Parkeerbeleidsplan Leiderdorp

Datum: 7 februari 2012
Auteur: Eelco Hooglander
Afdeling: Beleid
Registratienr.: ntb

Inhoud

1 Inleiding 1

1.1 Doelstelling 1
1.2 Aanpak 1

DEEL A PARKEERVISIE LEIDERDORP 3

2 Analyse 5

2.1 Het grotere geheel 5
2.2 Beleid diverse overheden 5
2.3 Krachtenveldanalyse 6
2.4 Thematische analyse 7
2.5 Gebiedstypen 9

3 Ambities/doelstellingen voor het parkeerbeleid 11

3.1 Doelstellingen parkeerbeleid 11
3.2 Beleidsuitgangspunten 12

DEEL B INSTRUMENTARIUM PARKEERBELEID 15

4 Capaciteitsbeleid 17

4.1 Gebiedsgericht beleid 17
4.1.1 Beleidsuitspraken 17
4.1.2 Analyse parkeernorm 18
4.2 Parkeren rond scholen 21
4.2.1 Beleidsuitspraken 22
4.3 Fietsparkeren 22
4.4 Vrachtwagenparkeren 22
4.5 Parkeerplaatsen schone voertuigen 22
4.6 Gehandicaptenparkeerplaatsen 23

5 Beleid parkeerregulering 24

5.1 Beleidsuitspraak 24
5.2 Vormen van regulering 24
5.2.1 Blauwe zone (parkeerschijfzone) 24
5.2.2 Vergunningparkeren 25
5.2.3 Betaald parkeren 25
5.2.4 Selectieve toegang 26
5.3 Regulering in woongebieden 26
5.4 Regulering in werk-/winkelgebieden 28
5.5 Regulering in centrumgebied 29

6 Inrichtingsbeleid 30

6.1 Aanleg en onderhoud parkeervoorzieningen 30
6.2 Gebouwde parkeervoorzieningen in Centrumgebied 30
6.3 Parkeerverwijssysteem 30

7 Handhaving 31

DEEL C BELEIDSUITWERKING 33

8 Uitwerking capaciteitsbeleid 35

8.1 Parkeernormen 35
8.1.1 Rekenmethodiek 35
8.1.2 Korte verklaring parkeernorm 35

8.2 Bepaling halen en brengen bij scholen....36
8.3 Fietsparkeernormen....37
9 Vrachtwagenparkeerbeleid....43
10 Inrichtingsbeleid....44
BIJLAGEN....45
Bijlage 1 Parkeerkarakteristieken van de gebieden....47
Bijlage 2 Resultaten parkeeronderzoek....50
Bijlage 3 Resultaten Burgerpanel....79
Bijlage 4 Definities en voorbeelden van functies....84

Samenvatting Parkeerbeleidsplan (2012-2020)

Parkeren speelt in Leiderdorp een steeds belangrijkere rol als begin- en eindpunt van de vervoersketen. Dit geldt zowel voor woongebieden, als in werkgebieden en voorzieningen (bv. Centrumgebied, ziekenhuis of sportvoorzieningen). Het belang blijkt onder andere uit de steeds weerkerende discussie over het (mogelijk) tekort aan voldoende parkeergelegenheid. Om in de toekomst in te kunnen spelen op deze ontwikkelingen is voor de gemeente Leiderdorp het parkeerbeleidsplan (2011-2020) opgesteld. Het beleidsplan brengt de huidige knelpunten in kaart en zal als toetsingskader fungeren voor toekomstige ontwikkelingen op het gebied van parkeren.

Wat gaat er veranderen ten opzichte van de huidige situatie?
In de huidige situatie heeft Leiderdorp geen beleid op het parkeren. Met dit beleidsplan zal het parkeren in de gemeente gereguleerd gaat worden, wat ten gunste komt van de veiligheid en leefbaarheid. Op de korte termijn betekent dit dat de huidige knelpunten in kaart worden gebracht. En waar mogelijk het verbeteren van deze knelpunten.
Op de lange termijn is er een toetsingskader opgesteld voor nieuwe ontwikkelingen. Hierin zijn parkeernormen opgesteld waaraan iedere bouwvergunning moet voldoen. Op deze manier ontstaat er een toekomstvast, transparant en eenduidige toetsingskader die het parkeren in Leiderdorp reguleert.

Welke keuzes worden er gemaakt?
In het parkeerbeleidsplan (2012-2020) is gekozen om de huidige knelpunten niet direct op te lossen. We accepteren als gemeente dan ook een hoge bezettingsgraad parkeren in de verschillende gebieden. Wanneer er vanuit een gebied minimaal 5 klachten komen, zal er een parkeerdrukmeting gehouden worden. De volgende stap is het realiseren van nieuwe parkeerplaatsen in het betreffende gebied. Wanneer het realiseren van extra parkeerplaatsen niet mogelijk is kan er gekozen worden om een vorm van parkeerregulering in te voeren.
De mogelijkheden zijn; blauwe zone, vergunningparkeren, betaald parkeren en selectieve toegang. Nadat de keuze is gemaakt wel dan niet invoeren van het parkeerregime kan er gedurende twee jaar geen nieuwe meting gehouden worden.

Voor nieuwe ontwikkelingen is er een toetsingskader ontwikkeld waaraan bouwvergunningen moeten voldoen in het kader van het parkeren. In alle gevallen geldt dat het parkeren op eigen terrein geregeld moet worden. Hoeveel parkeerplaatsen dat moeten zijn, ligt aan de functie(s) die worden gebouwd. In de bijlage van het parkeerbeleidsplan (2012-2020) is de hele lijst te vinden. In deze samenvatting staan een aantal voorbeelden genoemd.
Deze cijfers zijn tot stand gekomen aan de hand van een parkeeronderzoek in Leiderdorp en de landelijke richtlijnen. In deze parkeernorm is rekening gehouden met de groei van het autobezit. Dit bedraagt tot 2020, 14,5%. Wanneer er nieuwe parkeerplaatsen worden gerealiseerd in het openbare gebied zal rekening worden gehouden met deze groei van 14,5%. Deze parkeerplaatsen (14,5%) zullen worden uitgevoerd in groen. Wanneer in de toekomst blijkt dat deze parkeerplaatsen niet nodig zijn kunnen ze groen blijven. Zijn ze wel nodig wordt het groen omgezet in parkeerplaats.

Functie	Parkeernorm	Eenheid
Woning Duur	1,8	Pp / per woning
Woning Middel	1,6	Pp / per woning
Woning Goedkoop	1,4	Pp / per woning
Dienstverlening	2,3	Pp / 100m2 bvo
Basisonderwijs	0,8	Pp / leslokaal

Niet alleen het aantal parkeerplaatsen is van belang, maar ook de maatvoering en vormgeving. In het parkeerbeleidsplan (2012-2020) daarom ook aandacht besteed aan de inrichtingseisen. Voorbeeld hierin is dat bij een haaksparkeerplaats rekening gehouden moet worden met een lengte van 5meter en een breedte van 2,5meter.

Wat gaat het kosten?

De keuzes die zijn gemaakt hebben consequenties voor de kosten die te verwachten zijn wanneer het parkeerbeleidsplan vastgesteld wordt.
Om de huidige knelpunten op te lossen is er gekozen om een stappenplan te doorlopen. Wanneer dit leidt tot een parkeerdrukmeting zullen daar kosten aan verbonden zijn. Aannemelijk is het dat erop jaarbasis niet meer dan twee parkeerdrukmetingen worden gehouden á €3.000 per onderzoek. De totale kosten zullen dan ook jaarlijks €6.000 bedragen.

1 Inleiding

Parkeren speelt in Leiderdorp een steeds belangrijkere rol als begin- en eindpunt van de vervoersketen. Dit geldt zowel voor woongebieden, als in werkgebieden en voorzieningen (bv. Centrumgebied, ziekenhuis of sportvoorzieningen). Het belang blijkt onder andere uit de steeds weerkerende discussie over het (mogelijk) tekort aan voldoende parkeergelegenheid. Bij elk nieuwbouwplan, maar ook bij veel wijkwandelingen komt dit naar voren.
In woongebieden speelt parkeren een belangrijke rol door het groeiende autobezit. Bij werklocaties vormt parkeren vaak een lastige sluitpost. En als gevolg van de groei en opwaardering van het centrum (Centrumplan) en bouwactiviteiten in bv. de Elisabethhof neemt de parkeervraag toe. Daarnaast zijn er steeds meer initiatieven voor ‘groene’ mobiliteit (auto-delen, elektrisch rijden, etc.) die een bijzonder beroep doen op parkeergelegenheid. Er is dus sprake van een sterke wisselwerking tussen parkeervraagstukken en de thema's ruimte, economie en bereikbaarheid. Deze overwegingen, met het gegeven dat er in de gemeente momenteel geen vastgesteld parkeerbeleid is, geven aanleiding om het beleid van de Gemeente Leiderdorp op het onderwerp parkeren vast te leggen.

1.1 Doelstelling

Doel van het parkeerbeleid (2011-2020) is:
1. het inzichtelijk maken en zo mogelijk verbeteren van de huidige knelpunten;
2. het in de toekomst fungeren als toetsingskader voor nieuwe ontwikkelingen.

1.2 Aanpak

Voor u ligt de parkeerbeleidsplan, waarin de belangrijkste uitgangspunten voor het parkeerbeleid zijn geformuleerd. Het plan bestaat uit 3 delen, de parkeervisie, het instrumentarium en de beleidsuitwerking.

In deel A (Parkeervisie) worden de ambities ten aanzien van parkeren benoemd voor het jaar 2020. Hierin wordt een analyse van het parkeervraagstuk gemaakt en wordt een vertaling gegeven naar de ambities of doelstellingen voor het parkeerbeleid.

In deel B (Instrumentarium) volgt de tactische keuzes, welke instrumenten ingezet worden om de ambities uit de parkeervisie te verwezenlijken. Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar capaciteitsbeleid, reguleringsbeleid, inrichtingsbeleid en handhaving.

In deel C (Beleidsuitwerking) worden de concrete principemaatregelen besproken en waar nodig verder uitgewerkt. Aan de orde komen de parkeernormen voor Leiderdorp, het vrachtwagenparkeerbeleid en het inrichtingsbeleid.

De drie stappen (parkeervisie, instrumentarium, beleidsuitwerking) vormen samen het parkeerbeleidsplan.

DEEL A

PARKEERVISIE LEIDERDORP

In dit deel worden de ambities ten aanzien van parkeren benoemd voor het jaar 2020. Hierbij wordt niet geredeneerd vanuit de mogelijkheid (“hier staan we en van daaruit gaan we die of die kant uit”), maar vanuit de wenselijkheid (“we willen in 2020 dat en dat bereikt hebben en gaan op tactisch en operationeel niveau de confrontatie aan met de ‘weerbarstige’ werkelijkheid”). Deze benadering heeft als voordeel dat de ambities hoog gesteld kunnen worden en in eerste instantie los gezien worden van knelpunten die er in de huidige situatie mogelijk al zijn. Wel moet er echter beseft worden dat de ambities mogelijk te hoog gegrepen zijn en dat er in de (lokale) praktijk toch keuzes worden gemaakt, waardoor de ambitie (lokaal) niet gehaald wordt. Met andere woorden: de wenselijkheden worden bij voorbaat geremd door de (on)mogelijkheden.
De parkeervisie omvat dus keuzes op strategisch niveau en werkt zo kaderstellend voor het vervolgtraject. Er wordt een analyse van het parkeervraagstuk gemaakt, waarin de belangrijkste belanghebbenden beschreven worden, alsmede een overzicht van de knelpunten en uitdagingen op de thema’s ruimte, economie en bereikbaarheid (hoofdstuk 2). Vervolgens wordt een vertaling gegeven naar de ambities of doelstellingen voor het parkeerbeleid (hoofdstuk 3).

2 Analyse

Na plaatsing van het parkeerbeleid in een breder verband en een inventarisatie van het beleid bij de diverse overheden, wordt een analyse van de belanghebbenden op het gebied van parkeren gegeven. Vervolgens worden per thema knelpunten en overwegingen beschreven.

2.1 Het grotere geheel

Zoals parkeren vaak het begin- en eindpunt van een reis is, zo omsluit het parkeerbeleid het verkeers- en vervoersbeleid en maakt het compleet. Nu het IVVP zijn voltooiing nadert, en (na goedkeuring door B&W en gemeenteraad) uitgevoerd kan worden, kan nagedacht worden over de plaats die een voertuig het grootste gedeelte van de dag doorbrengt, namelijk op een parkeerplaats/stallingplaats. Het IVVP behandelt het beleid waar auto's, fietsen en andere voertuigen *rijden*; over welke wegen, met wat voor snelheid en al dan niet op een aparte rijstrook. Het parkeerbeleid geeft aan hoe in de parkeerbehoefte kan worden voorzien en geeft de aanzet tot een concrete uitwerking in parkeernormen.

Die schaarse ruimte is belangrijk, want de vraag naar parkeerplaatsen is nauw verbonden met het autobezit. Een landelijke prognose van het Planbureau voor de Leefomgeving (2008) geeft aan dat het autobezit tussen 2005 en 2020 zal groeien van 7 miljoen naar 7,6 miljoen personenauto's (lage groeiscenario) of naar 9,2 miljoen personenauto's (hoog groeiscenario). Dit betekent een groei tussen 9% en 32% in 15 jaar. Voor Leiderdorp geldt afhankelijk van het groeiscenario een groei van het autopark tussen 4% en 26%[1]. Vertaald naar een autobezit per huishouden, groeit deze van 1,04 auto/huishouden in 2005 naar 1,08 (laag) tot 1,13 (hoog) auto/huishouden[2]. Een gevolg van deze toename van autobezit is bijvoorbeeld, dat bestaande parkeerproblemen groter worden en dat wijken die momenteel geen parkeerprobleem kennen in de toekomst hier mogelijk wel mee te maken krijgen.

2.2 Beleid diverse overheden

Nota Mobiliteit / Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte
In de Nota Mobiliteit wordt weinig over parkeren gezegd, dan alleen dat een groei van het autopark een druk legt op het ruimtegebruik. Wel wordt parkeerbeleid in verband gebracht met het fietsgebruik: *"Parkeertarieven in winkelcentra en parkeerbeleid bij bedrijven hebben heel direct invloed op het fietsgebruik."*. Ook het fietsparkeren wordt benadrukt: *"Alle overheden stimuleren het gebruik van de fiets. Gemeenten, waterschappen, provincies en WGR-plusregio's doen dit onder meer door het zorgen voor een netwerk van veilige routes en parkeervoorzieningen voor fietsers en nemen hiervoor een doel voor 2010 en 2020 op in de PVVP's, RVVP's en gemeentelijk beleid."*.

Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan 2002-2020
Het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan noemt het parkeerbeleid een gemeentelijke taak, waarin de provincie een regierol kan spelen.
"Parkeerbeleid wordt in eerste instantie als een gemeentelijke taak beschouwd. Wil het gemeentelijk beleid echter voldoende effect sorteren en niet contraproductief werken dan zal dit beleid nadrukkelijk intergemeentelijk moeten worden afgestemd cq gecoördineerd. Daar

[1] Bron: *Parkeerproblemen in woongebieden Oplossingen voor de toekomst*, Planbureau voor de Leefomgeving, Den Haag, 2008, blz. 85. Leiderdorp is hier gerekend onder *Randgemeenten overige stadsgewesten Randstad*.
[2] Idem, blz. 84.

waar intergemeentelijke en regionale belangen spelen, wil de provincie een regierol op zich nemen en regionale initiatieven stimuleren."

Regio Holland Rijnland
Ook in de Regionale Structuur Visie 2020 van Holland Rijnland staat weinig meer over parkeerbeleid, dan de volgende zin: *"Ten slotte zal Holland Rijnland de eventuele wenselijkheid en noodzaak van regionale afstemming van parkeerbeleid onderzoeken"*

Lokaal beleid
Zoals gezegd in de inleiding is er geen vastgesteld parkeerbeleid binnen de gemeente Leiderdorp. Dit betekent niet dat er geen basis is voor het aanleggen of verwijderen van parkeergelegenheid. Deze basis is ten aanzien van parkeren bij nieuwbouwplannen: de bouwverordening; ten aanzien van vrachtwagenparkeren: de APV; en ten aanzien van gehandicaptenparkeerplaatsen: de Beleidsregels Gehandicaptenparkeerkaarten & Gehandicaptenparkeerplaatsen 2009. Verder worden de richtlijnen van het CROW[3] gebruikt.

Conclusie
Uit bovenstaande beleidsstukken valt op te maken, dat door de hogere overheden het parkeerbeleid als gemeentelijke taak wordt gezien, waarbij de provincie/regio hooguit een coördinerende rol voor zichzelf ziet in de onderlinge afstemming van het beleid tussen de gemeenten.

2.3 Krachtenveldanalyse

Als opstap naar het parkeerbeleid is het zinvol om de belangen en mogelijke weerstanden van diverse groepen te analyseren. Het overzicht is niet volledig, maar geeft een goede doorsnede van het krachtenveld.

Inwoners Leiderdorp
De bewoners van het dorp willen hun auto op een veilige manier dichtbij de woning kunnen parkeren. Parkeren bij de eigen woning voelt als een burgerrecht. De betalingsbereidheid is laag. Bewoners zijn bovendien in sterke mate afhankelijk van de overheid, aangezien er geen sprake is van een marktmechanisme bij de verdeling van de beschikbare capaciteit. Sommige inwoners van Leiderdorp vragen voor het parkeren bijzondere aandacht, zoals gehandicapten, maar ook artsen, of mensen die deelnemen aan een deelautoproject.

Bedrijven in Leiderdorp
Bedrijven hebben behoefte aan voldoende parkeercapaciteit voor personeel en bezoekers, bij voorkeur in de directe omgeving van het bedrijf. Hoewel bij nieuwe vestiging parkeren vaak slechts een beperkt deel van de bedrijfskosten betreft, is ook bij de bedrijven de betalingsbereidheid laag. Als een bedrijf zich eenmaal heeft gevestigd dan zijn de mogelijkheden tot het uitoefenen van invloed in de praktijk beperkt. Ook bedrijven zijn in grote mate afhankelijk van de overheid.

Winkeliers
Winkeliers hebben in de eerste plaats belang bij een aantrekkelijk winkelgebied. De inrichting van parkeergarages en de openbare (parkeer-)ruimte rondom het winkelgebied is dus van belang. Winkeliers hebben belang bij voldoende vrije parkeerplaatsen voor hun klanten.

[3] CROW -vroeger "Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek" nu een eigen naam- is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte.

Horeca
Voor horecagelegenheden geldt dat er tot laat in de avond parkeergelegenheid beschikbaarheid moet zijn.

Bezoekers
Bezoekers van woningen, winkels, bedrijven of recreatiegebieden willen graag zo efficiënt mogelijk van A naar B. Daarbij is een reis per auto en gratis parkeren nabij de bestemming vaak ideaal. De bereidheid om op afstand te parkeren of te betalen voor parkeren is sterk afhankelijk van het reismotief, de verblijfsduur en het type bestemming. Bij de uitwerking van het beleid dient hiermee rekening te worden gehouden.

Gemeente Leiderdorp
De gemeente heeft belang bij tevreden inwoners en ondernemers. Dit betekent dat een aantrekkelijke woonomgeving wordt aangeboden en dat de omstandigheden worden gecreëerd waarin een goed aanbod aan werkgelegenheid, winkels en voorzieningen ontstaat. In het parkeervraagstuk zijn de beperkingen waarmee de gemeente moet werken: de kosten van de openbare ruimte en mogelijke schaarse ruimte.

Forensen
Het uitgaande woon-werkverkeer heeft behoefte aan een snelle verbinding van woning naar werk. Weerstanden daarbij zijn reistijd, overstappen en kosten. Forensen zijn afhankelijk van de overheid (wegenstructuur) en OV-bedrijven.

Conclusie
Diverse groeperingen hebben hun eigen belang in het parkeerbeleid. Soms botsen de verschillende belangen. Zelfs binnen één groep kunnen verschillende belangen bestaan. Bijvoorbeeld willen sommige bewoners extra parkeergelegenheid in de straat, terwijl anderen het groen of het speelveldje willen handhaven.
Het is de taak van de gemeente om in overleg met de verschillende groeperingen de consequenties van het beleid duidelijk te hebben en keuzes te maken.

2.4 Thematische analyse
Er is sprake van een sterke wisselwerking tussen parkeren en de onderwerpen ruimte, economie en bereikbaarheid. Soms leidt dit tot conflicterende belangen. Onderstaande overwegingen geven inzicht in de opvallendste knelpunten.

Ruimte
Parkeren vindt vaak plaats in de openbare ruimte, dat het domein is van de overheid. Dit maakt parkeren tot een kerntaak van de gemeente. Bewoners en bedrijven hebben slechts beperkte invloed op de kwaliteit van de openbare ruimte. In winkelgebieden is de kwaliteit (comfort, uitstraling, sociale veiligheid) van de parkeervoorzieningen van essentieel belang voor het functioneren van het gebied.

In woongebieden blijken in de loop van de tijd parkeerproblemen te ontstaan als de bevolkingsopbouw en daarmee het autobezit wijzigt. De bevolkingssamenstelling van nieuwbouwwijken is vaak eenzijdig, terwijl in oudere (bijv. vooroorlogse) wijken de beperkte ruimte vaak een probleem is. Ook de werkgebieden zijn dikwijls niet voorbereid op de parkeergevolgen van functiewijzigingen. De gemeente dient voorbereid te zijn op toekomstige externe invloeden zoals een wijziging in autobezit naar meer ‘groenere’ auto’s, zoals de elektrische auto. Er dient flexibiliteit in het systeem te worden opgenomen, zodat de gebieden beter toekomstbestendig zijn. Ook de opkomst van deelauto is van invloed op het parkeerbeleid.

Voor een onderbouwing van ruimtelijk beleid gelden momenteel qua parkeren geen vaste uitgangspunten. Dit maakt maatwerk noodzakelijk, waarbij eenduidigheid ontbreekt. Voor zowel de burgers als de beleidsmakers is dit een ongewenste situatie en is een standaardisatie gewenst.

Economie

De Winkelhof, de buurtwinkelcentra maar ook Wooon en de Baanderij zijn de motor van de lokale economie. Het is niet wenselijk, dat er een capaciteitstekort ontstaat, hetgeen bereikbaarheidsproblemen en overlast naar de omgeving tot gevolg heeft. Maatregelen hiertegen zijn gewenst, waarbij een afweging in ruimtegebruik moet worden gemaakt. Vanuit het oogpunt van City-marketing (het aanprijzen van de pluspunten in de eigen gemeente) in relatie tot de aantrekkende zuiging van het (winkel)centrum van Leiden, kan de vraag worden gesteld of het gewenst is in Leiderdorp betaald parkeren in te voeren.

Op de bedrijventerreinen en meubelboulevard Wooon is weinig openbare ruimte. Daar moet parkeren op eigen terrein een voorwaarde zijn om zich te vestigen. Het Rijnlandziekenhuis en hotel Ibis hebben betaald parkeren op eigen terrein. Negatieve gevolgen, zoals het uitwijkend parkeergedrag in de omliggende (woon)wijken, komen op het bordje van de gemeente. Dit geldt ook als buurgemeenten (met name Leiden) in aan de gemeente grenzende wijken parkeerregulering toe gaan passen.
In bestaande gevallen dient de gemeente de vinger aan de pols te houden; in het geval dat er nieuwe plannen voor parkeerregulering zijn, wil de gemeente actief betrokken zijn bij de planvorming en uitvoering.

De recreatiepunten in de gemeente moeten vaak concurreren met andere recreatiepunten buiten de gemeente. Het faciliteren van parkeren, evenals bij (grote) evenementen vormen een kostenpost die de gemeente niet of hooguit gedeeltelijk kan terugvorderen. Wel kan het (gratis) parkeren een rol spelen bij city-marketing, met name in tegenstelling tot de Randstedelijke buurgemeenten.

Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van Leiderdorp voor het inkomende woon-werkverkeer is over het algemeen afhankelijk van de bereikbaarheid op de A4. Er wordt vanuit gegaan dat na de wegverbreding van de A4 de bereikbaarheid van het dorp goed is. De OV-bereikbaarheid laat te wensen over; plannen voor een Hoogwaardige Openbaar Vervoer-verbinding met station Leiden zijn de eerste 10 jaar nog niet aan de orde. Het opleggen van restricties aan werknemers in de werkgebieden lijkt dan ook niet passend bij de Leiderdorpse situatie. Wel kunnen er initiatieven voor mobiliteitsmanagement worden genomen.

Het uitgaande woon-werkverkeer voor zover het niet met de auto gaat, reist per fiets of bus naar (station) Leiden. De Gemeente Leiderdorp vervult een rol in het voortransport, door het stimuleren van fiets- en busgebruik.

In de winkelgebieden vindt menging van verschillende doelgroepen plaats. In sommige gevallen houden langparkeerders parkeerplaatsen nabij winkels bezet, waardoor mogelijk sprake is van verslechterde bereikbaarheid. Bij winkelcentrum Santhorst en bij Hoogvliet in de Leyhof is dit opgelost door invoering van een blauwe zone.
In andere gevallen houden kortparkeerders de parkeerplaatsen van bewoners bezet. In het centrumgebied is hiertegen parkeerregulering toegepast in de vorm van een afsluitbaar gebied met verzinkbare paaltjes die bediend kunnen worden door bewoners.

Voor winkelgebieden en het centrumgebied is naast de bereikbaarheid voor auto's de fietsbereikbaarheid van belang. Naast het kunnen komen bij winkels wordt zorg gedragen voor het kunnen stallen van fietsen. Hiervoor zijn er op diverse plaatsen fietsenstallingplaatsen bij toegangen van de winkelcentra geplaatst.

Bij verschillende scholen in de gemeente speelt bereikbaarheid tijdens aan- en uitgaan van de scholen een probleem. Soms gaat het alleen om het “snel” halen en brengen (Kiss and Ride), vaak ook om het “even” parkeren bij de school om de kinderen tot in de school te brengen/halen. De problemen worden veelal veroorzaakt door onvoldoende parkeervoorzieningen bij de scholen, door onduidelijk aan- en wegrijdroutes, maar ook door onnodig verkeerd geparkeerde voertuigen.
Het stallen van fietsen gebeurt vrijwel altijd op het eigen terrein van de school.

Conclusie
Er zijn ten aanzien van de thema’s Ruimte, Economie en Bereikbaarheid plus- en minpunten te vinden in de wisselwerking met parkeren. Bij conflicterende belangen dient de gemeente een afweging te maken, en zal die veelal doen in overleg met de direct betrokkenen, waardoor een gedragen oplossing wordt gecreëerd.

2.5 Gebiedstypen

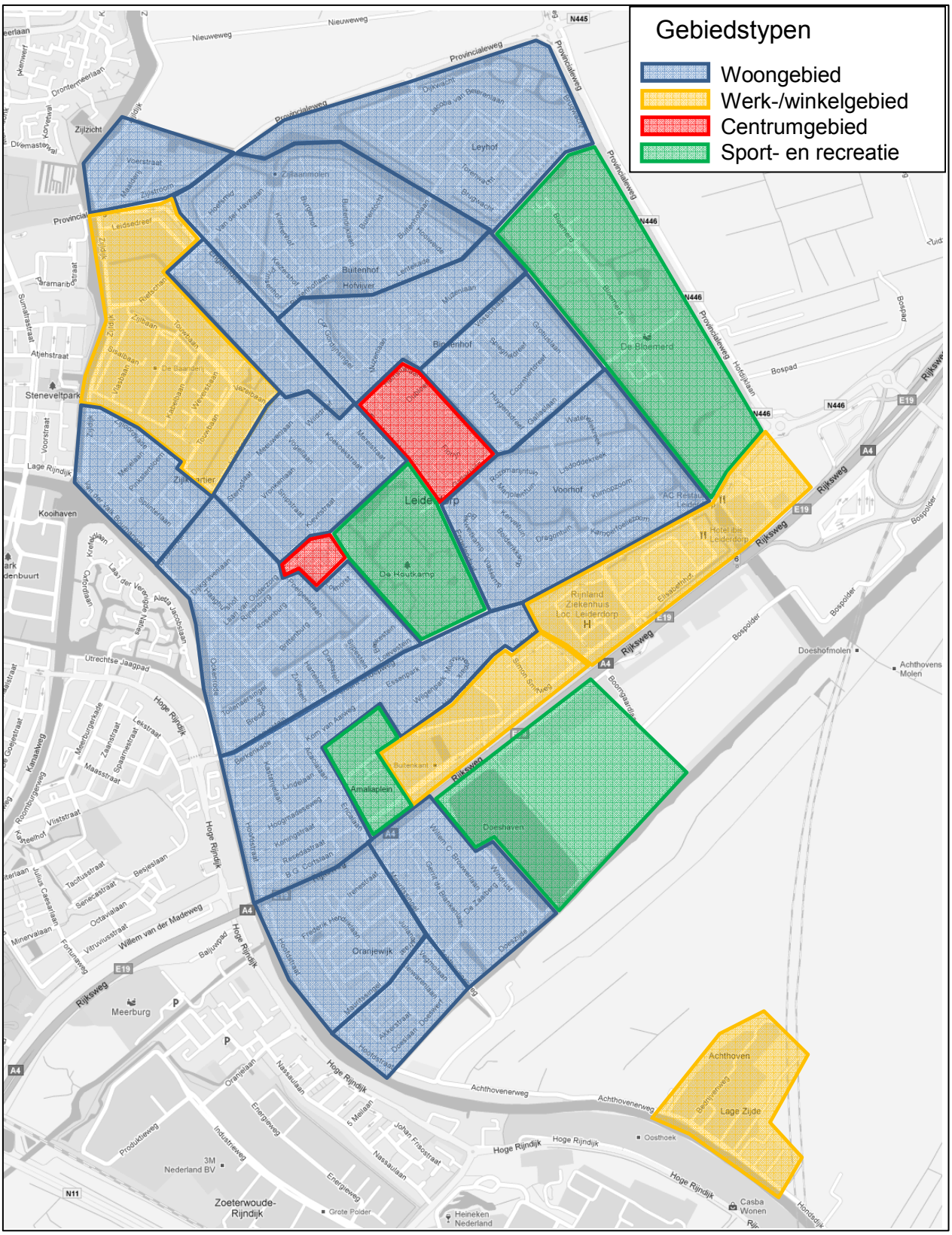
Het parkeerbeleid is van toepassing op de gehele gemeente. De beleidskeuzes die worden gemaakt, zijn toegespitst op de verschillende typen gebieden die zich in de gemeente bevinden.

Binnen de gemeente Leiderdorp worden de volgende gebieden onderscheiden.

- Woongebieden: gebieden met overwegend een woonfunctie.
- Werk-/ winkelgebieden: gebieden met overwegend een werk- en/of winkelfunctie.
- Centrumgebied: gebieden met gemengd werken, winkelen en wonen.
- Sport- en recreatiegebieden: gebieden met overwegend een (toeristisch) recreatieve functie.

De gebiedstypen worden apart besproken, vanwege de verschillen in parkeerdruk op de verschillende momenten in de week (woongebieden druk in de nachtelijke uren; werkgebieden overdag; winkelgebieden tijdens de koopavond of zaterdag, etc.).

De gebieden zijn in figuur 2.1 weergegeven (volgende bladzijde). Ze zijn gebaseerd op de CBS-indeling van Leiderdorp, waarbij in enkele gevallen een gedetailleerder onderscheid is gemaakt (Santhorst, Elisabethhof, Sport- en recreatiecentrum De Does, Driegatenbrug en Mauritskwartier).



Figuur 2.1: *gebiedstypen in de gemeente*

3 Ambities/doelstellingen voor het parkeerbeleid

Op basis van de analyse van het parkeervraagstuk zijn de doelstellingen voor het parkeerbeleid geformuleerd. Deze doelstellingen worden hieronder beschreven. Er zijn zes doelstellingen die afhankelijk zijn per gebiedstype en zes algemene doelstellingen. De beleidsuitgangspunten voor de realisatie van deze doelen zijn uitgewerkt in paragraaf 3.2.

3.1 Doelstellingen parkeerbeleid

Woongebieden
1. In alle woongebieden zijn voldoende beschikbare parkeerplaatsen voor de bewoners en hun bezoekers, nu en in de toekomst.

Werk-/winkelgebieden
2. In werkgebieden zijn voldoende parkeerplaatsen voor personeel en bezoekers van de aanwezige bedrijven en winkels, nu en in de toekomst.

Centrumgebied
3. In het centrum zijn, naast de voorzieningen voor bewoners, openbare parkeervoorzieningen met een hoog niveau van gebruikskwaliteit en van voldoende capaciteit voor gemengd gebruik door alle aanwezige functies.

4. De openbare parkeergelegenheid in het centrum is zodanig verdeeld dat tijdens openingstijden voldoende capaciteit dichtbij winkels beschikbaar is voor klanten van winkels.

5. Bij nieuwe ontwikkelingen in het centrumgebied en het gebied er direct omheen wordt ingezet op gebouwde parkeervoorzieningen op eigen terrein.

Sport- en recreatiegebieden
6. In de sport- en recreatiegebieden zijn voldoende beschikbare parkeerplaatsen voor de personeel en bezoekers, nu en in de toekomst.

Parkeren bij scholen
7. Bij scholen wordt gestreefd naar een minimalisatie van overlast door halende en brengende ouders.

Fietsparkeren
8. Er zijn voldoende fietsparkeerplaatsen bij alle fietsaantrekkende functies binnen Leiderdorp.

Vrachtwagenparkeren
9. Het vrachtwagenparkeren vindt plaats op het eigen terrein van bedrijven.

Parkeerplaatsen schone voertuigen
10. De gemeente ondersteunt initiatieven voor aanschaf van elektrische voertuigen door het beschikbaar stellen van gereserveerde parkeerplaatsen.

Inrichting
11. Bij aanleg en onderhoud van parkeervoorzieningen wordt voldaan aan nader te specificeren inrichtingseisen.

Handhaving
12. Tegen parkeerexcessen zal worden opgetreden.

3.2 Beleidsuitgangspunten

In de navolgende alinea's worden de uitgangspunten voor het parkeerbeleid beschreven. Deze uitgangspunten vormen het kader voor de verdere uitwerking van het parkeerbeleidsplan. Daar waar gesproken wordt van *publicatie 182*, wordt bedoeld de publicatie *'Parkeerkencijfers – Basis voor parkeernormering'* van de CROW (publicatie 182).

Woongebieden
Voldoende capaciteit en toekomstvastheid (ambitie 1)
De gemeente draagt zorg voor voldoende parkeercapaciteit voor bewoners en hun bezoekers, waarbij rekening wordt gehouden met de toekomstbestendigheid van het woongebied. Hiertoe worden per gebiedstype en woningtype parkeernormen op basis van *publicatie 182* voor nieuwbouwlocaties vastgesteld en wordt tevens bepaald hoeveel ruimte moet worden gereserveerd voor eventueel toekomstig parkeren en voor bijzondere doelgroepen. De normen worden vijfjaarlijks geactualiseerd.

In bestaande gebieden wordt de maximaal beschikbare parkeercapaciteit vaak beperkt door de fysieke ruimte. Een goede afweging tussen de verschillende functies is hierbij van belang. Uitgangspunt voor het wijziging van functies ten behoeve van extra parkeercapaciteit is actieve participatie van bewoners. Zo kan bij een –door bewoners ervaren- parkeerprobleem de bewoners zelf gevraagd worden om met een breed gedragen oplossing te komen.

De gemeente wil actief beleid voeren op het in stand houden van parkeerplaatsen op eigen terrein, al beseft ze dat het moeilijk is om het gebruik ervan te verplichten.

Beschikbaar houden voor bewoners (ambitie 1)
In woongebieden zijn de parkeerplaatsen bedoeld voor bewoners en hun bezoekers. Parkeeroverlast vanuit aangrenzende gebieden wordt door de gemeente zo mogelijk bij het brongebied aangepakt.

Werk-/winkelgebieden
Voldoende capaciteit en toekomstvastheid (ambitie 2)
In werkgebieden wordt zorg gedragen voor voldoende parkeergelegenheid, door het voorschrijven van parkeernormen. Uitgangspunt hierbij is dat zo veel mogelijk op eigen terrein van bedrijven wordt geparkeerd. De parkeernormen wordt vijfjaarlijks geactualiseerd, waarbij onderscheid wordt gemaakt naar de bedrijfscategorieën zoals vermeld in *publicatie 182*. Bij de uitgifte van terreinen wordt rekening gehouden met toekomstige bedrijfsuitbreidingen en functiewijzigingen. Ook in bestemmingsplannen zal een koppeling worden gemaakt tussen de bouwoppervlakten en het aantal benodigde parkeerplaatsen op eigen terrein.

Bij bestaande bedrijventerreinen worden omgevingsvergunningsaanvragen getoetst aan de geldende parkeernomen. Parkeerproblemen worden waar mogelijk in overleg tussen gemeente en bedrijven aangepakt.

De winkelgebieden kenmerken zich meestal door schaarste aan parkeercapaciteit op piekmomenten. Bij bestaande winkelgebieden is er beperkte ruimte tot het uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen. De parkeerplaatsen zijn vooral bedoeld voor klanten van de winkels. Bij capaciteitsproblemen kan in het uiterste geval een parkeerregime worden ingevoerd dat waarborgt dat parkeerplaatsen worden vrijgehouden voor klanten. Daarbij wordt bijvoorbeeld gedacht aan een blauwe zone.

Centrumgebied
Een hoog niveau van gebruikskwaliteit en voldoende capaciteit (ambitie 3)
Er wordt bij uitbreiding van het winkelareaal parkeervoorzieningen gerealiseerd, waarbij gestreefd wordt naar zo veel mogelijk gezamenlijk gebruik door de verschillende functies (woningen, bedrijven, winkels) van de openbare parkeergelegenheid.
De parkeergarage vormt de ontvangstruimte van het winkelcentrum. De kwaliteit en uitstraling van de garage is dus van essentieel belang.

Sturing bij schaarste (ambitie 4)
Indien schaarste aan parkeercapaciteit ontstaat in het centrumgebied kan in onderling overleg beperkingen worden afgesproken met de vaste gebruikers (personeel van winkels en bedrijven). Voor bezoekers van winkels, en dan met name de supermarkten, is het van belang dat er voldoende nabijgelegen parkeerplaatsen beschikbaar zijn.

Bij nieuwe ontwikkelingen in het centrumgebied en het gebied er direct omheen wordt ingezet op gebouwde parkeervoorzieningen op eigen terrein (ambitie 5)
Binnen de gemeente wordt ingezet op het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit door concentratie van parkeervoorzieningen bij voorzieningen en winkelcentra. Daarbij hebben gebouwde parkeervoorzieningen de voorkeur. Bij ruimtelijke ontwikkelingen (bedrijven en appartementencomplexen) moet de haalbaarheid van realisatie van gebouwde parkeervoorzieningen worden onderzocht. Na realisatie ervan moet met behulp van goede bewegwijzering de benutting ervan worden geoptimaliseerd. De geconcentreerde parkeervoorzieningen (parkeerterreinen en -garages) moeten daar waar mogelijk (zeker ten aanzien van bezoekersparkeren) openbaar toegankelijk zijn, waardoor dubbelgebruik wordt gestimuleerd. Tevens moeten de parkeervoorzieningen voor allerlei doelen gebruikt kunnen worden.

Sport- en recreatiegebieden
Voldoende capaciteit en toekomstvastheid (ambitie 6)
In Leiderdorp zijn verschillende recreatiepunten met lokale / regionale uitstraling te noemen, waarvan de bereikbaarheid voor de gemeente van belang is. Deze punten zijn verschillend van karakter. De beleidsuitgangspunten worden daarom apart besproken.

De Houtkamp (incl. Van Diepeningenlaan)
Voor dit park (waar met name lokale wandelaars en fietsers zullen komen) geldt het uitgangspunt dat parkeren binnen het eigen gebied wordt afgewikkeld. Bij eventuele uitbreiding van functies dient hiermee rekening te worden gehouden.

De Bloemerd, Weteringpark en de Does
Voor de sportvoorzieningen geldt het uitgangspunt dat parkeren op eigen terrein (of binnen het gebied, waar de sportvoorzieningen zijn) dient te worden afgewikkeld.

Doeshaven
In dit gebied is er met name watersport en dagrecreatie. Uitgangspunt is dat parkeren geen overlast veroorzaakt bij het aangrenzende woongebied.

Voor al deze gebieden wordt de parkeergelegenheid bepaald aan de hand van voorgeschreven parkeernormen op basis van *publicatie 182*.

Parkeren bij scholen
Minimalisatie overlast door halende en brengende ouders (ambitie 7)
Overlast door parkeren kan maar gedeeltelijk worden opgelost met fysieke maatregelen. Vooral dient er samen met de scholen gewerkt te worden aan gedragsbeïnvloeding van ouder en kind, waardoor uiteindelijk minder kinderen met de auto naar school komen en de

auto's die komen conform de regels parkeren. Alleen hierdoor kunnen de knelpunten worden opgelost. Daarnaast wordt de parkeernorm voor halend en brengen verkeer vastgesteld conform *publicatie 182* en wordt zo mogelijk de buitenruimte hierop aangepast.

Fietsparkeren
Voldoende fietsparkeerplaatsen bij fietsaantrekkende functies (ambitie 8)
In woongebieden wordt in principe uitgegaan van fietsparkeerplaatsen op eigen terrein. Bij appartementen en locaties met bezoekersaantrekkende functies worden voldoende fietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Voor bedrijven met een publieksfunctie en voor de winkelgebieden en het Centrumgebied wordt een fietsparkeernorm geformuleerd.

Vrachtwagenparkeren
Vrachtwagenparkeren op eigen terrein (ambitie 9)
Uitgangspunt is na onderzoek in ca. 2009 om de parkeergelegenheid zo veel mogelijk op eigen terrein te laten plaatsvinden. Er zullen geen extra parkeerplaatsen in het openbaar gebied gerealiseerd worden dan degene die er nu zijn.

Parkeerplaatsen schone voertuigen
Beschikbaar stellen parkeerplaatsen (ambitie 10)
Burger- of bedrijfsinitiatieven voor schone mobiliteit wordt door de gemeente ondersteund door een parkeerplaats op acceptabele loopafstand van de woning/bedrijfspand te reserveren voor het elektrische voertuig.

Inrichting
Voldoen aan nader te specificeren inrichtingseisen (ambitie 11)
In nader te specificeren inrichtingseisen wordt vastgelegd wat de normen zijn voor het aanleggen en in stand houden van parkeerplaatsen. Hierin komen zaken aan de orde, zoals de afmetingen van een parkeervak, het maximaal aantal aaneengesloten parkeervakken, etc.

Handhaving
Tegen parkeerexcessen zal worden opgetreden (ambitie 11)
Onder parkeerexcessen wordt verstaan het onnodig lang of op verkeerde wijze gebruik maken van de mogelijkheid van parkeren. Dit kan zijn door autowrakken of defecte voertuigen, caravans of aanhangwagens lang op parkeerplaatsen te laten staan of trottoir, groen of andere voorzieningen in de openbare ruimte te gebruiken voor het parkeren van voertuigen.
De politie heeft de taak om parkeerovertredingen te controleren. In het driehoeksoverleg zal door de gemeente hierop gewezen worden.

Daarnaast zijn in de "Kadernota integraal handhavingsbeleid gemeente Leiderdorp 2011-2015" de werkzaamheden van buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's) beschreven. In een evaluatie over de werkzaamheden van de BOA's (2^e helft 2012) kan bekeken worden of uitbreiding van de taken met bevoegdheden op het gebied van parkeren(excessen) wenselijk is.

DEEL B

INSTRUMENTARIUM PARKEERBELEID

In voorgaande deel A zijn de ambities of doelstellingen beschreven voor het parkeerbeleid van de gemeente Leiderdorp. In het onderliggende deel B worden nu de instrumenten vastgelegd die de gemeente gaat gebruiken om de beleidsambities te bereiken. De keuzes van dit instrumentarium zijn van essentieel belang voor de organisatorische, financiële en ruimtelijke gevolgen van het parkeerbeleid.

Het instrumentarium wordt grofweg verdeeld in de volgende categorieën:

- *capaciteitsbeleid*: het beleid op het gebied van minimum of maximum aantallen parkeerplaatsen, locatie of verplaatsing van parkeerplaatsen. Dit instrumentarium wordt besproken in hoofdstuk 4.
- *parkeerregulering*: alle spelregels ten aanzien van het gebruik van de beschikbare parkeerruimte. Denk hierbij aan blauwe zones, vergunningen, betaald parkeren, et cetera. Hoofdstuk 5 bespreekt deze mogelijkheden.
- *inrichtingsbeleid*: parkeren en de kwaliteit van de openbare ruimte. Wanneer kiezen voor gebouwd parkeren? (Zie hoofdstuk 6.)
- *handhaving*: Hoe worden de vastgestelde spelregels nagekomen? (Hoofdstuk 7.)

4 Capaciteitsbeleid

Het capaciteitsbeleid beschrijft de wijze waarop de gemeente Leiderdorp ernaar streeft dat er voldoende parkeercapaciteit wordt gerealiseerd en beschikbaar blijft. Hierin is de indeling naar gebiedstypen uit de parkeervisie (figuur 2.1) gebruikt.

4.1 Gebiedsgericht beleid

4.1.1 Beleidsuitspraken

De Gemeente Leiderdorp wil zorg dragen voor voldoende parkeergelegenheid in alle woongebieden, werk- en winkelgebieden, het centrumgebied en in de sport- en recreatiegebieden. Het sturingsinstrument hiervoor is het voorschrijven van parkeernormen. Momenteel worden per bestemmingsplan ad hoc regels voor parkeernormen opgesteld. In de praktijk ontbreekt een eenduidig beleid. Om de eenduidigheid in het parkeerbeleid te verkrijgen worden voor de gehele gemeente met dit beleidsplan de parkeernormen voor de huidige situatie vastgesteld.

De normen voor de woongebieden worden bepaald op grond van parkeertellingen, die hebben plaatsgevonden in december 2011.
Het uitgangspunt voor de werkgebieden is dat de parkeergelegenheid op eigen terrein moet worden gerealiseerd. Waar mogelijk kan op gebiedsniveau een gezamenlijke parkeervoorziening worden gerealiseerd met behulp van een onderbouwing aan de hand van een parkeerbalans.
Uitgangspunt is dat alle parkeerplaatsen in winkelgebieden openbaar toegankelijk zijn, zodat de beschikbare capaciteit optimaal wordt benut.

Waar functies naast elkaar en door elkaar heen bestaan, zoals bijvoorbeeld het geval is in het centrumgebied waar wonen, winkelen en werken voorkomt, is er de mogelijkheid van dubbelgebruik van parkeergelegenheid. In de nacht zijn de bewoners thuis en zijn de winkels dicht. Overdag is een gedeelte van de bewoners weg terwijl de winkels open zijn. Parkeerplaatsen kunnen zodoende dubbel gebruikt worden. Dit betekent dat normen per functie niet voor de volle 100% naast elkaar hoeven te worden uitgevoerd, maar dat er een aanwezigheidspercentage meeberekend mag worden. Ten aanzien van de aanwezigheidspercentages wordt gebruik gemaakt van de kencijfers van de CROW-publicatie 182.

Voor het aanbod van de parkeerruimte op eigen terrein (met name bij woningen) wordt de mogelijke parkeercapaciteit niet voor de volle 100% meeberekend in de parkeerbalans. Dit komt omdat bewoners de capaciteit van de parkeerruimte niet altijd ten volle benutten voor auto's (garages dienen als opslagplaats; een lange oprit wordt i.v.m. ongelijktijdige aankomst en vertrek niet door twee auto's benut, etc.).
De mogelijkheid van dubbelgebruik wordt niet toegepast op privé-terrein.

De normen dienen vervolgens in de bestemmingsplannen te worden overgenomen. De verplichting tot het realiseren van de benodigde parkeerruimte wordt zo structureel juridisch vastgelegd.

Oplossen knelpunten
Bij een parkeertekort in bestaande woongebieden wordt bij groot onderhoud van wegen of herinrichtingsprojecten gestreefd waar mogelijk naar het realiseren van voldoende parkeerplaatsen volgens de parkeernorm. Dit wordt in overleg met de bewoners aangepakt.

Bij bestaande winkelgebieden wordt de parkeercapaciteit uitgebreid, indien daartoe de noodzaak bestaat. In de praktijk blijkt dit niet altijd mogelijk vanwege de beperkte fysieke ruimte. In dat geval kunnen reguleringsmaatregelen uitkomst bieden.

Toekomstbestendigheid
Een belangrijk doel in de parkeervisie is het creëren van toekomstbestendigheid in het aanbod van parkeergelegenheid. Deze toekomstbestendigheid wordt verkregen door rekening te houden met mogelijke toekomstige wijzigingen in het autobezit en functiewijzigingen van gebouwen.
Bij nieuwbouwplannen is er de mogelijkheid om de in de toekomst benodigde ruimte te reserveren. Er wordt gerekend met hogere normen voor bouwplannen.

Onder reserveren wordt verstaan, dat het verschil in parkeerplaatsen op grond van de huidige (lagere) norm en de toekomstige (hogere) norm niet direct hoeft te worden aangelegd, maar dat de ruimte voor deze plaatsen wordt gereserveerd in de buitenruimte. Een en ander zal worden vastgelegd in de bouwvergunning.

Ook in bestemmingsplannen zal rekening worden gehouden met een groei van het autobezit. Bij een bestemmingsplanwijziging van woongebieden wordt op grond van het aantal woningen binnen het plangebied de lage en hoge parkeernorm berekend. De aanwezige capaciteit moet minimaal het berekende aantal parkeerplaatsen van de lage norm hebben. Daarnaast moet het verschil in aantal tussen de berekening met lage norm en hoge norm daadwerkelijk zijn aangelegd of planmatig gereserveerd worden. Gereserveerde locaties – waarbij het mogelijk is om in de toekomst parkeergelegenheid te realiseren– krijgen bij de bestemmingsplanwijziging de bestemming "verkeer" of “verblijfsgebied”.

Een analyse van de benodigde parkeernormen volgt hieronder. De invulling van de parkeernormen per functie volgt in de beleidsuitwerking, deel C (hoofdstuk 8.1).

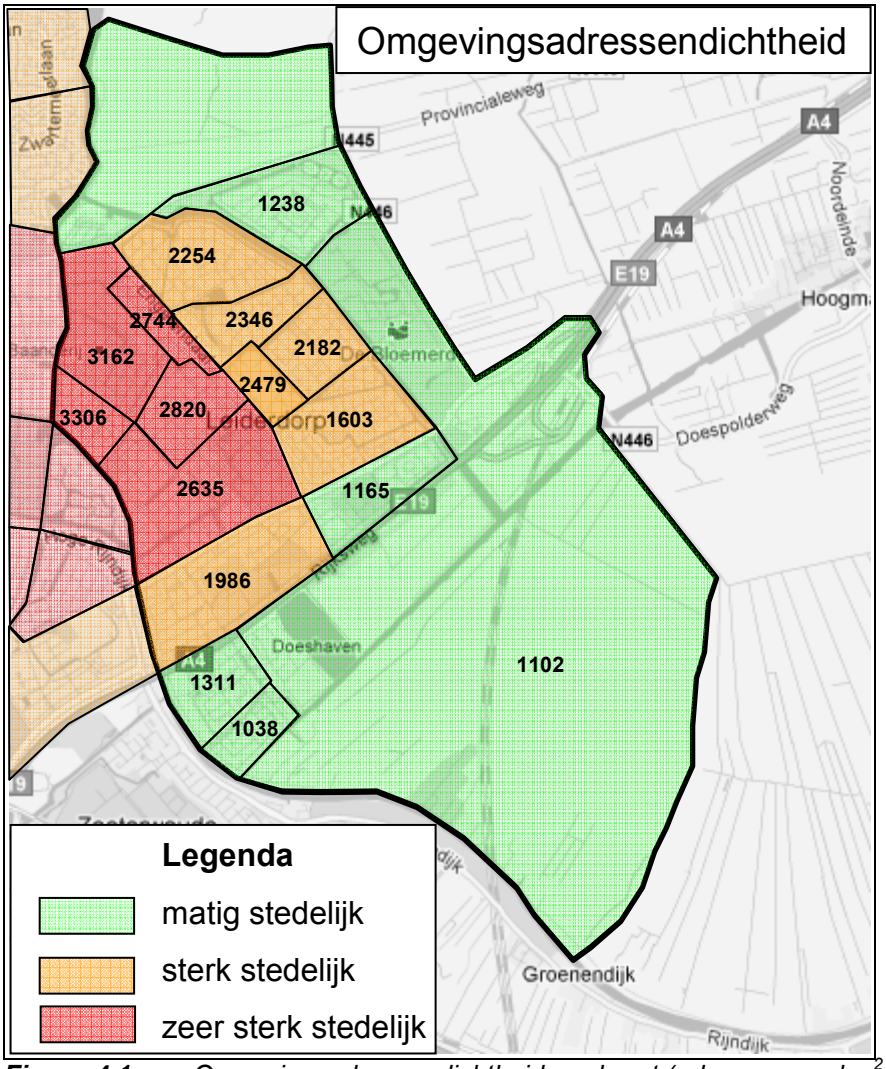
4.1.2 Analyse parkeernorm

Het parkeergedrag van bewoners en hun bezoekers is afhankelijk van de ligging van de woonbuurt. Gebieden dichterbij het centrum kennen een lagere autoafhankelijkheid dan het overig stedelijk gebied of het buitengebied. Daarnaast blijkt het autobezit afhankelijk te zijn van het type woning en het soort huishouden. Er worden parkeernomen vastgesteld per gebied en woningtype.

Adressenwoningdichtheid
Voor de gebiedsafbakening en de bepaling van de parkeerbehoefte wordt gebruik gemaakt van de woningdichtheid. In figuur 4.1 is deze dichtheid weergegeven (bron: CBS). Het grootste deel van het woongebied kan als sterk stedelijk (>1500 adressen/km^2) tot zeer sterk stedelijk (>2500 adressen/km^2) worden aangeduid. Slechts de wijken: Leyhof, Oranjewijk, Doeskwartier en Elisabethhof[4] zijn matig stedelijk. De stedelijkheid is van invloed op de parkeervraag per huishouden.

Te zien is, dat de omgevingsadressendichtheid niet rond het eigen centrum (Winkelhof) gegroepeerd is, maar in een schil rond Leiden ligt. (Indicatief is de stedelijkheidsgraad van Leiden in figuur 4.1 lichtgekleurd weergegeven.)

[4] De stedelijkheid wordt uitgedrukt in adressen per km^2. Hierdoor is de stedelijkheid van Elisabethhof relatief laag.



Figuur 4.1 *Omgevingsadressendichtheid per buurt (adressen per km²)*[5]

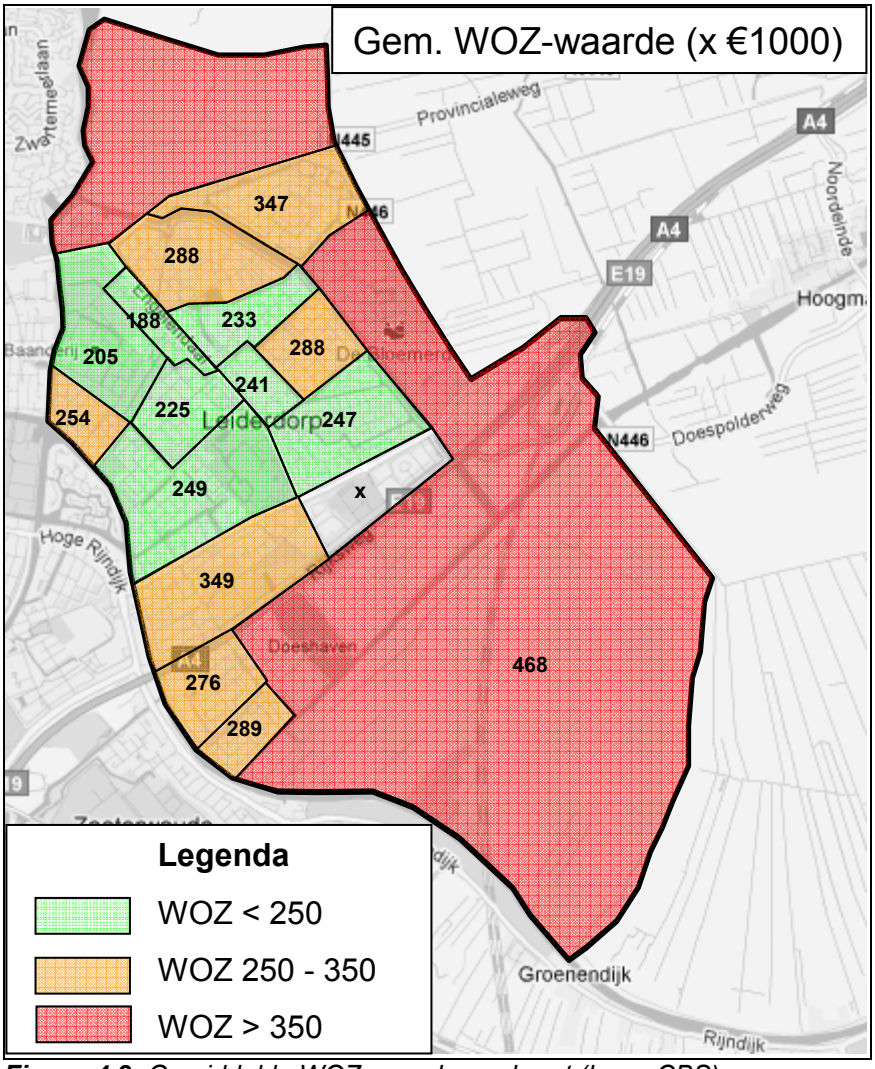
Voor Leiderdorp is onderscheid in stedelijkheidsgraad (na analysering) niet zinvol, omdat:
1. het onderscheid ‘sterk stedelijk’ en ‘zeer sterk stedelijk’ –wat vrijwel de hele bebouwde kom van Leiderdorp betreft– in de CROW publicatie 182 vrijwel niet aanwezig is.
2. de hele bebouwde kom eenzelfde uitstraling heeft, waarbij het niet uitmaakt of men in Leyhorst, Kerkwijk of Zijlkwartier woont.

Er wordt in de parkeernormering voor Leiderdorp daarom uitgegaan van één stedelijkheids-graad voor de hele gemeente, namelijk ‘sterk stedelijk’. Ook de CROW publicatie 182 gaat uit van één stedelijkheidsgraad voor een hele gemeente.

WOZ-waarde

De parkeervraag per huishouden blijkt ook een duidelijke relatie te hebben met de waarde van de woning. Ter illustratie is in figuur 4.2 de gemiddelde WOZ-waarde (op 1-1-2011) per buurt weergegeven. De figuur laat een meer verspreid beeld zien, waarbij de woningen in het buitengebied gemiddeld genomen de duurste woningen bevatten.

[5] Bron: CBS; de Omgevingsadressendichtheid in het buitengebied is inclusief Driegatenbrug en ‘t Heerlijk Recht.



Figuur 4.2: *Gemiddelde WOZ-waarde per buurt (bron: CBS)*

De parkeerbehoefte per woning is afhankelijk van de woningwaarde. Daarentegen blijkt dat duurdere woningen veelal parkeergelegenheid op eigen terrein hebben, waardoor de (financiële) druk op het openbaar gebied bij duurdere woningen juist veelal lager is. Bij het vaststellen van de parkeernormen wordt rekening gehouden met de woningwaarde. Daarnaast wordt via rekenregels vastgesteld op welke manier parkeergelegenheid op eigen terrein mag worden meegerekend. Op basis van de Leiderdorpse WOZ-waarden worden daarbij de volgende grenzen gehanteerd.

Goedkope woningen:	tot € 250.000
Middeldure woningen:	€ 250.000 - € 350.000
Dure woningen:	boven € 350.000

Gebiedsindeling
In de literatuur wordt vaak onderscheid gemaakt in het centrumgebied, de directe schil eromheen en de rest van de bebouwde kom. Dit is gebaseerd op met name de nabijheid van voorzieningen en een knooppunt van Openbaar Vervoer.
Met name dit laatste is in Leiderdorp niet nadrukkelijk aanwezig. Om deze reden is een onderscheid in gebied ten aanzien van de parkeernormering niet gemaakt. Er is voor een woning naast de Winkelhof op grond van de ligging geen meer of minder aantal parkeerplaatsen nodig dan een gelijkwaardige woning in de Leyhof of in de Oranjewijk.

Deze versimpeling van de parkeernormering geeft wel een verbreding van de betreffende bandbreedte. Er is mogelijk een grotere spreiding in de normering aan te geven, wat op grond van de praktijktellingen nader ingevuld moet worden.

Toekomstbestendigheid
Het toekomstige autobezit wordt gebaseerd op de sociaaldemografische ontwikkelingen en de sociaaleconomische ontwikkelingen.

Om te komen tot een goede inschatting van het autobezit zijn gegevens gebruikt van de CBS en de Mobiliteitsbalans 2011 van het KennisInstituut voor Mobiliteitsbeleid (KIM). Hierbij is de landelijke trend die te zien is van huishoudens zonder auto, met 1 auto, met 2 auto's en met meer dan 2 auto's gelegd op huidig (2009) en toekomstig (2019) aantal huishoudens in Leiderdorp. Het resultaat geeft een inschatting van het toekomstig aantal auto's in Leiderdorp (zie tabel 4.3)

Autobezit per huishouden in Leiderdorp	**2009**			**2019**		
	Landelijke verdeling	**aantal huishoudens**	**aantal auto's**	**Landelijke verdeling**	**aantal huishoudens**	**aantal auto's**
Geen auto	20,9%	2.385	-	19,0%	2.318	-
1 auto	54,9%	6.265	6.265	53,2%	6.490	6.490
2 auto's	21,6%	2.465	4.930	24,0%	2.928	5.856
Meer dan 2 auto's	2,6%	297	1.127	3,8%	464	1.762
Totaal	**100,0%**	**11.411**	**12.322**	**100,0%**	**12.200**	**14.108**

Tabel 4.3 *Prognose autobezit per huishouden in de Gemeente Leiderdorp*

Uit de tabel is te zien dat het aantal huishoudens in 10 jaar groeit van 11.411 naar circa 12.200 (+ 6,9%). Tegelijkertijd groeit het aantal auto's van 12.322 naar 14.108 (+ 14,5%).

Daarbij dient als kanttekening te worden geplaatst dat zowel voor 2009 als voor 2019 dit slechts de personenauto's in privébezit betreft. De totale parkeerbehoefte van huishoudens ligt hoger door leaseauto's en bedrijfsauto's die ook in de woongebieden staan; de tabel geeft vooral een goed inzicht in de 10-jaarlijkse groei.

In tegenstelling tot bestaande wijken, is er bij nieuwbouwplannen de mogelijkheid om de in de toekomst benodigde ruimte te reserveren. Er wordt gerekend met normen die voor woongebieden circa 14,5% hoger liggen als de huidige tellingen.

Zorgcentra
Een bijzondere aandacht vraagt het parkeren bij zorgcentra. De kentallen van de CROW geven hier een te algemeen beeld. In de parkeernormen (deel C, hoofdstuk 8.1) wordt een gedetailleerdere normering aangegeven.

4.2 Parkeren rond scholen

Parkeren rond scholen is een plaatselijk en tijdgebonden probleem:
- Plaatselijk, omdat het alleen in de buurt van scholen zich afspeelt;
- Tijdsgebonden, omdat de problematiek zich met name concentreert tijdens de haal- en brengtijden van de scholen.

Steeds meer kinderen worden de laatste jaren met de auto naar school gebracht. Een belangrijke reden hiervoor is dat ouders de school-thuisroute of de directe schoolomgeving niet veilig genoeg vinden, bijvoorbeeld vanwege het gedrag van weggebruikers in de schoolomgeving. Veel ouders beseffen echter niet dat zij zelf ook weggebruiker zijn en

bijdragen in de negatieve spiraal van onveilig haal- en brenggedrag. De ruimte voor parkeren is hierdoor steeds schaarser geworden wat een chaotisch verkeersbeeld oplevert.

4.2.1 Beleidsuitspraken

De parkeersituatie rond scholen kan niet alleen door de gemeente worden opgelost. Er is een integrale aanpak nodig van school, ouders, gemeente en politie. Hierbij is het belangrijkste speerpunt een gedragsverandering van de ouders/automobilisten.

Voor het gemeentelijk deel, het bepalen en aanleggen van het benodigd aantal parkeerplaatsen is naar aanleiding van CROW-publicatie 182 een parkeernorm uitgewerkt in deel C (hoofdstuk 8.2).

4.3 Fietsparkeren

Om het gebruik van de fiets te bevorderen, worden voor functies in werk- en winkelgebieden en het centrumgebied fietsparkeernormen opgesteld.

In woongebieden worden in het algemeen geen stallingsvoorzieningen getroffen. Uitgangspunt is dat de fiets(en) op eigen terrein worden gestald. Uitzonderingen zijn de wooncomplexen (flats) en locaties met bezoekersaantrekkende functies, waar bij de (hoofd)ingang fietsparkeerplaatsen ten behoeve van bezoekers worden aangelegd.

Bij bedrijven wordt onderscheid gemaakt tussen bedrijven met en zonder bezoekers. Uitgangspunt is dat de fiets(en) op eigen terrein worden gestald, bij bedrijven zonder bezoekers worden de fietsen in principe in het gebouw gestald.

Het stallen van fietsen in het gebouw is nu nog geregeld in het Bouwbesluit. In de toekomst vervalt dit, en zal een eventuele regeling in bestemmingsplannen komen.

De fietsparkeernormen zijn uitgewerkt in deel C (hoofdstuk 8.3).

Bewaakt fietsparkeren
Er wordt vooralsnog geen beleid gemaakt op het gebied van bewaakt fietsparkeren. Betalen voor fietsenstallingen wordt voor de Leiderdorpse situatie niet wenselijk geacht. Ook heeft de gemeente geen financiële middelen beschikbaar voor het betalen van de ‘gratis’ bewaking.

Mogelijk is een (voor fietsers gratis) bewaakte stalling in de Winkelhof een optie. Het initiatief hiervoor ligt bij de ontwikkelaar.

4.4 Vrachtwagenparkeren

In een langlopend proces is het vrachtwagenparkeerbeleid vormgegeven. Uitgangspunt is dat het parkeren van vrachtwagens op eigen terrein gebeurt. Er zijn enkele plaatsen beschikbaar gesteld om in de nachtelijke uren te parkeren, te weten aan de Weversbaan. Overdag geldt geen parkeerverbod, maar gelden de algemeen geldende regels.

In deel C (hoofdstuk 9) wordt de huidige stand van zaken weergegeven.

4.5 Parkeerplaatsen schone voertuigen

Het parkeerbeleid ten aanzien van schone voertuigen is vraagvolgend. Er zal actief meegewerkt worden met eigenaren van schone voertuigen, die geen mogelijkheid hebben

om parkeren op eigen terrein te realiseren. Bij het nieuwe gemeentehuis zijn twee oplaadpunten (met gereserveerd parkeerplaatsen) gerealiseerd.

4.6 Gehandicaptenparkeerplaatsen

Het parkeerbeleid ten aanzien van gehandicapten is vraagvolgend. Op grond van een medische verklaring kan een gehandicaptenkaart worden aangevraagd en eventueel een gehandicaptenparkeerplaats. Hierbij worden de ‘Beleidsregels Gehandicaptenparkeerkaarten & Gehandicaptenparkeerplaatsen 2009’ gevolgd.

Bij publiekstrekkende voorzieningen worden per circa 50 parkeerplaatsen één gehandicaptenparkeerplaats aangelegd.

5 Beleid parkeerregulering

In de situatie dat er onvoldoende parkeercapaciteit kan worden gegarandeerd, er sprake is van parkeeroverlast of parkeerplaatsen op onbedoelde wijze worden gebruikt, kan het noodzakelijk zijn enige vorm van regulering in te voeren. In dit hoofdstuk wordt aangegeven welke vormen van regulering er mogelijk zijn en welke spelregels worden gehanteerd bij het nastreven van de ambities van de parkeervisie.

5.1 Beleidsuitspraak

Het uitgangspunt voor de eventuele invoering van parkeerregulering is dat er sprake moet zijn van overlast, waarbij (ruimtelijk of financieel) geen mogelijkheid gevonden wordt de overlast te op te lossen via capaciteitsuitbreiding.

Als er sprake is van consequenties van een reguleringsmaatregel in andere gebieden, dan dient de reguleringsmaatregel aangepast of gewijzigd te worden, zodat de gevolgen in het gedupeerde invloedsgebied wordt weggenomen. Lukt het niet om dit in het brongebied goed op te lossen, wordt in tweede instantie gekeken naar maatregelen in dat invloedsgebied.

Er zijn verschillende vormen voor regulering, die hieronder benoemd worden, met de voor- en nadelen per reguleringsvorm. Daarna wordt per gebiedstype bekeken welke vorm geschikt wordt geacht en op welke manier de regulering plaats gaat vinden.

5.2 Vormen van regulering

Onder het reguleren van parkeren wordt hier verstaan het beperken van de parkeermogelijkheden van bepaalde groepen gebruikers en/of het beperken van de parkeerduur. Bij parkeerregulering kan de gemeente Leiderdorp de volgende hoofdprincipes overwegen:

- blauwe zone (parkeerschijfzone);
- vergunningparkeren.
- betaald parkeren;
- selectieve toegang.

De hoofdprincipes zijn solitair toepasbaar en kunnen naast elkaar worden toegepast. Welk systeem wordt toegepast, is afhankelijk van wat de functie is van het gebied (woongebied, werkgebied, etc.), de doelgroep (bewoners, bezoekers, personeel, etc.) en het doel van het systeem (voor doelgroepen afsluiten, in tijd beperkt parkeren, etc.). Elk principe heeft daarbij voordelen en nadelen. Hieronder worden de principes besproken en de voor- en nadelen aangegeven.

5.2.1 Blauwe zone (parkeerschijfzone)

Bij een blauwe zone is het iedereen toegestaan gedurende een beperkte tijd te parkeren in de met een blauwe markering aangegeven vakken. De gebruiker is daarbij verplicht de aankomsttijd aan te geven middels een parkeerschijf. Aan specifieke doelgroepen, zoals bewoners, kunnen ontheffingen worden verleend van de maximale parkeerduur of van het verbod buiten de vakken te parkeren. Een blauwe zone is toepasbaar als middel tegen ongewenst straatparkeren en als reguleringsmaatregel met als doel het weren van langparkeerders of het verbeteren van de benuttingsgraad van de parkeercapaciteit. Het kan voor een beperkte tijd gelden (bijv. tijdens winkelopeningstijden) of voor de hele dag.

Voordelen blauwe zone
- iedereen kan er parkeren;
- langparkeren wordt tegengegaan, mits goed gehandhaafd;
- beperkte investeringskosten.

Nadelen blauwe zone
- er is slechts een beperkte parkeertijd voor bezoekers;
- bewoners moeten ontheffingen krijgen; hiervoor moeten spelregels worden opgesteld;
- het systeem is fraudegevoelig (doordraaien van de schijf);
- er zijn geen inkomsten, wel handhavingskosten (financieel tekort);
- handhaving kan alleen plaatsvinden door politie of BOA's, waarbij handhaving door de politie afhankelijk is van de prioriteiten bij de politie.

5.2.2 Vergunningparkeren

Binnen een gebied voor vergunninghouders is het alleen toegestaan te parkeren met een vergunning. Vergunningen worden verleend aan specifieke doelgroepen, waarbij verschillende tarieven en voorwaarden kunnen worden gehanteerd tussen de diverse doelgroepen. Het doel van vergunningparkeren kan zijn het beperken van de parkeervraag of het sturen van de spreiding in de parkeerdruk.

Voordelen vergunningparkeren
- de beschikbaarheid van parkeerplaatsen voor belanghebbenden is goed te reguleren;
- parkeren voor bezoekers is te sturen in tijd en plaats;
- eenvoudig voor gebruikers;
- beperkte investeringskosten.

Nadelen vergunningparkeren
- niet iedereen kan er parkeren (denk aan bezoekers van de woningen);
- beperkte inkomsten uit vergunningen, wel handhavingskosten;
- uitwijkgedrag met als gevolg een olievlekeffect voor het vergunningengebied.

5.2.3 Betaald parkeren

Zoals de naam al aangeeft moet er voor het parkeren betaald worden. Dit kan vooraf, waarbij men een betaalbewijs achter de voorruit legt, of achteraf. Achteraf betalen kan alleen als men zich in een besloten terrein bevindt, die men kan verlaten via een toegangscontrole (bijv. slagbomen). De uitgang wordt geopend, nadat er betaald is.

Voordelen betaald parkeren
- betere verdeling parkeerdruk door efficiënter gebruik van parkeerplaatsen;
- sturingsmogelijkheid door tarifering;
- er zijn inkomsten voor de gemeente;

Nadelen betaald parkeren
- vaak hoge investeringskosten;
- handhavingskosten bij vooraf betalen;
- bezoekers, werknemers en bewoners betalen voor parkeren;
- langere implementatieperiode dan bij parkeerschijfzone of vergunningparkeren;
- verdringingseffect naar randgebieden

5.2.4 Selectieve toegang

Selectieve toegang gaat verder dan vergunningparkeren, want hierbij wordt niet alleen parkeerplaatsen via bebording toegewezen aan bepaalde groeperingen, maar wordt de toegang tot de parkeerplaatsen ook fysiek belemmerd door middel van een poller, slagboom of toegangshek. Selectieve toegang kan alleen als achter de toegang geen ander voertuig dan die van de ontheffinghouders hoeft te komen.
Selectieve toegang voor parkeren wordt vaak gecombineerd met selectieve toegang voor andere doeleinden, zoals het autoluw/-vrij maken van een winkelgebied of binnenstad, waarbij een heel gebied afgesloten wordt voor autoverkeer, met uitzondering van ontheffinghouders.
Het hoeft echter niet: ook binnen bijv. een parkeergarage kan selectieve toegang voor belanghebbenden zijn in de vorm van een afgesloten gedeelte van de garage.

Voordelen selectieve toegang
- een beschikbare plaats voor de belanghebbenden;
- de gemeente bepaald wie toegang krijgt en wie niet;
- geen handhavingskosten.

Nadelen selectieve toegang
- geen opbrengsten, vaak hoge investeringskosten (voor een beperkte groep belanghebbenden);
- belanghebbenden moeten ontheffingen krijgen; hiervoor moeten spelregels worden opgesteld.

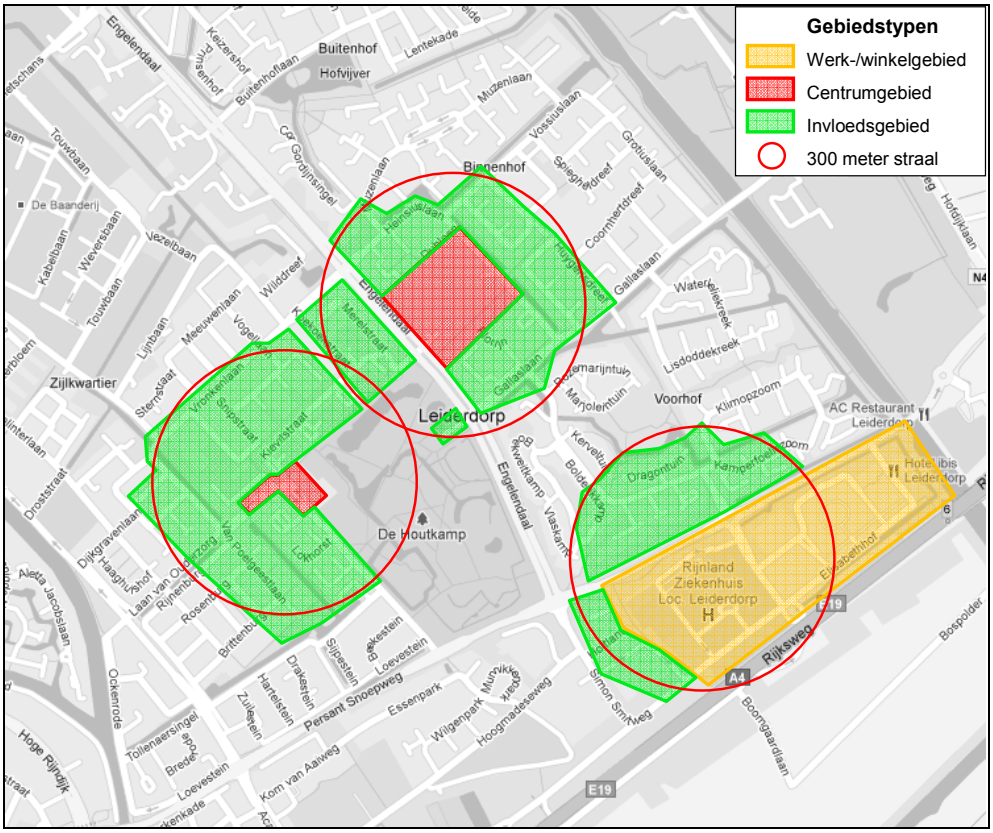
5.3 Regulering in woongebieden

Over het algemeen zal in woongebieden geen vorm van parkeerregulering plaatsvinden, met uitzondering van parkeerverboden o.i.d., die op grond van veiligheid of bereikbaarheid ingesteld worden. De bewoners, als homogene groep, zijn veelal ’s nachts thuis en hebben dan behoefte aan parkeercapaciteit.
Slechts als er sprake is van een andere functie in of vlakbij het woongebied, kan regulering nodig zijn.

Zo grenst een aantal woongebieden in Leiderdorp aan het centrumgebied of aan een winkelgebied, waardoor er mogelijk parkeeroverlast ontstaat. In de parkeervisie (deel A) is vastgelegd om ten eerste de parkeeroverlast bij de bron aan te pakken, dat wil zeggen in het gebied waar het probleem ontstaat. Mocht door omstandigheden de overlast niet worden weggenomen in een aangrenzend woongebied, dan kan parkeerregulering worden ingevoerd om te garanderen dat parkeerplaatsen beschikbaar blijven voor de bewoners en hun bezoekers.

In onderstaande figuur zijn de invloedsgebieden aangegeven die mogelijk overloopgebied zijn van het centrum/winkelgebied met een parkeerregime, mocht die er nu zijn of in de toekomst komen. Uitgangspunt is een maximaal acceptabele loopafstand van 400 meter tot de voorzieningen[6], wat vertaald is met een straal van 300 meter. De gebieden geven de kaders aan waarbinnen het college van B&W voorstellen voor parkeerregulering kan uitwerken.

[6] Bron: CROW-publicatie 182. Voor winkelen geldt een loopafstand van 200 tot 600 m., voor werken van 200 tot 800 m. Voor de Leiderdorpse maat wordt voor beide functies 400 m. aangehouden



Figuur 5.1 *Invloedsgebied centrumgebied en werk-/winkelgebied*

Keuze van regulering voor woongebieden
In principe zijn van de beschreven reguleringsvormen de blauwe zone en het vergunningparkeren toepasbaar in de Leiderdorpse woongebieden. De meest geschikte maatregel hangt sterk af van de aard van de parkeerproblematiek en de buurt. Indien er overgegaan wordt tot parkeerregulering, wordt in principe de voorkeur uitgesproken voor regulering met de blauwe zone; de daadwerkelijke keuze wordt per geval bepaald.

Stappenplan eventuele invoering parkeerregulering
Achtereenvolgens worden de volgende stappen doorlopen om de overlast in kaart te brengen en desgewenst op te lossen:

- Uit een woongebied dienen minimaal vijf klachten van bewoners over parkeeroverlast door de gemeente te zijn ontvangen. Dit kunnen schriftelijke of mondelinge klachten zijn.
- De gemeente onderzoekt welk type parkeerregulering het best past bij de aard van de buurt en de parkeeroverlast. Er wordt een opzet voor het in te voeren parkeerregime uitgewerkt.
- Op basis van de klachten wordt door de gemeente een parkeerdrukmeting uitgevoerd in de buurt waaruit de klachten afkomstig zijn. Als gebiedsafbakening worden logische en natuurlijke grenzen genomen. De parkeerdrukmeting wordt op meerdere tijdstippen overdag en 's nachts uitgevoerd teneinde een volledig beeld te krijgen.
- Als uit de parkeerdrukmeting blijkt dat op enig moment de bezettingsgraad hoger is dan 90%, dan wordt in het betreffende gebied een draagvlakonderzoek naar de invoering van het parkeerregime uitgevoerd. Het draagvlakonderzoek betreft een huis-aan-huis-enquête waarin bewoners kunnen aangeven of ze voor of tegen dit parkeerregime zijn.
- Als blijkt dat een meerderheid van de bewoners voor invoering van parkeerregulering is, dan zal een voorstel aan het college van B&W worden gestuurd om de regulering in te voeren. Indien blijkt dat er geen meerderheid van de bewoners voor invoering is, dan wordt dit ook gecommuniceerd met de bewoners. Er kan dan gedurende twee jaar geen nieuwe draagvlakmeting worden gehouden.

5.4 Regulering in werk-/winkelgebieden

Er is in één werkgebied in Leiderdorp sprake van parkeerregulering, te weten bij het Rijnlandziekenhuis. Doordat dit een particulier initiatief op particulier terrein is, kan de gemeente hier geen invloed op uitoefenen. Wel merkt de gemeente de gevolgen van het betaald parkeren, namelijk het uitwijkgedrag naar de woonwijken in de omgeving.

Bij het Rijnlandziekenhuis is er betaald parkeren. Het ziekenhuis heeft de exploitatie van zowel de parkeergarage als het terrein voor het ziekenhuis overgedragen aan Q-park. De tariefsindeling is als volgt (jan. 2012; bron: www.rijnland.nl):

- eerste 30 minuten: gratis;
- per 58 minuten (of een gedeelte hiervan): € 1,30 (maximaal dagtarief: € 5,50);
- een dagkaart: € 5,50;
- dagkaart 7 dagen: € 27,50 (met deze kaart kan gedurende 7 aaneengesloten dagen gebruik gemaakt worden van het parkeerterrein. De kaart wordt actief op het moment dat deze de eerste keer gebruikt wordt. De kaart is één jaar geldig.

Mogelijkheden om het uitwijkgedrag te voorkomen:

- gratis parkeren op het ziekenhuisterrein;
- tarieven verlagen (of per kortere periode);
- verplichting voor personeel om op eigen terrein te parkeren en het handhaven ervan.

Dit zijn echter mogelijkheden, die alleen het ziekenhuis kan uitvoeren. De gemeente heeft hier geen zeggenschap over. Wel kan de gemeente in overleg treden met het ziekenhuis en/of Q-park om de problematiek te benoemen en in gezamenlijkheid tot een oplossing te komen. Het ziekenhuis ziet tot nu toe geen redenen om het betaald parkeren af te schaffen of aan te passen.

Ten aanzien van De Baanderij en Lage Zijde is geen parkeerregulering aanwezig. Voor de winkelstrip op De Baanderij zijn ten aanzien van de toegangswegen (Vlasbaan, Sisalbaan en Zijlbaan) wel mogelijkheden om een parkeerregime op eenvoudige wijze in te voeren. Ook deze wegen zijn particulier eigendom.

In get gebied Elizabethhof heeft momenteel hotel Ibis een betaald parkeersysteem. Daarnaast hebben verschillende bedrijven een afgesloten parkeerterrein. De Meubelboulevard heeft een slagboom die tot 10.00 uur gesloten is, om het langparkeren (door personeel van bedrijven) te weren van de bezoekersparkeerplaatsen.
Overigens heeft de gemeente geen parkeerplaatsen in het openbaar gebied van de Elisabethhof.

Keuze van regulering voor werk- en winkelgebieden
Indien capaciteitsproblemen ontstaan, kan in winkelgebieden een parkeerregime worden ingevoerd, waarbij alleen een blauwe zone wordt overwogen. Bij een blauwe zone worden de parkeerplaatsen vrijgehouden voor de doelgroep van het winkelgebied: de klanten.
In werkgebieden wordt geen regulering voorgesteld.

Stappenplan eventuele invoering parkeerregulering
Voor de winkelcentra worden de volgende stappen achtereenvolgens doorlopen:

- Uit een winkelcentra dienen minimaal vijf klachten te komen van winkeliers en/of omwonende over parkeeroverlast door de gemeente te zijn ontvangen. Dit kunnen schriftelijke of mondelinge klachten zijn.
- Op basis van de klachten wordt door de gemeente een parkeerdrukmeting uitgevoerd bij het winkelcentrum waaruit de klachten afkomstig zijn

- Als uit de metingen blijkt dat op een van deze momenten de bezettingsgraad hoger is dan 85%, dan wordt een draagvlakonderzoek naar de invoering van parkeerregulering gehouden onder de winkeliers en direct omwonenden.
- Als blijkt dat een meerderheid van de omwonenden en een meerderheid van de winkeliers voor invoering van parkeerregulering is, dan zal een voorstel aan het college van B&W worden gestuurd om de regulering in te voeren. Indien blijkt dat er geen meerderheid voor invoering is, dan wordt dit ook gecommuniceerd met de belanghebbenden. Er kan dan gedurende twee jaar geen nieuwe draagvlakmeting worden gehouden.

5.5 Regulering in centrumgebied

In de huidige situatie kent het centrumgebied beperkte parkeerregulering, namelijk de selectieve toegang op de Dubloen en Obool en de borden “Parkeren bewoners” op de Griffioen. Door de (her)ontwikkelingen die er in het gebied spelen, wordt voor de huidige situatie een optimale balans gecreëerd. In de toekomst kunnen er altijd mogelijkheden zijn dat de parkeerdruk onevenredig toeneemt. Daarnaast kan vanuit gemeentelijke belangen het noodzakelijk blijken dat er een vorm van regulering in het centrumgebied plaatsvindt.

Bij het winkelcentrum Santhorst geldt een blauwe zone. Hiermee wordt voorkomen dat de bewoners van de appartementen bij de winkels parkeren (op de Van Diepeningenlaan en Laan van Ouderzorg), in plaats van achter de flatgebouwen (parkeerterrein tussen de flats van de Santhorst).

Keuze van regulering voor het centrumgebied
In principe is elke reguleringsvorm, zoals genoemd in paragraaf 5.2, toepasbaar in het centrumgebied. Al kan het vergunningparkeren en de selectieve toegang slechts in enkele (deel)gebieden plaatsvinden.

Een verdere regulering is in de huidige omstandigheid en met de huidige ontwikkelingen van het Centrumplan nog niet noodzakelijk. In een evaluatie van het parkeerbeleidsplan over circa 4 jaar kan een en ander opnieuw bezien worden. Ook kan door middel van 1- of 2-jaarlijkse parkeertellingen in het centrumgebied de parkeerdruk gemonitord worden. Hierbij wordt het ‘stappenplan eventuele invoering parkeerregulering’ uit paragraaf 5.4 aangehouden.

6 Inrichtingsbeleid

6.1 Aanleg en onderhoud parkeervoorzieningen

Het creëren van parkeerplaatsen in de openbare ruimte doet een aanslag op andere functies in die ruimte. Het is van belang dat een parkeerplaats aan heldere kwaliteitseisen voldoet, die eventuele inbreuk op de omgeving minimaliseert. Hetzelfde geld voor de fietsparkeer-plaats.

Het betreft hier het aanleggen van nieuwe parkeergelegenheid, of parkeerplaatsen die in het kader van onderhoudswerkzaamheden zijn opgebroken en opnieuw worden aangelegd.

Kwaliteitseisen worden gesteld aan de volgende aandachtsgebieden:
- maatvoering van de parkeerplaats (voor auto en fiets);
- toegankelijkheid;
- sociale veiligheid;
- verlichting;
- gebruik omgevingsgroen;
- materiaalgebruik;
- duurzaamheid / onderhoudseisen.

In deel C, hoofdstuk 10.1 zijn de kwaliteitseisen uitgewerkt in standaardnormen.

6.2 Gebouwde parkeervoorzieningen in Centrumgebied

Het centrumgebied is het visitekaartje van de Gemeente Leiderdorp. Het is wenselijk dat hier een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte plaats vindt. Om dit te bewerkstelligen wordt bij nieuwe planontwikkeling ingezet op het realiseren van gebouwde parkeervoorzieningen op eigen terrein binnen de ring: Engelendaal – Heinsiuslaan – Gallaslaan. Het college van burgemeester en wethouders kan aanwijzingen geven voor de bebouwde voorziening.

De gebouwde parkeervoorzieningen in centrumgebied (bestaand of nieuw te ontwikkelen) hebben een hoog niveau gebruikskwaliteit. Daarbij gelden de bovengenoemde kwaliteitseisen (par. 6.1) ook voor de gebouwde voorzieningen in het centrum.

Voor specifieke kwaliteitseisen voor een hoogwaardige inrichting van gebouwde parkeervoorzieningen wordt verwezen naar de welstandscommissie.

6.3 Parkeerverwijssysteem

Een parkeerverwijssysteem is in de context van Leiderdorp (nog) niet noodzakelijk. De functies zijn goed te vinden.
Op kleine schaal is al parkeerverwijzing aanwezig, zoals op het ziekenhuisterrein en naar de parkeergarage.

Bij de centrumplannen van Winkelhof is een parkeergarage gepland aan de Heinsiuslaan. Een verwijssysteem hiernaartoe is gewenst.

7 Handhaving

Handhaving heeft betrekking op alle werkzaamheden die samenhangen met het bestrijden van foutparkeren en het niet betalen van de verschuldigde parkeergelden. Vanaf de controle tot en met de administratieve afhandeling.
Toezicht kan ook een preventieve werking hebben en tevens de sociale veiligheid vergroten.

Parkeerhandhaving is grofweg in twee onderdelen te splitsen:

- *foutparkeren*
  Bij foutparkeren (ook het foutparkeren op gehandicaptenparkeerplaatsen of in blauwe zones) gebeurt de handhaving op grond van de Wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (Wet Mulder).
- *niet betalen van de verschuldigde parkeergelden*
  De vorm komt in de Gemeente Leiderdorp niet voor. Bij de controle van het al dan niet betaald (gefiscaliseerd) parkeren is handhaving een gemeentelijke zaak en wordt een naheffingsaanslag opgelegd. De overtreding wordt in wezen gezien als het niet betalen van een gemeentelijke belasting, in dit geval parkeerbelasting.

Als een Mulder-bon wordt uitgeschreven wordt deze door de politie verwerkt. Via het Centraal Justitieel Incasso Bureau wordt een acceptgiro naar de eigenaar van de auto gestuurd. Dit betekent dat de opbrengsten voor het Rijk zijn. Dit in tegenstelling tot een naheffingsaanslag. Hiervan komen de opbrengsten bij de gemeente terecht. Het grote voordeel van deze constructie is dat de opbrengsten ten goede komen aan de parkeerexploitatie en/of een deel van de opsporingsambtenaar.

Momenteel heeft de gemeente geen vorm van gefiscaliseerd parkeren. Hiermee heeft ze dus ook geen inkomsten op het gebied van parkeren.

Zoals beschreven, worden de taken van de buitengewoon opsporingsambtenaren (BOA's) komend najaar geëvalueerd en kan bekeken worden of uitbreiding met bevoegdheden op het gebied van parkeer(excessen) wenselijk is.

DEEL C

BELEIDSUITWERKING

In dit laatste deel wordt een uitwerking gegeven aan het parkeerbeleid van de gemeente Leiderdorp. Dit bestaat uit het vastleggen van parkeernormen, in het algemeen, voor halende en brengende ouders, als voor fietsparkeren.
Daarnaast wordt het vrachtwagenparkeerbeleid beschreven, zoals het de afgelopen jaren heeft vorm gekregen en worden de normen voor inrichtingseisen vastgelegd.

8 Uitwerking capaciteitsbeleid

8.1 Parkeernormen

De parkeernorm geeft het aantal parkeerplaatsen weer dat per woning, winkel, bedrijf of voorziening moet worden gerealiseerd. Deze parkeerplaatsen kunnen zowel op eigen terrein als in het openbaar gebied worden gerealiseerd.

8.1.1 Rekenmethodiek

In beginsel moet per nieuw te bouwen functie het in de tabel 8.1 (zie uitvouwblad op pagina 39) genoemde aantal parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Er wordt gerekend met één decimaal achter de komma; het uiteindelijk berekende aantal parkeerplaatsen wordt naar boven afgerond. (Dus voor 6 goedkope woningen moeten 7,2 parkeerplaatsen worden aangelegd. Dit wordt afgerond naar 8 parkeerplaatsen.)

Rekenwaarden parkeerplaatsen op eigen terrein
Indien er parkeerplaatsen op eigen terrein van de bouwlocatie worden gerealiseerd, mogen deze plaatsen als parkeercapaciteit worden meegerekend volgens de rekenwaarden, zoals opgenomen in tabel 8.2. (Dus als de 6 woningen een oprit zonder garage hebben wordt dit meegerekend als 4,8 parkeerplaatsen. Er moeten dan nog 7,2 – 4,8 = 2,4 (afgerond 3) parkeerplaatsen in het openbaar gebied komen.)

Regels voor realisatie toekomstige parkeerruimte
Bij het ontwerp van nieuwe bouwlocaties wordt ruimte voor toename van circa 14,5% van het aantal parkeerplaatsen gereserveerd. In tabel 8.1 zijn in de 4^{e} kolom de parkeernormen inclusief toekomstige reservering aangegeven.
Deze ruimte wordt in eerste instantie als groen uitgevoerd en stedenbouwkundig en bestemmingstechnisch zodanig ingepast dat de locaties in de toekomst kunnen worden omgezet naar parkeerplaatsen. Door de afronding van het aantal te realiseren parkeerplaatsen naar boven wordt een deel van de toekomstige parkeerruimte al gebruikt. Feitelijk betekent het dat per 5 woningen één parkeerplaats in het groen wordt gereserveerd.

8.1.2 Korte verklaring parkeernorm

Woningen
De parkeernormen voor woongebieden zijn afhankelijk van de waarde van de woning, zoals in hoofdstuk 4 gedefinieerd. Er wordt gerekend met dure, middeldure en goedkope woningen. De grenzen liggen op € 350.000,-- respectievelijk € 250.000,-- voor de vastgestelde WOZ-waarde. In tabel 8.1 zijn de normen weergegeven. Deze normen zijn gebaseerd op kencijfers van het CROW en gekalibreerd op de Leiderdorpse situatie.

Zorgvoorzieningen
Zolang het gaat om zelfstandige woonruimten (woningen), waarbij de bewoners slechts zorg afnemen van bijvoorbeeld een zorgcentrum, wordt de norm bepaald op grond van de kwalificatie serviceflat/aanleunwoning uit de CROW-publicatie 182. Vanwege het toenemend aantal flexibele senioren, wordt de hoge kant van de bandbreedte aangehouden.
Daarnaast wordt de rekenwaarde voor de aanwezigheid verhoogd op werkdagochtenden en –middagen naar beide 75%.

De onzelfstandige woonruimten, zoals die bij de zorgvoorzieningen benoemd zijn, betreffen woonruimten voor mensen met een beperkte(re) (auto)mobiliteit. De parkeerplaatsen zijn vooral bedoeld voor het faciliteren van het eigen personeel en het bezoek van de bewoners.

Voor verpleeg- en verzorgingstehuis is het kental van de CROW overgenomen. Ook is hier opgenomen de term zorgcentrum, zijnde een combinatie van verpleeg- en verzorgingstehuis. Voor verschillende functies binnen de zorg worden aparte normen aangehouden. Te denken valt aan dagopvang, zorg bij clusterbewoning of wonen in zorggroepen. Uitgangspunt is hierbij 0,8 parkeerplaats per gelijktijdig aanwezige personeelsleden van die specifieke zorgfunctie.

Daarnaast is opgenomen de term 'woonvoorziening gehandicapten', deze staat niet in de CROW-publicatie maar wordt wel vaak gebruikt. De norm komt overeen met die van verpleeg- en verzorgingstehuis.

Werk-/winkelgebieden
Voor alle typen bedrijven worden de parkeernormen vastgelegd. Het betreft zowel de specifieke werk-/winkelgebieden als solitair gelegen locaties binnen woongebieden. In tabel 8.1 zijn de parkeernormen weergegeven per functie. In de gevallen waarin de tabel niet voorziet, beslist het college van B&W.

Gebiedsgerichte parkeerbalans
Het college van B&W kan ontheffing verlenen van de verplichting tot realisatie van de parkeerplaatsen op eigen terrein conform de parkeernorm in gevallen waarin met behulp van een gebiedsgerichte parkeerbalans kan worden onderbouwd dat de piek-parkeerbehoefte van het gebied lager is dan de parkeernormen voorschrijven. Dit kan het geval zijn wanneer er verschillende functies in het gebied aanwezig zijn. In de berekening van de parkeerbalans dienen de aanwezigheidspercentages te worden gehanteerd, zoals opgenomen in tabel 8.3.

Scholen, sport en overige voorzieningen
Voor het aantal parkeerplaatsen bij scholen, bij sport- en overige voorzieningen worden de gemiddelden van de kencijfers van CROW-publicatie 182 aangehouden. Ook bij deze functies wordt voor nieuwbouw uitgegaan van een verhoging van de norm met 14,5%. Verdere aanvullingen en definities voor parkeernormen zijn terug te vinden in bijlage 4.

Voor functies die niet zijn beschreven bij de parkeernormen levert de gemeente maatwerk waarbij er gekeken wordt naar omvang, tijdstippen waarbij de functie gebruikt wordt en de bezoekersaantallen.

8.2 Bepaling halen en brengen bij scholen

Het halen en brengen van kinderen bij scholen genereert autobewegingen en vraagt parkeerruimte voor tijdelijk parkeren. De parkeernorm die hierbij gebruikt wordt is gebaseerd op CROW-publicatie 182.

Er wordt onderscheid gemaakt tussen de groepen 1 t/m 3, 4 t/m 8 en het kinderdagverblijf. Hiervoor geldt de functie:

aantal leerlingen x % leerlingen met de auto x reductiefactor parkeerduur x reductiefactor aantal leerlingen per auto

Het aantal leerlingen (per aantal groepen) verschilt per school / per situatie. Voor de overige variabelen worden de volgende normgetallen gebruikt:

	% ll. [7] met de auto	reductiefactor parkeerduur	reductiefactor aantal ll. per auto
groep 1 – 3	45%	0,5	0,75
groep 4 – 8	15%	0,25	0,85
kinderdagverblijf	65%	0,25	0,75

De modal split (het % leerlingen met de auto) kan per school verschillen. Het college van burgemeester en wethouders kan hierom gemotiveerd van de genoemde percentages afwijken.

8.3 Fietsparkeernormen

Voor winkels, bedrijven en voorzieningen met een publieksfunctie is een fietsparkeernorm opgesteld. Deze normen geven de minimale hoeveelheid fietsklemmen aan, die in de nabijheid van de voorzieningen aanwezig moeten zijn. De normen zijn gebaseerd op kencijfers van het CROW-publicatie 291 *'Leidraad fietsparkeren'* (december 2010).

De normen dienen voor de Leiderdorpse situatie getoetst te worden in de komende jaren. Voorgesteld wordt de fietsparkeernormen na twee jaar opnieuw vast te stellen.

[7] ll. = leerlingen

(vervolg) ***Tabel 8.1*** *Parkeernormen*

functies	bandbreedte CROW	parkeernorm (o.b.v. telling)	parkeernorm nieuwbouw incl. reservering pp.	Eenheid
squashbanen	1,0 – 2,0	1,5	1,7	pp / baan
tennisbanen	2,0 – 3,0	2,5	2,9	pp / baan
bowlingbaan / biljartzaal	1,5 – 2,5	2,0	2,3	pp / baan of tafel
sporthal (binnen)	1,5 – 2,5	2,0	2,3	pp / 100 m^2 bvo
sportveld (buiten) bij sporthal met wedstrijdfunctie +0,2 per bezoekersplaats	13,0 – 27,0	20,0	23,0	pp / ha. Netto terrein
golfbaan	6,0 – 8,0	7,0	8,0	pp / hole
zwembad	7,0 – 11,0	9,0	10,3	pp / 100 m^2 opp. Bassin
themapark / pretpark	4,0 – 12,0	8,0	9,2	pp / ha. Netto terrein
overdekte speeltuin / hal	3,0 – 12,0	7,5	8,6	pp / 100 m^2 bvo
manege	0,3 – 0,5	0,4	0,5	pp / box
jachthaven	0,5 – 0,7	0,6	0,7	pp / ligplaats
volkstuin	0,3	0,3	0,3	pp / perceel
religiegebouw	0,1 – 0,2	0,15	0,17	pp / zitplaats
begraafplaats / crematorium	15,0 – 30,0	22,5	25,8	pp / gelijktijdige begravenis/crematie

Tabel 8.2: *Rekenwaarden parkeerplaatsen op eigen terrein*

parkeervoorziening	theoretisch aantal	rekenwaarde	opmerking
enkele oprit zonder garage	1	0,8	oprit min. 5 meter lang
lange oprit zonder garage	2	1,0	oprit min. 10 meter lang
dubbele oprit zonder garage	2	1,7	oprit min. 4,5 meter breed
garage zonder oprit (bij woning)	1	0,4	
garagebox (niet bij woning)	1	0,5	
garage met enkele oprit	2	1,0	oprit min. 5 meter lang
garage met lange oprit	3	1,3	oprit min. 10 meter lang
garage met dubbele oprit	3	1,8	oprit min. 4,5 meter breed

[8] Arbeidsplaats = maximaal gelijktijdig aanwezig aantal werknemers
[9] Indien geen parkeren achter kraam, dan +1,0 pp per standhouder
[10] Leslokaal = circa 30 zitplaatsen
[11] Exclusief Kiss & Ride

Tabel 8.1 *Parkeernormen*

functies	bandbreedte CROW	parkeernorm (o.b.v. telling)	nieuwbouw incl. reservering	Eenheid
woning duur	1,3 – 2,0	1,6	1,8	pp / woning
woning middelduur	1,2 – 1,8	1,4	1,6	pp / woning
woning goedkoop	1,1 – 1,6	1,2	1,4	pp / woning
kamer	0,2 – 0,6	0,3	0,4	pp / kamer
serviceflat / aanleunwoning	0,3 – 0,6	0,5	0,6	pp / woning
verpleeghuis / verzorgingstehuis / zorgcentrum	0,5 – 0,7	0,6	0,7	pp / wooneenheid
woonvoorziening gehandicapten	0,5 – 0,7	0,6	0,7	pp / wooneenheid
specifieke zorgfuncties (dagopvang, cluster-bewoning, zorggroepen)		0,8	0,9	pp / arbeidsplaats[8]
ziekenhuis	1,5 – 1,7	1,5	1,7	pp / bed
arts / maatschap / kruisgebouw / therapeut	1,5 – 2,0	1,7	1,9	pp / behandelkamer
apotheek	1,7 – 2,7	2,2	2,5	pp / 100 m^2 bvo
wijk-, buurt- en dorpscentra, supermarkt	2,5 – 4,0	3,0	3,4	pp / 100 m^2 bvo
Winkelhof	Winkel: 4,6 & Horeca 7,0			Pp / 100 m^2 vvo
bouwmarkt / tuincentrum / kringloopwinkel	2,2 – 2,7	2,5	2,9	pp / 100 m^2 bvo
(week)markt	0,15 – 0,24	0,2	0,2	pp / 1 m^1 kraam = 6 m^2 bvo[9]
(commerciële) dienstverlening (kantoren met baliefunctie) en/of bezoekers intensief	1,5 – 3,0	2	2,3	pp / 100 m^2 bvo
kantoren (zonder baliefunctie) en/of bez. extens.	0,8 – 1,9	1,2	1,4	pp / 100 m^2 bvo
arb.extensieve / bezoekersextensieve bedrijven (loods, opslag , transportbedrijf)	0,4 – 0,8	0,6	0,7	pp / 100 m^2 bvo
arb.intensieve / bezoekersextensieve bedrijven (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,0 – 2,5	1,7	1,9	pp / 100 m^2 bvo
showroom (auto's, keukens, meubels, caravans)	0,6 – 1,4	1,0	1,1	pp / 100 m^2 bvo
grootschalige detailhandel	4,5 – 7 5	6,0	6,9	pp / 100 m^2 bvo
bedrijfsverzamelgebouw	0,8 – 1,7	1,2	1,4	pp / 100 m^2 bvo
café / bar / discotheek / cafetaria	4,0 – 7,0	5,5	6,3	pp / 100 m^2 bvo
restaurant	8,0 – 14,0	11,0	12,6	pp / 100 m^2 bvo
hotel / bed and breakfast	0,5 – 1,5	1,0	1,1	pp / kamer
museum / bibliotheek	0,3 – 1,0	0,6	0,7	pp / 100 m^2 bvo
bioscoop / theather / schouwburg	0,1 – 0,3	0,2	0,2	pp / zitplaats
cultureel centrum / wijkgebouw	1,0 – 3,0	2,0	2,3	pp / 100 m^2 bvo
beroepsonderwijsdag (mbo, roc, wo, hbo)	5,0 – 7,0	6,0	6,9	pp / leslokaal[10]
voorber. Beroepsonderwijsdag (vwo, havo, vbo)	0,5 – 1,0	0,7	0,8	pp / leslokaal [10]
avondonderwijs	0,5 – 1,0	0,7	0,8	pp / student
basisonderwijs	0,5 – 1,0	0,7	0,8	pp / leslokaal [10, 11]
crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf	0,6 – 0,8	0,7	0,8	pp / arbeidspl.[8,11]
evenementenhal/ beursgebouw / concertgebouw	3,0 – 10,0	6,5	7,4	pp / 100 m^2 bvo
dansstudio / sportschool	2,0 – 4,0	3,0	3,4	pp / 100 m^2 bvo

Tabel 8.3: *Rekenwaarden aanwezigheidspercentages (%)*

	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop-avond	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
woningen	50	60	100	90	60	60	70
woningen senioren	75	75	100	90	60	60	70
detailhandel	30	70	20	100	100	0	0
kantoren	100	100	5	10	5	0	0
bedrijven	100	100	5	10	5	0	0
sociaal cultureel	10	40	100	100	60	90	25
sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
ziekenhuis	85	100	40	50	25	40	40
dagonderwijs	100	100	0	0	0	0	0
avondonderwijs	0	0	100	100	0	0	0
bibliotheek	30	70	100	70	75	0	0
museum	20	45	0	0	100	0	90
restaurant	30	40	90	95	70	100	40
café	30	40	90	82	75	100	45
theater	15	30	90	90	60	100	60
sport	30	50	100	90	100	90	85

Tabel 8.4 *Fietsparkeernormen*

functies	bandbreedte CROW	parkeernorm	eenheid (stallings-plaatsen per …)	opmerking
kantoor (personeel)	1 – 2,9	1,7	100 m^2 bvo	bij gespecial. werk, lager fietsgebruik
kantoor met balie (bezoekers)	3 – 7	5	balie	minimaal 10
basisschool < 250 leerlingen	3 – 5	4,3	10 leerlingen	bij groter verzorgingsgebied meer fietsen
basisschool 250 – 500 leerlingen	3,5 – 5,8	5,0		
basisschool > 500 leerlingen	4,3 – 7,2	6,2		
basisschool (medewerkers)	0,2 – 0,7	0,4	10 leerl.	
Middelbare school (leerlingen)	10 – 16	14	100 m^2 bvo	grote aantallen
middelbare school (medewerkers)	0,2 – 1,1	0,5	100 m^2 bvo	
ROC (leerlingen)	8 – 14	12	100 m^2 bvo	
ROC (medewerkers)	0,6 – 1	0,9	100 m^2 bvo	
winkelcentrum	1,5 – 4	2,7	100 m^2 bvo	
supermarkt	1,6 – 4,3	2,9	100 m^2 bvo	
bouwmarkt	0,1 – 0,4	0,2	100 m^2 bvo	
tuincentrum (binnen bebouwde kom)	0,2 – 0,6	0,4	100 m^2 bvo	
fastfoodrestaurant	5 – 45	25	100 m^2 bvo	terras meetellen
restaurant (eenvoudig)	8 – 28	18	100 m^2 bvo	terras meetellen
restaurant (luxe)	2 – 7	4	100 m^2 bvo	
apotheek (bezoekers)	4 – 10	7	locatie	kleine aantallen
apotheek (medewerkers)	2 – 7	4	locatie	kleine aantallen
begraafplaats / crematorium	3 – 8	5	gelijktijdige plechtigheid	kleine aantallen
gezondheidscentrum (bezoekers)	1 – 2	1,3	100 m^2 bvo	
gezondheidscentrum (medewerkers)	0,3 – 0,7	0,5	100 m^2 bvo	
religiegebouw	22 – 62	40	zitplaatsen	
ziekenhuis (bezoekers)	0,3 – 0,7	0,5	100 m^2 bvo	grote aantallen
ziekenhuis (medewerkers)	0,1 – 0,7	0,3	100 m^2 bvo	grote aantallen
bibliotheek	2 – 5	3	100 m^2 bvo	
bioscoop	0,8 – 12	6,4	100 m^2 bvo	grote aantallen
fitness	1,1 – 8	4,5	100 m^2 bvo	
museum	0,5 – 1,4	0,9	100 m^2 bvo	
sporthal	1,4 – 3,9	2,5	100 m^2 bvo	
sportzaal	2,2 – 6,2	4,0	100 m^2 bvo	
sportveld	33 – 95	61	ha. netto terrein	
stedelijk evenement	18 – 50	32	100 bezoekers	grote aantallen
theater	10 – 38	24	100 zitplaatsen	grote aantallen
zwembad (openlucht)	15 – 43	28	100 m^2 bassin	grote aantallen
zwembad (overdekt)	11 – 32	20	100 m^2 bassin	grote aantallen
Overstaplocatie busstation	23 - 61	42	halterende buslijn	

9 Vrachtwagenparkeerbeleid

In de jaren 2004 t/m 2007 is het vrachtwagenparkeerbeleid vormgegeven. Hier is echter geen beleid voor geschreven, maar het beleid is gaande het proces vormgegeven.

In 2005 is het APV vastgelegd. Het is op grond van artikel 5.1.7 van de APV verboden een voertuig dat, met inbegrip van de lading, een lengte heeft van meer dan 6 meter en/of een hoogte van meer dan 2,4 meter te parkeren binnen de bebouwde kom van de gemeente op de weg of op een openbare parkeergelegenheid. Het verbod geldt niet voor het parkeren:

- op de daartoe door het college aangewezen wegen en/of openbare parkeergegelegenheden;
- op werkdagen tussen 8.00 en 18.00 uur, uitgezonderd feestdagen.

Het college van burgemeester en wethouders kan van het algemene verbod ontheffing verlenen. Verder bepaalt de APV dat het uitzicht voor bewoners of gebruikers vanuit een woning niet op hinderlijke wijze wordt belemmerd of anderszins overlast wordt aangedaan.

In principe moet het parkeren van vrachtwagens op eigen terrein gebeuren. Uit jurisprudentie is op te maken dat gemeente geen algeheel verbod voor vrachtwagenparkeren in de gemeente mag creëren; er moeten enige plaatsen aanwezig zijn. Helaas wijst de praktijk uit dat het erg moeilijk is alternatieve parkeerplaatsen te vinden. Diverse locaties zijn onderzocht, waarbij het college uiteindelijk een aanwijzingsbesluit heeft genomen voor 4 parkeerplaatsen op de Weversbaan.
Daarnaast zijn er nog verschillende locaties om grote voertuigen te parkeren, maar die liggen òf buiten de bebouwde kom, òf op particuliere terreinen. Dit betekent dat het APV hiervoor niet van toepassing is, en de parkeerplaatsen gewoon gebruikt mogen worden. Het betreft onder andere:

- 4 parkeerplaatsen op de Bedrijvenweg;
- 2 parkeerplaatsen bij het infocentrum A4/W4;
- 5 à 6 parkeerplaatsen op het terrein van Tulp Inn (Persant Snoepweg);
- 4 parkeerplaatsen bij Clean Lease;
- 2 parkeerplaatsen op de hoek N11 en de Van der Madeweg.

Daarnaast geldt de mogelijkheid van het verlenen van een ontheffing. Met een ontheffingsysteem kan per gebruiker bekeken worden of van gemeentewege een alternatief aangeboden kan worden. Er zal bij de toewijzing van parkeerplaatsen altijd een afweging van belangen gemaakt moeten worden tussen enerzijds de redelijke eisen van welstand en anderzijds de belangen van de eigenaren van de grote voertuigen. Mogelijke locaties die geschikt zijn voor het verlenen van ontheffing zijn het grote parkeerterrein in de Bloemerd, langs het water aan de Vossiuslaan (voor zolang deze weg niet is heringericht), te realiseren plaatsen aan de Lijnbaan en langs de Leidesedreef en de Mauritssingel.

10 Inrichtingsbeleid

De gemeente wil een hoogwaardige kwaliteit van de buitenruimte. In plannen op papier wordt de buitenruimte vaak wel mooi ingeschetst, maar blijkt in de praktijk dat de uiteindelijke inrichting toch niet de bedoelde kwaliteit oplevert. Door de kwaliteitseisen vast te leggen kan voorkomen worden dat de inrichting van de buitenruimte het sluitstuk (zowel qua projectvoltooiing, als budgettair) wordt.

Binnen de gemeente leeft het voornemen een Technisch Handboek Buitenruimte te maken, waarbij alle technische eisen ten aanzien van de buitenruimte wordt vastgelegd. Zolang deze nog niet is vastgesteld door het college van burgemeester en wethouders, dient men ten aanzien van de kwaliteit van de buitenruimte in overleg te treden met de afdeling Gemeentewerken van de gemeente Leiderdorp.
De volgende kwaliteitseisen worden vastgelegd in tabel 10.1. Het college van burgemeester en wethouders kunnen hier gemotiveerd vanaf wijken.

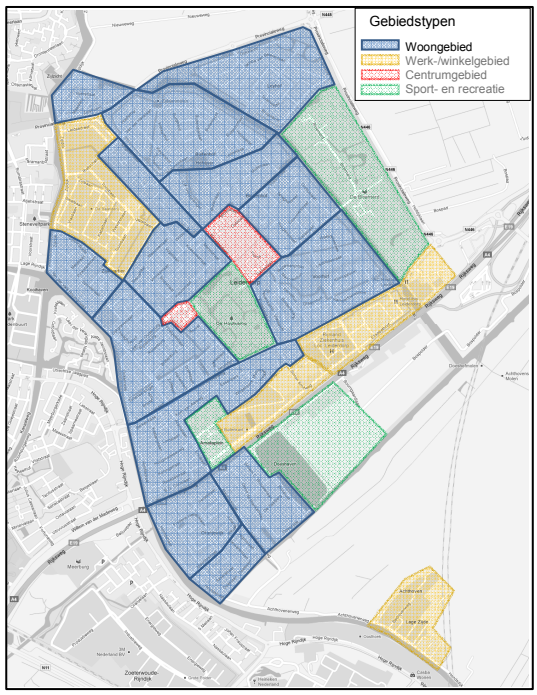
Tabel 10.1: *Kwaliteitseisen*

kwaliteitseisen	**maten en eenheid**	**opmerking**
langsparkeerplaats auto	2 * 6 m^2	
haaks-/schuinparkeerplaats	2,5 * 5 m^2	bij schuinpp: netto parkeerpl.
haaksparkeerplaats motor	1,2 * 2,5 m^2	
parkeerhoek t.o.v. wegas	45°, 60°, 90°	
parkeerweg (aan beide zijden haaks parkeren)	6 m	
uitstapstrook bij langsparkeren	≥ 0,5 m	incl. breedte trottoirband
stootbanden indien er hagen op de kopse kant staan		
geen parkeerplaatsen vanaf de hoofdrijbaan achter het fietspad, i.v.m. de verkeersveiligheid		
groeneiland bij haaksparkeren	na elke 5 parkeervakken	boomvak is goede plaats om te combineren met oversteekplaats en eventuele doorsteek door haag
afstand trottoirband - boom	≥ 1 m vanaf stam	
haaksparkeren direct op gevels	lage haag	i.v.m. inschijnen in woningen
tussen openbare weg en parkeer-terrein met > 20 parkeerplaatsen	≥ 2 m groenstrook	
tussen openbare weg en parkeer-terrein met < 20 parkeerplaatsen	minimaal lage haag	
model fietsparkeerplaats	'nietje' (voorkeur)	geschikt om 2 fietsen aan te parkeren
> 80 fietsparkeerplaatsen	fietsenrekken	
publiekstoegankelijke parkeerplaatsen worden niet verborgen achter hoge hekken/hagen o.i.d.		
ten aanzien van verlichting wordt verwezen naar het 'Beleids- en beheerplan Openbare Verlichting' 2012.		

BIJLAGEN

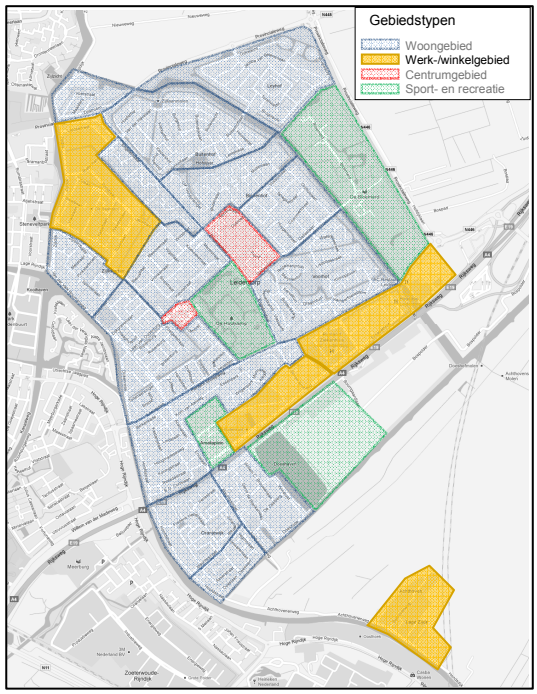
Bijlage 1 Parkeerkarakteristieken van de gebieden

In figuur 2.1 (op pagina 10) zijn de CBS-gebieden aangegeven ten aanzien van wonen, werken/ winkelen, het centrum en sporten en recreëren binnen Leiderdorp. Hieronder worden per gebiedstype kort enkele parkeerkarakteristieken weergegeven.



Woongebieden
Leiderdorp kent volgens het CBS 12 woon-gebieden, waarbij de laatste jaren nog twee woongebieden feitelijk zijn bijgekomen, te weten Driegatenbrug en 't Heerlijk Recht.
Er is weinig parkeerregulering in de woonwijken. Bij Hoogvliet in de Leyhof geldt een blauwe zone. Verder gelden er wat parkeerverboden of parkeerverbodszones.

De parkeerdruk in de nacht is over het algemeen niet heel hoog. Wel zijn er lokaal plaatsen waar een hoge parkeerdruk wordt ervaren. Vaak is dat op plaatsen, waar weinig ruimte is voor de aanleg van extra parkeergelegenheid.



Werk- en winkelgebieden
De werk- en winkelgebieden binnen Leiderdorp zijn: De Baanderij, Elisabethhof, Lage Zijde en het gebied tussen de Hoogmadeseweg en de Willem-Alexanderlaan. Elk gebied heeft zijn eigen karakteristiek. Andere werkgebieden, zoals Winkelhof en Santhorst vallen onder de volgende paragraaf, Centrumgebied.

De Baanderij is een bedrijventerrein, met gedeeltelijk detailhandel, zoals woninginrichting en doe-het-zelf en autoverkoop-branche. Een groot gedeelte van de openbare ruimte is geen eigendom van de gemeente. Parkeren gebeurt in principe op eigen terrein. Het terrein kent onder andere de volgende knelpunten:

- Parkeerdruk;
- Parkeren van grote vrachtwagens.

De parkeerdruk bestaat vooral op het deel Touwbaan, Lijnbaan en Weversbaan, waar zowel in het openbaar gebied, als op eigen terrein niet veel parkeergelegenheid aanwezig is. Bij het deel rond de winkelstrip is wel voldoende parkeergelegenheid op eigen terrein aanwezig. De gemeente heeft de wens tot verruiming van de branchering. Hierbij geldt voor de (nieuwe) bedrijvigheid wel, dat het parkeren op eigen terrein wordt opgelost.

Het parkeren van grote vrachtwagens is de afgelopen jaren ruim onderzocht, waarbij in 2009 tot de conclusie is gekomen om geen andere openbare vrachtwagenparkeerplaatsen aan te leggen dan 4 plaatsen langs de Weversbaan.

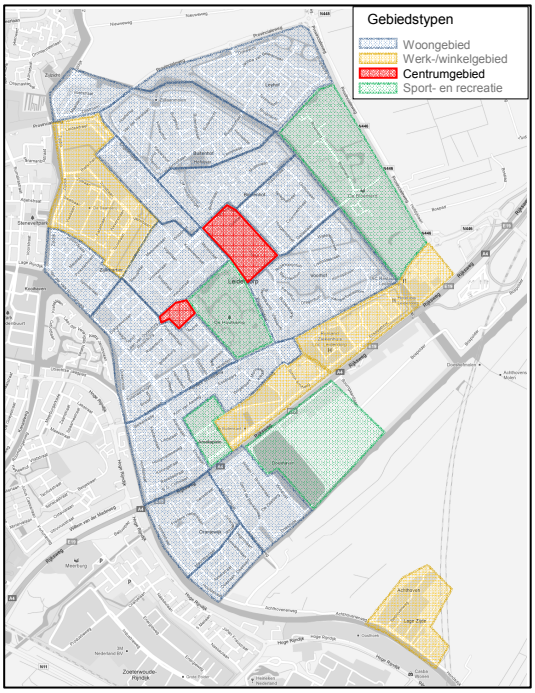
Binnen de Elisabethhof is een cluster van zorg rond het Rijnlandziekenhuis, waarbij naast het parkeren door aanwezig personeel ook rekening moet worden gehouden met bezoekersstromen. In de vorm van een parkeergarage en op eigen terrein is een betaalde parkeervoorziening aanwezig. Door bewoners van de naastgelegen wijk Voorhof wordt geklaagd over uitwijkgedrag door personeel en bezoekers als gevolg van dit betaald parkeren. In hoofdstuk 5 over parkeerregulering worden hieromtrent mogelijkheden onderzocht.
Daarnaast kent de Elisabethhof een grootschalig winkelgebied, bestaande uit de winkelboulevard Wooon en in de toekomst IKEA. In dit winkelgebied komen ook bedrijfslocaties voor.

Op het bedrijventerrein Lage Zijde is met name aan de achterzijde van het terrein een tekort aan goede parkeergelegenheid. Veel kleine bedrijfjes en te weinig parkeerplaatsen geven een chaotische indruk en leveren een stagnatie in de bereikbaarheid.
In het vastgestelde 'Ontwikkelstrategiekader Oude Rijnzone' zijn plannen ontwikkeld om het bedrijf Vliko (wat bijna de helft van het bedrijventerrein beslaat) te verplaatsen naar de gemeente Zoeterwoude. Lage Zijde kan daarna geherstructureerd worden, waarbij de bedrijven op de achterste helft van het terrein worden verplaatst naar het vrijgekomen (voorste) deel van Vliko. Deze herstructurering biedt mogelijkheden voor het oplossen van het parkeerprobleem.

Het gebied tussen de Hoogmadeseweg en de Willem-Alexanderlaan is een 'rest-gebied', met aan de ene kant wat kantoorruimten, in het midden de begraafplaats en aan de andere kant een tuincentrum. Parkeren gebeurt hier op eigen terrein.

Daarnaast is er een kleinschalig buurtwinkelcentrum Oranjegalerij en wat losstaande verkooppunten in het dorp.

Centrumgebied
Het centrumgebied is een complex gebied met verschillende eigenaren (gemeente, Wereldhave), verschillende belangengroepen (bewoners, winkeliers, bezoekers, etc.) en confrontatie van thema's (economie versus ruimte).



In het gebied zit een winkelcentrum (Winkelhof), wat kantoorruimte, sportactiviteiten en woningen. Onder het winkelcentrum zit een parkeergarage met gratis parkeren. Er zijn vergevorderde plannen om het winkelareaal uit te breiden en er komt een nieuwe parkeergarage bij.

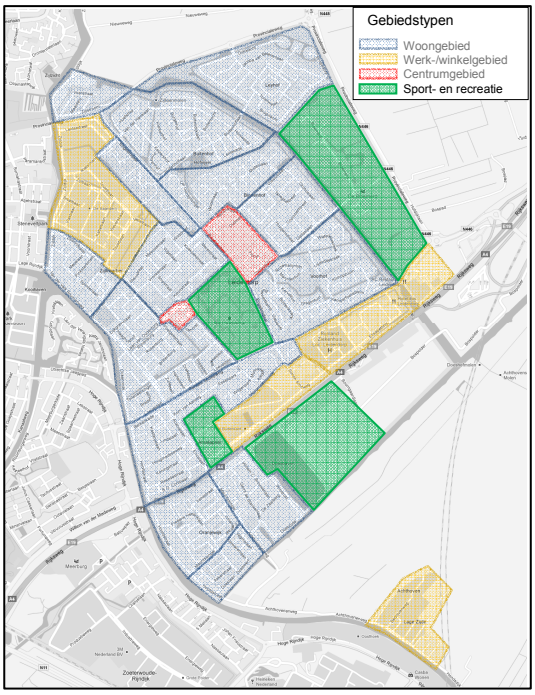
Op het parkeerterrein bij Santhorst geldt voor een deel een blauwe zone-regime.

Ten aanzien van het gebruik van parkeerplaatsen wordt in eerste instantie parkeergelegenheid voorzien voor de bewoners, in tweede instantie voor de bezoekers van het winkelcentrum en in derde instantie voor het personeel van de winkels en bedrijven.

Met name op zaterdagmiddag wordt de parkeerdruk als hoog ervaren.

Sport- en recreatiegebieden

De volgende gebieden worden onderscheiden: De Houtkamp (incl. Van Diepeningenlaan), De Bloemerd, Weteringpark, De Does en het gebied rond de Doeshaven

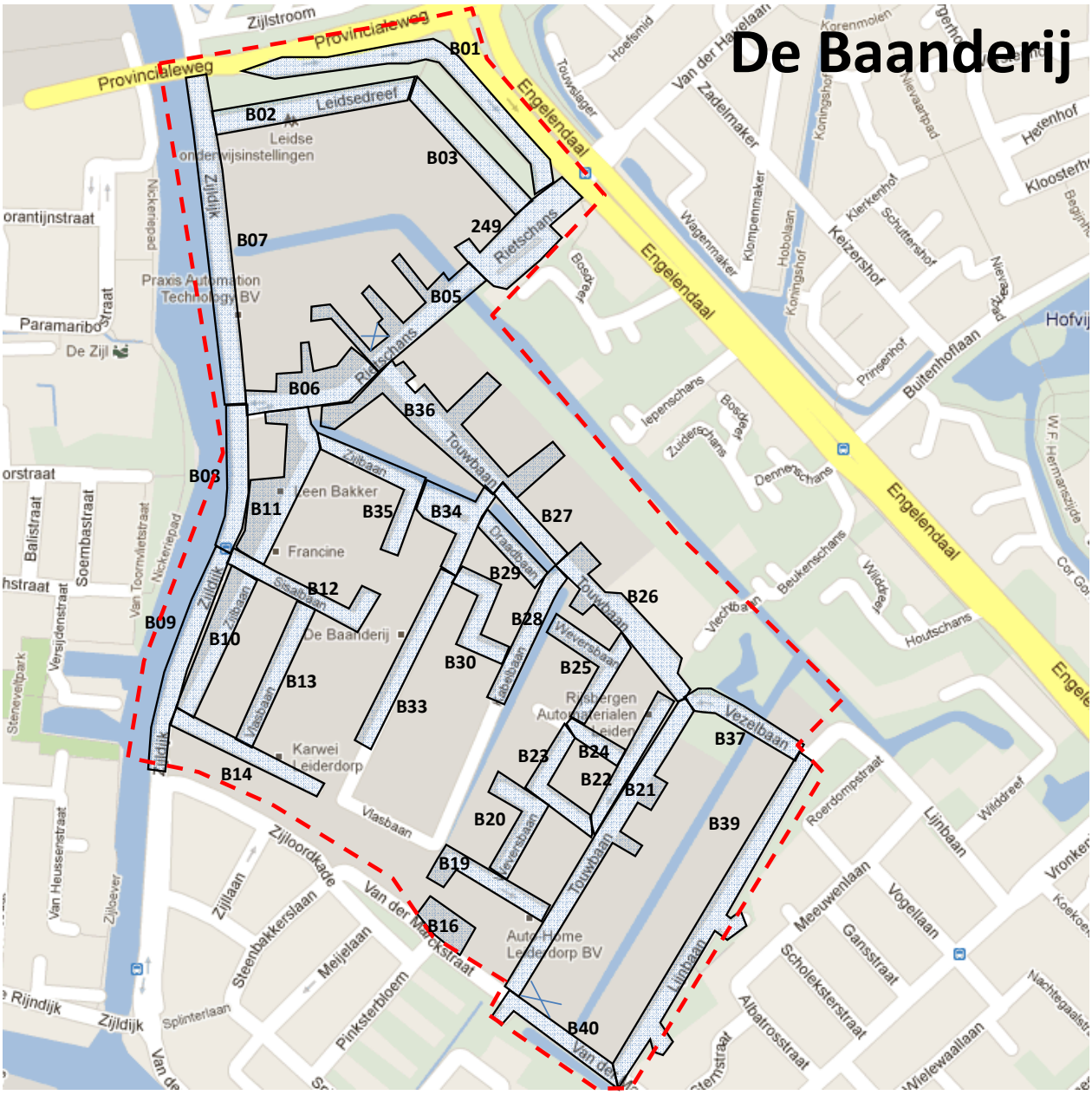


De Houtkamp is een park, waar met name gerecreëerd wordt. De Bloemerd, Weteringspark en De Does zijn sportparken/gebouwen. In het gebied Doeshaven moet voor zowel de functie jachthaven als ijsbaan voldoende parkeergelegenheid aanwezig zijn, waardoor overloop naar de naastgelegen wijk Mauritskwartier voorkomen wordt.

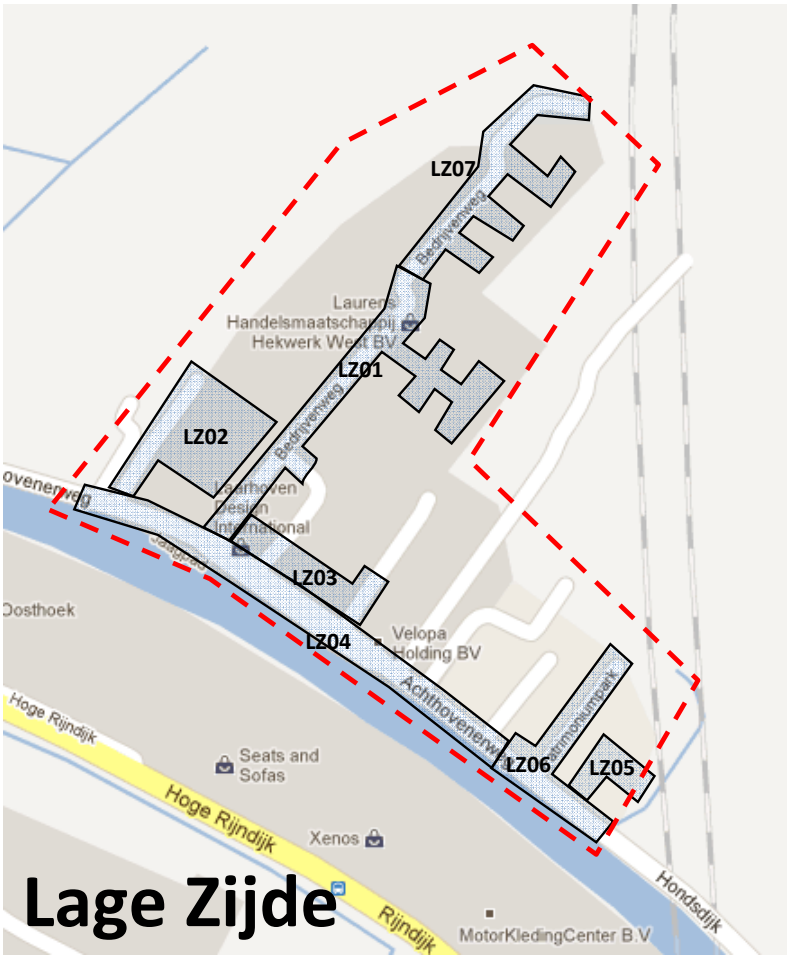
In de sport- en recreatiegebieden vindt het parkeren voornamelijk op openbaar toegankelijk terrein plaats. Er is geen vorm van parkeerregulering aanwezig.

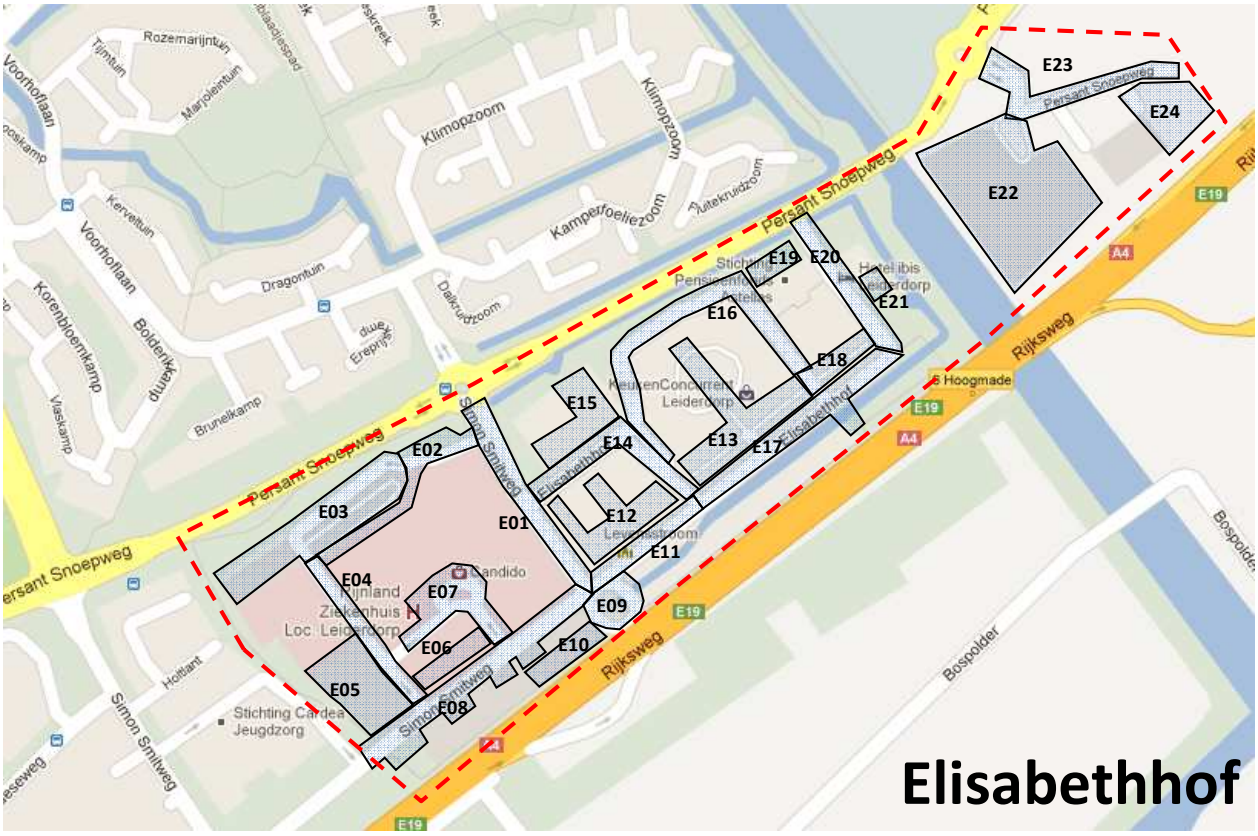
Bijlage 2 Resultaten parkeeronderzoek

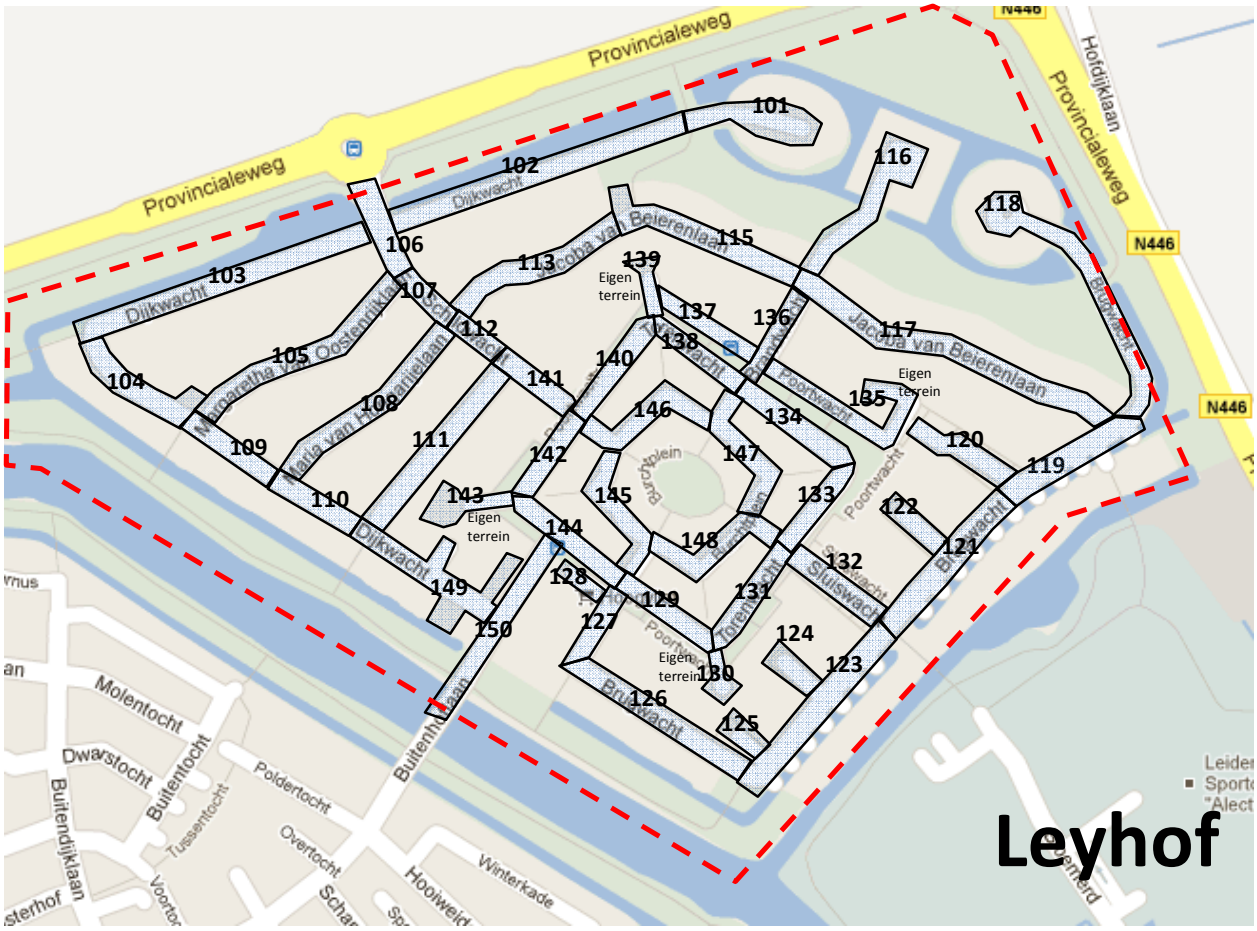
In onderstaande figuren is de sectie-indeling opgenomen, zoals deze ook in de tabel is gebruikt. Vervolgens zijn in de tabellen de capaciteit en de getelde aantallen te zien. De totale bezettingsgraden, tenslotte, worden weergegeven in de figuren die achter de tabellen staan. Hierin is door het kleurgebruik in één oogopslag te zien wat de bezetting is van de bepaalde secties in het gebied.

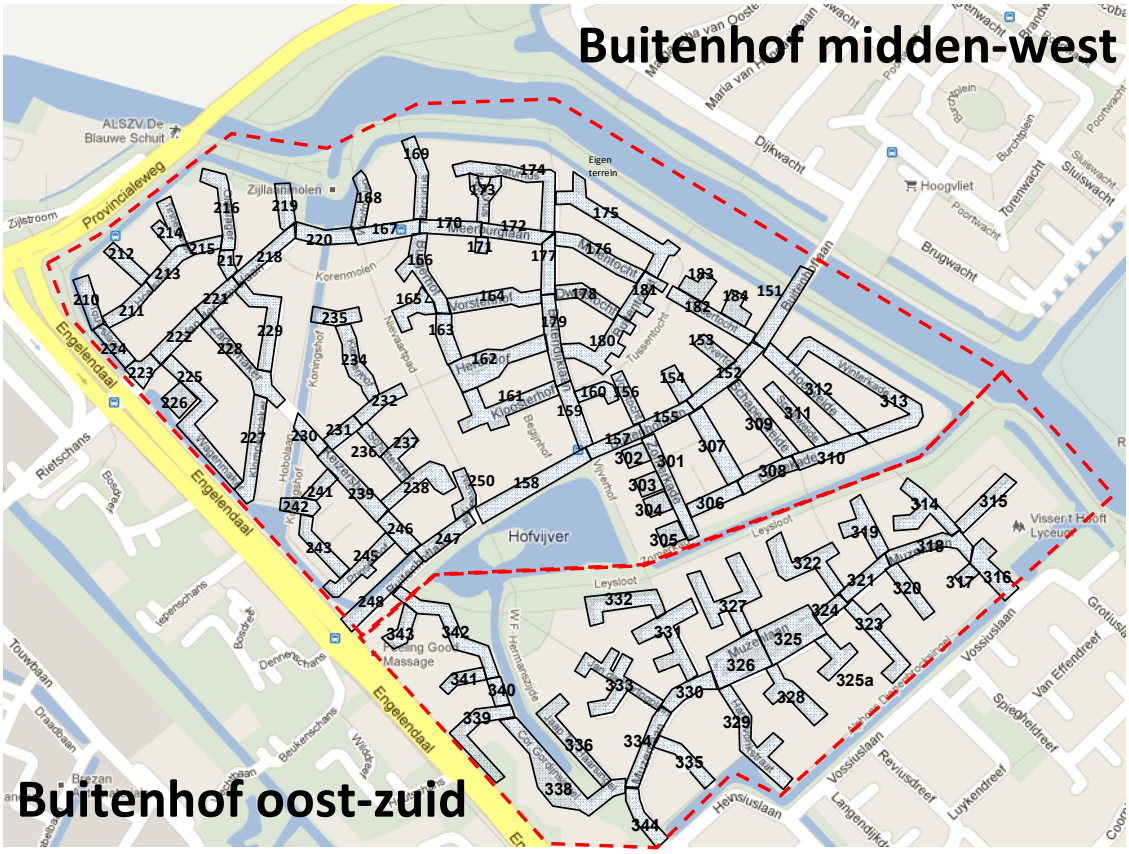


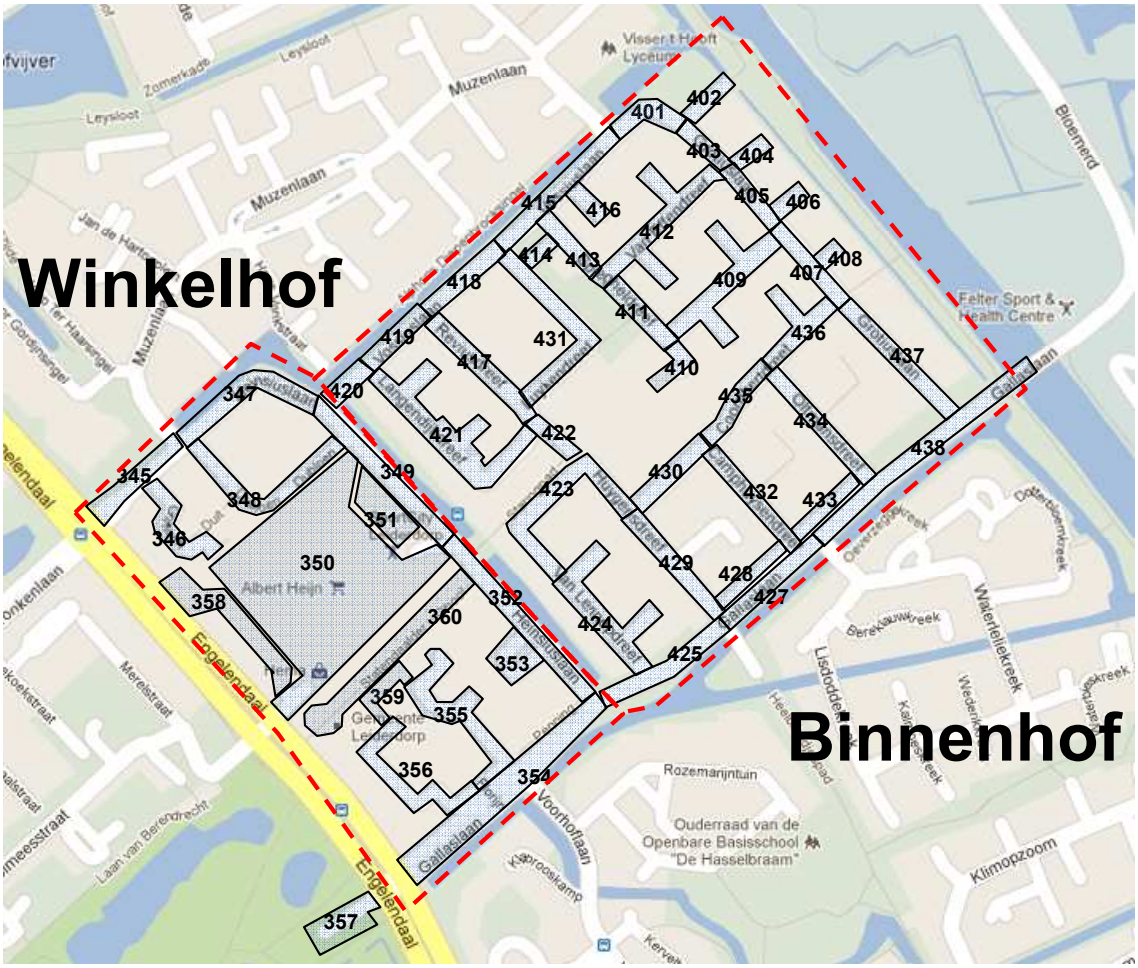
Persant Snoepweg
672
670
669
665
666
667
668
675
676
674
664
677
662
678
E19
Rijksweg
Essenpark
Wilgenpark
Willem-Alexanderlaan
De Buitenkant
Amaliaplein
Brassene de Roef
Doeshaven
Werkgebied Kerkwijk


LZ07
LZ01
LZ02
LZ03
LZ04
LZ06
LZ05
Bedrijvenweg
Velopa Holding BV
Seats and Sofas
Xenos
Hoge Rijndijk
Rijndijk
Hondsdijk
MotorKledingCenter B.V
Lage Zijde


E23
E24
E22
E19
E20
E21
E16
E18
E15
E14
E13
E17
E12
E11
E02
E03
E01
E04
E07
E09
E06
E10
E05
E08
Persant Snoepweg
Rijksweg
Elisabethhof

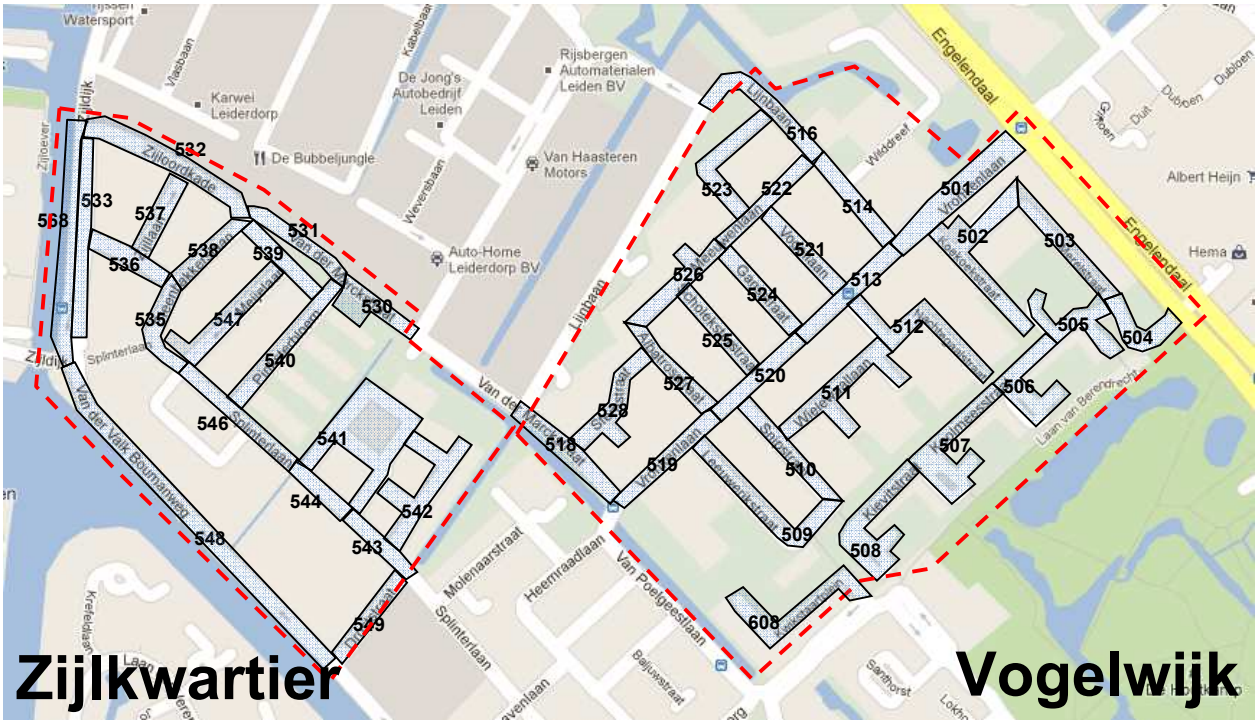

Provincialeweg
Hofdijklaan
N446
Dijkwacht
Jacoba van Beierenlaan
Eigen terrein
Poortwacht
Sluiswacht
Buitenhuislaan
Molentocht
Dwarstocht
Buitentocht
Poldertocht
Overtocht
Winterkade
Leyhof

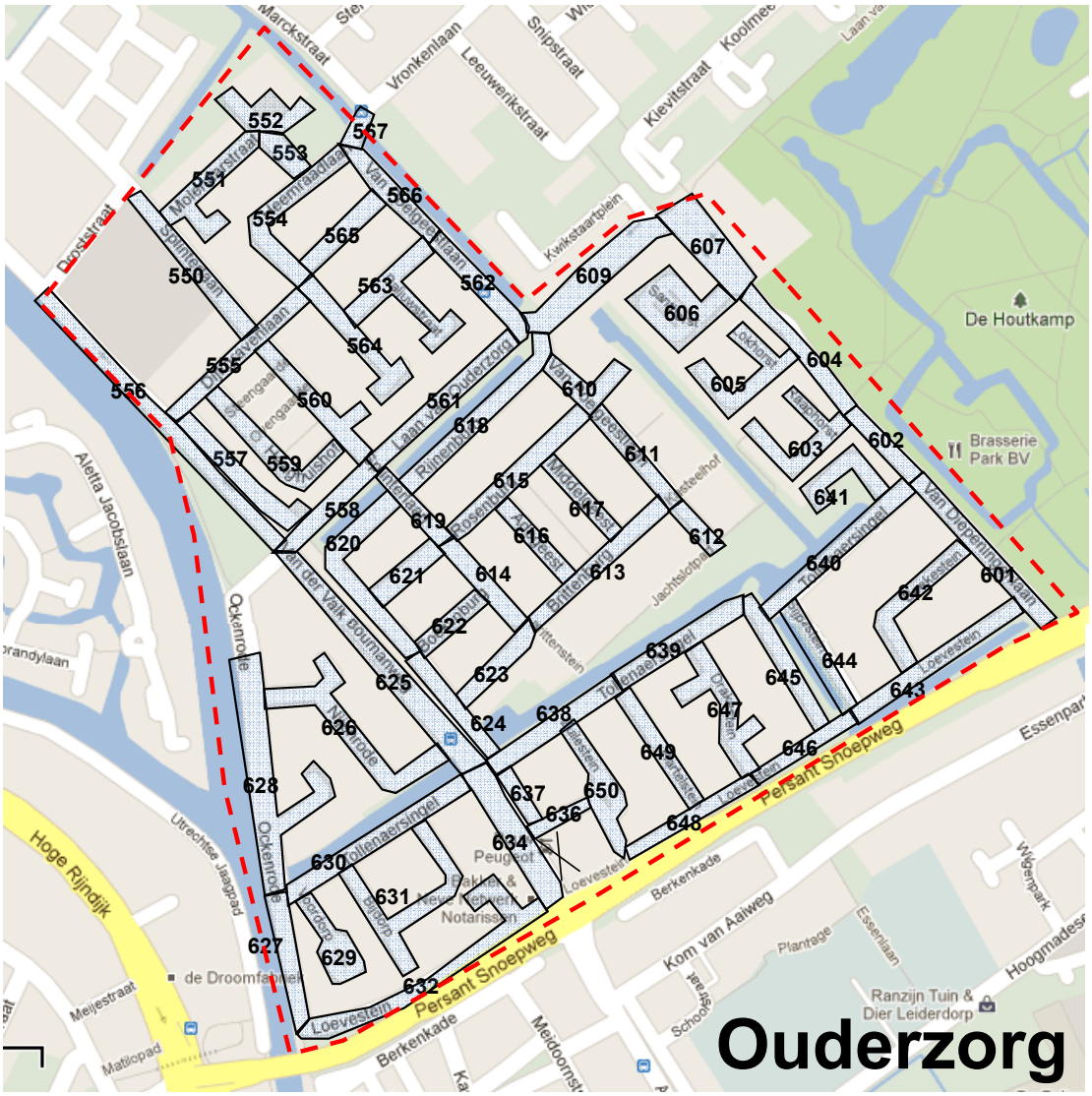

Buitenhof midden-west
Buitenhof oost-zuid
Hofvijver
Engelendaal
Provincialeweg
Leysloot
Dijkwacht
Brugwacht
Rietschans
Lepenschans
Vossiuslaan
Muzenlaan

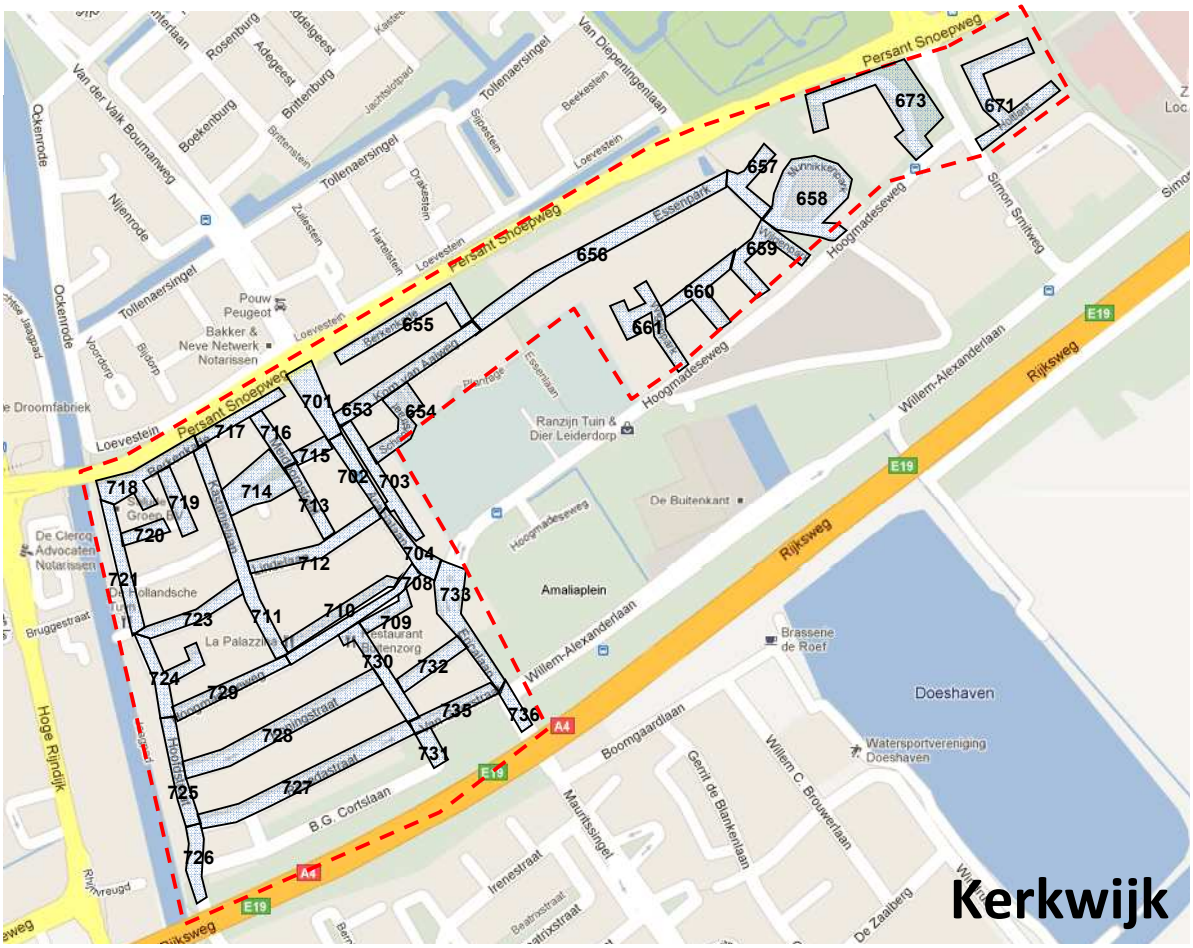

Winkelhof
Binnenhof
Albert Heijn
Engelendaal
Muzenlaan
Leysloot
Voorhoflaan
Rozemarijntuin
Ouderraad van de Openbare Basisschool "De Hasselbraam"
Felter Sport & Health Centre
Visser 't Hooft Lyceum

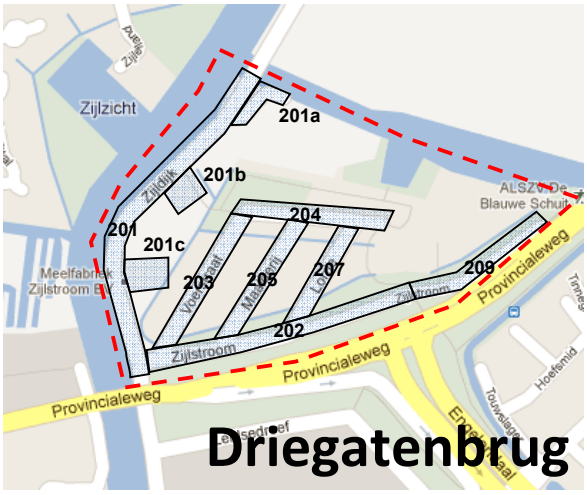
Voorhof
Engelendaal
Persant Snoepweg
Gallaslaan
Leiderdorpse Voetbalvereniging RCL
SportCity Leiderdorp
Gemeente Leiderdorp
Prénatal
KeukenConcu Leiderdorp
439
440
441
442
443
444
445
446
447
448
449
450
451
452
453
454
455
456
457
458
459
460
461
462
463
464
465
466
467
468
469
470
471
472
473
474
475
476
477

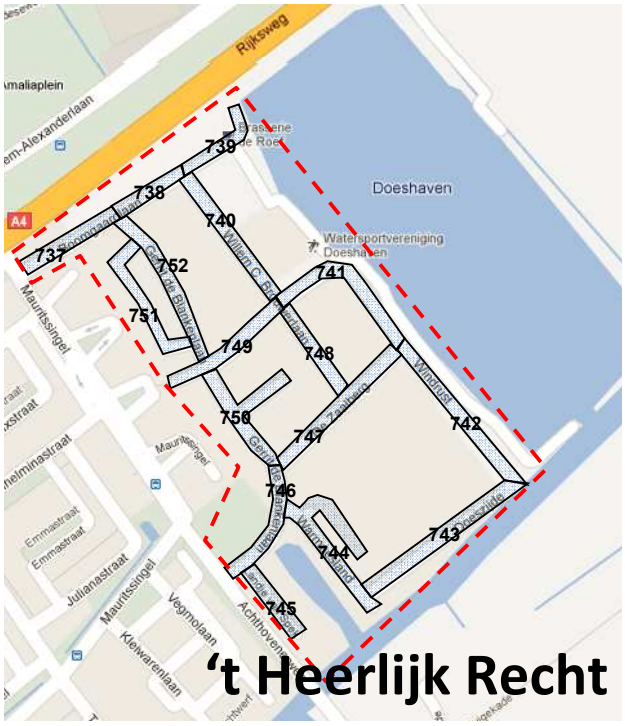
De Schansen
Engelendaal
Hofvijver
Feeling Good Massage
Brezan Automaterialen
Rijsbergen Automaterialen Leiden BV
De Jong's Autobedrijf Leiden
Kloosterhof
Keizershof
Buitenhoflaan
Lijnbaan
Touwbaan
Draadbaan
Kabelbaan
Wagenmaker
Klompenmaker
Hobolaan
Schuttershof
Prinsenhof
Ypenschans
Beukenschans
Vlechtbaan
249
251
252
253
254
256
257
258
259
260
262
263
264
265
515

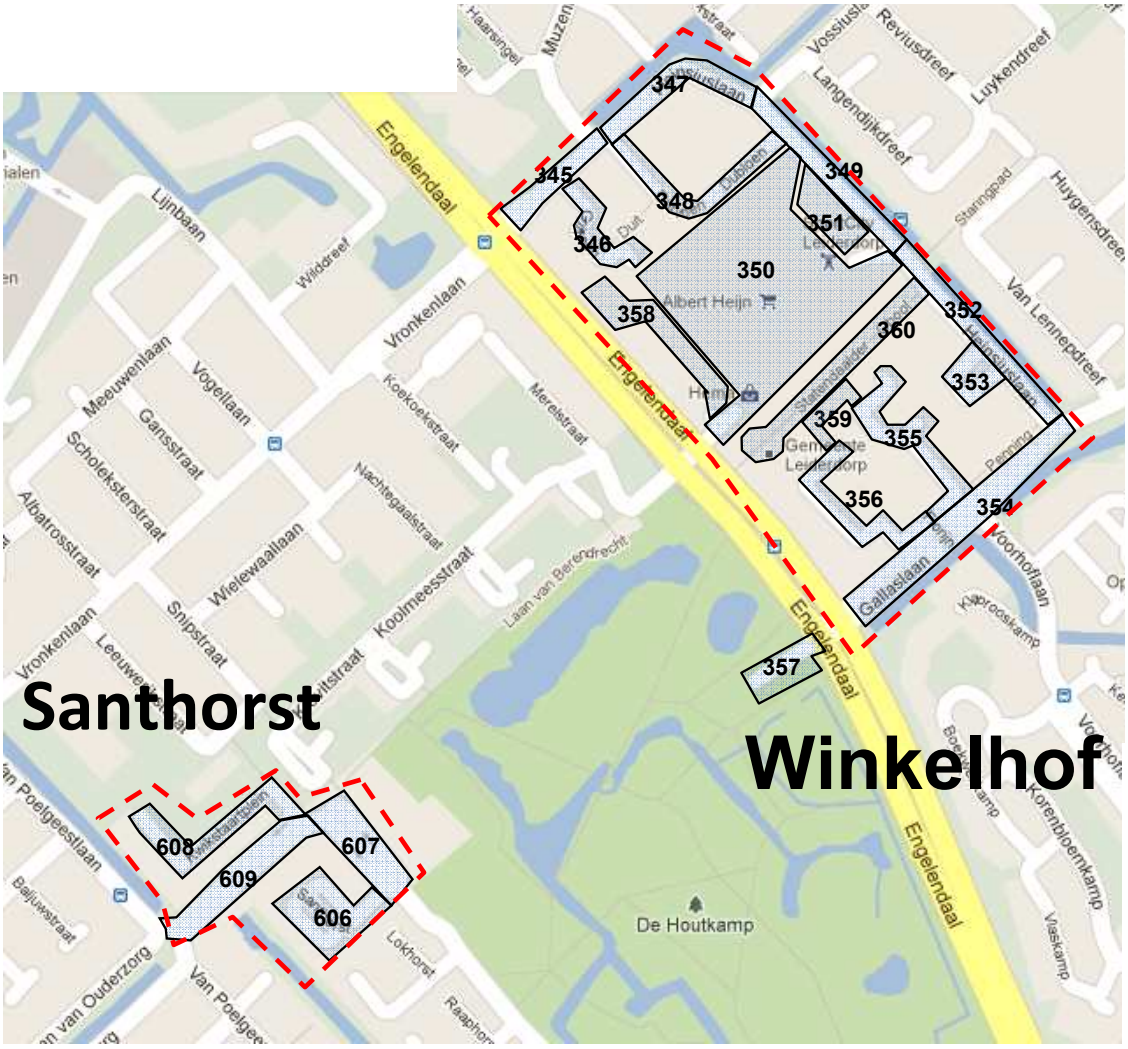

Zijlkwartier
Vogelwijk
Engelendaal
Splinterlaan
Van der Valk Boumanweg
Lijnbaan
Van Poelgeestlaan
Heemraadlaan
Molenaarstraat
Leeuwerikstraat
Vronkenlaan
Snipstraat
Kievitstraat
Widdreef
Albert Heijn
Hema
De Bubbeljungle
Karwei Leiderdorp
Auto-Home Leiderdorp BV
Van Haasteren Motors
Rijsbergen Automaterialen Leiden BV
De Jong's Autobedrijf Leiden


Ouderzorg
Persant Snoepweg
Berkenkade
Ockenrode
Aletta Jacobslaan
Van der Valk Boumanweg
Van Poelgeestlaan
Heemraadlaan
Leeuwerikstraat
Vronkenlaan
Snipstraat
Kievitstraat
Kwikstaartplein
Rijnenburg
Middelvest
Britteneng
Loevestein
Berkenkade
Kom van Aalweg
Hoge Rijndijk
Utrechtse Jaagpad
Meijestraat
Matilopad
Plantage
Essenlaan
Wijkenpark
De Houtkamp
Brasserie Park BV
Ranzijn Tuin & Dier Leiderdorp
de Droomfabriek
Peugeot Bakker & Notarissen

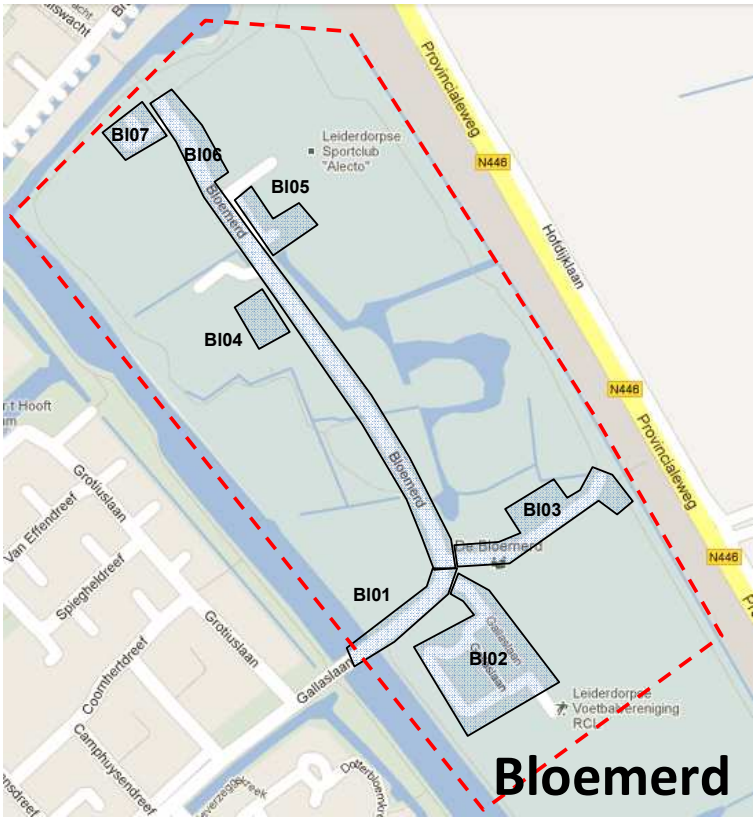

Kerkwijk
Persant Snoepweg
Rijksweg
Willem-Alexanderlaan
Hoogmadeseweg
Loevestein
Amaliaplein
Doeshaven
Hoge Rijndijk
B.G. Cortslaan
Boomgaardlaan
Gerrit de Blankenlaan
Willem C. Brouwerlaan
Irenestraat
Maurits Singel
De Zaalberg
Brassene de Roef
Watersportvereniging Doeshaven
De Buitenkant
Ranzijn Tuin & Dier Leiderdorp
Pouw Peugeot
Bakker & Neve Netwerk Notarissen
De Clercq Advocaten Notarissen
La Palazzina
Tollenaersingel
Ockenrode
Van der Valk Boumanweg
Boekenburg
Rosenburg
Brittenburg
Adegeest
Nijenrode
Van Diepenningenlaan
Beekesteen
Loevestein
Essenpark
Simon Smitweg
Bruggestraat
Rijnvreugd
Jaagpad
Achthovenerweg
Julianapark
Oranjelaan
Eikenlaan
Nassaulaan
Titus Brandsmastraat
Windrust
Warmoesland
Doeszijde
Ruigekade
Achthovenerweg
673
671
657
658
659
656
660
661
655
654
653
701
717
716
715
714
713
718
719
720
721
723
724
729
728
725
726
727
712
711
710
709
708
704
703
702
733
730
732
735
736
731
738
801
802
804
855
805
806
807
854
808
850
851
853
852
849
848
809
847
846
845
844
843
862
863
860
861
865
864
858
957
856
840
859
838
839
841
828
837
829
836
842
827
835
834
830
826
833
825
824
831
832
816
815
823
822
817
818
820
819
821
813
810
812
811
Oranjewijk
Doeskwartier


Zijlzicht
201a
201b
201
201c
204
203
205
207
209
202
Zijlstroom
Provincialeweg
Provincialeweg
Provincialeweg
Meelfabriek Zijlstroom
ALSZV De Blauwe Schuit
Driegatenbrug


Rijksweg
A4
Doeshaven
Watersportvereniging Doeshaven
737
738
738
740
741
742
743
744
745
746
747
748
749
750
751
752
't Heerlijk Recht


Engelendaal
Engelendaal
Engelendaal
Lijnbaan
Vronkenlaan
Meeuwenlaan
Vogellaan
Ganssstraat
Scholeksterstraat
Albatrosstraat
Wielewaallaan
Koolmeesstraat
Koekoekstraat
Nachtegaalstraat
Merelstraat
Wilddreef
Vossiuslaan
Reviusdreef
Luykendreef
Langendijkdreef
Huygensdreef
Van Lennepdreef
Staringpad
Gallilaslaan
Voorhoflaan
Laan van Barendrecht
347
345
348
346
349
350
351
358
352
360
353
359
355
356
354
357
Albert Heijn
Santhorst
Winkelhof
608
607
609
606
De Houtkamp

Sportvelden Does
706
705
707
753
Amaliaplein
Willem-Alexanderlaan
De Buitenkant
Restaurant Buitenzorg
Hoogmadeseweg
Acacialaan
Eucalaan
Kom van Aalweg


Bloemerd
BI07
BI06
BI05
BI04
BI03
BI01
BI02
Leiderdorpse Sportclub "Alecto"
Provincialeweg
N446
Hofdijklaan
Bloemerd
De Bloemerd
Grotiuslaan
Van Effendreef
Spiegheldreef
Coomhertdreef
Camphuysendreef
Galilaslaan
Leiderdorpse Voetbalvereniging RCL

Elisabethhof
E23
E24
E22
E19
E20
E21
E16
E18
E15
E14
E13
E17
E12
E11
E01
E09
E10
E08
Persant Snoepweg
Rijksweg
A4
E19
Klimopzoom
Kamperfoeliezoom
Dragonlaan
Rozemarijntuin
Voorhoflaan
Korenbloemkamp
Bolderikkamp
Brunelkamp
Vlaskamp
Dalkruidzoom
Hotel ibis Leiderdorp
Hoogmade
Candido
Rijnland Ziekenhuis
Loc. Leiderdorp
Stichting Cardea Jeugdzorg
Simon Smitweg
Hollant
Bospolder

sectie	naam	opmerkingen	openbare pp.			gehandicapten pp.			eigen terrein			fout	geblok-	Totaal		
			cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.	geparkeerd	keerd	cap.	aantal	bez.gr.
De Baanderij																
b01	Afslag Oude Spoorbaan-Rietschans		0											0	0	..
b02	Leidsedreef		77	15	19%									77	15	19%
b03	Leidsedreef		36	9	25%									36	9	25%
249	Rietschans		17	4	24%									17	4	24%
b05	Rietschans	voorplein volvo niet tellen	53	24	45%							1		53	25	47%
b06	Rietschans		46	26	57%							1		46	27	59%
b07	Zijldijk		0											0	0	..
b08	Zijldijk		0											0	0	..
b09	Zijldijk		3	0	0%									3	0	0%
b10	Zijlbaan	woonerf	138	33	24%									138	33	24%
b11	Zijlbaan	woonerf	130	27	21%	2	0	0%						132	27	20%
b12	Sisalbaan	woonerf	48	18	38%									48	18	38%
b13	Vlasbaan	woonerf	56	21	38%	2	1	50%						58	22	38%
b14	Vlasbaan	woonerf	172	36	21%									172	36	21%
b16	P-terrein Van der Marckstraat		26	18	69%									26	18	69%
b19	Weversbaan		33	11	33%									33	11	33%
b20	Weversbaan		61	18	30%									61	18	30%
b21	Touwbaan		104	101	97%									104	101	97%
b22	Touwbaan (parallelweg)		80	48	60%									80	48	60%
b23	Weversbaan		59	41	69%							2		59	43	73%
b24	Weversbaan		23	9	39%									23	9	39%
b25	Weversbaan		56	13	23%							1		56	14	25%
b26	Touwbaan		110	75	68%							2		110	77	70%
b27	Touwbaan		16	11	69%									16	11	69%
b28	Kabelbaan		33	28	85%									33	28	85%
b29	Draadbaan		31	22	71%							3	1	30	25	83%
b30	Kabelbaan		55	35	64%								3	52	35	67%
b33	Vlasbaan		43	40	93%									43	40	93%
b34	Vlasbaan		81	32	40%									81	32	40%
b35	Zijlbaan	woonerf	112	49	44%									112	49	44%
b36	Touwbaan		212	116	55%							3		212	119	56%
b37	Vezelbaan		16	12	75%							1		16	13	81%
b39	Lijnbaan		209	88	42%									209	88	42%
b40	Van der Marckstraat		48	28	58%	2	1	50%						50	29	58%
Totaal De Baanderij			**2184**	**1008**	**46%**	**6**	**2**	**33%**	**0**	**0**	**..**	**14**	**4**	**2186**	**1024**	**47%**

Werkgebied Kerkwijk																
662	Hoogmadeseweg	p-verbod	0											0	0	..
664	Hoogmadeseweg	p-verbod	0											0	0	..
665	Hoogmadeseweg	p-verbod	0											0	0	..
666	P-terrein politiebureau		42	37	88%									42	37	88%
667	Simon Smitweg	p-verbod	27	24	89%									27	24	89%
668	Simon Smitweg	p-verbod	0											0	0	..
669	P-terrein toegang Cardea	p-verbod	17	3	18%							2		17	5	29%
670	P-terrein toegang Cardea	p-verbod	63	29	46%									63	29	46%
672	Simon Smitweg	p-verbod	0											0	0	..
674	Willem-Alexanderlaan / Gemeentehuis		32	7	22%							1		32	8	25%
675	P-terrein Monuta		22	1	5%									22	1	5%
676	Hoogmadeseweg		6	2	33%							2		6	4	67%
677	Hoogmadeseweg		42	4	10%				3	0	0%			45	4	9%
678	P-terrein Tuincentrum		123	22	18%	2	0	0%					4	121	22	18%
Totaal Werkgebied Kerkwijk			**374**	**129**	**34%**	**2**	**0**	**0%**	**3**	**0**	**0%**	**5**	**4**	**375**	**134**	**36%**

sectie	naam	opmerkingen	openbare pp.			gehandicapten pp.			eigen terrein			fout	geblok-	Totaal		
			cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.	geparkeerd	keerd	cap.	aantal	bez.gr.
Lage Zijde																
LZ01	Bedrijvenweg		121	65	54%									121	65	54%
Lz02	Jaegstede		77	31	40%				1	0	0%			78	31	40%
LZ03	Achthovenerweg		69	48	70%									69	48	70%
LZ04	Achthovenerweg		8	3	38%									8	3	38%
LZ05	Achthovenerweg		23	15	65%				5	0	0%			28	15	54%
LZ06	Patrimoniumpark		35	16	46%				7	0	0%			42	16	38%
LZ07	Bedrijvenweg		72	41	57%									72	41	57%
Totaal Lage Zijde			**405**	**219**	**54%**	**0**	**0**	**..**	**13**	**0**	**0%**	**0**	**0**	**418**	**219**	**52%**

Elisabethhof																
E01	Simon Smitweg		0											0	0	..
E02	Busstation en toegangsweg Z'huis	4 x taxiplaats	4	1	25%									4	1	25%
E03	Parkeerterrein P1		312	204	65%	25	16	64%						337	220	65%
E04	toegangsweg		5	2	40%									5	2	40%
E05	Parkeerterrein P2		206	85	41%									206	85	41%
E06	Artsenparkeerplaatsen		36	15	42%									36	15	42%
E07	Spoedeisende Eerste Hulp	blauwe zone	9	5	56%							1		9	6	67%
E08	Simon Smitweg		70	38	54%	2	0	0%						72	38	53%
E09	P-terrein Wooon		10	10	100%							1		10	11	110%
E10	Parkeergarage Rijnland Vierzicht		542	452	83%									542	452	83%
E11	Elisabethhof		0									2		0	2	..
E12	P-terrein Politie en Levensstroom		146	144	99%	6	0	0%				11		152	155	102%
E13	P-terrein Meubelboulevard		204	160	78%							5	20	184	165	90%
E14	Elisabethhof		38	10	26%									38	10	26%
E15	Elisabethhof 3		60	31	52%	1	0	0%						61	31	51%
E16	Elisabethhof		69	54	78%							8		69	62	90%
E17	Elisabethhof		34	34	100%									34	34	100%
E18	P-terrein		97	92	95%							2		97	94	97%
E19	Eigen terrein Partyboat.nl		46	38	83%	1	1	100%				1		47	40	85%
E20	Elisabethhof		14	1	7%							3		14	4	29%
E21	P-terrein Hotel Ibis		44	11	25%	1	0	0%						45	11	24%
E22	P-terrein Tulip-inn		206	87	42%	4	0	0%						210	87	41%
E23	Persant Snoepweg		12	5	42%									12	5	42%
E24	P-terrein Pannenkoekenhuis		104	46	44%									104	46	44%
Totaal Elisabethhof			**2268**	**1525**	**67%**	**40**	**17**	**43%**	**0**	**0**	**..**	**34**	**20**	**2288**	**1576**	**69%**

Alle Werkgebieden															
Totaal De Baanderij	2184	1008	46%	6	2	33%	0	0	..	14	4	2186	1024	47%
Totaal Werkgebied Kerkwijk	374	129	34%	2	0	0%	3	0	0%	5	4	375	134	36%
Totaal Lage Zijde	405	219	54%	0	0	..	13	0	0%	0	0	418	219	52%
Totaal Elisabethhof	2268	1525	67%	40	17	43%	0	0	..	34	20	2288	1576	69%
Totaal Alle Werkgebieden	**5231**	**2881**	**55%**	**48**	**19**	**40%**	**16**	**0**	**0%**	**53**	**28**	**5267**	**2953**	**56%**

sectie	naam	opmerkingen	openbare pp.			gehandicapten pp.			eigen terrein			fout geparkeerd	geblok-keerd	Totaal		
			cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.			cap.	aantal	bez.gr.
Leyhof																
101	Dijkwacht		35	31	89%				2	0	0%	1		37	32	86%
102	Dijkwacht		16	14	88%				47	36	77%			63	50	79%
103	Dijkwacht		28	17	61%				51	32	63%	3	3	76	52	68%
104	Dijkwacht		17	10	59%				14	14	100%			31	24	77%
105	Margaretha van Oostenrijklaan		21	13	62%				58	25	43%			79	38	48%
106	Schildwacht		0						1	0	0%			1	0	0%
107	Schildwacht		4	1	25%				1	1	100%	5		5	7	140%
108	Maria van Hongarijelaan		40	40	100%				20	16	80%	3		60	59	98%
109	Dijkwacht		10	6	60%				5	5	100%			15	11	73%
110	Dijkwacht		12	6	50%				5	3	60%	1		17	10	59%
111	Elisabeth van Engelandlaan		40	37	93%				14	13	93%			54	50	93%
112	Schildwacht		15	10	67%				1	1	100%	3		16	14	88%
113	Jacoba van Beierenlaan		42	37	88%				22	19	86%	9		64	65	102%
115	Jacoba van Beierenlaan		26	25	96%				24	19	79%	3		50	47	94%
116	Brandwacht		55	42	76%	4	4	100%				1		59	47	80%
117	Jacoba van Beierenlaan		97	77	79%	1	0	0%	21	10	48%			119	87	73%
118	Brugwacht		31	29	94%				5	0	0%	3		36	32	89%
119	Brugwacht		12	4	33%				10	7	70%	2		22	13	59%
120	Machteld van Brabantplaats		42	30	71%				1	1	100%	1		43	32	74%
121	Brugwacht		16	8	50%				24	16	67%	2		40	26	65%
122	Beatrijs van Vlaanderenplaats		24	15	63%									24	15	63%
123	Brugwacht		16	9	56%				30	22	73%			46	31	67%
124	Ada van Schotlandplaats		20	15	75%								1	19	15	79%
125	Brugwacht		22	12	55%									22	12	55%
126	Brugwacht		16	12	75%				31	22	71%	2		47	36	77%
127	Brugwacht		15	11	73%									15	11	73%
128	Poortwacht	blauwe zone	22	8	36%	3	0	0%						25	8	32%
129	Torenwacht		30	23	77%									30	23	77%
130	Torenwacht		0						8	7	88%			8	7	88%
131	Torenwacht		34	33	97%	2	1	50%						36	34	94%
132	Sluiswacht		40	22	55%							2		40	24	60%
133	Torenwacht		29	22	76%									29	22	76%
134	Torenwacht		34	18	53%									34	18	53%
135	Poortwacht		32	22	69%				13	9	69%			45	31	69%
136	Brandwacht		17	6	35%				4	3	75%			21	9	43%
137	Poortwacht		13	11	85%				1	0	0%	1		14	12	86%
138	Torenwacht		28	25	89%									28	25	89%
139	Poortwacht		0						7	5	71%			7	5	71%
140	Torenwacht		35	34	97%									35	34	97%
141	Schildwacht		23	20	87%				2	2	100%	3		25	25	100%
142	Torenwacht		29	29	100%									29	29	100%
143	Poortwacht		0						13	12	92%			13	12	92%
144	Torenwacht		23	20	87%								1	22	20	91%
145	Burchtplein		25	22	88%	1	1	100%						26	23	88%
146	Burchtplein		34	23	68%									34	23	68%
147	Burchtplein		26	17	65%									26	17	65%
148	Burchtplein		35	25	71%							3		35	28	80%
149	Dijkwacht		39	15	38%				28	20	71%			67	35	52%
150	Buitenhoflaan		0											0	0	..
Totaal Leyhof			**1220**	**906**	**74%**	**11**	**6**	**55%**	**463**	**320**	**69%**	**48**	**5**	**1689**	**1280**	**76%**
Buitenhof midden-west																
151	Buitenhoflaan		0											0	0	..
152	Buitenhoflaan		46	30	65%							5		46	35	76%
153	Overtocht		11	10	91%									11	10	91%
154	Middentocht		12	11	92%							1		12	12	100%
155	Buitenhoflaan		30	25	83%							4		30	29	97%
156	Voortocht		10	6	60%				2	0	0%	1		12	7	58%
157	Buitenhoflaan		4	3	75%				4	0	0%			8	3	38%
158	Buitenhoflaan		30	25	83%				11	0	0%	6	1	40	31	78%
159	Buitendijklaan		24	18	75%									24	18	75%
160	Buitendijklaan	voor garages tellen als eigen terrein	17	1	6%				8	0	0%	3		25	4	16%
161	Kloosterhof	woonerf	50	31	62%				6	5	83%	5		56	41	73%
162	Herenhof	woonerf	38	28	74%							2		38	30	79%
163	Burgerhof	woonerf	17	17	100%									17	17	100%
164	Vorstenhof	woonerf	29	21	72%	1	0	0%						30	21	70%
165	Vorstenhof	woonerf	30	24	80%	1	1	100%				1		31	26	84%
166	Burgerhof	woonerf	39	30	77%							1		39	31	79%
167	Meerburglaan		6	3	50%									6	3	50%
168	Windmolen	woonerf	6	5	83%				5	5	100%			11	10	91%
169	Mercurius	woonerf	32	30	94%									32	30	94%

sectie	naam	opmerkingen	openbare pp.			gehandicapten pp.			eigen terrein			fout geparkeerd	geblok-keerd	Totaal		
			cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.			cap.	aantal	bez.gr.
170	Meerburglaan		20	14	70%									20	14	70%
171	Jonkerhof	woonerf	14	14	100%									14	14	100%
172	Meerburglaan		20	19	95%							1		20	20	100%
173	Neptunus	woonerf	20	17	85%									20	17	85%
174	Saturnus	woonerf	23	16	70%				18	9	50%	7		41	32	78%
175	Buitentocht		37	25	68%				13	12	92%	8		50	45	90%
176	Molentocht		31	19	61%							1	1	30	20	67%
177	Buitendijklaan		17	15	88%				8	2	25%			25	17	68%
178	Dwarstocht		24	15	63%				1	0	0%		1	24	15	63%
179	Buitendijklaan		27	20	74%				2	0	0%			29	20	69%
180	Buitentocht/Binnentocht		32	17	53%	1	0	0%	3	0	0%	2		36	19	53%
181	Buitentocht		16	12	75%							2		16	14	88%
182	Poldertocht		28	22	79%	1	0	0%				1		29	23	79%
183	Poldertocht		21	6	29%							1		21	7	33%
184	Poldertocht		26	17	65%	2	0	0%	6	0	0%			34	17	50%
210	Touwslager	woonerf	5	4	80%							4		5	8	160%
211	Hoefsmid	woonerf	17	15	88%				1	0	0%	5		18	20	111%
212	Leidekker	woonerf	15	15	100%				2	2	100%	1		17	18	106%
213	Hoefsmid	woonerf	23	15	65%							3		23	18	78%
214	Tinnergieter	woonerf	18	12	67%							6		18	18	100%
215	Hoefsmid	woonerf	9	6	67%							2		9	8	89%
216	Olieslager	woonerf	23	16	70%				3	0	0%	18		26	34	131%
217	Olieslager	woonerf	12	9	75%							4		12	13	108%
218	Van der Havelaan		0			1	1	100%				2		1	3	300%
219	Weidemolen	woonerf	13	5	38%									13	5	38%
220	Meerburglaan		10	7	70%				8	7	88%	2		18	16	89%
221	Van der Havelaan		15	6	40%									15	6	40%
222	Van der Havelaan		24	18	75%									24	18	75%
223	Van der Havelaan		7	4	57%									7	4	57%
224	Touwslager	woonerf	5	5	100%							1		5	6	120%
225	Wagenmaker	woonerf	43	35	81%							7		43	42	98%
226	Wagenmaker	woonerf	0						32	20	63%			32	20	63%
227	Klompenmaker	woonerf	34	25	74%				1	1	100%	7		35	33	94%
228	Zadelmaker	woonerf	25	13	52%							6		25	19	76%
229	Klompenmaker	woonerf	28	18	64%	2	2	100%				8		30	28	93%
230	Keizershof	woonerf	9	7	78%									9	7	78%
231	Klerkenhof	woonerf	11	9	82%									11	9	82%
232	Klerkenhof	woonerf	20	15	75%									20	15	75%
234	Klerkenhof	woonerf	22	18	82%							1		22	19	86%
235	Klerkenhof	woonerf	30	14	47%									30	14	47%
236	Schuttershof	woonerf	9	6	67%									9	6	67%
237	Schuttershof		34	32	94%							2		34	34	100%
238	Poortershof		30	27	90%				11	6	55%			41	33	80%
239	Keizershof		31	27	87%	1	1	100%						32	28	88%
241	Keizershof		8	5	63%									8	5	63%
242	Prinsenhof		24	21	88%									24	21	88%
243	Prinsenhof		34	34	100%									34	34	100%
245	Koningshof		48	25	52%							5		48	30	63%
246	Keizershof		15	0	0%									15	0	0%
247	Buitenhoflaan		17	12	71%									17	12	71%
248	Buitenhoflaan		0											0	0	..
250	Nievaartpad		15	4	27%									15	4	27%
301	Zomerkade		25	13	52%							1		25	14	56%
302	Zomerkade		15	15	100%	3	2	67%						18	17	94%
303	Zomerkade		18	16	89%									18	16	89%
304	Zomerkade		18	17	94%									18	17	94%
305	Zomerkade		19	16	84%									19	16	84%
306	Lentekade		6	5	83%				7	6	86%	2		13	13	100%
307	Lammerweide		35	31	89%	1	0	0%				4		36	35	97%
308	Lentekade		13	9	69%				7	5	71%			20	14	70%
309	Schapenweide		26	22	85%				8	3	38%	8		34	33	97%
310	Lentekade		5	4	80%				12	7	58%			17	11	65%
311	Speelweide		9	7	78%				11	8	73%			20	15	75%
312	Hooikade		15	6	40%				25	19	76%	6		40	31	78%
313	Winterkade		14	12	86%				48	24	50%	1	1	61	37	61%
Totaal Buitenhof midden-west			**1688**	**1223**	**72%**	**14**	**7**	**50%**	**263**	**141**	**54%**	**158**	**4**	**1961**	**1529**	**78%**
Buitenhof oost-zuid																
314	Godfried Bomansstraat		35	22	63%									35	22	63%
315	Godfried Bomansstraat		18	15	83%				2	0	0%			20	15	75%
316	Muzenlaan		20	4	20%									20	4	20%
317	Bernhard Zweersstraat		14	12	86%									14	12	86%

sectie	naam	opmerkingen	openbare pp.			gehandicapten pp.			eigen terrein			fout	geblok-	Totaal		
			cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.	geparkeerd	keerd	cap.	aantal	bez.gr.
318	Muzenlaan		18	5	28%				1	1	100%	2		19	8	42%
319	Annie M.G. Schmidtstraat		38	31	82%									38	31	82%
320	Willem Pijperstraat		36	27	75%							3		36	30	83%
321	Muzenlaan		13	12	92%									13	12	92%
322	Cees Nooteboompad		62	46	74%	1	1	100%						63	47	75%
323	Hendrik Andriessenstraat		51	36	71%									51	36	71%
324	Muzenlaan		8	3	38%									8	3	38%
325	Parkeerterrein Muzenlaan		44	29	66%									44	29	66%
325a	Johan Wagenaarstraat		44	28	64%									44	28	64%
326	Parkeerterrein Muzenlaan		31	20	65%	1	1	100%						32	21	66%
327	Maarten 't Hartstraat		62	50	81%							1		62	51	82%
328	Johan Wagenaarstraat		38	29	76%									38	29	76%
329	Hans Vonkstraat		56	47	84%	1	1	100%				3		57	51	89%
330	Muzenlaan		13	12	92%									13	12	92%
331	Guus Kuyperlaan		53	42	79%							1		53	43	81%
332	Hella Haassestraat		34	24	71%									34	24	71%
333	Jan de Hartogplein		70	50	71%									70	50	71%
334	Muzenlaan		25	17	68%									25	17	68%
335	Bernard Haitinkstraat		45	37	82%				1	1	100%			46	38	83%
336	Jaap ter Haarsingel		54	33	61%				1	1	100%			55	34	62%
338	Cor Gordijnsingel		96	35	36%	9	1	11%						105	36	34%
339	Cor Gordijnsingel		72	38	53%	1	0	0%						73	38	52%
340	Cor Gordijnsingel		17	5	29%									17	5	29%
341	Cor Gordijnsingel		31	22	71%									31	22	71%
342	Cor Gordijnsingel		32	13	41%									32	13	41%
343	Steve Bikoplaats		25	24	96%									25	24	96%
344	Muzenlaan		8	3	38%				1	1	100%			9	4	44%
Totaal Buitenhof oost-zuid			**1163**	**771**	**66%**	**13**	**4**	**31%**	**6**	**4**	**67%**	**10**	**0**	**1182**	**789**	**67%**
Winkelhof																
345	Heinsiuslaan		12	9	75%									12	9	75%
346	Griffioen	woonerf / 12 x P-bewoners in openb.gebied	31	24	77%				12	9	75%			43	33	77%
347	Heinsiuslaan		51	20	39%									51	20	39%
348	Dubloen	woonerf	15	13	87%				12	11	92%			27	24	89%
349	Heinsiuslaan		10	0	0%	1	0	0%						11	0	0%
350	P-garage Winkelhof		825	159	19%	10	0	0%						835	159	19%
351	Laad/los-platform	parkeervebod	0											0	0	..
352	Heinsiuslaan		0						13	9	69%			13	9	69%
353	Parkeerterrein Heinsiuslaan (Schelling)		30	19	63%									30	19	63%
354	Gallaslaan / Penning		0						7	5	71%			7	5	71%
355	Florijn	Parkeervebodzone	29	23	79%	2	0	0%	15	4	27%	1		46	28	61%
356	Karolusgulden	Parkeerverbodzone	45	33	73%				32	14	44%	1		77	48	62%
358	Tankstation + Laad/losstraat		0											0	0	..
359	Karolusgulden		0									1		0	1	..
360	Statendaalder / Obool		0						4	4	100%			4	4	100%
Totaal Winkelhof			**1048**	**300**	**29%**	**13**	**0**	**0%**	**95**	**56**	**59%**	**3**	**0**	**1156**	**359**	**31%**
Binnenhof																
401	Grotiuslaan		4	0	0%									4	0	0%
402	Grotiuslaan		4	1	25%				3	2	67%	1		7	4	57%
403	Grotiuslaan		15	3	20%									15	3	20%
404	Grotiuslaan		3	3	100%				5	4	80%			8	7	88%
405	Grotiuslaan		15	9	60%				1	0	0%			16	9	56%
406	Grotiuslaan		3	3	100%				4	4	100%			7	7	100%
407	Grotiuslaan		15	7	47%									15	7	47%
408	Grotiuslaan		0						6	4	67%			6	4	67%
409	Spiegheldreef		52	30	58%							5		52	35	67%
410	Van Alphenplein	Achter slagboom = eigen terrein	9	7	78%				15	7	47%			24	14	58%
411	Spiegheldreef		8	6	75%				4	3	75%			12	9	75%
412	Van Effendreef		50	36	72%				1	1	100%	4		51	41	80%
413	Spiegheldreef		17	5	29%									17	5	29%
414	Vossiuslaan (parallel)		16	5	31%									16	5	31%
415	Vossiuslaan		35	7	20%									35	7	20%
416	zijtak Vossiuslaan		10	4	40%							2		10	6	60%
417	Reviusdreef		51	26	51%									51	26	51%
418	Vossiuslaan		18	8	44%									18	8	44%
419	Vossiuslaan		20	0	0%									20	0	0%
420	Vossiuslaan		14	4	29%									14	4	29%
421	Langedijkdreef		91	45	49%	4	4	100%				5		95	54	57%
422	Staringpad		1	1	100%	8	8	100%						9	9	100%
423	Huygensdreef / Van Lennepdreef		54	29	54%	2	0	0%	1	1	100%	3		57	33	58%
424	Van Lennepdreef		37	29	78%				11	11	100%	5		48	45	94%

sectie	naam	opmerkingen	openbare pp.			gehandicapten pp.			eigen terrein			fout geparkeerd	geblok-keerd	Totaal		
			cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.			cap.	aantal	bez.gr.
425	Gallaslaan		25	0	0%									25	0	0%
427	Gallaslaan		10	0	0%									10	0	0%
428	Gallaslaan (parallel)		22	14	64%									22	14	64%
429	Huygensdreef		36	36	100%							1		36	37	103%
430	Coornhertdreef		18	17	94%									18	17	94%
431	Luykendreef		63	37	59%									63	37	59%
432	Camphuijsendreef		50	33	66%									50	33	66%
433	Gallaslaan (parallel)		26	20	77%				1	0	0%			27	20	74%
434	Oltmansdreef		46	30	65%							3	1	45	33	73%
435	Coornhertdreef		18	7	39%									18	7	39%
436	Coornhertdreef		31	15	48%				4	4	100%			35	19	54%
437	Grotiuslaan		29	19	66%				12	5	42%		1	40	24	60%
438	Gallaslaan		30	0	0%									30	0	0%
Totaal Binnenhof			**946**	**496**	**52%**	**14**	**12**	**86%**	**68**	**46**	**68%**	**29**	**2**	**1026**	**583**	**57%**
Voorhof																
426	Heelblaadjespad		26	0	0%									26	0	0%
439	Oeverzeggekreek		0											0	0	..
440	Bereklauw	woonerf	32	16	50%	1	0	0%						33	16	48%
441	Lisdoddekreek		58	55	95%				5	5	100%			63	60	95%
442	Pijlkruidkreek	woonerf	3	3	100%				2	2	100%			5	5	100%
443	Lisdoddekreek	deels woonerf	103	72	70%				4	4	100%			107	76	71%
444	Waterleliekreek		41	9	22%									41	9	22%
445	Waterleliekreek		24	12	50%				2	2	100%	2		26	16	62%
446	Dotterbloemkreek	ook p-plaatsen onder woningen Woonerf	93	63	68%	1	1	100%	48	48	100%	3		142	115	81%
447	Waterbieskreek	woonerf	42	38	90%				8	7	88%			50	45	90%
448	Klimopzoom	deels woonerf	36	30	83%				8	8	100%	1		44	39	89%
449	Hondsdrafzoom / Klimopzoom	deels woonerf	33	29	88%	2	2	100%	6	6	100%	1		41	38	93%
450	Klimopzoom		37	29	78%							1		37	30	81%
451	Sleutelbloemzoom	woonerf	10	4	40%	1	1	100%	10	10	100%			21	15	71%
452	Fluitekruidzoom	woonerf	18	18	100%				22	22	100%			40	40	100%
453	Kamperfoeliezoom	deels woonerf	38	19	50%				5	0	0%			43	19	44%
454	Kamperfoeliezoom	deels woonerf	95	46	48%				6	0	0%	5		101	51	50%
455	Kamperfoeliezoom / Dalkruidzoom	deels woonerf	33	15	45%				17	9	53%			50	24	48%
456	Klimopzoom	deels woonerf	35	27	77%									35	27	77%
457	Klimopzoom		26	25	96%	1	1	100%				1		27	27	100%
458	Anemoonzoom	woonerf	27	20	74%	1	1	100%	5	4	80%			33	25	76%
459	Voorhoflaan		0											0	0	..
460	Voorhoflaan		11	5	45%									11	5	45%
461	Ereprijskamp	woonerf	30	26	87%				6	3	50%	1		36	30	83%
462	Dragontuin	woonerf	15	7	47%				20	20	100%			35	27	77%
463	Ratelaarkamp	woonerf	25	17	68%	1	0	0%	11	8	73%			37	25	68%
464	Voorhoflaan		13	4	31%									13	4	31%
465	Brunelkamp	woonerf	53	24	45%				1	0	0%			54	24	44%
466	Voorhoflaan		16	0	0%									16	0	0%
467	Kerveltuin	woonerf	33	29	88%				38	37	97%			71	66	93%
468	Voorhoflaan		0											0	0	..
469	Rozemarijntuin		105	84	80%	1	1	100%	4	2	50%	8		110	95	86%
470	Marjoleintuin		62	45	73%				6	0	0%			68	45	66%
471	Tijmtuin	woonerf	22	22	100%				2	2	100%	1		24	25	104%
472	Klaprooskamp		27	24	89%	4	3	75%						31	27	87%
473	Korenbloemkamp		32	20	63%									32	20	63%
474	Boekweitkamp	deels woonerf	33	31	94%				3	0	0%		3	33	31	94%
475	Vlaskamp	woonerf	50	43	86%				2	2	100%			52	45	87%
476	Korenbloemkamp		33	19	58%				3	0	0%			36	19	53%
477	Bolderikkamp		101	74	73%	2	1	50%						103	75	73%
Totaal Voorhof			**1471**	**1004**	**68%**	**15**	**11**	**73%**	**244**	**201**	**82%**	**24**	**3**	**1727**	**1240**	**72%**
De Schansen																
249	Rietschans		17	8	47%							1		17	9	53%
251	Westerschans		60	20	33%	2	2	100%						62	22	35%
252	Westerschans		41	39	95%	2	1	50%				1		43	41	95%
253	Westerschans		54	43	80%	1	1	100%						55	44	80%
254	Peppelschans		72	55	76%	3	2	67%				1		75	58	77%
256	Iepenschans		62	43	69%	1	1	100%						63	44	70%
257	Bosdreef		42	40	95%	3	0	0%						45	40	89%
258	Bosdreef		49	39	80%	3	0	0%						52	39	75%
259	Iepenschans		56	52	93%									56	52	93%
260	Bosdreef		12	12	100%									12	12	100%
262	Beukenschans		46	26	57%							1		46	27	59%
263	Wilddreef		37	30	81%	5	2	40%						42	32	76%
264	Wilddreef		31	23	74%	2	0	0%						33	23	70%

sectie	naam	opmerkingen	openbare pp.			gehandicapten pp.			eigen terrein			fout geparkeerd	geblok-keerd	Totaal		
			cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.			cap.	aantal	bez.gr.
265	Houtschans		60	54	90%	5	4	80%						65	58	89%
515	Wilddreef		80	31	39%	1	1	100%				7		81	39	48%
Totaal De Schansen			**719**	**515**	**72%**	**28**	**14**	**50%**	**0**	**0**	**..**	**11**	**0**	**747**	**540**	**72%**
Vogelwijk																
501	Vronkenlaan		0											0	0	..
502	Koekoekstraat		133	114	86%	1	0	0%				2		134	116	87%
503	Merelstraat		51	51	100%	3	2	67%				12		54	65	120%
504	Merelstraat		31	31	100%									31	31	100%
505	Merelstraat		49	44	90%	3	3	100%						52	47	90%
506	Roodborststraat		68	56	82%	1	1	100%						69	57	83%
507	Koolmeesstraat		80	72	90%	3	3	100%				1		83	76	92%
508	Kievitstraat		81	53	65%	3	3	100%						84	56	67%
509	Leeuwerikstraat		47	22	47%							1		47	23	49%
510	Snipstraat		30	20	67%				2	0	0%	2		32	22	69%
511	Wielewaalstraat		62	41	66%				10	4	40%			72	45	63%
512	Nachtegaalstraat		42	24	57%									42	24	57%
513	Vronkenlaan		19	13	68%				1	0	0%			20	13	65%
514	Lijnbaan		24	9	38%									24	9	38%
516	Lijnbaan		29	14	48%									29	14	48%
518	Van der Marckstraat		13	9	69%									13	9	69%
519	Vronkenlaan		27	16	59%	1	1	100%						28	17	61%
520	Vronkenlaan		44	20	45%				4	1	25%			48	21	44%
521	Vogellaan		29	19	66%							1		29	20	69%
522	Meeuwenlaan		40	17	43%									40	17	43%
523	Roerdompstraat		41	22	54%				2	1	50%			43	23	53%
524	Ganzenstraat		27	24	89%									27	24	89%
525	Scholeksterstraat		29	28	97%									29	28	97%
526	Meeuwenlaan		35	21	60%									35	21	60%
527	Albatros		31	21	68%									31	21	68%
528	Sternstraat		29	20	69%	1	1	100%						30	21	70%
608	Kwikstaartplein		65	42	65%	2	0	0%	24	5	21%			91	47	52%
Totaal Vogelwijk			**1156**	**823**	**71%**	**18**	**14**	**78%**	**43**	**11**	**26%**	**19**	**0**	**1217**	**867**	**71%**
Zijlkwartier																
530	Van der Marckstraat		33	18	55%									33	18	55%
531	Van der Marckstraat		16	0	0%									16	0	0%
532	Zijloordkade		21	18	86%				1	0	0%			22	18	82%
533	Zijldijk		13	13	100%				5	4	80%			18	17	94%
535	Steenbakkerslaan		19	18	95%				2	1	50%	5		21	24	114%
536	Spanjaardslaan		24	21	88%				2	2	100%			26	23	88%
537	Zijllaan		16	12	75%				2	1	50%	4		18	17	94%
538	Steenbakkerslaan		22	21	95%				4	4	100%			26	25	96%
539	Zijloordkade		24	24	100%									24	24	100%
540	Pinksterbloem		37	24	65%							8		37	32	86%
541	Simon Ouwerkerkstraat		48	29	60%				1	0	0%	5		49	34	69%
542	Jan Roelandsestraat		22	11	50%				35	24	69%			57	35	61%
543	Splinterlaan		16	9	56%				4	1	25%			20	10	50%
544	Splinterlaan		5	0	0%				12	8	67%			17	8	47%
546	Splinterlaan		29	29	100%	1	1	100%				10		30	40	133%
547	Meijelaan	capaciteit eenzijdig gemeten	24	32	133%				2	2	100%	7		26	41	158%
548	Van der Valk Boumanweg		29	27	93%				16	6	38%		1	44	33	75%
549	Droststraat		21	5	24%				10	10	100%			31	15	48%
568	Zijldijk		0											0	0	..
Totaal Zijlkwartier			**419**	**311**	**74%**	**1**	**1**	**100%**	**96**	**63**	**66%**	**39**	**1**	**515**	**414**	**80%**
Ouderzorg																
550	Splinterlaan		69	31	45%	1	0	0%						70	31	44%
551	Molenaarstraat		38	25	66%	2	0	0%						40	25	63%
552	Molenaarstraat		65	34	52%									65	34	52%
553	Molenaarstraat		11	6	55%								1	10	6	60%
554	Heemraadlaan		37	34	92%									37	34	92%
555	Dijkgravenlaan		52	27	52%							1		52	28	54%
556	Van der Valk Boumanweg		9	0	0%				34	0	0%			43	0	0%
557	Van der Valk Boumanweg		30	3	10%									30	3	10%
558	Laan van Ouderzorg		0											0	0	..
559	Haaghuishof		7	4	57%				36	30	83%			43	34	79%
560	Splinterlaan		38	31	82%									38	31	82%
561	Laan van Ouderzorg		22	19	86%									22	19	86%
562	Van Poelgeestlaan		8	7	88%							1		8	8	100%
563	Schepenstraat / Baljuwstraat		54	39	72%									54	39	72%
564	Heemraadlaan		32	27	84%							1		32	28	88%

sectie	naam	opmerkingen	openbare pp.			gehandicapten pp.			eigen terrein			fout geparkeerd	geblok-keerd	Totaal		
			cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.			cap.	aantal	bez.gr.
565	Schoutenstraat		22	22	100%									22	22	100%
566	Van Poelgeestlaan		8	4	50%									8	4	50%
567	Vronkenlaan		0											0	0	..
601	Van Diepeningenlaan		60	1	2%				11	6	55%			71	7	10%
602	Van Diepeningenlaan		24	5	21%									24	5	21%
603	Raaphorst		61	59	97%							1		61	60	98%
604	Van Diepeningenlaan		36	25	69%									36	25	69%
605	Lokhorst		60	60	100%							6		60	66	110%
606	Santhorst		54	49	91%							11	2	52	60	115%
607	Van Diepeningenlaan	blauwe zone	101	53	52%	5	0	0%	6	6	100%			112	59	53%
609	Laan van Ouderzorg	blauwe zone	93	41	44%	2	0	0%						95	41	43%
610	Van Poelgeestlaan		34	15	44%	2	0	0%						36	15	42%
611	Van Poelgeestlaan		25	22	88%				5	3	60%			30	25	83%
612	Van Poelgeestlaan		27	21	78%				1	1	100%			28	22	79%
613	Brittenburg		38	38	100%	1	0	0%	2	2	100%	4		41	44	107%
614	Splinterlaan		13	7	54%				4	3	75%	2		17	12	71%
615	Rosenburg		24	11	46%				2	1	50%	1		26	13	50%
616	Adegeest		24	22	92%				2	0	0%	2		26	24	92%
617	Middelgeest		24	17	71%				4	2	50%	2		28	21	75%
618	Rijnenburg		40	16	40%							3		40	19	48%
619	Splinterlaan		10	4	40%									10	4	40%
620	Rijnenburg / Van der Valk Boumanweg	parallelweg	40	9	23%									40	9	23%
621	Rosenburg		19	13	68%									19	13	68%
622	Boekenburg		19	16	84%									19	16	84%
623	Brittenburg		21	17	81%							2		21	19	90%
624	Van der Valk Boumanweg	parallelweg	20	12	60%								1	19	12	63%
625	Van der Valk Boumanweg		22	19	86%				7	1	14%			29	20	69%
626	Nijenrode		39	33	85%				4	4	100%	1		43	38	88%
627	Ockenrode		14	0	0%									14	0	0%
628	Ockenrode		47	12	26%				8	3	38%			55	15	27%
629	Voordorp		72	67	93%									72	67	93%
630	Tollenaersingel		50	24	48%									50	24	48%
631	Bijdorp / Brederode		82	42	51%				3	0	0%	3		85	45	53%
632	Loevestein		36	13	36%				7	2	29%			43	15	35%
634	Van der Valk Boumanweg		5	4	80%									5	4	80%
636	Goudestein		11	6	55%							2		11	8	73%
637	Van der Valk Boumanweg	parallelweg	17	14	82%							1		17	15	88%
638	Tollenaersingel		27	17	63%							1		27	18	67%
639	Tollenaersingel		29	7	24%				5	0	0%		1	33	7	21%
640	Tollenaersingel		18	6	33%				3	2	67%			21	8	38%
641	Tollenaersingel		46	29	63%							2		46	31	67%
642	Beekestein		26	7	27%				21	13	62%			47	20	43%
643	Loevestein		16	0	0%				12	8	67%			28	8	29%
644	Slijpestein		14	6	43%				3	0	0%			17	6	35%
645	Slijpestein		15	14	93%				9	1	11%	5		24	20	83%
646	Loevestein		20	4	20%				3	2	67%			23	6	26%
647	Drakestein		39	26	67%				3	2	67%	3		42	31	74%
648	Loevestein		21	9	43%				1	0	0%			22	9	41%
649	Hartelstein		30	24	80%	1	1	100%	3	2	67%			34	27	79%
650	Zuilestein		24	15	63%				2	2	100%	2		26	19	73%
Totaal Ouderzorg			**2089**	**1244**	**60%**	**14**	**1**	**7%**	**201**	**96**	**48%**	**57**	**5**	**2299**	**1398**	**61%**

Kerkwijk																
653	Kom van Aalweg		24	23	96%				7	6	86%			31	29	94%
654	P-terrein basisschool		27	9	33%								1	26	9	35%
655	Schapenrustweg / Berkenkade		36	29	81%									36	29	81%
656	Essenpark		63	7	11%				40	10	25%			103	17	17%
657	Essenpark		12	0	0%				4	3	75%			16	3	19%
658	Munnikenweg		20	5	25%				15	13	87%	2		35	20	57%
659	Wilgenpark		12	6	50%				17	12	71%	4		29	22	76%
660	Wilgenpark		33	20	61%				13	9	69%			46	29	63%
661	Wilgenpark		18	2	11%				20	10	50%	1		38	13	34%
671	Holtlant		20	9	45%				44	37	84%	3		64	49	77%
701	Acacialaan		7	6	86%							1		7	7	100%
702	Acacialaan		7	5	71%				7	4	57%			14	9	64%
703	Acacialaan		40	31	78%	1	1	100%	9	6	67%	1		50	39	78%
704	Acacialaan		6	3	50%				4	0	0%			10	3	30%
708	Hoogmadeseweg		22	15	68%				1	0	0%			23	15	65%
709	Hoogmadeseweg		13	8	62%				2	1	50%	1		15	10	67%
710	Hoogmadeseweg		33	19	58%				6	0	0%			39	19	49%
711	Kastanjelaan	twee wielen op de stoep	69	41	59%									69	41	59%
712	Lindelaan		42	33	79%	1	1	100%	1	0	0%			44	34	77%

sectie	naam	opmerkingen	openbare pp.			gehandicapten pp.			eigen terrein			fout geparkeerd	geblok-keerd	Totaal		
			cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.			cap.	aantal	bez.gr.
713	Meidoornstraat	twee wielen op de stoep	30	19	63%							1		30	20	67%
714	Burgemeester Brugplein		23	20	87%									23	20	87%
715	Burgemeester Brugplein	twee wielen op de stoep	13	2	15%				1	0	0%			14	2	14%
716	Meidoornstraat	twee wielen op de stoep	17	12	71%				2	0	0%			19	12	63%
717	Berkenlaan		29	13	45%							1		29	14	48%
718	Berkenlaan	p-verbod	52	43	83%									52	43	83%
719	Berkenlaan		12	12	100%							1		12	13	108%
720	Hoofdstraat		0											0	0	..
721	Hoofdstraat	blauwe zone	19	14	74%	1	0	0%	5	3	60%			25	17	68%
723	Eikenlaan		38	27	71%	2	0	0%				1		40	28	70%
724	Hoofdstraat	p-verbod	41	23	56%				4	1	25%			45	24	53%
725	Hoofdstraat		19	17	89%				7	1	14%	1		26	19	73%
726	Hoofdstraat		5	0	0%									5	0	0%
727	Resedastraat		46	40	87%				5	5	100%	3		51	48	94%
728	Koningstraat	twee wielen op de stoep	68	61	90%				3	2	67%			71	63	89%
729	Hoogmadeseweg		23	23	100%				15	5	33%			38	28	74%
730	Dr. De Bruijnestraat	twee wielen op de stoep	22	21	95%									22	21	95%
731	Dr. De Bruijnestraat		6	4	67%									6	4	67%
732	Groenendijkstraat	twee wielen op de stoep	24	19	79%				2	1	50%			26	20	77%
733	Ericalaan		20	12	60%									20	12	60%
735	Van Geerstraat		22	17	77%				1	1	100%			23	18	78%
736	Mauritssingel		0											0	0	..
673	P-terrein Leythenrode		117	5	4%	2	2	100%						119	7	6%
Totaal Kerkwijk		**excl. P-terrein Leytenrode; incl. Holtland**	**1033**	**670**	**65%**	**5**	**2**	**40%**	**235**	**130**	**55%**	**21**	**1**	**1272**	**823**	**65%**

Oranjewijk																
801	Mauritssingel		6	3	50%									6	3	50%
802	Mauritssingel		14	8	57%				2	1	50%			16	9	56%
804	Mauritssingel		32	28	88%				4	2	50%	1		36	31	86%
805	Mauritssingel		25	20	80%				4	3	75%			29	23	79%
806	Mauritssingel		14	9	64%							1		14	10	71%
807	Achthovenerweg		26	17	65%				2	1	50%	1		28	19	68%
816	Mauritssingel		27	23	85%									27	23	85%
822	Mauritssingel		35	18	51%				1	1	100%	2		36	21	58%
823	Hoofdstraat		32	31	97%	1	1	100%	14	14	100%			47	46	98%
824	Hoofdstraat		12	12	100%				1	1	100%			13	13	100%
825	Hoofdstraat		29	26	90%				5	5	100%	2		34	33	97%
826	Hoofdstraat		35	34	97%									35	34	97%
827	Hoofdstraat		27	23	85%	2	2	100%	3	3	100%			32	28	88%
828	Hoofdstraat		56	49	88%				5	5	100%	1		61	55	90%
829	Willem de Zwijgerlaan		25	20	80%				2	1	50%			27	21	78%
830	Willem de Zwijgerlaan		15	13	87%				4	2	50%			19	15	79%
831	Willem de Zwijgerlaan		23	19	83%				4	3	75%			27	22	81%
832	Mauritssingel		35	19	54%				2	0	0%			37	19	51%
833	Anna van Burenstraat		33	26	79%				4	2	50%	5		37	33	89%
834	Anna van Burenstraat		37	32	86%				3	1	33%	2		40	35	88%
835	Charlotte de Bourbonstraat		26	20	77%				2	0	0%	2		28	22	79%
836	Louise de Colignystraat		30	21	70%							5		30	26	87%
837	Frederik Hendriklaan		8	5	63%									8	5	63%
838	Bernhardstraat		28	22	79%				1	1	100%			29	23	79%
839	Bernhardstraat		26	24	92%	2	0	0%	1	1	100%			29	25	86%
840	Frederik Hendrikplantsoen		38	25	66%				5	4	80%	2		43	31	72%
841	Frederik Hendriklaan		19	19	100%				5	2	40%	5		24	26	108%
842	Frederik Hendriklaan		18	11	61%									18	11	61%
843	Frederik Hendriklaan		34	30	88%				2	2	100%		1	35	32	91%
844	Mauritssingel		0											0	0	..
854	Mauritssingel		20	18	90%	1	1	100%	2	2	100%			23	21	91%
855	Mauritssingel		6	5	83%									6	5	83%
856	Irenestraat		36	20	56%	2	2	100%	2	1	50%	2		40	25	63%
857	Marijkestraat		14	14	100%				3	2	67%			17	16	94%
858	Margrietstraat		17	16	94%				2	2	100%			19	18	95%
859	Frederik Hendrikplantsoen		41	37	90%				2	0	0%			43	37	86%
860	Wilhelminastraat		60	40	67%				2	0	0%	4		62	44	71%
861	Julianstraat		43	22	51%				1	1	100%			44	23	52%
862	Julianastraat		46	35	76%				2	0	0%	1		48	36	75%
863	Emmastraat		48	29	60%				4	0	0%	8		52	37	71%
864	Beatrixstraat		53	34	64%				2	1	50%	6		55	41	75%
865	Mauritssingel		0						3	2	67%			3	2	67%
Totaal Oranjewijk			**1149**	**877**	**76%**	**8**	**6**	**75%**	**101**	**66**	**65%**	**50**	**1**	**1257**	**999**	**79%**

Doeskwartier																
808	Achthovenerweg		0											0	0	..

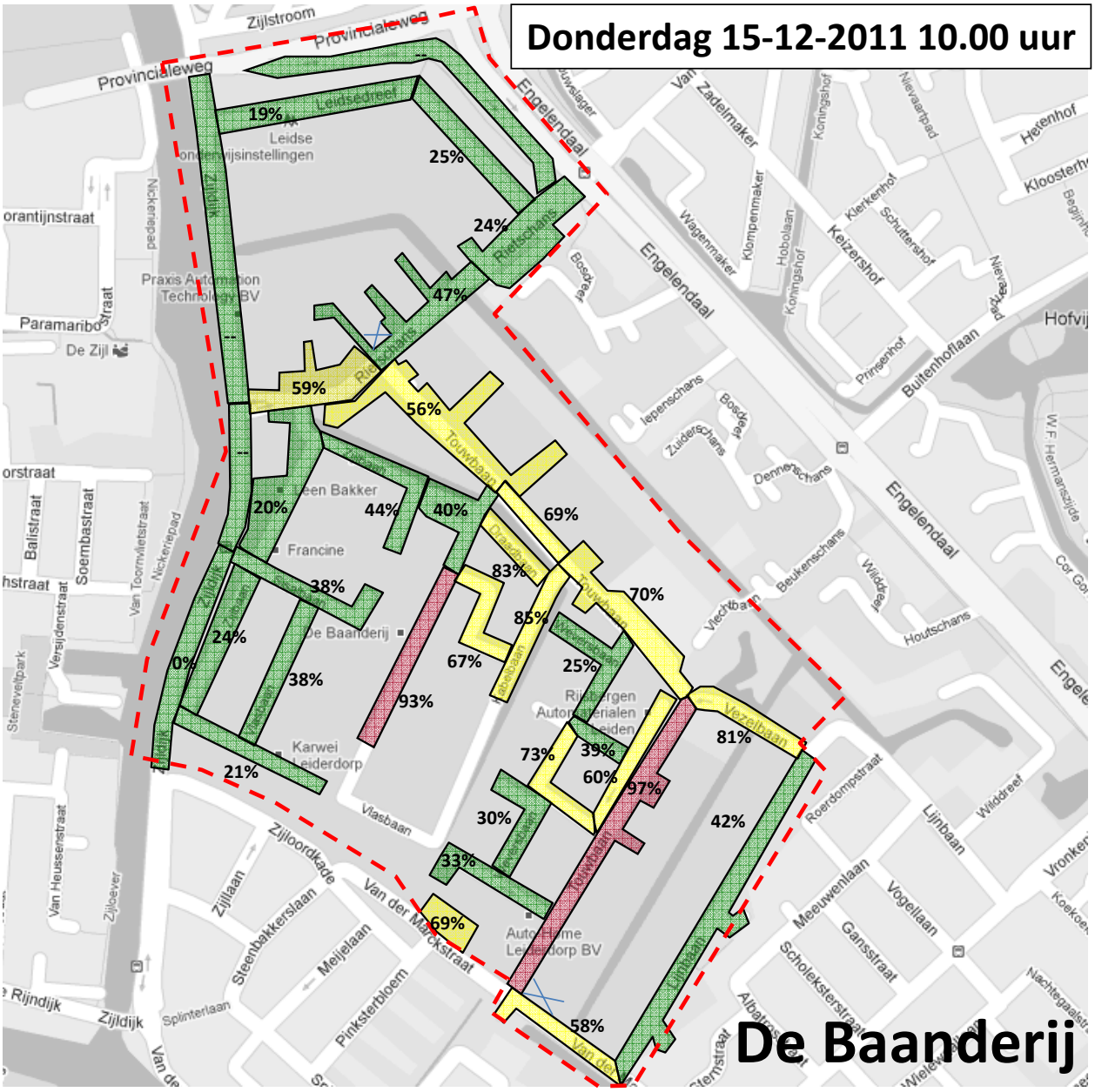
sectie	naam	opmerkingen	openbare pp.			gehandicapten pp.			eigen terrein			fout geparkeerd	geblok-keerd	Totaal		
			cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.			cap.	aantal	bez.gr.
809	Achthovenerweg		0											0	0	..
810	Achthovenerweg		12	4	33%				2	1	50%			14	5	36%
811	Achthovenerweg		0						74	60	81%	2		74	62	84%
812	Hoofdstraat		34	29	85%	1	1	100%	10	8	80%			45	38	84%
813	Doeslaan		49	44	90%				5	2	40%			54	46	85%
815	Tuinstraat		26	10	38%				20	8	40%			46	18	39%
817	Bloemhofstraat		48	34	71%							2		48	36	75%
818	Akkerstraat		47	41	87%				2	1	50%	1		49	43	88%
819	Hubrechtstraat		24	20	83%	1	0	0%	1	0	0%			26	20	77%
820	Hubrechtplein		8	7	88%									8	7	88%
821	Hoofdstraat		31	22	71%				4	4	100%	6		35	32	91%
845	Kleiwarenlaan		5	4	80%				4	3	75%	2		9	9	100%
846	Bloemendaalselaan		42	39	93%	2	2	100%						44	41	93%
847	Kleiwarenlaan		6	6	100%							2		6	8	133%
848	Vegmolaan		19	14	74%							4		19	18	95%
849	Vegmolaan		31	25	81%				31	31	100%			62	56	90%
850	Vegmolaan		16	12	75%									16	12	75%
851	Vegmolaan		8	8	100%									8	8	100%
852	Bloemendaalselaan		19	14	74%									19	14	74%
853	Kleiwarenlaan		0						6	0	0%			6	0	0%
Totaal Doeskwartier			**425**	**333**	**78%**	**4**	**3**	**75%**	**159**	**118**	**74%**	**19**	**0**	**588**	**473**	**80%**

Driegatenbrug																
201	Zijldijk		24	0	0%				6	0	0%			30	0	0%
201a	Dwarswateringkade		0						8	1	13%			8	1	13%
201b	Eigen terrein Partyboat.nl		0						50	5	10%			50	5	10%
201c	Eigen terrin meelfabriek		0						23	2	9%			23	2	9%
202	Zijlstroom		65	58	89%							5		65	63	97%
203	Voerstraat		0						20	20	100%			20	20	100%
204	Voerstraat		0						18	13	72%			18	13	72%
205	Maalderij		0						16	9	56%			16	9	56%
207	Lorrie		0						8	5	63%			8	5	63%
209	Zijlstroom		40	16	40%									40	16	40%
Totaal Driegatenbrug		**excl. Zijldijk en eigen terreinen**	**105**	**74**	**70%**	**0**	**0**	**..**	**70**	**48**	**69%**	**5**	**0**	**175**	**127**	**73%**

't Heerlijk Recht																
737	Boomgaardlaan	p-verbod	41	4	10%				4	1	25%			45	5	11%
738	Boomgaardlaan	p-verbod	65	3	5%				4	2	50%			69	5	7%
739	Boomgaardlaan	p-verbod	26	3	12%	2	0	0%						28	3	11%
740	Willem C. Brouwerlaan	p-verbod	0						13	4	31%	4		13	8	62%
741	Windrust	p-verbod	23	6	26%				10	8	80%			33	14	42%
742	Windrust	p-verbod	25	15	60%									25	15	60%
743	Doeszijde	p-verbod	0						13	12	92%			13	12	92%
744	Warmoesland	p-verbod	73	28	38%									73	28	38%
745	Landje van Spek	p-verbod	16	15	94%				11	1	9%	2		27	18	67%
746	Gerrit de Blankenlaan	p-verbod	0											0	0	..
747	De Zaalberg	p-verbod	23	13	57%				25	8	32%			48	21	44%
748	Willem. C. Brouwerlaan	p-verbod	0						15	10	67%	8		15	18	120%
749	Laantje van Osnabrugge	p-verbod	0						13	6	46%			13	6	46%
750	Gerrit de Blankenlaan	p-verbod	9	3	33%				22	16	73%			31	19	61%
751	Laantje van Sibbes	p-verbod	11	0	0%				17	15	88%			28	15	54%
752	Gerrit de Blankenlaan	p-verbod	0						36	23	64%	7		36	30	83%
Totaal 't Heerlijk Recht		**excl. Boomgaardlaan**	**180**	**80**	**44%**	**0**	**0**	**..**	**175**	**103**	**59%**	**21**	**0**	**355**	**204**	**57%**

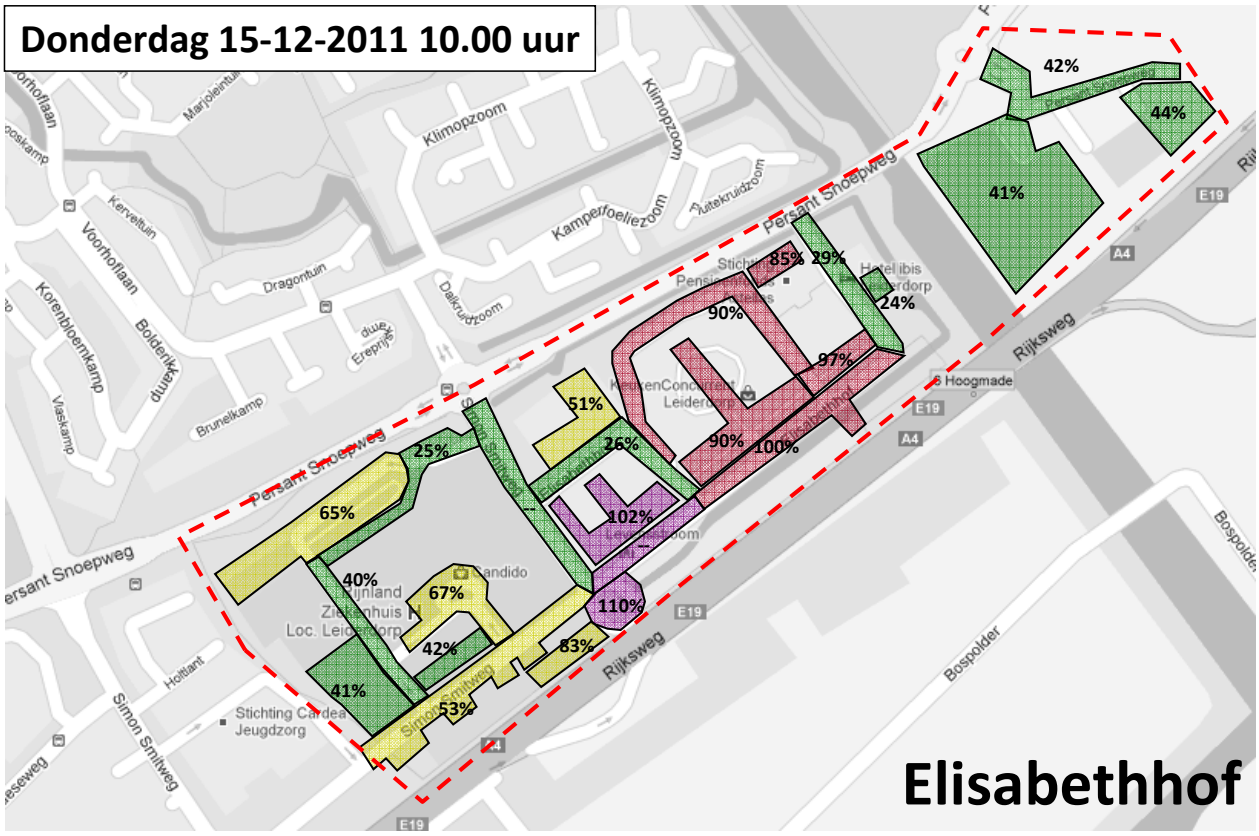
Alle Woongebieden																
Totaal Leyhof			1220	906	74%	11	6	55%	463	320	69%	48	5	1689	1280	76%
Totaal Buitenhof midden-west			1688	1223	72%	14	7	50%	263	141	54%	158	4	1961	1529	78%
Totaal Buitenhof oost-zuid			1163	771	66%	13	4	31%	6	4	67%	10	0	1182	789	67%
Totaal Winkelhof			1048	300	29%	13	0	0%	95	56	59%	3	0	1156	359	31%
Totaal Binnenhof			946	496	52%	14	12	86%	68	46	68%	29	2	1026	583	57%
Totaal Voorhof			1471	1004	68%	15	11	73%	244	201	82%	24	3	1727	1240	72%
Totaal De Schansen			719	515	72%	28	14	50%	0	0	..	11	0	747	540	72%
Totaal Vogelwijk			1156	823	71%	18	14	78%	43	11	26%	19	0	1217	867	71%
Totaal Zijlkwartier			419	311	74%	1	1	100%	96	63	66%	39	1	515	414	80%
Totaal Ouderzorg			2089	1244	60%	14	1	7%	201	96	48%	57	5	2299	1398	61%
Totaal Kerkwijk		excl. P-terrein Leytenrode; incl. Holtland	1033	670	65%	5	2	40%	235	130	55%	21	1	1272	823	65%
Totaal Oranjewijk			1149	877	76%	8	6	75%	101	66	65%	50	1	1257	999	79%
Totaal Doeskwartier			425	333	78%	4	3	75%	159	118	74%	19	0	588	473	80%
Totaal Driegatenbrug		excl. Zijldijk en eigen terreinen	105	74	70%	0	0	..	70	48	69%	5	0	175	127	73%
Totaal 't Heerlijk Recht		excl. Boomgaardlaan	180	80	44%	0	0	..	175	103	59%	21	0	355	204	57%
Totaal Alle Woongebieden			**14811**	**9627**	**65%**	**158**	**81**	**51%**	**2219**	**1403**	**63%**	**514**	**22**	**17166**	**11625**	**68%**

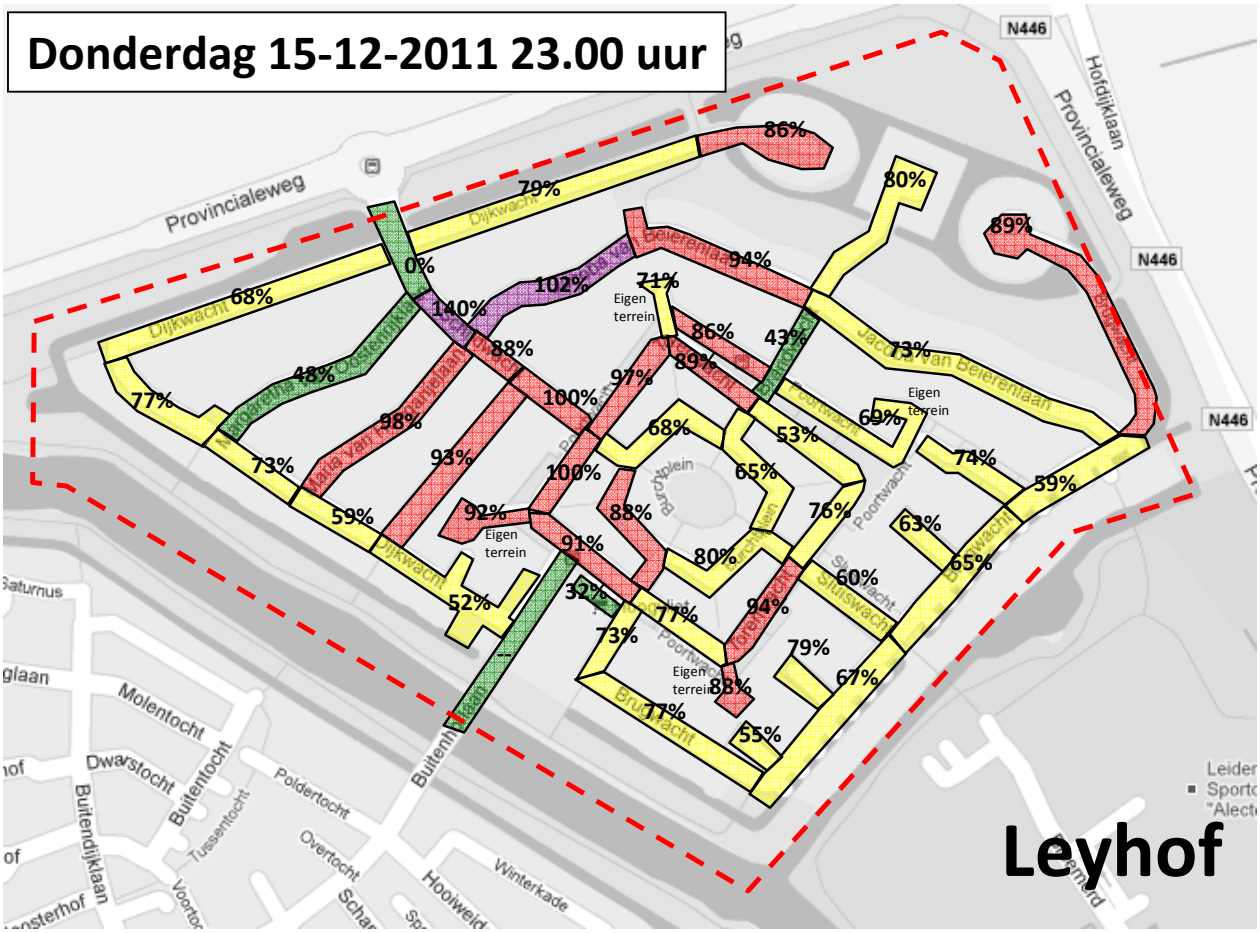
sectie	naam	opmerkingen	openbare pp.			gehandicapten pp.			eigen terrein			fout	geblok-	Totaal		
			cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.	geparkeerd	keerd	cap.	aantal	bez.gr.
Winkelhof																
345	Heinsiuslaan		12	7	58%									12	7	58%
346	Griffioen	woonerf / 12 x P-bewoners in openb.gebied	31	18	58%				12	9	75%			43	27	63%
347	Heinsiuslaan		51	25	49%									51	25	49%
348	Dubloen	woonerf	15	14	93%				12	5	42%			27	19	70%
349	Heinsiuslaan		10	5	50%	1	0	0%						11	5	45%
350	P-garage Winkelhof		825	502	61%	10	1	10%				5		835	508	61%
351	Laad/los-platform	parkeervebod	0											0	0	..
352	Heinsiuslaan		0						13	9	69%			13	9	69%
353	Parkeerterrein Heinsiuslaan (Schelling)		30	19	63%									30	19	63%
354	Gallaslaan / Penning		0						7	4	57%			7	4	57%
355	Florijn	Parkeervebodzone	29	16	55%	2	0	0%	15	12	80%			46	28	61%
356	Karolusgulden	Parkeerverbodzone	45	36	80%				32	28	88%	2		77	66	86%
358	Tankstation + Laad/losstraat		0											0	0	..
359	Karolusgulden		0									2		0	2	..
360	Statendaalder / Obool		0						4	3	75%			4	3	75%
357	Parkeerterrein Houtkamp		42	0	0%								10	32	0	0%
Totaal Winkelhof		**excl. P-terrein Houtkamp**	**1048**	**642**	**61%**	**13**	**1**	**8%**	**95**	**70**	**74%**	**9**	**0**	**1156**	**722**	**62%**
Santhorst																
606	Santhorst		54	51	94%								3	51	51	100%
607	Van Diepeningenlaan		101	100	99%	5	0	0%	6	0	0%			112	100	89%
608	Kwikstaartplein		65	50	77%	2	0	0%	24	3	13%			91	53	58%
609	Laan van Ouderzorg	blauwe zone	93	48	52%	2	0	0%						95	48	51%
Totaal Santhorst			**313**	**249**	**80%**	**9**	**0**	**0%**	**30**	**3**	**10%**	**0**	**3**	**349**	**252**	**72%**
Sportvelden Does																
705	Hoogmadeseweg	p-verbod	0											0	0	..
706	p-terrein sportvelden		50	14	28%				1	0	0%		1	50	14	28%
707	p-terrein Hoogmadeseweg	p-verbod	35	25	71%	3	0	0%					1	37	25	68%
753	Amaliaplein		127	53	42%	3	0	0%						130	53	41%
Totaal Sportvelden Does			**212**	**92**	**43%**	**6**	**0**	**0%**	**1**	**0**	**0%**	**0**	**2**	**217**	**92**	**42%**
Sportvelden Bloemerd																
Bl01	Gallaslaan		0											0	0	..
Bl02	Parkeerterrein Voetbalvereniging		274	78	28%	4	0	0%					4	274	78	28%
Bl03	Parkeerterrein postduivenverenigingen		48	8	17%	1	0	0%						49	8	16%
Bl04	Parkeerterrein manege		44	19	43%	1	0	0%						45	19	42%
Bl05	Parkeerterrein Hockeyclub		54	1	2%									54	1	2%
Bl06	Bloemerd		34	1	3%	1	0	0%						35	1	3%
Bl07	Parkeerterrein Velocitas		43	1	2%									43	1	2%
Totaal Sportvelden Bloemerd			**497**	**108**	**22%**	**7**	**0**	**0%**	**0**	**0**	**..**	**0**	**4**	**500**	**108**	**22%**
Elisabethhof																
E01	Simon Smitweg		0											0	0	..
E08	Simon Smitweg		70	8	11%	2	0	0%						72	8	11%
E09	P-terrein Wooon		10	3	30%									10	3	30%
E10	Parkeergarage Rijnland Vierzicht		542	75	14%									542	75	14%
E11	Elisabethhof		0									3		0	3	..
E12	P-terrein Politie en Levensstroom		146	17	12%	6	0	0%						152	17	11%
E13	P-terrein Meubelboulevard		204	111	54%							2		204	113	55%
E14	Elisabethhof		38	19	50%							1		38	20	53%
E15	Elisabethhof 3		60	33	55%	1	0	0%						61	33	54%
E16	Elisabethhof		69	17	25%							5		69	22	32%
E17	Elisabethhof		33	15	45%									33	15	45%
E18	P-terrein		97	9	9%									97	9	9%
E19	Eigen terrein Partyboat.nl		46	2	4%	1	0	0%						47	2	4%
E20	Elisabethhof		14	0	0%									14	0	0%
E21	P-terrein Hotel Ibis		44	3	7%	1	0	0%						45	3	7%
E22	P-terrein Tulip-inn		206	64	31%	4	3	75%						210	67	32%
E23	Persant Snoepweg		12	0	0%									12	0	0%
E24	P-terrein Pannenkoekenhuis		104	6	6%									104	6	6%
Totaal Elisabethhof			**1695**	**382**	**23%**	**15**	**3**	**20%**	**0**	**0**	**..**	**11**	**0**	**1710**	**396**	**23%**
Alle Winkel- en sportgebieden																
Totaal Winkelhof			1048	642	61%	13	1	8%	95	70	74%	9	0	1156	722	62%
Totaal Santhorst			313	249	80%	9	0	0%	30	3	10%	0	3	349	252	72%
Totaal Sportvelden Does			212	92	43%	6	0	0%	1	0	0%	0	2	217	92	42%
Totaal Sportvelden Bloemerd			497	108	22%	7	0	0%	0	0	..	0	4	500	108	22%
Totaal Elisabethhof			1695	382	23%	15	3	20%	0	0	..	11	0	1710	396	23%
Totaal Alle Winkel- en sportgebieden			**3765**	**1473**	**39%**	**50**	**4**	**8%**	**126**	**73**	**58%**	**20**	**9**	**3932**	**1570**	**40%**

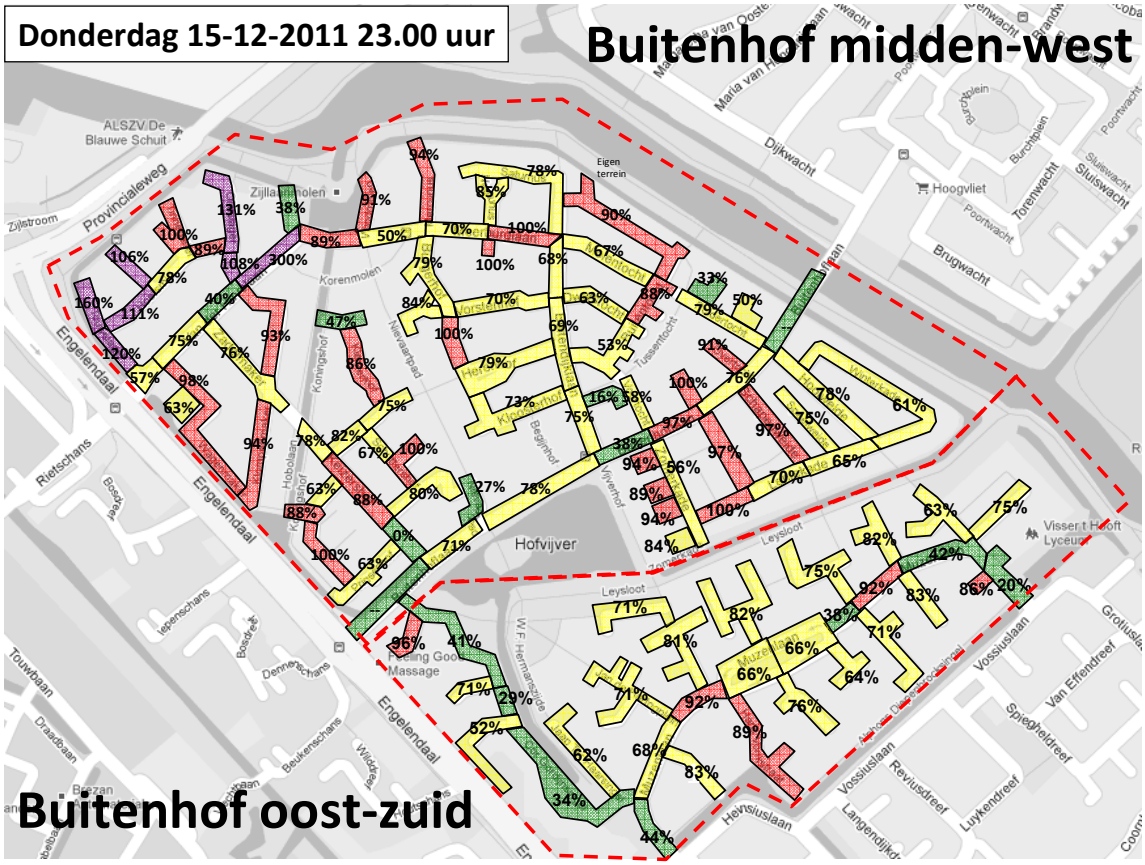

Donderdag 15-12-2011 10.00 uur
De Baanderij
19%
25%
24%
47%
59%
56%
20%
44%
40%
69%
38%
83%
70%
24%
85%
0%
67%
25%
38%
93%
73%
39%
81%
21%
60%
97%
30%
42%
33%
69%
58%
Provincialeweg
Zijlstroom
Engelendaal
Leidsestraat
Leidse
Praxis Automation Technology BV
Paramaribo
De Zijl
Karwei Leiderdorp
Francine
De Baanderij
Auto Home Leiderdorp BV
Vlasbaan
Zijloordkade
Van der Marckstraat
Zijllaan
Steenbakkerslaan
Meijelaan
Pinksterbloem
Splinterlaan
Zijldijk
Rijndijk
Balistraat
Soembastraat
Van Heussenstraat
Versijdenstraat
Stenevelpark
Zijloever
Van Toorenvlietstraat
Nickerielpad
Buitenhoflaan
Prinsenhof
Kelzershof
Kloosterhof
Hofvij
Wagenmaker
Klompenmaker
Hobolaan
Koningshof
Kerkenhof
Schuttershof
Zadelmaker
Hetenhof
Nieuwerhpad
Ijsselaar
Ebbeaert
Ypenschans
Zuiderschans
Dennenschans
Beukenschans
Houtschans
Wildreef
Vlechtbaan
Roerdompstraat
Lijnbaan
Wildreef
Meeuwenlaan
Vogellaan
Gansstraat
Scholeksterstraat
Vroniker
Koekoek
Nachtegaalstr
Albatrosstraat
Elmdijk
Verzetlaan
Torenbaan
Plantsoen
Riedschans
Platschans
Prinsenbaan
Ebbeaert
Wagenmaker
Ypenschans
Zuiderschans
Dennenschans
Beukenschans
Houtschans
Vlechtbaan
Roerdompstraat
Lijnbaan
Wildreef
Meeuwenlaan
Vogellaan
Gansstraat
Scholeksterstraat
Elmdijk
Verzetlaan
Torenbaan
Plantsoen
Riedschans
Platschans
Prinsenbaan

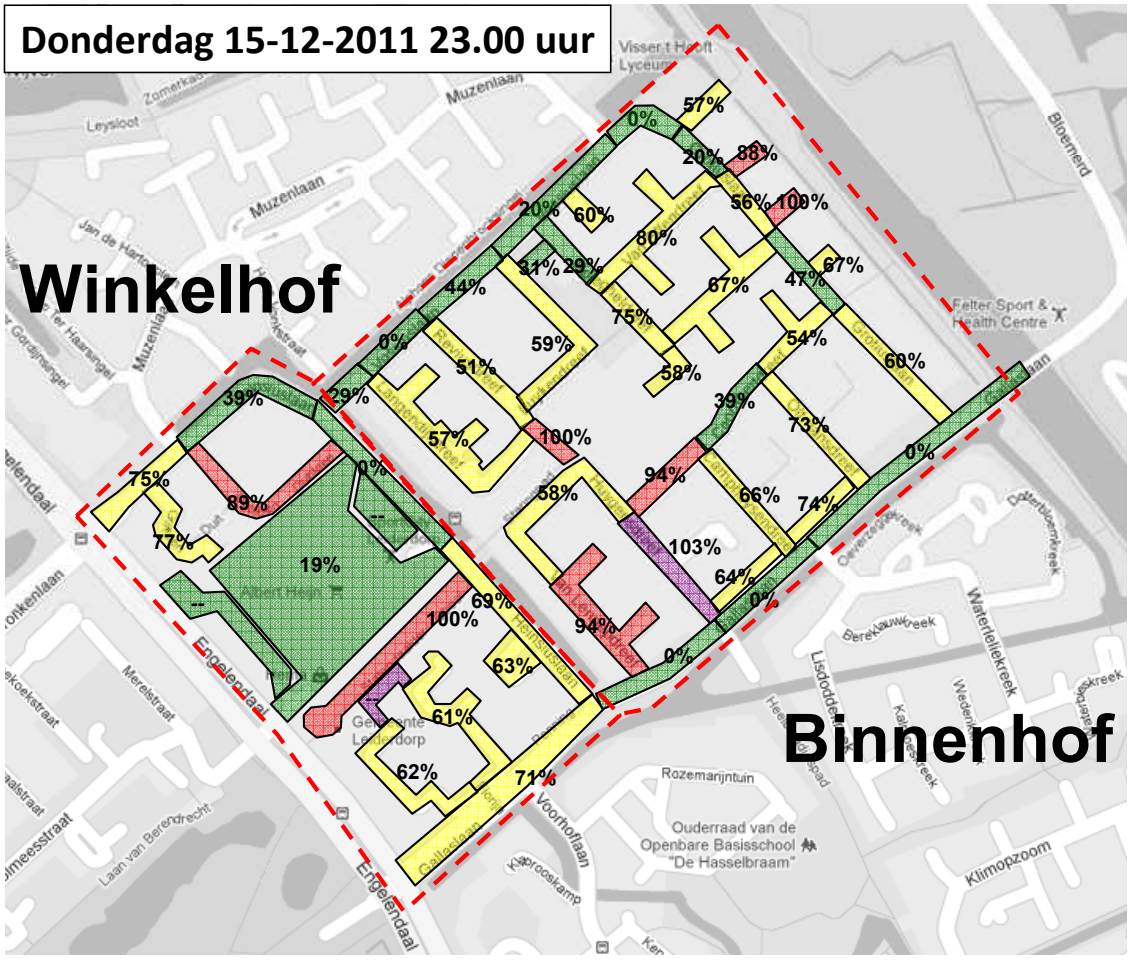
Donderdag 15-12-2011 10.00 uur
46%
29%
88%
89%
5%
67%
25%
9%
18%
Werkgebied
Kerkwijk
Rijksweg
E19
Amaliaplein
Willem-Alexanderlaan
Essenpark
Snoepweg
Beekesten
Loevestein
De Buitenkant
Brasserie de Roef
Doeshaven

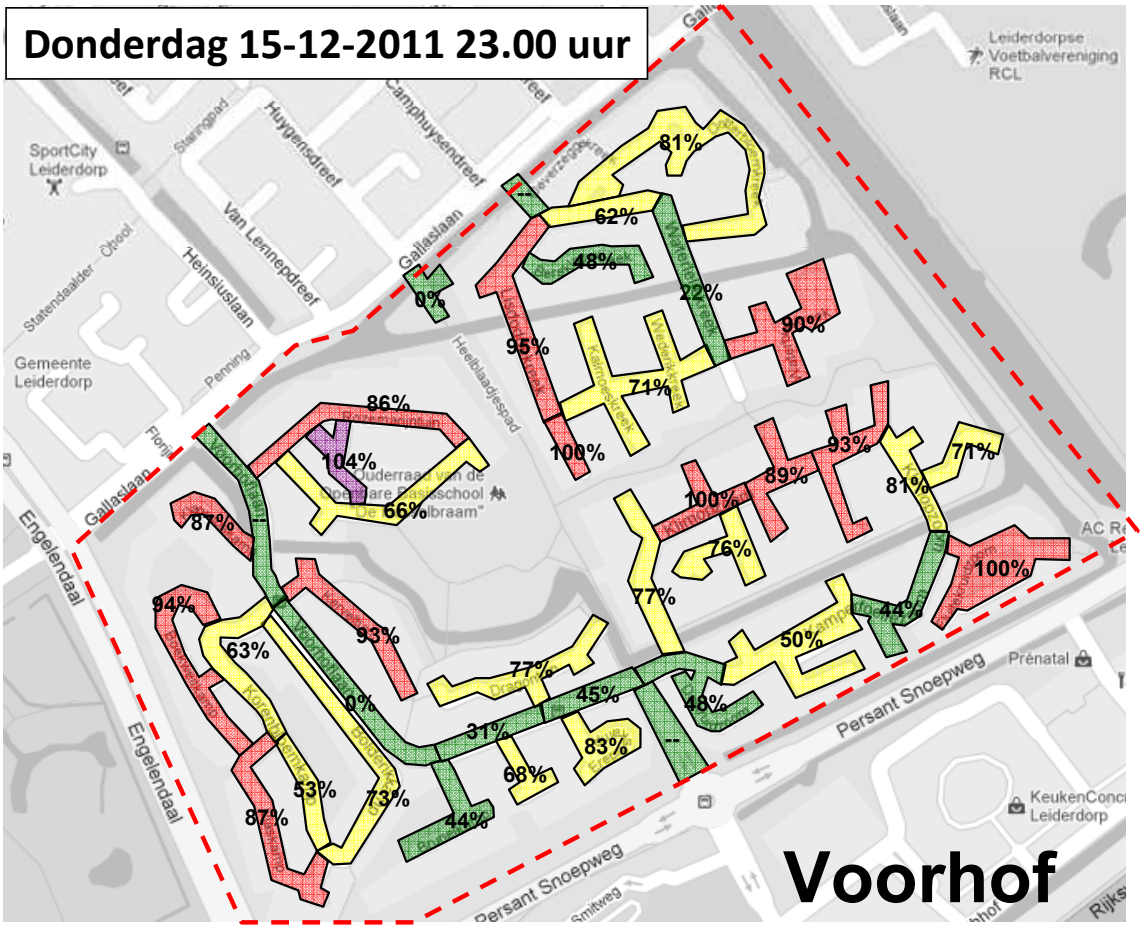
Donderdag 15-12-2011 10.00 uur
57%
54%
40%
70%
38%
38%
54%
Lage Zijde
Velopa Holding BV
Seats and Sofas
Xenos
MotorKledingCenter B.V.
Hoge Rijndijk
Rijndijk
Hondsdijk
Bedrijvenweg


Donderdag 15-12-2011 10.00 uur
Elisabethhof
Persant Snoepweg
Rijksweg
Klimopzoom
Kamperfoeliezoom
Voorhoflaan
Bolderik
Dragonfun
Brunelkamp
Simon Smitweg
Holtlant
Bospolder
Hotel ibis
Stichting Cardea Jeugdzorg
42%
44%
41%
85%
29%
24%
90%
97%
51%
26%
25%
65%
102%
90%
100%
40%
67%
110%
42%
83%
41%
53%

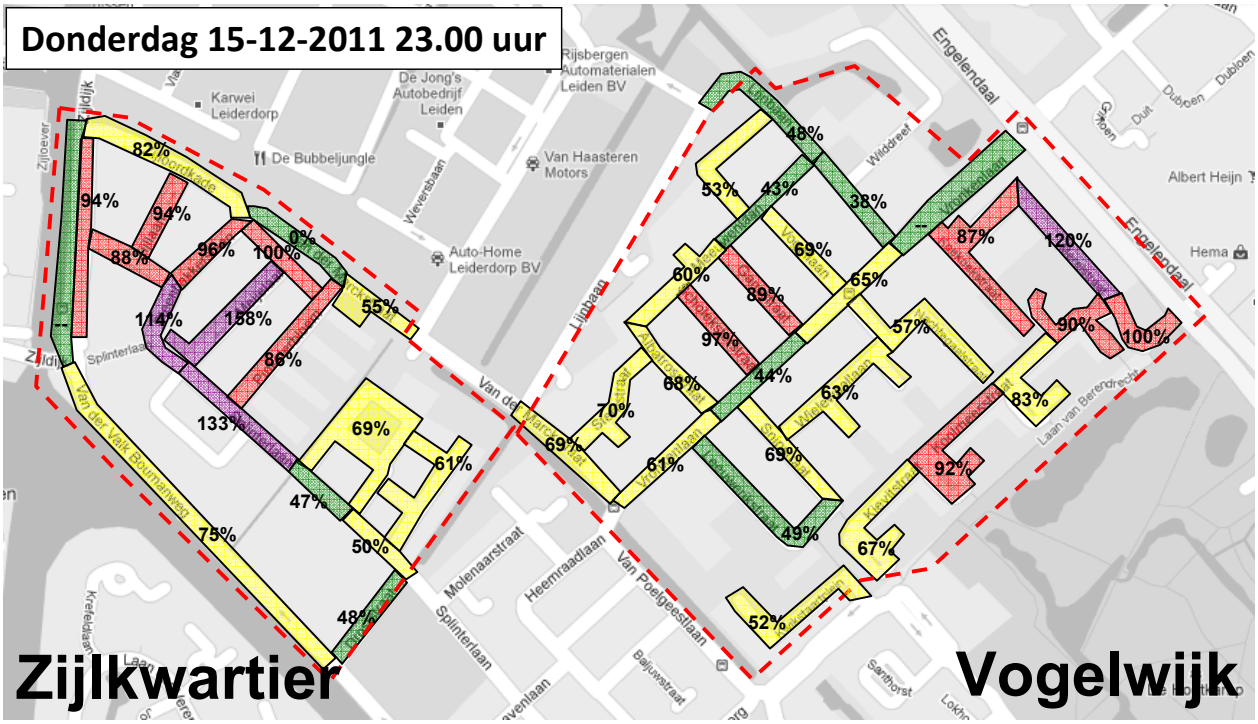

Donderdag 15-12-2011 23.00 uur
Elisabethhof
Provincialeweg
Hofdijklaan
N446
Dijkwacht
Poortwacht
Eigen terrein
Molentocht
Dwarstocht
Buitentocht
Poldertocht
Overtocht
Winterkade
Buitendijklaan
86%
79%
80%
89%
0%
68%
102%
140%
71%
94%
86%
43%
88%
89%
48%
97%
73%
77%
100%
98%
68%
53%
69%
74%
93%
100%
65%
59%
59%
92%
88%
76%
63%
91%
80%
65%
60%
52%
32%
94%
77%
73%
79%
67%
88%
77%
55%

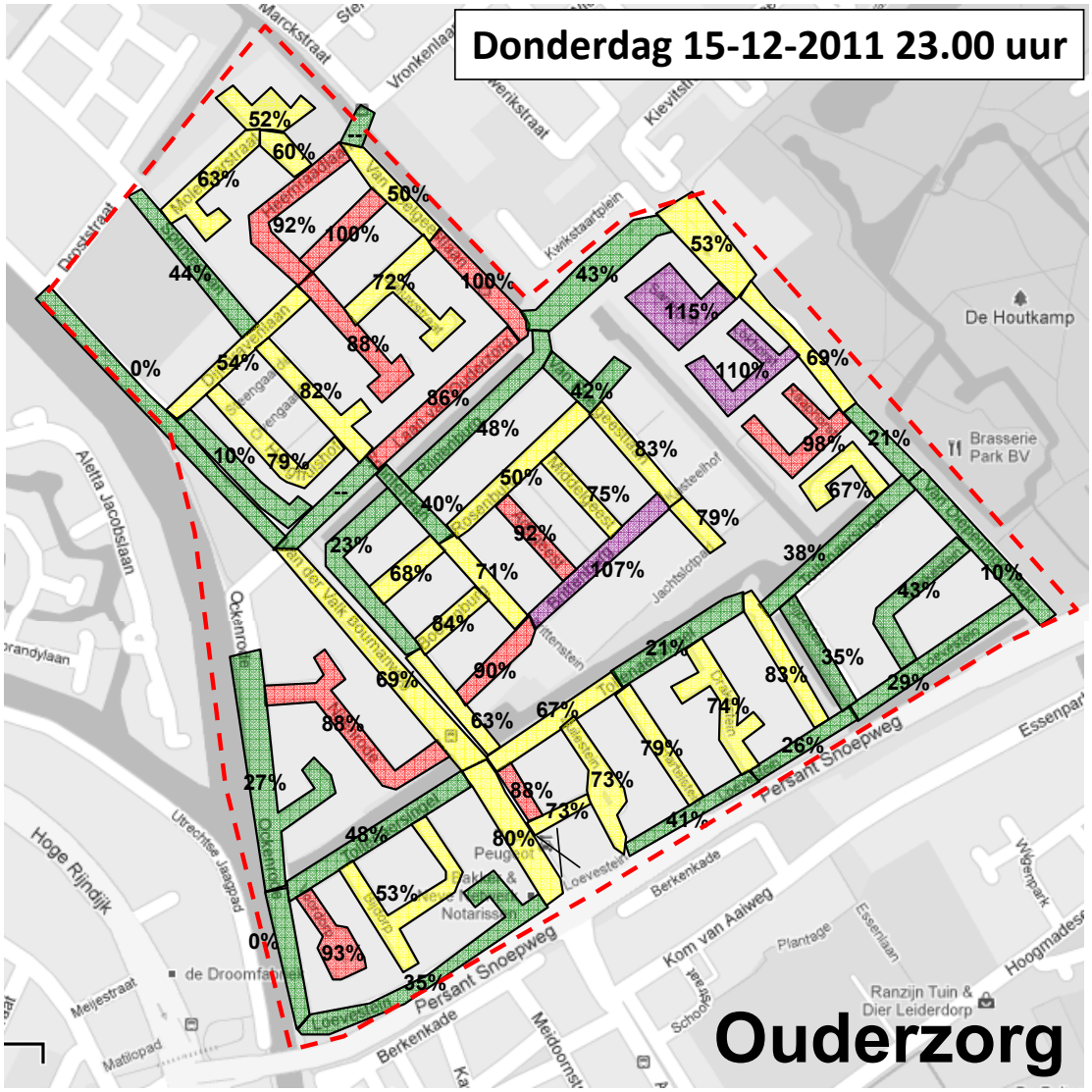

Donderdag 15-12-2011 23.00 uur
Buitenhof midden-west
Buitenhof oost-zuid
Hofvijver
Engelendaal
Dijkwacht
Brugwacht
Hoogvliet
Leysloot
Muzenlaan
Vossiuslaan
Hevsiuslaan
Visser t Hooft Lyceum

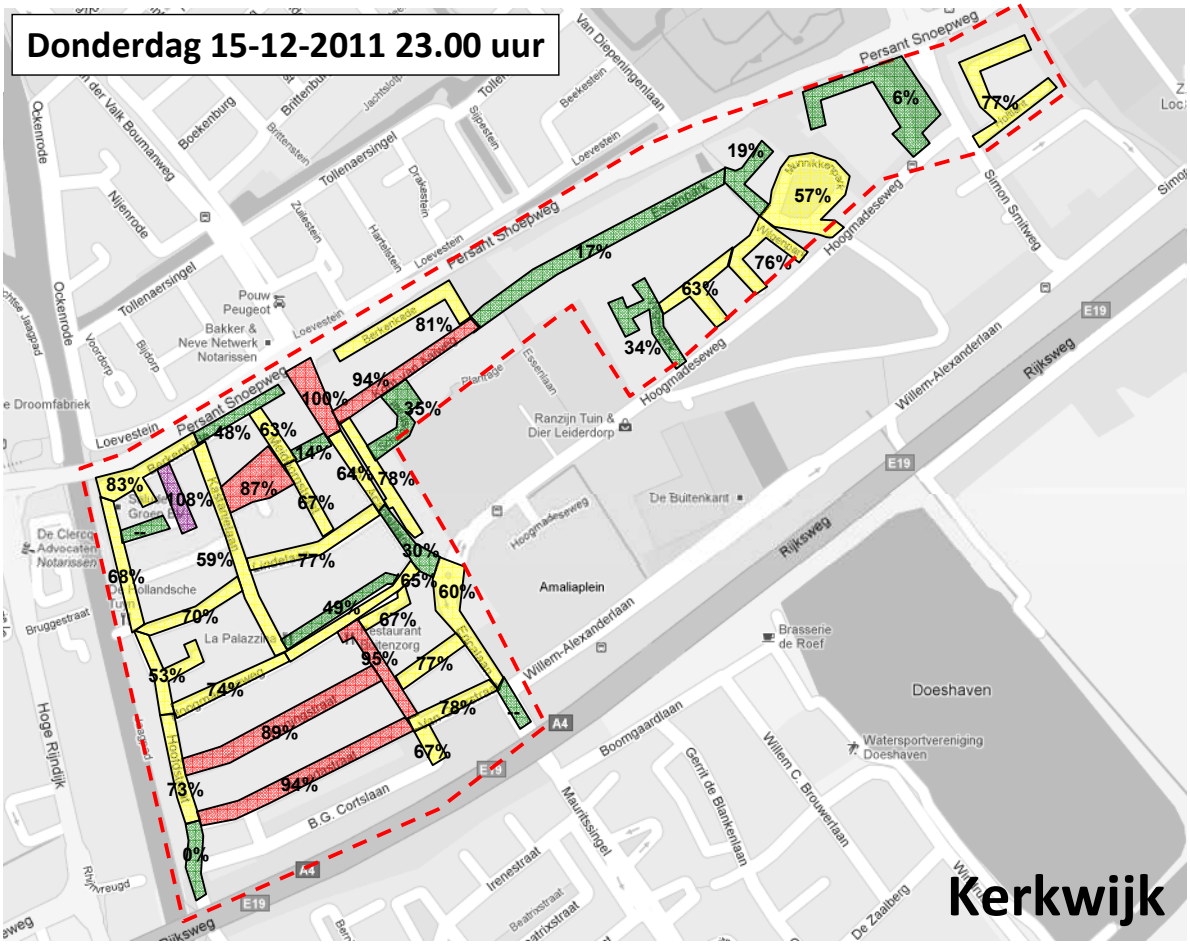

Donderdag 15-12-2011 23.00 uur
Winkelhof
Binnenhof
Muzenlaan
Leysloot
Engelendaal
Felter Sport & Health Centre
Rozemarijntuin
Ouderraad van de Openbare Basisschool "De Hasselbraam"
Klimopzoom
Visser t Hooft Lyceum

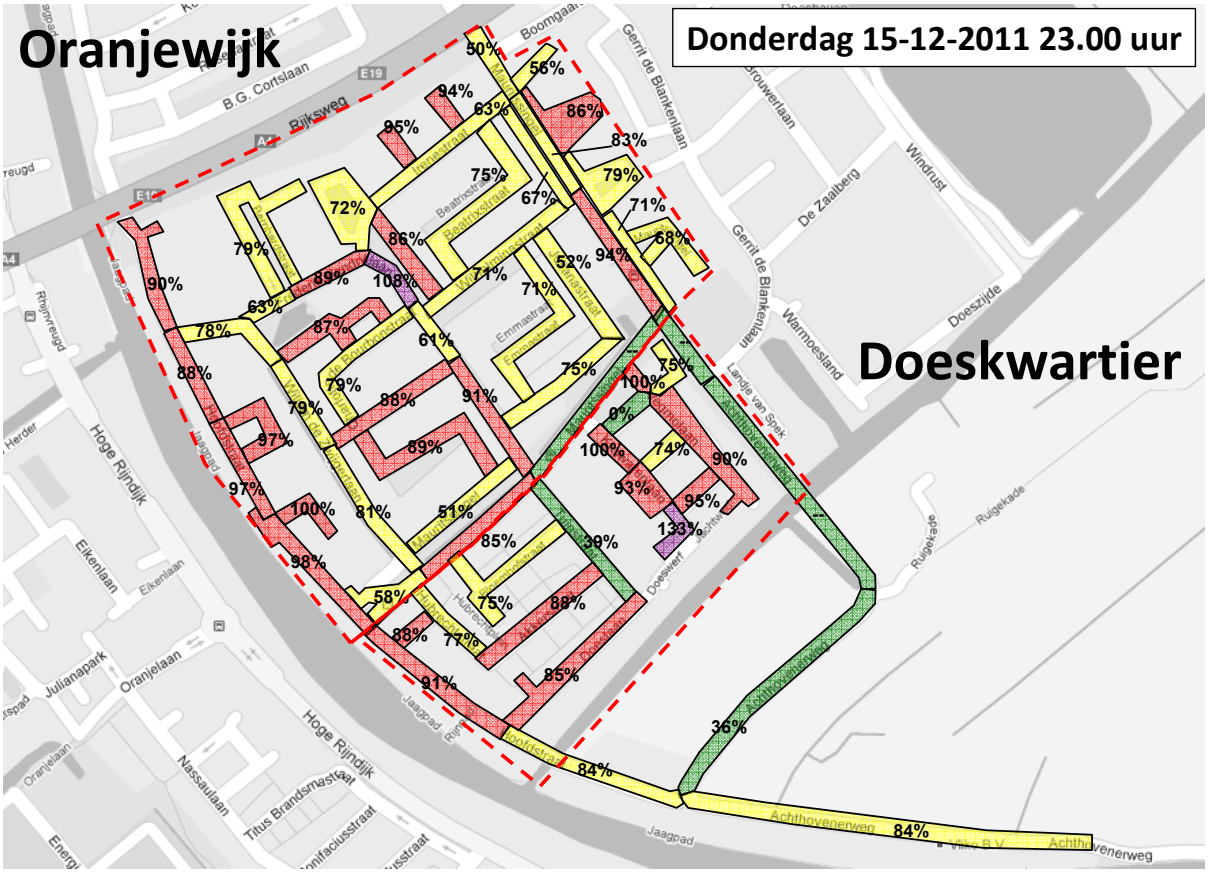

Donderdag 15-12-2011 23.00 uur
Voorhof
81%
62%
48%
22%
0%
90%
95%
71%
100%
86%
104%
66%
87%
93%
89%
100%
81%
71%
76%
100%
77%
44%
94%
63%
93%
50%
77%
45%
48%
0%
31%
83%
68%
53%
73%
87%
44%
Persant Snoepweg
Engelendaal
Gallaslaan
Heinsiuslaan
Van Lennepdreef
Huygensdreef
Camphuysendreef
Heeblaadjespad
Penning
Florijn
Statendaalder
Gemeente Leiderdorp
SportCity Leiderdorp
Leiderdorpse Voetbalvereniging RCL
Prénatal
KeukenConc Leiderdorp

Donderdag 15-12-2011 23.00 uur
De Schansen
53%
95%
35%
80%
77%
89%
70%
75%
93%
100%
76%
59%
70%
89%
48%
Engelendaal
Keizershof
Schuttershof
Buitenhoflaan
Hofvijver
Prinsenhof
Wagenmaker
Hobolaan
Koningshof
Liebenschans
Beukenschans
Touwbaan
Draadbaan
Vlechtbaan
Kabelbaan
Lijnbaan
Feeling Good Massage
Brezan Automaterialen
Rijsbergen Automaterialen Leiden BV
De Jong's Autobedrijf Leiden
De Baanderij
W.F. Hermansstijde
Jaap Ter Haarsingel
Cor Gordijnsingel

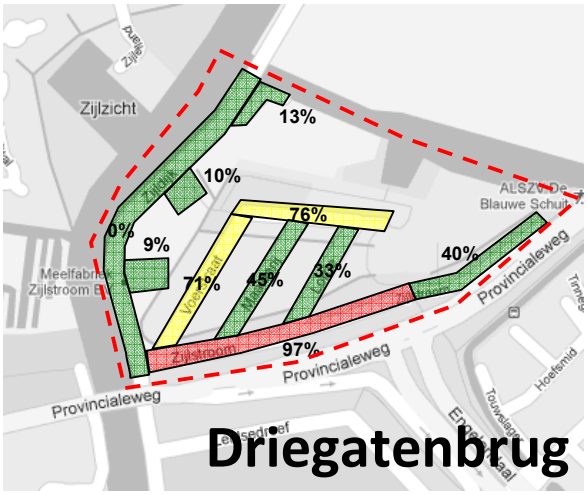

Donderdag 15-12-2011 23.00 uur
Zijlkwartier
Vogelwijk

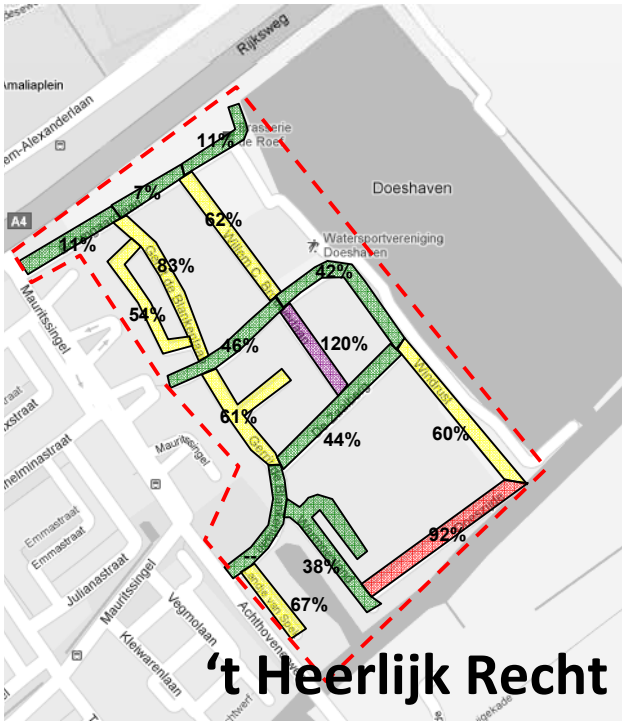

Donderdag 15-12-2011 23.00 uur
Ouderzorg


Donderdag 15-12-2011 23.00 uur
Kerkwijk
Persant Snoepweg
Hoogmadeseweg
Willem-Alexanderlaan
Rijksweg
Amaliaplein
Doeshaven
Brasserie de Roef
Watersportvereniging Doeshaven
B.G. Cortslaan
Boomgaardlaan
Hoge Rijndijk
Loevestein
Tollenaersingel
Ranzijn Tuin & Dier Leiderdorp
De Buitenkant
Pouw Peugeot
Bakker & Neve Netwerk Notarissen
De Clercq Advocaten Notarissen
La Palazzina
Irenestraat
Maurits singel
Gerrit de Blankenlaan
Willem C Brouwerlaan
De Zaalberg
Windrust
Warmoesland
Doeszijde
Rugkade
Julianapark
Oranjelaan
Eikenlaan
Nassaulaan
Titus Brandsmastraat
Jaagpad
Achthovenerweg
E19
A4

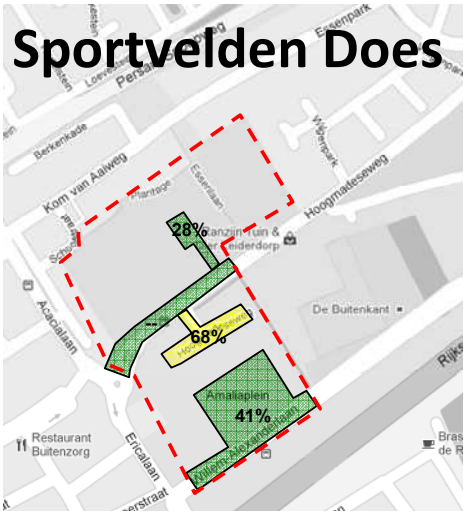

Oranjewijk
Donderdag 15-12-2011 23.00 uur
Doeskwartier
Boomgaardlaan
B.G. Cortslaan
Rijksweg
Gerrit de Blankenlaan
Willem C Brouwerlaan
De Zaalberg
Windrust
Warmoesland
Doeszijde
Rugkade
Hoge Rijndijk
Julianapark
Oranjelaan
Eikenlaan
Nassaulaan
Titus Brandsmastraat
Jaagpad
Achthovenerweg
Irenestraat
Maurits singel
Beatrixstraat
Emmastraat
Wilhelminastraat
Rijnvreugd
E19
A4

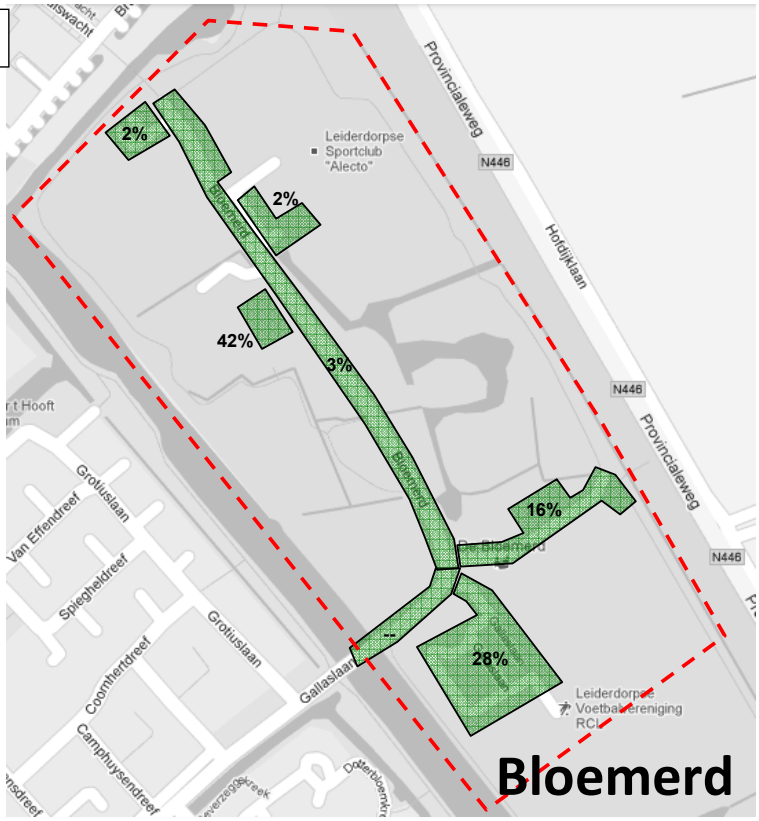
Donderdag 15-12-2011 23.00 uur





Zaterdag 17-12-2011 11.00 uur





Zaterdag 17-12-2011 11.00 uur

Bijlage 3 Resultaten Burgerpanel

Het Leiderdorppanel over...

Resultaten peiling 4: Koopzondag en parkeerbeleid

december 2011

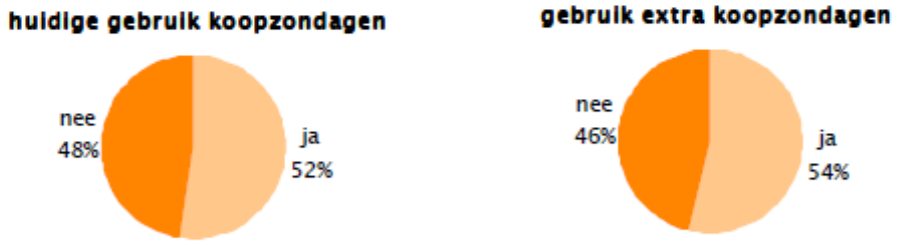
Inleiding

Deze nieuwsbrief beschrijft de resultaten van de 4e peiling met het burgerpanel van Leiderdorp. Deze peiling ging over koopzondagen en over parkeren. Deelnemers konden tussen 1 december en 11 december 2011 de vragenlijst invullen. Aan de peiling hebben 472 van de in totaal 635 panelleden deelgenomen. Een respons van 74 procent.
Om onder- en oververtegenwoordiging te corrigeren zijn de uitkomsten gewogen naar leeftijd, geslacht en wijk. Deze nieuwsbrief is ingedeeld aan de hand van de subthema's uit de peiling. De antwoorden van de open vragen, die deze peiling bevatte, worden beschikbaar gesteld aan de gemeente.

Koopzondagen

Leiderdorp mag nu maximaal 12 koopzondagen per jaar toewijzen. Naast deze reguliere koopzondagen biedt de wet de mogelijkheid om tijdens 'bijzondere gelegenheden van tijdelijke aard' extra koopzondagen aan te wijzen. Hierbij kan men denken aan recreatieve, sportieve of culturele evenementen zoals Monumentendag. Burgemeester en wethouders overwegen deze verruiming van het aantal koopzondagen, omdat daaraan bij de ondernemers in Leiderdorp grote behoefte bestaat. Het doel van de peiling is om te weten te komen of ook de inwoners behoefte hebben aan meer koopzondagen.

Figuur 1
Gebruik huidige koopzondagen en verwachte gebruik extra koopzondagen in Leiderdorp (n=472)

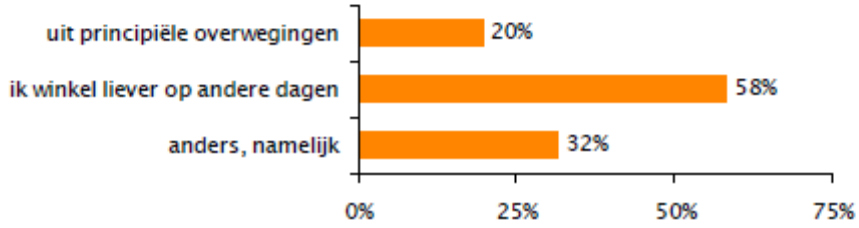


Momenteel maakt ruim de helft van de respondenten (52 procent) gebruik van de koopzondagen in Leiderdorp. Als de gemeente tijdens recreatieve, sportieve of culturele evenementen extra koopzondagen zou aanwijzen, zou een vrijwel even groot deel (54 procent) daarvan gebruik maken. Dit zijn slechts voor een deel dezelfde respondenten. Ruim 4 van de 10 respondenten (42 procent) maakt nu gebruik van de koopzondagen in Leiderdorp en verwacht ook gebruik te maken van eventuele extra koopzondagen (figuur 2). 12 Procent van de respondenten maakt nu geen gebruik van de koopzondagen in Leiderdorp, maar verwacht wel gebruik te maken van extra koopzondagen. Extra koopzondagen lijken dus een groep klanten te trekken die niet van de huidige koopzondagen gebruik maakt.
Ruim een derde (36 procent) maakt nu geen gebruik van de koopzondagen en verwacht ook geen gebruik te maken van extra koopzondagen.

Figuur 2
Uitsplitsing gebruik koopzondagen en verwacht gebruik extra koopzondagen in Leiderdorp (n=472)

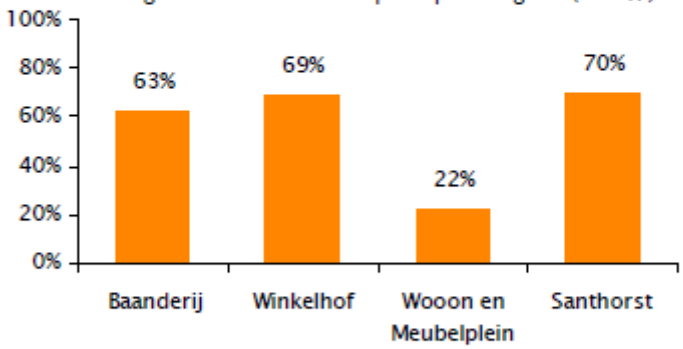
De belangrijkste reden om geen gebruik te maken van extra koopzondagen is dat men liever op andere dagen winkelt (door 58 procent genoemd; figuur 3). Een vijfde noemt principiële overwegingen als reden en 32 procent heeft andere redenen. Meerdere respondenten gaven hier aan dat winkelpersoneel ook recht heeft op voldoende vrije dagen, dat ze de zondagsrust belangrijk vinden of dat ze liever naar het evenement zelf zouden gaan op zo'n dag.

Figuur 3
Waarom zou u geen gebruik maken van de extra koopzondagen? (n=218)



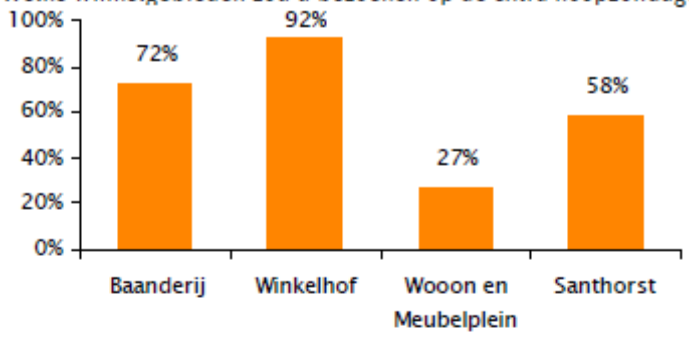
De groep die nu gebruik maakt van koopzondagen bezoekt daarbij vooral de winkelgebieden Santhorst en Winkelhof (ongeveer 70 procent; figuur 4). In deze winkelgebieden zijn met name winkels voor de dagelijkse boodschappen te vinden. Ook de Baanderij, met onder andere bouwmarkten en winkels op het gebied van wonen, wordt door een grote groep (63 procent) bezocht op koopzondagen. Wooon en Meubelplein werden door 22 procent van de respondenten bezocht op een koopzondag.

Figuur 4
Welke winkelgebieden bezoekt u op koopzondagen? (n=247)



De respondenten die verwachten gebruik te maken van een extra koopzondag (figuur 5) zullen vooral de Winkelhof bezoeken (92 procent) en in mindere mate Baanderij (72 procent). Ook Wooon en Meubelplein zullen meer bezoekers ontvangen (27 procent). Santhorst zal op eventuele extra koopzondagen naar verwachting door minder klanten bezocht worden dan op de huidige koopzondagen.

Figuur 5
Welke winkelgebieden zou u bezoeken op de extra koopzondagen? (n=254)

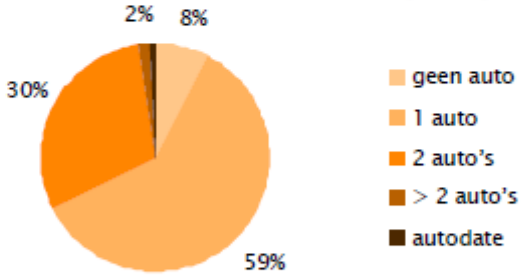


Parkeerbeleid

Steeds meer huishoudens hebben een of meerdere auto's. Daardoor neemt de parkeerdruk op woon-, werk- en winkelgebieden toe. Ook ontstaan steeds meer initiatieven voor 'groene' mobiliteit die een beroep doen op parkeergelegenheid, zoals auto-delen en elektrisch rijden. Deze ontwikkelingen zijn aanleiding voor de gemeente om nieuw parkeerbeleid te ontwikkelen. Met dit parkeerbeleid wil de gemeente inzicht geven in huidige knelpunten en daar oplossingen voor aanreiken. Daarnaast moet het parkeerbeleid richtlijnen voor nieuwe (ruimtelijke) ontwikkelingen bieden.

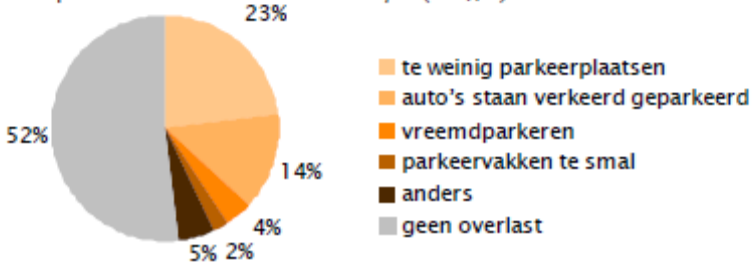
92 Procent van de respondenten geeft aan binnen het huishouden over een auto te beschikken. Bijna 60 procent over één auto, 30 procent over twee auto's en 2 procent over meer dan twee auto's. Een kleine groep maakt gebruik van autodate (gedeeld autogebruik, zoals Greenwheels).

Figuur 6
Over hoeveel auto's beschikt uw huishouden? (n=472)



Ruim de helft van de respondenten ervaart geen parkeeroverlast in hun woonwijk (52 procent; figuur 7). De bewoners die wél overlast ervaren, noemen vooral een tekort aan parkeerplaatsen (23 procent) en foutparkeren (14 procent). Overlast van vreemdparkeren (het parkeren van auto's door bijvoorbeeld bezoekers van winkels of het ziekenhuis) en te smalle parkeervakken worden door kleinere groepen genoemd.

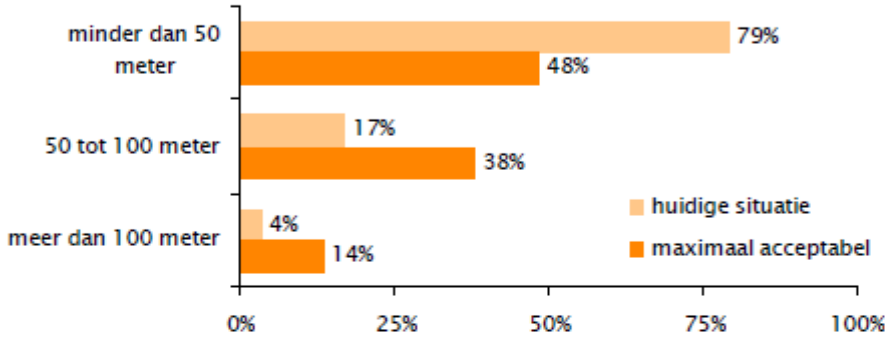
Figuur 7
Ervaart u parkeeroverlast in uw woonwijk? (n=472)



De respondenten die over een auto beschikken is gevraagd op welke afstand van de woning ze meestal de auto parkeren. Bijna 80 procent van deze groep parkeert de auto op minder dan 50 meter vanaf hun woning (figuur 8). Om een indicatie te geven: 50 meter is ongeveer 8 aansluitende langsparkeerplaatsen. 17 Procent parkeert op 50 tot 100 meter en een klein deel (4 procent) parkeert meestal meer dan 100 meter vanaf de woning.

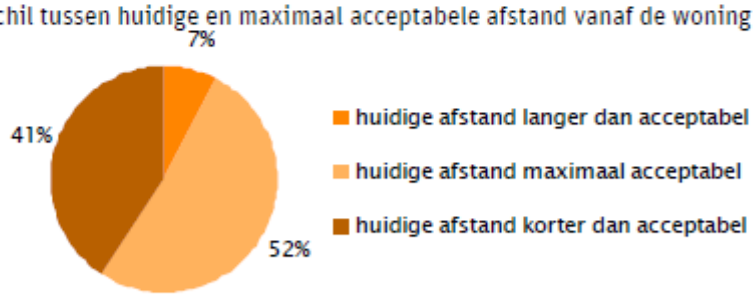
Vervolgens is deze groep gevraagd wat men nog een acceptabele afstand vanaf de woning vindt om de auto te parkeren. Bijna de helft van de groep die over een auto beschikt (48 procent) vindt een afstand minder dan 50 meter nog acceptabel. 38 Procent vindt een afstand tussen 50 en 100 meter nog acceptabel. Voor 14 procent is de maximaal acceptabele afstand vanaf de woning verder: voor 12 procent tussen 100 en 150 meter en voor 2 procent verder dan 150 meter.

Figuur 8
Hoever vanaf uw woning parkeert u nu meestal en wat vindt u nog een acceptabele afstand vanaf uw woning om te parkeren? (n=433)



Voor een groot deel van de respondenten die over een auto beschikken (41 procent) is de maximaal acceptabele afstand tussen de woning en de parkeerplaats verder dan de huidige afstand. Voor 7 procent geldt juist dat de huidige afstand langer is dan acceptabel. De helft van de respondenten vindt de huidige afstand van woning tot parkeerplaats nog acceptabel.

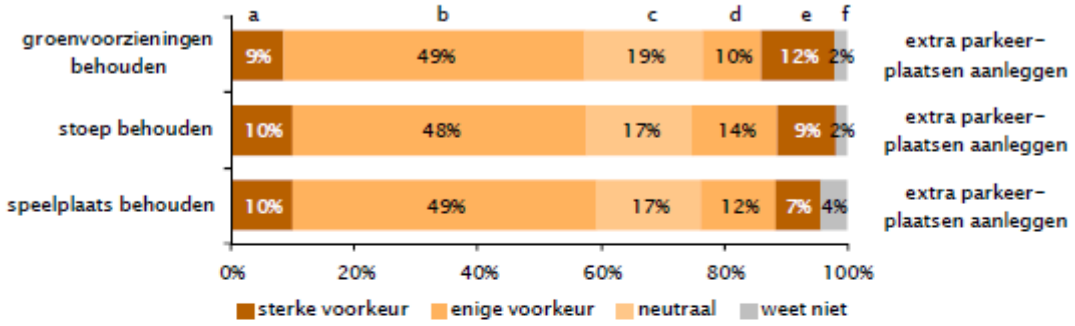
Figuur 9
Verschil tussen huidige en maximaal acceptabele afstand vanaf de woning (n=433)



In sommige straten is het niet mogelijk om meer parkeerplaatsen te maken zonder dat dit ten koste gaat van andere voorzieningen. Aan alle deelnemers aan de peiling is de vraag voorgelegd of de gemeente in zo'n situatie groenvoorzieningen, stoep of speelplaatsen mag opofferen om extra parkeerplaatsen aan te leggen. Ongeveer 60 procent van de respondenten geeft aan dat ze het behouden van groenvoorzieningen, stoep en speelplaatsen belangrijker vinden dan de aanleg van extra parkeerplaatsen (figuur 10). Bijna 50 procent heeft hiervoor enige voorkeur (a) en rond de 10 procent heeft hiervoor zelfs een sterke voorkeur (b). Het aandeel dat voorkeur heeft voor het aanleggen van extra parkeerplaatsen ligt rond de 20 procent (d + e). Het overige deel is neutraal (c; 17 tot 19 procent) of heeft geen mening (f; 2 tot 4 procent).

Figuur 10

Stel dat er in uw straat weinig ruimte is om meer parkeerplaatsen te maken, mag de gemeente dan groenvoorzieningen, de stoep of speelplaatsen opofferen voor parkeerplaatsen? (n=472)



Parkeren bij het Rijnland Ziekenhuis kost geld. Veel bezoekers en medewerkers van het ziekenhuis parkeren hun auto daarom in de woonwijk Voorhof. Panelleden die in de buurt van het ziekenhuis wonen is gevraagd of zij hiervan overlast ervaren. Het gaat hier om 6 procent van het totale aantal respondenten, 26 panelleden. Gezien dit kleine aantal zijn de uitkomsten van deze vragen indicatief.

Van de 26 respondenten die in de buurt van het Rijnland Ziekenhuis wonen, geeft de helft aan nooit overlast te ervaren van het parkeren van bezoekers en medewerkers. 10 Bewoners geven aan vaak overlast te ervaren en 3 soms.

Invoering van vergunningparkeren kan ongewenst parkeren van bezoekers en medewerkers van het ziekenhuis in de buurt tegengaan. De 13 bewoners die parkeeroverlast ervaren is gevraagd of ze vóór betaald parkeren zijn als daardoor de parkeeroverlast afneemt. Twee respondenten geven aan maximaal 25 euro per jaar te willen betalen voor een parkeervergunning en één respondent maximaal 75 euro per jaar. De overige 9 respondenten zijn niet voor vergunningparkeren.

Bijlage 4 Definities en voorbeelden van functies

functies	Definitie en/of voorbeeld
woning duur	WOZ-waarde > €350.000
woning middelduur	WOZ-waarde tussen €250.000 - €350.000
woning goedkoop	WOZ-waarde < €250.000
kamer	(onzelfstandige) Woonruimte waarbij douche, keuken en/of toilet gedeeld wordt met andere bewoners (voorbeeld: studentenkamer)
serviceflat / aanleunwoning	Een zelfstandige woonruimte waarbij bewoners slechts (incidenteel) zorg of diensten afnemen. Voor het parkeerbeleid valt deze categorie onder wonen
verpleeghuis / verzorgingstehuis / zorgcentrum	Woonvoorziening voor verzorging en begeleiding in een beschutte (24uursverblijf) van bewoners met lichamelijke en/of geestelijke problemen en verminderde zelfredzaamheid (voorbeeld: Leythenrode)
woonvoorziening gehandicapten	Instelling gericht op het stimuleren van de zelfstandigheid en sociale redzaamheid van gehandicapten door het bieden van (duurzame) huisvesting, verzorging en agogische begeleiding. (voorbeeld: de Brunel)
specifieke zorgfuncties (dagopvang, zorg bij cluster-bewoning, zorggroepen)	(voorbeeld: Gading) Parkeerbehoefte werknemers
ziekenhuis	
arts / maatschap / kruisgebouw / therapeut	
apotheek	
wijk-, buurt- en dorpscentra, supermarkt	Wijk: Oranjegallerij, Buurt:Splinterlaan, Dorps: Santhorst, Supermarkt: Hoogvliet, Regionaal: Winkelhof
Winkelhof	
bouwmarkt / tuincentrum / kringloopwinkel	
(week)markt	
(commerciële) dienstverlening (kantoren met baliefunctie) en/of bezoekers intensief	Soms met gedeeltelijke baliefunctie (gemeentehuis, Activite) (voorbeeld: accountant, notaris, makelaar)
kantoren (zonder baliefunctie) en/of bezoekers extensieve	
arb.extensieve / bezoekersextensieve bedrijven (loods, opslag , transportbedrijf)	
arb.intensieve / bezoekersextensieve bedrijven (industrie, laboratorium, werkplaats)	
showroom (auto's, keukens, meubels, caravans)	Goederen die men koopt, maar niet meteen meeneemt
grootschalige detailhandel	Verkoop aan particulieren van goederen in kleine hoeveelheden maar op grote verkoopsoppervlakten (voorbeeld: Ikea)

bedrijfsverzamelgebouw	Parkeernormen afhankelijk van type bedrijven
café / bar / discotheek / cafetaria	
restaurant	
hotel / bed and breakfast	
museum / bibliotheek	
bioscoop / theather / schouwburg	
cultureel centrum / wijkgebouw	
beroepsonderwijs dag (mbo, roc, wo, hbo)	
voorber. Beroepsonderwijs dag (vwo, havo, vbo)	
avondonderwijs	
basisonderwijs	
crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf	
evenementenhal/ beursgebouw / concertgebouw	
dansstudio / sportschool	(voorbeeld: sportcity)
squashbanen	
tennisbanen	
bowlingbaan / biljartzaal	
sporthal (binnen)	Geschikt voor meerdere soorten sporten
sportveld (buiten)	
golfbaan	
zwembad	
themapark / pretpark	
overdekte speeltuin / hal	
manege	
jachthaven	
volkstuin	
religiegebouw	
begraafplaats / crematorium	