

Nota parkeernormen Leiderdorp 2025

1. INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeenteraad van Leiderdorp heeft in 2012 parkeerbeleid vastgesteld. In 2016 is met een addendum het beleid aangescherpt. Dit parkeerbeleid leidde tot het vaststellen van parkeernormen, overeenkomstig de inzichten van dat moment. Begin 2024 heeft de gemeenteraad gevraagd om na te gaan in hoeverre de vigerende parkeernormen voldoen en deze te actualiseren als dit nodig blijkt. Een extern bureau (Spark) heeft een Quicksan uitgevoerd naar het gebruik van parkeernormen. De aanbevelingen hieruit (zie paragraaf 1.2) leiden tot actualisatie van de parkeernormen.

1.2 Actualisatie parkeernormen

Het parkeerbeleid van Leiderdorp is vraagvolgend. Dit betekent dat de hoogte van de parkeernormen is gebaseerd op de vraag naar parkeerplaatsen. Bij een vraagsturend beleid kunnen parkeernormen gebruikt worden om autobezit en vervoerswijzekeuze te beïnvloeden. Binnen deze (vraagvolgende) context heeft bureau Spark een Quicksan uitgevoerd naar het gebruik van de parkeernormen in Leiderdorp. De Quicksan leidde tot de conclusie dat de parkeernormen in het algemeen voldoen aan de geformuleerde beleidsuitgangspunten. Tegelijkertijd doet Spark de aanbeveling om op onderdelen de parkeernormen te actualiseren. Spark geeft de volgende aanbevelingen mee:

- **Een grotere verscheidenheid aan woningcategorieën** is mogelijk op basis van de meest actuele parkeerkencijfers van het CROW. De huidige parkeernormen zijn alleen gebaseerd op WOZ-waarde.
- **Het bezoekersdeel van parkeernorm** kan worden aangepast op basis van de meest actuele parkeerkencijfers van het CROW.
- **De toekomstige reservering bewonersdeel** biedt een bepaalde robuustheid in verwachte parkeervraag, maar vertaalt zich ook in reservering van fysieke ruimte. De Quicksan laat zien dat de toekomstige groei zich niet in die mate heeft voorgedaan dan destijds (2012 en 2016) verwacht.
- **Het opnemen van deelauto's** als mogelijke invulling van parkeeropgaven kan ertoe leiden dat het autobezit afneemt en daarmee ook de vraag naar parkeerplaatsen.

De Quicksan vormde een verkennend onderzoek. Het heeft de huidige parkeernormen van Leiderdorp tegen het licht gehouden en aanknopingspunten aangereikt om de parkeernormen te actualiseren. De Quicksan zelf is niet geschikt als onderbouwing om de parkeernormen aan te kunnen passen. De nu voorliggende *Nota parkeernormen Leiderdorp 2025* bevat daarom een verdiepende onderbouwing voor het actualiseren van de parkeernormen. Daarmee geeft deze nieuwe Nota parkeernormen invulling aan de aanbevelingen van de Quicksan.

De Quicksan heeft zich gericht op de parkeernormen voor de auto. De parkeernormen voor de fiets zijn op basis van CROW-kentallen uit 2010 opgenomen in het Parkeerbeleidsplan 2012 en zijn in het Addendum Parkeerbeleidsplan 2016 niet geactualiseerd. De *Mobiliteitsvisie Bereikbaar en op weg* van de gemeente Leiderdorp uit 2019 heeft als uitgangspunt dat de fietser en voetganger voorop staan bij verplaatsingen binnen Leiderdorp. Omdat bij dit uitgangspunt voldoende fietsenstallingsvoorzieningen horen en het CROW in 2025 ook nieuwe fietsparkeerkentallen heeft gepubliceerd, actualiseert deze Nota ook de parkeernormen voor de fiets.

1.3 Juridisch kader en verankering

Leiderdorp heeft de parkeernormen opgenomen in een paraplubestemmingsplan dat geldt voor de hele gemeente: het *Paraplusherziening woongebruik en kamerverhuur Leiderdorp* dat in 2022 is vastgesteld. In dat bestemmingsplan is een zogeheten 'dynamische verwijzing' opgenomen naar het gemeentelijk parkeerbeleid dat de parkeernormen bevat. Hierdoor is het mogelijk het beleid te aan te passen (bijvoorbeeld als gevolg van actualisatie van de parkeernormen, zoals in deze Nota gedaan wordt) zonder dat de regels in het bestemmingsplan aan te hoeven passen. Met de invoering van de Omgevingswet is dit bestemmingsplan volgens artikel 22.1 van de Omgevingswet integraal opgenomen in het tijdelijk deel van het Omgevingsplan van de gemeente. Het Parkeerbeleidsplan uit 2012 en het Addendum Parkeerbeleidsplan uit 2016 (of een opvolger daarvan) worden hierin van toepassing verklaard op alle op dat moment van kracht zijnde bestemmingsplannen binnen de gemeente. In daarna nog vastgestelde bestemmingsplannen is de parkeerregeling met de dynamische verwijzing naar het parkeerbeleid identiek opgenomen.

De *Nota parkeernormen Leiderdorp 2025* beperkt zich tot de parkeernormen voor auto en fiets. Deze Nota vervangt daarmee niet het Parkeerbeleidsplan uit 2012 en het Addendum Parkeerbeleidsplan uit



2016. Het betreft enkel een actualisatie van de daarin opgenomen parkeernormen. Het parkeerbeleid blijft daarmee dus vraagvolgend. Deze Nota vormt enkel voor de toe te passen parkeernormen een opvolger van het Parkeerbeleidsplan en het Addendum. De parkeernormen uit deze Nota zijn daarmee via het tijdelijk deel van het omgevingsplan juridisch verankerd. Ze worden op dezelfde wijze (dus met dezelfde dynamische verwijzing naar het gemeentelijk parkeerbeleid) in het nieuwe deel van het omgevingsplan geborgd.

1.4 Leeswijzer

Deze Nota parkeernormen bestaat uit twee delen. Hoofdstuk 2, 3 en 4 geven de parkeernormen voor fietsen en auto's en de aanwezigheidspercentages in tabellen weer. Hoofdstuk 5 geeft de onderbouwing van deze normen.

2. PARKEERNORMEN FIETS

De fietsparkeernormen in de tabellen zijn inclusief het bezoekersaandeel van 0,25 parkeerplaatsen per woning binnen de bebouwde kom (rest bebouwde kom) en 0,2 parkeerplaatsen per woning buiten de bebouwde kom (buitengebied)¹. Voor de definities van de functies worden de definities gehanteerd zoals het CROW deze in de Fietsparkeerkencijfers 2025 hanteert. De tabellen bevatten de functies die in Leiderdorp voorkomen. Voor een functie die niet in het overzicht staat, wordt de meest recente CROW-publicatie gehanteerd. Uitgangspunt vormt het midden van de bandbreedte die het CROW voor de kentallen biedt.

Hoofdgroep wonen	Parkeernorm rest bebouwde kom	Parkeernorm buitengebied	Per
Koop, huis, vrijstaand	5,25	5,2	Woning
Koop, huis, twee-onder-een-kap	5,25	5,2	Woning
Koop, huis, tussen/hoek	5,25	5,2	Woning
Koop, appartement, >100 m ² go	5,25	5,2	Woning
Koop, appartement, 75 - 100m ² go	4,5	4,45	Woning
Koop, appartement, <75m ² go	3,5	3,45	Woning
Huur, huis, vrije sector	5,25	5,25	Woning
Huur, huis, sociale huur	5,25	5,25	Woning
Huur, appartement, vrije sector, >100 m ² go	5,25	5,25	Woning
Huur, appartement, vrije sector, 75 - 100 m ² go	4,5	4,45	Woning
Huur, appartement, vrije sector, <75 m ² go	3,5	3,45	Woning
Huur, appartement, sociale huur, >100 m ² go	5,25	5,2	Woning
Huur, appartement, sociale huur, 75 - 100 m ² go	4,5	4,45	Woning
Huur, appartement, sociale huur, <75 m ² go	3,5	3,45	Woning
Huur, appartement, sociale huur, < 50 m ² go	3,2	3,15	Woning
Huur, appartement, vrije sector of sociale huur <30 m ² go	2,75	2,7	Woning
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	1,35	1,35	Kamer
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	1	0,95	Woning
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	2,75	2,7	Woning

Hoofdgroep werken	Parkeernorm rest bebouwde kom	Parkeernorm buitengebied	Per
-------------------	-------------------------------	--------------------------	-----

1) Voor de functie kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig geldt een uitzondering, omdat deze norm per kamer wordt gerekend. Voor de gehele studentenwoning geldt wel de bezoekersparkeernorm van 0,25 in de rest bebouwde kom of 0,2 in het buitengebied.



Kantoren (zonder baliefunctie) en/of bezoekersextensief	2,1	1,6	100 m ² bvo
(Commerciële) Dienstverlening (kantoren met baliefunctie) en/of bezoekers intensief	2,7	2,1	100 m ² bvo
Arb.intensieve / bezoekers-extensieve bedrijven (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,85	1,75	100 m ² bvo
Arb.extensieve / bezoekers-extensieve bedrijven (loods, opslag, transportbedrijf)	0,85	0,8	100 m ² bvo
Bedrijfsverzamelgebouw	1,55	1,4	100 m ² bvo
Hoofdgroep winkelen en boodschappen	Parkeernorm rest bebouwde kom	Parkeernorm buitengebied	Per
Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	4,1		100 m ² bvo
Buurtsupermarkt	2,8		100 m ² bvo
Fullservice supermarkt	3,5		100 m ² bvo
Grote supermarkt (XL)	3,5		100 m ² bvo
(Week)markt	4,1		100 m ² bvo
Bouwmarkt	0,35	0,25	100 m ² bvo
Tuincentrum	0,35	0,25	100 m ² bvo
Kringloopwinkel	2,2		100 m ² bvo
Bruin- en witgoedzaken	0,3		100 m ² bvo
Woonwarenhuis/woonwinkel	0,3		100 m ² bvo
Woonwarenhuis (zeer groot)	0,3		100 m ² bvo
Meubelboulevard / woonboulevard	0,4		100 m ² bvo
Winkelboulevard	0,4		100 m ² bvo
Groothandel	1,5		100 m ² bvo
Hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning	Parkeernorm rest bebouwde kom	Parkeernorm buitengebied	Per
Museum	0,85		100 m ² bvo
Bibliotheek	3,5		100 m ² bvo
Bioscoop	4,5		100 m ² bvo
Biljartcentrum	1,05		Tafel
Dansstudio	1,75	1,3	100 m ² bvo
Sportschool	3,15	2	100 m ² bvo
Sporthal	3	2,45	100 m ² bvo
Sportveld	57,5	57,5	Hectare netto terrein
Tennishal	0,5	0,5	100 m ² bvo
Squashhal	3,1	2,6	100 m ² bvo
Jachthaven	0,15	0,15	Ligplaats
Zwembad	20	16	100m ² bassin
Indoorspeeltuin/kinderspeelhal	1	0,6	100 m ² bvo



Manege	-	0,55	Box
Volkstuin	1,95	1,75	10 tuinen
Hoofdgroep horeca en (verblijfs-) recreatie	Parkeernorm rest bebouwde kom	Parkeernorm buitengebied	Per
Hotel / bed and breakfast	0,2	0,2	1 ² kamer
Café / bar / cafetaria	11,5		100 m ² bvo
Discotheek	10	5,5	100 m ² bvo
Restaurant (inclusief fastfoodrestaurant)	6,5		100 m ² bvo
Evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	1		100 m ² bvo
Hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	Parkeernorm rest bebouwde kom	Parkeernorm buitengebied	Per
Huisartsenpraktijk (-centrum)	1,2	0,45	Behandel-kamer
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,2	0,45	Behandel-kamer
Consultatiebureau	1,2	0,45	Behandel-kamer
Tandartsenpraktijk	2,7	1,9	Behandel-kamer
Gezondheidscentrum	1,2	0,45	Behandel-kamer
Apotheek	7		Apotheek
Ziekenhuis	1	0,8	100m ² bvo
Begraafplaats	6,5	6,5	(Deels) gelijktijdige plechtigheid
Crematorium	6,5	6,5	(Deels) gelijktijdige plechtigheid
Religiegebouw	0,35		Zitplaats
Verpleeghuis / verzorgingstehuis	0,75	0,75	Wooneenheid
Hoofdgroep onderwijs (excl. halen en brengen)	Parkeernorm rest bebouwde kom	Parkeernorm buitengebied	Per
Kinderdagverblijf (crèche)	0,75		100 m ² bvo
Basisschool	10,25		Leslokaal
Middelbare school	80		100 leerlingen
ROC	48		100 leerlingen
HBO	64		100 studenten
Universiteit	64		100 aanwezige studenten
Avondonderwijs	3,75		10 studenten

3. PARKEERNORMEN AUTO

De parkeernormen in de tabellen zijn inclusief het bezoekersaandeel van 0,15 parkeerplaatsen per woning binnen de bebouwde kom (rest bebouwde kom) en 0,2 parkeerplaatsen per woning buiten de bebouwde kom (buitengebied)³. Voor de definities van de functies worden de definities gehanteerd zoals het CROW deze in de Parkeerkencijfers 2024 hanteert. De tabellen bevatten de functies die in Leiderdorp voorkomen. Voor een functie die niet in het overzicht staat, wordt de meest recente CROW-publicatie gehanteerd. Uitgangspunt vormt het midden van de bandbreedte die het CROW voor de kentallen biedt.

2) Categorisering CROW van hotel samengevoegd en teruggebracht naar per 1 kamer vanwege bed and breakfast

3) Voor de functie kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig geldt een uitzondering, omdat deze norm per kamer wordt gerekend. Voor de gehele studentenwoning geldt wel de bezoekersparkeernorm van 0,15 in de rest bebouwde kom of 0,2 in het buitengebied.



Hoofdgroep wonen	Parkeernorm rest bebouwde kom	Parkeernorm buitengebied	Per
Koop, huis, vrijstaand	1,85	2,2	Woning
Koop, huis, twee-onder-een-kap	1,75	2,0	Woning
Koop, huis, tussen/hoek	1,55	1,8	Woning
Koop, appartement, >100 m ² go	1,65	1,9	Woning
Koop, appartement, 75 - 100m ² go	1,25	1,5	Woning
Koop, appartement, <75m ² go	1,15	1,4	Woning
Huur, huis, vrije sector	1,25	1,5	Woning
Huur, huis, sociale huur	1,25	1,5	Woning
Huur, appartement, vrije sector, >100 m ² go	1,25	1,4	Woning
Huur, appartement, vrije sector, 75 - 100 m ² go	0,85	1,1	Woning
Huur, appartement, vrije sector, <75 m ² go	0,75	1,0	Woning
Huur, appartement, sociale huur, >100 m ² go	1,25	1,4	Woning
Huur, appartement, sociale huur, 75 - 100 m ² go	0,85	1,1	Woning
Huur, appartement, sociale huur, <75 m ² go	0,75	1,0	Woning
Huur, appartement, sociale huur, <50 m ² go	0,65	0,9	Woning
Huur, appartement, vrije sector of sociale huur <30 m ² go	0,5	0,8	Woning
Kamerverhuur, studenten, niet zelfstandig	0,05	0,15	Kamer
Aanleunwoning, serviceflat (zelfstandige woning met beperkte zorgvoorzieningen)	0,8	1,0	Woning
Kleine eenpersoonswoning (tiny house, meestal grondgebonden)	0,4	0,5	Woning

Hoofdgroep werken	Parkeernorm rest bebouw- de kom	Parkeer- norm bui- tengebied	Per	Opmerkingen
Kantoren (zonder baliefunctie) en/of bezoekersextensief	1,2	2,55	100 m ² bvo	
(Commerciële) Dienstverlening (kantoren met baliefunctie) en/of bezoekers intensief	1,15	3,55	100 m ² bvo	
Arb.intensieve / bezoekers-ex- tensieve bedrijven (industrie, laboratorium, werkplaats)	1,85	2,35	100 m ² bvo	Exclusief vrachtwagen-parkeren
Arb.extensieve / bezoekers- extensieve bedrijven (loods, opslag, transportbe- drijf)	0,85	1,05	100 m ² bvo	Exclusief vrachtwagenparkeren
Bedrijfsverzamelgebouw	1,35	1,95	100 m ² bvo	Gelijk-waardige mix van kantoren (zonder baliefunctie), arbeids-extensieve en arbeids-intensieve bedrijven
Hoofdgroep winkelen en boodschappen	Parkeernorm rest bebouw- de kom	Parkeer- norm bui- tengebied	Per	Opmerkingen
Buurtwinkelcentrum en dorps(winkel)centrum	3,4		100 m ² bvo	



Buurtsupermarkt	2,6		100 m ² bvo	
Fullservice supermarkt	4,15		100 m ² bvo	
Grote supermarkt (XL)	6,6		100 m ² bvo	
(Week)markt	0,2		100 m ² bvo	1 m1 kraam = 6 m2 bvo. Indien geen parkeren achter kraam: +1,0 pp per standhouder
Bouwmarkt	1,95	2,45	100 m ² bvo	
Tuincentrum	2,25	2,85	100 m ² bvo	Inclusief buitenruimte
Kringloopwinkel	1,35		100 m ² bvo	
Bruin- en witgoedzaken	6,15		100 m ² bvo	
Woonwarenhuis/woonwinkel	1,35		100 m ² bvo	
Woonwarenhuis (zeer groot)	4,15		100 m ² bvo	
Meubelboulevard/woonboulevard	1,75		100 m ² bvo	
Winkelboulevard	3,15		100 m ² bvo	
Groothandel	5,5		100 m ² bvo	
Hoofdgroep sport, cultuur en ontspanning	Parkeernorm rest bebouwde kom	Parkeernorm buitengebied	Per	Opmerkingen
Museum	0,95		100 m ² bvo	
Bibliotheek	0,85		100 m ² bvo	
Bioscoop	9,1		100 m ² bvo	1 zitplaats is 3 m ² bvo
Biljartcentrum	1,05		Tafel	
Dansstudio	4,2	7,4	100 m ² bvo	
Sportschool	3,7	6,5	100 m ² bvo	
Sporthal	2,65	3,45	100 m ² bvo	
Sportveld	20	20	Hectare netto terrein	
Tennishal	0,4	0,5	100 m ² bvo	
Squashhal	2,6	3,2	100 m ² bvo	
Jachthaven	0,6	0,6	Ligplaats	
Zwembad	10,6	13,3	100m ² bassin	
Indoorspeeltuin/kinderspeelhal	4,4	5,1	100 m ² bvo	
Manege		0,4	Box	
Volkstuin	1,15	1,45	10 tuinen	
Hoofdgroep horeca en (verblijfs-) recreatie	Parkeernorm rest bebouwde kom	Parkeernorm buitengebied	Per	Opmerkingen
Hotel / bed and breakfast	0,56	0,78	1 kamer	Categorisering CROW van hotel samen-gevoegd en teruggebracht naar per 1 kamer vanwege bed and breakfast



Café / bar / cafetaria	6,0		100 m ² bvo	
Discotheek	10,7	20,8	100 m ² bvo	
Restaurant (inclusief fastfood-restaurant)	6,0	8,0	100 m ² bvo	
Evenementenhal / beursgebouw / congresgebouw	7,5		100 m ² bvo	
Hoofdgroep gezondheidszorg en (sociale) voorzieningen	Parkeernorm rest bebouwde kom	Parkeernorm buitengebied	Per	Opmerkingen
Huisartsenpraktijk (-centrum)	2,35	3,25	Behandel-kamer	
Fysiotherapiepraktijk (-centrum)	1,35	1,95	Behandel-kamer	
Consultatiebureau	1,45	2,15	Behandel-kamer	
Tandartsenpraktijk	1,95	2,65	Behandel-kamer	
Gezondheidscentrum	1,75	2,45	Behandel-kamer	Exclusief parkeren voor een apotheek, indien aanwezig
Apotheek	2,95		Apotheek	
Ziekenhuis	1,5	2,0	100m ² bvo	
Begraafplaats	32	32	(Deels) gelijktijdige plechtigheid	
Crematorium	30,1	30,1	(Deels) gelijktijdige plechtigheid	
Religiegebouw	0,15		Zitplaats	
Verpleeghuis / verzorgingstehuis	0,6		Woon-eenheid	Inclusief parkeren voor personeel.
Hoofdgroep onderwijs (excl. halen en brengen)	Parkeernorm rest bebouwde kom	Parkeernorm buitengebied	Per	Opmerkingen
Kinderdagverblijf (crèche)	1,1		100 m ² bvo	Exclusief kiss & ride
Basisschool	0,75		Leslokaal	Exclusief kiss & ride
Middelbare school	3,9		100 leerlingen	Bezoekers zijn leerlingen
ROC	4,7		100 leerlingen	Bezoekers zijn leerlingen
HBO	8,6		100 studenten	Bezoekers zijn studenten
Universiteit	13,3		100 studenten	Bezoekers zijn studenten
Avondonderwijs	5,4		10 studenten	Bezoekers zijn studenten

4. AANWEZIGHEIDSPERCENTAGES

Functie	Werkdag ochtend	Werkdag middag	Werkdag avond	Werkdag nacht	Koop avond	Vrijdag middag	Vrijdag avond	Zaterdag middag	Zaterdag avond	Zondag middag
Woningen bewoners	60%	60%	90%	100%	80%	70%	70%	75%	80%	75%



Woningen bezoeker	40%	50%	75%	0%	70%	60%	100%	100%	100%	90%
Kantoor / bedrijven	100%	100%	5%	0%	5%	60%	0%	0%	0%	0%
Commerciële dienstverlening	100%	100%	5%	0%	75%	100%	5%	0% ¹	0%	0%
Detailhandel	30%	60%	10%	0%	75%	60%	60%	100%	0% ²	60%
Grootschalige detailhandel	30%	60%	70%	0%	80%	60%	70%	100%	0% ²	0% ³
Supermarkt	50%	60%	40%	0%	80%	80%	80%	100%	40%	60%
Sportfuncties binnen	50%	50%	100%	0%	100%	40%	100%	100%	100%	75%
Sportfuncties buiten	25%	25%	50%	0%	50%	25%	50%	100%	25%	100%
Bioscoop / theater / podium / enzovoort	5%	40%	50%	0%	50%	40%	100%	40%	100%	40%
Sociaal medisch: arts / therapeut / consultatiebureau	100%	100%	10%	0%	10%	75%	0%	0%	0%	0%
Verpleeghuis / verzorgingstehuis	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis: patiënten inclusief bezoekers	100%	100%	50%	25%	50%	100%	50%	100%	100%	100%
Ziekenhuis medewerkers	100%	100%	40%	5%	40%	100%	40%	40%	40%	40%
Restaurant ⁴	30%	40%	80%	0%	80%	60%	90%	70%	100%	40%
Dagonderwijs	100%	100%	0%	0%	0%	100%	0%	0%	0%	0%
Avondonderwijs	0%	0%	100%	0%	100%	0%	100%	0%	0%	0%

1) Indien op zaterdag open: 100%

2) Indien 's avonds open: 70%

3) Indien koopzondag: 100%

4) Hier is sprake van richtgetallen. Maatwerk is bij de verschillende typen restaurants noodzakelijk

5. ONDERBOUWING ACTUALISATIE PARKEERNORMEN

De parkeernormen uit het Parkeerbeleidsplan uit 2012 en het Addendum Parkeerbeleidsplan uit 2016 zijn gebaseerd op de parkeerkencijfers van het CROW. Het CROW bepaalt deze kencijfers op basis van verschillende bronnen, zoals CBS-data over autobezit en parkeerdrukonderzoeken in de praktijk. De parkeernormen uit het Parkeerbeleidsplan 2012 zijn gebaseerd op CROW-publicatie 182 uit 2009, die destijds de meest actuele publicatie met parkeerkencijfers was. In het Addendum Parkeerbeleidsplan uit 2016 zijn de normen uit 2012 vergeleken met de toen meest recente parkeerkencijfers (publicatie 317 uit 2012). Omdat geconstateerd werd dat de wijzigingen dermate klein zijn, werden toen ook in het Addendum Parkeerbeleidsplan de kencijfers en methode uit CROW-publicatie 182 gehanteerd (met uitzondering van sociale huurwoningen).

Het CROW heeft sindsdien verschillende nieuwe publicaties met parkeerkencijfers uitgebracht, waarin steeds het voortschrijdende inzicht uit onderzoeken en de praktijk in de methodiek en de kencijfers is verwerkt. In de meest recente parkeerkencijfers (publicatie 744 uit 2024) is op basis van deze onderzoeken een aantal significante wijzigingen in de methode doorgevoerd. Door deze publicatie als uitgangspunt voor de parkeernormen in deze Nota te hanteren, wordt aangesloten bij deze meest recente inzichten in parkeren. Dit resulteert in parkeernormen die (door het CROW onderbouwd) bestendig zijn voor de komende jaren.

Dit hoofdstuk gaat in op de volgende wijzigingen in de parkeerkencijfers van het CROW en beschrijft hoe deze zijn verwerkt in deze Nota parkeernormen:



- Stedelijkheidsgraad en gebiedsindeling
- Aanwezigheidspercentages
- Indeling woningcategorieën
- Bezoekersdeel parkeernorm
- Toekomstige reservering bewonersdeel
- Bandbreedte parkeerkencijfers
- Fietsparkeernormen
- Deelmobiliteit

5.1 Stedelijkheidsgraad en gebiedsindeling

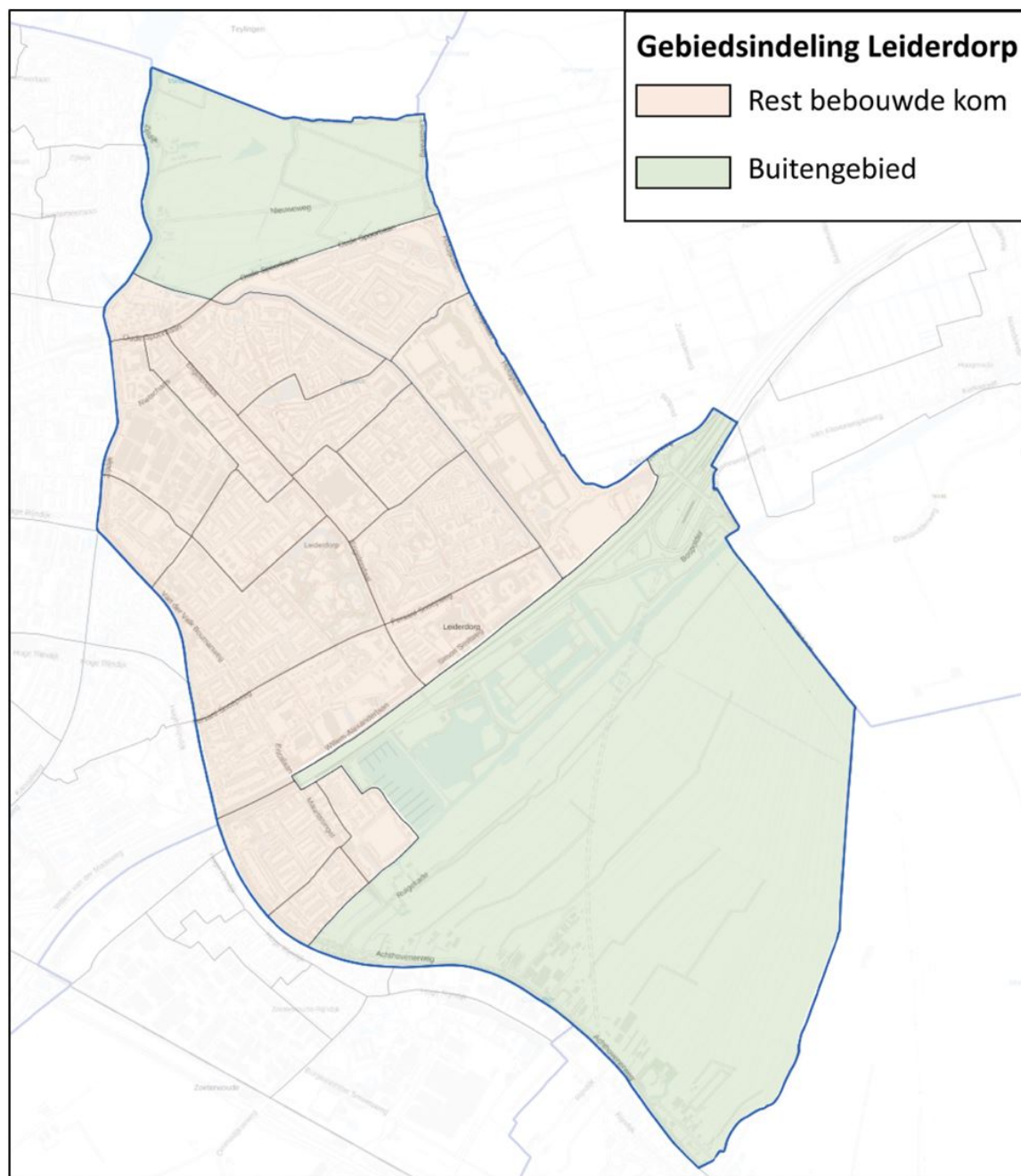
De parkeerkentallenmethodiek van het CROW gaat uit van een stedelijkheidsgraad voor de hele gemeente en een gebiedsindeling van de gemeente (centrumgebied, de directe schil daaromheen, de rest van de bebouwde kom en het buitengebied). De stedelijkheidsgraad wordt bepaald op basis van de omgevings-adressendichtheid (OAD) van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).

De Parkeerbeleidsplannen uit 2012 en 2016 hanteren de stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk'. Dit betreft het aantal adressen per km². De gemeente Leiderdorp heeft volgens het CBS⁴ in 2024 een OAD van 2.571 adressen per km² en valt daarmee nu in de categorie 'zeer sterk stedelijk'. Daarom gaat deze Nota uit van deze hogere stedelijkheidsgraad.

De Parkeerbeleidsplannen gaan daarnaast uit van gebiedsindeling 'rest bebouwde kom' voor heel de gemeente, inclusief het buitengebied. Als voornaamste reden wordt hiervoor genoemd dat de gebiedsindeling van CROW is gebaseerd op de nabijheid van voorzieningen en een knooppunt van openbaar vervoer en dat hier binnen Leiderdorp geen grote verschillen in zijn.

Het buitengebied van Leiderdorp heeft andere karakteristieken dan de bebouwde kom. Zo ligt in het buitengebied het voorzieningenniveau lager. De stedelijkheidsgraad 'zeer sterk stedelijk' is op het buitengebied niet van toepassing. De *Nota parkeernormen Leiderdorp 2025* maakt daarom onderscheid in de gebieden 'rest bebouwde kom' en 'buitengebied'. Het buitengebied betreft alle gebied buiten de bebouwde kom (zie Figuur 1). Hiermee wordt het onderscheid in stedelijkheidsgraad tussen de twee gebieden gecorrigeerd.

4) <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85755NED/table?dl=B65B1>



Figuur 1: Gebiedsindeling parkeernormen

5.2 Aanwezigheidspercentages

Functies binnen een ruimtelijke ontwikkeling die op verschillende momenten worden gebruikt, kunnen gebruikmaken van dezelfde parkeerplaatsen. Dit wordt ook wel dubbelgebruik genoemd. Om te bepalen in welke mate dubbelgebruik kan worden toegepast, bevatten Parkeerbeleidsplannen uit 2012 en 2016 aanwezigheidspercentages voor verschillende functies. Ook deze aanwezigheidspercentages zijn gebaseerd op CROW-publicatie 182. Het CROW heeft op basis van onderzoek naar data uit parkeersystemen en aanwezigheid volgens Google deze aanwezigheidspercentages in de laatste publicatie 744 geüpdatet. Hierin is bijvoorbeeld het effect van het toegenomen thuiswerken meegenomen door de aanwezigheid bij woningen op werkdagen overdag licht te verhogen. Ook deze recente inzichten worden in deze Nota overgenomen door de meest recente aanwezigheidspercentages uit CROW-publicatie 744 te hanteren.

5.3 Indeling woningcategorieën

In de Parkeerbeleidsplannen uit 2012 en 2016 is de indeling van woningcategorieën gebaseerd op de indeling die CROW-publicatie 182 aanhoudt. De basis van deze indeling is de WOZ-waarde van woningen,

waarbij het uitgangspunt is dat duurdere woningen een hoger autobezit en dus een hoger parkeerkental hebben dan goedkopere woningen. Het CROW geeft echter in latere publicaties aan dat vaste woningkenmerken (zoals woningtype, oppervlakte en huur/koop) een betere voorspeller van de parkeervraag zijn dan de WOZ-waarde. Bovendien kan de WOZ-waarde door de tijd heen fluctueren en blijven de andere kenmerken gelijk. CROW-publicatie 744 neemt dan ook vaste kenmerken als woningtype, oppervlakte, doelgroep en huur/koop als basis voor de parkeerkentallen. Om aan te sluiten bij deze meest recente inzichten wordt in deze Nota de categorisering uit CROW-publicatie 744 op de parkeernormen van woningen toegepast. Dit sluit aan bij de aanbeveling uit de Quicksan.

5.4 Bezoekersdeel parkeernorm

De Parkeerbeleidsplannen uit 2012 en 2016 hanteren op basis van CROW-publicatie 182 een parkeernorm voor bezoekers van woningen van 0,3 parkeerplaats per woning. Onderzoek van het CROW wijst uit dat 0,3 parkeerplaats per woning in de praktijk alleen van toepassing is voor niet stedelijke gebieden. In gemeenten met hogere stedelijke dichtheden is het bezoekersdeel lager. Dit inzicht is verwerkt in CROW-publicatie 744. Om ook aan te sluiten bij deze recente inzichten, wordt in de voorliggende Nota het bezoekersdeel van de parkeernorm van woningen gebaseerd op CROW-publicatie 744. Deze gaat in 'zeer sterk stedelijk gebied' voor de 'rest bebouwde kom' uit van 0,15 bezoekersparkeerplaats per woning en voor het 'buitengebied' van 0,2 bezoekersparkeerplaats per woning.

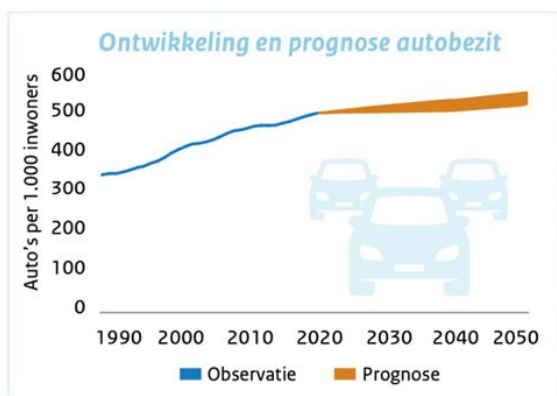
5.5 Toekomstige reservering bewonersdeel

5.5.1 Quicksan parkeernormen (april 2024)

De parkeernormen in de Parkeerbeleidsplannen bevatten een toekomstige reservering van 14,5%. Deze reservering is destijds gebaseerd op cijfers van het CBS en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) over de toekomstige groei van het autobezit tussen 2009 en 2019. Uit de Quicksan die in april 2024 naar de huidige parkeernormen is uitgevoerd blijkt dat de afgelopen jaren de groei van het autobezit in Leiderdorp een stuk lager lag dan 14,5%. Dit biedt aanknopingspunten om het uitgangspunt voor de toekomstige groei van het autobezit tegen het licht te houden en waar mogelijk naar beneden bij te stellen. Daarom wordt hieronder de groei van het autobezit nader geanalyseerd. Uitgangspunt hierbij vormt informatie van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) en het CBS. Op basis hiervan wordt een beargumenteerde keuze gegeven voor de toekomstige reservering voor het bewonersdeel.

5.5.2 Trend en prognose autobezit

Het KiM heeft in 2022 een rapport uitgebracht over de verwachte groei van het autobezit. Hierin wordt gesteld dat het autobezit per inwoner gemiddeld in Nederland in de afgelopen decennia sterk is gegroeid, maar dat deze groei de komende jaren zal afvlakken. Tot 2030 wordt een groei van 0,5% tot 5,0% verwacht.



Figuur 2: Prognose autobezit per 1.000 inwoners, gemiddeld in Nederland. Bron: <https://www.kimnet.nl/publicaties/publicaties/2022/02/22/het-wijdverbreide-autobezit-in-nederland>

Een publicatie van het KiM uit 2024⁵ onderscheidt vijf gebiedstypen, die qua autobezit oplopen van het laagste autobezit in het centrum tot het hoogste autobezit in het buitengebied. Leiderdorp valt volgens deze publicatie onder het gebied dat het een na laagste autobezit in Nederland kent. Als de prognose

5) <https://open.overheid.nl/documenten/dpc-068b2a8c80006fad3bb391895a1a43e1f5805303/pdfenhttps://www.kimnet.nl/atlas-van-de-auto#alle-data>(Kaart: Nederland in vijf gebiedstypen)



van de groei van het autobezit in 2030 gelijk wordt verdeeld over deze gebieden, dan is in Leiderdorp een groei van het autobezit⁶ van afgerond 2% te verwachten.

Voor de parkeernormen is het belangrijk om te weten op welke manier het CROW de groei van het autobezit verwerkt heeft in de meest recente parkeerkentallen. Volgens *Bijlage II. Werkwijze bepaling kencijfers* uit de publicatie *Parkeerkencijfers 2024* van het CROW is bij het bepalen van de parkencijfers gekeken naar de ontwikkeling van het autobezit in de afgelopen jaren. Sinds 2017 is het autobezit gemiddeld in Nederland met 2,8% gegroeid. Dit percentage is volgens de publicatie op zichzelf geen aanleiding om de parkeerkencijfers aan te passen, omdat dit een te geringe groei is ten opzichte van de bestaande parkeerkentallen. De groei van het autobezit is dus voldoende verdisconteerd in de parkeerkentallen. Voor Leiderdorp betekent dit dat er geen noodzaak bestaat om voor de bewonersparkeernorm een op de toekomstige groei gericht reserveringsdeel op te nemen.

5.6 Bandbreedte parkeerkentallen

De parkeernormen in de Parkeerbeleidsplannen 2012 en 2016 betreffen het gemiddelde in de bandbreedte van de parkeerkentallen die het CROW biedt. In deze paragraaf wordt op basis van een parkeerdrukonderzoek dat in oktober 2024 in heel de gemeente is uitgevoerd en data van het CBS een beargumenteerde keuze gegeven voor de plek in deze bandbreedte die in deze Nota wordt gehanteerd.

5.6.1 Analyse parkeerdruk

Uit het meest recente parkeerdrukonderzoek blijkt dat de gemiddelde parkeerdruk in Leiderdorp 80% is (zie bijlage 1). Dit is lager dan de 85% bezettingsgraad die in de Parkeerbeleidsplannen is opgenomen. Deze maximale bezettingsgraad heeft als doel de hoeveelheid zoekverkeer te beperken. Wel is er een stijging te zien ten opzichte van een parkeerdruk van 71% in 2011 en 2015. Deze ontwikkeling komt overeen met de trend in autobezit die te zien is in Figuur 2. Het feit dat met deze trend de maximaal acceptabele parkeerdruk nog niet wordt overschreden, bevestigt dat de parkeernormen uit de Parkeerbeleidsplannen (op basis van het gemiddelde parkeerkental van het CROW) voor Leiderdorp, gemiddeld gezien, de juiste waarde hebben. Om te bezien of de gemiddelde parkeernorm ook voor onderscheiden woningtypen nog steeds volstaat, wordt hierna CBS-data over autobezit geanalyseerd.

5.6.2 Analyse CBS-data autobezit en woningtypen

De CBS-data over het gemiddelde autobezit is in deze analyse gecombineerd met data van het Kadaster over woningtypes. In Tabel 1 zijn de verdelingen van woningsoorten aangegeven, gecombineerd met het autobezit per buurt (dus zonder bezoekersparkeren, maar inclusief correctie voor leaseauto's⁷) en het aantal geparkeerde auto's dat in het parkeerdrukonderzoek is geteld. Het autobezit van het CBS komt nagenoeg overeen met het aantal geparkeerde auto's per woningen in de werkdagnacht. Door de werkdagnacht te hanteren zullen deze cijfers geen verschil makend aandeel bezoekersparkeren bevatten.

Woningen naar eigendom	Schansen en Dreven	Buitenhof-Midden-West	Oranjewijk	Leyhof	Kerkwijk	Binnenhof	Doeskwartier
Percentage koopwoningen	23%	86%	93%	76%	83%	66%	62%
Percentage huurwoningen	77%	14%	7%	24%	17%	34%	38%
Waarvan woningcorporatie	61%	12%	1%	22%	9%	32%	35%
Woningtypen							
Appartement	96%	17%	15%	23%	17%	31%	22%
Tussen/hoek	4%	78%	82%	70%	78%	67%	71%
Twee-onder-een-kap	0%	3%	2%	4%	3%	1%	4%
Vrijstaand	0%	2%	1%	2%	2%	1%	4%

6) In deze publicatie worden leaseauto's meegenomen in de ramingen van de groei van het autobezit, voor bedrijfsauto's wordt dit apart berekend.

7) De getallen van het autobezit per buurt in REF_Ref185487095 \h Tabel 1 zijn overgenomen uit de Quicksan van Spark. In Quicksan is op basis van data van de Vereniging Nederlandse Autoleasemaatschappijen (VNA) een correctie van 10,4% voor leaseauto's gehanteerd, omdat 10,4% van alle personenauto's in Nederland leaseauto's zijn.



Autobezit per woning (inclusief correctie lease)	0,84	1,22	1,1	1,31	1,24	1,05	1,08
Aantal woningen	1.059	1.335	688	996	796	642	399
Aantal geparkeerde auto's parkeerdrukonderzoek (werkdagnacht)	661*	1.564	679	1249	800*	614	414
Parkeervraag per woning	0,62	1,17	0,99	1,25	1,00	0,96	1,04

Tabel 1: Woningen naar eigendom, woningtypes en autobezit. * Exclusief parkeren op eigen terrein, autobezit CBS geeft hier beste beeld parkeervraag

De wijken in Leiderdorp betreffen overwegend wijken met geschakelde en hoekwoningen. Op basis van bovenstaande data over deze wijken wordt de plaats binnen de bandbreedte van het CROW bepaald, waarna deze is geëxtrapoleerd naar de andere woningtypen die we niet uit de data kunnen onderscheiden. Het gemiddelde CBS-autobezit van de wijken met overwegend geschakelde en hoekwoningen ligt op 1,22 per woning. Om van autobezit tot parkeernormen te komen, moet nog rekening worden gehouden met de maximaal acceptabele parkeerdruk van 85%. Dit komt neer op een parkeervraag van $(1,17 / 85\%) = 1,4$ parkeerplaatsen per geschakelde/hoekwoning. Omdat dit overeenkomt met het gemiddelde kental van de bandbreedte van het CROW (exclusief bezoekersparkeren), wordt ervoor gekozen om (net als in de Parkeerbeleidsplannen 2012 en 2016) het gemiddelde kental te blijven hanteren en ook toe te passen op andere woningen en voorzieningen.

Voor wijken met overwegend sociale huurappartementen (Schansen en Dreven) ligt het autobezit op 0,84 per woning. Ook hier moet nog rekening worden gehouden met de 85% parkeerdruk, waardoor de parkeernorm rond de $(0,84 / 85\%) = 1,0$ per sociale huurappartement uitkomt. Uit gegevens van Rijnhart Wonen blijkt dat de bruto vloeroppervlakte (bvo)⁸ van deze appartementen 88 m² is. Het gemiddelde parkeerkental voor een sociale huurappartement tussen de 75 - 100 m² bvo in de rest van de bebouwde kom in zeer sterk stedelijk gebied is 0,6 parkeerplaatsen per appartement (exclusief bezoekersparkeren). De parkeervraag van sociale huurwoningen ligt dus hoger dan het gemiddelde kental van CROW.

Omdat de Parkeerbeleidsplannen uitgaan van vraagvolgend beleid, wordt afgeweken van het parkeerkental van het CROW voor sociale huurwoningen. Dit is een voortzetting van de keuze uit het Addendum Parkeerbeleidsplan 2016. De parkeernorm voor sociale huurappartementen wordt gebaseerd op het genoemde autobezit op basis van CBS-data voor sociale huurwoningen van 75 - 100 m². Deze is vervolgens op basis van het verschil tussen het kental en de parkeernorm voor sociale huurwoningen van 75 - 100 m² geëxtrapoleerd naar de parkeernormen voor de andere typen sociale huurwoningen. Om door deze methode niet uit de pas te lopen met de parkeernormen van huurhuizen is de vrije sector, is de maximale parkeernorm van huurhuizen in de vrije sector aangehouden als maximale parkeernormen voor sociale huurhuizen. Voor huurwoningen van 75 - 100 m² in de vrije sector is dit 0,85 parkeerplaatsen per woning. Onderstaande tabel geeft de parkeernormen per type sociale huurwoning weer, inclusief het bezoekersaandeel (0,15 parkeerplaatsen per woning in rest bebouwde kom en 0,2 parkeerplaatsen per woning in het buitengebied).

Hoofdgroep wonen	Parkeernorm rest bebouwde kom	Parkeernorm buitengebied	Per
Huur, huis, sociale huur	1,25	1,5	Woning
Huur, appartement, sociale huur, >100 m ² go	1,25	1,4	Woning
Huur, appartement, sociale huur, 75 - 100 m ² go	0,85	1,1	Woning
Huur, appartement, sociale huur, <75 m ² go	0,75	1,0	Woning
Huur, appartement, sociale huur, <50 m ² go	0,65	0,9	Woning
Huur, appartement, vrije sector of sociale huur <30 m ² go	0,5	0,8	Woning

8) De gemiddelde gebruikersoppervlakte (go), ook wel verhuurbaar vloeroppervlak genoemd (vvo), is 77 m². Volgens <https://www.ruimte-ok.nl/kennis-en-voorbeelden/kennisbank/verhuurbaar-vloeroppervlak> kan voor de verhouding bvo/vvo in het algemeen 0,85 worden aangehouden. Daarmee komt de gemiddelde bvo van de appartementen neer op 88 m²



Tabel 2: Parkeernormen sociale huurwoningen (inclusief bezoekersaandeel). Groen gearceerd is berekend en gemaximeerd op de parkeernorm van vrije sector appartementen van 75 - 100 m², op basis hiervan zijn de andere parkeernormen in deze tabel op basis van de parkeerkentallen geëxtrapoleerd.

5.6.3 Samenvatting keuze bandbreedte CROW

Op basis van bovenstaande analyse wordt gekozen voor het voortzetten van het uitgangspunt uit de vigerende Parkeerbeleidsplannen, die uitgaan van het gemiddelde kencijfer van het CROW en (geëxtrapoleerde) parkeernormen voor sociale huurwoningen op basis van CBS-data.

Benchmark parkeernormenbeleid gemeenten rondom Leiden

Voor vergelijkbare gemeenten (Voorschoten en Oegstgeest) is het parkeernormenbeleid beschouwd, om te bezien welke keuze daarin worden gemaakt ten aanzien van de bandbreedte en een eventuele toekomstige reservering in het bewonersdeel. Deze gemeente zijn qua ligging ten opzichte van Leiden en inwoneraantal vergelijkbaar met Leiderdorp. De parkeernormennota van gemeente Voorschoten is vastgesteld op 13 november 2024. In deze nota wordt genoemd dat het aantal geparkeerde auto's in de toekomst licht zal toenemen, maar dit gegeven wordt niet meegewogen in de hoogte van de parkeernorm. Het argument hiervoor is dat de parkeerkencijfers van het CROW al rekening houden met deze groei en daarom wordt voor het gemiddelde van de bandbreedte van de kencijfers van het CROW gekozen (zonder reservering bewonersdeel). De parkeernormennota van gemeente Oegstgeest is vastgesteld op 3 december 2021. In deze Nota wordt geconstateerd dat het autobezit in de afgelopen jaren licht is gegroeid en dat de oude parkeernormen hier niet meer goed op aansluiten. Voor de aanpassing van de normen wordt uitgegaan van de meest recente kencijfers van het CROW, omdat deze kencijfers ten opzichte van eerdere publicaties zijn verhoogd. In de nota wordt daarbij uitgegaan van het gemiddelde binnen de bandbreedte van de CROW-kencijfers (zonder reservering bewonersdeel).

5.7 Fietsparkeernormen

De Quickscan richtte zich (overeenkomstig met de vraag van de gemeenteraad) op de parkeernormen voor de auto. De parkeernormen voor de fiets zijn op basis van CROW-kentallen uit 2010 opgenomen in het Parkeerbeleidsplan 2012. Deze normen zijn in het Addendum Parkeerbeleidsplan 2016 niet geactualiseerd. De *Mobiliteitsvisie Bereikbaar en op weg* van de gemeente Leiderdorp uit 2019 heeft als uitgangspunt dat de fietser en voetganger voorop staan als het gaat om verplaatsingen binnen Leiderdorp. Bij dit uitgangspunt horen voldoende fietsstalvoorzieningen. Deze Nota actualiseert daarom ook de parkeernormen voor de fiets.

Het CROW heeft in 2025 nieuwe fietsparkeerkentallen gepubliceerd. In eerdere publicaties van fietsparkeerkentallen werd een andere categorisering aangehouden, dan voor de autoparkeerkentallen. Om de fietsparkeerkentallen op een meer integrale manier te bepalen, zijn de fietsparkeerkentallen in de laatste CROW-publicatie in samenhang met de autoparkeerkentallen vastgesteld. Daarom is in deze publicatie de categorisering van de autoparkeerkentallen aangehouden. Om aan te sluiten bij deze integraal bepaalde fietsparkeerkentallen, neemt deze Nota deze categorisering over. Hierdoor bevat deze Nota ook fietsparkeernormen voor woningen. Deze hoofdgroep 'wonen' was nog niet opgenomen in het Parkeerbeleidsplan van 2012. Omdat verplaatsingen vanuit de woning het meest bepalend zijn bij de keuze voor de vervoerswijze, is deze functie in deze Nota wel opgenomen.

Het Bouwbesluit stelt in artikel 4.31, lid 1 dat voor woningen een individuele fietsenberging verplicht is van 5 m². Recente nieuwbouwontwikkelingen in Leiderdorp (Pinksterbloem, Elisabethhof, LOI-locatie) wijken in de nota's van uitgangspunten af van dit artikel. In plaats hiervan wordt de werkwijze van de Amsterdamse Bouwbrief gevolgd. Door de toepassing van deze werkwijze krijgen woningen een grotere berging in huis en wordt er een gezamenlijke fietsenberging gerealiseerd. Dit leidt doorgaans tot ruimtebesparing op de begane grond, waardoor hier meer levendigheid valt te realiseren. Dit gebeurt door hier woningen of commerciële functies toe te voegen. Bij het toepassen van de fietsparkeernormen is dus de werkwijze van de Amsterdamse Bouwbrief van toepassing. Het fietsparkeren voor bezoekers moet openbaar toegankelijk worden gerealiseerd.

5.8 Deelmobiliteit

Een laatste onderwerp dat sinds de Parkeerbeleidsplannen uit 2012 en 2016 is opgekomen, is de inzet van deelmobiliteit bij ruimtelijke ontwikkelingen. Ter vervanging van eigen autobezit kan de initiatiefnemer van een ruimtelijke ontwikkeling er hierbij voor kiezen om een autodeelconcept aan te bieden. Het CROW biedt verschillende handvaten voor het borgen van deze mogelijkheid in parkeernormenbeleid. In de Quickscan uit april 2024 wordt ook aanbevolen om bij een actualisatie van het beleid aandacht te hebben voor dit onderwerp. De focus moet hierbij volgens de Quickscan liggen op de uitgangspunten die gelden voor het toepassen van een reductie op de bewonersparkeerbehoefte als gevolg van de inzet van een autodeelconcept (zoals de borging van het autodeelconcept in de toekomst). De Mobiliteitsvisie van de gemeente Leiderdorp uit 2019 geeft ruimte voor een dergelijke actualisatie, door te stellen dat



nieuwe mobiliteitsconcepten zoals deelauto's voorzien in een vraag wanneer woning bezitters slechts af en toe een (tweede) auto nodig hebben en de gemeente deze ontwikkelingen faciliteert door er desgewenst ruimte voor te bieden binnen het plangebied.

Het opnemen van deelmobiliteit in parkeerbeleid gaat dus verder dan alleen het actualiseren van de parkeernormen, maar vraagt ook om het uitwerken van nieuwe uitgangspunten. Daarmee valt dit onderwerp buiten de scope van deze Nota, die alleen de parkeernormen actualiseert. Het is desalniettemin aan te bevelen om ook het bredere parkeerbeleid te actualiseren en hierin de uitgangspunten voor het inzetten van deelmobiliteit mee te nemen.



BIJLAGE 1 – ONTWIKKELINGEN PARKEERDRUK EN HUISHOUDENSKENMERKEN

Indicatoren	Schansen en Dreven	Buitenhof-Midden-West	Oranjewijk	Leyhof	Kerkwijk	Binnenhof	Does-Kwartier	Gemiddeld Leiderdorp
Parkeerdruk								
2011	72%	72%	76%	74%	65%	57%	80%	71%
2015	75%	77%	67%	79%	65%	56%	79%	71%
2024	82%	89%	76%	82%	74%	76%	87%	81%
Ontwikkelingen 2015-2024								
Parkeerdruk	+7%	+12%	+8%	+3%	+9%	+20%	+8%	+10%
Huishoudensgrootte	-10%	-4%	+4%	-8%	+0%	-8%	-8%	-5%
Aantal inwoners	+34%	-4%	+4%	-9%	+9%	+1%	-13%	+3%
Aantal huishoudens	+41%	+1%	-1%	+1%	+13%	-2%	-5%	+7%
Aantal personenauto's	+38%	-2%	+5%	+1%	+11%	-3%	-4%	+7%
Autobezit per huishoudens (exclusief correctie lease)*	+0%	+0%	+0%	+0%	+0%	+0%	+0%	+0%

Tabel 3: Parkeerdruk werkdagnacht in verhouding tot verschillende indicatoren - *Alleen particulier autobezit, lease- en bedrijfsauto's zijn in deze tabel niet meegerekend vanwege het gebrek aan data hierover tot 2021.