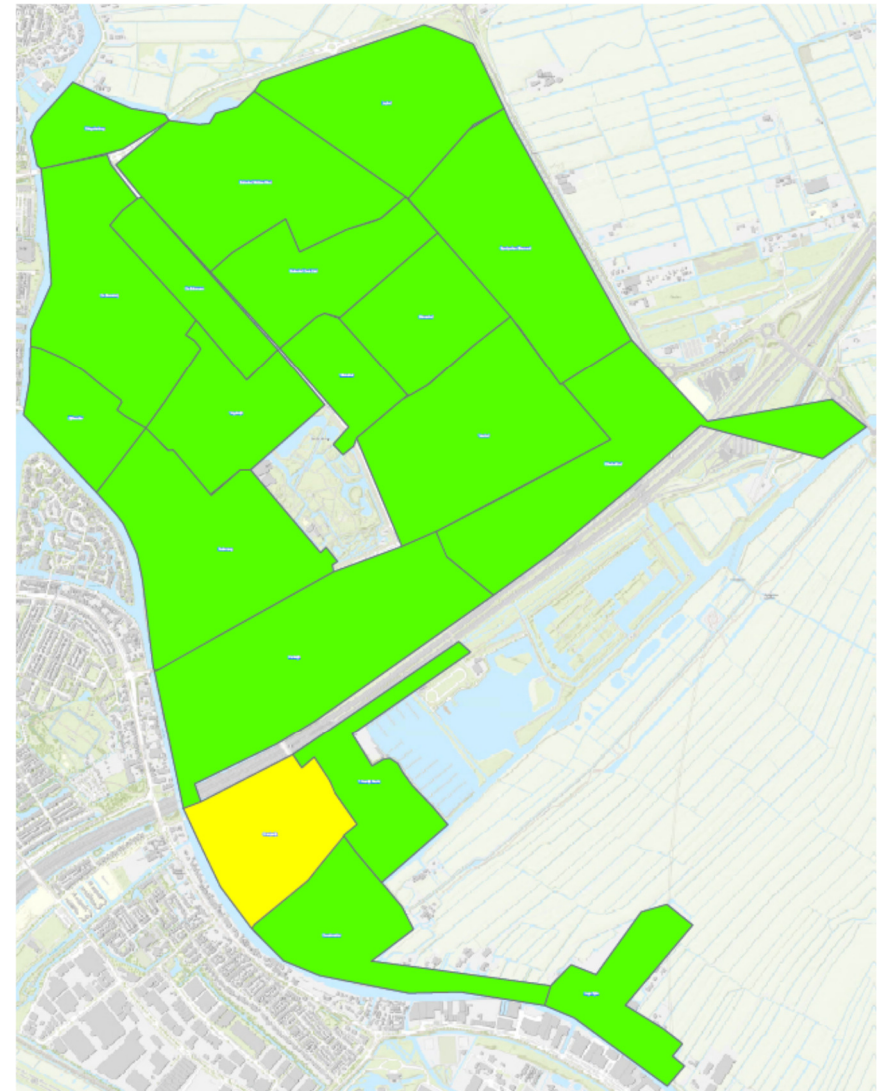
Overdag is zoals zichtbaar in figuur 4 in geen van de wijken sprake van een algehele hoge parkeerdruk. In de woonwijken is slechts op enkele plaatsen sprake van een hogere parkeerdruk. Er zijn ook geen duidelijke invloedgebieden in woonstraten rondom werk-/winkelgebieden zichtbaar. Op bedrijventerrein De Baanderij is wel sprake van een onduidelijke scheiding tussen openbaar en privé en is op verschillende plekken sprake van overbezetting en foutparkeren. Onder andere veel garagebedrijven parkeren auto's voor de verkoop op de openbare weg.

Zaterdagmiddag (12 oktober 2019 – 13:00-15:00)

De zaterdag kan met name voor gebieden met winkel, gemengd, sport/recreatie bestemming bepalend zijn voor de parkeerdruk. Desondanks zijn in deze gebieden geen bijzonderheden ten aanzien van de parkeerdruk waargenomen. Wel is met name in de Oranjewijk ook op zaterdag sprake van een hogere parkeerdruk (75-85% over gehele wijk). Op straatniveau is veelal in dezelfde gebieden als in de nachtperiode sprake van een aantal clusters met een hoge parkeerdruk.



Figuur 4: Parkeerdruk openbaar donderdag ochtend



Figuur 5: Parkeerdruk openbaar zaterdag middag

Bijlagen resultaten

De volgende bijlagen zijn als onderdeel van deze rapportage opgenomen:

- B1 – Kaarten totale parkeerdruk per sectie (nacht / donderdag-ochtend / zaterdag-middag)
- B2 – Tabellen totale parkeerdruk per sectie (nacht / donderdag-ochtend / zaterdag-middag)
- B3 – Tabellen parkeerregime, capaciteit en doelgroep-parkeren per sectie

Externe bijlagen (digitale oplevering data & analyse)

Een totaal overzicht van alle resultaten is als externe (digitale) bijlage bij deze rapportage beschikbaar gesteld. Hierin zijn naast alle databestanden, zowel in tabelvorm als in een interactieve kaart op buurt- en sectieniveau de huidige capaciteit, capaciteitsvergelijking met voorgaande jaren en de parkeerdruk inzichtelijk gemaakt, alsmede foto's van bijzondere situaties.

B1 Parkeerdrukkaarten

B2 Tabellen parkeerdruk

B3

Tabellen parkeercapaciteit