



# Onderzoek parkeeroplossingen Leiderdorp

Zijkwartier en Hofje van Holtlant

30 januari 2024

**SPARK**



leiderdorp

**SPARK**

Spark B.V.  
Nieuwstraat 4  
2266 AD Leidschendam  
+31 (0)70 31 77 005

info@spark-parkeren.nl  
spark-parkeren.nl  
KvK 28108453

## Colofon

**Opdrachtgever**  
Gemeente Leiderdorp

**Titel**  
Onderzoek parkeeroplossingen Leiderdorp

**Versie**  
1.0

**Datum**  
30 januari 2024

**Projectleider gemeente**  
Rik Verhoeven

**Projectteam Spark**  
Angelique Breukel  
Edwin van der Gracht

## Inhoudsopgave

<b>1. Samenvatting</b>	<b>4</b>
<b>2. Inleiding</b>	<b>6</b>
2.1 Aanleiding	6
2.2 Onderzoeksopzet	6
2.3 Definitie van parkeeroverlast	7
2.4 Doelstelling van mogelijke parkeeroplossingen	7
2.5 Leeswijzer	7
<b>3. De huidige parkeersituatie</b>	<b>8</b>
3.1 Zijlkwartier	8
3.1.1 Kenmerken Zijlkwartier	8
3.1.2 Resultaten parkeertellingen	8
3.1.3 Ervaringen parkeerpanel	9
3.1.4 Samenvatting en vervolg	10
3.2 Hofje van Holtlant en Holtlant	10
3.2.1 Kenmerken Hofje van Holtlant en Holtlant	10
3.2.2 Resultaten parkeertellingen	11
3.2.3 Ervaringen parkeerpanel	12
3.2.4 Samenvatting en vervolg	13
<b>4. Vier mogelijke oplossingen</b>	<b>14</b>
4.1 Wat zijn de vier mogelijke oplossingen?	14
4.2 Oplossing 1: openbare parkeerplaatsen toewijzen aan bewoners	14
4.3 Oplossing 2: het invoeren van vergunninghoudersparkeren	16
4.4 Oplossing 3: het instellen van een parkeerschijfzone	19
4.5 Oplossing 4: beïnvloeding parkeergedrag	21
4.6 Vergelijking van de mogelijke oplossingen	22
<b>5. Conclusies en aanbevelingen</b>	<b>24</b>
5.1 Uitgangspunten en constatering	24
5.2 Oplossing parkeeroverlast Zijlkwartier	24
5.3 Oplossing parkeeroverlast Hofje van Holtlant	26
5.4 Nadere overwegingen	27
<b>Bijlage 1 Parkeerdruk Zijlkwartier</b>	<b>28</b>
<b>Bijlage 2 Parkeerdruk Hofje van Holtlant</b>	<b>30</b>

## 1. Samenvatting

Al geruime tijd ervaren bewoners van de wijken Zijlkwartier en Hofje van Holtlant parkeeroverlast. Om deze overlast objectief in kaart te brengen zijn in mei 2023 parkeertellingen uitgevoerd. De resultaten van deze tellingen bevestigen grotendeels de signalen van bewoners. In de avond- en nachtsituatie is in Zijlkwartier, gemeten over de volledige wijk, een parkeerdruk van 93% waargenomen. In Hofje van Holtlant is ook sprake van een verhoogde parkeerdruk, overdag ligt de parkeerdruk daar op 98%. In de naastgelegen wijk Holtlant is de druk op ditzelfde moment 83%. Een andere constatering die naar voren komt uit de parkeertellingen is dat wijkvreemde parkeerders een substantieel aandeel vormen van de voertuigen die staan geparkeerd in beide wijken. Wijkvreemde parkeerders zijn parkeerders met een herkomst buiten de twee wijken. Uit herkomstgegevens blijkt dat in Zijlkwartier, gedurende de nachtsituatie, 21% van de geparkeerde voertuigen een herkomst heeft buiten de wijk. In de wijken Hofje van Holtlant en Holtlant geldt dit in de dagsituatie voor 65% van de voertuigen. Op basis van signalen vanuit bewoners is bekend dat dit met name parkeerders zijn die een connectie hebben met de omliggende bedrijven en instellingen.

Door gemeente Leiderdorp zijn er voor beide wijken parkeerpanels opgericht. Alle bewoners in de wijk konden zich aanmelden voor deze panels. De eerste panelbijeenkomsten hebben plaatsgevonden in juli 2023. Tijdens deze bijeenkomsten zijn de resultaten van de parkeertellingen gepresenteerd. Voor beide wijken geldt dat panelleden zich herkennen in de onderzoeksresultaten; er is sprake van een hoge parkeerdruk en deze wordt veroorzaakt door wijkvreemde parkeerders. De panelleden uit de wijken Zijlkwartier en Hofje van Holtlant hebben aangegeven dat zij structurele overlast ervaren als gevolg van de hoge parkeerdruk. Zij vinden dat hier iets aan moet worden gedaan. Deze constatering geldt niet voor de wijk Holtlant. Panelleden die wonen in Holtlant hebben aangegeven dat zij op dit moment geen overlast ervaren als gevolg van een te hoge parkeerdruk. Zij vinden om deze reden niet dat er iets moet veranderen aan de parkeersituatie. Tijdens de panelbijeenkomsten zijn vervolgens mogelijke oplossingen voor de ervaren parkeeroverlast in Zijlkwartier en Hofje van Holtlant besproken. Hieruit zijn de volgende oplossingen naar voren gekomen:

1. openbare parkeerplaatsen toewijzen aan bewoners;
2. invoering van vergunninghoudersparkeren;
3. instellen van een parkeerschijfzone (alleen als oplossing benoemd voor Zijlkwartier);
4. beïnvloeding van parkeergedrag (alleen als oplossing benoemd voor Hofje van Holtlant).

De vier bovenstaande oplossingen zijn in dit onderzoeksrapport nader uitgewerkt en beoordeeld op effectiviteit, toekomstbestendigheid, eventuele neveneffecten en de financiële consequenties van iedere oplossing. Op basis hiervan wordt voor beide wijken geconcludeerd dat de parkeeroverlast het beste kan worden aangepakt door de invoering van vergunninghoudersparkeren. Dit is een vorm van parkeerregulering waarbij, gedurende de tijden waarop het vergunninghoudersparkeren van kracht is, alleen houders van een parkeervergunning in de wijk mogen parkeren. Voor bezoekers van bewoners (visite, zorgverleners, mantelzorgers, et cetera) die niet beschikken over een parkeervergunning kan een digitale bezoekersregeling worden ingesteld. Op deze manier wordt parkeergelegenheid geboden aan alle gewenste doelgroepen, terwijl wijkvreemde parkeerders volledig worden geweerd. Indien nodig kan er in de omgeving van bezoekersaantrekkelijke functies aanvullend een parkeerschijfzone worden ingesteld voor een bepaald aantal parkeerplaatsen. Op basis van de tweede reeks van panelbijeenkomsten die plaatsvond in november 2023 kan worden gesteld dat de invoering van vergunninghoudersparkeren in beide wijken draagvlak heeft onder de leden van het parkeerpanel.

Gemeente Leiderdorp hanteert het beleidsuitgangspunt dat de parkeerdruk in de openbare ruimte maximaal 85% mag bedragen. Voor beide wijken geldt dat de parkeerdruk significant zal afnemen als gevolg van de invoering van vergunninghoudersparkeren. Met vergunninghoudersparkeren worden alle wijkvreemde parkeerders geweerd. Uit parkeertellingen blijkt dat wijkvreemde parkeerders een belangrijke oorzaak vormen van de hoge parkeerdruk. Voor beide wijken is de verwachting dat de parkeerdruk afneemt naar 85% of lager. Hiermee draagt de invoering van parkeerregulering in de vorm van vergunninghoudersparkeren, op specifieke plekken aangevuld met parkeerschijfzones, bij aan het bereiken van de genoemde beleidsdoelstelling. Voor Hofje van Holtlant en Holtlant geldt dat de gemeente Leiderdorp in gesprek blijft met de omliggende bedrijven en instellingen om het parkeren in de wijk door werknemers en bezoekers te ontmoedigen.

## 2. Inleiding

### 2.1 Aanleiding

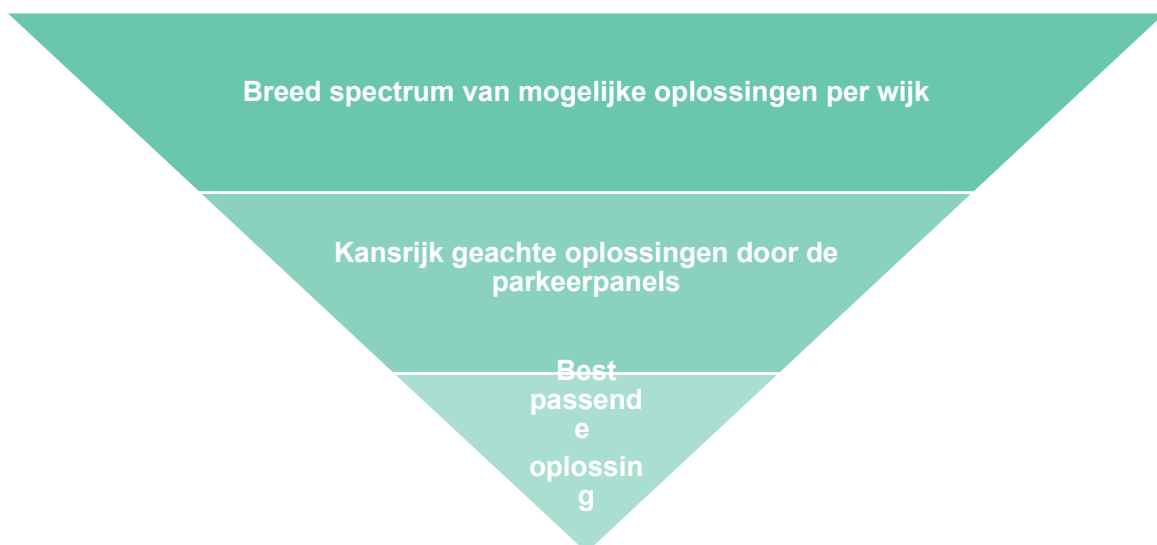
In 2022 heeft gemeente Leiderdorp een parkeervisie opgesteld. Deze visie bevat de beleidsmatige kaders voor auto- en fietsparkeren in heel Leiderdorp. In november 2022 is de visie behandeld in het politiek forum. Het forum heeft beoordeeld dat de visie niet klaar was voor besluitvorming in de gemeenteraad. De gemeenteraad heeft via een motie de oproep gedaan om de ervaren parkeeroverlast in twee wijken, Zijlkwartier en Hofje van Holtlant, aan te pakken.

Naar aanleiding van de bovengenoemde oproep is een onderzoek gestart om te komen tot mogelijke oplossingen voor de ervaren parkeeroverlast in de wijken Zijlkwartier en Hofje van Holtlant. Spark ondersteunt de gemeente hierbij. In het voorliggende rapport zijn de resultaten van dit onderzoek opgenomen.

### 2.2 Onderzoeksopzet

Om de parkeersituatie in de wijken Zijlkwartier en Hofje van Holtlant in kaart te brengen zijn in mei 2023 door onderzoeksbureau Trajan parkeertellingen uitgevoerd in de twee wijken. Per wijk is het aantal beschikbare openbare parkeerplaatsen, de parkeerdruk en de herkomst van de geparkeerde voertuigen in beeld gebracht. Vervolgens is in juli 2023 per wijk een parkeerpanel ingesteld. Alle wijkbewoners zijn via een huis-aan-huis verspreide brief uitgenodigd om deel te nemen aan het panel.

Tijdens de eerste bijeenkomst van ieder panel is een toelichting gegeven op de resultaten van de uitgevoerde parkeertellingen. Vervolgens is ingegaan op de oplossingen die denkbaar zijn om de ervaren parkeeroverlast aan te kunnen pakken. Op basis hiervan zijn, in samenspraak met de panelleden, vier mogelijk kansrijke oplossingen benoemd. In dit onderzoek zijn deze kansrijke oplossingen nader uitgewerkt. Ook wordt per wijk een advies gegeven wat de best passende oplossing is. Deze aanpak is schematisch weergegeven in Figuur 1.



*Figuur 1 Onderzoeksopzet.*

## 2.3 Definitie van parkeeroverlast

Het begrip parkeeroverlast heeft een subjectieve en objectieve uitleg. Het subjectieve deel gaat over de beleving van overlast, wat van persoon tot persoon verschilt. Bij een hogere parkeerdruk moeten bewoners vaker op grotere loopafstand van hun woning parkeren. Voor sommige bewoners vormt dit sneller een probleem dan voor anderen.

Parkeerdruk is een belangrijke objectieve verklarende factor voor parkeeroverlast. De parkeerdruk geeft de verhouding weer tussen de openbare parkeercapaciteit en de parkeerbezetting, uitgedrukt in een percentage. Wanneer er op 100 parkeerplaatsen 80 voertuigen staan geparkeerd, dan resulteert dit in een parkeerdruk van 80%.

In het geldende Parkeerbeleidsplan Leiderdorp is een beleidsuitgangspunt opgenomen vanaf wanneer in objectieve zin sprake is van parkeeroverlast. In het parkeerbeleid is bepaald dat er sprake is van parkeeroverlast, wanneer de parkeerdruk tijdens de drukste periode structureel boven de 85% ligt. Dit beleidsuitgangspunt wordt door veel gemeenten gehanteerd en sluit aan bij landelijke richtlijnen van kennisplatform CROW. In dit onderzoek wordt deze grenswaarde aangehouden.

## 2.4 Doelstelling van mogelijke parkeeroplossingen

In dit onderzoek zijn mogelijke oplossingen uitgewerkt om de ervaren parkeeroverlast in Zijlkwartier en Hofje van Holtlant te kunnen aanpakken. De gemeente stelt zich daarbij tot doel om de parkeerdruk in de openbare ruimte te laten aansluiten bij het beleidsuitgangspunt van maximaal 85% parkeerdruk. Dit betekent dat het effect van maatregelen niet dermate groot hoeft te zijn, dat de parkeerdruk daalt naar bijvoorbeeld 60%. Dit sluit niet aan bij de ambitie om te komen tot een duurzaam ruimtegebruik. Een significante verlaging van de parkeerdruk in de beide wijken zelf, heeft hiernaast ook het risico in zich dat de parkeerdruk zich verplaatst naar omliggende wijken.

## 2.5 Leeswijzer

In hoofdstuk 3. zijn de resultaten van uitgevoerde parkeertellingen gebruikt om de parkeersituatie in de wijken Zijlkwartier en Hofje van Holtlant en Holtlant te kunnen duiden. In Bijlage 1 en Bijlage 2 is per wijk op straatniveau de parkeerdruk zichtbaar gemaakt. De parkeerdrukonderzoeken zijn als separate bijlagen toegevoegd aan dit onderzoeksrapport. In hoofdstuk 4. zijn de vier mogelijke oplossingen voor de ervaren parkeeroverlast beschreven. Ook zijn de oplossingen onderling vergeleken. In hoofdstuk 5. is ten slotte per wijk geconcludeerd wat de best passende oplossing is om de parkeeroverlast te kunnen aanpakken.

## 3. De huidige parkeersituatie

### 3.1 Zijkwartier

#### 3.1.1 Kenmerken Zijkwartier

De wijk Zijkwartier bestaat uit ongeveer 500 woningen en heeft ruim 900 inwoners (bron: CBS, kerncijfers wijken en buurten 2022). Cijfers van CBS over huishoudensinkomen uit 2021 laten zien dat in Zijkwartier, ten opzichte van het gemiddelde over heel Leiderdorp, een groter aandeel van de huishoudens valt binnen de inkomensklasse '40% huishoudens met laagste inkomen'. Gemiddeld over de hele gemeente valt ongeveer 32% van alle huishoudens binnen deze categorie, in Zijkwartier is dit bijna 44%.

Het aantal bedrijfsvestigingen in de wijk is relatief beperkt. Geografisch is Zijkwartier gelegen aan de grens met de gemeente Leiden. De verbinding met Leiden wordt gevormd door de Spanjaardsbrug. In de aangrenzende Leidse wijk De Kooi is het parkeren gereguleerd door middel van betaald parkeren met een vergunningstelsel. Als gevolg van de ligging van de wijk ten opzichte van bedrijventerrein de Baanderij en de waterwegen, grenst Zijkwartier in zuidoostelijke richting alleen aan de woonwijk Ouderzorg.



Figuur 2 Onderzoeksgebied Zijkwartier.

#### 3.1.2 Resultaten parkeertellingen

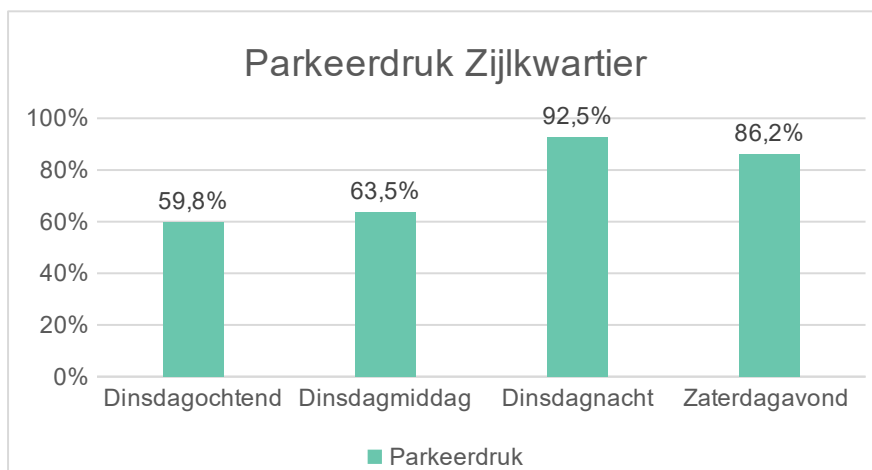
De resultaten van de uitgevoerde parkeertellingen zijn als volgt samen te vatten:

- In het onderzoeksgebied (zie Figuur 2) liggen 348 openbare parkeerplaatsen. Dit is exclusief vier parkeerplaatsen voorzien van een elektrisch oplaadpunt, drie gehandicaptenparkeerplaatsen op kenteken en een parkeerplaats gereserveerd voor autodatas.



- Overdag bevindt de parkeerdruk zich op een acceptabel niveau: gemiddeld over het gehele onderzoeksgebied ongeveer 60% parkeerdruk. Enkele straten (met name de Zijldijk) kenmerken zich in de dagsituatie door een verhoogde parkeerdruk (zie de parkeerdrukkaarten in Bijlage 1).
- In de nachtsituatie is er sprake van een hogere parkeerdruk: gemiddeld over het gehele onderzoeksgebied is een parkeerdruk van 93% gemeten.
- Uit herkomstonderzoek blijkt dat in de nachtsituatie, van de 318 geparkeerde voertuigen, 66 voertuigen een herkomst buiten de wijk hebben (dit betekent in de regio of elders in Nederland). Op basis hiervan kan 21% van de geparkeerde voertuigen als wijkvreemd worden aangemerkt.

Relevant om te benoemen is de status van de nieuwbouwwontwikkelingen aan de Pinksterbloem ten tijde van de parkeertellingen. Gedurende de onderzoeksperiode werden de oude appartementen aan de Pinksterbloem gesloopt. Voor de sloopwerkzaamheden was een aantal parkeerplaatsen afgezet. Omdat de oude appartementen niet meer werden bewoond tijdens de parkeertellingen, heeft dit naar verwachting geleid tot een lager waargenomen parkeerdruk aan de Pinksterbloem. Dit onderzoek richt zich niet op de oplossing van het parkeren binnen de Pinksterbloem nieuwbouwwontwikkelingen.



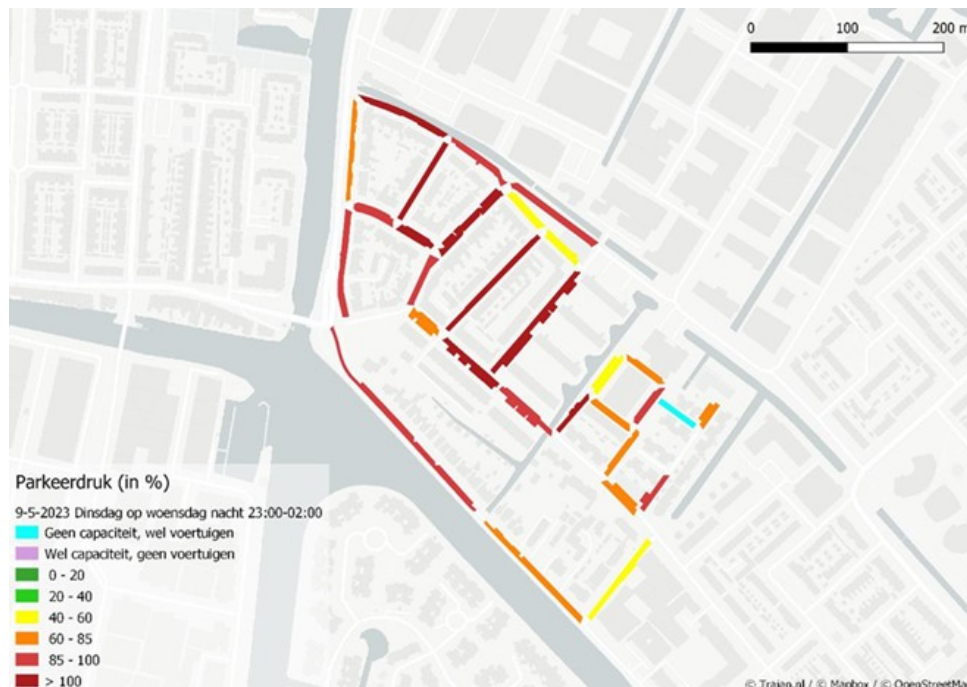
Figuur 3 Parkeerdruk Zijkwartier mei 2023.

Het is zo dat niet in alle straten in Zijkwartier de parkeerdruk zich op hetzelfde niveau bevindt. Zoals af te leiden uit de parkeerdrukkaart in Figuur 4 en de kaarten in Bijlage 1 is de parkeerdruk het hoogst aan de westkant van de wijk en lager aan de oostkant (de Jan Roelandsestraat en Simon Ouwerkerkstraat). Aan de westkant ligt de parkeerdruk in de nachtsituatie in nagenoeg alle straten boven de 85%. Op ditzelfde moment kennen vijf straten een parkeerdruk van 100% of hoger. Dit geldt voor de Steenbakkerslaan, Pinksterbloem, Spanjaardslaan, Zijllaan en de Meijelaan.

### 3.1.3 Ervaringen parkeerpanel

Aan het parkeerpanel zijn de resultaten van de uitgevoerde parkeertellingen gepresenteerd. Tijdens de panelbijeenkomst is vervolgens de vraag gesteld of panelleden zich herkennen in het beeld dat naar voren komt uit de tellingen. De panelleden hebben aangegeven dat zij zich herkennen in het beeld. De parkeerdruk ligt structureel op een hoog niveau. Omdat bewoners overdag gedeeltelijk van huis zijn, is de parkeerdruk dan wat lager. Het inzicht dat wijkvreemde parkeerders een belangrijke oorzaak vormen van de hoge parkeerdruk, is tijdens het panel door panelleden bevestigd. Panelleden geven hierover aan dat deze voertuigen vaak voor een langere tijd in de wijk staan geparkeerd (dit kan weken of zelfs maanden zijn). Omdat het merendeel van de panelleden in straten aan de westkant

van de wijk woont, kon de lager gemeten parkeerdruk aan de oostkant van de wijk niet door panelleden worden bevestigd.



Figuur 4 Parkeerdrukkaart Zijkwartier werkdagnacht gemeten tussen 23:00 en 02:00 uur.

### 3.1.4 Samenvatting en vervolg

Uit de uitgevoerde parkeertellingen komt naar voren dat de parkeerdruk in de wijk Zijkwartier zich op een hoog niveau bevindt. De parkeerdruk is het hoogst aan de westkant van de wijk en ligt lager aan de oostkant. De hoge parkeerdruk aan de westkant van de wijk is bevestigd door panelleden, de lagere parkeerdruk aan de oostkant kon niet door hen worden bevestigd. Uit herkomstonderzoek is naar voren gekomen dat wijkvreemde parkeerders een belangrijke verklarende factor vormen voor de hoge parkeerdruk in de wijk. In Zijkwartier is, op basis van het hiervoor geldende beleidsuitgangspunt (zie paragraaf 2.3), sprake van een parkeerprobleem.

#### *Moet de parkeeroverlast in Zijkwartier worden aangepakt?*

De bovenstaande conclusie is ook door het parkeerpanel getrokken. Vervolgens is de vraag gesteld of men ook vindt dat de parkeeroverlast moet worden aangepakt. De reacties van panelleden op deze vraag liepen uiteen. Alle panelleden zijn van mening dat er iets moet gebeuren. Het draagvlak voor eventuele maatregelen hangt echter af van de precieze uitwerking van deze maatregelen en met name de financiële consequenties voor de bewoners. Panelleden refereerden hierbij ook naar de samenstelling van de wijk en financiële draagkracht van haar inwoners.

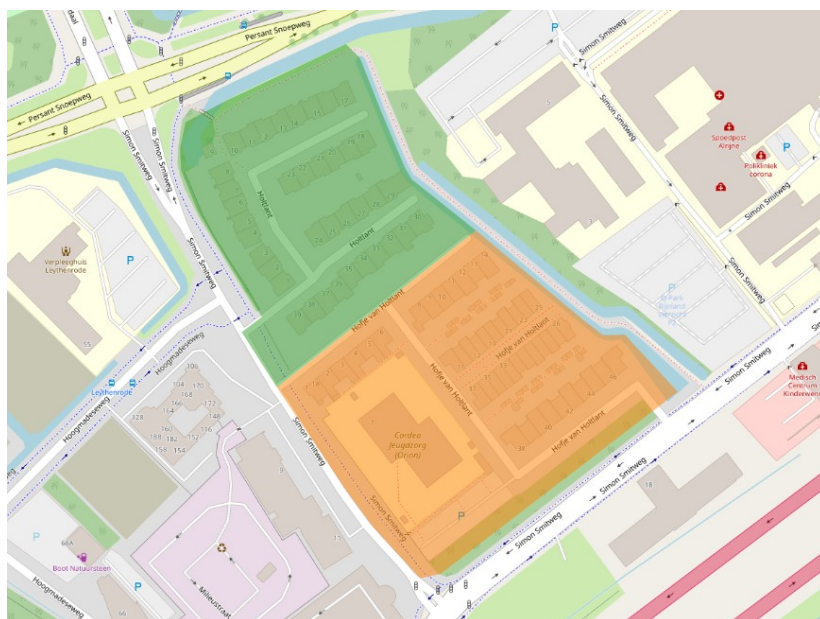
## 3.2 Hofje van Holtlant en Holtlant

### 3.2.1 Kenmerken Hofje van Holtlant en Holtlant

De wijken Hofje van Holtlant en Holtlant vormen twee kleinere wijken ten zuiden van de Persant Snoepweg (zie Figuur 5). De signalen over parkeeroverlast komen op dit moment voornamelijk uit Hofje van Holtlant. Omdat de twee wijken direct aan elkaar grenzen en op het gebied van parkeren niet los van elkaar kunnen worden gezien, is ook de wijk Holtlant betrokken in dit onderzoek. Dit wil

overigens niet zeggen dat de conclusies voor Hofje van Holtlant automatisch ook van toepassing zijn op Holtlant.

De twee wijken hebben overwegend een woonfunctie. In de wijk Hofje van Holtlant is zorginstantie met basisonderwijs Cardea gevestigd. De school beschikt op eigen terrein over 41 parkeerplaatsen bestemd voor medewerkers en bezoekers. Geografisch hebben de wijken een bijzondere ligging, ze worden namelijk omringd door diverse bedrijven en instellingen. Voor de parkeersituatie geldt dat bewoners zijn aangewezen op eigen parkeergelegenheid en de 78 parkeerplaatsen die aanwezig zijn in de openbare ruimte. De uitwijkmogelijkheden naar parkeerlocaties buiten de wijk zijn relatief beperkt.



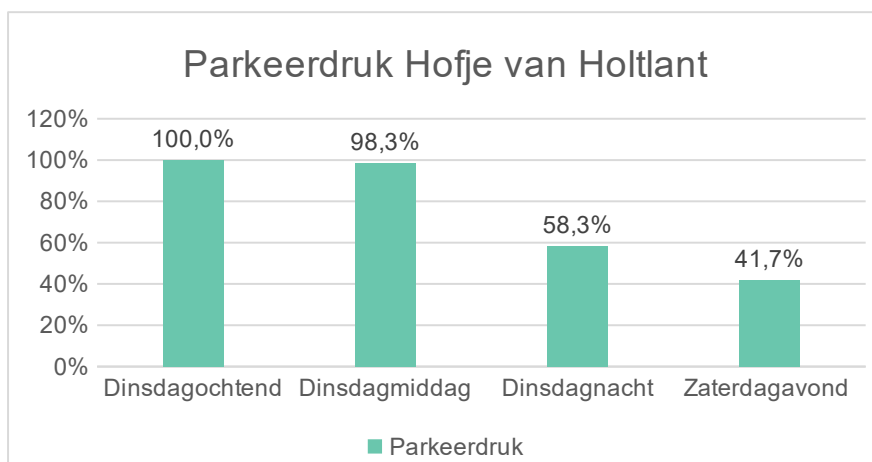
Figuur 5 Onderzoekgebied Hofje van Holtlant (oranje) en Holtlant (groen).

### 3.2.2 Resultaten parkeertellingen

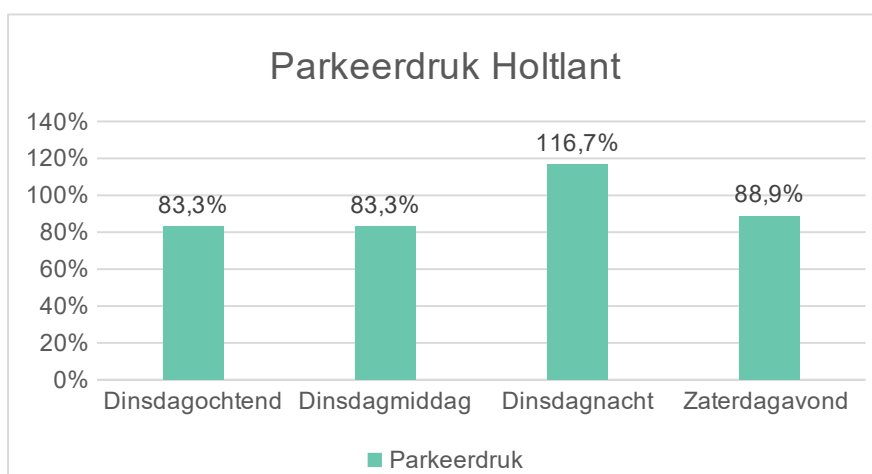
De resultaten van de uitgevoerde parkeertellingen in Hofje van Holtlant en Holtlant worden hieronder apart van elkaar beschreven.

- De resultaten voor de wijk Hofje van Holtlant zijn als volgt samen te vatten:
  - In Hofje van Holtlant zijn 60 openbare parkeerplaatsen aanwezig (exclusief twee parkeerplaatsen voorzien van een elektrisch oplaadpunt).
  - Overdag bevindt de parkeerdruk zich op een hoog niveau. In de ochtend is een parkeerdruk van 100% gemeten, in de middag een parkeerdruk van ongeveer 98% (zie Figuur 6).
  - In Hofje van Holtlant is in de nachtsituatie een parkeerdruk van circa 58% gemeten. Dit betekent dat er op dit moment 25 ongebruikte parkeerplaatsen waren.
- De resultaten voor de wijk Holtlant zijn als volgt samen te vatten:
  - In Holtlant zijn 18 openbare parkeerplaatsen aanwezig.
  - Overdag, in de ochtend en middag is een parkeerdruk van circa 83% gemeten (zie Figuur 7). Vanwege de omvang van het gebied betekent dit enkele vrije parkeerplaatsen.
  - In Holtlant is in de nachtsituatie een parkeerdruk van 117% gemeten (18 parkeerplaatsen en 21 voertuigen die deels op onofficiële plekken stonden geparkeerd).

Naast parkeertellingen is ook de herkomst van de geparkeerde voertuigen onderzocht. Hierbij is geen onderscheid gemaakt tussen Hofje van Holtlant en Holtlant. Dit heeft ermee te maken dat de herkomst van een geparkeerd voertuig op postcode vijf niveau wordt bepaald (bijvoorbeeld 2353G) en beide wijken tot hetzelfde postcodegebied behoren. Uit herkomstgegevens blijkt dat overdag, van de 72 geparkeerde voertuigen, 47 voertuigen buiten het onderzoeksgebied stonden geregistreerd. Op basis hiervan kan 65% van de geparkeerde voertuigen als 'wijkvreemd' worden aangemerkt.



Figuur 6 Parkeerdruk Hofje van Holtlant mei 2023.



Figuur 7 Parkeerdruk Holtlant mei 2023.

### 3.2.3 Ervaringen parkeerpanel

Aan het parkeerpanel zijn de resultaten van de uitgevoerde parkeertellingen gepresenteerd. Hierna is tijdens de panelbijeenkomst de vraag gesteld of panelleden zich herkennen in het beeld dat naar voren komt uit de tellingen. Bij de beantwoording van deze vraag is het onderscheid tussen Hofje van Holtlant en Holtlant relevant. In Hofje van Holtlant wordt overdag de parkeerdruk als zeer hoog ervaren, in de avonduren is eigenlijk geen sprake van parkeerdruk. Panelleden die wonen in Holtlant geven aan dat zij geen hinderlijke parkeerdruk ervaren. In de nachtsituatie komt dit niet geheel overeen met de geconstateerde parkeerdruk van 117%. Hierbij moet gezegd worden dat in Holtlant een relatief klein aantal openbare parkeerplaatsen aanwezig is (18) en het parkeren op onofficiële plekken niet direct tot ongewenste situaties zal leiden.



Figuur 8 Parkeerdrukkaart (Hofje van) Holtlant werkdagochtend gemeten tussen 09:00 en 12:00 uur.

### 3.2.4 Samenvatting en vervolg

Uit de uitgevoerde parkeertellingen komt naar voren dat de parkeerdruk in de wijk Hofje van Holtlant zich op een hoog niveau bevindt. De parkeerdruk is op werkdagen overdag het hoogst. In de naastgelegen wijk Holtlant ligt de parkeerdruk relatief gezien lager. De hoge parkeerdruk in Hofje van Holtlant is bevestigd door panelleden, ditzelfde geldt voor de lagere parkeerdruk waar in Holtlant sprake van is. Herkomstonderzoek toont aan dat de hoge parkeerdruk in Hofje van Holtlant voor een belangrijk deel wordt veroorzaakt door wijkvreemde parkeerders. In Hofje van Holtlant is, op basis van het hiervoor geldende beleidsuitgangspunt (zie paragraaf 2.3), sprake van een parkeerprobleem. Ook in Holtlant is de parkeerdruk hoger dan 85%, echter geven panelleden die wonen in Holtlant aan dat zij op dit moment geen parkeeroverlast ervaren.

#### *Moet de parkeeroverlast in Hofje van Holtlant worden aangepakt?*

De bovenstaande conclusies zijn ook door het parkeerpanel getrokken. Vervolgens is de vraag gesteld of de panelleden die wonen in Hofje van Holtlant vinden dat de parkeeroverlast moet worden aangepakt. De reacties van panelleden zijn samen te vatten tot een unaniem 'ja'.

Tijdens de panelbijeenkomst heeft de gemeente aangegeven dat het treffen van maatregelen in Hofje van Holtlant kan leiden tot een verplaatsing van de parkeeroverlast naar Holtlant (het optreden van een zogeheten waterbedeffect). Voor de bewoners uit Holtlant heeft dit perspectief een belangrijke reden gevormd om aan het parkeerpanel deel te nemen. Hoofdstuk gaat nader in op dit risico.

## 4. Vier mogelijke oplossingen

### 4.1 Wat zijn de vier mogelijke oplossingen?

Met de parkeerpanels is een breed spectrum van mogelijke oplossingsrichtingen besproken. Beide panels hebben vervolgens aangegeven welke oplossingen zij als kansrijk zien om de parkeeroverlast in hun wijk aan te kunnen pakken. Deze oplossingen zijn in dit onderzoek nader beschreven.

#### De vier mogelijke oplossingen die in dit onderzoek centraal staan zijn:

- Openbare parkeerplaatsen toewijzen aan bewoners;
- Invoering van vergunninghoudersparkeren;
- Instellen van een parkeerschijfzone (alleen als oplossing benoemd voor Zijlkwartier);
- Beïnvloeding van parkeergedrag (alleen als oplossing benoemd voor Hofje van Holtlant).

Het invoeren van een vorm van parkeerregulering wordt door beide parkeerpanels gezien als een mogelijke oplossing voor de ervaren parkeeroverlast. In landelijke wetgeving wordt onderscheid gemaakt tussen drie mogelijke vormen van parkeerregulering: vergunninghoudersparkeren, de parkeerschijfzone (ook wel blauwe zone genoemd) en betaald parkeren met een vergunningstelsel. Richting de panelleden is aangegeven dat de gemeenteraad betaald parkeren met een vergunningstelsel niet als een gewenste reguleringsvorm ziet voor Leiderdorp (aangenomen motie op 22 mei 2023<sup>1</sup>).

### 4.2 Oplossing 1: openbare parkeerplaatsen toewijzen aan bewoners

Door beide parkeerpanels wordt het verkopen of verpachten van openbare parkeerplaatsen aan bewoners als een mogelijke (deel-)oplossing gezien. De kern van deze oplossing is dat (een gedeelte) van de openbare parkeercapaciteit wordt toegewezen aan individuele bewoners. Hierdoor hebben de bewoners aan wie een parkeerplaats is toegewezen, een redelijke mate van zekerheid dat er voor hen parkeergelegenheid beschikbaar is. In deze paragraaf is uitgewerkt of het toewijzen van openbare parkeerplaatsen aan individuele bewoners een effectief middel kan zijn om de ervaren parkeeroverlast te kunnen aanpakken.

Het toewijzen van openbare parkeerplaatsen aan individuele bewoners kan op verschillende manieren worden uitgewerkt. Het verkopen of verpachten van parkeerplaatsen aan bewoners, door panelleden geopperd, is een van deze manieren. De toewijzing kan ook worden vormgegeven door het reserveren van de desbetreffende parkeerplaats voor één enkel kenteken (zie Figuur 9 waarin dit is gebeurd voor het voertuig van een gehandicapt persoon).

Het toewijzen van openbare parkeerplaatsen aan individuele bewoners heeft effect op de parkeersituatie. Het te verwachten effect is mede afhankelijk van de volgende aspecten:

- de vraag of er voor de bewoner kosten verbonden zijn aan het verkrijgen van een toegewezen parkeerplaats;
- of de maatregel als eigenstandige maatregel wordt toegepast of in combinatie met een reguleringsvorm;
- de consequenties van de maatregel voor efficiënt gebruik van parkeerruimte (dubbelgebruik).

<sup>1</sup> [Hyperlink naar Motie Vreemd aan de orde van de Dag](#)



Figuur 9 Manieren om een toegewezen parkeerplaats te reserveren voor bewoners (links de parkeerbeugel en rechts de gereserveerde parkeerplaats met bebording).

### Het kostenaspect

Het toewijzen van openbare parkeerplaatsen aan individuele bewoners gaat met kosten gepaard. Het te verwachten effect van de maatregel op de parkeersituatie is afhankelijk van de keuzes die de gemeente Leiderdorp maakt in het al dan niet doorbelasten van deze kosten aan de bewoners. Als deze kosten volledig worden doorgerekend aan de bewoner, dan zullen minder bewoners ervoor kiezen om een parkeerplaats af te nemen dan wanneer de gemeente (een gedeelte van) deze kosten voor haar rekening neemt. In deze (bestuurlijke) afweging speelt een verantwoorde besteding van gemeentemiddelen een belangrijke rol.

### Solitair of in combinatie met een reguleringsvorm

Het toewijzen van openbare parkeerplaatsen aan individuele bewoners kan worden uitgewerkt als een op zichzelf staande maatregel of in combinatie met één van de twee beschreven reguleringsvormen. In het eerste geval blijft op de resterende openbare parkeerplaatsen vrij parkeren gelden, wat ertoe zal leiden dat de druk op deze resterende parkeerplaatsen verder toeneemt. Als wordt gekozen voor het invoeren van parkeerregulering op de resterende (niet toegewezen) parkeerplaatsen, dan heeft dit een positief effect op de parkeerdruk in vergelijking tot de situatie waarin deze parkeerplaatsen ongereguleerd blijven.

### Efficiënt gebruik van parkeerruimte (dubbelgebruik)

Een reguliere openbare parkeerplaats in Zijkwartier en Hofje van Holtlant kan verspreid over de dag verschillende gebruikers hebben. De beschikbare openbare parkeercapaciteit wordt hiermee op een zo efficiënt mogelijke manier gebruikt. Parkeerplaatsen die zijn toegewezen aan individuele bewoners hebben geen openbaar karakter. Alleen bewoners of door bewoners toegestane gebruikers (zoals visite) kunnen gebruik maken van de desbetreffende parkeerplaats. Afhankelijk van de manier waarop de toewijzing is vormgegeven, is de uitwisselbaarheid van de toegewezen parkeerplaats groter of juist kleiner.

#### 4.2.1 Beoordeling

In dit onderzoek is iedere mogelijke oplossing voor de ervaren parkeeroverlast getoetst aan vier criteria: effectiviteit, toekomstbestendigheid, eventuele neveneffecten en de financiële consequenties van de maatregel op hoofdlijnen (de financiële gevolgen voor de parkeerder en de gevolgen voor de gemeente Leiderdorp). In Tabel 1 is oplossing 1 aan deze vier criteria getoetst.

## Oplossing 1: openbare parkeerplaatsen toewijzen aan bewoners

1. Effectiviteit	Het beoordelen van de effectiviteit van deze maatregel is in deze fase beperkt mogelijk. Dit heeft ermee te maken dat de wijze waarop de toewijzing wordt vormgegeven sterk van invloed is op het te verwachten effect van de maatregel. In algemene zin geldt dat het effect van de maatregel zeer selectief is. De maatregel verbetert tenslotte alleen de parkeersituatie voor diegenen die een toegewezen parkeerplaats krijgen.
2. Toekomstbestendigheid	Ook voor de toekomstbestendigheid van deze maatregel geldt dat de nadere uitwerking van de toewijzing hierop van invloed is. Voor alle 'hardware matige' oplossingen zoals parkeerbeugels geldt dat beheer en onderhoud altijd zullen vragen om blijvende aandacht en kosten met zich meebrengen.
3. Neveneffecten	Een belangrijk neveneffect van deze maatregel is dat de toewijzing van parkeerplaatsen aan individuele bewoners leidt tot een minder efficiënt gebruik van de totale parkeercapaciteit in de wijk. Als de bewoner van huis is en geen gebruik maakt van zijn toegewezen parkeerplaats, dan kan diezelfde parkeerplaats beperkt worden gebruikt door andere parkeerders. De maatregel leidt hiermee in brede zin niet tot een efficiënt gebruik van de beschikbare parkeerruimte. Vanuit de perceptie dat de openbare ruimte schaars en kostbaar is, is dit een zwaarwegend nadelig effect van deze maatregel.
4. Financiële consequenties	Als parkeerplaatsen alleen worden toegewezen aan bewoners, onder de voorwaarde dat zij hiervoor een bepaald bedrag betalen, dan is de kans groot dat de maatregel leidt tot een zekere ongelijkheid binnen de wijk. Bewoners die financieel minder daadkrachtig zijn, zullen minder snel de beschikking krijgen over een toegewezen parkeerplaats.

Tabel 1 Beoordeling oplossing 1.

### 4.3 Oplossing 2: het invoeren van vergunninghoudersparkeren

Bij vergunninghoudersparkeren kunnen, gedurende de tijden waarop het vergunninghoudersparkeren van kracht is, alleen houders van een parkeervergunning in de wijk parkeren. Het is mogelijk om een (digitale) regeling in te stellen waarmee bewoners hun bezoekers kunnen aanmelden. Het invoeren van vergunninghoudersparkeren is een verkeersmaatregel. Kenmerkend aan een verkeersmaatregel is dat de opbrengsten van uitgeschreven verkeersboetes door het Rijk worden geïnd. De gemeente heeft om deze reden geen handhavingsopbrengsten ter dekking van de gemaakte kosten (bebording, benodigde handhavingsinzet).



Figuur 10 Verkeersbord vergunninghoudersparkeren (E09).



Het effect van vergunninghoudersparkeren op de parkeersituatie is afhankelijk van de manier waarop de reguleringsvorm is uitgewerkt. De belangrijkste aspecten hiervan zijn:

- het reguleringsvenster waarbinnen het vergunninghoudersparkeren geldt (dagen en tijdstippen);
- het vergunningenbeleid (aantal vergunningen, vergunningtarieven, wel of niet instellen van een uitgifteplafond waarmee het aantal uit te geven vergunningen wordt gemaximeerd);
- de omgang met parkeren op eigen terrein in relatie tot vergunninguitgifte;
- de intensiteit waarmee wordt gehandhaafd.

## Het reguleringsvenster

Bij iedere vorm van parkeerregulering moet een tijdsvenster worden bepaald waarbinnen, in dit geval, het vergunninghoudersparkeren van kracht is. Hierbij moeten de reguleringsdagen en de start- en eindtijden worden bepaald. Buiten het reguleringsvenster is het parkeren in de wijk ongereguleerd en zijn parkeerplaatsen door iedereen vrij te gebruiken. Dit toont het belang van een strategisch gekozen reguleringsvenster aan. Het reguleringsvenster in Hofje van Holtlant kan bijvoorbeeld zijn afgestemd op de momenten waarop vreemdparkers, waarvan bekend is dat dit veelal werknemers van omliggende bedrijven zijn, doorgaans in de wijk parkeren.

## Het vergunningenbeleid

Bij de invoering van vergunninghoudersparkeren kunnen parkeervergunningen beschikbaar worden gesteld voor verschillende soorten doelgroepen. In de twee wijken waar dit onderzoek zich op richt zijn dit met name bewoners, bezoekers van bewoners en werknemers van in de wijken zelf gevestigde bedrijven (bij het ontbreken van eigen parkeergelegenheid bij bedrijven zelf). De gemeente moet voor de uitgifte van vergunningen een vergunningenbeleid uitwerken. In dit beleid wordt het volgende vastgelegd:

- de eventuele kosten van een vergunning, mogelijk uitgesplitst naar vergunningssoort;
- een eventueel maximum aantal uit te geven vergunningen per woon- of bedrijfsadres;
- het wel of niet instellen van een uitgifteplafond (maximaal aantal vergunningen per gebied).

Aan het verkrijgen van een parkeervergunning kunnen kosten verbonden zijn. Deze tarieven kunnen per vergunningssoort (de bewonersparkeervergunning, de bedrijfsparkeervergunning) anders zijn. De vergunningstarieven worden vastgesteld door de gemeenteraad.

Het aantal vergunningen dat op een woon- of bedrijfsadres kan worden verkregen is een ander aspect van het vergunningenbeleid. Het aantal vergunningen kan gelimiteerd (bijvoorbeeld maximaal twee of drie bewonersparkeervergunningen per woonadres) of ongelimiteerd zijn. Ook heeft de gemeente de keuze om wel of geen uitgifteplafond in te stellen. Dit plafond vormt een begrenzing van het aantal parkeervergunningen dat kan worden uitgegeven en is gebaseerd op de openbare parkeercapaciteit die in de wijk aanwezig is. De gemeente geeft, als het plafond is bereikt, geen nieuwe vergunningen meer uit. Naast vergunningen voor bewoners, bedrijven en instellingen biedt het vergunningenbeleid ook ruimte voor vergunningen of regelingen gericht op mantelzorgers, maatschappelijk werkers of bijvoorbeeld hulpverleners.

## Parkeren op eigen terrein

Een onderdeel van het vergunningenbeleid is de wijze waarop met parkeren op eigen terrein wordt omgegaan. Bij woon- en bedrijfsadressen kunnen parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn (bijvoorbeeld opritten, carports of aan de woning verbonden garages). De gemeente kan ervoor kiezen om bij de uitgifte van vergunningen het aantal parkeerplaatsen waarover de aanvrager op eigen

terrein beschikt, in mindering te brengen op het aantal 'standaard' vergunningsrechten. Met deze regel wordt het gebruik van eigen parkeergelegenheid gestimuleerd.

## Handhavingsinzet

De effectiviteit van vergunninghoudersparkeren is afhankelijk van de gepleegde handhavingsinzet. Als er relatief veel wordt gehandhaafd in een gebied dan levert de parkeerregulering een grotere bijdrage aan het verbeteren van de parkeersituatie in vergelijking tot een beperktere handhavingsinzet. Uit ervaringen in andere gemeenten blijkt dat de handhavingsinzet van invloed is op de mate waarin parkeerders zich aan de geldende regels houden. Het benoemen van handhavingsinzet als een aspect waarmee de effectiviteit van parkeerregulering kan worden beïnvloed, kan als controversieel worden gezien. Het uitgangspunt moet namelijk zijn dat daar waar regels gelden, deze regels gehandhaafd moeten worden. Tegelijkertijd geldt dat handhavingsinzet wel degelijk een invloedrijk aspect van parkeerregulering is. In dit onderzoek zien wij handhavingsinzet als een aspect waar (indien gewenst) op termijn mee gestuurd kan worden.

### 4.3.1 Beoordeling

In Tabel 2 is oplossing 2 getoetst aan de vier eerder beschreven criteria.

#### Oplossing 2: het invoeren van vergunninghoudersparkeren

1. Effectiviteit	De verwachte effectiviteit van de maatregel is groot. Omdat het parkeren alleen is toegestaan aan vergunninghouders, kunnen vreemdparkerers (gedurende de tijden dat het vergunninghoudersparkeren van kracht is) niet meer in de wijk parkeren. Zoals beschreven in hoofdstuk 3 vormen vreemdparkerers de hoofdoorzaak van de ervaren parkeeroverlast.
2. Toekomstbestendigheid	De toekomstbestendigheid van de maatregel is groot. Het systeem (bebording, het vergunningensysteem, handhaving) dat nodig is om vergunninghoudersparkeren op een goede manier uit te kunnen voeren en in stand te kunnen houden is volledig in beheer van de gemeente Leiderdorp. Dit betekent dat de gemeente de regie heeft.
3. Neveneffecten	De invoering van vergunninghoudersparkeren betekent dat een gebied wordt 'afgesloten' voor alle parkeerders die niet in het bezit zijn van een parkeervergunning. Vergunninghoudersparkeren staat om deze reden bekend als een relatief starre en inflexibele reguleringsvorm. Een gevolg van vergunninghoudersparkeren kan zijn dat parkeerders die niet in aanmerking komen voor een vergunning, zich verplaatsen naar naastgelegen wijken (een waterbedeffect).
4. Financiële consequenties	Voor inwoners en bedrijven kunnen er kosten verbonden zijn aan het verkrijgen van een parkeervergunning. De gemeenteraad bepaalt of een vergunning geld kost en zo ja, wat de hoogte van de vergunning tarieven zijn. De financiële gevolgen van vergunninghoudersparkeren zijn voor de gemeente Leiderdorp veelal negatief. Naast kosten voor de bebording draagt de gemeente de volledige kosten van de benodigde handhaving. Omdat de opbrengsten van uitgeschreven verkeersboetes door het Rijk worden geïnd, zijn er geen handhavingsopbrengsten ter dekking van deze kosten. Het feit dat er binnen de gemeente

Leiderdorp nog niet op grotere schaal een vorm van parkeerregulering van kracht is, betekent dat er bij de invoering van vergunninghoudersparkeren een bijpassende parkeerorganisatie moet worden opgericht. Deze organisatie draagt bijvoorbeeld zorgt voor de uitgifte van vergunningen. Het oprichten van een dergelijke organisatie brengt voor de gemeente kosten met zich mee; eenmalige kosten bij de oprichting en structurele kosten die gepaard gaan met het instandhouden van de organisatie. Deze consequentie is ook van toepassing op de parkeerschijfzone.

Tabel 2 Beoordeling oplossing 2.

#### 4.4 Oplossing 3: het instellen van een parkeerschijfzone

Het instellen van een parkeerschijfzone wordt alleen door het parkeerpanel Zijkwartier gezien als een kansrijke oplossing. In een parkeerschijfzone geldt een parkeerduurbepanking. De lengte van deze beperking kan variëren. Parkeerders moeten gebruik maken van een parkeerschijf en zich houden aan de parkeerduurbepanking (zie Figuur 11). Voor belanghebbenden (veelal bewoners en in de wijk gevestigde bedrijven) kunnen ontheffingen beschikbaar worden gesteld. Voor een ontheffinghouder geldt de parkeerduurbepanking niet. Het instellen van een parkeerschijfzone is, net als vergunninghoudersparkeren, een verkeersmaatregel wat betekent dat de gemeente geen handavingsopbrengsten heeft ter dekking van de gemaakte kosten.



Figuur 11 Verkeersbord parkeerschijfzone (E10).

Het effect van de parkeerschijfzone op de parkeersituatie is afhankelijk van de manier waarop de reguleringsvorm is uitgewerkt. De belangrijkste aspecten hiervan zijn:

- het reguleringsvenster waarbinnen de parkeerschijfzone geldt (dagen en tijdstippen);
- de lengte van de parkeerduurbepanking;
- het ontheffingenbeleid (aantal ontheffingen, wel of geen uitgifteplafond);
- de intensiteit waarmee wordt gehandhaafd.

Veel van de aspecten die een rol spelen bij de uitwerking van een parkeerschijfzone komen ook terug bij het vergunninghoudersparkeren (zie paragraaf 4.3). Om deze reden zijn in deze paragraaf alleen de bijzondere en afwijkende aspecten van een parkeerschijfzone uitgewerkt ten opzichte van vergunninghoudersparkeren.

#### Het reguleringsvenster

Ook een parkeerschijfzone geldt binnen een bepaald tijdsvenster. Een belangrijk verschil ten opzichte van vergunninghoudersparkeren is dat de lengte van de parkeerduurbepanking van invloed is op de effectiviteit van het tijdsvenster. Als het tijdsvenster bijvoorbeeld wordt vastgesteld op maandag t/m zaterdag van 09.00 tot 18.00 uur en de duurbepanking is twee uur, dan eindigt het tijdsvenster feitelijk

om 16.00 uur. Bij de keuze voor een bepaald tijdsvenster is dit een aspect om rekening mee te houden.

## Lengte van de parkeerduurbepanking

In principe zijn alle denkbare parkeerduurbepankingen mogelijk, zolang voor een duurbepanking wordt gekozen die technisch gezien mogelijk is. Dit betekent een nauwkeurigheid van maximaal een half uur. Landelijk ligt de lengte van duurbepankingen veelal tussen de één en drie uur. Bij langere duurbepankingen neemt het risico op misbruik toe (het 'doordraaien' van de parkeerschijf) wat ten koste gaat van de effectiviteit van de maatregel.

## Het ontheffingenbeleid

Bij de invoering van een parkeerschijfzone bestaat de mogelijkheid om ontheffingen beschikbaar te stellen voor belanghebbenden. Sommige gemeenten met kleinere parkeerschijfzones kiezen ervoor om geen ontheffingen in te stellen. Als er ontheffingen zijn, dan geldt er ook een ontheffingenbeleid. De keuzes die binnen dit beleid gemaakt moeten worden komen grotendeels overeen met de keuzes bij een vergunningenbeleid. Een belangrijk verschil is dat de gemeente voor een ontheffing maximaal een legestartief mag hanteren. Dit is een tarief gebaseerd op de algehele lasten die gemoeid zijn met de uitvoering van de parkeerschijfzone.

## Handhavingsinzet

Evenals bij vergunninghoudersparkeren geldt dat handhavingsinzet op termijn kan worden gezien als een knop waarmee de effectiviteit van een parkeerschijfzone kan worden beïnvloed.

### 4.4.1 Beoordeling

In Tabel 3 is oplossing 3 getoetst aan de vier eerder beschreven criteria.

#### Oplossing 3: het instellen van een parkeerschijfzone

1. Effectiviteit	De effectiviteit van de maatregel is groot, echter is deze minder groot in vergelijking tot vergunninghoudersparkeren. In tegenstelling tot bij het vergunninghoudersparkeren kunnen vreemdparkerers wel in de wijk parkeren, zij moeten zich alleen houden aan de parkeerduurbepanking. De parkeerschijf heeft een misbruik gevoelig karakter. De parkeerschijf kan worden 'doorgedraaid', waardoor parkeerders de duurbepanking kunnen ontlopen. Ook is de parkeerschijf relatief onnauwkeurig waardoor men in de praktijk langer kan parkeren dan is toegestaan.
2. Toekomstbestendigheid	De maatregel heeft een vergelijkbare toekomstbestendigheid als de invoering van vergunninghoudersparkeren. Als gekozen wordt voor het aanbrengen van blauwe lijnen op stoepranden is de parkeerschijfzone meer onderhoudsgevoelig (de blauwe strepen die kunnen vervangen).
3. Neveneffecten	In een parkeerschijfzone geldt een maximale parkeerduur. Auto's die langer geparkeerd staan dan is toegestaan riskeren een verkeersboete. Dit kan onder parkeerders tot een zekere onrust leiden (ongerustheid over de resterende parkeertijd). Zoals beschreven in paragraaf 4.2.1 kan de invoering van vergunninghoudersparkeren leiden tot een waterbedeffect. In

vergelijking tot vergunninghoudersparkeren, leidt het instellen van een parkeerschijfzone naar verwachting tot een beperkter waterbedeffect. In een parkeerschijfzone kunnen parkeerders, voor wie de duurbepanking geen belemmering vormt, op reguliere wijze in de wijk parkeren.

4. Financiële consequenties	<p>Voor inwoners en bedrijven kunnen kosten verbonden zijn aan het verkrijgen van een parkeerontheffing. De kosten van een ontheffing zijn gebaseerd op leges.</p> <p>Vergelijkbaar met vergunninghoudersparkeren zijn de financiële gevolgen van een parkeerschijfzone voor de gemeente Leiderdorp veelal negatief (de opbrengsten van uitgeschreven verkeersboetes worden door het Rijk geïnd). Omdat een parkeerschijfzone minder effectief digitaal te handhaven is (door het gebruik van scanapparatuur), is de benodigde handhavinginszetzet groter (en daarmee ook de bijbehorende kosten).</p>
-----------------------------	--

Tabel 3 Beoordeling oplossing 3.

## 4.5 Oplossing 4: beïnvloeding parkeergedrag

Deze vierde en laatste oplossing wordt alleen door het parkeerpanel Hofje van Holtlant als een mogelijke oplossing gezien. Zoals blijkt uit herkomstonderzoek wordt in dit gebied de parkeerdruk in de dagsituatie voor een belangrijk deel veroorzaakt door vreemdparkende. Bekend is dat deze parkeerders hier parkeren omdat zij een bestemming hebben bij een van de omliggende bedrijven en instellingen (bijvoorbeeld als medewerker of als bezoeker). Het parkeerpanel Hofje van Holtlant ziet het stimuleren van deze parkeerders om elders te parkeren als een mogelijke (aanvullende) oplossing. Het bereiken van de parkeerders kan plaatsvinden via de bijbehorende werkgevers. Als belangrijke werkgevers zijn door het parkeerpanel het Alrijne Ziekenhuis en Cardea genoemd.

Het effect van gedragsbeïnvloeding op de parkeersituatie in Hofje van Holtlant is mede afhankelijk van de volgende aspecten:

- de wijze waarop en frequentie waarmee de gedragsbeïnvloeding plaatsvindt;
- de algehele betrokkenheid van de gemeente Leiderdorp bij campagnes.

### Gedragsbeïnvloeding: wijze en frequentie

Gedragsbeïnvloeding is een containerbegrip waaronder alle maatregelen vallen die gebruik maken van psychologische principes om menselijk gedrag te veranderen. Het effect van gedragsbeïnvloeding op de parkeersituatie is lastig te bepalen. In het verleden hebben verschillende bedrijven in het gebied, waaronder het Alrijne Ziekenhuis, al maatregelen op dit vlak genomen. Medewerkers van bedrijven werden door hun werkgevers opgeroepen om niet te parkeren in de naastgelegen wijken.

### Betrokkenheid gemeente Leiderdorp

Het bovenstaande voorbeeld van gedragsbeïnvloeding is gericht op de interne organisatie van het Alrijne Ziekenhuis. Een aspect dat van invloed is op de effectiviteit, is de wijze waarop de gemeente Leiderdorp bij gedragsbeïnvloedende maatregelen wordt betrokken. De gemeente kan als beheerder van de openbare ruimte bijvoorbeeld meewerken aan het plaatsen van bebording aan de randen van de wijk. Bebording waarop aandacht wordt gevraagd voor de parkeeroverlast die door de bewoners wordt ervaren.

## 4.5.1 Beoordeling

In Tabel 4 is oplossing 4 getoetst aan de vier eerder beschreven criteria.

## Oplossing 4: beïnvloeding parkeergedrag

1. Effectiviteit	De effectiviteit van deze maatregel is sterk afhankelijk van de manier waarop de gedragsbeïnvloeding plaatsvindt. In algemene zin geldt voor gedragsbeïnvloedende maatregelen dat dit type maatregelen een vrijblijvend karakter heeft. Op de langere termijn ebben de aanvankelijk positieve gevolgen vaak weg. Zolang in Hofje van Holtlant sprake is van vrij parkeren, kan de openbare parkeercapaciteit in de wijk door iedereen vrij worden gebruikt.
2. Toekomstbestendigheid	Ook de toekomstbestendigheid van deze maatregel is afhankelijk van de manier waarop de gedragsbeïnvloeding wordt opgezet. Als gevolg van de algehele afhankelijkheid binnen deze maatregel ten opzichte van externe partijen, scoort deze maatregel relatief laag op toekomstbestendigheid.
3. Neveneffecten	Deze maatregel kent geen noemenswaardige neveneffecten.
4. Financiële consequenties	Deze maatregel leidt in ieder geval tot kosten voor de bedrijven die gedragsbeïnvloedende maatregelen zullen treffen (bijvoorbeeld kosten voor posters of flyers en benodigde arbeidsinzet). Hierbij geldt dat de gemeente Leiderdorp ook een rol kan vervullen in het dragen van deze kosten.

Tabel 4 Beoordeling oplossing 4.

## 4.6 Vergelijking van de mogelijke oplossingen

Het onderling vergelijken van de vier maatregelen en hun effecten is ingewikkeld, juist omdat ze verschillend van aard zijn. Tegelijkertijd is het waardevol om inzicht te hebben in hoe de verschillende maatregelen zich globaal tot elkaar verhouden. In Tabel 5 is, op basis van de effecten die in de voorgaande paragrafen zijn beschreven, aan ieder aspect een rangschikking gekoppeld. De maatregel waarbij in de tabel letter A is vermeld scoort op het genoemde aspect als *meest positief*, de maatregel met letter D geldt als de maatregel met het *minst positieve* effect. Onder financiële consequenties is onderscheid gemaakt tussen de gevolgen voor de bewoner (bew.) en de gevolgen voor de gemeente Leiderdorp (gem.).

Onderwerp	Effectiviteit	Toekomstbestendigheid	Neveneffecten	Financiële consequenties	
				Bew.	Gem.
1. Parkeerplaatsen toewijzen	C	C	D	D	B
2. Vergunninghoudersparkeren	A	A	C	C	C
3. Parkeerschijfzone	B	B	B	B	D
4. Beïnvloeding parkeergedrag	D	D	A	A	A

Tabel 5 Rangschikking aspecten per mogelijke oplossingen.

## Effectiviteit

Het invoeren van vergunninghoudersparkeren scoort, in vergelijking tot de drie andere oplossingen, als het meest positief. Met deze maatregel worden alle wijkvreemde parkeerders geweerd. Omdat wijkvreemde parkeerders, waarvoor de ingestelde parkeerduurbepanking geen belemmering vormt, niet worden geweerd met een parkeerschijfzone heeft deze maatregel positie twee op het gebied van effectiviteit. Het toewijzen van parkeerplaatsen aan individuele bewoners staat op de derde positie vanwege het selectieve karakter van deze maatregel. Het positieve effect van gedragsbeïnvloedende maatregelen op de parkeersituatie wordt als minst positief beoordeeld.

## Toekomstbestendigheid

Op het vlak van toekomstbestendigheid zijn het vergunninghoudersparkeren en de parkeerschijfzone nagenoeg aan elkaar gelijk. Omdat de instandhouding van een parkeerschijfzone voor de gemeente Leiderdorp intensiever is, scoort het vergunninghoudersparkeren als meest positief. Het positieve effect van toegewezen parkeerplaatsen op de langere termijn is grotendeels afhankelijk van de wijze waarop de toewijzing plaatsvindt. Een regierol van de gemeente draagt in positieve zin bij aan de toekomstbestendigheid van deze maatregel. De effectiviteit van gedragsbeïnvloedende maatregelen is op de langere termijn relatief onzeker.

## Neveneffecten

Zoals opgenomen in paragraaf 4.5.1 kent het treffen van gedragsbeïnvloedende maatregelen geen noemenswaardige neveneffecten. Om deze reden scoort de maatregel als meest positief op het aspect neveneffecten. De parkeerschijfzone staat op de tweede positie omdat deze reguleringsvorm vrij milde eigenschappen heeft, wat in beperkte neveneffecten resulteert. Het starre karakter van het vergunninghoudersparkeren leidt tot verschillende neveneffecten waardoor de maatregel op plek drie staat. Het toewijzen van parkeerplaatsen heeft zwaarwegende nadelige effecten op het gebied van efficiënt ruimtegebruik en scoort om deze reden als minst positief. Ook het risico op ongelijkheid binnen de wijk, bewoners die beschikken over een toegewezen parkeerplaats en bewoners waarvoor dit niet geldt, heeft hierin een belangrijke rol gespeeld.

## Financiële consequenties

De financiële consequenties van maatregelen zijn uitgesplitst naar gevolgen voor de bewoner en voor de gemeente Leiderdorp. Gedragsbeïnvloedende maatregelen hebben voor beide partijen in beperkte mate financiële gevolgen, hiertegenover staat de lage effectiviteit van dit type maatregelen. Het instellen van een parkeerschijfzone is voor bewoners financieel gezien positief (positie B), terwijl de kosten voor de gemeente naar verwachting het hoogst zijn (positie D). Dit is een gevolg van de benodigde handhavingsinzet binnen een parkeerschijfzone. Vergunninghoudersparkeren neemt zowel voor de bewoner als voor de gemeente de derde positie in. Voor de bewoners geldt dat het verschil tussen vergunninghoudersparkeren en de parkeerschijfzone zich bevindt tussen het aantal uit te geven parkeervergunningen- of ontheffingen. In een parkeerschijfzone zijn in totaliteit minder bewoners genooddaakt om een parkeerontheffing af te nemen. Hierbij moet gezegd worden dat het verschil in aantal uit te geven vergunningen of ontheffingen beperkt zal zijn.



## 5. Conclusies en aanbevelingen

### 5.1 Uitgangspunten en constatering

Voor de conclusies in paragraaf 5.2 en paragraaf 5.3 zijn de volgende uitgangspunten van belang:

- De gemeente Leiderdorp hanteert het beleidsuitgangspunt dat de parkeerdruk in de openbare ruimte maximaal 85% mag bedragen.
- Uit de parkeertellingen uitgevoerd in Zijkwartier, Hofje van Holtlant en Holtlant komt naar voren dat de parkeerdruk in beide wijken hoger ligt dan 85%. In Zijkwartier bedraagt de parkeerdruk op het drukste moment gemiddeld 92,5%, in Hofje van Holtlant 100% en in Holtlant respectievelijk 116,7%. Binnen een wijk zijn er verschillen tussen straten met een hogere parkeerdruk en straten waarin de parkeerdruk lager is.
- Op basis van een herkomstonderzoek is vastgesteld waar de geparkeerde voertuigen vandaan komen. In Zijkwartier had 21% van de geparkeerde voertuigen een herkomst buiten de wijk, in Hofje van Holtlant en Holtlant gold dit voor 65% van de voertuigen. Deze voertuigen worden als wijkvreemde parkeerders bestempeld.
- Voor beide wijken geldt dat, zonder de aanwezigheid van wijkvreemde parkeerders, de parkeerdruk in beide wijken naar verwachting op een acceptabel niveau zou liggen (lager dan 85%).
- Het beeld dat naar voren komt uit de parkeertellingen en het herkomstonderzoek wordt bevestigd door de per wijk gevormde parkeerpanelen. In aanvulling op de onderzoeksresultaten geven de panelleden van beide wijken aan dat de wijkvreemde parkeerders met name zijn te classificeren als langparkeerders.
- Panelleden die wonen in de wijk Zijkwartier vinden dat er iets aan de situatie moet gebeuren, ditzelfde geldt voor de panelleden uit Hofje van Holtlant. Voor de panelleden uit Holtlant geldt dat zij op dit moment geen parkeeroverlast ervaren. Zij zijn om deze reden van mening dat het niet nodig is om maatregelen te treffen in Holtlant.
- Met beide parkeerpanelen zijn voor de wijken Zijkwartier en Hofje van Holtlant drie mogelijke oplossingsrichtingen opgesteld. De effecten van deze oplossingen zijn in hoofdstuk 4. nader beschreven. Op basis hiervan wordt in paragraaf 5.2 geconcludeerd wat voor Zijkwartier de best passende oplossing is, in paragraaf 5.3 gebeurt dit voor Hofje van Holtlant.

### 5.2 Oplossing parkeeroverlast Zijkwartier

Tijdens de panelbijeenkomst voor de wijk Zijkwartier is geïnventariseerd wat voor deze wijk de mogelijke oplossingen zijn om de ervaren parkeeroverlast te kunnen aanpakken. Hieruit zijn drie kansrijk geachte oplossingen naar voren gekomen:

- A. openbare parkeerplaatsen toewijzen aan bewoners;
- B. invoering van vergunninghoudersparkeren;
- C. instellen van een parkeerschijfzone.

#### Het toewijzen van openbare parkeerplaatsen aan bewoners leidt tot ongewenste neveneffecten

In de wijk wordt ernstige parkeeroverlast ervaren. Het is om deze reden begrijpelijk dat het voor sommige bewoners een aantrekkelijke gedachte is om te kunnen beschikken over een eigen, toegewezen parkeerplaats in de openbare ruimte. Zoals naar voren komt uit paragraaf 4.2 leidt deze maatregel tot de volgende ongewenste neveneffecten:

- Inefficiënt gebruik van parkeerruimte: het toewijzen van openbare parkeerplaatsen aan individuen leidt ertoe dat de beschikbare parkeerruimte minder doelmatig kan worden benut. De toegewezen parkeerplaats kan alleen door de bewoner worden gebruikt, waardoor de al schaarse openbare ruimte niet efficiënt wordt gebruikt.
- Het ontstaan van ongelijkheid binnen de wijk: afhankelijk van hoe de parkeerplaatsen worden toegewezen kan het toepassen van deze maatregel leiden tot ongelijkheid binnen de wijk. Wanneer een parkeerplaats gekocht of gehuurd moet worden dan heeft deze maatregel alleen effect voor bewoners die (financieel) in staat zijn om een parkeerplaats af te nemen.
- Complexiteit in handhaving en beheer: het toepassen van deze maatregel leidt feitelijk tot een privatisering van de openbare ruimte. De bewoner wordt hiermee verantwoordelijk voor de wijze waarop 'zijn' parkeerplaats wordt gebruikt en hoe wordt opgetreden tegen eventueel oneigenlijk gebruik van de parkeerplaats. Ook het onderhouden van de parkeerplaats en de middelen die worden gebruikt om de parkeerplaats te reserveren is een verantwoordelijkheid van de bewoner. Dit leidt tot een complex samenspel van de verantwoordelijkheden van de gemeente Leiderdorp en de verantwoordelijkheden van de bewoner.
- Het toewijzen van openbare parkeerplaatsen leidt ertoe dat er minder parkeerplaatsen resteren die beschikbaar blijven voor openbaar gebruik. De parkeerdruk op deze parkeerplaatsen neemt hierdoor verder toe. Dit leidt tot extra zoekverkeer en ergernissen onder parkeeders.

Bovenstaande neveneffecten leiden ertoe dat de oplossing geldt als een niet geschikte maatregel om de parkeerverlast in de wijk Zijlkwartier aan te kunnen pakken.

## De keuze tussen twee vormen van parkeerregulering

Zoals beschreven kiest de gemeente Leiderdorp er niet voor om de parkeerverlast in Zijlkwartier aan te pakken door het toewijzen van openbare parkeerplaatsen aan bewoners. Dit maakt dat de overlast moet worden aangepakt door het invoeren van vergunninghoudersparkeren of door het instellen van een parkeerschijfzone. Om te bepalen welk van deze twee reguleringsvormen de voorkeur geniet, zijn de volgende aspecten van belang:

- Vergunninghoudersparkeren geldt als een relatief starre reguleringsvorm, de parkeerschijfzone heeft een meer flexibel karakter. De reguleringsvorm vergunninghoudersparkeren sluit daarom goed aan bij gebieden met een monofunctioneel karakter (gebieden met grotendeels dezelfde, met regelmaat terugkerende parkeeders). De parkeerschijfzone is geschikt voor gebieden waarin meer sprake is van functiemenging, waar het gewenst is om kortparkeren te faciliteren. Dit geldt bijvoorbeeld voor een winkelcentrum.
- Doelstelling van parkeerregulering in Zijlkwartier is het weren van wijkvreemde parkeeders. Met het invoeren van vergunninghoudersparkeren worden wijkvreemde parkeeders volledig geweerd. Het instellen van een parkeerschijfzone weert wijkvreemde parkeeders gedeeltelijk, zij kunnen namelijk door gebruik te maken van de parkeerschijf nog voor een bepaalde duur in de wijk parkeren.
- Omdat bekend is dat de wijkvreemde parkeeders in Zijlkwartier voornamelijk te classificeren zijn als langparkeeders, leiden beide reguleringsvormen naar verwachting tot een significante daling van de parkeerdruk. Hierbij geldt dat vergunninghoudersparkeren leidt tot een grotere daling van de parkeerdruk in vergelijking tot de parkeerschijfzone.
- Het starre karakter van vergunninghoudersparkeren en de eventuele negatieve consequenties die dit heeft kunnen worden ondervangen door het beschikbaar stellen van parkeervergunningen voor alle gewenste doelgroepen (visite van bewoners, zorgverleners, mantelzorgers, et cetera) en doormiddel van een strategisch gekozen reguleringsvenster.

- In vergelijking tot de parkeerschijfzone kan het vergunninghoudersparkeren efficiënter digitaal worden gehandhaafd. Dit geldt voor zowel de bewoners als voor de gemeente Leiderdorp als een voordeel (lagere handhavingskosten).
- Bekend is dat de parkeerschijfzone gepaard gaat met oneigenlijk gebruik van de parkeerschijf; het zogeheten 'doordraaien' van de parkeerschijf. Het oneigenlijke gebruik van de parkeerschijf kan leiden tot een blijvende aanwezigheid van wijkvreemde parkeerders in de wijk.

### Vergunninghoudersparkeren als best passende oplossing voor de wijk Zijlkwartier

Op basis van de opgenomen duiding van de effecten van de twee reguleringsvormen, wordt voor de wijk Zijlkwartier geconcludeerd dat de invoering van vergunninghoudersparkeren de voorkeur geniet boven het instellen van een parkeerschijfzone. Vergunninghoudersparkeren sluit goed aan bij de karakteristieken van de wijk, weert iedere vreemdparkerder en kan efficiënt worden gehandhaafd. De consequenties van het relatief starre karakter van vergunninghoudersparkeren worden beheersbaar gemaakt door het beschikbaar stellen van parkeervergunningen voor alle gewenste doelgroepen (visite van bewoners, zorgverleners, mantelzorgers, et cetera) en doormiddel van een strategisch gekozen reguleringsvenster. Indien nodig kan er in de omgeving van bezoekersaantrekkelijke functies aanvullend een parkeerschijfzone worden ingesteld voor een bepaald aantal parkeerplaatsen. Deze oplossing is gepresenteerd tijdens het tweede parkeerpanel in november 2023. De panelleden gaven in een reactie hierop aan dat zij zich kunnen vinden in de voorgestelde oplossing. Panelleden hebben hierbij kenbaar gemaakt dat de uiteindelijke kosten voor bewoners een punt van zorg zijn.

### 5.3 Oplossing parkeeroverlast Hofje van Holtlant

Tijdens de panelbijeenkomst Hofje van Holtlant en Holtlant is voor Hofje van Holtlant geïnventariseerd wat voor dit gedeelte van de wijk de mogelijke oplossingen zijn om de ervaren parkeeroverlast te kunnen aanpakken. Hieruit zijn drie kansrijk geachte oplossingen naar voren gekomen:

- A. openbare parkeerplaatsen toewijzen aan bewoners;
- B. invoering van vergunninghoudersparkeren;
- C. beïnvloeding van parkeergedrag.

In paragraaf 5.2 zijn de ongewenste neveneffecten beschreven die gepaard gaan met het toewijzen van openbare parkeerplaatsen aan bewoners. Omdat deze effecten ook gelden voor de wijk Hofje van Holtlant geldt deze maatregel niet als een geschikte oplossing.

Uit paragraaf 4.5 komt naar voren dat de effectiviteit van gedragsbeïnvloedende maatregelen zeer onzeker is. Dit geldt met name voor de langere termijn. Gedragsbeïnvloedende maatregelen hebben een vrijblijvend karakter en het effect is afhankelijk van de bereidwilligheid van parkeerders om hun auto elders te parkeren. Geconcludeerd wordt dat de parkeeroverlast in de wijk niet wordt opgelost door enkel en alleen in te zetten op gedragsbeïnvloedende maatregelen. Maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding kunnen wel aanvullend zijn op andere maatregelen.

### Vergunninghoudersparkeren als best passende oplossing voor de wijk Hofje van Holtlant

Op basis van het bovenstaande wordt geconcludeerd dat de parkeeroverlast in de wijk Hofje van Holtlant moet worden aangepakt door de invoering van vergunninghoudersparkeren. Omdat de parkeeroverlast in de wijk wordt veroorzaakt door wijkvreemde parkeerders, kan worden vastgesteld dat vergunninghoudersparkeren goed aansluit bij de karakteristieken van de wijk:

- De wijk Hofje van Holtlant heeft een overwegend monofunctioneel karakter. In de wijk zijn onder 'normale' omstandigheden grotendeels dezelfde, met regelmaat terugkerende parkeerders

aanwezig (bewoners en bezoekers van bewoners) Dit maakt dat het relatief starre karakter van vergunninghoudersparkeren goed aansluit bij de situatie in de wijk.

- Met vergunninghoudersparkeren wordt de openbare parkeercapaciteit in de wijk exclusief bestemd voor vergunninghouders. Dit betekent dat alle doelgroepen die niet in aanmerking komen voor een parkeervergunning volledig worden geweerd.
- Voor bezoekers van bewoners (visite, zorgverleners, mantelzorgers, et cetera) die niet beschikken over een parkeervergunning kan een (digitale) bezoekersregeling worden ingesteld. Hiermee wordt ook parkeergelegenheid geboden aan deze gewenste doelgroep.

Tijdens het tweede parkeerpanel in november 2023 is de invoering van vergunninghoudersparkeren als oplossing gepresenteerd voor de parkeeroverlast in de wijk Hofje van Holtlant. De panelleden gaven in een reactie hierop aan dat zij zich kunnen vinden in de voorgestelde oplossing.

## 5.4 Nadere overwegingen

In aanvulling op de uitkomsten van dit onderzoek zijn onderstaand twee nadere overwegingen opgenomen.

### De relatie tussen Hofje van Holtlant en Holtlant

Dit onderzoek heeft zich gericht op de ervaren parkeeroverlast in de wijk Hofje van Holtlant. Indien wordt besloten tot het invoeren van vergunninghoudersparkeren in Hofje van Holtlant, bestaat het risico dat wijkvreemde parkeerders zich zullen verplaatsen naar de naastgelegen wijk Holtlant. Om dit te voorkomen is het aan te bevelen om bij de introductie van vergunninghoudersparkeren in Hofje van Holtlant, de maatregel ook direct te treffen in Holtlant. Als hier onder de bewoners onvoldoende draagvlak voor blijkt te zijn, dan is invoering op een later moment ook altijd mogelijk. Vanwege de implementatietijd zullen de bewoners van Holtlant in dit geval wel enige tijd parkeeroverlast ervaren.

### Debat over betaald parkeren met een vergunningstelsel

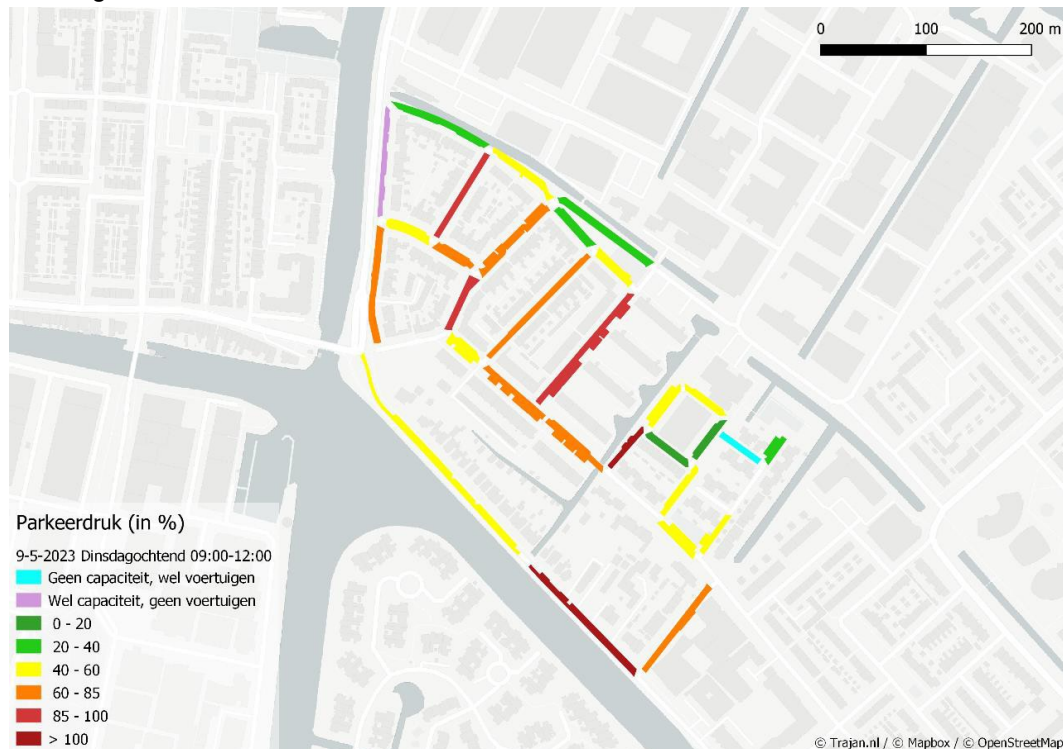
Zoals beschreven in paragraaf 4.1 ziet de gemeenteraad de reguleringsvorm betaald parkeren met een vergunningstelsel niet als een gewenste reguleringsvorm voor Leiderdorp. In dit onderzoek is het invoeren van betaald parkeren dan ook niet onderzocht als een mogelijke oplossing.

In steeds meer gemeenten wordt het parkeren, als daar aanleiding toe is, gereguleerd door middel van betaald parkeren met een vergunningstelsel. Betaald parkeren kan gelden als een effectieve en flexibele reguleringsvorm. De keuze voor betaald parkeren heeft voor gemeenten ook een financiële grondslag. Het invoeren van betaald parkeren is een gemeentelijke belastingmaatregel. Los van de opbrengsten uit het kortparkeren, vloeien de opbrengsten van naheffingsaanslagen (opgelegd aan parkeerders die niet hebben voldaan aan de parkeerbelastingplicht) richting de gemeente. Met deze handavingsopbrengsten kan de gemeente de benodigde handavingsinzet bekostigen.

De mogelijke invoering van parkeerregulering in Zijkwartier en Hofje van Holtlant leidt ertoe dat de gemeente Leiderdorp op grotere schaal het parkeren in de openbare ruimte gaat reguleren. Het is aan te bevelen om, voordat verdere besluiten worden genomen over de wijze waarop dit gebeurt, binnen de gemeenteraad een inhoudelijk debat te voeren over de voor- en nadelen van verkeersmaatregelen (vergunninghoudersparkeren en de parkeerschijfzone) tegenover het betaald parkeren waarmee een gemeentelijke belastingmaatregel wordt getroffen.

## Bijlage 1 Parkeerdruk Zijlkwartier

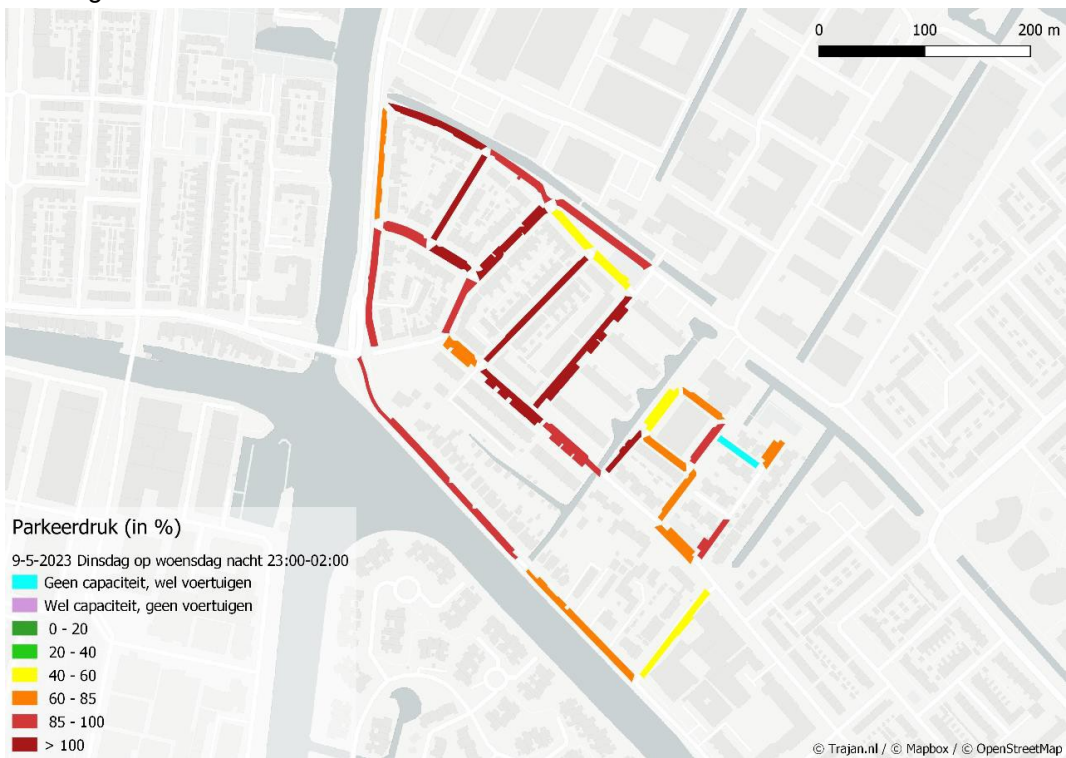
Dinsdagochtend 9 mei 09.00 - 12.00 uur.



Dinsdagmiddag 9 mei 12.00 - 15.00 uur.



Dinsdagnacht 9 mei 23.00 - 02.00 uur.



Zaterdagavond 13 mei 18.00 - 21.00 uur.



## Bijlage 2 Parkeerdruk Hofje van Holtlant

Dinsdagochtend 9 mei 09.00 - 12.00 uur.



Dinsdagmiddag 9 mei 12.00 - 15.00 uur.



Dinsdagnacht 9 mei 23.00 - 02.00 uur.



Zaterdagavond 13 mei 18.00 - 21.00 uur.





# SPARK

Geeft je de ruimte.

## Disclaimer

©2024, Spark B.V.

[info@spark-parkeren.nl](mailto:info@spark-parkeren.nl), 2266 AD Leidschendam

tel +31 (0)70 31 77 005

*Behoudens de door de Auteurswet 1912 gestelde uitzonderingen mag niets uit dit document worden veeleelvoudigd (waaronder begrepen het opslaan in een geautomatiseerd gegevensbestand) of openbaar gemaakt, op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Spark B.V. Alle rechten voorbehouden.*

*All rights reserved. No parts of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without prior written permission of Spark B.V.*

Aan de inhoud van dit document kunnen geen rechten worden ontleend. Spark B.V. aanvaardt geen aansprakelijkheid voortvloeiend uit eventuele onjuistheid of onvolledigheid van de in dit document vermelde informatie.