

Parkeeronderzoek Kerkplein Bennebroek

Opdrachtgever
Titel rapport

Pré Wonen
Parkeeronderzoek Kerkplein Bennebroek

Kenmerk
Datum publicatie

016013.20231011.R1.01
11 oktober 2023

© Copyright Goudappel BV 11 oktober 2023

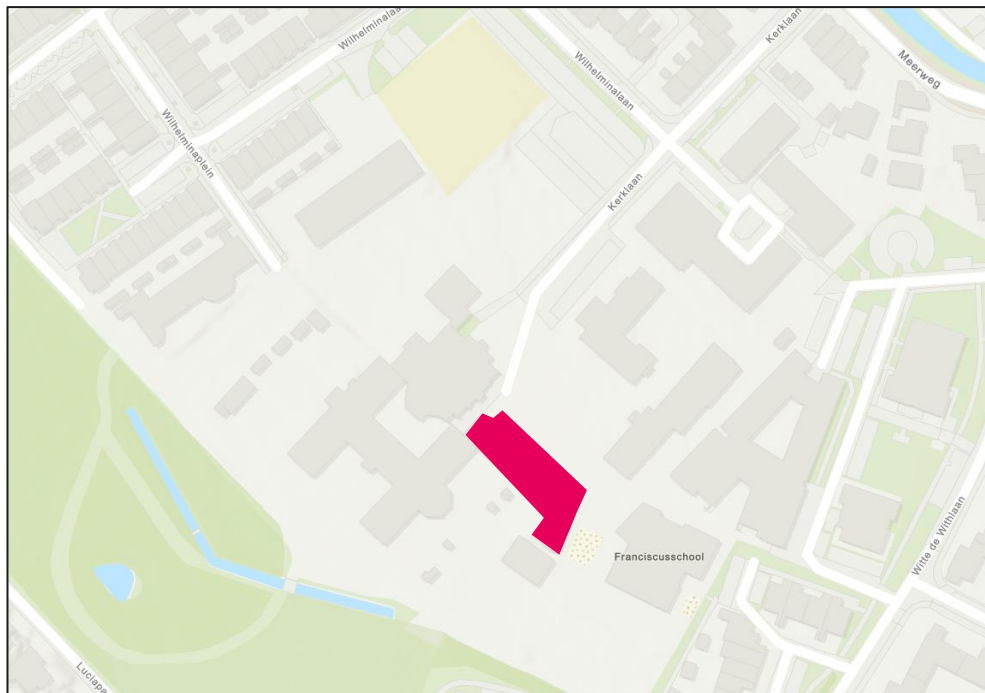
Inhoudsopgave

1. Inleiding	1
1.1 Aanleiding	1
1.2 Functieprogramma	2
1.3 Leeswijzer	2
2. Parkeerbehoefte	3
2.1 Aanpak en uitgangspunten	3
2.2 Resultaat parkeerbehoefte	3
3. Passende parkeernorm	4
3.1 Aanpak en uitgangspunten	4
3.2 Bezoekersdeel van woningen	5
3.3 Resultaat passende parkeernorm	6
4. Oplossing parkeerbehoefte	8
4.1 Parkeerdrukmeting	8
4.2 Toekomstige parkeerdruk na ontwikkeling	10
4.3 Oplossingsrichting Kerklaan	11
5. Conclusies	12
Bijlage 1 Onderzoeksverantwoording autobezit	14
Bijlage 2 Resultaten parkeerdrukmeting	16

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Pré wonen heeft eind 2022 een wooncomplex van Woonzorg Nederland overgenomen aan het Kerkplein in Bennebroek (zie figuur 1.1). In het pand waren 32 appartementen gevestigd voor senioren die stonden ingeschreven bij Woonzorg Nederland. Voor de komende 10 jaar heeft Pré Wonen het complex verhuurd aan de gemeente Bloemendaal voor het vesten van Oekraïense vluchtelingen. Na deze periode is Pré Wonen voornemens om het complex te herontwikkelen tot 38 sociale huurappartementen. Hiervoor dient het bestemmingsplan aangepast te worden. Als onderdeel van de bestemmingsplanwijziging dient het aspect parkeren onderzocht te worden. Daarom heeft Pré Wonen aan Goudappel gevraagd om te onderzoeken hoe de toekomstige parkeerbehoefte (over circa 10 jaar) opgelost kan worden. In voorliggende rapportage zijn de gehanteerde aanpak, uitgangspunten en resultaten van dit onderzoek toegelicht.



Figuur 1.1: Beoogde locatie voor herontwikkeling aan het Kerkplein in Bennebroek

1.2 Functieprogramma

In tabel 1.1 zijn het voormalige en toekomstige functieprogramma weergegeven. de voormalige appartementen van Woonzorg Nederland waren bedoeld voor senioren met beperkte (thuis)zorgvoorzieningen. Zodoende zijn deze appartementen aangemerkt als serviceflats. Voor de toekomstige situatie zijn kleine reguliere sociale huurappartementen beoogd.

		functie	aantal
voormalige situatie		serviceflat	32 woningen
toekomstige situatie	sociale huurappartement (< 50 m ² gbo)		38 woningen

Tabel 1.1: Voormalige en toekomstige functieprogramma

Het complex beschikt over nul parkeerplaatsen op eigen terrein. In de voormalige situatie werd de parkeerbehoefte opgelost in de openbare ruimte.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de toekomstige parkeerbehoefte berekend aan de hand van de gemeentelijke parkeernormen van Bloemendaal. In hoofdstuk 3 is een beter passende parkeernorm bepaald aan de hand van het daadwerkelijke autobezit bij sociale huurappartementen in Bennebroek. Hoofdstuk 4 gaat in op de oplossing van de parkeerbehoefte, waarbij een parkeerdrukmeting is uitgevoerd. In hoofdstuk 5 zijn de conclusies van het onderzoek samengevat.

2. Parkeerbehoefte

2.1 Aanpak en uitgangspunten

Voor de ontwikkeling is het benodigde parkeeraanbod berekend door het functieprogramma te vermenigvuldigen met de bijbehorende parkeernorm (het aantal benodigde parkeerplaatsen per woning). De gemeente Bloemendaal heeft haar parkeernormen opgenomen in de 'Beleidsnotitie parkeernormen gemeente Bloemendaal 2019'.

Parkeernormen

Het benodigde parkeeraanbod is berekend door de functies uit tabel 1.1 te vermenigvuldigen met de bijbehorende gemeentelijke parkeernorm. In haar parkeerbeleid maakt de gemeente Bloemendaal onderscheid naar ligging en stedelijkheidsgraad binnen de gemeente, conform de CROW-systematiek. Bij de gehanteerde parkeernormen is uitgegaan van de stedelijkheidsgraad 'weinig stedelijk' in Bennebroek en het gemiddelde parkeerkencijfer¹ in de gegeven bandbreedte. De gehanteerde parkeernormen zijn weergegeven in tabel 2.1.

functie in beleid	parkeernorm	aandeel bezoekers	eenheid
huur, appartement, sociaal	1,4	0,3	ppl per woning

Tabel 2.1: Gehanteerde parkeernormen conform gemeentelijk beleid

2.2 Resultaat parkeerbehoefte

In tabel 2.2 is de berekende parkeerbehoefte weergegeven voor de voormalige en toekomstige situatie.

functie	omvang	parkeernorm	parkeerbehoefte
sociale huurappartement (toekomstige situatie)	38	1,4	53,2

Tabel 2.2: Toekomstige parkeerbehoefte inclusief saldering van de voormalige parkeerbehoefte

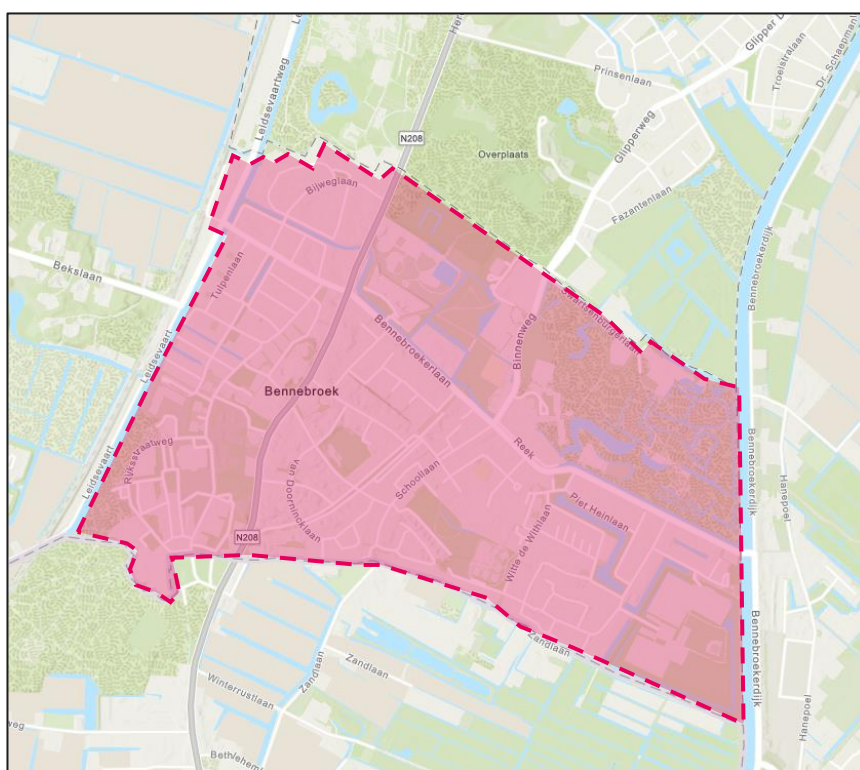
De parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid voor de toekomstige sociale huurappartementen bedraagt circa 53 parkeerplaatsen.

¹ Zoals vermeld in de meest recente CROW-publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren' waar de gemeente Bloemendaal haar parkeernormen op gebaseerd heeft.

3. Passende parkeernorm

3.1 Aanpak en uitgangspunten

Goudappel heeft de beschikking tot recente niet-openbare microdata van CBS over het gemiddelde autobezit per bewoonde woning op gemeente-, wijk- en buurtniveau. Meer achtergrondinformatie over deze data is opgenomen in bijlage 1. Het gemiddelde autobezit voor de sociale huurappartementen van deze ontwikkeling is geanalyseerd om te bekijken in hoeverre de vigerende parkeernorm aansluit bij het daadwerkelijke autobezit. uit ervaring blijkt namelijk vaak dat de parkeernormen, met name voor sociale huurwoningen (veel) hoger liggen dan het daadwerkelijke autobezit in de praktijk². Het autobezit onder bestaande sociale huurappartementen is geanalyseerd in de wijk Bennebroek (zie figuur 3.1).



Figuur 3.1: Gehanteerde onderzoeksgebied voor de analyse naar het daadwerkelijke autobezit

De CBS-microdata houdt echter geen rekening met de volgende zaken:

- grijze kentekens (bedrijfswagens en/of buitenlandse kentekens die niet bij het CBS zijn geregistreerd)
- trend in autobezit.

De twee genoemde elementen worden hierna nader toegelicht.

² <https://www.goudappel.nl/nl/actueel/parkeernormen-voor-sociale-woningbouw-vaak-te-hoog-en-niet-passend>

Grijze en buitenlandse kentekens

Er zijn auto's die niet staan geregistreerd bij het CBS. Dit zijn voornamelijk auto's met een buitenlands kenteken en bedrijfswagens. Voor laatstgenoemde geldt dat deze kentekens meestal beginnen met een B of V. Uit grootschalig veldonderzoek van Goudappel in woonwijken blijkt dat circa 8% van de geparkeerde auto's bedrijfsauto is of een buitenlands kenteken heeft. Deze 8% is daarom opgeteld bij het autobezit van bewoners zoals blijkt uit de data.

Trend in autobezit

In de microdata is geen rekening gehouden met bepaalde trends in autobezit. De microdata zegt iets over het huidige autobezit maar zegt niks over het toekomstige autobezit. Uit een analyse blijkt dat het autobezit in de hele gemeente Bloemendaal met circa 2% is gestegen tussen 2017 en 2022³. Er wordt voor dit onderzoek uitgegaan dat deze trend zich doorzet. Daarom is de data van autobezit opgehoogd met 2% groei om rekening te houden met een stijgende trend van autobezit in de gemeente Bloemendaal.

3.2 Bezoekersdeel van woningen

Al geruime tijd is binnen de verkeerskundige vakwereld de ervaring dat het ooit 'arbitrair' vastgelegde parkeercijfer voor bezoekersparkeren bij woningen (vaak 0,3 parkeerplaatsen per woning) te hoog is. Daar waar voor het bewonersparkeren in woonwijken onderscheid wordt gemaakt voor locatie-specifieke kenmerken bij het bepalen van het aantal parkeerplekken (zoals ligging ten opzichte van het centrum en/of openbaar vervoer), is dit voor bezoekersparkeren bij de functie wonen nog niet het geval.

Door digitalisering is steeds meer data beschikbaar gekomen over het parkeergedrag van bezoekers aan woningen. Hieruit blijkt dat de bezoekersnorm van 0,3 parkeerplaatsen per woning vaak te hoog is. Dit blijkt onder andere uit onderzoeken⁴ in 16 steden in Nederland. *Er wordt geconcludeerd dat een waarde van 0,1 parkeerplaats per woning in stedelijk gebied vaak al voldoende is. Dit komt ook overeen met het bezoekersdeel wat in steeds meer andere gemeenten in stedelijk gebied gehanteerd wordt.*

Steeds meer gemeenten passen hun bezoekersnormen ook aan naar de meest recente inzichten. Hieronder volgt een kort overzicht van enkele gemeenten die hun bezoekersnormen recent naar beneden hebben bijgesteld:

- gemeente Haarlem (2023) in een bandbreedte van 0,1 tot 0,15 parkeerplaats per woning
- gemeente Oss (2023) in een bandbreedte van 0,1 tot 0,3 parkeerplaats per woning
- gemeente Hilversum (2023) overal 0,1 parkeerplaats per woning

³ https://klimaatmonitor.databank.nl/Jive?sel_guid=010d3cc2-384f-45f4-b5a0-6aab540788a0

⁴ Parkeercijfers voor bezoek aan bewoners: de grote onbekende, bijdrage aan CVS-congres (november 2021).

⁴ A new perspective on residential parking policy, TU Delft (augustus 2021).

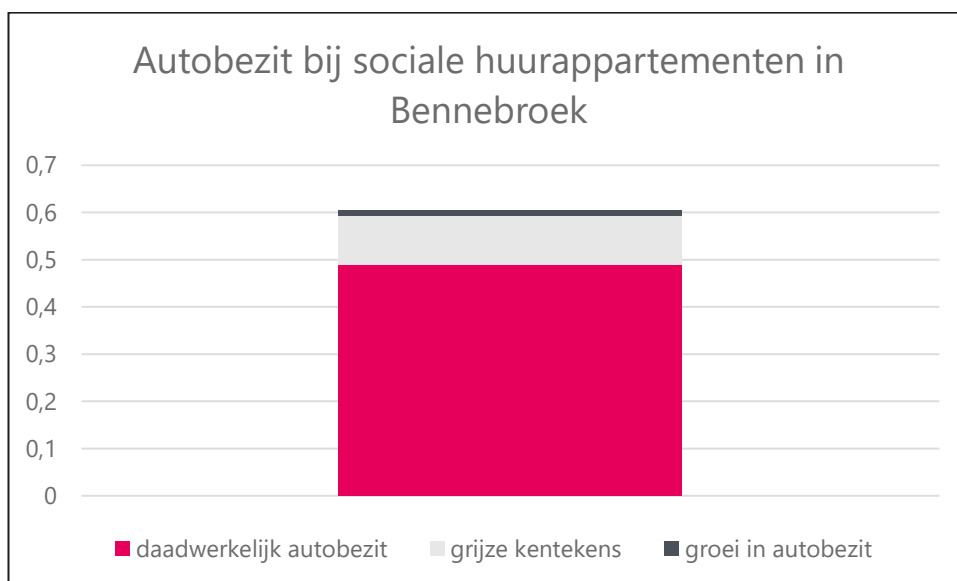
- gemeente Oosterhout (2022) in een bandbreedte van 0,1 tot 0,2 parkeerplaats per woning
- gemeente Geldrop-Mierlo (2022) in een bandbreedte van 0,1 tot 0,2 parkeerplaats per woning.

Uit de onderzoeken blijkt dat voor weinig stedelijke gebieden in de rest bebouwde kom een bezoekersnorm van 0,1-0,15 parkeerplaats per woning voldoende is. In dit onderzoek is dit worst-case naar boven afgerond op 0,2 parkeerplaats per woning.

Hierdoor sluiten de bezoekersnormen naar verwachting goed aan op de nieuwste (nog te verschijnen) parkeerkencijfers van CROW die begin 2024 worden gepubliceerd. Hierin wordt ook expliciet aandacht besteed aan het actualiseren van het bezoekerskencijfer bij woningen, dat nu nog vaak standaard als 0,3 parkeerplaats per woning wordt toegepast.

3.3 Resultaat passende parkeernorm

In figuur 3.2 is het daadwerkelijke autobezit weergegeven bij sociale huurappartementen in Bennebroek. In totaal zijn er circa 225 sociale huurappartementen in de wijk die een gezamenlijk, gewogen gemiddelde hebben van 0,6 auto per huishouden.



Figuur 3.2: Autobezit bij sociale huurappartementen in Bennebroek

Uit de analyse blijkt dat het daadwerkelijke autobezit bij sociale huurappartementen in Bennebroek circa 0,6 auto per huishouden bedraagt (exclusief bezoekersdeel). Dit ligt fors lager dan de parkeernorm van de gemeente Bloemendaal die uitgaat van 1,1 parkeerplaats per woning (exclusief bezoekersdeel).

Met het daadwerkelijke autobezit als uitgangspunt bedraagt de totale parkeerbehoefte circa 30 parkeerplaatsen, zie tabel 3.1. Dit zijn 23 parkeerplaatsen minder dan conform de gemeentelijke parkeernorm benodigd zijn.

functie	omvang	parkeernorm	parkeerbehoefte
bewonersdeel	38	0,6	22,8
bezoekersdeel	38	0,2	7,6
totaal	38		30

Tabel 3.1: Parkeerbehoefte toekomstige situatie met het daadwerkelijke autobezit als uitgangspunt

In hoofdstuk 4 is onderzocht in hoeverre de parkeerbehoefte in de omgeving kan worden opgelost. Hiervoor is een parkeerdrukmeting uitgevoerd op verschillende momenten van de week. Daarom is de parkeerbehoefte ook voor verschillende momenten van de week inzichtelijk gemaakt conform de aanwezigheidspercentages conform de meest recente CROW-publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren'. Deze aanwezigheidspercentages zijn weergegeven in tabel 3.2, de parkeerbehoefte per moment van de week is in tabel 3.3. weergegeven.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
bezoekers	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%

Tabel 3.2: Gehanteerde aanwezigheidspercentages

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners	11,4	11,4	20,5	18,2	22,8	13,7	18,2	16,0
bezoekers	0,8	1,5	6,1	5,3	0,0	4,6	7,6	5,3
totaal	12	13	27	24	23	18	26	21

Tabel 3.3: Parkeerbehoefte toekomstige situatie per moment van de week

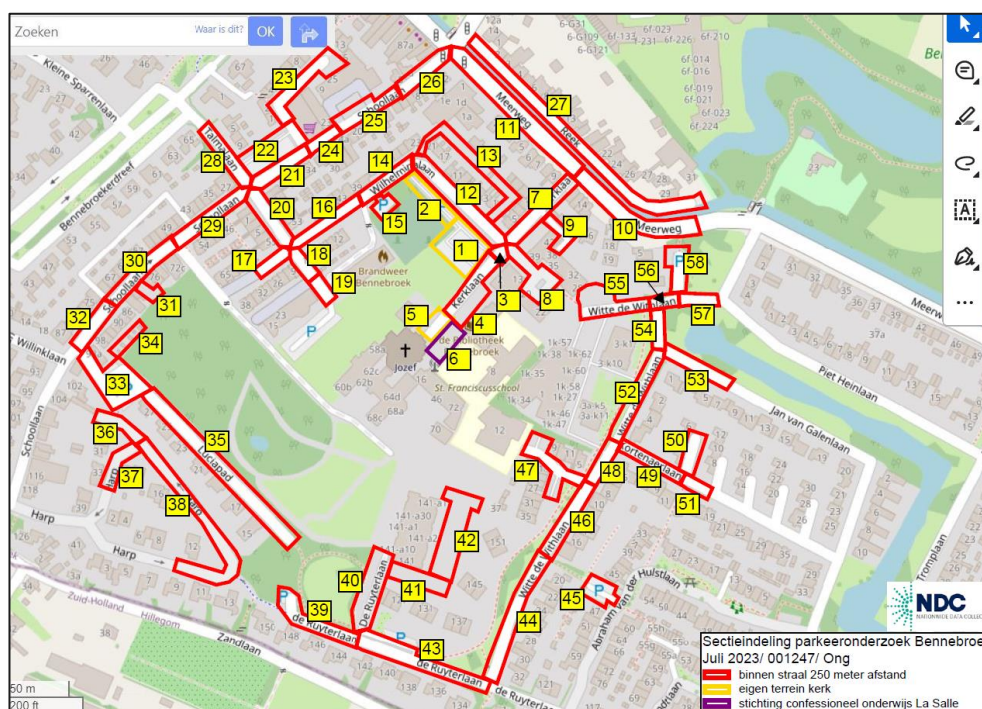
4. Oplossing parkeerbehoefte

4.1 Parkeerdrukmeting

Er is in de omgeving van het klooster in Bennebroek een parkeerdrukmeting uitgevoerd. met de parkeerdrukmeting is de capaciteit van parkeerplaatsen en de bezetting van parkeerplaatsen gemeten op meerdere momenten in de week⁵:

- zaterdag 15 juli om 15:00 en 19:00 uur
- zondag 16 juli om 15:00 uur
- donderdag 20 juli om 11:00, 19:00 en 23:00 uur
- zondag 24 september om 22:00 uur
- dinsdag 26 september om 07:00, 10:00, 16:00, 19:00 en 22:00 uur.

De resultaten van de parkeerdrukmeting zijn weergegeven in bijlage 2. Het gehanteerde onderzoeksgebied is weergegeven in figuur 4.1 en is onderverdeeld in secties.



Figuur 4.1: Gehanteerde onderzoeksgebied inclusief onderverdeling in secties

De gemeente Bloemendaal hanteert in haar beleid een acceptabele loopafstand van 100 meter voor wonen. Binnen een straal van 100 meter van het klooster bevinden zich alleen secties 4 tot en met 6 (waarbij sectie 5 en 6 op eigen terrein liggen).

⁵ De metingen in juli zijn nog vóór de zomervakantie van de regio noord. Bovendien is ook na de zomerperiode in september gemeten. De parkeerbezetting van juli en september komen nagenoeg overeen (in juli zelfs veelal iets hoger) waardoor er geen sprake is van een mogelijk vakantie effect.

Aangezien het klooster geen parkeren op eigen terrein heeft (en dit ook moeilijk kan realiseren) is in overleg met de gemeente Bloemendaal besproken om de acceptabele loopafstand op te rekken tot 150 meter. Daarmee komt ook het grotere parkeerterrein bij de kerk binnen acceptabele loopafstand te vallen.

In tabel 4.1 is de huidige parkeerbezetting tijdens de meetmomenten weergegeven.

meetmoment	capaciteit (binnen 150 meter) ⁶	bezetting (binnen 150 meter)	parkeerdruk (binnen 150 meter)
werkdagochtend	87	57	66%
werkdagmiddag	87	64	74%
werkdagavond	87	50	57%
werkdagnacht	87	61	70%
zaterdagmiddag	87	50	57%
zaterdagavond	87	54	62%
zondagmiddag	87	53	61%

Tabel 4.1: Huidige parkeerdruk op de drukst gemeten momenten binnen 150 meter loopafstand

Uit de tabel blijkt dat de huidige parkeerdruk niet erg hoog is, met maximaal 74% op het drukst gemeten moment (werkdagmiddag). Op de andere momenten van de week ligt de parkeerdruk lager. De parkeerdruk in de huidige situatie in het hele onderzoeksgebied (250 meter loopafstand) bedraagt op het drukst gemeten moment 60%. De gemeente Bloemendaal accepteert een parkeerdruk van 85% (inclusief de toekomstige parkeerbehoefte). Er is zodoende sprake van restcapaciteit in het gebied om (een deel van) de toekomstige parkeerbehoefte op te vangen.

4.2 Toekomstige parkeerdruk na ontwikkeling

In tabel 4.2 is de toekomstige parkeerdruk weergegeven inclusief de toename van de parkeerbehoefte per moment van de week.

meetmoment	parkeercapaciteit	parkeerbezetting	parkeerdruk
werkdagochtend	87	69 (+12)	79%
werkdagmiddag	87	77 (+13)	89%
werkdagavond	87	77 (+27)	89%
werkdagnacht	87	74 (+23)	85%
zaterdagmiddag	87	68 (+18)	78%
zaterdagavond	87	80 (+26)	92%
zondagmiddag	87	74 (+21)	85%

Tabel 4.2: Toekomstige parkeerdruk na realisatie plan

Uit de tabel blijkt dat de parkeerdruk op drie momenten van de week de acceptabele grenswaarde van 85% overschrijdt. De verwachting is dat dit in de praktijk niet tot grote problemen leidt. Er kan gekozen worden om het onderzoeksgebied nog verder te verruimen, bijvoorbeeld voor bezoekers (zo is de acceptabele loopafstand voor bezoekers van woningen 250 meter conform CROW-richtlijnen). Er zal een waterbedeffect ontstaan waarbij parkeerders aan de randen van het onderzoeksgebied (binnen 150 meter) door een hogere

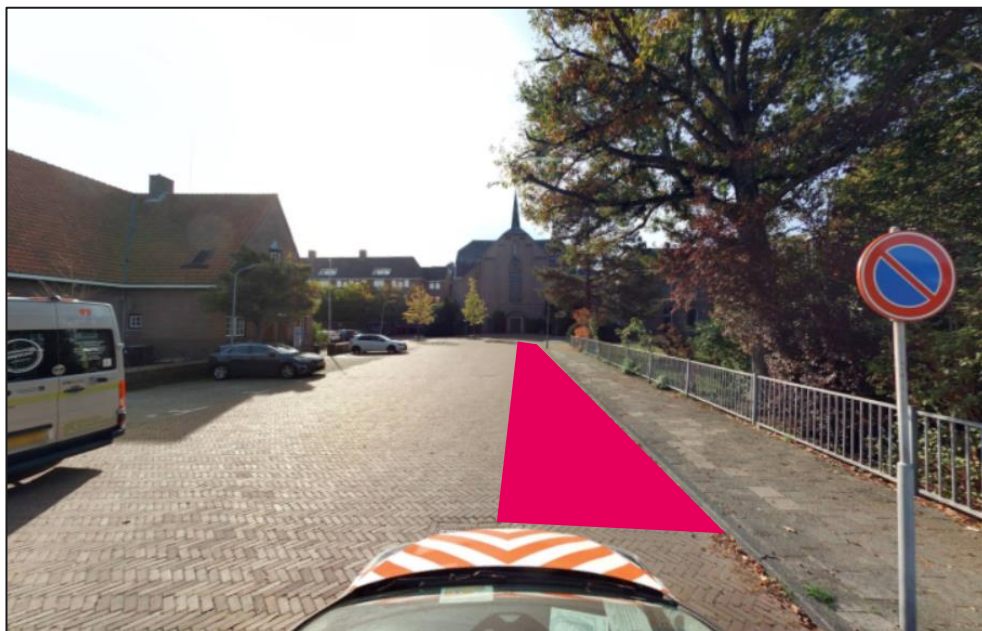
⁶ Binnen een straal van 150 meter vallen de secties 1 t/m 8 en sectie 12. Bijzondere parkeerplaatsen zoals voor vergunninghouders, invaliden of elektrische voertuigen zijn hierin niet meegenomen.

bezetting in een andere sectie gaan parkeren die buiten het onderzoeksgebied valt. Dat biedt meer ruimte aan de parkeerders van de ontwikkeling die het liefst binnen 150 meter loopafstand parkeren.

4.3 Oplossingsrichting Kerklaan

De Kerklaan is recent weer in het bezit gekomen van de gemeente Bloemendaal. Dit is een zeer brede straat van circa 9 meter breed (zie figuur 4.1). In de huidige situatie geldt er een parkeerverbod in de straat omdat de ruimte vrijgehouden moest worden voor trouw-/rouwstoeten. Dit is inmiddels niet meer van toepassing omdat de kerk is gesloten.

De gemeente Bloemendaal heeft daarom aangegeven het parkeerverbod te kunnen opheffen zodat de brede straat gebruikt kan worden voor langsparkeren. Naar verwachting levert dit ruimte op voor het parkeren van circa 10 auto's.



Figuur 4.2: Impressie van de brede Kerklaan waar de rechterzijde gebruikt zou kunnen worden voor langsparkeren als het parkeerverbod wordt opgeheven

Een deel van de Kerklaan zou eventueel gebruikt kunnen worden om in extra parkeerplaatsen te voorzien voor de omgeving (inclusief de ontwikkeling). Daarmee zou ook sprake zijn van een acceptabele parkeerdruk in de toekomst. Naar verwachting kan in de praktijk echter ook worden volstaan zonder extra parkeerplaatsen in de Kerklaan.

5. Conclusies

Pré Wonen heeft Goudappel gevraagd om een parkeeronderzoek uit te voeren naar aanleiding van een herontwikkeling in Bennebroek. Uit dit onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- De toekomstige parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid bedraagt in totaal circa 53 parkeerplaatsen
- Op basis van het daadwerkelijke autobezit bij sociale huurappartementen wordt geconcludeerd dat de vigerende parkeernorm van de gemeente te hoog is. een parkeernorm van 0,6 parkeerplaats per woning voor bewoners van sociale huurappartementen lijkt passender. Met het daadwerkelijke autobezit als uitgangspunt bedraagt de parkeerbehoefte in totaal 30 parkeerplaatsen.
- Uit een parkeerdrukmeting blijkt dat de toekomstige parkeerbehoefte grotendeels kan worden opgelost in de omgeving. Op enkele momenten is sprake van een te hoge parkeerdruk waarbij de acceptabele grenswaarde van 85% wordt overschreden. Naar verwachting leidt dit in de praktijk niet tot grote problemen.
- Eventueel kunnen er ook extra parkeerplaatsen gerealiseerd worden aan de Kerklaan door het huidige parkeerverbod op te heffen. Dit biedt capaciteit voor circa 10 parkeerplaatsen voor de omgeving.

B

Bijlage 1 Onderzoeksverantwoording

autobezit

Goudappel heeft in vakliteratuur al een aantal publicaties geschreven over te hoge parkeernormen voor sociale woningbouw. In het kort komt de boodschap erop neer dat bij sociale woningbouw in het algemeen en bij niet-grondgebonden sociale woningbouw (appartementen) in het bijzonder, vaak te veel parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Dit leidt tot onnodig hoge kosten die businesscases van ontwikkelingen onder druk zetten en tot onnodig ruimtegebruik voor parkeervoorzieningen leiden. Het probleem wordt veroorzaakt door de parkeernormen die gemeenten hanteren. In de basis dient men te voldoen aan de parkeernorm die de gemeente opstelt voor woningen. Veel gemeenten hebben echter parkeernormen die niet up-to-date zijn (lees: niet goed aansluiten bij het daadwerkelijke autobezit) of die niet goed aansluiten bij het type woning dat gerealiseerd wordt. Denk bijvoorbeeld aan één parkeernorm voor alle appartementen terwijl er in de praktijk een groot verschil zit in autobezit van bewoners bij sociale huurappartementen en autobezit van bewoners bij (dure) koopappartementen.

Goudappel heeft de laatste jaren veel onderzoek gedaan naar gemeentelijke parkeernormen in Nederland in relatie tot het daadwerkelijke autobezit. Hierbij is gebruik gemaakt van een dataset die tot stand is gekomen door het combineren van gegevens uit analysebestanden/bronnen over bijvoorbeeld type woningen en de ligging van woningen in stedelijk gebied met output van onderzoek op microdata van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) over (lease)autobezit, woningvoorraad, type woningen, eigendomssituatie en inkomen. Hiermee kan voor heel Nederland op gemeente-, wijk- en buurniveau het autobezit gericht geanalyseerd worden wat het autobezit is. Zo wordt specifiek rekening gehouden met de karakteristieken en het autobezit in Helmond (zoals het feit dat er in de avonden na 19:00 uur en weekenden nauwelijks bussen meer rijden). Bij het autobezit kan onderscheid gemaakt worden naar autobezit per categorie zoals:

- eigendomssituatie (koop, particuliere huur en sociale huur);
- woningtype (vrijstaand huis, twee-onder-een-kap, rijwoning en appartement);
- leeftijd (0-30 jaar, 30-65 jaar en 65+ jaar);
- oppervlakte (tot 50 m² gbo, 50-75 m² gbo, 75-100 m² gbo, 100-125 m² gbo, >125 m² gbo).

Deze categorieën kunnen ook 'gestapeld' worden en zo inzichtelijk maken wat het autobezit is onder bijvoorbeeld 65-plussers in sociale huurappartementen in buurt X in gemeente Y (bij voldoende waarnemingen). De microdata zorgt zodoende voor een cijfermatige onderbouwing om in discussie te gaan met gemeenten over het aanpassen van de parkeernormen.

Belangrijk om op te merken is dat door het hanteren van het daadwerkelijke autobezit als parkeernorm, er sprake is van volledig vraagvolgend beleid. Het is nog mogelijk om vanuit bepaalde beleidsdoelstellingen lagere parkeernormen toe te passen (zoals in het centrum met gereguleerd parkeren) dan het daadwerkelijke autobezit.

Achtergronden dataset en bewerkingen

De data over autobezit is exclusief bezoekers en exclusief een aandeel grijze/buitenlandse kentekens. Onder grijze kentekens vallen voornamelijk bedrijfsauto's en -busjes die mee naar huis worden genomen. Denk hierbij aan busjes van schilders en timmerlui die de bedrijfsbussen na werk mee naar huis nemen en voor de deur parkeren. Het aandeel grijze/buitenlandse kentekens verschilt per buurt. Hiervoor wordt de data opgehoogd met een percentage.

'Normale' zakelijke leaseauto's staan op naam van de leasemaatschappijen. Deze staan niet op naam van de berijders en zijn dus ook niet rechtsreeks te koppelen aan type woningen in buurten/wijken waar deze berijders wonen. Deze leaseauto's worden in onze data echter (via afgeschermd analyses door/bij CBS via belastinggegevens) toch aan type woningen in buurten/wijken gekoppeld en zijn zodoende inbegrepen in onze cijfers. Bij financial leaseconstructies staat de leaseauto op naam van de berijder en is ook direct het economische eigendom van de berijder (geen juridisch eigendom; net als een huis dat je nog aan het afbetalen bent met een hypotheek; is van jou, maar het is een onderpand voor de financier). Deze vallen in de analyse in de groep van privé personenauto's.

Bij private lease is het anders. Daarbij is zowel het juridische als economische eigendom van de leasemaatschappij, maar staat de auto wel op naam van de berijder (zodat bijvoorbeeld de RDW rechtstreeks met de berijder kan communiceren). En dat laatste is waar het CBS naar kijkt. De data die wij hebben heeft betrekking op het jaar 2021. Toen waren er in totaal 8,828 miljoen personenauto's. In de gebruikte data zitten er 8,951 miljoen. Dit verschil komt met zekerheid grenzende waarschijnlijk door het vertalen van belastinggegevens naar leaseauto's en door het afronden naar minder decimalen van autobezit op buurt- en wijkniveau. Van enige onderschatting van autobezit is in ieder geval geen sprake.

De gebruikte indeling in gemeenten, wijken en buurten is conform de CBS-indeling van 2022. De stedelijkheidsgraad (omgevingsadressendichtheid) van gemeenten, wijken en buurten komt uit 'Kerncijfers wijken en buurten 2022'. De in de analyse gebruikte gegevens betreffende woningvoorraad, eigendomssituatie en RDW-gegevens hebben betrekking op het jaar 2022. Het 'bezit'/gebruik van een leaseauto heeft betrekking op het jaar 2021 en is inbegrepen in de data.

Voor de duidelijkheid wordt vermeld dat de oorspronkelijk gebruikte CBS-microdata altijd binnen de volledig afgesloten netwerkomgeving van het CBS blijft, en alleen resultaten van bewerkingen/statistische gegevens die niet naar personen te herleiden is (kunnen) worden geëxporteerd. En om in deze gegevens de laatste mogelijke vorm van onthullingsgevaar naar huishoudens te voorkomen, zijn door het CBS alle gegevens die betrekking hebben op minder dan tien huishoudens verwijderd. Ook zijn de aantallen huishoudens afgerond op vijftallen en het gemiddelde aantal auto's per huishouden is afgerond op 2 decimalen.

Bijlage 2 Resultaten parkeerdrukmeting

Resultaten parkeeronderzoek Bennebroek
Zaterdag 15, zondag 16 en donderdag 20 juli 2023
Projectcode: 001047

Zone 1-binnen straat 100 meter
Zone 2-binnen straat 250 meter

= 0 - 84% bezetting
 = 85 - 100% bezetting
 = >100% bezetting



Sectie	Omschrijving sectie	Zone	Capaciteiten							Totaal	Za 15 juli		Zo 16 juli	Do 20 juli			
			Vak	Langs	Buurtbus	Elek	Inv	Verg	Inv %		15.00 uur	19.00 uur	15.00 uur	11.00 uur	15.00 uur	19.00 uur	23.00 uur
3	Kerklaan	2								0	0	0	0	0	0	0	0
4	Kerklaan	1	5		1		1	4		11	2	2	2	6	7	1	2
5	Kerklaan	1	0							0	0	0	0	0	0	0	0
6	Kerklaan	1	8							8	4	5	5	8	8	2	4
7	Kerklaan	2	4							4	3	3	3	1	1	4	4
8	Beatrixplein	2	6						1	6	5	5	6	2	3	4	6
9	Kerklaan	2	4							4	3	3	4	3	3	5	4
10	Meerweg	2								0	0	0	0	0	0	0	0
11	Meerweg	2								0	0	0	0	0	0	0	0
12	Wilhelminalaan	2	8							8	6	5	5	5	6	7	5
13	Wilhelminalaan	2								0	0	0	0	0	0	0	0
14	Wilhelminalaan	2								0	1	1	0	0	0	0	0
15	Wilhelminalaan	2	8							8	6	6	4	5	4	5	6
16	Wilhelminalaan	2	24				1			25	16	23	22	21	18	23	24
17	Wilhelminalaan	2	12					2		12	10	12	13	8	10	11	12
18	Wilhelminalaan	2								0	1	0	0	0	0	0	0
19	Wilhelminalaan	2	2							2	2	2	1	1	2	3	3
20	Wilhelminaplein	2								0	0	0	0	0	0	0	0
21	Schoolaan	2	6							6	2	6	5	3	3	4	6
22	Willem Alexanderplein	2	39				1			40	26	14	15	18	17	16	10
23	Willem Alexanderplein	2	7							7	6	7	7	7	7	7	7
24	Schoolaan	2	4							4	4	3	4	1	3	1	4
25	Schoolaan	2	13					3		13	14	12	11	7	10	12	13
26	Schoolaan	2	2							2	1	2	2	2	1	1	2
27	Reek	2	5							5	5	5	4	4	3	4	3
28	Talmalaan	2	2							2	1	1	1	2	1	1	1
29	Schoolaan	2	13							13	10	13	6	11	10	12	11
30	Schoolaan	2								0	0	0	0	0	0	0	0
31	Schoolaan	2	6							6	3	4	1	3	4	3	2
32	Schoolaan	2	4					1		4	3	3	1	1	1	2	3
33	Luciapad	2	20							20	19	22	17	18	17	16	19
34	Luciapad	2	7							7	5	4	4	2	4	5	4
35	Luciapad	2	6							6	1	1	1	0	0	0	0
36	Harp	2	6							6	2	2	2	1	3	2	2
37	Harp	2								0	0	0	0	0	0	0	0
38	Harp	2	5							5	3	3	4	3	4	3	4
39	De Ruyterlaan	2	6	9						15	1	2	1	5	1	2	2
40	De Ruyterlaan	2		7						7	0	0	0	0	0	0	0
41	De Ruyterlaan	2	11							11	9	11	11	7	8	8	8
42	De Ruyterlaan	2	35							35	23	21	24	16	15	21	18
43	De Ruyterlaan	2		13						13	0	0	0	4	1	1	1
44	Witte de Withlaan	2	6	9						15	8	5	7	6	5	6	5
45	Abraham van der Hulstlaan	2	18							18	13	11	14	8	8	13	14
46	Witte de Withlaan	2	4	7						11	3	4	4	2	2	3	3
47	Witte de Withlaan	2	17							17	8	7	9	6	5	4	5
48	Witte de Withlaan	2	2	2						4	1	1	2	1	0	0	1
49	Kortenaerlaan	2	7							7	5	6	5	6	5	7	6
50	Kortenaerlaan	2								0	2	2	0	0	0	0	0
51	Kortenaerlaan	2	3							3	2	4	2	2	2	3	3
52	Witte de Withlaan	2	5	4			2	1		12	2	2	2	3	2	1	1
53	Jan van Galenstraat	2	5	7						12	4	5	11	3	2	4	4
54	Witte de Withlaan	2		3						3	0	0	0	0	0	0	0
55	Beatrixplein	2	19							19	6	6	4	7	9	6	6
56	Witte de Withlaan	2								0	0	0	0	0	0	0	0
57	Witte de Withlaan	2		3						3	0	0	1	0	0	0	0
58	Karel Doormanplantsoen	2	8							8	4	5	4	2	2	5	5
Totaal binnen straat van 100 meter			13	0	1	0	1	4	0	19	6	7	7	14	15	3	6
Totaal binnen een straat van 100-250 meter			359	64	0	2	3	0	7	428	249	254	244	207	202	235	237
Totaal gehele onderzoeksgebied			372	64	1	2	4	4	7	447	255	261	251	221	217	238	243

Opmerking: langsparkeren 5,5 meter

Invalidenparkeerplaatsen op kenteken zijn niet meegenomen bij de parkeer capaciteit en het parkeeronderzoek

Secties eigen terrein

1	Kerklaan (eigen terrein)	41						41	22	24	20	28	34	23	29
2	Kerklaan (eigen terrein)	15						15	8	9	11	6	5	8	10
Totaal		56	0	0	0	0	0	56	30	33	31	34	39	31	39

Resultaten parkeeronderzoek Bennebroek
Zondag 24 en dinsdag 26 september 2023
Projectcode: 001247

Zone 1-binnen straat 100 meter
Zone 2-binnen straat 250 meter

= 0 - 84% bezetting
 = 85 - 100% bezetting
 = >100% bezetting



Sectie	Omschrijving sectie	Zone	Capaciteiten							Totaal	Zo 24 sept 22.00 uur	Di 26 september				
			Vak	Langs	Buurtbus	Elek	Inv	Verg	Inv k			07.00 uur	10.00 uur	16.00 uur	19.00 uur	22.00 uur
3	Kerklaan	2								0	0	0	0	0	0	0
4	Kerklaan	1	5		1		1	4		11	2	2	5	1	1	1
5	Kerklaan	1	0							0	0	0	0	0	0	0
6	Kerklaan	1	8							8	0	1	7	8	3	1
7	Kerklaan	2	4							4	4	4	4	4	2	3
8	Beatrixplein	2	6						1	6	5	6	4	5	6	6
9	Kerklaan	2	4							4	3	2	1	1	3	3
10	Meerweg	2								0	0	0	0	0	0	0
11	Meerweg	2								0	0	0	0	0	0	0
12	Wilhelminalaan	2	8							8	8	7	4	7	5	7
13	Wilhelminalaan	2								0	0	0	0	0	0	0
14	Wilhelminalaan	2								0	0	0	0	1	0	0
15	Wilhelminalaan	2	8							8	5	6	5	6	6	6
16	Wilhelminalaan	2	24				1			25	25	22	17	22	24	25
17	Wilhelminalaan	2	12					2		12	10	12	11	12	12	12
18	Wilhelminalaan	2								0	0	0	0	0	0	0
19	Wilhelminalaan	2	2							2	1	1	1	1	2	1
20	Wilhelminaplein	2								0	0	0	0	0	0	0
21	Schoolaan	2	6							6	4	5	5	6	6	6
22	Willem Alexanderplein	2	39				1			40	12	13	15	15	18	12
23	Willem Alexanderplein	2	7							7	7	5	4	5	6	6
24	Schoolaan	2	4							4	2	0	0	3	1	2
25	Schoolaan	2	13					3		13	11	13	13	11	12	13
26	Schoolaan	2	2							2	0	0	2	2	2	2
27	Reek	2	5							5	5	3	1	1	3	4
28	Talmalaan	2	2							2	1	1	1	1	1	1
29	Schoolaan	2	13							13	12	10	8	6	9	11
30	Schoolaan	2								0	0	0	0	0	0	0
31	Schoolaan	2	6							6	2	3	2	2	3	3
32	Schoolaan	2	4					1		4	2	2	2	1	3	3
33	Luciapad	2	20							20	15	18	12	16	17	18
34	Luciapad	2	7							7	5	7	2	3	6	7
35	Luciapad	2	6							6	0	0	0	0	0	0
36	Harp	2	6							6	0	0	0	0	0	0
37	Harp	2								0	0	0	0	0	0	0
38	Harp	2	5							5	4	1	0	1	3	4
39	De Ruyterlaan	2	6	9						15	2	2	1	1	0	1
40	De Ruyterlaan	2		7						7	0	0	0	0	0	0
41	De Ruyterlaan	2	11							11	9	7	7	7	7	8
42	De Ruyterlaan	2	35							35	21	17	10	15	17	20
43	De Ruyterlaan	2	6	13						19	4	4	5	7	6	6
44	Witte de Withlaan	2	6	9						15	11	4	4	3	5	7
45	Abraham van der Hulstlaan	2	18							18	16	14	9	10	15	16
46	Witte de Withlaan	2	4	7						11	6	2	1	4	3	4
47	Witte de Withlaan	2	17							17	11	6	5	5	6	8
48	Witte de Withlaan	2	2	2						4	2	1	0	1	0	1
49	Kortenaerlaan	2	7							7	5	7	7	6	7	7
50	Kortenaerlaan	2								0	0	0	0	0	0	0
51	Kortenaerlaan	2	3							3	3	2	1	2	3	3
52	Witte de Withlaan	2	5	4			2	1		12	3	4	2	4	3	3
53	Jan van Galenstraat	2	5	7						12	3	2	2	2	4	4
54	Witte de Withlaan	2		3						3	0	0	0	0	0	0
55	Beatrixplein	2	19							19	7	5	3	6	5	6
56	Witte de Withlaan	2								0	0	0	0	0	0	0
57	Witte de Withlaan	2		3						3	0	0	0	0	0	0
58	Karel Doormanplantsoen	2	8							8	5	4	3	2	3	4
Totaal binnen straat van 100 meter			13	0	1	0	1	4	0	19	2	3	12	9	4	2
Totaal binnen een straat van 100-250 meter			365	64	0	2	3	0	7	434	251	222	174	207	234	253
Totaal gehele onderzoeksgebied			378	64	1	2	4	4	7	453	253	225	186	216	238	255

Opmerking: langsparkeren 5,5 meter

Invalidenparkeerplaatsen op kenteken zijn niet meegenomen bij de parkeercapaciteit en het parkeeronderzoek

Secties eigen terrein

1	Kerklaan (eigen terrein)	41								41	27	29	23	21	24	28
2	Kerklaan (eigen terrein)	15								15	8	7	4	5	7	10
Totaal		56	0	0	0	0	0	0	0	56	35	36	27	26	31	38

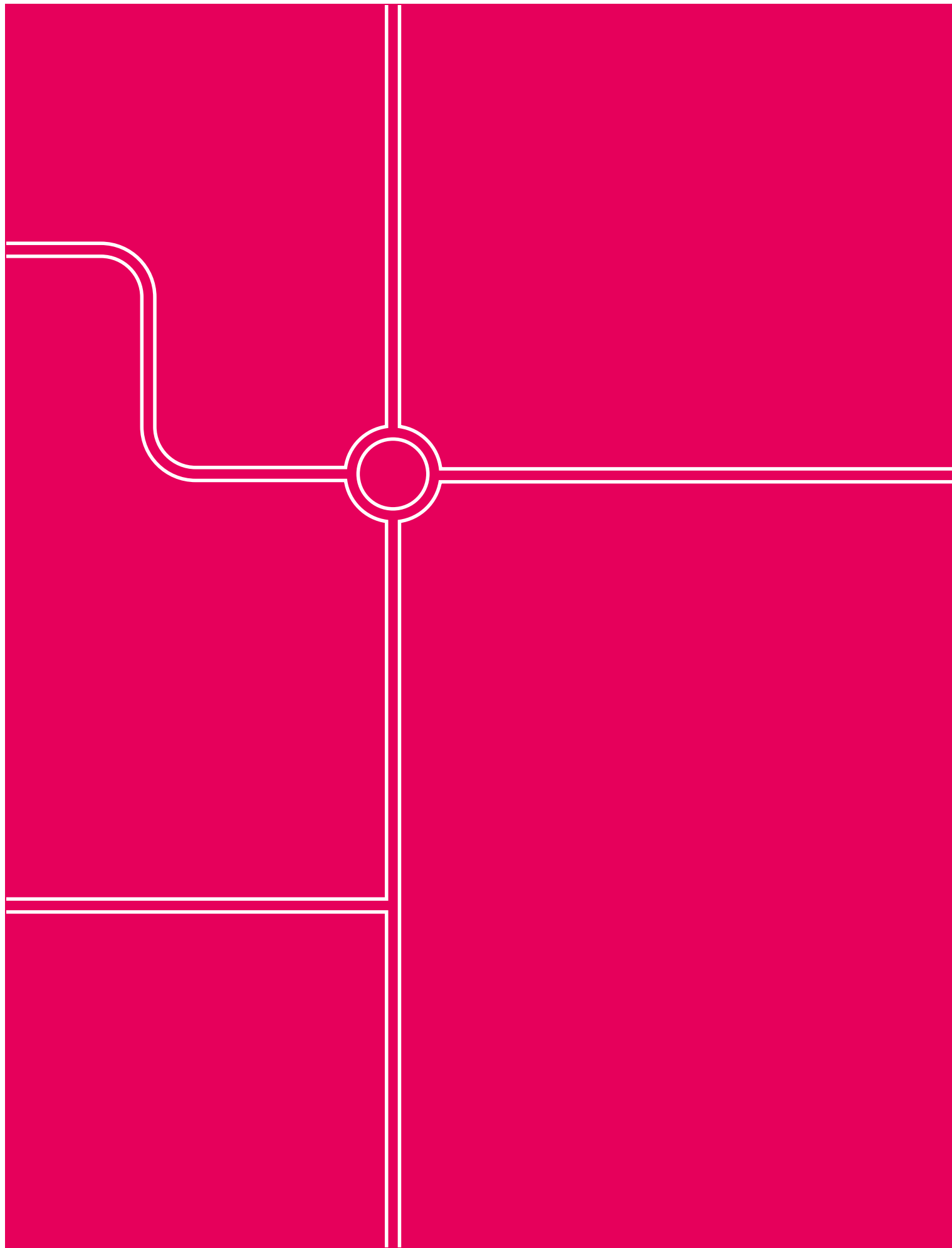
Samenvatting resultaten parkeeronderzoek Bennebroek
 Zaterdag 15, zondag 16 en donderdag 20 juli 2023
 Projectcode: 001247

= 0 - 84% bezetting
 = 85 - 100% bezetting
 = >100% bezetting

Gebied		Capaciteit		Parkeerdruk in aantallen							
				Za 15 juli		Zo 16 juli		Do 20 juli			
				15.00 uur	19.00 uur	15.00 uur		11.00 uur	15.00 uur	19.00 uur	23.00 uur
Totaal binnen straal van 100 meter		19		6	8	8		15	15	4	7
Bezettingsgraad				32%	42%	42%		79%	79%	21%	37%
Totaal binnen een straal van 100-250 meter		428		249	254	244		207	202	235	237
Bezettingsgraad				58%	59%	57%		48%	47%	55%	55%
Totaal gehele onderzoeksgebied		447		255	262	252		222	217	239	244
Bezettingsgraad				57%	59%	56%		50%	49%	53%	55%

Samenvatting resultaten parkeeronderzoek Bennebroek (aanvullende tellingen)
 Zondag 24 en dinsdag 26 september 2023
 Projectcode: 001247

Gebied		Capaciteit		Parkeerdruk in aantallen					
				Zo 24 sept	Di 26 september				
				22.00 uur	07.00 uur	10.00 uur	16.00 uur	19.00 uur	22.00 uur
Totaal binnen straal van 100 meter		19		2	3	12	9	4	2
Bezettingsgraad				11%	16%	63%	47%	21%	11%
Totaal binnen een straal van 100-250 meter		434		251	222	174	207	234	253
Bezettingsgraad				58%	51%	40%	48%	54%	58%
Totaal gehele onderzoeksgebied		453		253	225	186	216	238	255
Bezettingsgraad				56%	50%	41%	48%	53%	56%



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32