

# **Addendum Parkeerbeleidsplan**

Actualisatie van het Parkeerbeleidsplan 2012

Datum : 3 februari 2016  
Auteur : Rik Verhoeven en Denijs van Roijen  
Afdeling : Beleid, Ruimte  
Registratienr : Z/15/023495/47876



\* Z O O 7 C F 6 6 B 4 E \*

# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>3-4</b>
<b>2. Actualisatie parkeernormen</b>	<b>5-8</b>
2.1 Aanleiding actualisatie parkeernormen	5
2.2 Parkeernormen sociale huurwoningen	5
2.3 Beperkte actualisatie	7
2.4 Geactualiseerde parkeernormen	8
<b>3. Toepassing parkeernormen</b>	<b>9-10</b>
3.1 Parkeerbalans	9
3.2 Reservering toekomstige groei	9
3.3 Bezoekersparkeren	10
3.4 Afmetingen parkeerplaatsen	10
<b>4. Toekennen bestaande parkeerplaatsen aan ontwikkelingen</b>	<b>11-15</b>
4.1 Toekennen parkeerplaatsen aan te amoveren functies	11
4.2 Toekennen restcapaciteit aan ontwikkelingen	13
<b>5. Vervallen van de bouwverordening</b>	<b>16-17</b>
5.1 Extra bestemmingsplanregel	16
5.2 Afwijkingen	16
<b>6. Parkeerdrukmeting 2015</b>	<b>18-20</b>
6.1 Uitvoering en uitkomsten parkeerdrukmeting	18
6.2 Extra meting Voorhof	19
<b>7. Laadpalen</b>	<b>21-27</b>
7.1 Vraagvolgend beleid	21
7.2 Laadpalen op eigen of publiek terrein?	21
7.3 Modellen voor openbare laadpalen in publiek terrein	24
7.4 Laadmodel Leiderdorp	27

## Bijlage

- I. Eindrapport onderzoek DIA parkeernormen Sociale huurwoningen
- II. Geactualiseerde parkeernormen
- III. Definities functies parkeernormen
- IV. Uitvoering parkeerdrukmeting 2015
- V. Secties parkeerdrukmeting 2015
- VI. Tabel parkeerdrukmeting 2015
- VII. Parkeerdruk 2015 visueel
- VIII. Grootste verschillen meting 2011 en 2015
- IX. Modellen voor plaatsen laadpalen

# 1. Inleiding

## **Actualisatie parkeerbeleid**

Het Parkeerbeleidsplan Leiderdorp is in april 2012 vastgesteld door de Gemeenteraad. Bij de vaststelling is besloten dat na 4 jaar het plan geëvalueerd zou worden. Uit werkervaring met het Parkeerbeleid blijkt dat het beleid in hoofdlijnen nog voldoet en dat alleen op enkele onderdelen actualisatie gewenst is. Deze actualisatie is gewenst vanwege de wens voor parkeernormen voor sociale huurwoningen, de opkomst van elektrische auto's en gewijzigde regelgeving.

Naast actualisatie van het Parkeerbeleidsplan staat actualisatie van het IVVP op de planning voor 2018. Het voorstel is om bij de actualisatie van het IVVP ook het Parkeerbeleid te betrekken zodat één beleidsstuk verkeer ontstaat. Er is daarom gekozen voor een beperkte actualisatie van het parkeerbeleid middels voorliggend addendum. Het addendum actualiseert de onderstaande zes onderdelen. Per hoofdstuk is aangegeven welk deel van het Parkeerbeleidsplan wordt vervangen/geactualiseerd, daarbij zijn de geactualiseerde beleidsregels in een kader geplaatst.

- **Actualiseren parkeernormen**  
Voor de vigerende parkeernormen zijn de parkeerkecijfers van CROW publicatie 182 uit 2004 als uitgangspunt gebruikt. Bij de actualisatie wordt nagegaan of deze uitgangspunten nog gehanteerd kunnen worden. Daarbij wordt ook het verzoek van Rijnhart Wonen meegenomen om parkeernormen voor nieuwe sociale huurwoningen op te nemen, zie hoofdstuk 2.
- **Toepassing parkeernormen**  
Naast actualiseren van de parkeernormen wordt ook stilgestaan bij de toepassing van de parkeernormen. Door stil te staan in hoofdstuk 3 bij het opstellen van de parkeerbilans, reservering toekomstige groei, het regelen van bezoekersparkeren en de afmetingen van parkeerplaatsen wordt het gebruik van parkeernormen verder verduidelijkt.
- **Toekennen van bestaande parkeerplaatsen aan ontwikkelingen**  
Steeds vaker worden ontwikkelingen mogelijk gemaakt binnen stedelijk gebied waar parkeerplaatsen aanwezig zijn die (deels) aangewend zouden kunnen worden om in de parkeerbehoefte van ontwikkelingen te voorzien. Het gaat dan om parkeerplaatsen die vrijkomen doordat een functie wordt gecomoveerd of wijzigt en om restcapaciteit in de wijk.  
In hoofdstuk 4 wordt behandeld hoe bestaande parkeerplaatsen kunnen worden toegekend.
- **Vervallen van de bouwverordening, extra bestemmingsplanregel**  
De bouwverordening komt te vervallen vanaf 1 juli 2018. Als gevolg daarvan dient een parkeernormbepaling te worden opgenomen in bestemmingsplannen. In hoofdstuk 5 wordt ingegaan hoe met afwijkingmogelijkheden van de bestemmingsplanregel wordt omgegaan.
- **Parkeerdrukmeting 2015**  
In 2011 is een eenmalige parkeerdrukmeting uitgevoerd in Leiderdorp. Deze meting geeft de parkeersituatie weer en wordt gebruikt bij onderbouwing van de parkeerbilans. Voor een goede onderbouwing is behoefte aan een geactualiseerde parkeerdrukmeting. Deze meting is in het najaar van 2015 uitgevoerd en wordt in hoofdstuk 6 behandeld.

- **Laadpalen voor elektrische/hybride voertuigen**

Het aantal elektrische/hybride voertuigen in Nederland neemt toe en daarmee ook de behoefte aan laadpalen. Leiderdorp wil schone vervoermiddelen ondersteunen en wil voor het aanvragen voor laadpalen daarom helder beleid voeren. Hierdoor weten aanvragers waar ze op kunnen rekenen en worden discussies in een later stadium voorkomen, zie hoofdstuk 7.

## 2. Actualisatie parkeernormen

### 2.1 Aanleiding actualisatie parkeernormen

Voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen wordt de parkeervraag inzichtelijk gemaakt met een parkeerbalans. De parkeerbalans wordt opgesteld op basis van parkeernormen die opgenomen zijn in hoofdstuk 8 van het Parkeerbeleidsplan 2012.

Als uitgangspunt voor de vigerende parkeernormen zijn de parkeerkencijfers van CROW publicatie 182 uit 2004 gebruikt. Eind 2012 heeft CROW deze parkeerkencijfers geactualiseerd met CROW publicatie 317. Deze geactualiseerde publicatie heeft voor verschillende functies nieuwe parkeerkencijfers opgeleverd en bevat tevens een groter scala aan functies waarvoor een parkeerkencijfer is opgenomen. Nagegaan is of de parkeernormen van Leiderdorp door de actualisatie van CROW ook aangepast dienen te worden.

#### **Verzoek parkeernormen Sociale huurwoningen**

Tevens is vanuit woningbouwvereniging Rijnhart Wonen het verzoek gekomen om bij de actualisatie van de parkeernormen ook een parkeernorm op te nemen voor nieuwe sociale huurwoningen. Dit verzoek volgt uit het onderzoek naar parkeernormen voor sociale huurwoningen dat is uitgevoerd als gevolg van de prestatieafspraken tussen Rijnhart Wonen en gemeente Leiderdorp.

#### **Leeswijzer**

Als eerste wordt stilgestaan bij het onderzoek naar de parkeernormen van sociale huurwoningen. Dit onderzoek heeft namelijk inzicht gegeven in de status en het gebruik van de vigerende parkeernormen. In paragraaf 2.3 wordt vervolgens stilgestaan bij de actualisatie van de parkeernormen en in paragraaf 2.4 zijn de geactualiseerde parkeernormen opgenomen.

### 2.2 Parkeernormen sociale huurwoningen

Woningbouwvereniging Rijnhart Wonen heeft de ambitie om nieuwe sociale huurwoningen in Leiderdorp te bouwen voor verschillende doelgroepen. Voor de nieuw te bouwen sociale huurwoningen dient Rijnhart Wonen in het vigerende beleid te voldoen aan de parkeernorm uit het Parkeerbeleidsplan die geldt voor de categorie *woning goedkoop*. Volgens de definitie van het Parkeerbeleidsplan zijn dit woningen met een WOZ-waarde lager dan 250.000 euro.

Door Rijnhart Wonen wordt de huidige parkeernorm van de categorie *woning goedkoop* als te hoog ervaren voor sociale huurwoningen, met name voor appartementen in de sociale sector. Rijnhart Wonen heeft in samenwerking met de gemeente daarom onderzoek laten uitvoeren door het bureau Delft Infra Advies (DIA) naar parkeernormen voor sociale huurwoningen. In het onderzoek stond de vraag centraal of de huidige parkeernorm die gehanteerd wordt voor nieuwe sociale huurwoningen passend is. Tevens is gevraagd om een parkeernorm voor nieuwe sociale huurwoningen te bepalen indien zou blijken dat de huidige gehanteerde parkeernorm te hoog zou zijn.

In het eindrapport van het onderzoek komt DIA met de aanbeveling om aparte parkeernormen op te nemen voor nieuwe sociale huurwoningen. Deze parkeernorm heeft DIA nader uitgewerkt. Op basis van deze uitkomsten heeft Rijnhart Wonen de gemeente verzocht om de aanbevelingen van DIA over te nemen en aparte parkeernormen op te nemen voor nieuwe sociale huurwoningen. De uitkomsten van het onderzoek van DIA komen hieronder kort aan bod, het eindrapport is opgenomen als bijlage I.

### Uitkomsten onderzoek DIA

DIA heeft voor het onderzoek het uitgangspunt gehanteerd dat er een relatie is tussen de waarde van woningen en het gemiddelde autobezit. Dit uitgangspunt is gebaseerd op eerder onderzoek van onder andere het landelijke kennisinstituut verkeer CROW. Als basis voor het onderzoek heeft DIA verschillende cijfers gebruikt van het CBS en de database van het woningareaal van Rijnhart Wonen. Van het CBS zijn cijfers gebruikt van het jaar 2012 (voor 2012 zijn alle cijfers definitief en beschikbaar en 2012 wordt als representatief beschouwd voor meerdere jaren) over de WOZ-waarde van een woning, het inkomen van een huishouden en het autobezit. Deze cijfers heeft DIA gekoppeld met het woningareaal van Rijnhart Wonen (peiljaar 2014), zodat voor bewoners van de woningen van Rijnhart Wonen een specifieke parkeerbehoefte kon worden bepaald.

Aangezien een parkeernorm ook rekening houdt met parkeren voor bezoekers en een extra parkeerbehoefte als gevolg van de groei van automobilititeit in de nabije toekomst is hiermee de parkeerbehoefte van de bewoners vervolgens opgehoogd.

Op basis hiervan heeft DIA parkeernormen berekend voor drie type woningen afhankelijk van de WOZ-waarde van de woningen. Het gaat om de type goedkope huurwoningen (WOZ-waarde <130.000 euro), betaalbare huurwoningen (WOZ-waarde tussen 130.000 en 170.000 euro) en middeldure huurwoningen (WOZ-waarde tussen 170.000 en 250.000 euro). In tabel 2.1 zijn de parkeernormen per categorie opgenomen [*Parkeernormen sociale huurwoningen, DIA mei 2015*].

	Huurprijs prijspeil 2015	WOZ-waarde	Parkeernorm (excl. groei)	Parkeernorm (incl. groei)	Eenheid
Goedkope huurklasse	€ 403	€ < 130.000	0,9	1,1	pp/woning
Betaalbare huurklasse	€576/618	€ 130.000 – 170.000	1	1,2	pp/woning
Middelduur huurklasse	€ 710	€ 170.000 – 250.000	1	1,2	pp/woning

Tabel 2.1. Parkeernorm per huurcategorie Sociale huurwoningen [*DIA, mei 2015*]

Wanneer deze parkeernormen naast de vigerende parkeernormen voor woningen gelegd worden, dan blijkt dat de vigerende parkeernorm die nu voor sociale huurwoningen wordt toegepast (categorie *woning goedkoop*) iets hoger te liggen dan de bepaalde parkeernorm, zie tabel 2.2. Doordat de vigerende parkeernorm hoger ligt dan de parkeernorm die bepaald is in het onderzoek doet DIA de aanbeveling om aparte parkeernormen op te nemen voor nieuwe sociale huurwoningen.

Categorie woningen	Bandbreedte CROW-182	Parkeernorm (o.b.v. telling)	Nieuwbouw (incl. reservering)	Eenheid
Woning goedkoop	1,1 - 1,6	1,2	1,4	pp/woning
Woning middelduur	1,2 – 1,8	1,4	1,6	pp/woning
Woning duur	1,3 – 2,0	1,6	1,8	pp/woning
Kamer	0,2 – 0,6	0,3	0,4	pp/kamer
<b>DIA - Sociale huurwoning</b>		<b>Aanbeveling parkeernorm DIA (excl. reservering)</b>	<b>Aanbeveling nieuwbouw DIA (incl. reservering)</b>	
Goedkope huurklasse	-	0,9	1,1	pp/woning
Betaalbare en middeldure huurklasse	-	1	1,2	pp/woning

Tabel 2.2. Vigerende parkeernormen en aanbevolen parkeernormen voor sociale huurwoningen uit onderzoek DIA [DIA, mei 2015]

## 2.3 Beperkte actualisatie

### CROW-kencijfers

In het onderzoek van DIA wordt de aanbeveling gedaan om aparte parkeernormen op te nemen voor nieuwe sociale huurwoningen. In het onderzoek heeft DIA ook een vergelijking gemaakt met de nieuwste CROW kencijfers uit publicatie 317. Dit is gedaan om te zien of de voorgestelde parkeernormen voor sociale huurwoningen hierbij aansluiten.

Uit de vergelijking blijkt dat in de nieuwe CROW parkeerkencijfers (publicatie 317) aparte parkeerkencijfers zijn opgenomen voor sociale huurwoningen. Deze liggen afhankelijk van het gebied tussen de 0,8 en 1,9 parkeerplaatsen per sociale huurwoning. De door DIA bepaalde en geadviseerde parkeernormen voor Leiderdorp liggen binnen de marge van de nieuwe richtlijnen van CROW.

Tevens constateert DIA dat verschillende gemeenten in Nederland aparte normen voor sociale huurwoningen of voor kleine woningen hanteert. De spreiding van de normen is daarbij groot, tussen 0,3 en 1,6 pp per woning. De voorgestelde parkeernorm voor sociale huurwoningen in Leiderdorp worden daarom niet als onrealistisch beschouwd [Parkeernormen sociale huurwoningen, DIA mei 2015].

### Beperkte actualisatie parkeernormen

Zoals gemeld sluiten de aanbevelingen van DIA aan bij de huidige parkeernormen voor andere categorieën woningen in Leiderdorp en sluit de aanbeveling tevens aan bij de nieuwste parkeerkencijfers van CROW (publicatie 317). Aangezien de aanbevolen normen van sociale huurwoningen zowel passen binnen de vigerende parkeernormen als in lijn liggen met de meest recente CROW kencijfers is er op basis van het recente onderzoek geen aanleiding om de vigerende parkeernormen voor andere functies te actualiseren.

Daarnaast is op basis van de nationale mobiliteitscijfers en het gebruik van de huidige parkeernormen er geen aanleiding om te verwachten dat in de nabije toekomst er een significante verschuiving optreedt in het autogebruik in Leiderdorp.

Tevens is het voornemen om het Parkeerbeleid samen met het IVVP te actualiseren en te bundelen tot één beleidsstuk verkeer. Deze actualisatie staat op de planning voor 2018. Het is mogelijk dat er in 2018 nieuwe CROW parkeerkencijfers zijn. Er is daarom voor gekozen

om in deze actualisatie de vigerende parkeernormen alleen aan te vullen met parkeernormen voor sociale huurwoningen en bij de actualisatie van het IVVP de parkeernormen opnieuw tegen het licht te houden.

### **Geen actualisatie functies**

Naast de wijziging van de parkeerkencijfers zijn er voor meerdere functies parkeerkencijfers opgenomen in CROW publicatie 317. Het blijkt daarbij vaak om zeer specifieke functies te gaan zoals parkeerkencijfers voor een casino of een dierenpark. Aangezien in Leiderdorp deze functies vaak niet voorkomen is het niet nodig om hier standaard parkeernormen voor te hebben. Wanneer dit soort functies toch zouden worden mogelijk gemaakt in Leiderdorp dan is er sprake van een uitzonderingssituatie en zal er een parkeerberekening op maat moeten worden gemaakt.

## **2.4 Geactualiseerde parkeernormen**

Op basis van paragraaf 2.3 wordt geconcludeerd dat er geen aanleiding is om de huidige parkeernormen aan te passen aan de nieuwste parkeerkencijfers uit CROW publicatie 317. Daarom is ervoor gekozen om de huidige parkeernormen aan te vullen met de aanbevelingen van DIA.

In bijlage II zijn de geactualiseerde parkeernormen opgenomen. Deze tabel geeft een totaal overzicht van de parkeernormen voor Leiderdorp die gehanteerd dienen te worden bij nieuwe functies. Zoals te zien zijn er twee categorieën voor sociale huurwoningen opgenomen en blijft de categorie *woning goedkoop* ook gehandhaafd. Dat betekent dat voor woningen met een WOZ-waarde € < 250.000 euro die geen sociale huurwoning zijn de parkeernorm van toepassing is die geldt voor *woning goedkoop*. Om discussie over toepassing van de parkeernormen te voorkomen zijn in bijlage III definities opgenomen.

### **Indexering parkeernormen woningen**

De parkeernormen die voor woningen worden gehanteerd zijn afhankelijk van de WOZ-waarde van de woning. Als gevolg van economische ontwikkelingen kan de WOZ-waarde van een woning wijzigen waardoor het mogelijk is dat een woning in een andere categorie valt dan oorspronkelijk bedoelt. Gewenst is daarom om de WOZ-waarden te indexeren. Aangezien de uitgebreide actualisatie van het parkeerbeleid gepland staat voor 2018 en dit over 2 jaar is zal dit dan worden opgepakt.

### **Gebiedsgerichte parkeerbalans**

In hoofdstuk 8 van het Parkeerbeleidsplan 2012 is de mogelijkheid opgenomen dat dat het College van B&W ontheffing kan verlenen van de verplichting tot realisatie van de parkeerplaatsen op eigen terrein conform de parkeernorm. Dit geldt in gevallen waarin met behulp van een gebiedsgerichte parkeerbalans kan worden onderbouwd dat de piek-parkeerbehoefte van het gebied lager is dan de parkeernorm voorschrijft. De mogelijkheid van een gebiedsgerichte parkeerbalans blijft ook met dit addendum gehandhaafd.



### 3. Toepassing van parkeernormen

In hoofdstuk 2 is de actualisatie van de parkeernormen behandeld. In dit hoofdstuk wordt stilgestaan bij de toepassing van de parkeernormen. In hoofdstuk 8 van het Parkeerbeleidsplan uit 2012 is een korte toelichting gegeven op de rekenmethodiek. Deze korte toelichting wordt in dit hoofdstuk waar nodig aangescherpt en verduidelijkt, zodat misstanden worden voorkomen. Het gaat dan om het opstellen van de parkeerbalans, reservering parkeerplaatsen voor toekomstige groei, reservering voor bezoekersparkeren en om de afmetingen van parkeerplaatsen.

#### 3.1 Parkeerbalans

In Leiderdorp blijft het uitgangspunt dat parkeren bij nieuwe ontwikkelingen op eigen terrein opgevangen dient te worden. Om de parkeervraag inzichtelijk te maken wordt een parkeerbalans opgesteld. De parkeerbalans kan op twee manieren worden opgesteld. Er kan gekozen voor een benadering per gebouw/functie of een gebiedsaanpak.

##### **Benadering per gebouw/functie**

Deze benadering wordt vooral gebruikt bij kleinschalige ontwikkelingen waarbij een gebouw wordt geamoveerd of van functie wijzigt zonder dat daarbij de omgeving drastisch wijzigt. In deze parkeerbalans wordt berekend wat de parkeervraag was en wat de toekomstige parkeervraag is. Bij deze benadering wijzigt het aantal openbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte niet. Voor het toekennen van bestaande parkeerplaatsen aan de geamoveerde functie, zie paragraaf 5.1.

##### **Gebiedsbenadering**

Bij een grootschalige ontwikkeling waarbij meerdere gebouwen geamoveerd worden of van functie veranderen en waarbij tevens het gebied een duidelijke transformatie ondergaat is de benadering per gebouw/functie lastig toe te passen. Dit komt omdat vaak ook het aantal bestaande parkeerplaatsen in het openbare gebied wijzigt.

Daarnaast zou voor elke huidige functie in het te ontwikkelen gebied de parkeervraag apart bepaald moeten worden en tevens dient achterhaald te worden waar geparkeerd wordt.

Bij de gebiedsbenadering wordt daarom niet gerekend met de huidige situatie in het gebied, maar is het uitgangspunt dat in het gebied de toekomstige parkeervraag gefaciliteerd dient te worden. Deze gebiedsbenadering is vooral geschikt voor grootschalige ontwikkelingen in een duidelijk afgebakend gebied waarbij moeilijk te achterhalen is waar de huidige gebruikers parkeren.

#### 3.2 Reservering toekomstige groei

In de parkeernormen van Leiderdorp wordt rekening gehouden met een extra reservering ten behoeve van toekomstige automobilititeit. In hoofdstuk 8 van het Parkeerbeleidsplan 2012 is opgenomen dat deze extra reservering niet direct hoeft te worden aangelegd bij het realiseren van het plan en in eerste instantie als groen kan worden uitgevoerd.

Wanneer er een parkeertekort wordt geconstateerd door de gemeente dan wordt de extra reservering van groen omgezet naar parkeerplaatsen. Echter, als de extra reservering op eigen terrein ligt en de eigenaar geen tekort aan parkeerplaatsen ervaart dan is het mogelijk dat de extra reservering toch niet wordt gerealiseerd. Om te voorkomen dat de extra

reservering bij een tekort aan parkeerplaatsen daadwerkelijk wordt gerealiseerd is het nodig dat de reservering op gemeentelijk terrein ligt en de gemeente er middelen voor heeft om de reservering uit te voeren. Het uitgangspunt wordt daarom:

Wanneer de ontwikkelaar de extra reservering voor parkeren niet meteen aanlegt op eigen terrein dan dienen deze te worden voorzien in de openbare publieke ruimte. De ontwikkelaar dient daarbij aan te wijzen op welke plekken de parkeerplaatsen gerealiseerd zouden kunnen worden en dient per parkeerplaats een afkoopsom te betalen. Op deze manier ligt het initiatief en uitvoering bij de gemeente om de parkeerplaatsen in de toekomst daadwerkelijk te realiseren en zijn daarvoor tevens financiële middelen beschikbaar.

Voor het omzetten van de gereserveerde parkeerplaatsen naar echte parkeerplaatsen zijn kosten verbonden. Aangezien de parkeerplaatsen worden gereserveerd ten behoeve van de ontwikkeling dient de ontwikkelaar per parkeerplaats een afkoopsom te betalen. Deze kosten bedragen hetzelfde als de afkoopsom zoals genoemd in paragraaf 4.2.

### 3.3 Bezoekersparkeren

De parkeernorm voor woningen is opgebouwd uit een parkeervraag voor bewoners en bezoekers. Voor bezoekers wordt standaard 0,3 parkeerplaats per woning gerekend, alleen voor bezoekers voor een kamer wordt 0,2 parkeerplaats gehanteerd [CROW-publicatie 182, 2004]. Het uitgangspunt in het Parkeerbeleidsplan is dat parkeren op eigen terrein wordt gerealiseerd. Dit kan in de praktijk ook een afgesloten privéterrein zijn. Het gevolg is dat er ongewenste situaties kunnen ontstaan waarbij bezoekers niet het privéterrein kunnen bereiken en daardoor toch gebruik maken van andere parkeerplaatsen die voor andere doeleinden zijn aangelegd. Om deze ongewenste situatie te voorkomen wordt het uitgangspunt voor bezoekersparkeren:

Per woning dient 0,3 parkeerplaats gerealiseerd te worden op een openbaar toegankelijk terrein voor de parkeervraag van bezoekers. Voor een kamer gaat het om 0,2 parkeerplaats. Het uitgangspunt blijft dat het openbaar toegankelijke terrein eigen terrein is en niet in eigendom is van de gemeente.

### 3.4 Afmetingen parkeerplaatsen

De afmetingen van parkeerplaatsen zijn door de ontwikkeling van grotere personenauto's gewijzigd. Hierdoor zijn parkeerplaatsen die nieuw aangelegd worden groter dan parkeerplaatsen die in het verleden aangelegd zijn. Door het toekennen van bestaande parkeerplaatsen aan nieuwe ontwikkelingen (zie hoofdstuk 4) zal de grootte van de huidige parkeerplaatsen niet wijzigen, zodat een gewenste kwaliteitsverbetering van de parkeerplaatsen uitblijft. Om toch de kwaliteit van parkeerplaatsen te verbeteren wordt het uitgangspunt:

Openbare publieke parkeerplaatsen die worden toegekend aan een nieuwe ontwikkeling en die verplaatst worden dienen uitgevoerd te worden met de recente afmetingen voor parkeerplaatsen. Openbare publieke parkeerplaatsen die worden toegekend aan een nieuwe ontwikkeling maar niet worden verplaatst zullen hun huidige afmetingen behouden.

## 4. Toekennen van bestaande parkeerplaatsen aan ontwikkelingen

In Leiderdorp is het uitgangspunt dat de parkeervraag bij nieuwe ontwikkelingen wordt opgevangen op eigen terrein. Echter, steeds vaker worden ontwikkelingen mogelijk gemaakt binnen stedelijk gebied (door functiewijziging of transformatie). Vaak zijn er al parkeerplaatsen aanwezig in de openbare ruimte die (deels) aangewend zouden kunnen worden om in de parkeerbehoefte van de ontwikkeling te voorzien. Het gaat dan bijvoorbeeld om parkeerplaatsen die vrijkomen doordat een functie is geamoveerd of om een lage parkeerdruk in de openbare ruimte. Initiatiefnemers geven in hun plannen vaak aan dat ze gebruik willen maken van parkeercapaciteit in de directe omgeving van de ontwikkeling. In dit hoofdstuk worden de beleidsuitgangspunten voor het toekennen van bestaande parkeerplaatsen behandeld. Hiermee is dit een aanvulling van hoofdstuk 8 van het Parkeerbeleidsplan 2012 waarin het capaciteitsbeleid is uitgewerkt.

### 4.1 Toekennen parkeerplaatsen aan te amoveren functies

#### **Toekennen parkeervraag geamoveerde functie**

Bij het toepassen van de parkeerbilans waarbij de benadering per gebouw/functie wordt gevolgd, zie hoofdstuk 3, wordt ook de parkeervraag berekend van de functie die wordt geamoveerd. Door het amoveren van de voorgaande functie zullen parkeerplaatsen vrijkomen die voorheen werden gebruikt door de geamoveerde functie. Deze parkeerplaatsen kunnen liggen op gesloten eigen terrein (parkeerterrein met een slagboom, een eigen oprit of garage), openbaar eigen terrein (bijvoorbeeld parkeerterrein Winkelhof) of op openbaar publiek terrein (parkeerplaatsen eigendom gemeente).

In het Parkeerbeleid zijn geen regels opgenomen of de ontwikkelaar parkeerplaatsen van de geamoveerde functie op openbaar terrein mag toekennen aan de ontwikkeling en om hoeveel parkeerplaatsen het dan gaat. Leiderdorp vindt het redelijk om parkeerplaatsen die werden gebruikt voor de geamoveerde functie en die liggen in openbaar terrein (gedeeltelijk) toe te wijzen aan de nieuwe functie.

Echter, ten tijde van het realiseren van de geamoveerde functie waren er vaak geen parkeernormen of is niet meer te achterhalen hoeveel parkeerplaatsen er voor de geamoveerde functie waren gereserveerd. Daarnaast was er in het verleden niet altijd de verplichting om parkeren op eigen terrein op te vangen. Het is van belang een helder beleidskader te hanteren op welke wijze kan worden bepaald hoeveel parkeerplaatsen aan de geamoveerde functie kunnen worden toegeschreven om in de parkeerbehoefte van de nieuwe functie te voorzien. De volgende regels zijn van toepassing:

- De parkeervraag in de openbare publieke ruimte van het laatste legale gebruik van het gebouw of terrein mag worden afgetrokken van de berekende parkeervraag van de nieuwe situatie. Mits de geamoveerde functie minder dan vijf jaar geleden in gebruik was. Om de parkeervraag van de geamoveerde functie te berekenen wordt de vigerende parkeernorm gehanteerd zonder extra toekomstige reservering.
- Als een gebouw of terrein meer dan vijf jaar ongebruikt of 'tijdelijk' in gebruik is gebleven wordt de parkeervraag van de bestaande situatie in de openbare publieke ruimte geacht nihil te zijn. Wel mogen de parkeerplaatsen op openbaar eigen terrein, mits gehandhaafd, worden toegeschreven aan de nieuwe situatie. Tijdelijk gebruik ter overbrugging van een permanent gebruik wordt (als het langer dan vijf jaar heeft geduurd) buiten beschouwing gelaten bij de beoordeling van het laatste legale gebruik. Het is ter beoordeling aan het bevoegd gezag of er sprake is van tijdelijk gebruik.
- Er dient rekening te worden gehouden met dubbelgebruik om te voorkomen dat er meer parkeerplaatsen worden toegekend aan de geamoveerde functie dan er werkelijk beschikbaar zijn op openbaar publiek terrein. Hiervoor gelden de aanwezigheidspercentages zoals opgenomen in het Parkeerbeleidsplan 2012.
- Parkeerplaatsen die zich in de bestaande situatie op eigen terrein bevinden dienen in de nieuwe situatie terug te keren, indien deze van betekenis zijn voor de parkeerbehoefte van omliggende functies en dit vastgelegd is in eerdere besluiten.

Onderstaand voorbeeld illustreert hoe met dubbelgebruik wordt omgegaan.

### Voorbeeld

In een woonwijk is een zorgcentrum gevestigd met 25 kamers waarbij 30 parkeerplaatsen aanwezig zijn in de openbare publieke ruimte en geen parkeerplaatsen op eigen terrein. De parkeerplaatsen worden zowel door de omliggende woningen als door het zorgcentrum gebruikt. Nu wordt het zorgcentrum gesloopt en een ontwikkelaar wil op deze locatie woningen realiseren. Hoeveel parkeerplaatsen kunnen worden toegekend aan de nieuwe woningen?

Antwoord:

De parkeernorm voor een zorgcentrum exclusief toekomstige reservering is 0,6 parkeerplaatsen per wooneenheid. Bij 25 kamers komt dit neer op een parkeervraag van  $(25 \cdot 0,6) = 15$  parkeerplaatsen.

Op basis van aanwezigheidspercentages is bekend dat een zorgcentrum (behorend bij sociaal medisch) een ander piekmoment heeft dan de omliggende woningen, zie tabel 4.1. Op basis van de aanwezigheidspercentages wordt geconstateerd dat tijdens de werkdag ochtend en middag de parkeervraag van het zorgcentrum 100% was (15 parkeerplaatsen). Buiten deze periodes waren de parkeerplaatsen ook beschikbaar voor andere functies zoals de woningen in de omgeving.

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	koopavond	Zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
Sociaal medisch	100	100	30	15	15	5	5
Wonen	50	60	100	90	60	60	70

Tabel 4.1 Aanwezigheidspercentages per functie

Zoals uit tabel 4.1 blijkt is het piekmoment van wonen de werkdagavond (100%). Op dat moment is het aanwezigheidspercentage van het zorgcomplex 30% waardoor de parkeerplaatsen die tijdens de werkdag ochtend en middag worden gebruikt door het zorgcomplex kunnen zijn gebruikt voor woningen.

Aangezien de ontwikkelaar van plan is om woningen mogelijk te maken, die de bezettingspiek in de avond hebben, zijn van het huidige zorgcomplex er geen 15 parkeerplaatsen beschikbaar in de openbare ruimte, maar  $(15 \cdot 0,3 =) 5$  parkeerplaatsen.

De ontwikkelaar zou in dit voorbeeld dus 5 parkeerplaatsen van de openbare publieke ruimte mogen gebruiken om te voorzien in de nieuwe parkeervraag van de beoogde woningen. Voor deze parkeerplaatsen hoeft de ontwikkelaar geen afkoopsom te betalen. Deze parkeerplaatsen mogen niet worden verwijderd door de ontwikkelaar om bijvoorbeeld aan te wenden voor andere doeleinden zoals bouwen.

## 4.2 Toekennen restcapaciteit aan ontwikkelingen

In Leiderdorp is in 2011 en in 2015 een parkeerdrukmeting uitgevoerd. De parkeerdrukmeting is een momentopname en geeft daarmee een indruk van de parkeersituatie. De parkeerdrukmeting van 2015 is opgenomen in hoofdstuk 6. Uit de parkeerdrukmeting blijkt dat op het moment van meten in sommige delen van Leiderdorp de parkeerdruk ruim onder de maximale bezettingsgraad van 85% lag. Wanneer een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt nabij zo'n locatie dan is vanuit initiatiefnemers vaak de wens om de restcapaciteit (voor een deel) aan te wenden om te voorzien in de parkeervraag van de nieuwe ruimtelijke ontwikkeling.

### **Toekomstige parkeerbehoefte**

In Leiderdorp wordt in de parkeernormen rekening gehouden met de toekomstige parkeervraag als gevolg van toenemende automobiliteit, waardoor ook de vraag naar parkeren stijgt. Hiervoor wordt een reservering opgenomen voor de toekomstige groei. Ook voor bestaande functies zal als gevolg van toenemende automobiliteit het gewenst zijn om extra parkeerplaatsen beschikbaar te hebben. Hiervoor zal (deels) de restcapaciteit gebruikt worden. De restcapaciteit van nu is dus mede gericht op het opvangen van toekomstige parkeervraag. Daarom blijft het uitgangspunt dat parkeren op eigen terrein opgevangen dient te worden, uitzondering kan hierop zijn de toekomstige reservering, zie paragraaf 3.2.

### **Afwijkingsbevoegdheid B&W**

Zoals opgenomen in het Parkeerbeleidsplan van 2012 heeft het College van B&W de bevoegdheid om af te wijken van onderdelen van het Parkeerbeleidsplan. Hiervoor dient de initiatiefnemer een gemotiveerde onderbouwing aan te leveren.

Om restcapaciteit aan te wenden dient de initiatiefnemer in de onderbouwing aan te tonen dat er geen andere mogelijkheden zijn om de parkeervraag op te vangen op eigen terrein en dat vanwege zwaarwegende maatschappelijke redenen daarom aanspraak gemaakt dient te worden op de restcapaciteit in de omgeving. Daarbij dient de initiatiefnemer aan te tonen dat er voldoende restcapaciteit overblijft om te voorzien in de toekomstige parkeerbehoefte ten gevolge van toenemende automobiliteit van huidige omliggende functies. Wanneer er tevens sprake is van amoveren van een functie waarbij openbare parkeerplaatsen worden toegewezen aan de ontwikkeling, dan dient de restcapaciteit hierop niet gecorrigeerd te worden. Tevens mogen bestaande parkeerplaatsen alleen gebruikt worden om te voorzien in de parkeerbehoefte van nieuwe ontwikkelingen. Een gemotiveerde onderbouwing zal in ieder geval dienen te bestaan uit:

- Motivering waarom parkeren niet op eigen terrein opgevangen kan worden en dat vanwege zwaarwegende maatschappelijke redenen daarom aanspraak gemaakt dient te worden op de restcapaciteit in de omgeving.
- Een parkeerdrukmeting die aantoont dat in de directe omgeving restcapaciteit aanwezig is in de openbare publieke ruimte. Hiervoor dient de initiatiefnemer op minimaal 2 maatgevende momenten tellingen uit te voeren en de uitslag hiervan dient vergeleken te worden met de meest recente telling van gemeente Leiderdorp. Van de drie meest recente metingen dient de hoogste bezettingsgraad gehanteerd te worden voor de directe omgeving.
- Bij het aanwenden van restcapaciteit dient rekening te worden gehouden met de toekomstige parkeerbehoefte van functies in de directe omgeving. Deze toekomstige parkeerbehoefte is gebaseerd op de verwachte toenemende groei van de automobiliteit. Hiervoor wordt 15% aangehouden, dit sluit aan bij het Parkeerbeleidsplan 2012.
- De toekomstige bezettingsgraad mag niet boven de maximale bezettingsgraad van 85% uitkomen. Boven de 85% neemt de zoektijd naar een parkeerplaats toe en wordt parkeren als druk ervaren.

### **Directe omgeving**

Bij de uitwerking wordt gekeken of er restcapaciteit is in de directe omgeving. Uit de praktijk en onderzoeken is bekend dat bewoners zo dicht mogelijk bij hun huis of bestemming willen parkeren. Volgens CROW is de acceptabele loopafstand voor wonen maximaal 100 m, winkelen 200 tot 600 m en voor werken 200 tot 800 m [CROW publicatie 182, 2004].

In de parkeerdrukmeting van 2011 is Leiderdorp in secties opgedeeld die meestal bestaan uit een straat of een gedeelte van een straat. Door een sectie en alle aanliggende secties als directe omgeving te hanteren wordt een discussie voorkomen welke parkeerplaatsen nu nog wel of niet binnen de marge van een acceptabele loopafstand vallen.

Onderstaand voorbeeld geeft een uitwerking van de punten die een initiatiefnemer in ieder geval dient op te nemen in de gemotiveerde onderbouwing.

### **Voorbeeld**

Op een braakliggend terrein dat al meer dan 5 jaar leeg staat wil een ontwikkelaar 10 dure woningen bouwen. Elke woning krijgt een parkeerplaats op eigen terrein en de overige parkeervraag wil de initiatiefnemer in de openbare ruimte publieke ruimte opvangen.

Uit de parkeerdrukmetingen op het maatgevende moment blijkt dat in de directe omgeving er een bezettingsgraad is van 40%. In deze secties zijn in totaal 40 parkeerplaatsen aanwezig, 10 goedkope woningen en een restaurant van 500 m<sup>2</sup> BVO.

Vraag: Hoeveel parkeerplaatsen kan de initiatiefnemer maximaal van de restcapaciteit gebruiken?

Antwoord:

Het is ongewenst dat alle parkeerplaatsen in de omgeving bezet worden. Uitgangspunt is dat de toekomstige bezettingsgraad maximaal 85% bedraagt. Van de 40 aanwezige parkeerplaatsen mogen er dus maximaal  $(40 \cdot 0,85 =)$  32 bezet zijn.

Op het maatgevende moment blijkt de bezettingsgraad 40% te zijn. Dat betekent dat er van de 40 aanwezige parkeerplaatsen er  $(40 \cdot 0,4 =)$  16 bezet zijn.

Deze 16 parkeerplaatsen worden door de huidige functies gebruikt. Om ook in de toekomstige behoefte parkeervraag te voorzien van deze huidige functies zijn 15% extra

parkeerplaatsen nodig. De toekomstige reservering voor de huidige functies bedraagt dus  $(16 \cdot 0,15) = 2,4 = 3$  parkeerplaatsen.

De restcapaciteit in de omgeving bedraagt dus:  $32 - 16 - 3 = 13$  parkeerplaatsen.

Voor dure woningen bedraagt de parkeernorm inclusief toekomstige reservering 1,8 pp. Er worden 10 woningen gerealiseerd waarbij elke woning 1 parkeerplaats op eigen terrein krijgt. Om te voorzien in de parkeervraag van de overige 8 parkeerplaatsen wil de initiatiefnemer de restcapaciteit gebruiken in de directe omgeving. Hiervoor is voldoende ruimte aangezien de restcapaciteit 13 parkeerplaatsen bedraagt.

### **Afkoopsom parkeerplaatsen**

Wanneer restcapaciteit in de openbare ruimte zal worden toegekend aan een initiatiefnemer door het College van B&W dan hoeft de initiatiefnemer geen of minder parkeerplaatsen te realiseren op eigen terrein. Hierdoor zal de initiatiefnemer minder kosten hebben dan wanneer initiatiefnemer wel de parkeerplaatsen had moeten reserveren. Daarom vindt Leiderdorp het gepast dat de initiatiefnemer voor de restcapaciteit een vergoeding betaald voor de parkeerplaatsen die in de parkeervraag van de ontwikkeling voorzien. De vergoeding is gebaseerd op een afkoopsom per parkeerplaats. De totale vergoeding wordt in een overeenkomst vastgelegd. Voor de afkoopsom geldt:

De afkoopsom van een parkeerplaats is onder andere afhankelijk van de grondwaarde, aanlegkosten, beheer en onderhoud. Aangezien de grondwaarde fluctueert zal het college jaarlijks de afkoopsom voor een parkeerplaats vaststellen in het besluit grondprijzenbrief. Daarbij wordt het tarief jaarlijks geïndexeerd met de prijsindex voor Grond-, Weg- en Waterbouw (GWW-index), tenzij de reële kostenontwikkelingen dermate uit de pas lopen dat de bijdrage opnieuw moet worden bepaald en vastgesteld. Voorgesteld wordt om voor 2016 een afkoopsom te hanteren van 8.000 euro per parkeerplaats.

Door de afkoopsom heeft de gemeente middelen beschikbaar om in de toekomst parkeerplaatsen te realiseren als mocht blijken dat er toch een parkeertekort is.

De status van de afgekochte parkeerplaats is openbaar. De ontwikkelaar koopt dus geen parkeerplaats (geen sprake van eigendomsrecht). De ontwikkelaar draagt namelijk met de afkoopsom bij in de (eventuele) verwervings- en aanlegkosten van de parkeervoorziening. De ontwikkelaar kan daarom ook geen rechten ontlenen of voorwaarden stellen aan de parkeerplaatsen in de openbare ruimte.

Tevens is het niet mogelijk dat een initiatiefnemer bij het realiseren van extra parkeerplaatsen op eigen terrein aanspraak kan maken op een afkoopsom. De gemeente zal dus geen afkoopsom per parkeerplaats betalen aan een ontwikkelaar.

## 5. Vervallen van de bouwverordening

### 5.1 Extra bestemmingsplanregel

De bouwverordening komt te vervallen vanaf 1 juli 2018. Als gevolg daarvan dient een parkeernormbepaling te worden opgenomen in bestemmingsplannen. Voor nieuwe bestemmingsplannen geldt dat de parkeernormbepaling per direct dient te worden opgenomen. De parkeernormbepaling zoals opgesteld in Leiderdorp is hieronder opgenomen. De parkeernormbepaling geldt alleen voor wijzigingen binnen bestaande bestemmingsplannen (binnenplanse afwijkingsmogelijkheden).

In het Parkeerbeleidsplan dient opgenomen te worden hoe met de parkeernormbepaling uit bestemmingsplannen wordt omgegaan. Het gaat dan vooral om de mogelijkheid om af te wijken van parkeernormen en/of parkeren op eigen terrein.

#### **Artikel 2.5.30 Parkeergelegenheid en laad- en losmogelijkheden bij of in gebouwen**

1. *Indien de omvang of de bestemming van een gebouw daartoe aanleiding geeft, moet ten behoeve van het parkeren of stallen van auto's in voldoende mate ruimte zijn aangebracht in, op of onder het gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort. Deze ruimte mag niet overbemeten zijn, gelet op het gebruik of de bewoning van het gebouw, waarbij rekening moet worden gehouden met de eventuele bereikbaarheid per openbaar vervoer*
2. *De in het eerste lid bedoelde ruimte voor het parkeren van auto's moet afmetingen hebben die zijn afgestemd op gangbare personenauto's. Aan deze eis wordt geacht te zijn voldaan:*
  - a. *indien de afmetingen van bedoelde parkeerruimten ten minste 1,80 m bij 5,00 m en ten hoogste 3,25 m bij 6,00 m bedragen;*
  - b. *indien de afmetingen van een gereserveerde parkeerruimte voor een gehandicapte – voorzover die ruimte niet in de lengterichting aan een trottoir grenst – ten minste 3,50 m bij 5,00 m bedragen.*
3. *Indien de bestemming van een gebouw aanleiding geeft tot een te verwachten behoefte aan ruimte voor het laden of lossen van goederen, moet in deze behoefte in voldoende mate zijn voorzien aan, in of onder dat gebouw, dan wel op of onder het onbebouwde terrein dat bij dat gebouw behoort.*
4. *Het bevoegd gezag kan de omgevingsvergunning verlenen in afwijking van het bepaalde in het eerste en het derde lid:*
  - a. *indien het voldoen aan die bepalingen door bijzondere omstandigheden op overwegende bezwaren stuit; of*
  - b. *voor zover op andere wijze in de nodige parkeer- of stallingruimte, dan wel laad- of losruimte wordt voorzien.*

*Figuur 5.1 Parkeernormbepaling Leiderdorp*

### 5.2. Afwijkingen

De algemene strekking van de nieuwe bestemmingsplan regeling is dat op eigen terrein voldoende ruimte voor parkeren, laden- en lossen en stallingen moet worden gerealiseerd en in stand gehouden voor zowel auto's, fietsen als bevoorrading. Hierop kan worden getoetst bij elke verandering van het gebruik en/of bouwwerkzaamheden en/of aanlegwerkzaamheden welke op grond van het betreffende bestemmingsplan zijn toegestaan en/of verplicht zijn gesteld. In de praktijk kan het voorkomen dat aan deze eisen



niet kan worden voldaan. Daarom bieden de regels het College de mogelijkheid om af te wijken van deze verplichtingen.

De afwijkingsbevoegdheid in het bestemmingsplan heeft enkel betrekking op de gevallen die kunnen voorkomen binnen de reikwijdte van het bestemmingsplan (rechtstreeks toegestane gebruiks- en bebouwingsmogelijkheden en de hiertoe opgenomen binnenplanse afwijkingsmogelijkheden). Bij nieuwe ontwikkelingen waar buitenplannen voor moet worden afgeweken zal eerst een toets plaatsvinden aan het Parkeerbeleid en kan eventueel worden gezien om hiervan af te wijken volgens de in het beleid opgenomen afwijkingscriteria. Bij de ruimtelijke onderbouw van die ontwikkeling zal deze afweging als onderdeel van het planologisch besluit worden betrokken en juridisch worden verankerd.

### **Niet op eigen terrein**

Wanneer niet op eigen terrein voldoende ruimte gevonden kan worden om aan het Parkeerbeleidsplan te voldoen, kan door het College worden afgeweken als buiten het eigen terrein alsnog wordt voorzien in de parkeerbehoefte. In de eerdere paragrafen is al aandacht besteed aan enkele voorbeelden hiervoor, zoals de inzet van restcapaciteit in de openbare ruimte.

Bij gebruik van deze afwijkingsmogelijkheid wordt in ieder geval gekeken naar:

- de mate waarin de mogelijkheden op eigen terrein zijn onderzocht
- de effecten op de parkeerdruk in de omgeving
- de ruimtelijke kwaliteit van de gekozen oplossing

Voor gebruik van deze afwijkingsmogelijkheid moet ten alle tijden sprake zijn van een maatschappelijk of ruimtelijk belang, anders dan een economisch belang. Daarbij wordt in ieder geval inbegrepen de wens om niet meer parkeren dan noodzakelijk aan te leggen dat ten koste gaat van groen, water en overige openbare ruimte.

### **Niet voldoen aan de norm**

Wanneer niet op eigen terrein, noch buiten het eigen terrein voldoende ruimte gevonden kan worden om aan het Parkeerbeleidsplan te voldoen, kan door het College worden afgeweken om de ontwikkeling ondanks het tekort alsnog toe te staan.

Bij gebruik van deze afwijkingsmogelijkheid wordt in ieder geval gekeken naar:

- de mate waarin de mogelijkheden op eigen terrein zijn onderzocht
- de effecten op de parkeerdruk in de omgeving
- de ruimtelijke kwaliteit van de gekozen oplossing

Voor gebruik van deze afwijkingsmogelijkheid moet ten alle tijden sprake zijn van een zwaarwegend maatschappelijk of ruimtelijk belang, anders dan een economisch belang. Daarbij wordt in ieder geval inbegrepen de wens om niet meer parkeren dan noodzakelijk aan te leggen dat ten koste gaat van groen, water en overige openbare ruimte.

## 6. Parkeerdrukmeting 2015

In december 2011 is een eenmalige parkeerdrukmeting uitgevoerd in de gemeente. Deze meting geeft inzicht in de parkeersituatie en wordt gebruikt bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Om inzicht te hebben in de huidige parkeersituatie is in het najaar van 2015 een nieuwe parkeerdrukmeting uitgevoerd. Deze aanvullende meting zorgt voor:

- **Betrouwbaardere data**, nu is de parkeerdrukmeting gebaseerd op slechts 1 meetmoment, door een tweede aanvullende meting wordt de data robuuster.
- **Kwalitatieve trend**, door een aanvullende meting kunnen de ontwikkelingen in de parkeerdruk op een kwalitatieve wijze worden geanalyseerd.

### 6.1 Uitvoering en uitkomsten parkeerdrukmeting

Om inzicht in de parkeersituatie te krijgen is per wijk de parkeerdruk gemeten op het maatgevende moment. Het maatgevende moment is het drukste moment van de functie waardoor de wijk gekenmerkt wordt. Om de meting van 2011 te kunnen vergelijken met de meting van 2015 is dezelfde opzet en sectie indeling gehanteerd als in 2011. De gehanteerde uitgangspunten zijn opgenomen in bijlage IV. De uitkomsten van de meting zijn opgenomen in bijlage V en VI. Opgemerkt moet daarbij worden dat de meting slechts een momentopname is, zodat geen harde conclusies te trekken zijn. Zo bestaat een sectie vaak uit een gering aantal parkeerplaatsen, waardoor één geparkeerde auto meer of minder meteen een paar procent verschil kan opleveren in de bezettingsgraad. Daarom dient altijd ook naar de achterliggende waardes gekeken te worden zoals opgenomen in de tabellen.

#### Algemene bevindingen

Door de uitkomsten te vergelijken met de parkeerdrukmeting van 2011 wordt een indruk verkregen van de veranderingen in de parkeersituatie in Leiderdorp. In tabel 6.1 zijn de overzichten van de parkeermeting 2011 en 2015 per wijk naast elkaar gelegd. Zoals gemeld zijn beide metingen moment opnames zodat geen harde conclusies getrokken kunnen worden op basis van deze gegevens. Wel kunnen er kwalitatieve uitspraken worden gedaan. Zo is te zien dat het totaal aantal parkeerplaatsen per gebied redelijk constant is en dat ook de bezettingsgraad voor vooral woongebieden nagenoeg hetzelfde is gebleven. In geen enkele wijk komt de bezettingsgraad op het maatgevende moment boven de maximaal geachte 85% uit.

In tabel 6.1 zijn twee kolommen met de capaciteit opgenomen. De eerste kolom capaciteit geeft het aantal aanwezige parkeerplaatsen weer. De tweede kolom capaciteit geeft weer het aantal beschikbare parkeerplaatsen tijdens de meting, hierbij is de capaciteit dus verminderd met geblokkeerde parkeerplaatsen door bijvoorbeeld een container. De bezettingsgraad is berekend op basis van het aantal beschikbare parkeerplaatsen.

	Totaal 2011				Totaal 2015			
	cap.	cap.*	aantal	bez.gr.	cap.	cap.*	aantal	bez.gr.
<b>Woongebieden</b>								
Totaal Leyhof	1.694	1.689	1.280	76%	1.694	1.694	1.318	78%
Totaal Buitenhof midden-west	1.965	1.961	1.529	78%	1.948	1.945	1.479	76%
Totaal Buitenhof oost-zuid	1.182	1.182	789	67%	1.211	1.211	772	64%
Totaal Winkelhof	1.156	1.156	359	31%	1.153	1.128	337	30%
Totaal Binnenhof	1.028	1.026	583	57%	1.029	1.028	578	56%
Totaal Voorhof	1.730	1.727	1.240	72%	1.729	1.728	1.309	76%
Totaal De Schansen	747	747	540	72%	748	743	556	75%
Totaal Vogelwijk	1.217	1.217	867	71%	1.256	1.253	824	66%
Totaal Zijkwartier	516	515	414	80%	534	518	382	74%
Totaal Ouderzorg	2.304	2.299	1.398	61%	2.411	2.407	1.370	57%
Totaal Kerkwijk	1.273	1.272	823	65%	1.373	1.365	900	66%
Totaal Oranjewijk	1.258	1.257	999	79%	1.247	1.246	845	68%
Totaal Doeskwartier	588	588	473	80%	580	577	454	79%
Totaal Driegatenbrug	175	175	127	73%	175	175	138	79%
Totaal 't Heerlijk Recht	355	355	204	57%	609	609	240	39%
<b>Totaal Alle Woongebieden</b>	<b>17.188</b>	<b>17.166</b>	<b>11.625</b>	<b>68%</b>	<b>17.697</b>	<b>17.627</b>	<b>11.502</b>	<b>65%</b>
<b>Werkgebieden</b>								
Totaal De Baanderij	2.190	2.186	1.024	47%	2.115	2.101	883	42%
Totaal Werkgebied Kerkwijk	379	375	134	36%	473	468	192	41%
Totaal Lage Zijde	418	418	219	52%	429	425	168	40%
Totaal Elisabethhof	2.308	2.288	1.576	69%	2.216	2.186	1.282	59%
<b>Totaal Alle Werkgebieden</b>	<b>5.295</b>	<b>5.267</b>	<b>2.953</b>	<b>56%</b>	<b>5.233</b>	<b>5.180</b>	<b>2.525</b>	<b>49%</b>
<b>Winkel-en sportgebieden</b>								
Totaal Winkelhof	1.156	1.156	722	62%	1.195	1.134	808	71%
Totaal Santhorst	352	349	252	72%	353	345	255	74%
Totaal Sportvelden Does	219	217	92	42%	219	215	85	40%
Totaal Sportvelden Bloemerd	504	500	108	22%	504	499	389	78%
Totaal Elisabethhof	1.710	1.710	396	23%	1.610	1.606	323	20%
<b>Totaal Alle Winkel- en sportgebieden</b>	<b>3.941</b>	<b>3.932</b>	<b>1.570</b>	<b>40%</b>	<b>3.881</b>	<b>3.799</b>	<b>1.860</b>	<b>49%</b>

\* Capaciteit is het aantal aanwezige parkeerplaatsen verminderd met het aantal geblokkeerde parkeerplaatsen, bijvoorbeeld door een container, bouwmaterialen, etc.

Tabel 6.1 Totaal overzicht parkeerdrukmeting 2015 vergeleken met 2011

## 6.2 Extra meting Voorhof

Vanwege meldingen van inwoners uit de wijk Voorhof over parkeerdruk van personeel en bezoekers aan het Alrijne ziekenhuis is er een extra meting gehouden in een gedeelte van de wijk Voorhof, zie figuur 6.2. Om de invloed van het parkeren van het ziekenhuis inzichtelijk te maken is er een extra meting uitgevoerd op donderdag 8 oktober om 10:00 uur. Voor dit tijdstip is gekozen, omdat dan het ziekenhuis in bedrijf is, de parkeerbehoefte voor woningen op dit moment van de dag laag is en het buiten haal- en brengtijden is van de basisschool Elckerlyc.



Figuur 6.2 In de gemarkeerde secties heeft een extra meting plaatsgevonden

De extra meting om 10:00 uur is gelegd naast de nachtmeting in de wijk. Op basis van de woonfuncties in de wijk mag verwacht worden dat de parkeerdruk 's nachts hoger is dan overdag, aangezien de meeste mensen overdag naar hun werk zijn. Wanneer de extra meting naast de nachtmeting wordt gelegd dan blijkt dat de parkeerdruk in secties 455, 460 en 464 overdag hoger is dan in de nacht, zie tabel 6.2. Aangezien dit tevens secties zijn die dicht bij de aanrijroutes van het Alrijne ziekenhuis liggen lijkt het er op dat personeel en/of bezoekers van het ziekenhuis inderdaad in de wijk parkeren. Echter, de bezettingsgraad komt niet boven de maximaal gehanteerde 85% uit, zodat er nog voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn in deze secties.

Sectie	Straat	Werkdagnacht (23.00 tot 6.00 uur)			Donderdag (10.00 uur)		
		Cap.	Aantal	Bezettingsgraad	Cap.	Aantal	Bezettingsgraad
454	Kampefoeliezoom	101	54	53%	101	54	53%
455	Kampefoeliezoom / Dalkruidzoom	50	34	68%	50	37	74%
456	Klimopzoom	35	29	83%	35	24	69%
459	Voorhoflaan	0*	0	..	0*	0	..
460	Voorhoflaan	11	5	45%	11	9	82%
461	Ereprijskamp	36	30	83%	36	25	69%
463	Ratelaarkamp	37	30	81%	37	23	62%
464	Voorhoflaan	13	5	38%	13	10	77%
465	Brunelkamp	54	30	56%	54	21	39%

\* Deze sectie heeft geen parkeerplaatsen, voor de volledigheid is de sectie wel opgenomen in het overzicht.

Tabel 6.2 Bezettingsgraad overdag en nachtsituatie bij secties rond het Alrijne ziekenhuis

## 7. Laadpalen

### 7.1 Vraagvolgend beleid

In het Parkeerbeleidsplan van 2012 is in paragraaf 4.5 opgenomen dat Leiderdorp vraagvolgend is en actief meewerkt met eigenaren van schone voertuigen die geen mogelijkheid hebben om parkeren (en een laadpaal) op eigen terrein te realiseren. In de praktijk betekent dat wanneer een aanvrager een laadpaal wil in de openbare publieke ruimte dat de aanvrager verantwoordelijk is voor aanschaf, realisatie en onderhoud van de laadpaal. Daarbij draagt de aanvrager ook alle gemoeide kosten. De gemeente stelt in principe een openbare parkeerplaats ter beschikking voor laden van voertuigen en markeert deze met bijbehorende borden. De parkeerplaats zal na toekenning een openbare parkeerplaats blijven, zodat ook andere met een elektrische/hybride voertuig er gebruik van kunnen maken.

Het lijkt erop dat in de praktijk het vraagvolgende beleid ervoor zorgt dat particulieren zich nog eens bedenken voordat een laadpaal wordt aangeschaft. Er komen namelijk wel vragen binnen bij de gemeente over het plaatsen van laadpalen in de openbare ruimte, maar het daadwerkelijk indienen van een aanvraag gebeurt nauwelijks, laat staan dat er laadpalen gerealiseerd worden. De reden dat een particulier afziet van het realiseren van een laadpaal is onbekend. Waarschijnlijk is een belangrijke reden dat de kosten voor aanschaf en beheer van een laadpaal liggen bij de aanvrager terwijl de gemeente verlangt dat de laadpaal ook door derden gebruikt moet kunnen worden. Hierdoor heeft de aanvrager alle kosten terwijl derden die de laadpaal ook gebruiken in principe alleen betalen voor de elektriciteit.

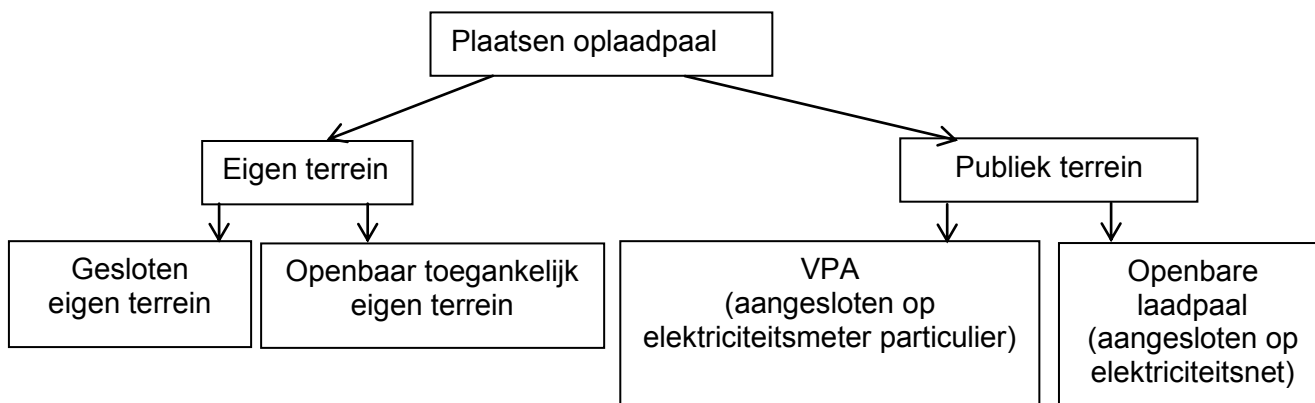
Of het afzien van het aanvragen van een laadpaal in de openbare ruimte ook betekent dat afgezien wordt van een elektrische auto is onbekend. Het kan namelijk zo zijn dat potentiële aanvragers voor laadpalen ervoor kiezen om hun voertuig op te laden via een verlengsnoer die aangesloten is op hun eigen elektriciteitsmeter.

#### **Actualisatie vraagvolgend beleid**

Aangezien elektrisch rijden duurzaam is en beter voor het milieu, zoals minder geluid en minder uitstoot (betere luchtkwaliteit), wil Leiderdorp schone vervoermiddelen stimuleren. Leiderdorp wil voor het aanvragen van laadpalen daarom helder en aantrekkelijk beleid voeren en daarmee de toename van het elektrisch en hybride rijden in Nederland mede faciliteren en stimuleren. Door helder beleid weten aanvragers waar ze op kunnen rekenen. In paragraaf 7.2 wordt stilgestaan bij de laad mogelijkheden en in paragraaf 7.3 is het geactualiseerde beleid van Leiderdorp voor laadpalen opgenomen.

### 7.2 Laadpaal op eigen of publiek terrein?

Laadpalen kunnen worden geplaatst op eigen terrein of op publiek terrein. Waarbij voor eigen terrein onderscheid te maken is in gesloten terreinen (uitsluitend voor de eigenaar, bijvoorbeeld een eigen oprit of garage) of openbaar toegankelijke terreinen (bijvoorbeeld parkeerterrein van een particulier, zoals parkeergarage Winkelhof). Bij laadpalen op publiek terrein kan de laadpaal aangesloten zijn op de elektriciteitsmeter van de particulier (een zogenaamde Verlengde Private Aansluiting (VPA)) of op het elektriciteitsnet (openbare laadpalen). Onderstaand schema geeft deze verschillende vormen weer. De mogelijkheden worden hierna nader toegelicht waarbij de afweging van Leiderdorp volgt.



*Figuur 7.1 Vormen van plaatsing oplaadpalen*

### **Gesloten eigen terrein**

Bij het opladen van elektrische voertuigen op gesloten eigen terrein (uitsluitend voor de eigenaar beschikbaar, bijvoorbeeld een eigen oprit of garage) kan de aanvrager zelf aan de slag om een laadpaal te realiseren. De particulier is verantwoordelijk voor aanschaf, realisatie en onderhoud van de laadpaal en draagt daarbij ook alle gemoeide kosten.

### **Openbaar toegankelijk eigen terrein**

Bij openbaar toegankelijk eigen terrein gaat het om publiek toegankelijke parkeerplekken die eigendom zijn van particulieren, zoals parkeergage Winkelhof en parkeerplaatsen op bedrijventerrein De Baanderij. De eigenaar kan bepalen hoe de toegang tot en gebruik van de laadpaal wordt geregeld. Zo is het mogelijk dat iedereen er kan laden of dat de laadpaal beschikbaar is voor een beperkte groep. Ook kan de eigenaar bepalen wat de kosten zijn voor het gebruik.

Doordat de eigenaar van het openbare eigen terrein kan bepalen wie toegang heeft tot de laadpaal vindt gemeente Leiderdorp het redelijk dat de particulier ook verantwoordelijk is voor aanschaf, realisatie en onderhoud van de laadpaal en daarbij ook alle gemoeide kosten draagt.

Leiderdorp wordt dus voor laadpalen die gerealiseerd worden op openbaar eigen terrein niet betrokken. Alleen wanneer de particulier de parkeerplaats bij de laadpaal speciaal beschikbaar wil stellen voor het opladen van elektrische voertuigen zal de gemeente Leiderdorp op grond van de Wegenverkeerswet hiervoor een verkeersbesluit dienen te nemen.

### **Publiek terrein**

Veel particulieren hebben niet de mogelijkheid om voertuigen op eigen terrein op te laden. Deze particulieren zijn aangewezen op opladen op publiek terrein. Daarbij is het mogelijk om een laadpaal te plaatsen die aangesloten is op de elektriciteitsmeter van de particulier (een Verlengde Private Aansluiting (VPA)) of op het elektriciteitsnet (openbare laadpalen).

#### *Verlengde Private Aansluiting*

Bij een VPA wordt een laadpaal in de publieke ruimte geplaatst of op eigen terrein (bijvoorbeeld aan de gevel van het pand of in de tuin van de aanvrager). Het opladen van het voertuig gebeurt in beide gevallen op een openbare publieke parkeerplaats.

Als de VPA op eigen terrein wordt geplaatst dan zal er vaak een kabel nodig zijn van de VPA over het trottoir naar het voertuig. Een kabel over het trottoir kan tot onveilige situaties leiden, zoals struikelen over de kabel. Op basis van artikel 2:10 lid 1a van de Algemene Plaatselijke Verordening (APV) is het verboden om de weg of een weggedeelte te gebruiken als het beoogde gebruik gevaar oplevert voor de bruikbaarheid van de weg of voor het doelmatig en

veilig gebruik daarvan. Het tijdelijk plaatsen van kabels over het trottoir voor het opladen van voertuigen is dus niet toegestaan, ook niet als de kabels zouden worden afgedekt middels bijvoorbeeld een mat.

Het is ook mogelijk om de VPA niet op eigen terrein, maar in de openbare ruimte te plaatsen bij een parkeerplaats. Voor het plaatsen van de VPA in de openbare ruimte zal de gemeente dan toestemming moeten geven.

#### *VPA aangesloten op elektriciteitsmeter particulier*

Een VPA is aangesloten op de elektriciteitsmeter van de particulier (een woonhuis of bedrijfspand). Doordat de laadpaal aangesloten is op de eigen elektriciteitsmeter zijn de laadkosten van een VPA voor een particulier vaak lager dan een publieke laadpaal, omdat extra netwerkkosten worden vermeden.

Aangezien de laadpaal aangesloten is op de elektriciteitsmeter van de particulier is daarmee het laadpunt in principe ook alleen beschikbaar voor de eigenaar van de elektriciteitsmeter. Het laadpunt kan technisch wel opengesteld worden voor andere gebruikers middels een pasjessysteem zoals ook bij openbare laadpalen aanwezig is. Echter, dit zal extra kosten met zich meebrengen voor de particulier die daar niet altijd voor open hoeft te staan. Hierdoor is niet gegarandeerd dat de VPA ook door derden gebruikt kan worden. De gemeente zou met regels erop kunnen sturen dat de laadpaal ook voor derden beschikbaar moet zijn.

Daarnaast is een particulier niet altijd in de nabijheid van de laadpaal aanwezig. Bij problemen (bijvoorbeeld een storing) kan het daardoor lastig zijn om het probleem snel te verhelpen. Tevens is het juridisch lastiger om afspraken met vele individuele inwoners te maken dan met een beperkte groep bedrijven.

#### *Privé parkeerplaats ongewenst*

Voor het opladen van voertuigen bij een laadpaal is het gewenst om een parkeerplaats toe te wijzen voor het laden van voertuigen. Op deze manier wordt voorkomen dat niet-elektrische voertuigen bij een laadpaal gaat staan en een elektrische auto niet kan opladen. Echter, de verwachting is dat wanneer bij een VPA een parkeerplaats gemarkeerd wordt voor uitsluitend elektrische voertuigen dat de eigenaar van de VPA in de praktijk de parkeerplaats vaak zal zien als eigen plek, aangezien de VPA aangesloten is op zijn elektriciteitsmeter. Op deze manier is het plaatsen van een VPA bij een openbare parkeerplek dan een indirecte toewijzing van een privé parkeerplaats. Dit is ongewenst, zeker op plaatsen waar een hoge parkeerdruk is.

#### *Geen medewerking VPA's*

Op basis van bovengenoemde overwegingen en aangezien de gemeente Leiderdorp schone voertuigen wil stimuleren voor alle inwoners zal de gemeente geen medewerking verlenen aan het plaatsen van VPA's. Dit komt overeen met het beleid van de buurgemeente Leiden die ook inzet op openbare publieke laadpalen die niet aangesloten zijn op de elektriciteitsmeter van een particulier.

Bij navraag van de overwegingen van Leiden kwam nog een belangrijke reden naar voren voor het niet plaatsen van VPA's. Wanneer gekozen wordt voor een vergunningenmodel, waarbij laadpalen door een marktpartij worden geplaatst (zie paragraaf 7.3), en er tevens ook VPA's zouden worden toegestaan, dan zullen VPA's een deel van de vraag uit de markt halen. Hierdoor wordt het voor de markt moeilijker om openbare laadpalen in publiek terrein te realiseren.

## **Openbare laadpalen op publiek terrein**

Een andere manier van opladen van elektrische/hybride voertuigen in de openbare ruimte is door het plaatsen van openbare laadpalen in de publieke ruimte. Deze laadpaal is dan aangesloten op het openbare elektriciteitsnet. Op landelijk niveau zijn er reeds afspraken gemaakt over de toegang tot deze laadpalen. Hierdoor kan een e-rijder met één laadpas bij alle laadpunten in de (semi) openbare ruimte in Nederland terecht.

Door bij de openbare laadpaal een parkeerplaats te markeren die uitsluitend bedoeld is voor elektrische/hybride voertuigen wordt ervoor gezorgd dat de laadpaal beschikbaar is voor alle Leiderdorpers die een elektrisch voertuig hebben. Hierdoor worden schone voertuigen gestimuleerd. Leiderdorp kiest daarom voor het verlenen van medewerking aan het plaatsen van openbare laadpalen. Daarvoor zijn drie verschillende modellen mogelijk, zie paragraaf 7.3.

## **7.3 Modellen voor openbare laadpalen in publiek terrein**

Het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL) maakt onderscheid in drie modellen voor gemeenten om laadpalen in de openbare ruimte te realiseren. Dit zijn het Concessiemodel, Opdrachtenmodel en Vergunningenmodel. De modellen worden hieronder kort toegelicht, waarna de keuze van Leiderdorp volgt. Een uitgebreide beschrijving van de modellen is te vinden in bijlage IX.

### **Concessiemodel**

Bij het concessiemodel wordt er eenmalig een aanbesteding gedaan en krijgt één partij voor langere tijd het alleenrecht om laadpalen te plaatsen, te exploiteren en te beheren in de openbare ruimte. Het laadtarief wordt door het bedrijf bepaald. Er zijn gemeenten die per laadpaal een financiële bijdrage geven zodat de investeringskosten lager liggen en daarmee de laadprijs kan worden verlaagd. Het nadeel is dat particulieren in dit model geen keuzevrijheid hebben en dat de prikkel voor bedrijven om innovatief te zijn afneemt, omdat er geen concurrentie meer is nadat zij de concessie hebben.

Tevens is het de vraag of Leiderdorp met zijn geringe omvang interessant genoeg is voor bedrijven om in te schrijven op een concessie uitvraag. Het zal niet mogelijk zijn om met gemeente Leiden, Alphen a/d Rijn, Zoeterwoude of Oegstgeest een gezamenlijke concessie uit te brengen, omdat deze gemeenten al het Vergunningenmodel hebben ingevoerd.

Op basis van de beperkingen van het concessiemodel kiest Leiderdorp ervoor om dit model niet uit te rollen in Leiderdorp.

### **Opdrachtenmodel**

Ter stimulering van het elektrisch rijden, kan de gemeente ook zelf laadpalen plaatsen en beheren. Vaak wordt er dan een aanbesteding (of een concessie) gedaan. In het opdrachtenmodel koopt de gemeente het plaatsen en exploiteren van laadpalen in. Dit betekent dat de exploitant die de laadpalen plaatst en exploiteert hiervoor een éénmalige en/of periodieke vergoeding van de gemeente ontvangt. In het opdrachtenmodel zijn de risico's voor de exploitant van de laadpalen beperkt aangezien er vanuit de gemeente in de kosten voor de exploitatie wordt bijgedragen. Dit was vooral voor het aanjagen van elektrisch rijden van belang.

Leiderdorp is van mening dat de ontwikkeling inmiddels zo ver gevorderd is dat een (financiële) impuls aan het elektrisch rijden niet meer nodig is en aan de markt kan worden overgelaten, net zoals bij tankstations. Dit wordt gebaseerd op de uitrol van het vergunningenmodel in de omliggende gemeenten waar marktpartijen zonder financiële impuls van de gemeente laadpalen plaatsen in de openbare publieke ruimte. Het



Oprichtingsmodel sluit tevens niet aan bij de visie van een vraagvolgende faciliterende overheid.

Leiderdorp wil wel meewerken aan het plaatsen van laadpalen en zoveel mogelijk hindernissen wegnemen, maar niet initiatiefnemer zijn voor het aanleggen van een volledige laadinfrastructuur, waar ook financiële middelen beschikbaar voor moeten zijn. Daarom wordt het Oprichtingsmodel niet toegepast in Leiderdorp.

### **Vergunningenmodel**

Bij het vergunningenmodel is het uitgangspunt dat elke marktpartij die aan de door de gemeente opgestelde beleidsregels voldoet toestemming krijgt (via een vergunning) om in de publieke openbare ruimte laadpalen te plaatsen, exploiteren en beheren.

In het vergunningenmodel dient een particulier (inwoner of bedrijf) een aanvraag voor een laadpaal in de openbare publieke ruimte in bij een marktpartij. De aanvraag wordt door de marktpartij in behandeling genomen. De marktpartij maakt onder andere een afweging of er voldoende vraag is naar de laadpaal. De marktpartij zorgt naast het contact met de aanvrager ook voor de vergunning aanvraag bij de gemeente. De gemeente geeft een vergunning aan de marktpartij af bij een positieve toetsing aan de beleidsregels en stelt een verkeersbesluit op waarbij een parkeerplaats voor het opladen van elektrische/hybride voertuigen wordt toegewezen. De marktpartij legt de laadpaal aan, exploiteert en beheert deze. De gemeente richt uiteindelijk het parkeervak in en plaatst de bebording.

De particulier hoeft de aanleg, exploitatie en beheer van de laadpaal niet direct te betalen, de marktpartij plaatst de laadpaal doorgaans namelijk 'gratis'. De kosten voor plaatsing, exploitatie en beheer verdient de marktpartij terug door deze in rekening te brengen wanneer er wordt opgeladen bij de laadpaal. De laadprijs bestaat namelijk naast de stroomkosten uit een marge waarin onder andere de gemaakte kosten zitten. Dit is tevens het verdienmodel van de marktpartijen.

Vanuit de gemeente is er geen invloed op deze prijs. Daardoor kan in theorie wanneer er meerdere marktpartijen actief zijn in Leiderdorp er binnen de gemeente verschillende laadtarieven gelden. Wel kan de gemeente de prijs indirect beïnvloeden door de laadprijzen transparant te communiceren of direct beïnvloeden door met behulp van een subsidieregeling te sturen op een laag laadtarief.

Het voordeel van het vergunningenmodel is dat particulieren de keuze hebben bij welk bedrijf ze de laadpaal aanvragen waardoor concurrentie onder marktpartijen blijft bestaan. Dit stimuleert hen om innovatief en aantrekkelijk te blijven. Tevens krijgt de gemeente niet meer de aanvragen binnen. Daar staat wel tegenover dat een bedrijf kan bepalen of een aanvraag van een particulier wordt ingewilligd of niet. Onbekend is hoe vaak in de praktijk een aanvraag niet wordt ingewilligd en welke afwegingen daaraan ten grondslag liggen. Daar staat wel tegenover dat als een marktpartij niet ingaat op een aanvraag van een particulier de particulier vrij staat om naar een andere marktpartij te stappen. Tevens is de verwachting dat het afwijzen van aanvragen door marktpartijen pas zal optreden als er een redelijk netwerk van laadpalen is ontstaan, immers bij een situatie zonder laadpalen is elke aanvraag al snel aantrekkelijk voor een marktpartij.

Een nadeel van het vergunningenmodel is wel dat de gemeente met meerdere marktpartijen te maken kan krijgen wat minder overzichtelijk kan zijn.

### **Samengevat**

Op de volgende pagina is een tabel opgenomen met de kenmerken van de modellen.

<b>Overweging</b>	<b>Concessiemodel</b>	<b>Opdrachtenmodel</b>	<b>Vergunningenmodel</b>
Marktwerking	Alleen bij gunning marktwerking, gedurende looptijd heeft één partij een monopolie	Alleen bij gunning marktwerking, gedurende looptijd heeft één partij een monopolie	Continue, op elk moment kunnen marktpartijen tot de markt toetreden. Keuzevrijheid voor particulieren
Laadtarief	Laadtarief bepaald door marktpartij.  Gemeente kan met subsidie per laadpaal prijs beïnvloeden.	Laadtarief bepaald door marktpartij.  Gemeente kan met subsidie per laadpaal prijs beïnvloeden.	Wordt door de markt bepaald.  Gemeente kan door transparantie of subsidie per laadpaal prijs beïnvloeden.
Verschijningsvorm van de laadpaal	Eén type laadpaal wordt geplaatst.	Eén type laadpaal wordt geplaatst.	Er kunnen verschillende laadpalen komen in de straat. Middels beleidsregels kunnen hieraan eisen worden gesteld.
Innovatie	Na gunning is er geen marktwerking waardoor innovaties minder worden aangejaagd.	Na gunning is er geen marktwerking waardoor innovaties minder worden aangejaagd.	Optimaal gestimuleerd door marktwerking, hierdoor worden innovaties sneller opgepakt.
Kosten gemeente	Aanbestedingskosten, verkeersbesluit, verkeersborden voor markering oplaadplaats en mogelijkheid voor bijdrage aan de markt.	Aanbestedingskosten, verkeersbesluit, verkeersborden voor markering oplaadplaats en bijdrage aan de markt voor aanleg en exploitatie.	Verkeersbesluit, verkeersborden voor markering en optioneel subsidie.
Eigenaarschap laadpaal	Gedurende duur van concessie is de concessiehouder eigenaar.	De gemeente is eigenaar van de paal.	Gedurende duur van vergunning bij de marktpartij.
Flexibiliteit	Bij aanbesteding worden regels opgesteld.	Bij aanbesteding worden regels opgesteld.	Beleidsregels kunnen ieder moment worden aangepast, zodat invloed is op nieuwe laadpalen.
Organisatie	Eén marktpartij	Eén marktpartij	Meerdere marktpartijen
Zekerheid tot realiseren laadpaal	Marktpartij plaats laadpaal na opdracht gemeente.	Marktpartij plaatst laadpaal na gunning gemeente.	Marktpartij maakt afweging of paal geplaatst wordt.

*Tabel 7.1 Kenmerken van de modellen op verschillende aspecten*

## 7.4 Laadmodel Leiderdorp

### **Voorkeursmodel: Vergunningenmodel**

Leiderdorp kiest ervoor om het elektrisch rijden te stimuleren en daarbij vraagvolgend te zijn. Dat betekent dat gemeente Leiderdorp niet zelf het initiatief neemt, maar een faciliterende rol heeft. Voor het faciliteren wordt het vergunningenmodel ingesteld. Hiermee ligt het initiatief bij de particulier, de aanleg, exploitatie en beheer bij de markt en krijgt de gemeente een toetsende rol (neemt een verkeersbesluit en markeert een parkeerplaats voor elektrische voertuigen).

Doordat de laadpaal in principe 'gratis' wordt aangelegd door de marktpartij wordt een drempel voor de particulier weggenomen en hoeft de gemeente niet met financiële middelen over de brug te komen. Door het vergunningenmodel krijgen particulieren de beschikking over een openbare laadpaal in de openbare publieke ruimte. De gemeente zal geen gezien de kanttekeningen bij VPA's geen medewerking verlenen aan particulieren om een VPA te plaatsen in de openbare publieke ruimte. Mocht een particulier hiertoe voornemens zijn dan zullen ze worden geïnformeerd over de mogelijkheid om een aanvraag voor een laadpaal bij een marktpartij te doen.

### **Opstellen Beleidsregels**

Het College zal het vergunningenmodel nader uitwerken en daarbij beleidsregels vaststellen. Aangezien het gaat om laadpalen in de openbare ruimte moeten daarbij verschillende belangen worden afgewogen. Het College zal de beleidsregels nader uitwerken en neemt daarbij mee de beleidsregels van het VNG model evenals de ervaringen van de gemeente Leiden met het vergunningenmodel. Tevens nodigt het de Raad uit om uitgangspunten ter uitwerking aan het College mee te geven die recht doen aan de situatie in Leiderdorp.

## **Bijlagen**

# **I. Eindrapport onderzoek DIA parkeernormen Sociale huurwoningen**



**Delft Infra Advies**  
verkeerskundig adviesbureau

## **Parkeernormen sociale woningbouw Leiderdorp**

Opdrachtgever: Rijnhart Wonen



**Delft Infra Advies**  
verkeerskundig adviesbureau

## **Parkeernormen sociale woningbouw Leiderdorp**

versie: definitief  
datum: 29 mei 2015  
projectnummer: 15015

opdrachtgever: Rijnhart Wonen  
contactpersoon opdrachtgever: de heer E. Bruns

projectteam DIA: de heer B.A. Wilmink

Delft Infra Advies B.V.  
Rotterdamseweg 183 c  
2629 HD Delft  
T 015 – 268 26 12  
[info@delft-infra-advies.nl](mailto:info@delft-infra-advies.nl)



# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding.....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Onderzoekopzet en uitgangspunten.....</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Bureauonderzoek .....</b>	<b>4</b>
3.1	Gebruikte databronnen.....	4
3.2	Analyse parkeerbehoefte .....	5
3.3	Vertaling parkeerbehoefte naar parkeernormen .....	8
<b>4</b>	<b>Quick scan praktijkvoorbeelden .....</b>	<b>10</b>
4.1	Gemeente Groningen .....	10
4.2	Gemeente Leiden .....	11
4.3	Gemeente Amsterdam, stadsdeel West .....	12
4.4	Gemeente Amersfoort .....	12
4.5	Gemeente Deventer .....	13
4.6	Conclusie quick scan.....	13
<b>5</b>	<b>Praktijkdata Leiderdorp .....</b>	<b>14</b>
<b>6</b>	<b>Conclusies sociale woningbouw en parkeerbeleid.....</b>	<b>15</b>
6.1	Conclusies .....	15
6.2	Aanbeveling parkeerbeleid Leiderdorp.....	17
	<b>Bijlage A: Details data-analyse.....</b>	<b>18</b>





# 1 Inleiding

Rijnhart Wonen heeft een omvangrijke nieuwbouwambitie geformuleerd in haar beleidsplan. In de periode tot 2017 bouwt Rijnhart Wonen in Leiderdorp 338 betaalbare en middeldure woningen voor verschillende doelgroepen. Bij de nieuwbouwprojecten vormt de te realiseren parkeercapaciteit een discussiepunt met de gemeente.

Op basis van haar ervaring heeft Rijnhart Wonen het idee dat de laagste inkomensklassen waarvoor zij bouwen, een veel lager autobezit kennen en daarmee een significant lagere parkeernorm rechtvaardigen dan de door de gemeente gehanteerde laagste parkeernorm in het parkeerbeleid. Door het Nibud uitgegeven berekeningen van de uitgaven van verschillende inkomensklassen (Budgethandboek Nibud 2014) laten volgens Rijnhart Wonen ook zien dat de betreffende inkomensklassen slechts beperkt budget beschikbaar hebben voor vervoer. Een hoog autobezit past daar niet bij.

Rijnhart Wonen heeft behoefte aan een realistische onderbouwing van de werkelijke parkeerbehoefte van de woningen. Dit vanuit het gemeenschappelijke belang van Rijnhart Wonen en de gemeente Leiderdorp om de parkeercapaciteit te laten aansluiten bij de parkeerbehoefte.

Het uitgevoerde onderzoek heeft geleid tot een nadere detaillering van de parkeerbehoefte van de doelgroep van Rijnhart Wonen. Deze rapportage is tot stand gekomen in overleg met de gemeente Leiderdorp en kan dienen als onderbouwing voor een mogelijke aanvulling op het bestaande parkeerbeleid van de gemeente.



## 2 Onderzoeksofzet en uitgangspunten

Het onderzoek richt zich op het bepalen van een realistische parkeernorm voor woningen in de sociale woningbouwcategorie. Deze categorie valt in zijn geheel onder de in het parkeerbeleid van Leiderdorp benoemde laagste categorie WOZ-waarde van woningen tot € 250.000. De verwachting van Rijnhart Wonen is, dat haar woningbestand een specifieke verdeling kent, waardoor de in het parkeerbeleid gehanteerde gemiddelde parkeernorm voor deze laagste categorie van 1,4 parkeerplaatsen per woning relatief hoog is. Dit onderzoek is erop gericht deze veronderstelling te toetsen.

Uit onderzoek van onder andere het CROW is bekend dat er een relatie is tussen de waarde van woningen en gemiddeld autobezit. In de kencijfers die het CROW hanteert, wordt hiervoor de verdeling goedkoop, middel en duur gehanteerd. Deze verdeling varieert per gemeente en varieert ook tussen verschillende typen zoals koop- en huurwoningen. Er is ook een nadere onderverdeling in typen woningen (zoals vrijstaand, twee-onder-een-kap en rijtjeswoning) en in koop, vrije huur en sociale huur. Tenslotte hanteert het CROW een verdeling naar stedelijkheidsgraad (CBS-indeling) en een gebied binnen deze stedelijkheid (centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied). Het parkeerbeleid en de daarin opgenomen parkeernormen van de gemeente Leiderdorp is onder andere gebaseerd op kencijfers van het CROW.

In de eerste fase van het onderzoek is een bureauonderzoek uitgevoerd, waarbij aan de hand van statistische cijfers van het CBS een koppeling wordt gemaakt tussen de WOZ-waarde van een woning, het inkomen van een huishouden en het autobezit. Dit is vervolgens gekoppeld aan het woningareaal van Rijnhart Wonen, zodat een voor woningen van Rijnhart Wonen specifieke parkeerbehoefte wordt bepaald.

Specifieke onderzoeksvragen die in het onderzoek beantwoord moeten worden zijn:

- Is er een, en zo ja wat is het, verschil in autobezit tussen sociale huur en koop?
- Is er een, en zo ja wat is het, verschil in autobezit in de verschillende huurklassen binnen sociale huur (goedkoop, betaalbaar, middelduur) dan wel inkomen?
- Is er een, en zo ja wat is het, verschil in autobezit bij een kleinere plattegrond/lagere WOZ-waarde (een nadere differentiatie onder de grens van € 250.000 die is opgenomen in gemeentelijk beleid)?
- Is er een verschil in autobezit bij de verschillende doelgroepen (starters en senioren), en zo ja wat is het verschil?

De tweede fase van het onderzoek richt zich op het parkeerbeleid van de gemeente Leiderdorp. Specifieke onderzoeksvragen die in deze fase aan de orde komen zijn:

- Hoe is het gemeentelijk parkeerbeleid nu opgebouwd?
- Welke parkeernorm (of bandbreedte) is acceptabel voor nu en toekomst voor de beleidsvelden waar Rijnhart Wonen actief is (alle DAEB-activiteiten)?



- Hoe gaat het CROW om met bovenstaande onderscheidende zaken (koop versus huur, doelgroepen e.d.) en welke aanknopingspunten bieden de CROW-richtlijnen voor een mogelijke verdere differentiatie?

De analyse leidt mogelijk tot een voorstel voor een aanvulling op het parkeerbeleid in de gemeente Leiderdorp. De resultaten zijn samen met de opdrachtgever en de gemeente Leiderdorp besproken.



## 3 Bureauonderzoek

### 3.1 Gebruikte databronnen

#### CBS

Het CBS verzamelt statistische data met betrekking tot onder andere huishoudinkomens, WOZ-waarden en autobezit. Op basis van deze cijfers is een analyse uitgevoerd. Als basis voor de berekeningen is het jaar 2012 gehanteerd omdat voor dat jaar alle data als definitieve cijfers beschikbaar zijn. De waarden van eerdere of latere jaren wijken slechts marginaal af van de cijfers in 2012. De gebruikte data worden dan ook als representatief beschouwd voor meerdere jaren. Voor deze studie is gebruik gemaakt van de cijfers die gelden voor Nederland. In een enkel geval, waar beschikbaar, is tevens een vergelijking gemaakt naar de situatie in Leiderdorp.

Van de statistische database van het CBS is een aantal bronnen gebruikt. Deze zijn gekoppeld om te komen tot de gewenste inzichten. De volgende bronnen van het CBS zijn gebruikt:

- relatie WOZ-waarde en inkomen;
- gemiddeld inkomen;
- huishoudens in bezit van auto in relatie tot inkomen;

#### Rijnhart Wonen

Door Rijnhart Wonen is een database van WOZ-waarden (peiljaar 2014) aangeleverd van het actuele woningbestand. De woningen zijn daarbij onderverdeeld naar passend woningtype (appartement zonder lift, appartement met lift en eengezinswoning). De bijbehorende woninggrootte is in tabel 3.1 weergegeven, inclusief indeling naar passende huurklasse.

Tabel 3.1: Indeling sociale woningen Rijnhart Wonen naar huurklasse en woningtype (peiljaar 2015)

<b>Passende huurklasse Huurprijs prijspeil 2015</b>	<b>Goedkoop € 403</b>	<b>Betaalbaar € 576/618</b>	<b>Middelduur € 710</b>	<b>Duur &gt; €710</b>
<b>Passend woningtype</b>	<b>App. zonder lift</b>	<b>App. met lift of egz</b>	<b>App. met lift of egz</b>	<b>App. met lift of egz</b>
1-2 persoons- Huishouden <65	50 m <sup>2</sup>	55-60 m <sup>2</sup>	70-75 m <sup>2</sup>	-
meerpersoons- Huishouden	-	75-80 m <sup>2</sup>	90-100 m <sup>2</sup>	-
1-2 persoons- Huishouden > 65	-	60-65 m <sup>2</sup>	75-80 m <sup>2</sup>	-

#### CROW

Het CROW brengt richtlijnen uit gebaseerd op globaal onderzoek met cijfers over aanwezigheidspercentages van woningen, onderverdeeld naar bewoners en bezoekers. Daarnaast wordt in de tweede fase een vergelijking gemaakt met de door het CROW geformuleerde richtlijnen betreffende de parkeervraag van diverse typen woningen.

## 3.2 Analyse parkeerbehoefte

De data van het CBS is niet rechtstreeks te koppelen aan de data van Rijnhart Wonen ten behoeve van het gewenste inzicht in een realistische parkeerbehoefte. Een aantal tussenstappen is nodig om een relatie te kunnen leggen tussen de WOZ-waarden die door Rijnhart Wonen zijn aangeleverd en bijbehorend autobezit.

Hieronder worden de uitgevoerde analyse en de resultaten in een aantal tabellen bondig beschreven. In Bijlage A is de data-analyse in meer detail beschreven.

### Analyse CBS-data en Rijnhart Wonen

De basis voor de analyse is de CBS-data betreffende autobezit verdeeld naar inkomensklasse. In onderstaande tabel is dit weergegeven (totaal particuliere huishoudens in Nederland):

Tabel 3.2: Autobezit naar inkomensklasse

Inkomensklasse	gestandaardiseerd huishoudinkomen	geen auto	1 auto	2 auto's	≥3 auto's	
1e 20%groep	tot	€ 15.400	62,0%	31,6%	5,2%	1,2%
2e 20%groep	€ 15.400	€ 19.300	38,8%	51,7%	8,2%	1,3%
3e 20%groep	€ 19.300	€ 24.000	21,0%	60,1%	16,4%	2,5%
4e 20%groep	€ 24.000	€ 30.900	12,4%	56,0%	26,6%	5,0%
5e 20%groep	€ 30.900	en hoger	7,7%	45,4%	36,4%	10,5%

Deze tabel geeft de percentages weer van autobezit naar inkomensklassen, onderverdeeld in geen, één, twee en meer dan twee auto's. De inkomensklassen zijn verdeeld in kwintielwaarden (20%-groepen). Het inkomen waaraan de cijfers gerelateerd zijn, betreft het gestandaardiseerd besteedbaar huishoudinkomen<sup>1</sup>.

Deze tabel, naar inkomensklasse, is alleen beschikbaar voor heel Nederland. Wel zijn van andere verdelingen gemiddelden beschikbaar, zoals type huishouden (één- of meerpersoons bijvoorbeeld) en stedelijkheid.

Als gekeken wordt naar stedelijkheid, dan blijkt dat de cijfers voor een sterk stedelijk gebied, waaronder Leiderdorp valt, goed overeen komen met het gemiddelde voor heel Nederland (zie tabel 3.3). De cijfers in tabel 3.2 worden daarmee voldoende betrouwbaar geacht voor de situatie in Leiderdorp.

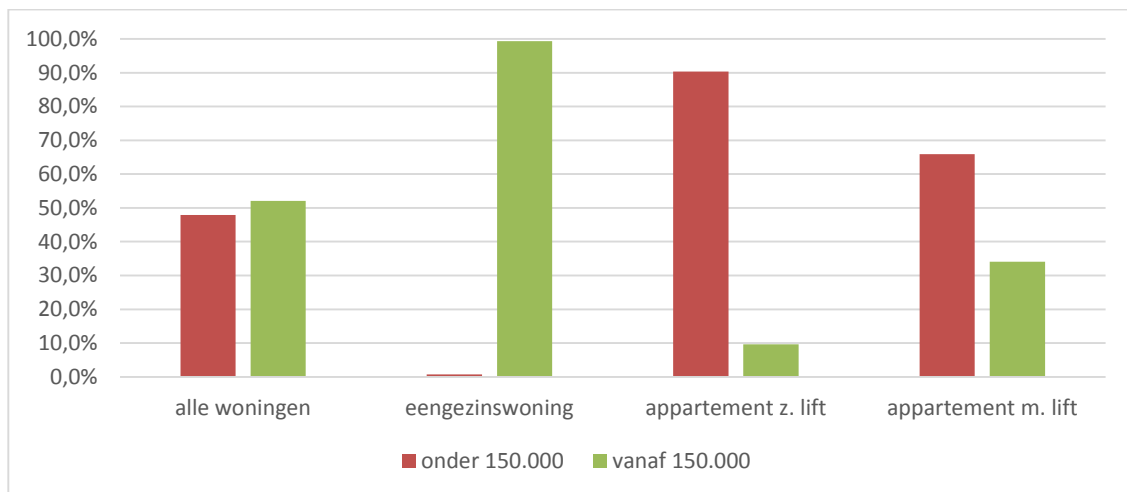
---

<sup>1</sup> Het gestandaardiseerd inkomen is het bruto inkomen verminderd met onder andere premies en belastingen en gecorrigeerd voor verschillen in grootte en samenstelling van het huishouden.

Tabel 3.3: Autobezit naar stedelijkheid

	geen auto	1 auto	2 auto's	≥3 auto's
<b>Totaal particulier huishouden NL</b>	28,7%	48,6%	18,6%	4,1%
<b>Stedelijkheid: zeer sterk stedelijk</b>	47,9%	40,6%	9,8%	1,7%
<b>Stedelijkheid: sterk stedelijk</b>	29,9%	49,6%	17,3%	3,2%
<b>Stedelijkheid: matig stedelijk</b>	21,7%	51,9%	21,7%	4,7%
<b>Stedelijkheid: weinig stedelijk</b>	18,0%	51,7%	24,2%	6,1%
<b>Stedelijkheid: niet stedelijk</b>	16,8%	51,5%	24,9%	6,8%

De door Rijnhart Wonen geleverde WOZ-waarden van het woningbestand in Leiderdorp zijn in deze analyse onderverdeeld in een klasse onder de € 150.000 en boven € 150.000 WOZ-waarde. De gemiddelde WOZ-waarde van alle woningen van Rijnhart Wonen is € 167.976.



Grafiek 3.1: Verdeling woningbestand Rijnhart Wonen naar WOZ-waarde

Naast deze indeling op basis het type woning hanteert Rijnhart Wonen een eigen indeling op basis van de huurklasse: goedkoop, betaalbaar en middelduur (zie ook tabel 3.1). De grenzen in de WOZ-waarde tussen deze drie huurklassen liggen ongeveer bij € 130.000 en € 170.000 WOZ-waarde.

Bij vergelijking van deze twee verschillende indelingen komt het volgende naar voren:

- van de eengezinswoningen valt ruim 93% in de middeldure huurklasse, de rest in betaalbaar.
- van de appartementen zonder lift valt circa 52% in de goedkope huurklasse en ruim 44% in de betaalbare huurklasse.
- van de appartementen met lift valt bijna 75% in de betaalbare huurklasse en circa 19% in de middeldure huurklasse.

Bij de conclusies over de parkeernormen, in de volgende paragraaf, wordt nader ingegaan op deze huurklassen (conform de onderzoeksvragen van Rijnhart Wonen).



### Koppeling van de data

Om de verschillende data te koppelen is een aantal rekenslagen uitgevoerd. Op basis van de resultaten van deze rekenslagen met de data van het CBS, betreffende WOZ-waardeklassen, bruto huishoudinkomen en de relatie tussen bruto huishoudinkomen en gestandaardiseerd besteedbaar huishoudinkomen, zijn samenvattend de volgende conclusies te trekken ten aanzien van de verdeling van woningen van Rijnhart Wonen naar inkomensklasse (tabel 3.4).

Tabel 3.4: Verdeling woningen Rijnhart Wonen (5 inkomensklassen)

Verdeling woningen Rijnhart Wonen naar inkomensklasse				
	alle woningen	eengezins woning	appartement z. lift	appartement m. lift
<b>1e 20%-groep</b>	17,9%	16,0%	19,6%	18,6%
<b>2e 20%-groep</b>	53,7%	48,1%	58,8%	55,9%
<b>3e 20%-groep</b>	14,6%	17,0%	12,5%	13,7%
<b>4e 20%-groep</b>	9,9%	13,4%	6,7%	8,6%
<b>5e 20%-groep</b>	3,3%	4,5%	2,2%	2,9%

Met behulp van deze tabel en de tabel van het autobezit naar inkomensklassen (tabel 3.2) is de parkeerbehoefte van de bewoners van het woningareaal van Rijnhart Wonen bepaald (tabel 3.5).

Tabel 3.5: Parkeerbehoefte bewoners woningareaal Rijnhart Wonen

Parkeerbehoefte woningen Rijnhart Wonen				
	alle woningen	eengezins woning	appartement z. lift	appartement m. lift
Bewoners	0,79	0,83	0,76	0,78

### Parkeerbehoefte

Bij het bepalen van de parkeerbehoefte per woning dient rekening te worden gehouden met het feit dat naast bewoners, ook bezoekers ruimte nodig hebben voor parkeren. Uit richtlijnen van het CROW volgt dat voor bezoek een standaardwaarde van 0,3 parkeerplaats per woning dient te worden gehanteerd. De piek van bewonersparkeren valt echter niet samen met de piek in het bezoekersparkeren. Het maatgevende moment is de werkdagavond, waarbij volgens de richtlijnen van het CROW 90% van de bewoners thuis is en het bezoekerspercentage op 80% ligt<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> Dit geldt bij een bewonersparkeerbehoefte van minimaal 0,6 parkeerplaats per woning. Zodra minder dan 0,6 bewonersparkeerplaats per woning nodig is, wordt de zaterdagavond maatgevend met 80% bewonersaanwezigheid en 100% bezoekersaanwezigheid.



De berekening resulteert in de volgende parkeerbehoefte voor de woningen van Rijnhart Wonen, voor de totale woningvoorraad en naar specifiek type woning (eengezinswoningen, appartementen zonder lift en appartementen met lift):

Tabel 3.6: Gemiddelde parkeerbehoefte woningen Rijnhart Wonen

Parkeerbehoefte woningen Rijnhart Wonen				
	alle woningen	eengezings woning	appartement z. lift	appartement m. lift
Bewoners (90%)	0,79	0,83	0,76	0,78
Bezoekers (80%)	0,3	0,3	0,3	0,3
<b>Parkeerbehoefte</b>	<b>0,95</b>	<b>0,98</b>	<b>0,92</b>	<b>0,94</b>

### 3.3 Vertaling parkeerbehoefte naar parkeernormen

Voor het bepalen van de parkeernorm wordt de parkeerbehoefte afgerond op 1 decimaal. De nieuwe norm is daarmee te vergelijken met de door de gemeente Leiderdorp gehanteerde normen.

De gemeente Leiderdorp hanteert voor haar parkeernormen een verwachte toekomstige groei van 0,2 parkeerplaats per woning. Gezien de trend van de afgelopen jaren en de verwachtingen voor de komende 10 jaar is rekening houden met deze groei nog steeds realistisch te noemen. Om te komen tot definitieve parkeernormen wordt daarom deze groei ook meegenomen in de norm<sup>3</sup>.

In onderstaande tabel is de uiteindelijke parkeernorm voor de woningen van Rijnhart Wonen weergegeven.

Tabel 3.7: Parkeernorm woningen Rijnhart Wonen

Parkeernorm woningen Rijnhart Wonen				
	alle woningen	eengezings woning	appartement z. lift	appartement m. lift
Parkeerbehoefte	0,95	0,98	0,92	0,94
Parkeernorm	1,0	1,0	0,9	0,9
Groei norm	0,2	0,2	0,2	0,2
<b>Parkeernorm met groei</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,1</b>	<b>1,1</b>

<sup>3</sup> Conform het vigerende parkeerbeleid van de gemeente Leiderdorp hoeft de groeinorm niet direct gerealiseerd te worden maar wel ruimtelijk gereserveerd te worden.





De normen in tabel 3.7 zijn gerelateerd aan de typen woningen van Rijnhart Wonen. Rijnhart Wonen heeft de behoefte om deze ook te kunnen vertalen naar de drie huurcategorieën. Op basis van de verdeling van de huurklassen over de verschillende typen woningen is de volgende parkeernorm per huurklasse bepaald:

- goedkope huurklasse: 1,1
- betaalbare en middeldure huurklasse: 1,2

### **Restcapaciteit**

Naast bezoekersparkeren is tevens enige mate van restcapaciteit wenselijk om te voorkomen dat bewoners lang moeten zoeken naar een parkeerplaats. Hiervoor wordt bij parkeren voor bewoners over het algemeen een percentage van circa 10% tot 15% gehanteerd (geldend in de nachtperiode wanneer alle bewoners thuis zijn).

Bij toepassing van de gevonden parkeernormen zonder toepassing van verwachte groei, is het percentage vrije ruimte in de nachtelijk periode 14 tot 21%. Bij direct toepassen van de parkeernormen inclusief verwachte groei, zal in de huidige situatie circa 30% vrije ruimte ontstaan in de nachtelijke periode. Er blijft derhalve voldoende restruimte over om zoekverkeer te voorkomen.



## 4 Quick scan praktijkvoorbeelden

In het vorige hoofdstuk is een voorstel gedaan voor een parkeernorm voor specifieke sociale huurwoningen. De gemeente Leiderdorp vergelijkt zichzelf vanwege de grootte en ligging bij Leiden vaak met Voorschoten en Oegstgeest. Daarom is als vergelijking in eerste instantie gekeken naar het parkeerbeleid van deze gemeenten.

Zowel de gemeente Oegstgeest als de gemeente Voorschoten heeft in haar parkeernota geen normen vastgesteld, maar hanteert de meest recente richtlijnen van het CROW. Bij het vaststellen van de te hanteren cijfers voor een bouwplan of functiewijziging wordt rekening gehouden met lokale en specifieke omstandigheden, zodat een parkeercijfer op maat mogelijk is.

Een aantal gemeenten in Nederland heeft al wel ervaring opgedaan met in het beleid vastgelegde parkeernormen voor sociale huurwoningen of andere typen kleine en/of goedkope woningen. Een quickscan heeft geresulteerd in het volgende overzicht. De in dit hoofdstuk beschouwde gemeente zijn niet te beschouwen als vergelijkingsgemeenten maar dienen als voorbeeld voor het gebruik van differentiatie in parkeernormen in het beleid.

### 4.1 Gemeente Groningen

De gemeente Groningen hanteert specifiek voor sociale huurwoningen een aparte parkeernorm. Deze ligt tussen 1,0 en 1,3. In onderstaande figuur zijn de normen voor de verschillende typen woningen en gebieden weergegeven.

<b>Functie</b>	<b>Binnenstad</b>	<b>Ringwijken</b>	<b>Buitenwijken</b>
Sociale huurwoning > 50 m <sup>2</sup>	1,0 / woning	1,0 / woning	1,3 / woning
Grondgebonden huur- en koopwoningen: - rijwoning - (half) vrijstaande woning	1,4 / woning	1,6 / woning	2,0 / woning
Kleine niet-grondgebonden huurwoningen: - benedenwoningen - appartementen - studio's - jongerenwooneenheid	≤ 50 m <sup>2</sup> : 0,3	≤ 50 m <sup>2</sup> : 0,3	≤ 50 m <sup>2</sup> : 0,3
Kleine niet-grondgebonden koopwoningen: - benedenwoningen - appartementen - studio's - jongerenwooneenheid	≤ 50 m <sup>2</sup> : 0,5	≤ 50 m <sup>2</sup> : 0,5	≤ 50 m <sup>2</sup> : 0,5
Overige niet-grondgebonden huur- en koopwoningen: - benedenwoningen - appartementen - studio's - jongerenwooneenheid	50-79 m <sup>2</sup> : 1,1 80-99 m <sup>2</sup> : 1,3 100-149 m <sup>2</sup> : 1,6 ≥150 m <sup>2</sup> : 2,0	50-79 m <sup>2</sup> : 1,1 80-99 m <sup>2</sup> : 1,3 100-149 m <sup>2</sup> : 1,6 ≥150 m <sup>2</sup> : 2,0	50-79 m <sup>2</sup> : 1,1 80-99 m <sup>2</sup> : 1,3 100-149 m <sup>2</sup> : 1,6 ≥150 m <sup>2</sup> : 2,0
Woonschip / woonwagen	0,5 / wooneenheid	1,0 / wooneenheid	1,0 / wooneenheid



Groningen hanteert daarnaast een specifieke regel voor seniorenwoningen:

“Er is geen aparte norm voor seniorenwoningen. Bevat uw bouwplan woningen voor senioren en kunt u aantonen dat deze senioren minder mobiel zijn, dan kunt u, in overleg, de parkeernormen voor beschermd wonen gebruiken. In andere gevallen wordt alleen gekeken naar de woonvorm en niet naar de doelgroep.”

Met deze regel biedt de gemeente Groningen aan woningbouwers, onder voorwaarden de gelegenheid te volstaan met een meer realistische lagere norm voor seniorenwoningen.

## 4.2 Gemeente Leiden

Gemeente Leiden hanteert de volgende normen voor parkeren:

functie en [normgrondslag]	binnenstad	binnenstad bij station	schil	schil bij station	rest
- koopwoning boven 120 m <sup>2</sup> b.v.o. [per woning]	1,5	1,3	1,7	1,5	2
- koopwoning tussen 70 en 120 m <sup>2</sup> b.v.o. [per woning]	1,4	1,2	1,6	1,4	1,8
- huurwoning boven 90 m <sup>2</sup> b.v.o. [per woning]	1,2	1,0	1,4	1,2	1,6
- koopwoning tussen 50 en 70 m <sup>2</sup> b.v.o. [per woning]	1,2	1,1	1,4	1,2	1,5
- huurwoning tussen 50 en 90 m <sup>2</sup> b.v.o. [per woning]	1,0	0,9	1,2	1,0	1,3
- koopwoning tot 50 m <sup>2</sup> b.v.o. [per woning]	0,8	0,6	0,8	0,6	0,8
- huurwoning tot 50 m <sup>2</sup> b.v.o. [per woning]	0,6	0,4	0,6	0,4	0,6
- serviceflat, aanleunwoning (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorziening) [per woning]	0,6	0,3	0,6	0,3	0,6
- zelfstandige wooneenheden voor geormerkte studentenhuysvesting tussen 40 en 60 m <sup>2</sup> b.v.o. [per eenheid]	0,3	0,3	0,4	0,4	0,5
- onzelfstandige wooneenheden [per eenheid]					
- zelfstandige wooneenheden voor geormerkte studentenhuysvesting tot 40 m <sup>2</sup> b.v.o. [per eenheid]	0,1	0,1	0,15	0,15	0,2

De parkeernorm voor huurwoningen is afhankelijk gemaakt van de grootte van de woning in m<sup>2</sup> bvo. De meeste sociale huurwoningen hebben een oppervlakte tot 90 m<sup>2</sup> bvo. De norm ligt tussen 0,4 en 1,3 parkeerplaats per woning.



### 4.3 Gemeente Amsterdam, stadsdeel West

Stadsdeel West maakt concreet een afweging tussen verschillende belangen, waarbij niet alleen wordt gekeken naar verkeerskundige richtlijnen maar ook naar een ruimtelijke en financiële afweging waarbij rekening wordt gehouden met de gewenste doelgroepen. Een goede ruimtelijke inpassing, het voorkomen of beperken van leegstand van parkeervoorzieningen en een visie op het gebied inclusief de belangrijkste doelgroepen is daarbij noodzakelijk volgens het stadsdeel.

Dit leidt tot de volgende parkeernormen:

Functie	Type functie	Parkeernorm (incl. bezoek)	Per	Aandeel bezoekers
Wonen	Sociale huurwoning	1,0	Woning	0,3
Wonen	Vrije sector woning	1,3	Woning	0,3
Wonen	studentenwoning	0,1	Wooneenheid	-
Wonen	Zorg- en aanleunwoning	0,6	Woningen	0,3

Deze normen liggen daarmee bewust lager dan de CROW richtlijnen aangeven.

### 4.4 Gemeente Amersfoort

Amersfoort hanteert een indeling op basis van m<sup>2</sup> bvo en grondgebonden en niet-grondgebonden. Er is geen onderscheid tussen koop- en huurwoningen:

1. Hoofdcategorie Wonen	Eenheid	binnenstad min.	schil om binnenstad min.	rest Amersfoort min.	aandeel bezoekers
<i>Grondgebonden woning</i>					
> 160 m <sup>2</sup> bvo	per woning	1,4	1,7	2,0	0,3
120 - 160 m <sup>2</sup> bvo	per woning	1,3	1,5	1,7	0,3
80 - 120 m <sup>2</sup> bvo	per woning	1,0	1,2	1,4	0,3
50 - 80 m <sup>2</sup> bvo	per woning	0,8	1,0	1,1	0,3
< 50 m <sup>2</sup> bvo	per woning	0,6	0,7	0,8	0,2
<i>Niet-grondgebonden woning</i>					
> 160 m <sup>2</sup> bvo	per woning	1,3	1,5	1,7	0,3
120-160 m <sup>2</sup> bvo	per woning	1,2	1,4	1,5	0,3
80-120 m <sup>2</sup> bvo	per woning	1,0	1,2	1,3	0,3
50 - 80 m <sup>2</sup> bvo	per woning	0,8	1,0	1,1	0,3
< 50 m <sup>2</sup> bvo	per woning	0,6	0,7	0,8	0,2
Studentenwoning of studentenkamer	per woning	0,2	0,2	0,2	0,2
Aanleunwoning en servicellat	per woning	0,6	0,6	0,8	0,2

Grondgebonden woningen en niet-grondgebonden woningen tot 80 m<sup>2</sup> bvo hebben in Amersfoort een norm van 0,6 tot 1,1 parkeerplaats per woning.



## 4.5 Gemeente Deventer

Deventer hanteert parkeernormen die afgeleid zijn van de meest recente richtlijnen van het CROW:

### Parkeernormen auto per functie per stedelijke zone

Functie	Eenheid	Centrum	Eerste schil centrum	Tweede schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	aandeel bezoekers
<b>Hoofdgroep Wonen</b>							
Koop, vrijstaand	woningen	1,4	1,4	1,7	2,1	2,4	0,3 pp per woning
Koop, twee - onder- een- kap	woningen	1,4	1,4	1,6	2	2,2	0,3 pp per woning
Koop, tussen/ hoek	woningen	1,3	1,3	1,5	1,8	2	0,3 pp per woning
Koop, etage, duur	woningen	1,3	1,3	1,5	1,9	2,1	0,3 pp per woning
Koop, etage, midden	woningen	1,2	1,2	1,4	1,7	1,9	0,3 pp per woning
Koop, etage, goedkoop	woningen	1	1	1,2	1,5	1,6	0,3 pp per woning
Huurhuis, vrije sector	woningen	1,3	1,3	1,5	1,8	2	0,3 pp per woning
Huurhuis, sociale huur	woningen	1	1	1,2	1,5	1,6	0,3 pp per woning
Huur, etage, duur	woningen	1,2	1,2	1,4	1,7	1,9	0,3 pp per woning
Huur, etage, midden/ goedkoop	woningen	0,9	0,9	1	1,3	1,4	0,3 pp per woning
Kamerverhuur, zelfstandig (niet studenten)	woningen	0,5	0,5	0,5	0,7	0,7	0,2 pp per kamer
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	woningen	0,2	0,2	0,2	0,3	0,3	0,2 pp per kamer
Aanleunwoning en serviceflat	woningen	0,4	0,4	1	1,1	1,2	0,3 pp per woning

De normen van de gemeente Deventer zitten aan de bovenzijde van de door het CROW aangegeven marge in de richtlijnen. Voor een huurhuis in de sociale huursector is de norm op 1 tot 1,6 parkeerplaats per woning gesteld en voor een etage huurwoning in de midden en goedkope klasse is deze op 0,9 tot 1,4 gesteld.

## 4.6 Conclusie quick scan

De beschouwde gemeenten hanteren vrijwel allen verschillende normen. Gemeenschappelijk is dat voor sociale huurwoningen of voor kleine woningen lagere normen worden gehanteerd. Stadsdeel West is hierin het meest concreet door uit te spreken dat voor lagere norm wordt gekozen om het belang van ruimtelijke ontwikkelingen en doelgroepen zwaarder te laten meewegen naast verkeerskundige overwegingen. De gemeente Groningen heeft specifieke regels voor seniorenwoningen, die lagere normen mogelijk maken onder voorwaarden.

De spreiding in de normen voor sociale huurwoningen of kleine woningen is, juist als gevolg van de lokale beleidskeuzes, zeer groot (globaal van 0,3 tot 1,6). Vanwege de lokale beleidskeuzes die aan de normen ten grondslag liggen is het niet realistisch (en ook niet het doel) deze te vertalen naar Leiderdorp. Leiderdorp maakt immers haar eigen afweging tussen diverse belangen. Wel kan worden geconcludeerd dat een nadere differentiatie in de normen van Leiderdorp goed overwogen kan worden. Ook kan worden geconcludeerd dat de in het vorige hoofdstuk berekende parkeernormen van sociale huurwoningen van Rijnhart Wonen niet onrealistisch zijn.



## 5 Praktijkdata Leiderdorp

In december 2011 zijn parkeertellingen uitgevoerd in alle wijken in Leiderdorp. Onderzocht is in hoeverre de resultaten van de tellingen kunnen worden gekoppeld aan woningbezit van Rijnhart Wonen.

Uit de analyse blijkt dat er geen betrouwbare koppeling te maken is tussen aantallen parkeerplaatsen, aantallen woningen en parkeerdruk. Wel is op basis van de resultaten globaal aan te geven dat de parkeerdruk in de buurten van de sociale woningen van Rijnhart Wonen beperkt is. De nachtelijke parkeerdruk ligt gemiddeld tussen de 60% en 75%. Het is daarom niet te verwachten dat de bewoners parkeeroverlast ervaren in de nachtperiode. Het bestaande parkeerareaal is ruim voldoende.

Als onderdeel van het parkeeronderzoek van de gemeente Leiderdorp is ook een globale enquête uitgevoerd naar het autobezit van inwoners. Deze enquête maakt echter geen onderscheid naar WOZ-waarde, type woning of inkomensklasse en biedt ook geen inzicht in de verdeling van deze groepen binnen de steekproef van de enquête. De resultaten daarvan zijn daarom niet geschikt voor gebruik in deze studie, die specifiek gericht is op sociale huurwoningen en de lagere inkomens- en WOZ-klassen.



## 6 Conclusies sociale woningbouw en parkeerbeleid

### 6.1 Conclusies

Ten behoeve van deze studie is een aantal concrete onderzoeksvragen geformuleerd. Hieronder word conclusies geformuleerd aan de hand van deze onderzoeksvragen.

1. Is er een, en zo ja wat is het, verschil in autobezit tussen sociale huur en koop?

Er is een verschil tussen autobezit naar inkomen; hoe hoger het inkomen hoe hoger het autobezit. Over het algemeen geldt dat sociale huurwoningen worden bewoond door lagere inkomens, waarmee sociale huurwoningen gemiddeld een lager autobezit hebben dan koopwoningen. Er is geen exact verschil aan te geven tussen autobezit sociale huur en koop omdat niet specifiek onderzoek is gedaan naar koopwoningen. Wel is op basis van de uitgevoerde analyse aan te geven dat voor de gemiddelde sociale woning van Rijnhart Wonen een parkeernorm van 1,2 realistisch is, terwijl de gemiddelde parkeernorm voor goedkope woningen tot een WOZ-waarde van € 250.000 in Leiderdorp 1,4 is.

2. Is er een, en zo ja wat is het, verschil in autobezit in de verschillende huurklassen binnen sociale huur (goedkoop, betaalbaar, middelduur) dan wel inkomen?

Er is een verschil tussen autobezit naar inkomen; hoe hoger het inkomen hoe hoger het autobezit. Verschillende huurklassen komen gemiddeld genomen overeen met verschillende inkomensklassen. Gemiddeld zullen goedkope woningen bewoond worden door lagere inkomensklassen en daarmee een lager autobezit kennen. Middeldure woningen zullen gemiddeld bewoond worden door de relatief hogere inkomensklassen binnen de sociale woningbouw en daarmee een gemiddeld hoger autobezit kennen. 15% van alle woningen van Rijnhart Wonen valt in de goedkope huurklasse, circa 43% valt in de betaalbare huurklasse en 42% in de middeldure huurklasse. Op basis van de uitkomsten van het bureauonderzoek wordt ingeschat dat het verschil tussen goedkoop en middelduur binnen de sociale woningbouw van Rijnhart Wonen ongeveer 0,1 parkeerplaats per woning bedraagt.

3. Is er een, en zo ja wat is het, verschil in autobezit bij een kleinere plattegrond/lagere WOZ-waarde (differentiatie onder de € 250.000 die is opgenomen in gemeentelijk beleid)?

De door de gemeente gehanteerde 1,4 parkeerplaats per woning is voor sociale huurwoningen van Rijnhart wonen te hoog. Uit het onderzoek blijkt dat gemiddeld 1,2 parkeerplaats per woning realistisch is. Bij woningen in de goedkope huurklasse is een parkeernorm van 1,1 realistisch.

4. Is er een verschil in autobezit bij de verschillende doelgroepen (starters en senioren), en zo ja wat is het verschil?

De verschillen in autobezit zijn te vertalen naar inkomensklassen. Starters en senioren in de sociale woningbouw hebben gemiddeld genomen een laag inkomen. Er is geen nader onderzoek gedaan naar deze specifieke doelgroepen. Verwacht mag worden dat de gemiddelde parkeernormen voor deze doelgroepen vergelijkbaar zijn met de huurklasse van de woning waarin deze doelgroepen wonen.



5. Hoe is het gemeentelijk parkeerbeleid nu opgebouwd?

De gemeente hanteert een norm gerelateerd aan de WOZ-waarde van de woning. Bij een WOZ-waarde onder de € 250.000 euro (categorie goedkoop in dit beleid) wordt een norm gehanteerd van 1,4 parkeerplaats per woning. Hiervan is 0,2 parkeerplaats per woning bedoeld voor toekomstige groei, welke niet direct hoeft te worden gerealiseerd. Bij een WOZ-waarde tussen € 250.000 en € 350.000 (categorie middelduur) is de parkeernorm 1,6 inclusief reservering groei en bij een WOZ-waarde boven € 350.000 is de parkeernorm 1,8 inclusief reservering groei.

6. Welke parkeernorm (of bandbreedte) is acceptabel voor nu en toekomst voor de beleidsvelden waar Rijnhart Wonen actief is?

Uit de studie blijkt dat de gemiddelde WOZ-waarde van het bezit van Rijnhart Wonen ruim onder de € 250.000 ligt. Ook blijkt dat bij deze WOZ-waarden een gemiddelde parkeernorm past van 1,2 parkeerplaats per woning inclusief reservering groei. Deze norm varieert van 1,1 voor de goedkope huurklasse (voornamelijk appartementen zonder lift) tot 1,2 voor de betaalbare en middeldure huurklasse (voornamelijk eengezinswoningen en appartementen met lift).

7. Hoe gaat het CROW om met bovenstaande onderscheidende zaken (koop versus huur, doelgroepen e.d.) en welke aanknopingspunten bieden de CROW-richtlijnen voor een mogelijke verdere differentiatie?

Het CROW hanteert de volgende verdeling voor woningen:

- koop, vrijstaand;
- koop, twee-onder-een-kap;
- koop, tussen/hoek;
- koop, etage, duur;
- koop, etage middelduur;
- koop, etage, goedkoop;
- huur, vrije sector;
- huur, sociale huur;
- huur, etage, duur;
- huur, etage, middelduur/goedkoop;
- kamerverhuur, zelfstandig (niet-student);
- kamerverhuur, studenten, niet-zelfstandig;
- aanleunwoning en serviceflat.

Binnen deze categorieën wordt een onderscheid gemaakt naar stedelijkheid van de gemeente (Leiderdorp heeft een stedelijkheid van "sterk stedelijk") en naar gebied binnen de gemeente (centrum, schil rond centrum, rest bebouwde kom en buitengebied). Bij vrijwel alle typen woningen is in de richtlijn een kencijfer van 0,3 per woningen opgenomen voor bezoekers (bij het bepalen van de uiteindelijke parkeerbehoefte per maatgevend moment moet daarbij wel rekening worden gehouden met de verschillende aanwezigheidspercentage op de verschillende momenten van bewoners en bezoekers).





Het CROW hanteert een brede marge binnen de richtlijnen. Voor sociale huurhuizen ligt de richtlijn afhankelijk van het gebied tussen 0,8 en 1,9 voor een sterk stedelijke gemeente. Voor huur-etagewoningen in het middeldure/goedkope segment ligt deze richtlijn tussen 0,6 en 1,7. De voor Rijnhart Wonen gevonden realistisch normen zitten binnen de marge van de richtlijnen van het CROW.

## **6.2 Aanbeveling parkeerbeleid Leiderdorp**

Op basis van de resultaten van deze studie wordt aanbevolen het parkeerbeleid van de gemeenten Leiderdorp aan te vullen met een extra categorie voor woningen in de sociale woningbouw onder de bestaande grens van € 250.000. De voor deze categorie te hanteren normen (inclusief groeireserve) zijn als volgt:

- sociale huurwoningen in de goedkope huurklasse: (tot een WOZ-waarde van € 130.000): 1,1 parkeerplaats per woning;
- sociale huurwoningen in de betaalbare en middeldure huurklasse (tot een WOZ-waarde van € 250.000): 1,2 parkeerplaats per woning.

## Bijlage A: Details data-analyse

De basis voor de analyse is de CBS-data betreffende autobezit verdeeld naar inkomensklasse. In onderstaande tabel is dit weergegeven:

Tabel A.1: autobezit naar inkomensklasse

Inkomensklasse	gestandaardiseerd huishoudinkomen	1 auto	2 auto's	>3 auto's
<b>1e 20%groep</b>	tot € 15.400	31,6%	5,2%	1,2%
<b>2e 20%groep</b>	€ 15.400 tot € 19.300	51,7%	8,2%	1,3%
<b>3e 20%groep</b>	€ 19.300 tot € 24.000	60,1%	16,4%	2,5%
<b>4e 20%groep</b>	€ 24.000 tot € 30.900	56,0%	26,6%	5,0%
<b>5e 20%groep</b>	€ 30.900 en hoger	45,4%	36,4%	10,5%

Deze tabel geeft de percentages weer van autobezit naar inkomensklassen, onderverdeeld in één, twee en meer dan twee auto's. De inkomensklassen zijn verdeeld in kwintielwaarden (20%-groepen). Het inkomen waaraan de cijfers gerelateerd zijn, betreft het gestandaardiseerd besteedbaar huishoudinkomen<sup>4</sup>.

De door Rijnhart Wonen geleverde WOZ-waarden van het woningbestand in Leiderdorp zijn in deze analyse onderverdeeld in verschillende klassen. Dit levert het volgende inzicht op:

Tabel A.2: verdeling woningbestand Rijnhart Wonen Leiderdorp naar WOZ-waardeklasse

categorie	totaal woningen	eengezinswoning	appartement z. lift	appartement m. lift
tot 100000	70 2,5%	0 0,0%	70 10,9%	0 0,0%
van 100000 tot 150000	1261 45,4%	7 0,7%	513 79,5%	741 65,9%
van 150000 tot 200000	536 19,3%	201 19,9%	62 9,6%	273 24,3%
van 200000 tot 250000	901 32,4%	794 78,7%	0 0,0%	107 9,5%
meer dan 250000	10 0,4%	7 0,7%	0 0,0%	3 0,3%

In de analyse zijn deze twee datasets aan elkaar gekoppeld. Daarvoor is gebruik gemaakt van de datasets van de verdeling naar WOZ-waardeklassen en inkomen van het CBS.

Het CBS hanteert een eigen verdeling voor WOZ-waardeklassen en bruto huishoudinkomen bij de cijfers over aantallen bewoonde corporatiewoningen. Dit zijn voor de twee laagste WOZ-waardeklassen:

- 0 tot 150.000 euro;
- 150.000 tot 300.000 euro.

Hogere waardeklassen worden in deze analyse niet beschouwd, omdat deze niet in het woningbestand van Rijnhart Wonen voorkomen.

<sup>4</sup> Het gestandaardiseerd inkomen is het bruto inkomen verminderd met onder andere premies en belastingen en gecorrigeerd voor verschillen in grootte en samenstelling van het huishouden.

Een verdeling van de WOZ-waarden op basis van deze grens levert de volgende percentages op in het woningareaal van Rijnhart Wonen:

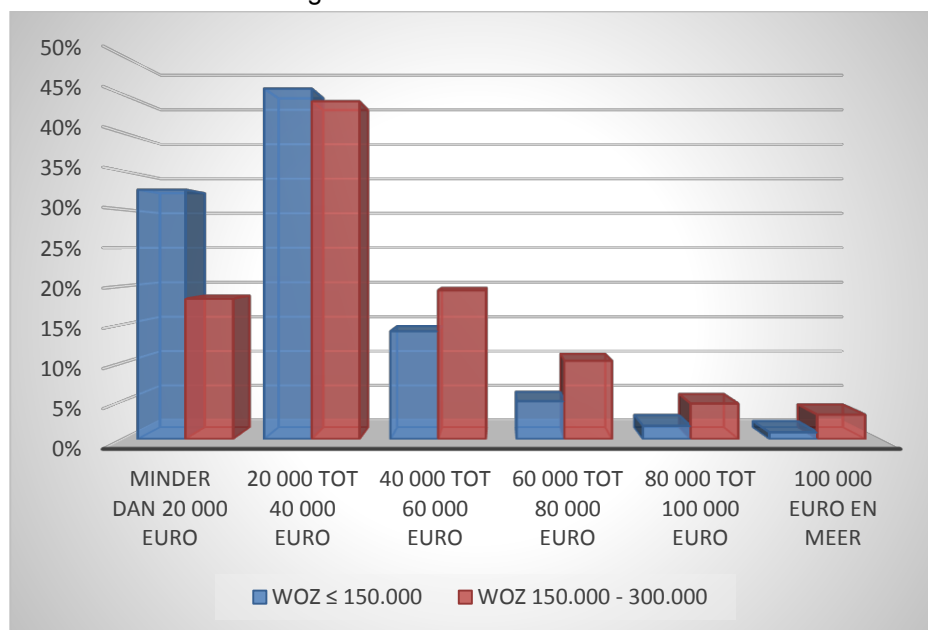
Tabel A.3: Verdeling woningbestand Rijnhart Wonen Leiderdorp in twee WOZ-waardeklassen

categorie	totaal woningen		eengezinswoning		appartement z. lift		appartement m. lift	
onder 150.000	1331	47,9%	7	0,7%	583	90,4%	741	65,9%
boven 150.000	1447	52,1%	1002	99,3%	62	9,6%	383	34,1%

De verdeling naar inkomensklassen van het CBS die gekoppeld is aan de WOZ-waardeklassen is als volgt (in dit geval in bruto huishoudinkomen):

- minder dan 20 000 euro;
- 20 000 tot 40 000 euro;
- 40 000 tot 60 000 euro;
- 60 000 tot 80 000 euro;
- 80 000 tot 100 000 euro;
- 100 000 euro en meer.

Grafisch ziet dit er als volgt uit:

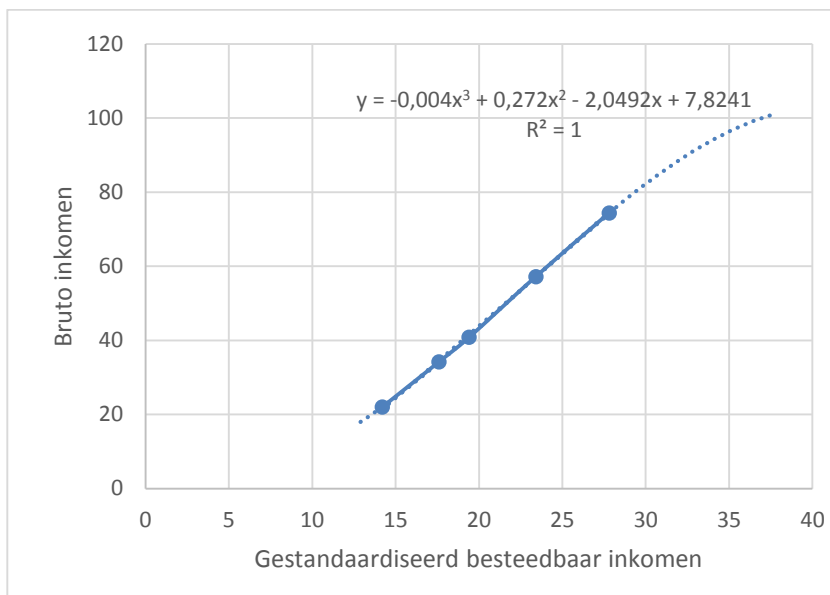


Uit de CBS-data voor bewoonde corporatiewoningen in Nederland naar WOZ-waarde klasse en inkomensgroep blijkt het volgende:

- Het percentage bruto inkomens onder 40.000 in Nederland in corporatiewoningen met een WOZ-waarde onder € 150.000 is 78%.
- Het percentage bruto inkomens onder 40.000 in Nederland in corporatiewoningen met een WOZ-waarde tussen € 150.000 en € 300.000 is 62%.



Uit de CBS cijfers blijkt verder de volgende verhouding tussen bruto huishoudinkomen en besteedbaar gestandaardiseerd huishoudinkomen (de formule is gebaseerd op de in de grafiek weergegeven punten en trendlijn):



Om de verschillende data te koppelen is een aantal rekenlagen uitgevoerd. Op basis van de resultaten van deze rekenlagen zijn vervolgens de volgende conclusies te trekken:

- De onderste twee 20%-groepen (onderste 40%) inkomens in Nederland betreft een bruto huishoudinkomen tot € 40.800;
- De derde 20%-groep inkomens betreft een bruto huishoudinkomen tussen € 40.800 en € 60.000;
- De bovenste twee 20%-groepen (bovenste 40%) inkomens in Nederland betreft een bruto huishoudinkomen vanaf € 60.000.

Dit leidt tot de volgende gegevens van huishoudens in een corporatiewoningen:

- In minimaal<sup>5</sup> 78% van de corporatiewoningen met een WOZ-waarde onder 150.000 euro zit een huishouden in de onderste 40% groep. In de berekeningen wordt dit verder gesteld op 80%.
- In minimaal 62% van de corporatiewoningen met een WOZ-waarde tussen 150.000 en 300.000 euro zit een huishouden in de onderste 40% groep. In de berekeningen wordt dit verder gesteld op 64%.
- In maximaal 14% van de corporatiewoningen met een WOZ-waarde onder 150.000 euro zit een huishouden in de 3e 20%-groep.  
In de berekeningen wordt dit verder gesteld op 12%.

<sup>5</sup> Het is niet exact 78% omdat de grens van de klassen, bij € 40.800, niet helemaal aansluit op de grens van € 40.000, maar wel dichtbij genoeg om een betrouwbare uitspraak te doen. De grens van 60.000 sluit wel exact aan, waardoor de waarden voor de bovenste 40%-groep wel exact zijn.



- In maximaal 19% van de corporatiewoningen met een WOZ-waarde tussen 150.000 en 300.000 euro zit een huishouden in de 3e 20%-groep.  
In de berekeningen wordt dit verder gesteld op 17%.
- In 8% van de corporatiewoningen met een WOZ-waarde onder 150.000 euro zit een huishouden in de bovenste 40% groep.
- In 18% van de corporatiewoningen met een WOZ-waarde tussen 150.000 en 300.000 euro zit een huishouden in de bovenste 40% groep.

Deze verdeling naar WOZ-waarden en inkomensklassen (in drie klassen) leidt tot de volgende indeling in drie inkomensklassen van de woningvoorraad van Rijnhart Wonen:

Tabel A.4: Verdeling woningen Rijnhart Wonen (3 inkomensklassen)

Verdeling woningen Rijnhart Wonen naar inkomensklasse				
	Totaal	eengezings woning	appartement z. lift	appartement m. lift
<b>1e + 2e 20%-groep</b>	71,7%	64,1%	78,5%	74,5%
<b>3e 20%-groep</b>	14,6%	17,0%	12,5%	13,7%
<b>4e + 5e 20%-groep</b>	13,2%	17,9%	9,0%	11,4%

Op basis van een schatting van de gebruikelijke verdeling van inkomensklassen in Nederland is deze verdeling herverdeeld naar de volgende indeling in vijf klassen, zodat deze aansluit bij de data in tabel A.1:

Tabel A.5: Verdeling woningen Rijnhart Wonen (5 inkomensklassen)

Verdeling woningen Rijnhart Wonen naar inkomensklasse				
	Totaal	eengezings woning	appartement z. lift	appartement m. lift
<b>1e 20%-groep</b>	17,9%	16,0%	19,6%	18,6%
<b>2e 20%-groep</b>	53,7%	48,1%	58,8%	55,9%
<b>3e 20%-groep</b>	14,6%	17,0%	12,5%	13,7%
<b>4e 20%-groep</b>	9,9%	13,4%	6,7%	8,6%
<b>5e 20%-groep</b>	3,3%	4,5%	2,2%	2,9%

Met behulp van deze tabel en de tabel van het autobezit naar inkomensklassen (tabel A.1) is de parkeerbehoefte van de bewoners van het woningareaal van Rijnhart Wonen bepaald (tabel A.5).

Tabel A.6: Parkeerbehoefte bewoners woningareaal Rijnhart Wonen

Parkeerbehoefte woningen Rijnhart Wonen				
	Totaal	eengezings woning	appartement z. lift	appartement m. lift
Bewoners	0,79	0,83	0,76	0,78

## II. Geactualiseerde parkeernormen

functies	bandbreedte CROW	parkeernorm (o.b.v. telling)	parkeernorm nieuwbouw incl. reservering pp.	Eenheid
Sociale huurwoning goedkoop	n.v.t.	0,9	1,1	pp / woning
Sociale huurwoning betaalbaar en middeldure klasse	n.v.t.	1,0	1,2	pp / woning
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 <sup>1</sup>
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 <sup>2</sup> bvo
wijk-, buurt- en dorpscentra, supermarkt	2,5 – 4,0	3,0	3,4	pp / 100 m <sup>2</sup> bvo
Winkelhof	Winkel: 4,6 & Horeca 7,0			Pp / 100 m <sup>2</sup> vvo
bouwmart / tuincentrum / kringloopwinkel	2,2 – 2,7	2,5	2,9	pp / 100 m <sup>2</sup> bvo
(week)markt	0,15 – 0,24	0,2	0,2	pp / 1 m <sup>1</sup> kraam = 6 m <sup>2</sup> bvo <sup>2</sup>
(commerciële) dienstverlening (kantoren met baliefunctie) en/of bezoekers intensief	1,5 – 3,0	2	2,3	pp / 100 m <sup>2</sup> bvo
kantoren (zonder baliefunctie) en/of bez. extens.	0,8 – 1,9	1,2	1,4	pp / 100 m <sup>2</sup> bvo
arb.extensieve / bezoekersextensieve bedrijven (loods, opslag, transportbedrijf)	0,4 – 0,8	0,6	0,7	pp / 100 m <sup>2</sup> bvo
arb.intensieve / bezoekersextensieve bedrijven (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,0 – 2,5	1,7	1,9	pp / 100 m <sup>2</sup> bvo
showroom (auto's, keukens, meubels, caravans)	0,6 – 1,4	1,0	1,1	pp / 100 m <sup>2</sup> bvo
grootschalige detailhandel	4,5 – 7,5	6,0	6,9	pp / 100 m <sup>2</sup> bvo
bedrijfsverzamelgebouw	0,8 – 1,7	1,2	1,4	pp / 100 m <sup>2</sup> bvo
café / bar / discotheek / cafetaria	4,0 – 7,0	5,5	6,3	pp / 100 m <sup>2</sup> bvo
restaurant	8,0 – 14,0	11,0	12,6	pp / 100 m <sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> bvo
bioscoop / theater / 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 <sup>2</sup> bvo
beroepsonderwijsdag (mbo, roc, wo, hbo)	5,0 – 7,0	6,0	6,9	pp / leslokaal <sup>3</sup>
voorber. Beroepsonderwijsdag (vwo, havo, vbo)	0,5 – 1,0	0,7	0,8	pp / leslokaal <sup>10</sup>
avondonderwijs	0,5 – 1,0	0,7	0,8	pp / student

<sup>1</sup> Arbeidsplaats = maximaal gelijktijdig aanwezig aantal werknemers

<sup>2</sup> Indien geen parkeren achter kraam, dan +1,0 pp per standhouder

<sup>3</sup> Leslokaal = circa 30 zitplaatsen

basisonderwijs	0,5 – 1,0	0,7	0,8	pp / leslokaal <sup>10, 4</sup>
crèche / peuterspeelzaal / kinderdagverblijf	0,6 – 0,8	0,7	0,8	pp / arbeidspl. <sup>8,11</sup>
evenementenhal/ beursgebouw / concertgebouw	3,0 – 10,0	6,5	7,4	pp / 100 m <sup>2</sup> bvo
dansstudio / sportschool	2,0 – 4,0	3,0	3,4	pp / 100 m <sup>2</sup> bvo
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 <sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> 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 <sup>2</sup> bvo
manege	0,3 – 0,5	0,4	0,5	pp / box
jachthaven	0,5 – 0,7	0,6	0,7	pp / ligplaats
volkstuint	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 1. Parkeernormen, inclusief de toegevoegde parkeernorm voor sociale huurwoning

---

<sup>4</sup> Exclusief Kiss & Ride

### III. Definitie functies parkeernormen

<b>functies</b>	<b>Definitie en/of voorbeeld</b>
Sociale huurwoning goedkoop	WOZ-waarde van < €130.000
Sociale huurwoning betaalbaar en middeldure klasse	WOZ-waarde tussen €130.000 – €250.000
woning duur	WOZ-waarde > €350.000
woning middelduur	WOZ-waarde tussen €250.000 - €350.000
woning goedkoop, niet zijnde sociale huurwoningen	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 clusterbewoning, 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 / bezoekerextensieve bedrijven (loods, opslag, transportbedrijf)	
arb.intensieve / bezoekerextensieve 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 verkoopoppervlakten (voorbeeld: Ikea)



bedrijfsverzamelgebouw	Parkeernormen afhankelijk van type bedrijven
café / bar / discotheek / cafetaria	
restaurant	
hotel / bed and breakfast	
museum / bibliotheek	
bioscoop / theater / 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	

Tabel 2. Definities en voorbeelden van functies

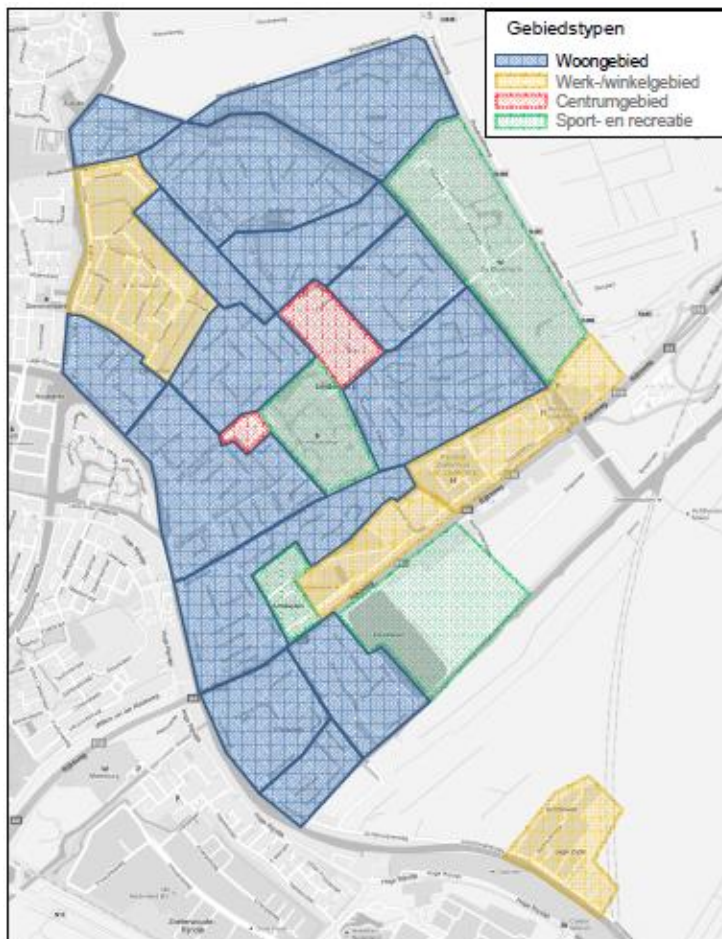
## IV. Uitvoering parkeerdrukmeting 2015

### Uitvoering parkeerdrukmeting 2015

Om de meting van 2011 te kunnen vergelijken met de meting van 2015 is dezelfde opzet en sectie indeling gehanteerd als in 2011. De volgende uitgangspunten gelden voor de parkeerdrukmeting:

#### *Geografisch gebied*

Bebouwde kern van Leiderdorp. Lopend van Driegatenbrug in het noorden tot en met industriegebied Lage Zijde in het zuiden. En vanaf de Rijn tot de N446. Zie voor indeling naar gebiedstypen figuur 1.



*Figuur 1. Onderzoeksgebied parkeerdrukmeting 2011 en 2015 naar gebiedstypen*

#### *Sectie indeling*

Elk gebied is opgedeeld in secties die opgenomen zijn in bijlage IV. Alle secties van 2011 zijn gecontroleerd aangezien door ruimtelijke ontwikkelingen het aantal parkeerplaatsen gewijzigd kan zijn. Het gaat dan bijvoorbeeld om het wooncomplex MEAS gerealiseerd ter hoogte van de Van der Valk Boumanweg en de woonboulevard WOON parallel aan de A4 waarbij de parkeersituatiesituatie gewijzigd is. Bij de controle is daarom nagegaan of de secties nog bestaan, de capaciteit nog klopt (rekening is gehouden met onder andere doelgroep parkeren). Waar nodig is het aantal secties uitgebreid. In bijlage VII zijn de grootste wijzigingen in de secties opgenomen.

### Capaciteiten

Per sectie is zoals behandeld het aantal beschikbare parkeerplaatsen geïnventariseerd. Daarbij is onderscheidt gemaakt in:

- Openbare parkeerplaatsen, parkeerplaatsen in de openbare ruimte die kunnen bestaan uit parkeervakken of uit langs parkeren op de straat. Bij langs parkeren op de straat is gehanteerd dat een parkeerplaats circa 6 m lang is, daarbij is rekeninghouden met verkeersregels zoals niet parkeren in directe omgeving van kruispunten;
- Doelgroepen parkeerplaatsen, dit zijn openbare parkeerplaatsen in de openbare ruimte die voor een bepaalde doelgroep zijn bestemd. Het gaat dan onder andere om gehandicaptenparkeerplaatsen, parkeerplaatsen voor het opladen van elektrische voertuigen en om K&R plaatsen (bij K&R plaatsen staan onderborden, zodat in de nachten dit openbare parkeerplaatsen zijn). De doelgroep parkeerplaatsen zijn apart geïnventariseerd in de meting.
- Parkeerplaatsen op eigen terrein, deze parkeerplaatsen zijn meegenomen voor zover deze vanaf de openbare weg meetbaar zijn. Het gaat dan bij woningen om onder andere opritten met of zonder garage (garages dienen buiten beschouwing gelaten te worden omdat bij de meting niet kan worden bepaald of deze bezet is) en bij bedrijven gaat het om openbaar karakter (voor afscheidingshekken). Naast de parkeercapaciteit worden tevens eventuele parkeer- of stopverboden, erven en blauwe zones geïnventariseerd.

Parkeerplaatsen op eigen terrein dienen geïnventariseerd te worden, niet zijnde garages. Daarbij dient het theoretisch aantal parkeerplaatsen geïnventariseerd te worden. Daarvoor geldt de volgende tabel, afkomstig uit het *Parkeerbeleidsplan Leiderdorp*.

Parkeervoorziening	Theoretisch aantal	Opmerking
Enkele oprit, met of zonder garage	1	Oprit min. 5 meter lang
Lange oprit, met of zonder garage	2	Oprit min. 10 meter lang
Dubbele oprit, met of zonder garage	2	Oprit min. 4,5 meter lang

Tabel 3. Parkeerplaatsen op eigen terrein

- Geblokkeerd, sommige parkeerplaatsen waren op het moment van de meting geblokkeerd door bijvoorbeeld afvalcontainers, bouwmaterialen of oliebollenkramen. Daarom is per sectie ook nagegaan of er parkeerplaatsen geblokkeerd waren en hoeveel het er waren.

### Meetmomenten

De tellingen hebben plaatsgevonden in de week van 5 tot en met 10 oktober 2015. Daarbij is gemeten op het maatgevende moment voor een onderzoeksgebied. Doordat het maatgevende moment afhankelijk is van de aanwezige functies is per gebied het gebiedstype bepaald, zie figuur 1. Afhankelijk van het gebiedstype is op de volgende momenten gemeten:

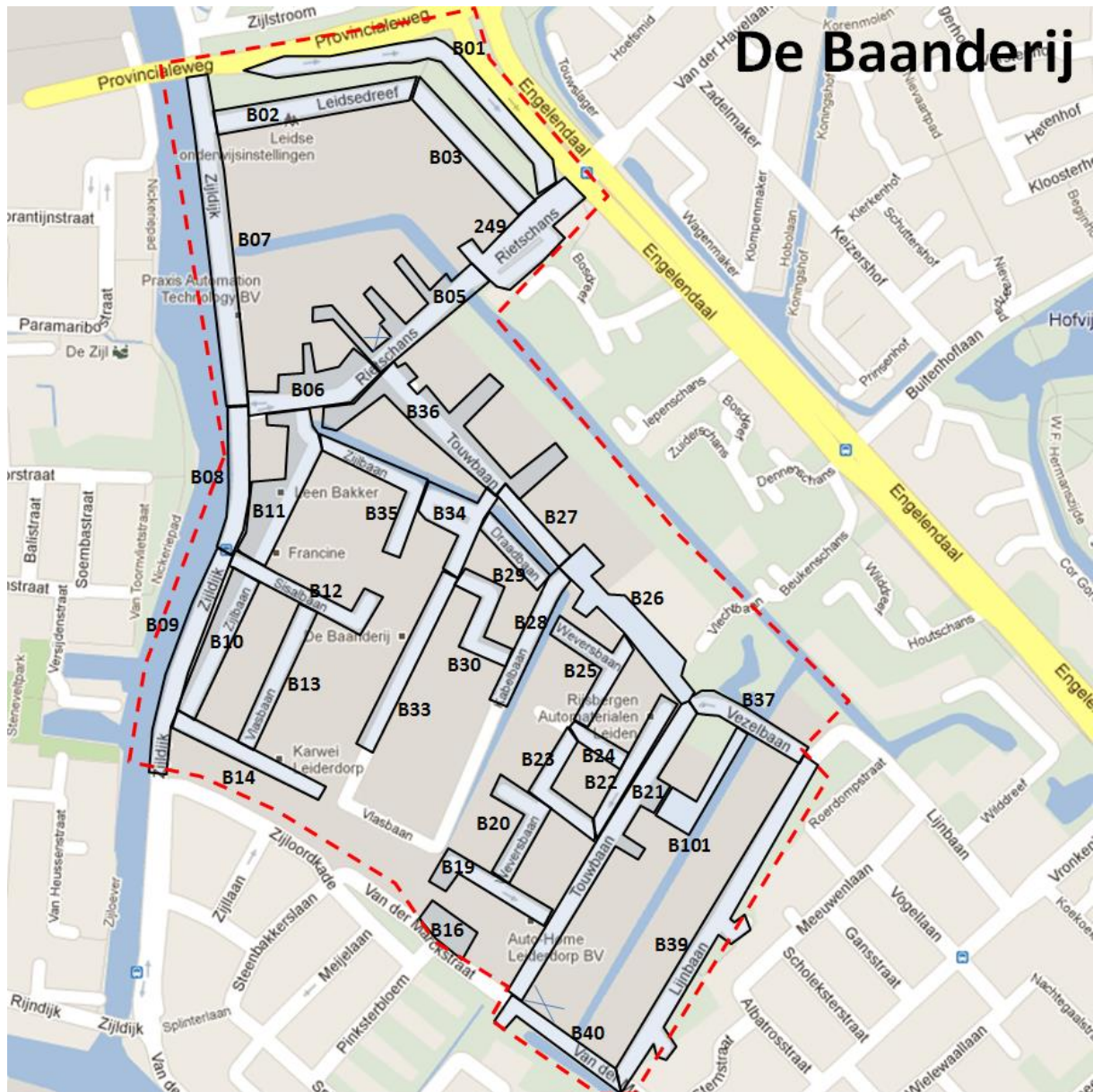
- Voor woonwijken en gemengde gebieden: 1 nachttelling op een werkdag, niet zijnde in de nacht van zondag op maandag of vrijdag op zaterdag (begin om 23.00 uur tot uiterlijk 6:00 uur)
- Voor bedrijfsterreinen: 1 ochtendtelling op werkdag (begin om 10.00 uur tot uiterlijk 15:00 uur).
- Voor winkelgebied, gemengde gebieden en sportgebieden: 1 ochtendtelling op zaterdagochtend (begin om 11.00 uur tot uiterlijk 15:00 uur)

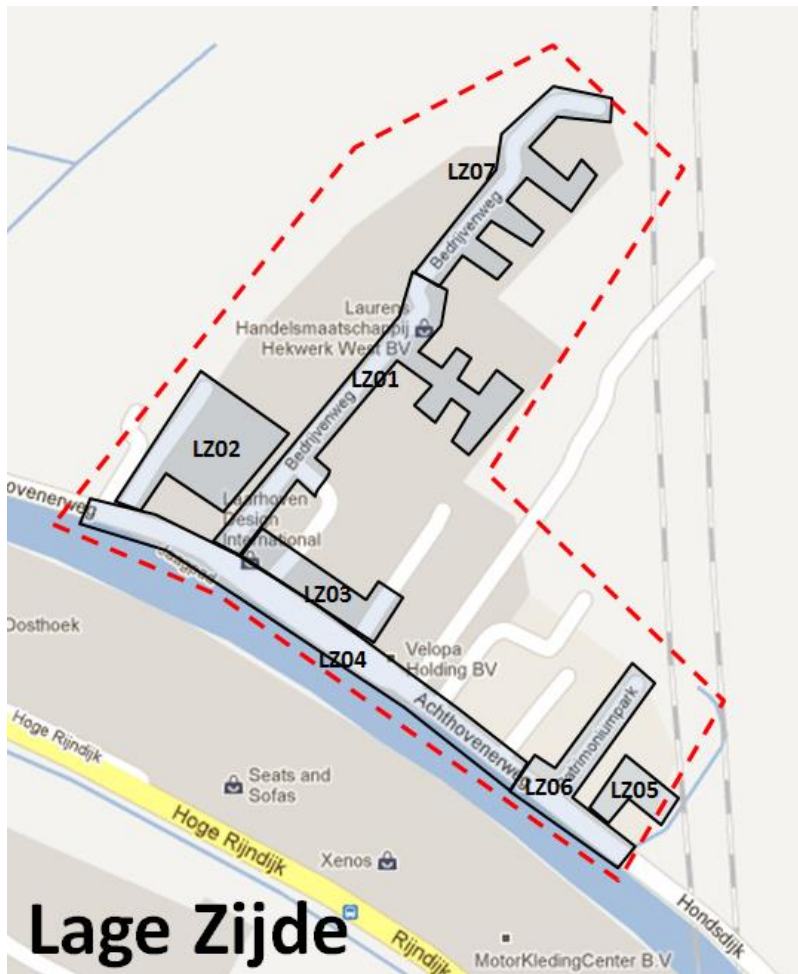
Tijdens de meting is geteld het aantal geparkeerde auto's op openbare parkeerplaatsen, doelgroep parkeerplaatsen en op eigen terrein. Tevens is geteld het aantal fout geparkeerde auto's (op de stoep, bij parkeerverbod, voor uitrit, etc.).

Wijken	Type wijk		Moment van tellen	
De Baanderij	Bedrijfsterrein		Do 10:00 - 15:00 uur	
Werkgebied Kerkwijk	Bedrijfsterrein		Do 10:00 - 15:00 uur	
Lage Zijde	Bedrijfsterrein		Do 10:00 - 15:00 uur	
Elisabethhof	Bedrijfsterrein	Winkel/ gemengd/ sportgebied	Do 10:00 - 15:00 uur	Za 11:00 - 15:00 uur
Leyhof	Woongebied		Do 23:00 - 6:00 uur	
Buitenhof oost-zuid	Woongebied		Do 23:00 - 6:00 uur	
Buitenhof midden- west	Woongebied		Do 23:00 - 6:00 uur	
Winkelhof	Woongebied	Winkel/ gemengd/ sportgebied	Do 23:00 - 6:00 uur	Za 11:00 - 15:00 uur
Binnenhof	Woongebied		Do 23:00 - 6:00 uur	
Voorhof	Woongebied	Gedeelte extra telling	Do 23:00 - 6:00 uur	Do 10:00 - 15:00 uur
De Schansen	Woongebied		Do 23:00 - 6:00 uur	
Zijkwartier	Woongebied		Do 23:00 - 6:00 uur	
Vogelwijk	Woongebied		Do 23:00 - 6:00 uur	
Kerkwijk	Woongebied		Do 23:00 - 6:00 uur	
Oranjewijk	Woongebied		Do 23:00 - 6:00 uur	
Doeskwartier	Woongebied		Do 23:00 - 6:00 uur	
Ouderzorg	Woongebied		Do 23:00 - 6:00 uur	
Driegatenbrug	Woongebied		Do 23:00 - 6:00 uur	
't Heerlijk Recht	Woongebied		Do 23:00 - 6:00 uur	
Sportvelden Does	Winkel/ gemengd/ sportgebied		Za 11:00 - 15:00 uur	
Bloemerd	Winkel/ gemengd/ sportgebied		Za 11:00 - 15:00 uur	
Santhorst	Winkel/ gemengd/ sportgebied		Za 11:00 - 15:00 uur	

Tabel 4. Moment van meten parkeerdruk per wijk

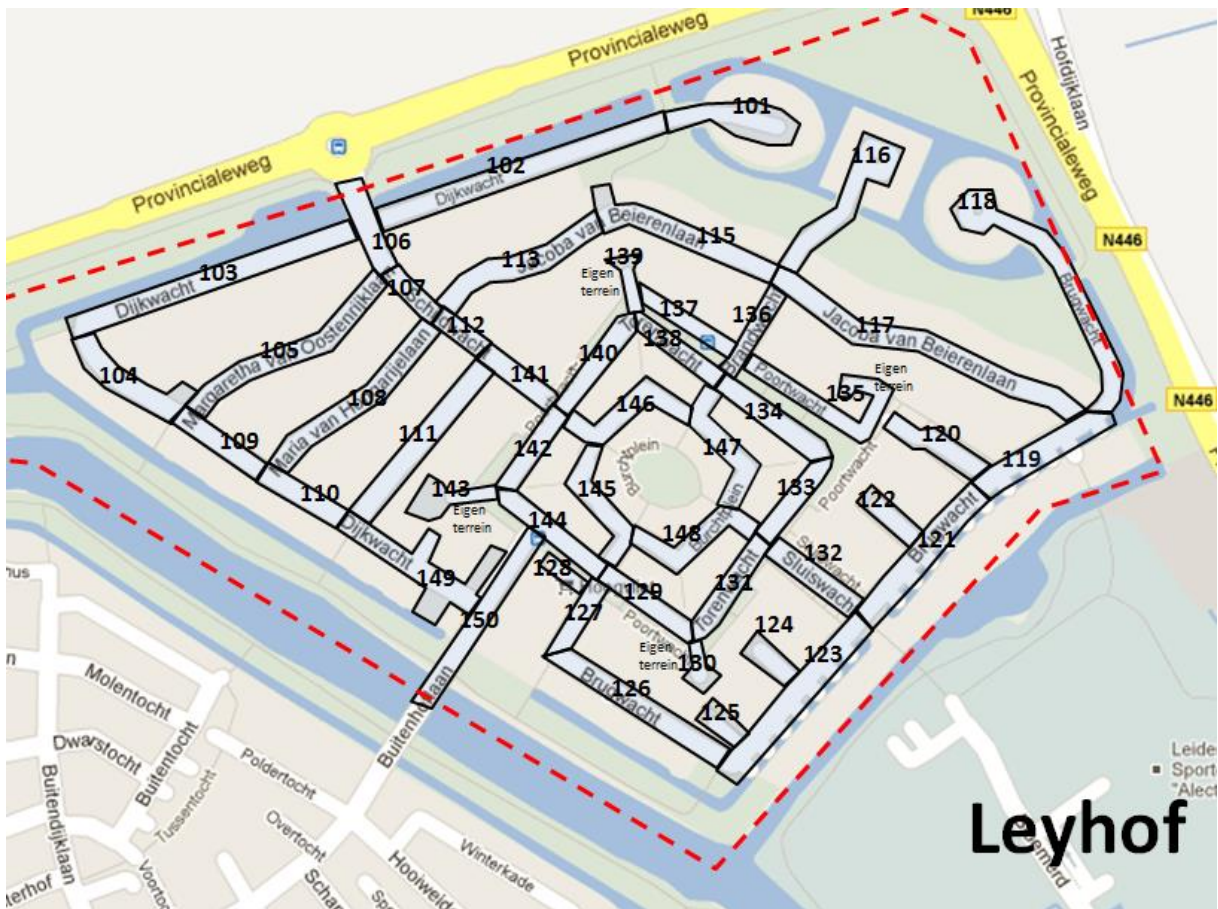
## V. Secties parkeerdrukmeting 2015



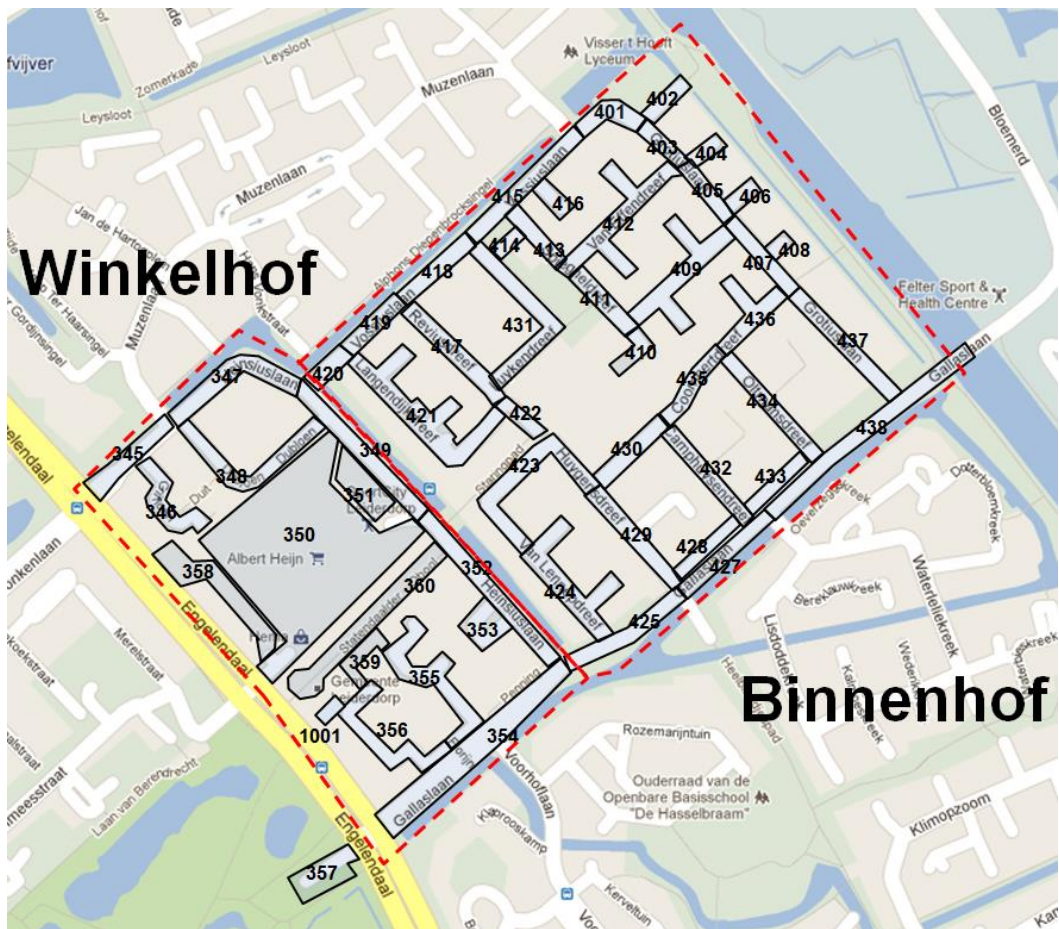
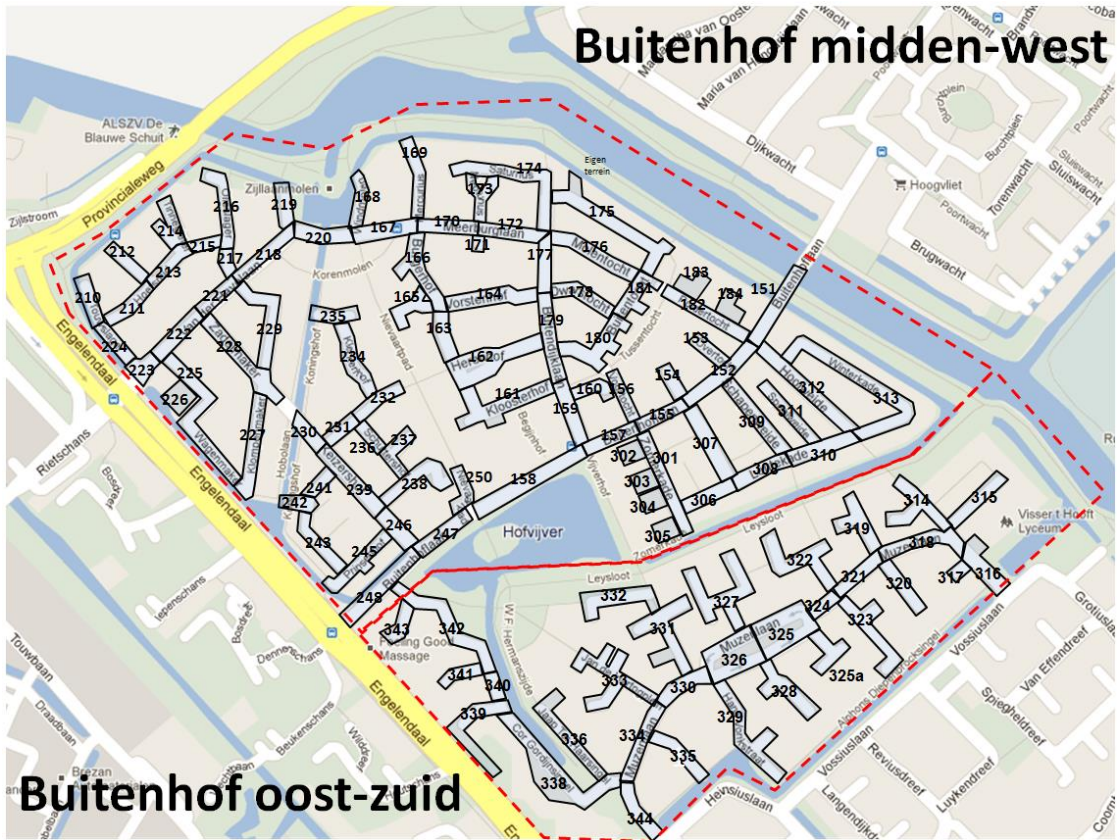




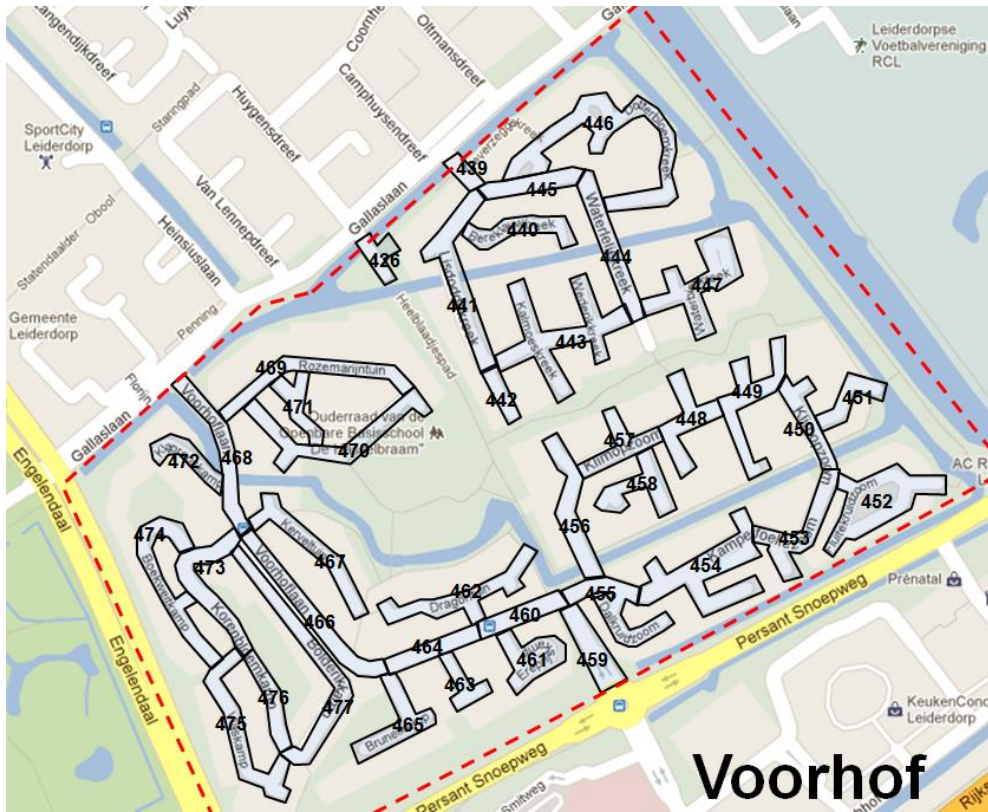
**Elisabethhof**

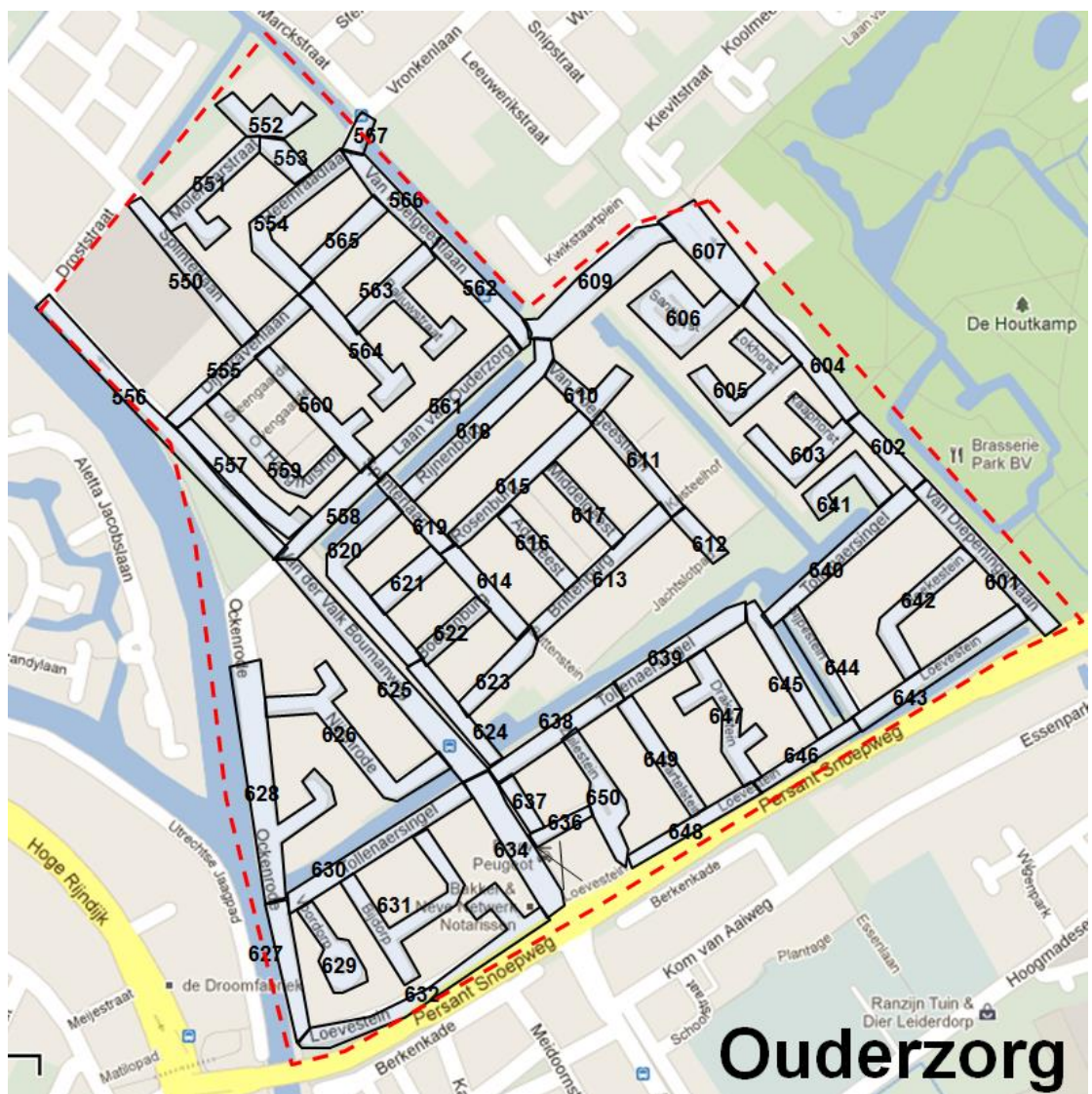
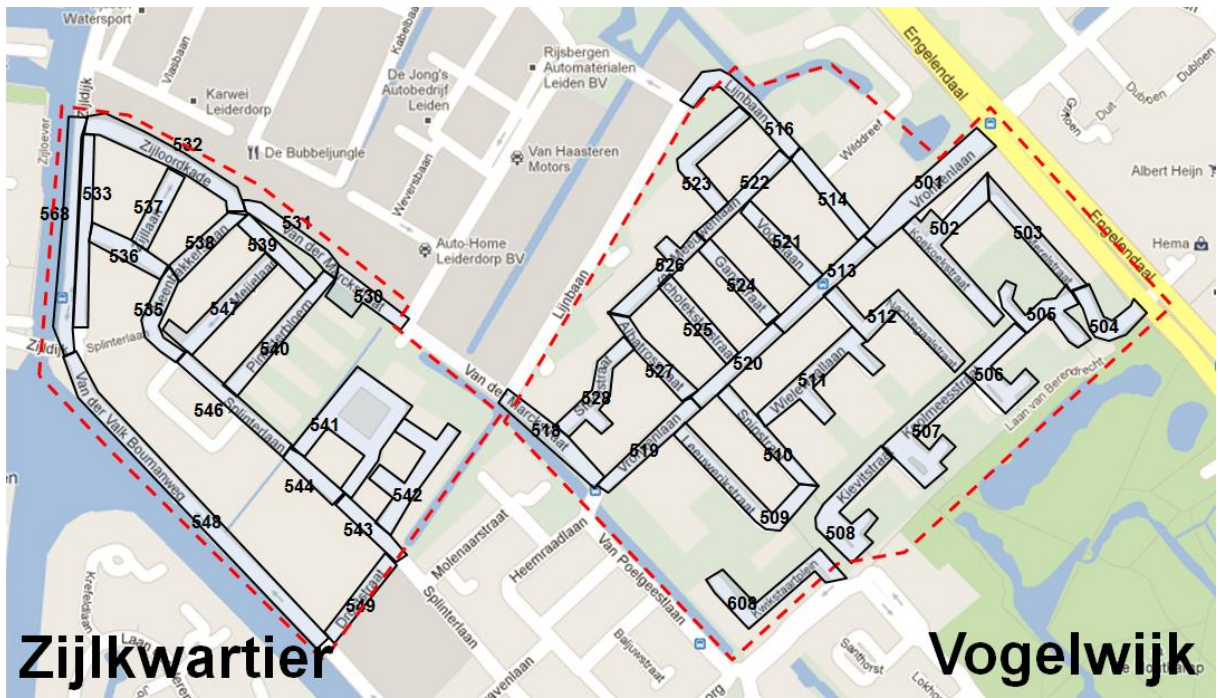


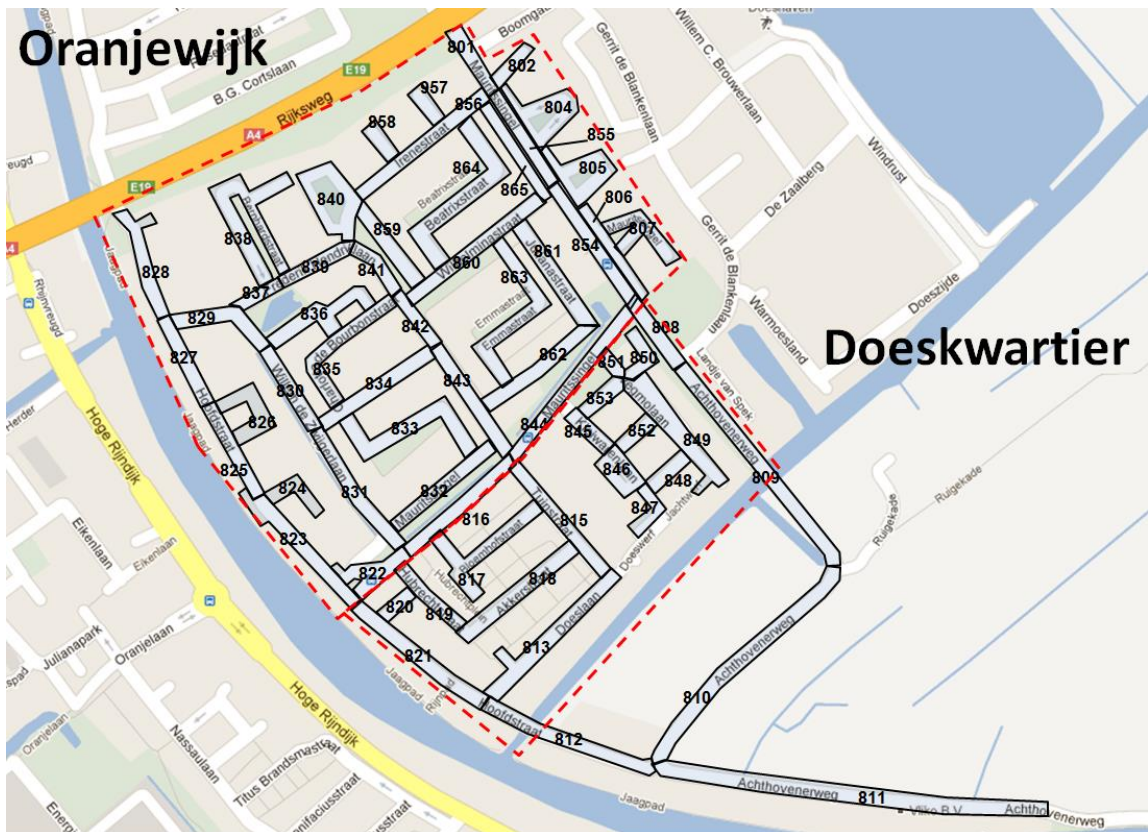
**Leyhof**

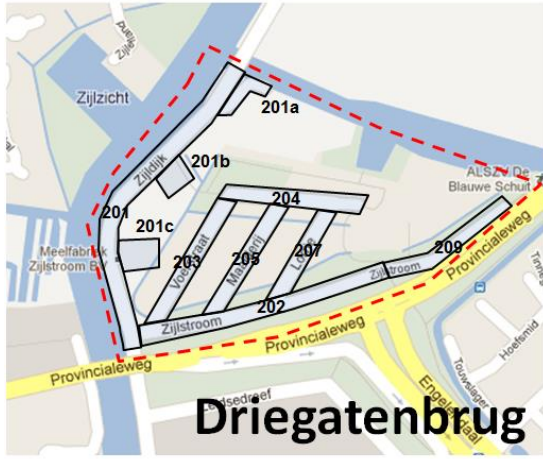




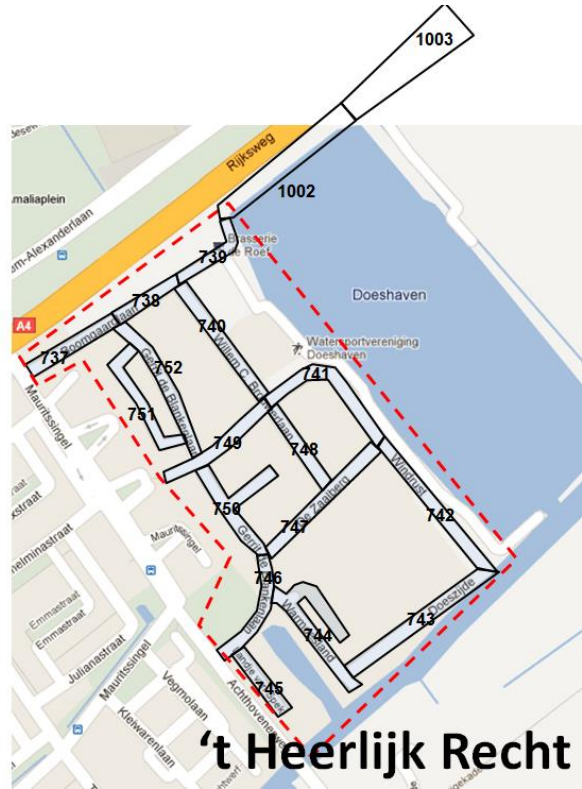




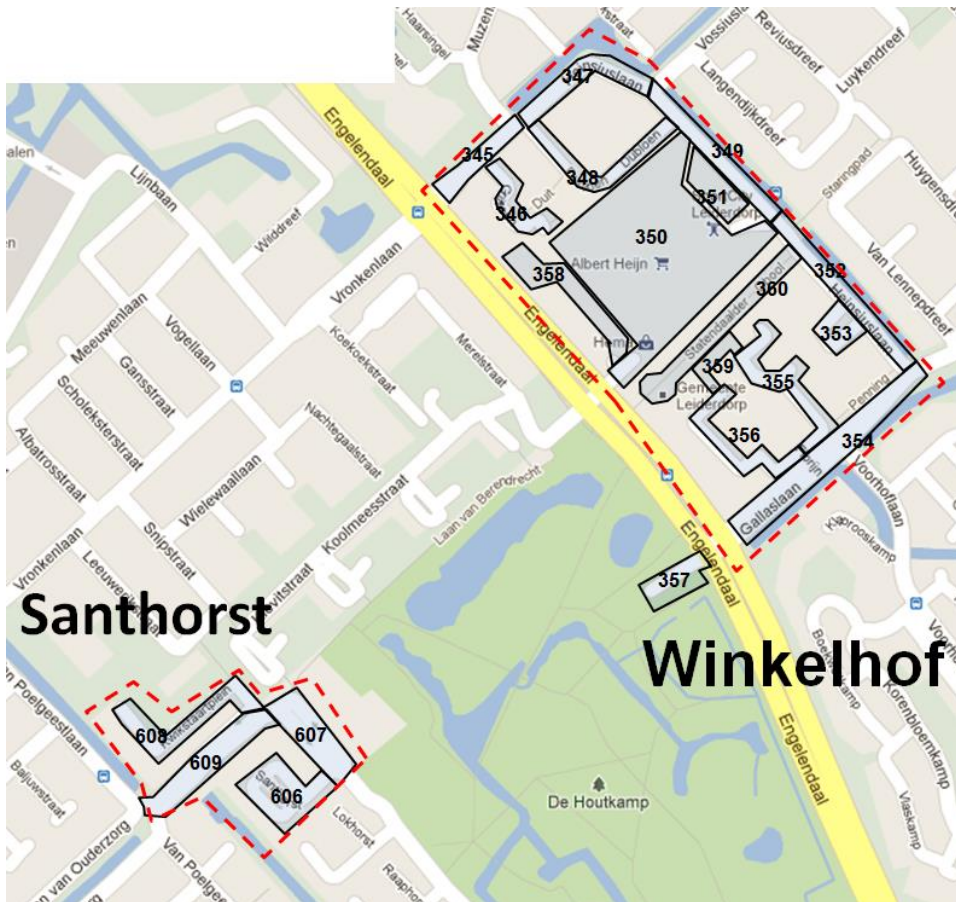




**Driegatenbrug**

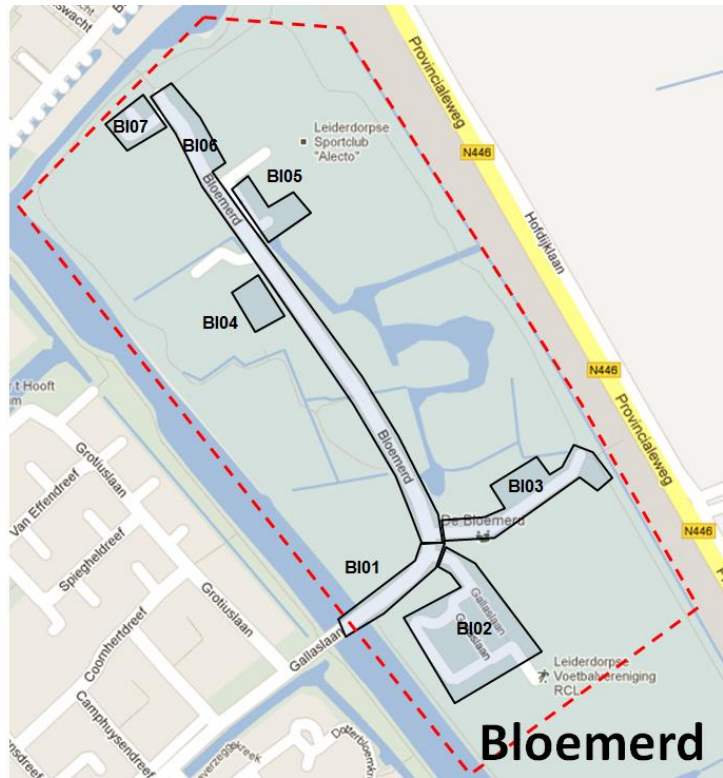


**'t Heerlijk Recht**



**Santhorst**

**Winkelhof**



## VI. Tabel parkeerdrukmeting 2015

Maandag 5 en dinsdag 6 oktober 2015 – Alle Woongebieden

Sectie	Naam	Opmerkingen	openbare pp.			doelgroepparkeerders			eigen terrein			fout geparkeerd	geblok- keerd	Totaal		
			cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.			cap.	aantal	bez.gr.
<b>Leyhof</b>																
101	Dijkwacht		35	32	91%				2	1	50%			37	33	89%
102	Dijkwacht		16	18	113%				47	35	74%			63	53	84%
103	Dijkwacht		28	22	79%				51	36	71%	1		79	59	75%
104	Dijkwacht		17	6	35%				14	11	79%			31	17	55%
105	Margaretha van Oostenrijklaan		21	16	76%				58	36	62%			79	52	66%
106	Schildwacht		0						1	0	0%	1		1	1	100%
107	Schildwacht		4	0	0%				1	0	0%	3		5	3	60%
108	Maria van Hongarijelaan		40	35	88%				20	15	75%	4		60	54	90%
109	Dijkwacht		10	4	40%				5	6	120%			15	10	67%
110	Dijkwacht		12	7	58%				5	2	40%			17	9	53%
111	Elisabeth van Engelandlaan		40	40	100%				14	14	100%			54	54	100%
112	Schildwacht		15	19	127%				1	0	0%	1		16	20	125%
113	Jacoba van Beierenlaan		42	40	95%				22	17	77%	1		64	58	91%
115	Jacoba van Beierenlaan		26	26	100%				24	19	79%			50	45	90%

116	Brandwacht		55	36	65%	4	2	50%						59	38	64%
117	Jacoba van Beierenlaan		97	80	82%	1	1	100%	21	14	67%	2		119	97	82%
118	Brugwacht		31	33	106%				5	0	0%	2		36	35	97%
119	Brugwacht		12	12	100%				10	5	50%	2		22	19	86%
120	Machteld van Brabantplaats		42	27	64%				1	1	100%	1		43	29	67%
121	Brugwacht		16	7	44%				24	14	58%	1		40	22	55%
122	Beatrijs van Vlaanderenplaats		24	21	88%							1		24	22	92%
123	Brugwacht		16	8	50%				30	15	50%	1		46	24	52%
124	Ada van Schotlandplaats		20	12	60%									20	12	60%
125	Brugwacht		22	13	59%									22	13	59%
126	Brugwacht		16	9	56%				31	19	61%	7		47	35	74%
127	Brugwacht		15	9	60%									15	9	60%
128	Poortwacht	blauwe zone	22	9	41%	3	0	0%						25	9	36%
129	Torenwacht		30	28	93%									30	28	93%
130	Torenwacht		0						8	7	88%			8	7	88%
131	Torenwacht		34	29	85%	2	1	50%						36	30	83%
132	Sluiswacht		40	33	83%									40	33	83%
133	Torenwacht		29	24	83%									29	24	83%
134	Torenwacht		34	32	94%									34	32	94%

135	Poortwacht		32	25	78%				13	11	85%			45	36	80%
136	Brandwacht		17	7	41%				4	1	25%			21	8	38%
137	Poortwacht		13	13	100%				1	0	0%	4		14	17	121%
138	Torenwacht		28	27	96%									28	27	96%
139	Poortwacht		0						7	6	86%			7	6	86%
140	Torenwacht		35	30	86%									35	30	86%
141	Schildwacht		23	22	96%				2	2	100%	1		25	25	100%
142	Torenwacht		29	26	90%									29	26	90%
143	Poortwacht		0						13	6	46%			13	6	46%
144	Torenwacht		23	21	91%									23	21	91%
145	Burchtplein		25	22	88%	1	0	0%				2		26	24	92%
146	Burchtplein		34	24	71%									34	24	71%
147	Burchtplein		25	16	64%	1	1	100%						26	17	65%
148	Burchtplein		34	29	85%	1	1	100%						35	30	86%
149	Dijkwacht		39	14	36%				28	20	71%	1		67	35	52%
150	Buitenhoflaan		0											0	0	..
<b>Totaal Leyhof</b>			<b>1218</b>	<b>963</b>	<b>79%</b>	<b>13</b>	<b>6</b>	<b>46%</b>	<b>463</b>	<b>313</b>	<b>68%</b>	<b>36</b>	<b>0</b>	<b>1694</b>	<b>1318</b>	<b>78%</b>



Buitenhof midden-west																
151	Buitenhoflaan		0											0	0	..
152	Buitenhoflaan		45	35	78%	1	0	0%				9		46	44	96%
153	Overtocht		11	11	100%									11	11	100%
154	Middentocht		12	11	92%									12	11	92%
155	Buitenhoflaan		30	24	80%							4		30	28	93%
156	Voortocht		10	5	50%				2	1	50%	4		12	10	83%
157	Buitenhoflaan		4	0	0%				4	3	75%			8	3	38%
158	Buitenhoflaan		30	26	87%				12	6	50%	1		42	33	79%
159	Buitendijklaan		22	18	82%									22	18	82%
160	Buitendijklaan	voor garages tellen als eigen terrein	17	0	0%				8	4	50%			25	4	16%
161	Kloosterhof	woonerf	50	35	70%				6	4	67%	3		56	42	75%
162	Herenhof	woonerf	38	38	100%							3		38	41	108%
163	Burgerhof	woonerf	17	17	100%									17	17	100%
164	Vorstenhof	woonerf	29	29	100%	1	0	0%						30	29	97%
165	Vorstenhof	woonerf	40	29	73%	1	0	0%						41	29	71%
166	Burgerhof	woonerf	34	27	79%									34	27	79%
167	Meerburglaan		9	9	100%									9	9	100%

168	Windmolen	woonerf	6	5	83%				5	4	80%			11	9	82%
169	Mercurius	woonerf	32	32	100%									32	32	100%
170	Meerburglaan		17	17	100%	1	0	0%					1	17	17	100%
171	Jonkerhof	woonerf	14	13	93%									14	13	93%
172	Meerburglaan		19	18	95%									19	18	95%
173	Neptunus	woonerf	18	18	100%									18	18	100%
174	Saturnus	woonerf	23	20	87%				18	9	50%		1	40	29	73%
175	Buitentocht		29	28	97%				21	8	38%			50	36	72%
176	Molentocht		31	17	55%									31	17	55%
177	Buitendijklaan		15	16	107%				8	8	100%			23	24	104%
178	Dwarstocht		22	12	55%				1	0	0%	1		23	13	57%
179	Buitendijklaan		28	21	75%				1	0	0%			29	21	72%
180	Buitentocht/ Binnentocht		32	20	63%	1	0	0%	3	0	0%			36	20	56%
181	Buitentocht		16	9	56%									16	9	56%
182	Poldertocht		28	23	82%	1	0	0%						29	23	79%
183	Poldertocht		20	11	55%									20	11	55%
184	Poldertocht		26	24	92%	2	0	0%	6	0	0%			34	24	71%
210	Touwslager	woonerf	5	5	100%							4		5	9	180%
211	Hoefsmid	woonerf	17	14	82%				1	1	100%	4		18	19	106%
212	Leidekker	woonerf	15	15	100%				2	0	0%			17	15	88%

213	Hoefsmid	woonerf	23	15	65%								23	15	65%
214	Tinnergieter	woonerf	18	14	78%						4		18	18	100%
215	Hoefsmid	woonerf	9	7	78%						1		9	8	89%
216	Olieslager	woonerf	23	13	57%				3	0	0%	9	26	22	85%
217	Olieslager	woonerf	7	6	86%						2		7	8	114%
218	Van der Havelaan		1	1	100%								1	1	100%
219	Weidemolen	woonerf	13	8	62%								13	8	62%
220	Meerburglaan		8	8	100%				10	1	10%		18	9	50%
221	Van der Havelaan		16	10	63%								16	10	63%
222	Van der Havelaan		24	22	92%						1		23	22	96%
223	Van der Havelaan		7	6	86%								7	6	86%
224	Touwslager	woonerf	5	5	100%						2		5	7	140%
225	Wagenmaker	woonerf	43	29	67%	1	0	0%					44	29	66%
226	Wagenmaker	woonerf	0						30	21	70%		30	21	70%
227	Klompemaker	woonerf	34	32	94%								34	32	94%
228	Zadelmaker	woonerf	25	13	52%								25	13	52%
229	Klompemaker	woonerf	38	26	68%	2	0	0%				2	40	28	70%
230	Keizershof	woonerf	8	7	88%								8	7	88%
231	Klerkenhof	woonerf	11	8	73%								11	8	73%
232	Klerkenhof	woonerf	20	18	90%								20	18	90%
234	Klerkenhof	woonerf	22	17	77%								22	17	77%

235	Klerkenhof	woonerf	28	18	64%									28	18	64%
236	Schuttershof	woonerf	9	7	78%									9	7	78%
237	Schuttershof		32	31	97%									32	31	97%
238	Poortershof		30	13	43%				11	4	36%	1		41	18	44%
239	Keizershof		30	26	87%	1	0	0%						31	26	84%
241	Keizershof		8	6	75%									8	6	75%
242	Prinsenhof		24	22	92%									24	22	92%
243	Prinsenhof		20	19	95%									20	19	95%
245	Koningshof		31	22	71%				17	0	0%	4		48	26	54%
246	Keizershof		15	8	53%									15	8	53%
247	Buitenhoflaan		16	8	50%									16	8	50%
248	Buitenhoflaan		0											0	0	..
250	Nievaartpad		15	8	53%							4		15	12	80%
301	Zomerkade		25	16	64%							1		25	17	68%
302	Zomerkade		14	13	93%	3	3	100%						17	16	94%
303	Zomerkade		18	13	72%									18	13	72%
304	Zomerkade		18	15	83%									18	15	83%
305	Zomerkade		18	12	67%									18	12	67%
306	Lentekade		6	5	83%				7	3	43%			13	8	62%
307	Lammerweide		35	29	83%	1	1	100%				4		36	34	94%
308	Lentekade		13	11	85%				7	5	71%			20	16	80%

309	Schapenweide		26	21	81%				7	0	0%	6		33	27	82%
310	Lentekade		5	1	20%				12	2	17%			17	3	18%
311	Speelweide		8	6	75%				15	4	27%			23	10	43%
312	Hooikade		15	9	60%				25	20	80%			40	29	73%
313	Winterkade		17	9	53%				48	29	60%			65	38	58%
<b>Totaal Buitenhof midden-west</b>			<b>1642</b>	<b>1265</b>	<b>77%</b>	<b>16</b>	<b>4</b>	<b>25%</b>	<b>290</b>	<b>137</b>	<b>47%</b>	<b>73</b>	<b>3</b>	<b>1945</b>	<b>1479</b>	<b>76%</b>

<b>Buitenhof oost-zuid</b>																
314	Godfried Bomansstraat		35	22	63%							1		35	23	66%
315	Godfried Bomansstraat		18	14	78%				12	1	8%			30	15	50%
316	Muzenlaan		20	6	30%									20	6	30%
317	Bernhard Zweersstraat		14	9	64%									14	9	64%
318	Muzenlaan		18	7	39%				1	0	0%			19	7	37%
319	Annie M.G. Schmidtstraat		38	21	55%	2	2	100%				8		40	31	78%
320	Willem Pijperstraat		36	21	58%							1		36	22	61%
321	Muzenlaan		13	11	85%									13	11	85%
322	Cees Nooteboompad		62	52	84%	1	1	100%						63	53	84%
323	Hendrik Andriessenstraat		51	27	53%									51	27	53%

324	Muzenlaan		8	2	25%								8	2	25%
325	Parkeerterrein Muzenlaan		44	27	61%								44	27	61%
325a	Johan Wagenaarstraat		44	29	66%						2		44	31	70%
326	Parkeerterrein Muzenlaan		31	20	65%	1	0	0%					32	20	63%
327	Maarten 't Hartstraat		61	44	72%	1	0	0%			3		62	47	76%
328	Johan Wagenaarstraat		38	35	92%								38	35	92%
329	Hans Vonkstraat		56	30	54%	1	1	100%					57	31	54%
330	Muzenlaan		17	19	112%								17	19	112%
331	Guus Kuyperlaan		53	35	66%						10		53	45	85%
332	Hella Haassestraat		34	35	103%						3		34	38	112%
333	Jan de Hartogplein		70	51	73%								70	51	73%
334	Muzenlaan		39	15	38%								39	15	38%
335	Bernard Haitinkstraat		40	34	85%				1	0	0%		41	34	83%
336	Jaap ter Haarsingel		54	38	70%								54	38	70%
338	Cor Gordijnsingel		97	28	29%	12	4	33%					109	32	29%
339	Cor Gordijnsingel		72	24	33%	1	1	100%					73	25	34%
340	Cor Gordijnsingel		17	8	47%								17	8	47%
341	DH Cameraplaats		30	26	87%								30	26	87%
342	Cor Gordijnsingel		26	9	35%								26	9	35%

343	Steve Bikoplaats		25	19	76%							1		25	20	80%
344	Muzenlaan		16	15	94%				1	0	0%			17	15	88%
<b>Totaal Buitenhof oost-zuid</b>			<b>1177</b>	<b>733</b>	<b>62%</b>	<b>19</b>	<b>9</b>	<b>47%</b>	<b>15</b>	<b>1</b>	<b>7%</b>	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>1211</b>	<b>772</b>	<b>64%</b>

<b>Winkelhof</b>																
345	Heinsiuslaan		12	8	67%									12	8	67%
346	Griffioen	woonerf / 12 x P- bewoners in openbaar gebied	31	12	39%				12	9	75%			43	21	49%
347	Heinsiuslaan		51	22	43%									51	22	43%
348	Dubloen	woonerf	15	13	87%				15	10	67%			30	23	77%
349	Heinsiuslaan		4	0	0%	1	0	0%						5	0	0%
350	P-garage Winkelhof		823	139	17%	12	0	0%					25	810	139	17%
351	Laad/los-platform	Parkeer- verbod	0											0	0	..
352	Heinsiuslaan		0						13	10	77%			13	10	77%
353	Parkeerterrein Heinsiuslaan (Schelling)		30	24	80%									30	24	80%
354	Gallaslaan / Penning		0						7	5	71%			7	5	71%
355	Florijn	Parkeer- verbodzone	27	19	70%	4	0	0%	15	11	73%	1		46	31	67%

356	Karolusgulden	Parkeer- verbodzone	38	32	84%				22	13	59%	1		60	46	77%
358	Tankstation + Laad/losstraat		0											0	0	..
359	Karolusgulden		0									1		0	1	..
360	Statendaalder / Obool		0					4	4	100%				4	4	100%
357	Parkeerterrein Houtkamp	Geen capaciteit (42) ivm werkzaam- heden	0											0	0	..
1001	Tijdelijke parkeerplaats	Eigen terrein	0					17	3	18%				17	3	18%
<b>Totaal Winkelhof</b>			<b>1031</b>	<b>269</b>	26%	<b>17</b>	<b>0</b>	0%	<b>105</b>	<b>65</b>	62%	<b>3</b>	<b>25</b>	<b>1128</b>	<b>337</b>	<b>30%</b>

<b>Binnenhof</b>																
401	Grotiuslaan		4	1	25%									4	1	25%
402	Grotiuslaan		4	3	75%				3	2	67%			7	5	71%
403	Grotiuslaan		15	6	40%									15	6	40%
404	Grotiuslaan		3	2	67%				5	4	80%			8	6	75%
405	Grotiuslaan		15	11	73%				1	0	0%			16	11	69%
406	Grotiuslaan		3	3	100%				4	2	50%			7	5	71%
407	Grotiuslaan		15	8	53%									15	8	53%
408	Grotiuslaan		0						6	4	67%			6	4	67%



409	Spiegheldreef		52	33	63%									52	33	63%
410	Van Alphenplein	Achter slagboom = eigen terrein	9	8	89%				15	4	27%			24	12	50%
411	Spiegheldreef		8	7	88%				4	4	100%			12	11	92%
412	Van Effendreef		50	38	76%				1	1	100%			51	39	76%
413	Spiegheldreef		17	7	41%									17	7	41%
414	Vossiuslaan (parallel)		16	2	13%									16	2	13%
415	Vossiuslaan		35	7	20%									35	7	20%
416	zijtak Vossiuslaan		10	4	40%									10	4	40%
417	Reviusdreef		51	20	39%							1		51	21	41%
418	Vossiuslaan		18	9	50%									18	9	50%
419	Vossiuslaan		20	2	10%									20	2	10%
420	Vossiuslaan		14	4	29%									14	4	29%
421	Langedijkdreef		91	48	53%	4	2	50%				2		95	52	55%
422	Staringpad		7	5	71%	5	5	100%						12	10	83%
423	Huygensdreef / Van Lennepdreef		54	35	65%	2	2	100%	1	1	100%	2	1	56	40	71%
424	Van Lennepdreef		37	28	76%				11	10	91%	6		48	44	92%
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	25	69%								36	25	69%	
430	Coornhertdreef		18	17	94%								18	17	94%	
431	Luykendreef		63	35	56%						1		63	36	57%	
432	Camphuisendreef		50	30	60%								50	30	60%	
433	Gallaslaan (parallel)		26	21	81%				1	0	0%		27	21	78%	
434	Oltmandreef		46	47	102%							1	46	48	104%	
435	Coornhertdreef		18	8	44%								18	8	44%	
436	Coornhertdreef		31	16	52%				2	1	50%		33	17	52%	
437	Grotiuslaan		29	13	45%				12	6	50%		41	19	46%	
438	Gallaslaan		30	0	0%								30	0	0%	
<b>Totaal Binnenhof</b>			<b>952</b>	<b>517</b>	<b>54%</b>	<b>11</b>	<b>9</b>	<b>82%</b>	<b>66</b>	<b>39</b>	<b>59%</b>	<b>13</b>	<b>1</b>	<b>1028</b>	<b>578</b>	<b>56%</b>

<b>Voorhof</b>															
426	Heelblaadjespad		26	14	54%								26	14	54%
439	Oeverzeggekreek		0										0	0	..
440	Bereklaauw	woonerf	31	20	65%							2	31	22	71%
441	Lisdoddekreek		58	46	79%				5	5	100%		63	51	81%
442	Pijlkruidkreek	woonerf	3	3	100%				2	0	0%		5	3	60%
443	Lisdoddekreek	deels woonerf	103	64	62%				4	1	25%		107	65	61%

444	Waterleliekreek		41	19	46%									41	19	46%
445	Waterleliekreek		24	13	54%				2	2	100%	3		26	18	69%
446	Dotterbloemkreek	ook p-plaatsen onder woningen Woonerf	93	68	73%	1	1	100%	48	46	96%	5		142	120	85%
447	Waterbieskreek	woonerf	42	43	102%				8	8	100%	3		50	54	108%
448	Klimopzoom	deels woonerf	36	30	83%				8	8	100%	1		44	39	89%
449	Hondsdrifzoom / Klimopzoom	deels woonerf	33	28	85%	2	2	100%	6	5	83%	1		41	36	88%
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	16	89%				22	22	100%			40	38	95%
453	Kamperfoeliezoom	deels woonerf	38	21	55%				5	0	0%			43	21	49%
454	Kamperfoeliezoom	deels woonerf	95	51	54%				6	0	0%	3		101	54	53%
455	Kamperfoeliezoom / Dalkruidzoom	deels woonerf	33	20	61%				17	14	82%			50	34	68%
456	Klimopzoom	deels woonerf	33	26	79%	2	1	50%				2		35	29	83%
457	Klimopzoom		26	25	96%				1	1	100%	3		27	29	107%
458	Anemoonzoom	woonerf	27	18	67%	1	0	0%	5	4	80%	2		33	24	73%
459	Voorhoflaan		0											0	0	..
460	Voorhoflaan		11	5	45%									11	5	45%

461	Ereprijskamp	woonerf	30	27	90%				6	3	50%			36	30	83%
462	Dragontuin	woonerf	15	16	107%				20	1	5%	2		35	19	54%
463	Ratelaarkamp	woonerf	25	21	84%	1	1	100%	11	8	73%			37	30	81%
464	Voorhoflaan		13	5	38%									13	5	38%
465	Brunelkamp	woonerf	53	29	55%				1	1	100%			54	30	56%
466	Voorhoflaan		16	1	6%									16	1	6%
467	Kerveltuin	woonerf	33	32	97%				38	32	84%			71	64	90%
468	Voorhoflaan		0											0	0	..
469	Rozemarijntuin		105	88	84%	2	2	100%	4	0	0%	3		111	93	84%
470	Marjoleintuin		62	34	55%				6	3	50%	4		68	41	60%
471	Tijmtuin	woonerf	22	17	77%				2	2	100%	3		24	22	92%
472	Klaprooskamp		27	31	115%	4	3	75%				2		31	36	116%
473	Korenbloemkamp		32	21	66%									32	21	66%
474	Boekweitkamp	deels woonerf	33	32	97%				3	1	33%			36	33	92%
475	Vlaskamp	woonerf	50	41	82%				2	2	100%	1		52	44	85%
476	Korenbloemkamp		33	19	58%				3	2	67%			36	21	58%
477	Bolderikkamp		101	95	94%	2	2	100%				2	1	102	99	97%
<b>Totaal Voorhof</b>			<b>1468</b>	<b>1072</b>	<b>73%</b>	<b>16</b>	<b>13</b>	<b>81%</b>	<b>245</b>	<b>181</b>	<b>74%</b>	<b>43</b>	<b>1</b>	<b>1728</b>	<b>1309</b>	<b>76%</b>

De Schansen																
249	Rietschans		17	11	65%									17	11	65%
251	Westerschans		58	24	41%	3	1	33%						61	25	41%
252	Westerschans		41	33	80%	2	0	0%						43	33	77%
253	Westerschans		55	39	71%									55	39	71%
254	Peppelschans		70	64	91%	4	4	100%				1		74	69	93%
256	Iepenschans		61	32	52%	2	0	0%						63	32	51%
257	Bosdreef		43	43	100%	2	1	50%						45	44	98%
258	Bosdreef		49	40	82%	3	1	33%					3	49	41	84%
259	Iepenschans		56	56	100%									56	56	100%
260	Bosdreef		15	13	87%							1		15	14	93%
262	Beukenschans		45	22	49%	1	2	200%						46	24	52%
263	Wilddreef		37	29	78%	5	2	40%						42	31	74%
264	Wilddreef		30	23	77%	3	3	100%					2	31	26	84%
265	Houtschans		60	59	98%	5	2	40%						65	61	94%
515	Wilddreef		80	50	63%	1	0	0%						81	50	62%
<b>Totaal De Schansen</b>			<b>717</b>	<b>538</b>	<b>75%</b>	<b>31</b>	<b>16</b>	<b>52%</b>				<b>2</b>	<b>5</b>	<b>743</b>	<b>556</b>	<b>75%</b>

Vogelwijk																
501	Vronkenlaan		0											0	0	..
502	Koekoekstraat		124	102	82%	3	1	33%				2		127	105	83%
503	Merelstraat		41	39	95%	4	4	100%				2		45	45	100%
504	Merelstraat	Werkzaamheden	31	24	77%									31	24	77%
505	Merelstraat		84	46	55%	5	3	60%						89	49	55%
506	Roodborststraat		67	44	66%	2	2	100%						69	46	67%
507	Koolmeesstraat		80	49	61%	3	2	67%						83	51	61%
508	Kievitstraat		81	45	56%	3	3	100%						84	48	57%
509	Leeuwerikstraat		38	26	68%	9	0	0%						47	26	55%
510	Snipstraat		30	24	80%				4	1	25%	2		34	27	79%
511	Wielewaalstraat		62	43	69%	1	0	0%	4	1	25%			67	44	66%
512	Nachtegaalstraat		42	24	57%									42	24	57%
513	Vronkenlaan		25	17	68%				1	0	0%			26	17	65%
514	Lijnbaan		24	10	42%									24	10	42%
516	Lijnbaan		29	16	55%									29	16	55%
518	Van der Marckstraat		13	8	62%									13	8	62%
519	Vronkenlaan		22	17	77%	6	1	17%					1	27	18	67%
520	Vronkenlaan		43	23	53%	1	1	100%	4	0	0%		1	47	24	51%
521	Vogellaan		29	21	72%								1	28	21	75%

522	Meeuwenlaan		28	21	75%				2	0	0%			30	21	70%
523	Roerdompstraat		41	18	44%				2	0	0%	1		43	19	44%
524	Ganzenstraat		27	26	96%									27	26	96%
525	Scholeksterstraat		29	30	103%									29	30	103%
526	Meeuwenlaan		35	32	91%							1		35	33	94%
527	Albatros		31	22	71%									31	22	71%
528	Sternstraat		30	20	67%									30	20	67%
608	Kwikstaartplein	Deel erbij!!	90	42	47%	2	2	100%	24	6	25%			116	50	43%
<b>Totaal Vogelwijk</b>			<b>1176</b>	<b>789</b>	<b>67%</b>	<b>39</b>	<b>19</b>	<b>49%</b>	<b>41</b>	<b>8</b>	<b>20%</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>1253</b>	<b>824</b>	<b>66%</b>

<b>Zijkwartier</b>																
530	Van der Marckstraat		33	14	42%									33	14	42%
531	Van der Marckstraat		16	1	6%									16	1	6%
532	Zijloordkade		21	18	86%				1	0	0%			22	18	82%
533	Zijldijk		13	14	108%				5	3	60%		1	17	17	100%
535	Steenbakkerslaan		23	10	43%				2	0	0%	1		25	11	44%
536	Spanjaardslaan		24	23	96%				2	0	0%			26	23	88%
537	Zijllaan		16	15	94%				2	2	100%	4		18	21	117%
538	Steenbakkerslaan		22	20	91%				4	1	25%			26	21	81%

539	Zijloordkade		24	15	63%								24	15	63%	
540	Pinksterbloem		37	34	92%						9		37	43	116%	
541	Simon Ouwkerkstraat		47	30	64%	1			1	0	0%		49	30	61%	
542	Jan Roelandsestraat		22	8	36%				35	26	74%		57	34	60%	
543	Splinterlaan		16	9	56%				4	0	0%		20	9	45%	
544	Splinterlaan		5	0	0%				13	0	0%		18	0	0%	
546	Splinterlaan		43	51	119%								43	51	119%	
547	Meijelaan	capaciteit eenzijdig gemeten	24	27	113%				2	0	0%	7	26	34	131%	
548	Van der Valk Boumanweg		29	23	79%				16	2	13%		45	25	56%	
549	Droststraat	Deel NP ivm bouwen	21	5	24%				10	10	100%	15	16	15	94%	
568	Zijldijk		0										0	0	..	
<b>Totaal Zijlkwartier</b>			<b>436</b>	<b>317</b>	<b>73%</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>97</b>	<b>44</b>	<b>45%</b>	<b>21</b>	<b>16</b>	<b>518</b>	<b>382</b>	<b>74%</b>

<b>Ouderzorg</b>															
550	Splinterlaan		66	24	36%	4	3	75%					70	27	39%
551	Molenaarstraat		29	27	93%	1	0	0%					30	27	90%
552	Molenaarstraat		65	33	51%								65	33	51%
553	Molenaarstraat		11	7	64%								11	7	64%



554	Heemraadlaan		37	31	84%								37	31	84%	
555	Dijkgravenlaan		52	26	50%								52	26	50%	
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		10	5	50%								10	5	50%	
559	Haaghuishof		7	5	71%				53	32	60%		60	37	62%	
560	Splinterlaan		38	32	84%							2	38	34	89%	
561	Laan van Ouderzorg		43	26	60%								43	26	60%	
562	Van Poelgeestlaan		18	14	78%								18	14	78%	
563	Schepenstraat / Baljuwstraat		54	39	72%								54	39	72%	
564	Heemraadlaan		40	27	68%								40	27	68%	
565	Schoutenstraat		22	23	105%								22	23	105%	
566	Van Poelgeestlaan		16	6	38%								16	6	38%	
567	Vronkenlaan		0										0	0	..	
601	Van Diepeningenlaan		60	0	0%	1	0	0%	11	1	9%		72	1	1%	
602	Van Diepeningenlaan		26	5	19%								26	5	19%	
603	Raaphorst		60	51	85%							2	1	59	53	90%
604	Van Diepeningenlaan		42	27	64%	1	0	0%					43	27	63%	

605	Lokhorst		60	55	92%							5		60	60	100%
606	Santhorst		53	54	102%	1	0	0%				8		54	62	115%
607	Van Diepeningenlaan	blauwe zone	101	56	55%	5	1	20%	6	0	0%			112	57	51%
609	Laan van Ouderzorg	blauwe zone	93	30	32%	2	0	0%						95	30	32%
610	Van Poelgeestlaan		34	15	44%	2	0	0%						36	15	42%
611	Van Poelgeestlaan		25	22	88%				4	2	50%			29	24	83%
612	Van Poelgeestlaan		26	22	85%				2	2	100%			28	24	86%
613	Brittenburg		41	42	102%	1	1	100%				1	1	41	44	107%
614	Splinterlaan		13	10	77%				3	1	33%	2		16	13	81%
615	Rosenburg		24	11	46%				3	2	67%			27	13	48%
616	Adegeest		24	16	67%				2	0	0%			26	16	62%
617	Middelgeest		24	19	79%				4	0	0%			28	19	68%
618	Rijnenburg		40	24	60%				4	0	0%	2		44	26	59%
619	Splinterlaan		10	14	140%							4	1	9	18	200%
620	Rijnenburg / Van der Valk Boumanweg	parallelweg	40	16	40%									40	16	40%
621	Rosenburg		19	13	68%									19	13	68%
622	Boekenburg		19	15	79%							1		19	16	84%
623	Brittenburg		21	10	48%							1		21	11	52%
624	Van der Valk Boumanweg	parallelweg	20	7	35%									20	7	35%

625	Van der Valk Boumanweg		26	20	77%				5	1	20%			31	21	68%
626	Nijenrode		39	29	74%				5	5	100%			44	34	77%
627	Ockenrode		14	0	0%									14	0	0%
628	Ockenrode		46	12	26%	1	1	100%	10	5	50%			57	18	32%
629	Voordorp		73	66	90%							1		73	67	92%
630	Tollenaersingel		50	31	62%									50	31	62%
631	Bijdorf / Brederode		80	39	49%	2	0	0%	6	0	0%			88	39	44%
632	Loevestein		36	12	33%				7	1	14%			43	13	30%
634	Van der Valk Boumanweg		6	5	83%				8	0	0%			14	5	36%
636	Goudestein		11	6	55%							5		11	11	100%
637	Van der Valk Boumanweg	parallelweg	17	6	35%							5		17	11	65%
638	Tollenaersingel		27	10	37%									27	10	37%
639	Tollenaersingel		29	5	17%				5	0	0%			34	5	15%
640	Tollenaersingel		18	6	33%				8	4	50%			26	10	38%
641	Tollenaersingel		46	21	46%							1		46	22	48%
642	Beekestein		26	11	42%				21	9	43%			47	20	43%
643	Loevestein		16	0	0%				12	8	67%			28	8	29%
644	Sijpestein		14	4	29%				8	0	0%			22	4	18%
645	Sijpestein		15	17	113%				9	3	33%			24	20	83%

646	Loevestein		20	8	40%				3	0	0%			23	8	35%
647	Drakestein		39	28	72%				3	0	0%			42	28	67%
648	Loevestein		21	6	29%				1	0	0%		1	21	6	29%
649	Hartelstein		30	26	87%	1	0	0%	6	0	0%			37	26	70%
650	Zuilestein		24	16	67%				1	1	100%	1		25	18	72%
<b>Totaal Ouderzorg</b>			<b>2145</b>	<b>1246</b>	<b>58%</b>	<b>22</b>	<b>6</b>	<b>27%</b>	<b>244</b>	<b>77</b>	<b>32%</b>	<b>41</b>	<b>4</b>	<b>2407</b>	<b>1370</b>	<b>57%</b>

<b>Kerkwijk</b>																
653	Kom van Aaiweg		24	19	79%				7	3	43%			31	22	71%
654	P-terrein basisschool		24	22	92%	3	0	0%						27	22	81%
655	Schapenrustweg / Berkenkade		36	31	86%									36	31	86%
656	Essenpark		63	10	16%				40	19	48%			103	29	28%
657	Essenpark		12	3	25%				4	4	100%			16	7	44%
658	Munnikenweg		20	7	35%				15	12	80%			35	19	54%
659	Wilgenpark		12	9	75%				17	14	82%			29	23	79%
660	Wilgenpark		33	14	42%				13	10	77%			46	24	52%
661	Wilgenpark		18	4	22%				20	13	65%			38	17	45%
671	Holtlant		20	16	80%				44	46	105%			64	62	97%
701	Acacialaan		5	7	140%				3					8	7	88%

702	Acacialaan		7	6	86%				7	5	71%			14	11	79%
703	Acacialaan		40	25	63%	1	0	0%	9	7	78%			50	32	64%
704	Acacialaan		6	3	50%				4	1	25%			10	4	40%
708	Hoogmadeseweg		22	16	73%				1	0	0%			23	16	70%
709	Hoogmadeseweg		13	12	92%				2	1	50%			15	13	87%
710	Hoogmadeseweg		33	18	55%				6	0	0%			39	18	46%
711	Kastanjelaan	twee wielen op de stoep	69	53	77%									69	53	77%
712	Lindelaan		42	38	90%	1	1	100%	1	0	0%			44	39	89%
713	Meidoornstraat	twee wielen op de stoep	30	21	70%									30	21	70%
714	Burgemeester Brugplein		23	22	96%				1	0	0%			24	22	92%
715	Burgemeester Brugplein	twee wielen op de stoep	13	1	8%									13	1	8%
716	Meidoornstraat	twee wielen op de stoep	17	12	71%									17	12	71%
717	Berkenlaan		29	14	48%				1	0	0%			30	14	47%
718	Berkenlaan	p-verbod	51	35	69%	1	0	0%						52	35	67%
719	Berkenlaan		14	15	107%							1		14	16	114%
720	Hoofdstraat		0											0	0	..
721	Hoofdstraat	blauwe zone	15	19	127%	3	2	67%	5	0	0%			23	21	91%
723	Eikenlaan		38	32	84%	2	0	0%	1	0	0%			41	32	78%
724	Hoofdstraat	p-verbod	40	26	65%	1	1	100%	4	0	0%		7	38	27	71%

725	Hoofdstraat		19	11	58%				7	2	29%	1		26	14	54%
726	Hoofdstraat		3	0	0%									3	0	0%
727	Resedastraat		46	45	98%				13	9	69%	5		59	59	100%
728	Koningstraat	twee wielen op de stoep	64	66	103%	1	0	0%	2	1	50%	2	1	66	69	105%
729	Hoogmadeseweg		23	22	96%				7	4	57%			30	26	87%
730	Dr. De Bruijnstraat	twee wielen op de stoep	22	28	127%							2		22	30	136%
731	Dr. De Bruijnstraat		10	10	100%									10	10	100%
732	Groenendijkstraat	twee wielen op de stoep	24	18	75%				2	1	50%			26	19	73%
733	Ericalaan		20	6	30%									20	6	30%
735	Van Geerstraat		22	10	45%				1	1	100%	1		23	12	52%
736	Mauritssingel		0											0	0	..
673	P-terrein Leythenrode		98	4	4%	3	1	33%						101	5	5%
<b>Totaal Kerkwijk</b>			<b>1120</b>	<b>730</b>	<b>65%</b>	<b>16</b>	<b>5</b>	<b>31%</b>	<b>237</b>	<b>153</b>	<b>65%</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>1365</b>	<b>900</b>	<b>66%</b>

<b>Oranjewijk</b>																
801	Mauritssingel		5	4	80%									5	4	80%
802	Mauritssingel		10	10	100%	1	0	0%	2	0	0%	1		13	11	85%
804	Mauritssingel		32	28	88%				4	0	0%			36	28	78%
805	Mauritssingel		25	15	60%				4	3	75%			29	18	62%

806	Mauritssingel		14	11	79%								14	11	79%
807	Achthovenerweg		26	6	23%				2	2	100%	4	28	12	43%
816	Mauritssingel		27	0	0%								27	0	0%
822	Mauritssingel		35	28	80%				1	1	100%		36	29	81%
823	Hoofdstraat		32	22	69%	1	1	100%	14	4	29%		47	27	57%
824	Hoofdstraat		12	8	67%				1	0	0%	1	13	9	69%
825	Hoofdstraat		29	25	86%				5	3	60%	1	34	29	85%
826	Hoofdstraat		35	28	80%								35	28	80%
827	Hoofdstraat		27	22	81%	2	1	50%	3	3	100%	1	31	26	84%
828	Hoofdstraat		56	1	2%				5	0	0%		61	1	2%
829	Willem de Zwijgerlaan		25	9	36%				2	3	150%		27	12	44%
830	Willem de Zwijgerlaan		15	15	100%				4	1	25%		19	16	84%
831	Willem de Zwijgerlaan		23	21	91%				4	2	50%		27	23	85%
832	Mauritssingel		35	24	69%				2	0	0%		37	24	65%
833	Anna van Burenstraat		33	30	91%				4	2	50%	5	37	37	100%
834	Anna van Burenstraat		37	33	89%				3	3	100%		40	36	90%
835	Charlotte de Bourbonstraat		26	23	88%				2	0	0%	1	28	24	86%
836	Louise de Colignystraat		30	25	83%								30	25	83%
837	Frederik		8	1	13%								8	1	13%

	Hendriklaan															
838	Bernhardstraat		28	18	64%				1	1	100%			29	19	66%
839	Bernhardstraat		26	17	65%	2	0	0%	1	0	0%			29	17	59%
840	Frederik Hendrikplantsoen		38	20	53%				5	5	100%	4		43	29	67%
841	Frederik Hendriklaan		19	12	63%									19	12	63%
842	Frederik Hendriklaan		18	9	50%									18	9	50%
843	Frederik Hendriklaan		34	25	74%				2	0	0%	2		36	27	75%
844	Mauritssingel		0											0	0	..
854	Mauritssingel		20	11	55%	2	2	100%						22	13	59%
855	Mauritssingel		6	6	100%									6	6	100%
856	Irenestraat		36	25	69%	1	1	100%	2	2	100%	2		39	30	77%
857	Marijkestraat		14	16	114%				3	2	67%			17	18	106%
858	Margrietstraat		17	16	94%				2	2	100%			19	18	95%
859	Frederik Hendrikplantsoen		41	17	41%				2	1	50%			43	18	42%
860	Wilhelminastraat		60	53	88%				2	0	0%			62	53	85%
861	Julianstraat		43	27	63%				1	1	100%			44	28	64%
862	Julianastraat		46	30	65%				2	0	0%	1		48	31	65%
863	Emmastraat		48	34	71%				4	2	50%	5		52	41	79%
864	Beatrixstraat		53	38	72%				2	0	0%	6		55	44	80%



865	Mauritssingel		0						3	1	33%			3	1	33%
<b>Totaal Oranjewijk</b>			<b>1144</b>	<b>763</b>	<b>67%</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>56%</b>	<b>94</b>	<b>44</b>	<b>47%</b>	<b>33</b>	<b>1</b>	<b>1246</b>	<b>845</b>	<b>68%</b>

<b>Doeskwartier</b>																
808	Achthovenerweg		0											0	0	..
809	Achthovenerweg		0											0	0	..
810	Achthovenerweg		12	4	33%				2	1	50%		1	13	5	38%
811	Achthovenerweg		0						74	40	54%	2		74	42	57%
812	Hoofdstraat		34	30	88%	1	0	0%	10	13	130%	1		45	44	98%
813	Doeslaan		49	48	98%				6	3	50%			55	51	93%
815	Tuinstraat		26	12	46%	1	0	0%	20	6	30%			47	18	38%
817	Bloemhofstraat		48	36	75%									48	36	75%
818	Akkerstraat		47	42	89%				2	0	0%	1	1	48	43	90%
819	Hubrechtstraat		24	24	100%	1	0	0%	1	0	0%		1	25	24	96%
820	Hubrechtplein		8	8	100%							1		8	9	113%
821	Hoofdstraat		31	30	97%				4	3	75%	2		35	35	100%
845	Kleiwarenlaan		5	5	100%				4	4	100%			9	9	100%
846	Bloemendaalselaan		39	30	77%	1	1	100%						40	31	78%
847	Kleiwarenlaan		6	5	83%							1		6	6	100%
848	Vegmolaan		19	19	100%									19	19	100%

849	Vegmolaan		31	19	61%	1	1	100%	24	24	100%	2		56	46	82%
850	Vegmolaan		16	14	88%									16	14	88%
851	Vegmolaan		8	0	0%									8	0	0%
852	Bloemendaalselaan		19	16	84%									19	16	84%
853	Kleiwarelaan		0						6	6	100%			6	6	100%
<b>Totaal Doeskwartier</b>			<b>422</b>	<b>342</b>	<b>81%</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>40%</b>	<b>153</b>	<b>100</b>	<b>65%</b>	<b>10</b>	<b>3</b>	<b>577</b>	<b>454</b>	<b>79%</b>

<b>Driegatenbrug</b>																
201	Zijldijk		24	0	0%				6	3	50%			30	3	10%
201a	Dwarswateringcade		0						8	2	25%			8	2	25%
201b	Eigen terrein Partyboat.nl		0						50	1	2%			50	1	2%
201c	Eigen terrein meelfabriek		0						23	0	0%			23	0	0%
202	Zijlstream		65	63	97%							3		65	66	102%
203	Voerstraat		0						20	19	95%	1		20	20	100%
204	Voerstraat		0						18	12	67%			18	12	67%
205	Maalderij		0						16	11	69%			16	11	69%
207	Lorrie		0						8	5	63%			8	5	63%
209	Zijlstream		40	22	55%									40	22	55%
<b>Totaal Driegatenbrug excl. Zijldijk en eigen terreinen</b>			<b>105</b>	<b>85</b>	<b>81%</b>				<b>70</b>	<b>49</b>	<b>70%</b>	<b>4</b>		<b>175</b>	<b>138</b>	<b>79%</b>

<b>'t Heerlijk Recht</b>																
737	Boomgaardlaan	p-verbod	17	3	18%				4	2	50%			21	5	24%
738	Boomgaardlaan	p-verbod	35	4	11%				4	2	50%			39	6	15%
739	Boomgaardlaan	p-verbod	21	1	5%	2	0	0%						23	1	4%
740	Willem C. Brouwerlaan	p-verbod	0						13	8	62%			13	8	62%
741	Windrust	p-verbod	23	5	22%				12	9	75%			35	14	40%
742	Windrust	p-verbod	25	11	44%									25	11	44%
743	Doeszijde	p-verbod	0						13	3	23%	11		13	14	108%
744	Warmoesland	p-verbod	66	34	52%							1		66	35	53%
745	Landje van Spek	p-verbod	16	10	63%				11	3	27%	5		27	18	67%
746	Gerrit de Blankenlaan	p-verbod	0											0	0	..
747	De Zaalberg	p-verbod	23	11	48%				24	10	42%			47	21	45%
748	Willem. C. Brouwerlaan	p-verbod	0						15	12	80%	5		15	17	113%
749	Laantje van Osnabrugge	p-verbod	0						13	10	77%	6		13	16	123%
750	Gerrit de Blankenlaan	p-verbod	8	6	75%				22	20	91%			30	26	87%
751	Laantje van Sibbes	p-verbod	11	4	36%				17	14	82%			28	18	64%
752	Gerrit de Blankenlaan	p-verbod	0						32	25	78%	5		32	30	94%
1002	Boomgaardlaan	p-verbod	80	0	0%	2	0	0%						82	0	0%

1003	Parkeerplaats Boomgaardlaan	capaciteit is schatting	100	0	0%								100	0	0%	
<b>Totaal 't Heerlijk Recht</b>			<b>425</b>	<b>89</b>	<b>21%</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>180</b>	<b>118</b>	<b>66%</b>	<b>33</b>	<b>0</b>	<b>609</b>	<b>240</b>	<b>39%</b>

<b>Alle Woongebieden</b>															
Totaal Leyhof	1218	963	79%	13	6	46%	463	313	68%	36	0	1694	1318	78%	
Totaal Buitenhof midden-west	1642	1265	77%	16	4	25%	290	137	47%	73	3	1945	1479	76%	
Totaal Buitenhof oost-zuid	1177	733	62%	19	9	47%	15	1	7%	29	0	1211	772	64%	
Totaal Winkelhof	1031	269	26%	17	0	0%	105	65	62%	3	25	1128	337	30%	
Totaal Binnenhof	952	517	54%	11	9	82%	66	39	59%	13	1	1028	578	56%	
Totaal Voorhof	1468	1072	73%	16	13	81%	245	181	74%	43	1	1728	1309	76%	
Totaal De Schansen	717	538	75%	31	16	52%	0	0	..	2	5	743	556	75%	
Totaal Vogelwijk	1176	789	67%	39	19	49%	41	8	20%	8	3	1253	824	66%	
Totaal Zijlkwartier	436	317	73%	1	0	0%	97	44	45%	21	16	518	382	74%	
Totaal Ouderzorg	2145	1246	58%	22	6	27%	244	77	32%	41	4	2407	1370	57%	
Totaal Kerkwijk	1120	730	65%	16	5	31%	237	153	65%	12	8	1365	900	66%	
Totaal Oranjewijk	1144	763	67%	9	5	56%	94	44	47%	33	1	1246	845	68%	
Totaal Doeskwartier	422	342	81%	5	2	40%	153	100	65%	10	3	577	454	79%	
Totaal Driegatenbrug excl. Zijldijk en eigen terreinen	105	85	81%	0	0	..	70	49	70%	4	0	175	138	79%	
Totaal 't Heerlijk Recht	425	89	21%	4	0	0%	180	118	66%	33	0	609	240	39%	
<b>Totaal Alle Woongebieden</b>	<b>15178</b>	<b>9718</b>	<b>64%</b>	<b>219</b>	<b>94</b>	<b>43%</b>	<b>2300</b>	<b>1329</b>	<b>58%</b>	<b>361</b>	<b>70</b>	<b>17627</b>	<b>11502</b>	<b>65%</b>	

## Donderdag 8 oktober - Werkgebieden

sectie	naam	opmerking	openbare pp.			doelgroepparkeren			eigen terrein			fout geparkeerd	geblok- keerd	Totaal		
			cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.			cap.	aantal	bez.gr.
<b>De Baanderij</b>																
b01	Afslag Oude Sporbaan- Rietschans		0											0	0	..
b02	Leidsedreef		42	9	21%				20	0	0%		1	61	9	15%
b03	Leidsedreef		36	0	0%									36	0	0%
249	Rietschans		17	8	47%									17	8	47%
b05	Rietschans	voorplein volvo niet tellen	51	15	29%	2	0	0%						53	15	28%
b06	Rietschans		20	15	75%				22	0	0%			42	15	36%
b07	Zijldijk		0											0	0	..
b08	Zijldijk		0											0	0	..
b09	Zijldijk		3	1	33%									3	1	33%
b10	Zijlbaan	woonerf	138	34	25%									138	34	25%
b11	Zijlbaan	woonerf	140	57	41%	1	0	0%						141	57	40%
b12	Sisalbaan	woonerf	48	32	67%							4		48	36	75%
b13	Vlasbaan	woonerf	56	12	21%	2	0	0%						58	12	21%
b14	Vlasbaan	woonerf	0						172	87	51%		2	170	87	51%
b16	P-terrein Van der Marckstraat		26	2	8%									26	2	8%
b19	Weversbaan		26	13	50%							1		26	14	54%

b20	Weversbaan		44	11	25%				17	14	82%		3	58	25	43%
b21	Touwbaan		104	57	55%	2	2	100%				6	3	103	65	63%
b22	Touwbaan (parallelweg)		20	13	65%				56	34	61%			76	47	62%
b23	Weversbaan		33	13	39%							2		33	15	45%
b24	Weversbaan		0						23	21	91%	1		23	22	96%
b25	Weversbaan		13	9	69%	4	0	0%	24	13	54%			41	22	54%
b26	Touwbaan		110	56	51%									110	56	51%
b27	Touwbaan		16	4	25%									16	4	25%
b28	Kabelbaan		33	20	61%							1		33	21	64%
b29	Draadbaan		31	16	52%							2	1	30	18	60%
b30	Kabelbaan		55	26	47%							4	2	53	30	57%
b33	Vlasbaan		43	21	49%							3		43	24	56%
b34	Vlasbaan		81	21	26%							4	1	80	25	31%
b35	Zijlbaan	woonerf	95	34	36%	1	1	100%				3	1	95	38	40%
b36	Touwbaan		130	50	38%	2	0	0%	40	0	0%			172	50	29%
b37	Vezelbaan		16	16	100%									16	16	100%
b39	Lijnbaan		209	83	40%							4		209	87	42%
b40	Van der Marckstraat		48	10	21%	2	0	0%						50	10	20%
b101	Touwbaan		41	18	44%									41	18	44%
<b>Totaal De Baanderij</b>			<b>1725</b>	<b>676</b>	<b>39%</b>	<b>16</b>	<b>3</b>	<b>19%</b>	<b>374</b>	<b>169</b>	<b>45%</b>	<b>35</b>	<b>14</b>	<b>2101</b>	<b>883</b>	<b>42%</b>

<b>Werkgebied Kerkwijk</b>																
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		0			45	19	42%						45	19	42%
667	Simon Smitweg	p-verbod	0			29	20	69%						29	20	69%
668	Simon Smitweg	p-verbod	0											0	0	..
669	Simon Smitweg	deel afgesloten!	0			4	0	0%						4	0	0%
670	P-terrein toegang Cardea	Andere locatie!!	58	40	69%							1		57	40	70%
672	Simon Smitweg	p-verbod	0											0	0	..
674	Willem- Alexanderlaan / Gemeentehuis	inclusief parkeerdek	133	74	56%	6	3	50%						139	77	55%
675	P-terrein Monuta		22	5	23%									22	5	23%
676	Hoogmadeseweg		6	7	117%									6	7	117%
677	Hoogmadeseweg		42	2	5%				3	0	0%			45	2	4%
678	P-terrein Tuincentrum		123	22	18%	2	0	0%				4		121	22	18%
<b>Totaal Werkgebied Kerkwijk</b>			<b>384</b>	<b>150</b>	<b>39%</b>	<b>86</b>	<b>42</b>	<b>49%</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>468</b>	<b>192</b>	<b>41%</b>

<b>Lage Zijde</b>																
LZ01	Bedrijvenweg		121	60	50%							7	2	119	67	56%
Lz02	Jaegstede		77	24	31%			1	0	0%				78	24	31%
LZ03	Achthovenerweg		69	26	38%								1	68	26	38%
LZ04	Achthovenerweg		8	2	25%			4	0	0%				12	2	17%
LZ05	Achthovenerweg		23	5	22%			5	0	0%				28	5	18%
LZ06	Patrimoniumpark		35	11	31%			14	1	7%				49	12	24%
LZ07	Bedrijvenweg		72	32	44%								1	71	32	45%
<b>Totaal Lage Zijde</b>			<b>405</b>	<b>160</b>	<b>40%</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>..</b>	<b>24</b>	<b>1</b>	<b>4%</b>	<b>7</b>	<b>4</b>	<b>425</b>	<b>168</b>	<b>40%</b>

<b>Elisabethhof</b>																
E01	Simon Smitweg		0											0	0	..
E02	Busstation en toegangsweg Z'huis	4 x taxiplaats	0			4	0	0%						4	0	0%
E03	Parkeerterrein P1		303	198	65%	22	13	59%						325	211	65%
E04	toegangsweg		0			7	4	57%						7	4	57%
E05	Parkeerterrein P2		195	132	68%	4	3	75%						199	135	68%
E06	Artsenparkeerplaatsen	Deel afgezet → WZH	39	3	8%								25	14	3	21%
E07	Spoedeisende Eerste Hulp/ gezondheidscentrum		27	12	44%	5	5	100%					1	31	17	55%



E08	Simon Smitweg		0						73	36	49%			73	36	49%
E09	P-terrein Woon		10	5	50%									10	5	50%
E10	Parkeergarage Rijnland Vierzicht		542	377	70%									542	377	70%
E11	Elisabethhof		0			2	0	0%						2	0	0%
E12	P-terrein Politie en Levensstroom					6	0	0%	181	66	36%		3	184	66	36%
E13	P-terrein Meubelboulevard		196	121	62%	2	2	100%						198	123	62%
E14	Elisabethhof		38	22	58%							6		38	28	74%
E15	Elisabethhof 3		60	47	78%	1	0	0%						61	47	77%
E16	Elisabethhof		69	44	64%	4	2	50%						73	46	63%
E17	Elisabethhof		10	7	70%	5	4	80%						15	11	73%
E18	P-terrein		94	34	36%									94	34	36%
E19	Eigen terrein Sportcity/ Fot for Free		44	44	100%	2	2	100%						46	46	100%
E20	Elisabethhof		11	2	18%									11	2	18%
E21	P-terrein Hotel Ibis		45	25	56%							1		44	25	57%
E22	P-terrein Tulip-inn/ MC Donalds		206	66	32%	6	0	0%						212	66	31%
E23	Persant Snoepweg		3	0	0%									3	0	0%
<b>Totaal Elisabethhof</b>			<b>1892</b>	<b>1139</b>	<b>60%</b>	<b>70</b>	<b>35</b>	<b>50%</b>	<b>254</b>	<b>102</b>	<b>40%</b>	<b>6</b>	<b>30</b>	<b>2186</b>	<b>1282</b>	<b>59%</b>

Extra meting Voorhof																
454	Kamperfoeliezoom	deels woonerf	95	49	52%				6	1	17%	4		101	54	53%
455	Kamperfoeliezoom / Dalkruidzoom	deels woonerf	33	29	88%				17	8	47%			50	37	74%
456	Klimopzoom	deels woonerf	33	21	64%	2	0	0%				3		35	24	69%
459	Voorhoflaan		1	0	0%								1	0	0	..
460	Voorhoflaan		11	9	82%									11	9	82%
461	Ereprijskamp	woonerf	30	22	73%				6	2	33%	1		36	25	69%
463	Ratelaarkamp	woonerf	25	18	72%	1	1	100%	11	4	36%			37	23	62%
464	Voorhoflaan		13	10	77%									13	10	77%
465	Brunelkamp	woonerf	53	20	38%				1	1	100%			54	21	39%
Extra meting Voorhof			<b>294</b>	<b>178</b>	<b>61%</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>33%</b>	<b>41</b>	<b>16</b>	<b>39%</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>337</b>	<b>203</b>	<b>60%</b>

Alle Werkgebieden																
Totaal De Baanderij			1725	676	39%	16	3	19%	374	169	45%	35	14	2101	883	42%
Totaal Werkgebied Kerkwijk			384	150	39%	86	42	49%	3	0	0%	0	5	468	192	41%
Totaal Lage Zijde			405	160	40%	0	0	..	24	1	4%	7	4	425	168	40%
Totaal Elisabethhof			1892	1139	60%	70	35	50%	254	102	40%	6	30	2186	1282	59%
totaal extra meting Voorhof			294	178	61%	3	1	33%	41	16	39%	8	1	337	203	60%
<b>Totaal Alle Werkgebieden</b>			<b>4700</b>	<b>2303</b>	<b>49%</b>	<b>175</b>	<b>81</b>	<b>46%</b>	<b>696</b>	<b>288</b>	<b>41%</b>	<b>147</b>	<b>54</b>	<b>12926</b>	<b>6292</b>	<b>49%</b>

## Zaterdag 10 oktober 2015 – Alle Winkel- en sportgebieden

sectie	naam	opmerking	openbare pp.			doelgroepparkeren			eigen terrein			fout geparkeerd	geblok- keerd	Totaal		
			cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.			cap.	aantal	bez.gr.
<b>Winkelhof</b>																
345	Heinsiuslaan		12	7	58%									12	7	58%
346	Griffioen	woonerf / 12 x P- bewoners in openb. gebied	31	12	39%				12	10	83%			43	22	51%
347	Heinsiuslaan		51	24	47%									51	24	47%
348	Dubloen	woonerf	15	11	73%				15	6	40%	2		30	19	63%
349	Heinsiuslaan		4	2	50%	1	0	0%						5	2	40%
350	P-garage Winkelhof		823	598	73%	12	2	17%				4	19	816	604	74%
351	Laad/los-platform	Parkeer- verbod	0									2		0	2	..
352	Heinsiuslaan		0						13	7	54%	1		13	8	62%
353	Parkeerterrein Heinsiuslaan (Schelling)		30	22	73%									30	22	73%
354	Gallaslaan / Penning		0						7	3	43%	2		7	5	71%
355	Florijn	Parkeer- verbodzone	27	18	67%	4	0	0%	15	8	53%	1		46	27	59%
356	Karolusgulden	Parkeer- verbodzone	38	29	76%				22	17	77%			60	46	77%

358	Tankstation + Laad/losstraat		0										0	0	..	
359	Karolusgulden		0								3		0	3	..	
360	Statendaalder / Obool		0					4	3	75%			4	3	75%	
357	Parkeerterrein Houtkamp		42	0	0%							42	0	0	..	
1001	Tijdelijke parkeerplaats	Eigen terrein	0					17	13	76%	1		17	14	82%	
<b>Totaal Winkelhof excl. P-terrein Houtkamp</b>			<b>1073</b>	<b>723</b>	<b>67%</b>	<b>17</b>	<b>2</b>	<b>12%</b>	<b>105</b>	<b>67</b>	<b>64%</b>	<b>16</b>	<b>61</b>	<b>1134</b>	<b>808</b>	<b>71%</b>

<b>Santhorst</b>																
606	Santhorst		53	49	92%	1	2	200%					6	48	51	106%
607	Van Diepeningenlaan		97	90	93%	8	4	50%	6	5	83%		2	109	99	91%
608	Kwikstaartplein		65	30	46%	3	2	67%	24	7	29%			92	39	42%
609	Laan van Ouderzorg	blauwe zone	93	65	70%	3	1	33%						96	66	69%
<b>Totaal Santhorst</b>			<b>308</b>	<b>234</b>	<b>76%</b>	<b>15</b>	<b>9</b>	<b>60%</b>	<b>30</b>	<b>12</b>	<b>40%</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>345</b>	<b>255</b>	<b>74%</b>

<b>Sportvelden Does</b>																
705	Hoogmadeseweg	p-verbod	0											0	0	..
706	p-terrein de Munnik		43	14	33%	2	0	0%					1	44	14	32%
707	p-terrein	p-verbod	40	16	40%	3	0	0%					3	40	16	40%

	Hoogmadeseweg														
753	Amaliaplein		128	55	43%	3	0	0%					131	55	42%
<b>Totaal Sportvelden Does</b>			<b>211</b>	<b>85</b>	<b>40%</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>				<b>4</b>	<b>215</b>	<b>85</b>	<b>40%</b>

<b>Sportvelden Bloemerdd</b>																
BI01	Gallaslaan		0										0	0	..	
BI02	Parkeerterrein Voetbalvereniging		274	268	98%	4	1	25%				3	5	273	272	100%
BI03	Parkeerterrein postduiven- verenigingen		48	7	15%	1	0	0%						49	7	14%
BI04	Parkeerterrein manege		44	25	57%	1	0	0%						45	25	56%
BI05	Parkeerterrein Hockeyclub		54	35	65%									54	35	65%
BI06	Bloemerdd		33	18	55%	2	0	0%				4		35	22	63%
BI07	Parkeerterrein Velocitas		43	28	65%									43	28	65%
<b>Totaal Sportvelden Bloemerdd</b>			<b>496</b>	<b>381</b>	<b>77%</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>13%</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>..</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>499</b>	<b>389</b>	<b>78%</b>

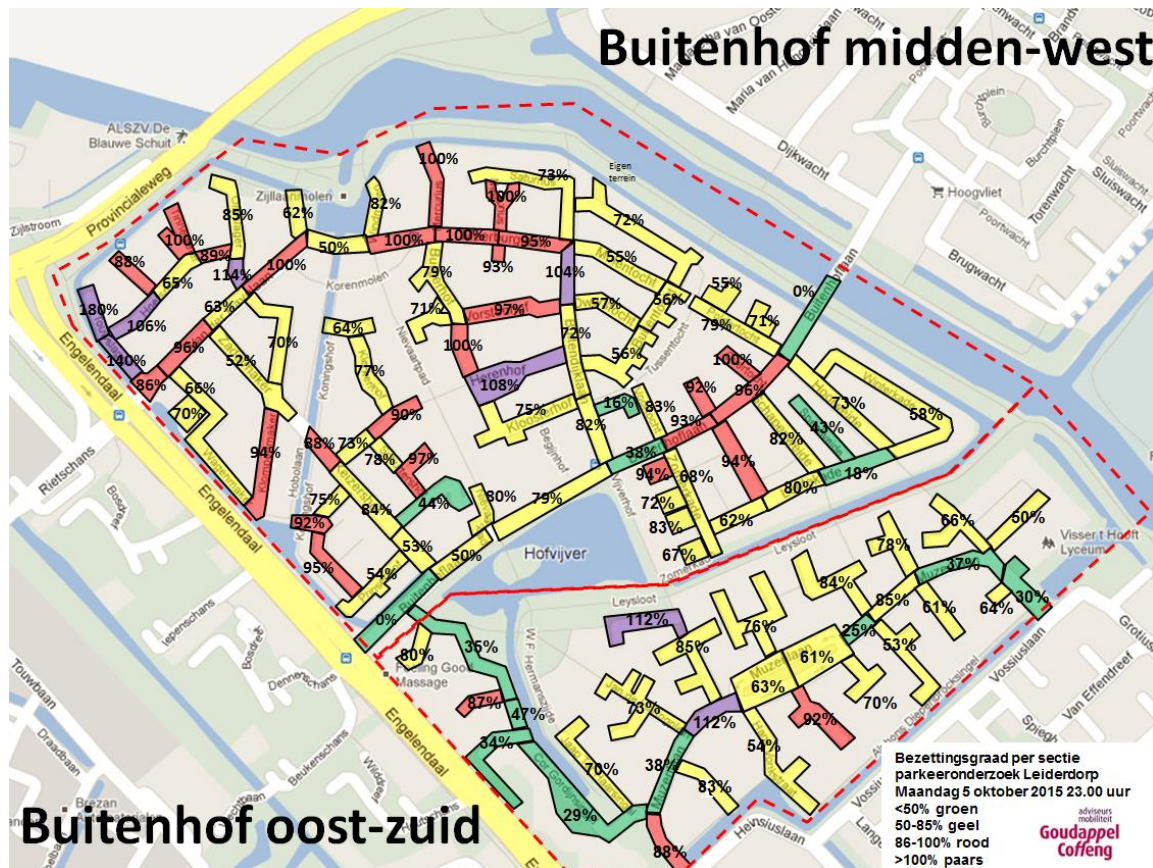
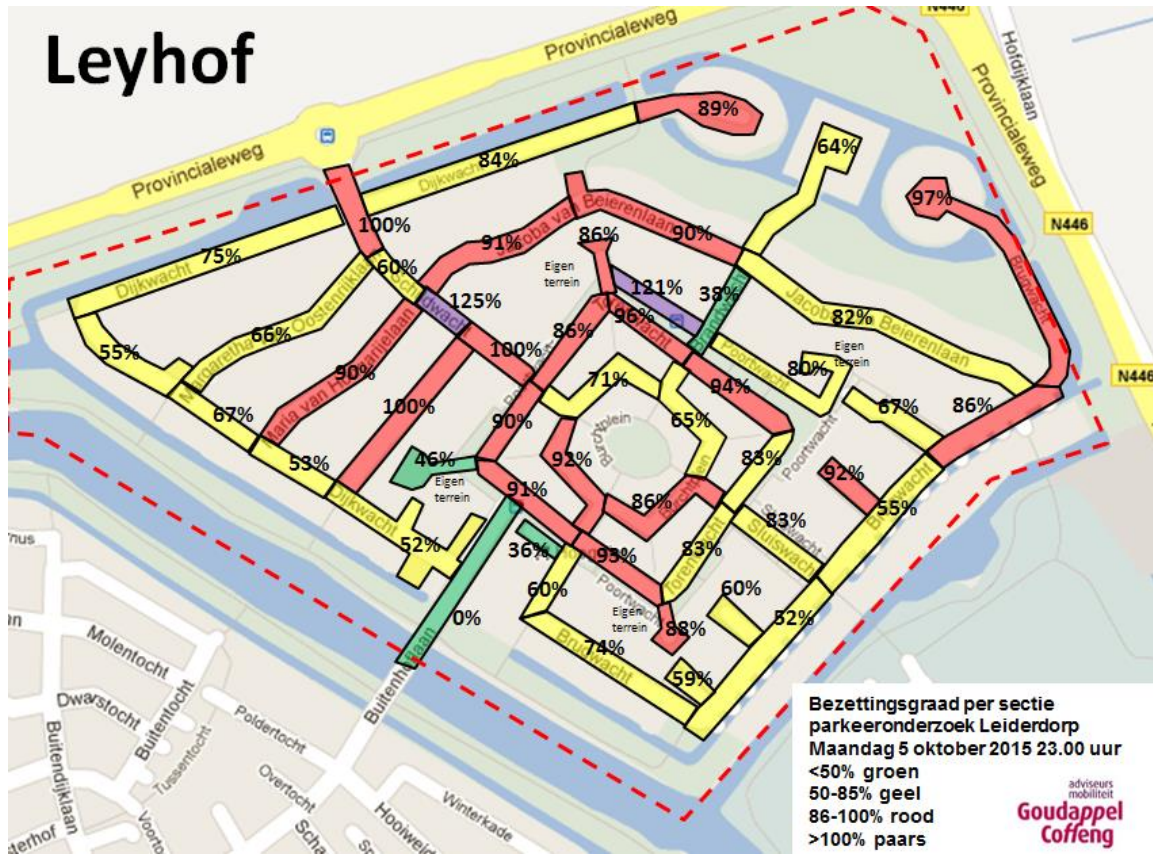
<b>Elisabethhof</b>																
E01	Simon Smitweg		0										0	0	..	
E08	Simon Smitweg		0						73	17	23%			73	17	23%
E09	P-terrein Woon		10	1	10%									10	1	10%

E10	Parkeergarage Rijnland Vierzicht		542	77	14%									542	77	14%
E11	Elisabethhof		0			2	3	150%						2	3	150%
E12	P-terrein Politie en Levensstroom					6	0	0%	181	6	3%			187	6	3%
E13	P-terrein Meubelboulevard		196	72	37%	2	1	50%						198	73	37%
E14	Elisabethhof		38	15	39%							5		38	20	53%
E15	Elisabethhof 3		60	32	53%	1	0	0%						61	32	52%
E16	Elisabethhof		69	8	12%	4	0	0%				5	1	72	13	18%
E17	Elisabethhof		10	5	50%	5	0	0%					2	13	5	38%
E18	P-terrein		94	4	4%									94	4	4%
E19	Eigen terrein Sportcity/ Fot for Free		44	12	27%	2	0	0%						46	12	26%
E20	Elisabethhof		11	0	0%									11	0	0%
E21	P-terrein Hotel Ibis		45	26	58%									45	26	58%
E22	P-terrein Tulip-inn/ MC Donalds		206	34	17%	6	0	0%					1	211	34	16%
E23	Persant Snoepweg		3											3	0	0%
<b>Totaal Elisabethhof</b>			<b>1328</b>	<b>286</b>	<b>22%</b>	<b>28</b>	<b>4</b>	<b>14%</b>	<b>254</b>	<b>0</b>	<b>0%</b>	<b>10</b>	<b>4</b>	<b>1606</b>	<b>323</b>	<b>20%</b>

<b>Alle Winkel- en sportgebieden</b>														
Totaal Winkelhof	1073	723	67%	17	2	12%	105	67	64%	16	61	1134	808	71%
Totaal Santhorst	308	234	76%	15	9	60%	30	12	40%	0	8	345	255	74%
Totaal Sportvelden Does	211	85	40%	8	0	0%	0	0	0%	0	4	215	85	40%
Totaal Sportvelden Bloemerd	496	381	77%	8	1	13%	0	0	..	7	5	499	389	78%
Totaal Elisabethhof	1328	286	22%	28	4	14%	254	0	0%	10	4	1606	323	20%
<b>Totaal Alle Winkel- en sportgebieden</b>	<b>3416</b>	<b>1709</b>	<b>50%</b>	<b>76</b>	<b>16</b>	<b>21%</b>	<b>389</b>	<b>79</b>	<b>20%</b>	<b>33</b>	<b>82</b>	<b>3799</b>	<b>1860</b>	<b>49%</b>

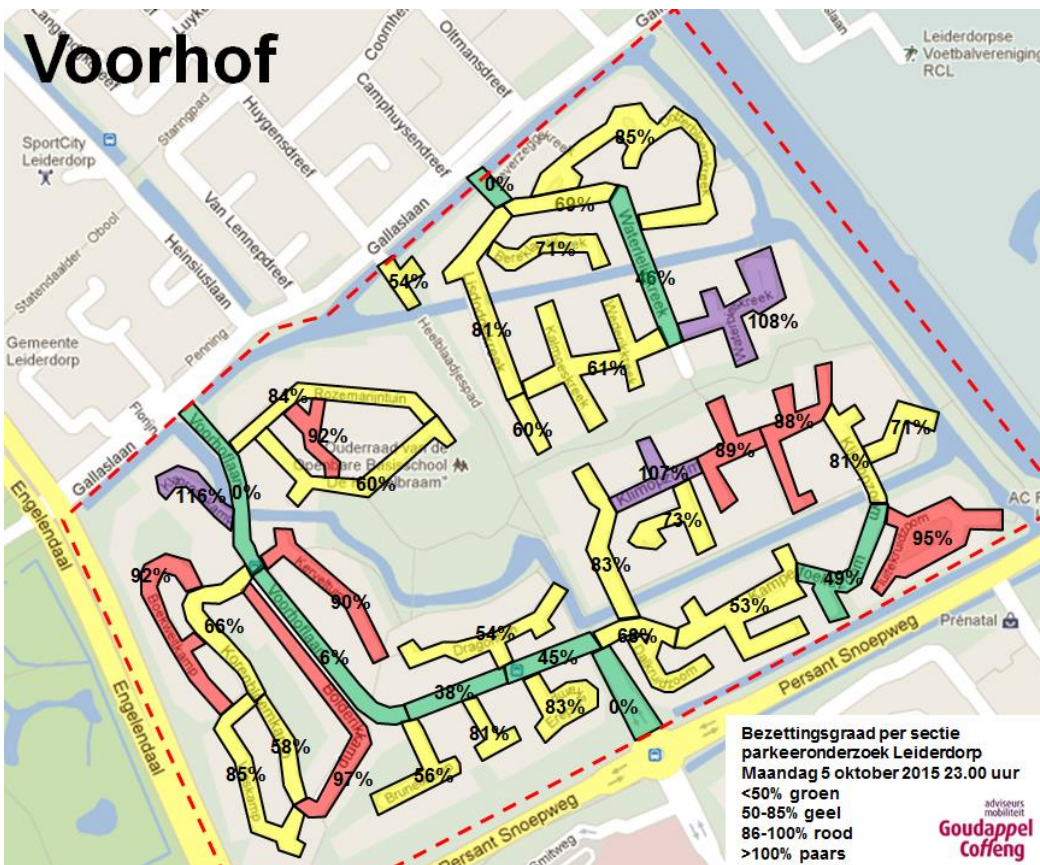
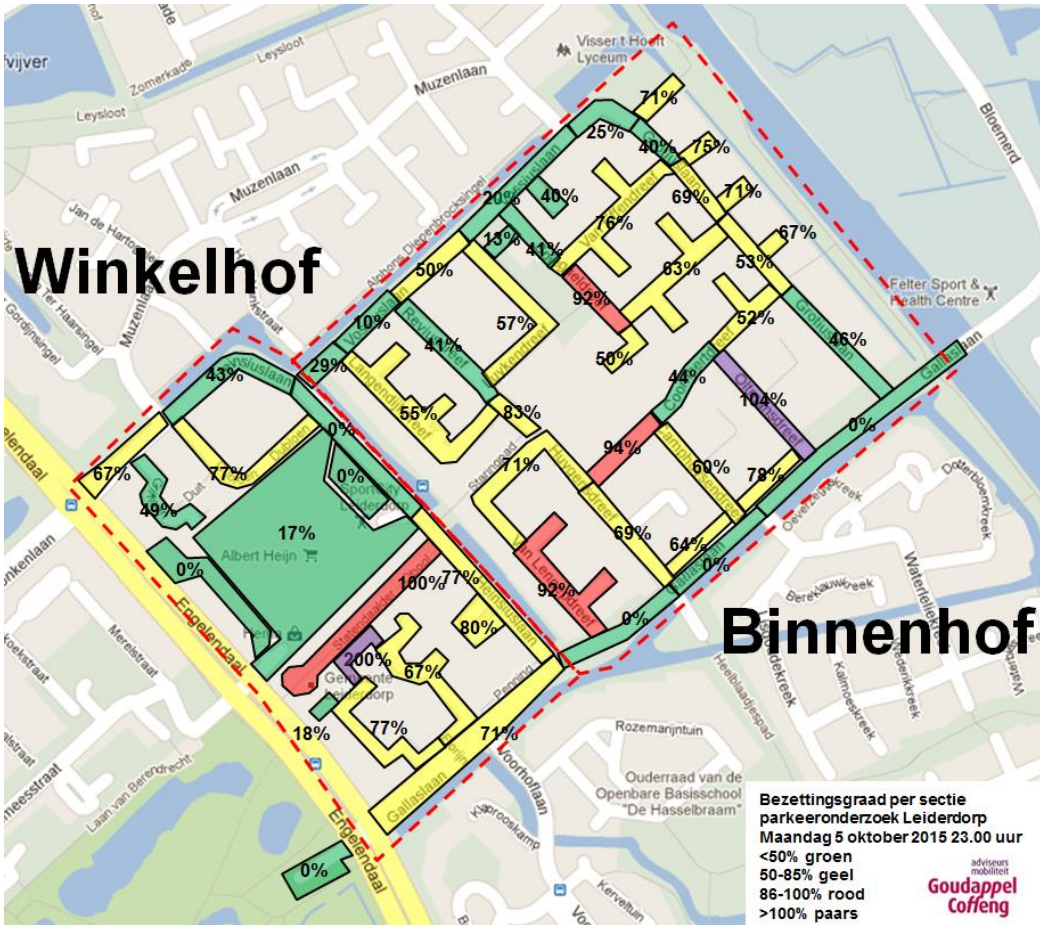
## VII. Parkeerdruk 2015 visueel

Maandag 5 en dinsdag 6 oktober – Woongebieden



### Buitenhof oost-zuid

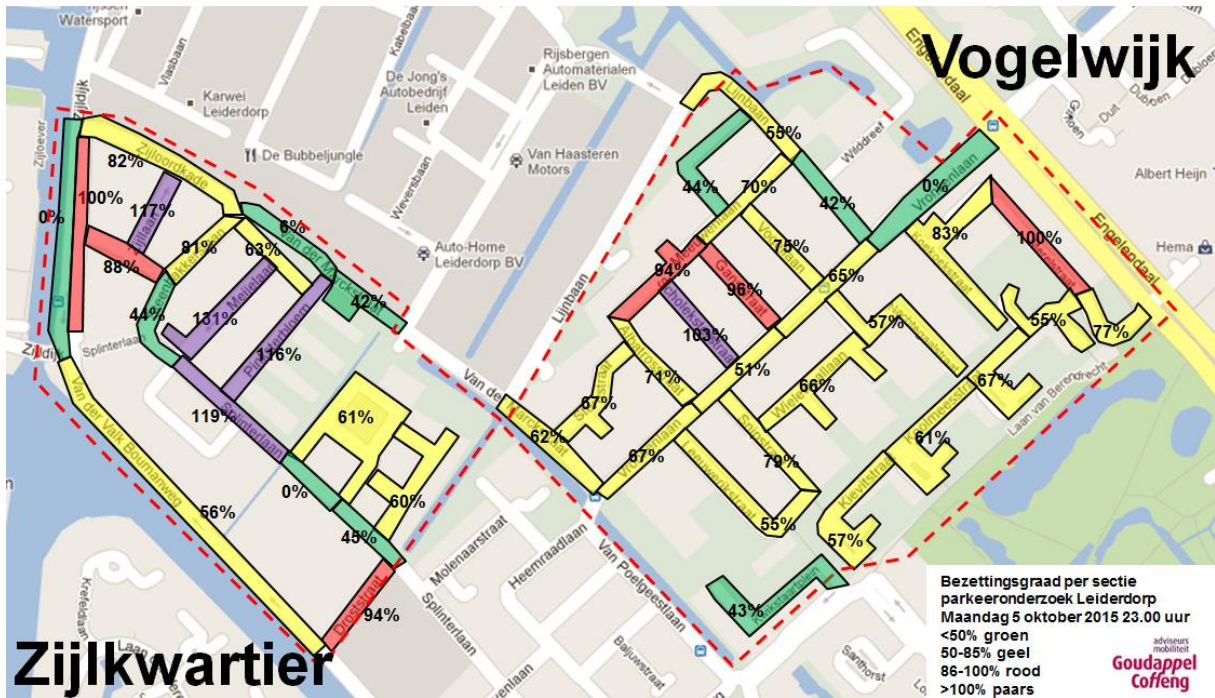




# De Schansen

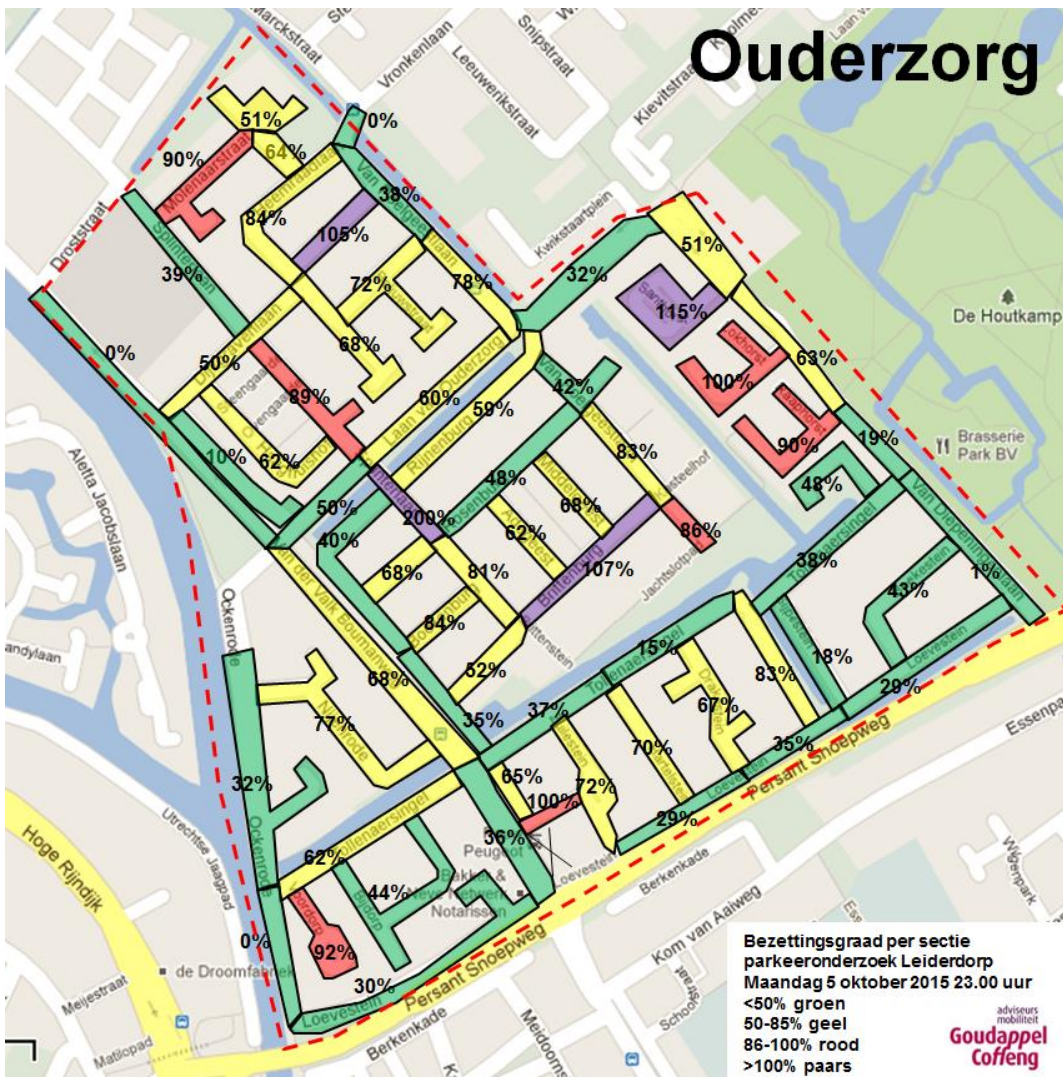


# Vogelwijk



# Zijkkwartier

# Ouderzorg



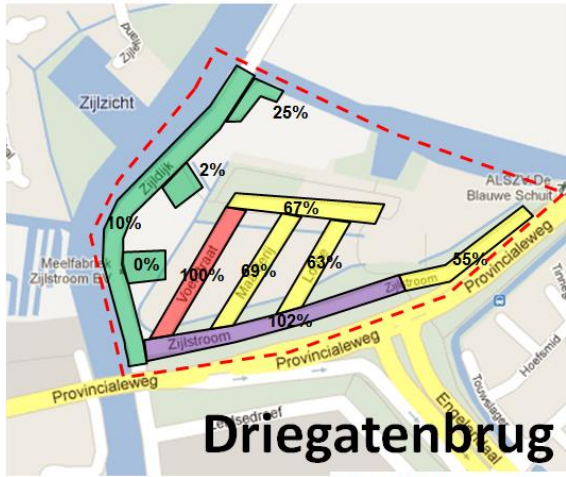
# Kerkwijk



# Oranjewijk



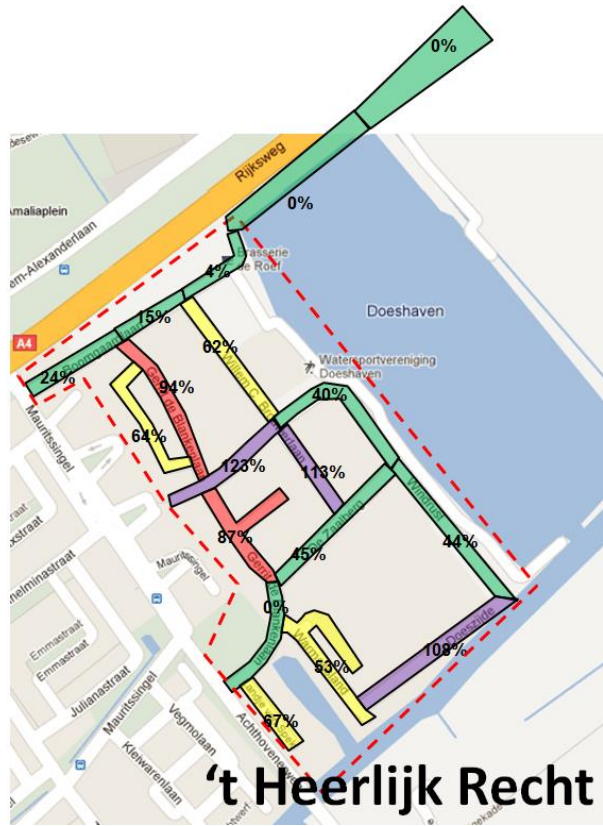
# Doeskwartier



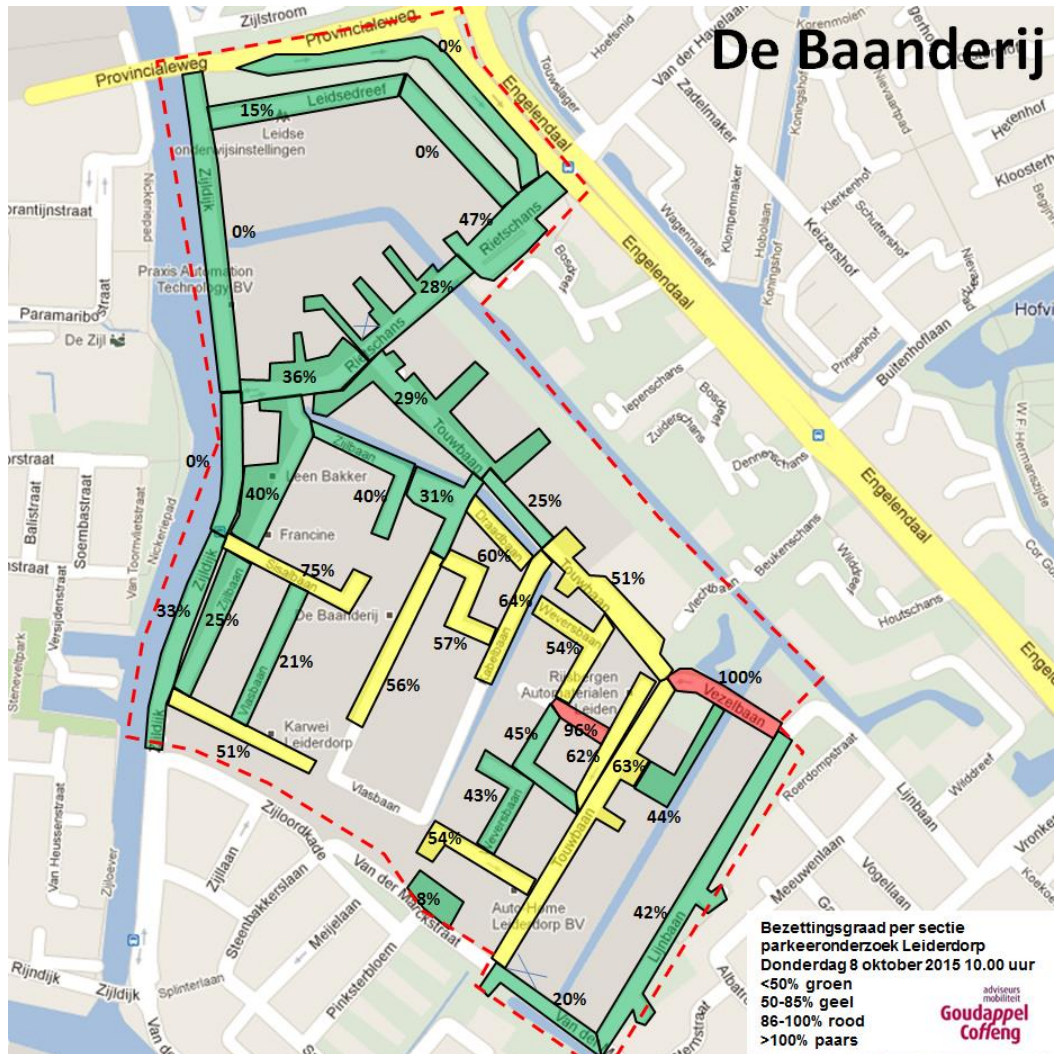
Bezettingsgraad per sectie  
 parkeeronderzoek Leiderdorp  
 Maandag 5 oktober 2015 23.00 uur

adviseurs mobiliteit  
**Goudappel Coffeng**

<50% groen  
 50-85% geel  
 86-100% rood  
 >100% paars



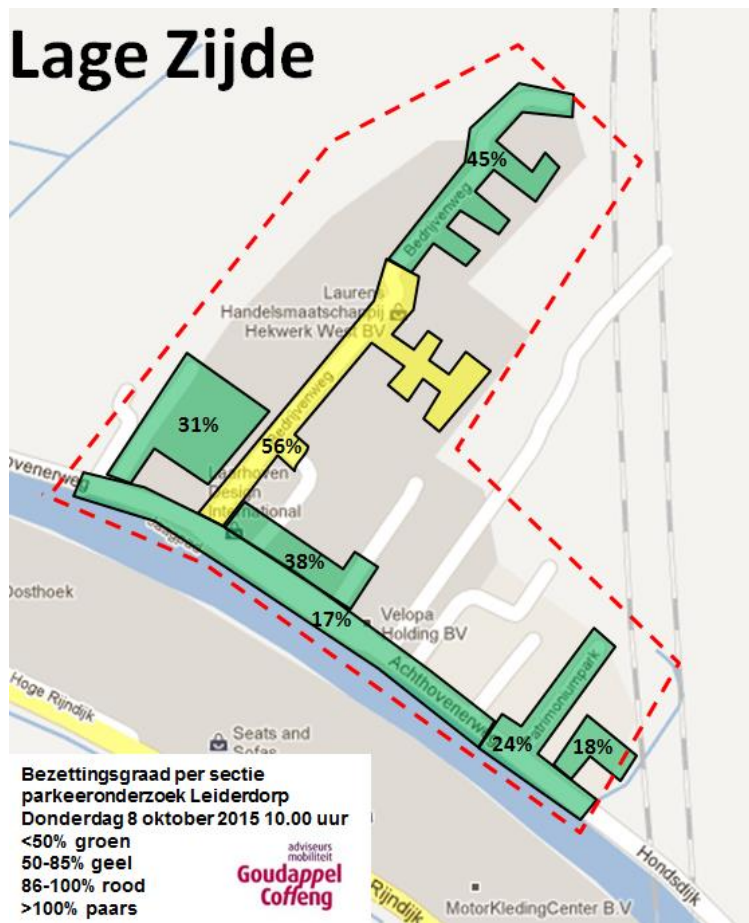
# Donderdag 8 oktober – Werkgebieden



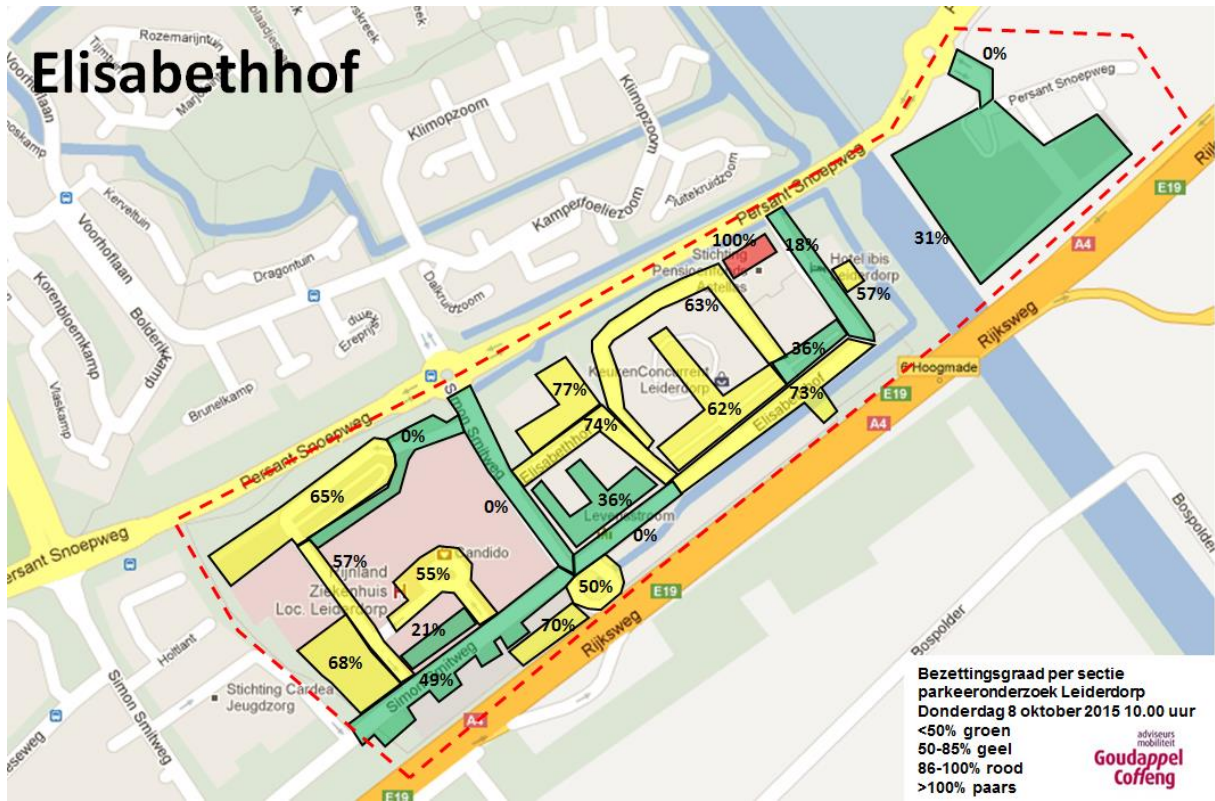
# Werkgebied Kerkwijk



# Lage Zijde

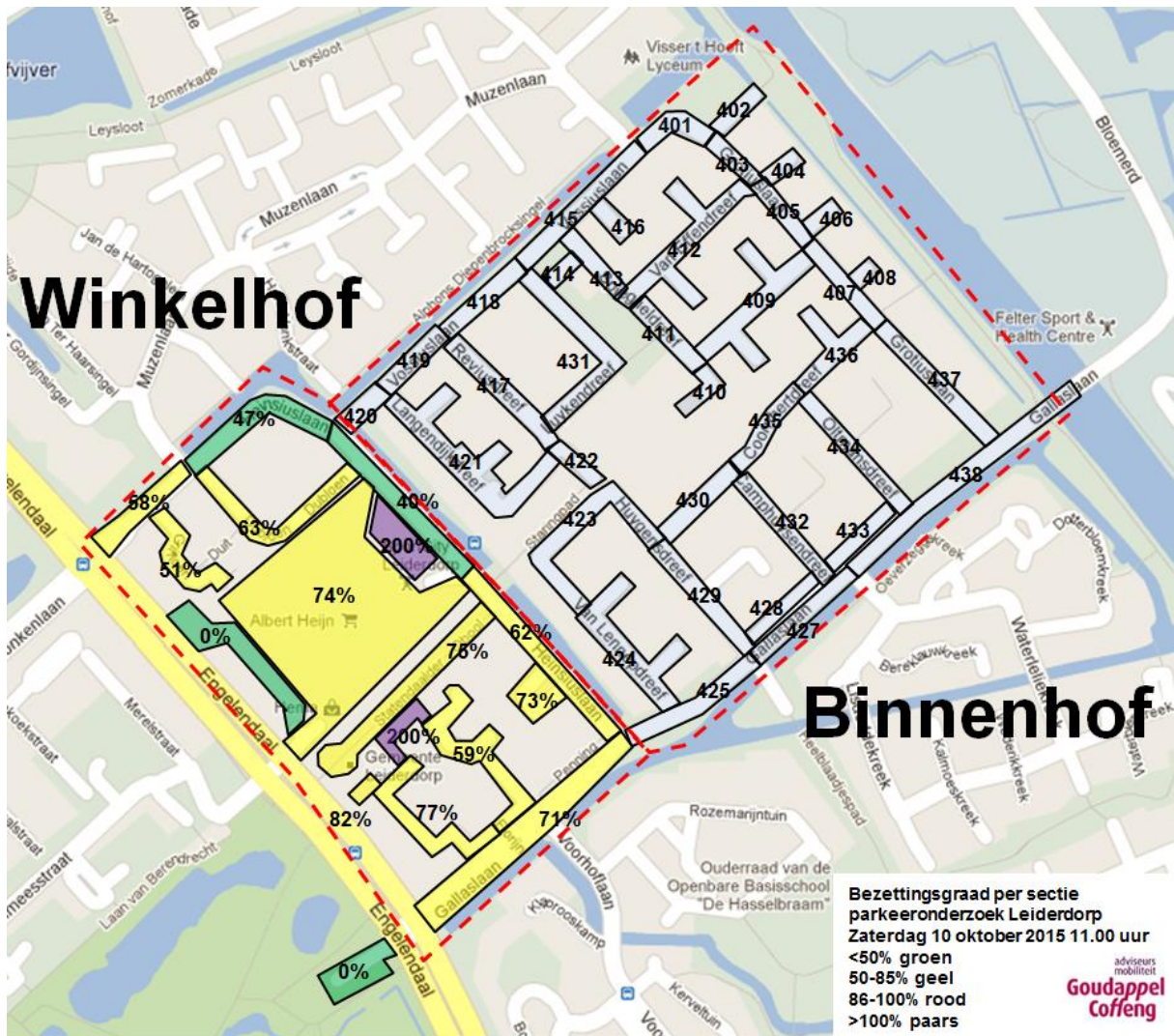


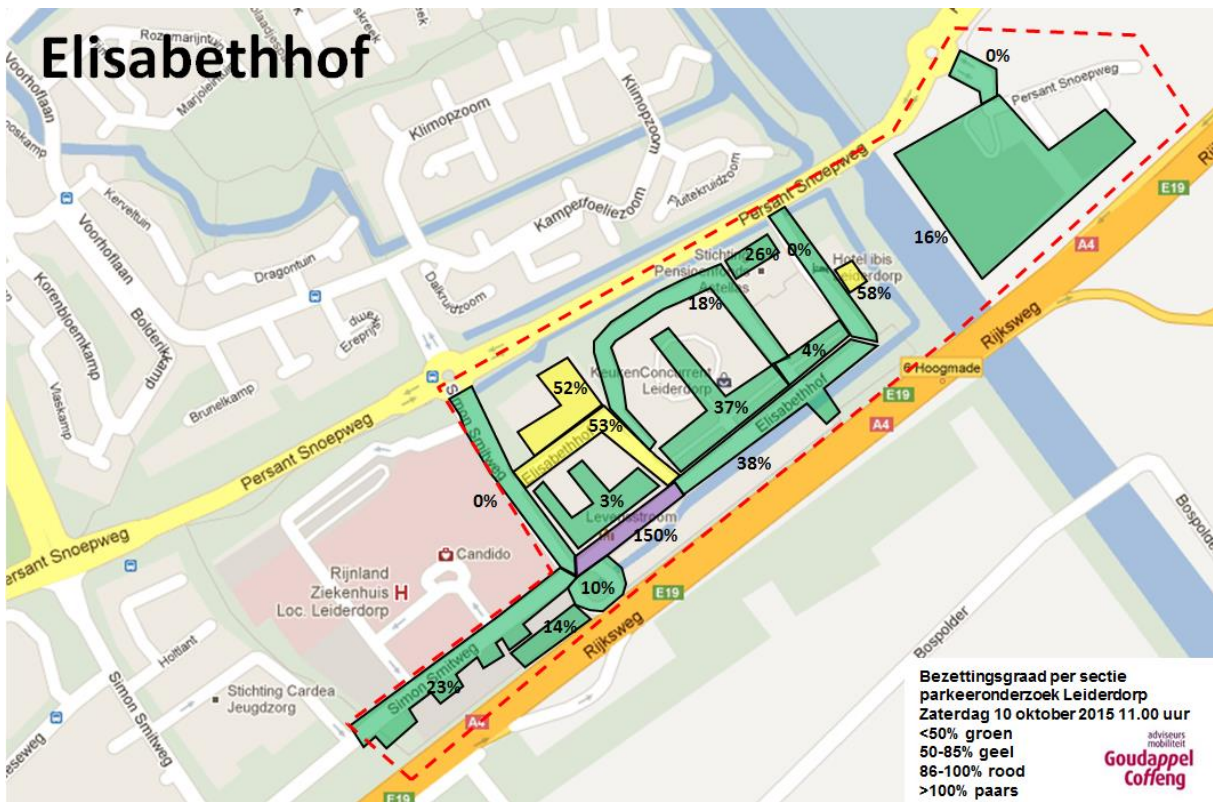
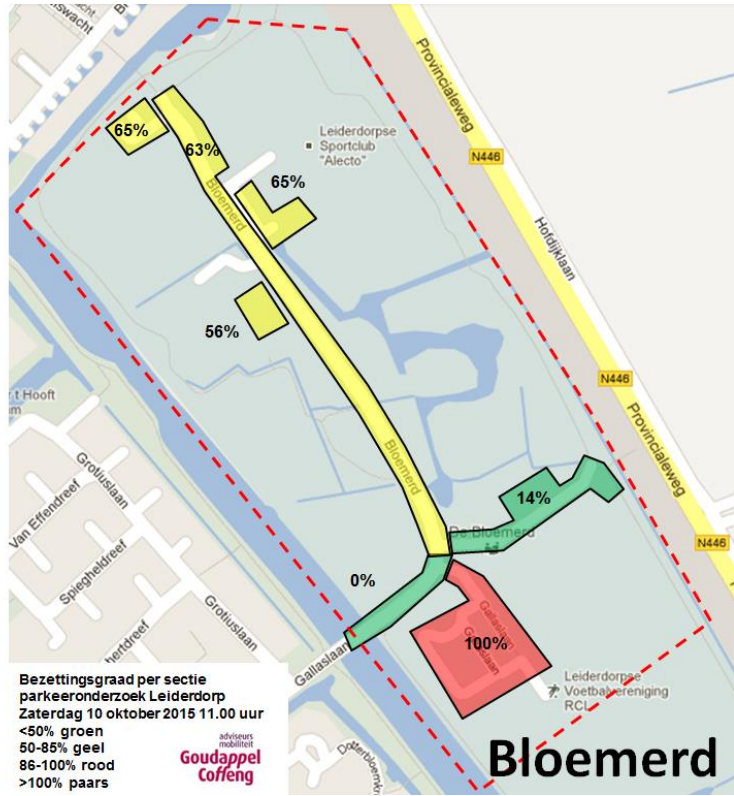
# Elisabethhof



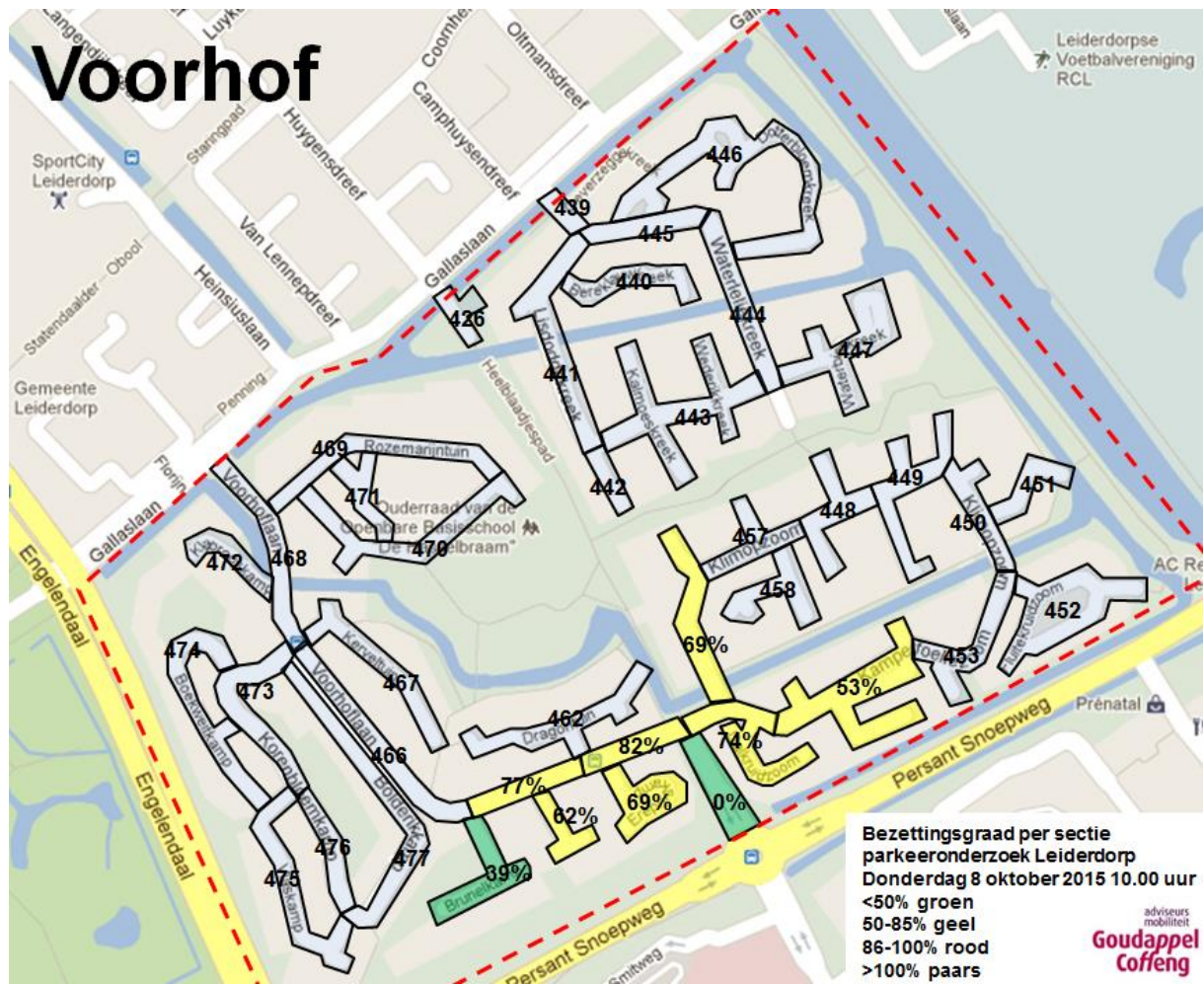


## Zaterdag 10 oktober – Winkel- en sportgebieden





Extra meting, donderdag 8 oktober



## VIII. Grootste verschillen meting 2011 en 2015

### Verschillen capaciteit

Wijzigingen in de capaciteit in de secties kunnen ontstaan zijn doordat er ruimtelijke ontwikkelingen hebben voorgedaan waardoor bijvoorbeeld er minder parkeerplaatsen zijn in een sectie of door andere indeling of uitbreiding van parkeerplaatsen. Het gaat dan om bijvoorbeeld ontwikkelingen zoals het wooncomplex MEAS gerealiseerd ter hoogte van de Van der Valk Boumanweg en de woonboulevard WOOON parallel aan de A4 waarbij de parkeersituatiesituatie gewijzigd is.

Daarom zijn alle secties die in 2011 zijn gebruikt zijn gecontroleerd. Bij de controle is nagegaan of de secties nog bestaan, de secties van 2011 nog wel alle parkeer gelegenheid dekken en of het aantal parkeerplaatsen per sectie nog correct is (rekening houden met onder andere doelgroep parkeren).

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de grootste verschillen per sectie in 2011 en 2015. In totaal zijn er vier nieuwe secties toegevoegd (1001, 1002, 1003 en B101) en één sectie is opgeheven (E24).

Jaar	sectie	naam	opmerkingen	openbare pp.			doelgroeparkeren			eigen terrein			fout geparkeerd	geblok- keerd	Totaal		
				cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.	cap.	aantal	bez.gr.			cap.	aantal	bez.gr.
<b>Buitenhof midden-west</b>																	
2015	229	Klompemaker	woonerf	38	26	68%	2	0	0%				2		40	28	70%
2011	229	Klompemaker	woonerf	28	18	64%	2	2	100%				8		30	28	93%
2015	243	Prinsenhof		20	19	95%									20	19	95%
2011	243	Prinsenhof		34	34	100%									34	34	100%
<b>Buitenhof oost-zuid</b>																	
2015	334	Muzenlaan		39	15	38%									39	15	38%
2011	334	Muzenlaan		25	17	68%									25	17	68%
2015	344	Muzenlaan		16	15	94%				1	0	0%			17	15	88%
2011	344	Muzenlaan		8	3	38%				1	1	100%			9	4	44%
<b>Winkelhof</b>																	
2015	349	Heinsiuslaan		4	0	0%	1	0	0%						5	0	0%
2011	349	Heinsiuslaan		10	0	0%	1	0	0%						11	0	0%
2015	356	Karolusgulden	Parkeer- verbodzone	38	32	84%				22	13	59%	1		60	46	77%
2011	356	Karolusgulden	Parkeer-	45	33	73%				32	14	44%	1		77	48	62%

			verbodzone														
2015	1001	Tijdelijke parkeerplaats	Eigen terrein	0						17	3	18%			17	3	18%
<b>Binnenhof</b>																	
2015	422	Staringpad		7	5	71%	5	5	100%						12	10	83%
2011	422	Staringpad		1	1	100%	8	8	100%						9	9	100%
<b>Vogelwijk</b>																	
2015	502	Koekoekstraat		124	102	82%	3	1	33%				2		127	105	83%
2011	502	Koekoekstraat		133	114	86%	1	0	0%				2		134	116	87%
2015	503	Merelstraat		41	39	95%	4	4	100%				2		45	45	100%
2011	503	Merelstraat		51	51	100%	3	2	67%				12		54	65	120%
2015	505	Merelstraat		84	46	55%	5	3	60%						89	49	55%
2011	505	Merelstraat		49	44	90%	3	3	100%						52	47	90%
2015	509	Leeuwerikstraat		38	26	68%	9	0	0%						47	26	55%
2011	509	Leeuwerikstraat		47	22	47%							1		47	23	49%
2015	513	Vronkenlaan		25	17	68%				1	0	0%			26	17	65%
2011	513	Vronkenlaan		19	13	68%				1	0	0%			20	13	65%
2015	519	Vronkenlaan		22	17	77%	6	1	17%					1	27	18	67%
2011	519	Vronkenlaan		27	16	59%	1	1	100%						28	17	61%
2015	522	Meeuwenlaan		28	21	75%				2	0	0%			30	21	70%
2011	522	Meeuwenlaan		40	17	43%									40	17	43%
2015	608	Kwikstaartplein		90	42	47%	2	2	100%	24	6	25%			116	50	43%
2011	608	Kwikstaartplein		65	42	65%	2	0	0%	24	5	21%			91	47	52%
<b>Zijkwartier</b>																	
2015	535	Steenbakkerslaan		23	10	43%				2	0	0%	1		25	11	44%
2011	535	Steenbakkerslaan		19	18	95%				2	1	50%	5		21	24	114%
2015	546	Splinterlaan		43	51	119%									43	51	119%
2011	546	Splinterlaan		29	29	100%	1	1	100%				10		30	40	133%
<b>Ouderzorg</b>																	
2015	550	Splinterlaan		66	24	36%	4	3	75%						70	27	39%
2011	550	Splinterlaan		69	31	45%	1	0	0%						70	31	44%
2015	551	Molenaarstraat		29	27	93%	1	0	0%						30	27	90%

2011	551	Molenaarstraat		38	25	66%	2	0	0%						40	25	63%
2015	558	Laan van Ouderzorg		10	5	50%									10	5	50%
2011	558	Laan van Ouderzorg		0											0	0	..
2015	561	Laan van Ouderzorg		43	26	60%									43	26	60%
2011	561	Laan van Ouderzorg		22	19	86%									22	19	86%
2015	562	Van Poelgeestlaan		18	14	78%									18	14	78%
2011	562	Van Poelgeestlaan		8	7	88%							1		8	8	100%
2015	564	Heemraadlaan		40	27	68%									40	27	68%
2011	564	Heemraadlaan		32	27	84%							1		32	28	88%
2015	566	Van Poelgeestlaan		16	6	38%									16	6	38%
2011	566	Van Poelgeestlaan		8	4	50%									8	4	50%
2015	604	Van Diepeningenlaan		42	27	64%	1	0	0%						43	27	63%
2011	604	Van Diepeningenlaan		36	25	69%									36	25	69%
<b>Kerkwijk</b>																	
2015	731	Dr. De Bruijnstraat		10	10	100%									10	10	100%
2011	731	Dr. De Bruijnstraat		6	4	67%									6	4	67%
2015	673	P-terrein Leythenrode		98	4	4%	3	1	33%						101	5	5%
2011	673	P-terrein Leythenrode		117	5	4%	2	2	100%						119	7	6%
<b>'t Heerlijk Recht</b>																	
2015	737	Boomgaardlaan	p-verbod	17	3	18%				4	2	50%			21	5	24%
2011	737	Boomgaardlaan	p-verbod	41	4	10%				4	1	25%			45	5	11%
2015	738	Boomgaardlaan	p-verbod	35	4	11%				4	2	50%			39	6	15%
2011	738	Boomgaardlaan	p-verbod	65	3	5%				4	2	50%			69	5	7%
2015	739	Boomgaardlaan	p-verbod	21	1	5%	2	0	0%						23	1	4%
2011	739	Boomgaardlaan	p-verbod	26	3	12%	2	0	0%						28	3	11%
2015	1002	Boomgaardlaan	p-verbod	80	0	0%	2	0	0%						82	0	0%
2015	1003	Parkeerplaats Boomgaardlaan	capaciteit is inschatting	100	0	0%									100	0	0%

De Baanderij																	
2015	b02	Leidsedreef		42	9	21%				20	0	0%		1	61	9	15%
2011	b02	Leidsedreef		77	15	19%									77	15	19%
2015	b06	Rietschans		20	15	75%				22	0	0%			42	15	36%
2011	b06	Rietschans		46	26	57%							1		46	27	59%
2015	b19	Weversbaan		26	13	50%							1		26	14	54%
2011	b19	Weversbaan		33	11	33%									33	11	33%
2015	b20	Weversbaan		44	11	25%				17	14	82%		3	58	25	43%
2011	b20	Weversbaan		61	18	30%									61	18	30%
2015	b22	Touwbaan (parallelweg)		20	13	65%				56	34	61%			76	47	62%
2011	b22	Touwbaan (parallelweg)		80	48	60%									80	48	60%
2015	b23	Weversbaan		33	13	39%							2		33	15	45%
2011	b23	Weversbaan		59	41	69%							2		59	43	73%
2015	b25	Weversbaan		13	9	69%	4	0	0%	24	13	54%			41	22	54%
2011	b25	Weversbaan		56	13	23%							1		56	14	25%
2015	b35	Zijlbaan	woonerf	95	34	36%	1	1	100%				3	1	95	38	40%
2011	b35	Zijlbaan	woonerf	112	49	44%									112	49	44%
2015	b36	Touwbaan		130	50	38%	2	0	0%	40	0	0%			172	50	29%
2011	b36	Touwbaan		212	116	55%							3		212	119	56%
2015	b101	Touwbaan		41	18	44%									41	18	44%
Werkgebied Kerkwijk																	
2015	669	Simon Smitweg	deel afgesloten!	0			4	0	0%						4	0	0%
2011	669	P-terrein toegang Cardea	p-verbod	17	3	18%							2		17	5	29%
2015	670	P-terrein toegang Cardea	Andere locatie!!	58	40	69%								1	57	40	70%
2011	670	P-terrein toegang Cardea	p-verbod	63	29	46%									63	29	46%
2015	674	Willem-	inclusief	133	74	56%	6	3	50%						139	77	55%

		Alexanderlaan / Gemeentehuis	parkeerdek														
2011	674	Willem-Alexanderlaan / Gemeentehuis		32	7	22%							1		32	8	25%
<b>Elisabethhof</b>																	
2015	E07	Spoedeisende Eerste Hulp/ gezondheidscentrum		27	12	44%	5	5	100%					1	31	17	55%
2011	E07	Spoedeisende Eerste Hulp	blauwe zone	9	5	56%							1		9	6	67%
2015	E12	P-terrein Politie en Levensstroom					6	0	0%	181	66	36%		3	184	66	36%
2011	E12	P-terrein Politie en Levensstroom		146	144	99%	6	0	0%				11		152	155	102%
2015	E17	Elisabethhof		10	7	70%	5	4	80%						15	11	73%
2011	E17	Elisabethhof		34	34	100%									34	34	100%
2015	E23	Persant Snoepweg		3	0	0%									3	0	0%
2011	E23	Persant Snoepweg		12	5	42%									12	5	42%
2011	E24	P-terrein Pannenkoekenhuis		104	46	44%									104	46	44%



## IX. Modellen laadpalen

Het Nationaal Kennisplatform Laadinfrastructuur (NKL) maakt onderscheidt in drie modellen voor gemeenten om laadpalen in de openbare ruimte te realiseren. Dit zijn het Concessiemodel, Opdrachtenmodel en het Vergunningenmodel. Hieronder worden de modellen toegelicht, de keuze voor het model is opgenomen in paragraaf 7.3.

### Concessiemodel

Bij het concessiemodel is het uitgangspunt dat één partij het alleenrecht krijgt om laadpalen te plaatsen, exploiteren en beheren in de openbare ruimte voor een vastgestelde periode. Deze partijen worden doorgaans geselecteerd via een inkoopprocedure. De voornaamste effecten van de keuze voor het concessiemodel zijn:

- Laadtarief wordt door het bedrijf bepaald nadat concessie binnen gehaald is. Laadtarief kan eventueel in de concessie worden vastgelegd. Er zijn ook gemeenten die per laadpaal een financiële bijdrage geven aan het bedrijf zodat de investeringskosten lager liggen en daarmee de laadprijs kan worden verlaagd.
- Particulieren hebben geen keuzevrijheid voor een bedrijf die de paal plaatst, exploiteert en beheerd.
- Bij een concessie heeft de gemeente slechts één of enkele gesprekspartners (overzichtelijk).
- In het concessiemodel is het mogelijk dat meerdere gemeente samen een concessie verlenen om laadpalen te plaatsen. Met als doel om de concessie zo aantrekkelijk mogelijk te maken voor de markt. Dit zou bijvoorbeeld geregeld kunnen worden via SP71 waarbij met omliggende gemeenten een concessie wordt uitgevraagd. Echter, gemeente Leiden, Alphen a/d Rijn, Oegstgeest en Zoeterwoude zullen hier niet aan meedoen aangezien zij reeds voor het Vergunningenmodel hebben gekozen.
- Via het concessiemodel kan de gemeente aan de concessiehouder(s) afdwingen dat ook bij minder rendabele locaties laadpalen geplaatst moeten worden. Hierdoor biedt het concessiemodel de garantie voor (toekomstige) e-rijders dat een exploitant een laadpaal zal plaatsen, mits de beoogde locatie door de gemeente wordt goedgekeurd. Elektrisch rijden wordt daarmee meer toegankelijk. Desgewenst kunnen tussen de opdrachtgever en de exploitant afspraken worden gemaakt over de risico's.
- Via een concessie worden innovaties afdwingbaar; zo kan worden vastgelegd in de samenwerkingsovereenkomst dat de concessiehouder verplicht is door de opdrachtgever gewenste innovaties door te voeren. Ook als die na gunning pas worden ontwikkeld.
- De gemeente of opdrachtgever kan na afloop van de concessie de laadpalen in eigendom krijgen en via een nieuwe selectieprocedure weer een nieuwe exploitant selecteren. Hierdoor borgt de gemeente een zekerheid voor langere termijn.

In een concessieovereenkomst zijn onder andere afspraken mogelijk over:

- De gemeente kan besluiten om locaties aan te wijzen waar laadpalen mogelijk zijn en waar deze niet toegestaan zijn.
- Algemene uitgangspunten op te nemen waaronder het plaatsen van een laadpaal mogelijk is. Een belangrijke voorwaarde is vaak dat er nog geen andere laadpaal binnen een loopafstand van bijvoorbeeld 250 of 300 meter is geplaatst.
- De vormgeving van laadpalen, vaak beperkt dit zich alleen tot een kleurstelling van de laadpaal.
- Een eventuele aanvullende bijdrage per laadpaal.
- Indien gewenst de tarifiering die kan bestaan uit een starttarief, tarief voor het gebruik en een tarief dat stimuleert om een elektrische auto te verplaatsen als deze vol is.
- Het doorvoeren van innovaties.

## **Opdrachtenmodel**

Ter stimulering van het elektrisch rijden, om de ontwikkeling op gang te brengen, kan de gemeente ook zelf laadpalen (laten) plaatsen en (laten) beheren. Vaak wordt er dan een aanbesteding (of een concessie) gedaan. In het opdrachtenmodel koopt de gemeente (of een samenwerking van gemeenten) het plaatsen en exploiteren van laadpalen in. Dit betekent dat de laadpaalexploitant die de laadpalen plaatst en exploiteert hiervoor een éénmalige en/of periodieke vergoeding van de gemeente ontvangt. In het opdrachtenmodel zijn de risico's voor de exploitant van de laadpalen beperkt aangezien er vanuit de gemeente in de kosten voor de exploitatie wordt bijgedragen.

### Effecten van de keuze voor het opdrachtenmodel

- In het opdrachtenmodel koopt de gemeente het plaatsen en exploiteren van de laadpalen in. Dit betekent dat de gemeente hier ook financieel aan bij draagt.
- Via het opdrachtenmodel heeft de gemeente sterke regie. Zo is het mogelijk om specifieke eisen te stellen aan de vormgeving, kleurstelling en ook locaties van laadpalen. Het is mogelijk om af te dwingen dat op een bepaalde locatie laadpalen worden geplaatst. Ook kan de gemeente een bepaalde prijs voor het laden vaststellen.
- De gemeente of opdrachtgever kan aan het einde van een contractperiode de laadpalen en een nieuwe exploitant selecteren. Hierdoor borgt de gemeente een zekerheid voor langere termijn.
- Innovaties worden afdwingbaar, zo kan in de samenwerkingsovereenkomst worden vastgelegd dat de concessiehouder verplicht is door de opdrachtgever gewenste innovaties door te voeren. Ook als die na gunning pas worden ontwikkeld.
- Het opdrachtenmodel biedt zekerheid voor (toekomstige) e-rijders. Met het opdrachtenmodel (binnen de contractuele ruimte) is er namelijk voor de e-rijder zekerheid dat een verzoek voor een nieuwe laadpaal in de openbare ruimte – dat aan de voorwaarden voldoet – ook werkelijk worden geplaatst.

### Waarover worden afspraken gemaakt

- De regie voor de gemeente bij het kiezen van locaties van laadpalen. Dit betekent dat de gemeente kan besluiten om een laadpaal op een bepaalde locatie wel of niet toe te staan. Desgewenst bepaalt de gemeente vooraf mogelijke locaties voor laadpalen.
- Het bestemmen van een parkeerplek bij een laadpaal voor 'opladen van een elektrische auto' middels een verkeersbesluit. Doorgaans kiezen gemeenten er voor om de kosten voor het verkeersbesluit inclusief het plaatsen van het verkeersbord voor eigen rekening te nemen.
- De vormgeving van laadpalen, zoals de kleurstelling van de laadpaal.
- Het laadtarief inclusief de tariefstructuur (zoals tarief per kWh, starttarief en connectietarief).
- Het doorvoeren van innovaties.
- Looptijd van het samenwerkingscontract en voorwaarden voor overdracht / verwijderen van de laadpalen aan het einde van de looptijd.

## **Vergunningenmodel**

Bij het vergunningenmodel is het uitgangspunt dat elke marktpartij die aan de door de gemeente opgestelde beleidsregels voldoet toestemming krijgt (via een vergunning of soms via een overeenkomst) om in de publieke openbare ruimte laadpalen te plaatsen, beheren en exploiteren. De laadpalen in de openbare publieke ruimte zullen aangesloten worden op het publieke elektriciteitsnet.

In het vergunningenmodel zal de particulier (inwoner of bedrijf) een aanvraag voor een laadpaal in de openbare publieke ruimte indienen bij een marktpartij die kan voldoen aan de door de gemeente gestelde beleidsregels. De aanvraag wordt door de marktpartij getoetst op een aantal aspecten.

Bijvoorbeeld: Hoeveel elektrische rijders zijn er (te verwachten) die van de laadpaal gebruik gaan maken? Is er reeds een laadpaal in de nabijheid aanwezig? Is er een geschikte centrale openbare parkeerplaats waar de oplaadpaal bij kan staan? Geeft de gemeente toestemming?

De marktpartij zorgt naast zijn eigen afweging ook voor de contacten met de aanvrager en de vergunning bij de gemeente. De gemeente geeft een vergunning aan de marktpartij af bij een positieve toetsing aan de beleidsregels en stelt in de meeste gevallen een verkeersbesluit op. De marktpartij legt de laadpaal aan, exploiteert en beheert deze. De gemeente richt uiteindelijk het parkeervak in en plaatst de bebording.

### *Kosten laadpaal*

In het Vergunningenmodel hoeft de particulier de aanleg, exploitatie en beheer van de laadpaal niet direct te betalen, de marktpartij plaatst de laadpaal doorgaans namelijk "gratis". De kosten voor plaatsing, exploitatie en beheer verdient het bedrijf terug door deze in rekening te brengen wanneer er wordt opgeladen bij de laadpaal. De laadprijs bestaat namelijk naast de stroomkosten uit een marge waarin onder andere de gemaakte kosten zitten. Dit is tevens het verdienmodel van de bedrijven die laadpalen plaatsen in de openbare publieke ruimte. Vanuit de gemeente is er geen invloed op deze prijs. Daardoor kan in theorie wanneer er meerdere marktpartijen naast elkaar zijn binnen de gemeente verschillende laadtarieven gelden. Wel kan de gemeente de prijs indirect beïnvloeden door de laadprijzen transparant te communiceren of direct beïnvloeden door met behulp van een subsidieregeling te sturen op een laag laadtarief.

Het voordeel van het vergunningenmodel is dat particulieren de keuze hebben bij welk bedrijf ze de laadpaal aanvragen waardoor concurrentie onder de bedrijven blijft bestaan. Dit stimuleert hen om innovatief en aantrekkelijk te blijven. Tevens krijgt de gemeente niet meer de aanvragen binnen. Daar staat wel tegenover dat een bedrijf kan bepalen of een aanvraag van een particulier wordt ingewilligd of niet. Onbekend is hoe vaak in de praktijk een aanvraag niet wordt ingewilligd en welke afwegingen daaraan ten grondslag liggen. Daar staat wel tegenover dat als een marktpartij niet ingaat op een aanvraag van een particulier de particulier vrij staat om naar een andere marktpartij te stappen. Tevens is de verwachting dat het afwijzen van aanvragen door marktpartijen pas zal optreden als er een redelijk netwerk van laadpalen is ontstaan, immers bij een situatie zonder laadpalen is elke aanvraag al snel aantrekkelijk voor een marktpartij.

Een nadeel van het vergunningenmodel is wel dat de gemeente met meerdere marktpartijen te maken kan krijgen wat minder overzichtelijk kan zijn. Immers bij vragen/verzoeken van bewoners moet eerst worden uitgezocht van welk bedrijf de laadpaal is.

### *Beleidsregels*

Bij het Vergunningenmodel stelt de gemeente beleidsregels op. Deze regels vormen de voorwaarden waartegen marktpartijen laadpalen kunnen realiseren in de gemeente. Beleidsregels kunnen ieder moment worden aangepast aan voortschrijdend inzicht en nieuwe ontwikkelingen. In de voorwaarden kan bijvoorbeeld aandacht besteed worden aan:

- De locaties van laadpalen. De gemeente kan besluiten om een laadpaal op een bepaalde locatie wel of niet toe te staan. Er kan gekozen worden dat een laadpaal niet voor een woning mag staan. Alphen a/d Rijn heeft in haar beleidsregels bijvoorbeeld locaties aangewezen waar laadpalen mogen komen, deze locaties bevinden zich buiten woonstraten.
- Algemene uitgangspunten voor het plaatsen van een laadpaal. Zo is het mogelijk om de voorwaarde op te nemen dat er nog geen andere laadpaal binnen een loopafstand van bijvoorbeeld 250 of 300 meter is geplaatst.
- Het bestemmen van een parkeerplek bij een laadpaal voor "opladen van een elektrische auto" met een verkeersbesluit.
- Vormgeving van de laadpaal, doorgaans beperkt dit zich tot de kleurstelling en hoogte van de laadpaal.

- Functionaliteit van de laadpaal: deze moet goed functioneren, veilig zijn voor gebruikers en gerepareerd worden als deze defect is.
- Voorwaarden voor het intrekken van de vergunning voor een laadpaal op een bepaalde locatie, bijvoorbeeld als een paal structureel niet wordt gebruikt of niet goed functioneert.
- Interoperabele laadpaal, hierdoor is een laadpaal toegankelijk voor alle laadpassen die geschikt zijn voor openbare laadpalen.

Voor de beleidsregels kan het model beleidskader van de VNG gebruikt worden en kunnen de beleidsregels en ervaringen van omliggende gemeenten worden meegenomen, zoals van Leiden en Alphen a/d Rijn.

Belangrijke aandachtspunten en overwegingen bij dit model:

- Het vergunningenmodel kan inhouden dat de gemeente samenwerkt met meerdere marktpartijen. Een mix van laadpalen met een verschillend uiterlijk in de gemeente is hiervan een gevolg. Echter kan de gemeente met beleidsregels wel sturen op hoogte en kleur.
- In het algemeen is er geen sturing mogelijk op het laadtarief voor de gebruiker vanuit de gemeente. Dit wordt bepaald door de marktpartij. Gevolg kan hierdoor zijn dat de laadpalen in de gemeente verschillende laadtarieven hebben. Middels het transparant communiceren van de laadprijs kan hierop indirect invloed worden uitgeoefend, ook is het mogelijk om via een subsidieregeling te sturen op een laag laadtarief.
- De kosten voor de gemeente beperken zich in dit model veelal tot het verkeersbesluit en het inrichten van de parkeerplaats voor alleen opladen.
- De e-rijder betaalt bij dit model vaak een hoger laadtarief dan bij een aanbesteding of concessie waarbij de overheid meefinanciert.
- Het vergunningenmodel zorgt voor continue marktwerking met een lage drempel voor marktpartijen om deel te nemen en laadpalen te realiseren. Immers kan een partij ook op kleinere schaal uitrollen.
- De vergunning bevat altijd een herhaling van de door de gemeente opgestelde beleidsregels die relevant zijn voor de exploitatieperiode. Mocht een partij niet voldoen aan de beleidsregels, kan de vergunning altijd ingetrokken worden.
- Zodra er (technologische) of beleidsmatige ontwikkelingen zijn die bijvoorbeeld passen in de energietransitie, kan dit direct aangepast worden in de beleidsregels. Op deze manier kan flexibel gespeeld worden op veranderingen.