



Rapportage Parkeeronderzoek Omgeving Bonaventuracollege, Roelofarendsveen

Rapportage referentienummer
5601

Aan

Oude Egberink & Partners B.V.
t.a.v. P. Oude Egberink
Van Heeksbeeklaan 1a
7522 LB Enschede

Opgemaakt op 11 november 2019 te Nijmegen, door
Loendersloot Groep B.V.
Waalbandijk 8b
6541 GA Nijmegen

Samenvatting

Op het terrein gesitueerd aan de voorzijde van het voormalige Bonaventuracollege, gelegen aan de Schoolbaan te Roelofarendsveen, is het plan van ontwikkeling om een kleinschalige woonvoorziening (zorgwonen) met 21 wooneenheden in te richten. Voor dit plan is een omgevingsvergunning nodig. Om hiervoor in aanmerking te komen is een sluitende parkeerbalans nodig. Voor u ligt het rapport van het onderzoek hiernaar.

Deze rapportage is uitgevoerd op basis van de huidige beleidsregels van de Gemeente Kaag en Braassem, zoals vastgelegd in de 'Beleidsregel Parkeernormen Kaag en Braassem 2018', gepubliceerd in Gemeenteblad 2018, Nr. 54234, d.d. 15 maart 2018.

Uit het door Loendersloot Groep B.V. uitgevoerde parkeeronderzoek blijkt dat er **geen** reden is om de omgevingsvergunning in relatie tot de herontwikkeling van het pand te weigeren.

Dat betekent dat het herontwikkelingsplan in aanmerking komt voor een ontheffing van het lokale bestemmingsplan.

1 Achtergrond en aanleiding

Oude Egberink & Partners B.V. , vertegenwoordigd door de heer Oude Egberink, hierna te noemen “de opdrachtgever” is voornemens het voormalig Bonaventuracollege te Roelofarendsveen te herontwikkelen.

De opdrachtgever heeft Loendersloot Groep B.V. het document [“14-1694-54 180111 Presentatieboek Roelofarendsveen.pdf”, 18-01-2018] overlegd met de plannen voor de herontwikkeling, deze zijn/is terug te vinden in appendix 1. Hieruit blijken de plannen om een nieuwbouwproject met functie zorgwonen met 21 wooneenheden in te richten. Loendersloot Groep B.V. baseert zich bij deze rapportage op de bouwplannen zoals omschreven in het hierboven genoemde document. In dit rapport wordt hier aan gerefereerd als 'de herontwikkeling van het pand'.

Bij de realisatie van deze herontwikkeling van het pand zal de parkeerbehoefte in de omgeving van het pand mogelijk veranderen. Algemeen uitgangspunt is dat een ruimtelijke ontwikkeling ook voorziet in de aanleg van voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein. In deze situatie wordt daaraan zeker voldaan, maar is het van belang om aan te tonen dat de ruimte die benodigd is voor het project geen onaanvaardbare gevolgen voor het parkeren in het gebied kent. Aangezien het hier een nieuwbouwlocatie betreft, mogen parkeerplaatsen in de openbare ruimte worden meegeteld, conform Artikel 4 lid b van de Beleidsregel Parkeernormen van de Gemeente Kaag en Braassem (zoals gepubliceerd in Gemeenteblad 2018, Nr. 54234, d.d. 15 maart 2018).

Om voor ontheffing op grond van Artikel 4 lid c van de Beleidsregel Parkeernormen van de Gemeente Kaag en Braassem (zoals gepubliceerd in Gemeenteblad 2018, Nr. 54234, d.d. 15 maart 2018) in aanmerking te komen, dient de opdrachtgever aan te tonen dat er voldoende parkeerruimte in de openbare ruimte aanwezig is. Om de actuele parkeervraag en de rest-parkeercapaciteit in de omgeving van het her te ontwikkelen pand vast te kunnen stellen, dient er een parkeeronderzoek uitgevoerd te worden.

In dit rapport is onderzocht of er in de openbare ruimte voldoende parkeergelegenheid is om de verwachte toegenomen parkeerbehoefte ten gevolge van de voorgenomen herontwikkeling op te kunnen vangen. Hierbij is uitgegaan van de huidige beleidsregels van de Gemeente Kaag en Braassem, zoals vastgelegd in de ‘Beleidsregel Parkeernormen Kaag en Braassem 2018’, gepubliceerd in Gemeenteblad 2018, Nr. 54234, d.d. 15 maart 2018.



Figuur 1: Weergave van het terrein, foto nabij kruising Schoolbaan/Europaweg genomen.

2 Methode

2.1 Locatieomschrijving

Het terrein waar de beoogde herontwikkeling dient plaats te vinden, ligt tussen de Europaweg, de Schoolbaan en het voormalig Bonaventuracollege. Het Bonaventuracollege wordt niet langer als schoolgebouw gebruikt en kent momenteel beveiliging door bewoning (anti-kraak). Het terrein is volledig geasfalteerd tussen de trottoirs en de perceelsgrens van het Bonaventuracollege.

Momenteel biedt het terrein de ruimte voor parkeren en is er op vrijdagochtend/middag een markt. Op vrijdagen geldt zodoende een parkeerverbod tussen 00:00 tot 13:00 uur op het terrein i.v.m. het marktterrein.



Figuur 2: Foto van de bebording op het plein, waarmee het parkeerverbod op vrijdagden kenbaar wordt gemaakt.

Het terrein is gesitueerd in Roelofarendsveen-Noord. De Gemeente Kaag & Braassem heeft t.b.v. de parkeernormering stedelijkheidszones vastgesteld. Deze buurt ligt, conform Bijlage 1 van de 'Beleidsregel Parkeernorm Kaag en Braassem 2018', in een schil/overloopgebied. Het terrein bevindt zich in een 30 km/h zone. In de directe omgeving bevinden zich hoofdzakelijk woningen, alsmede een zorgcentrum (ActiVite Hof van Alkemade).

Het pand en het omliggende onderzoeksgebied van de parkeerdrukmeting is op onderstaande detailkaart weergegeven.



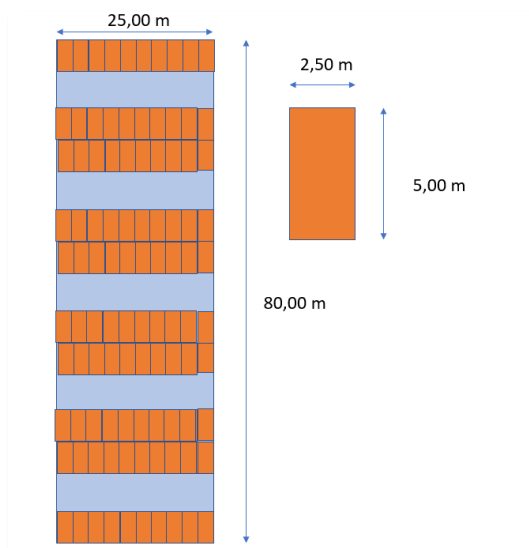
Figuur 3: Weergave van het onderzoeksgebied.

2.2 Trajecten

De onderzochte trajecten, gelegen aan de Meerkreuk, Europaweg en de Schoolbaan en staan met letters aangegeven en corresponderen met het overzicht in appendix 2. Daarnaast is het terrein opgenomen in de parkeerdrukmeting, om vast te stellen hoeveel gebruik van deze ruimte wordt gemaakt. Dit terrein kent geen ingetekende parkeervakken, waardoor niet exact te bepalen valt hoe vol het terrein staat.

Het terrein is bij benadering (afgerond naar beneden) 80 bij 25 meter, waardoor wel een inschatting is te maken op basis van de standaardafmeting voor een parkeerplaats ingericht met haakse parkeerplaatsen. Doorgaand parkeren mensen de auto met de lengteas in het verlengde van de haakse parkeervakken gesitueerd bij Activite Hof van Alkemade. Hierdoor is in figuur 4 een schematische weergave van het terrein opgetekend, waaruit een totaal van 100 parkeerplaatsen volgt. Dit past binnen de volgende normen:

1. Een haakse parkeerplaats is 5,00 bij 2,50 meter;
2. De rijstrook tussen de parkeervakken is ten minste 6,00 meter breed, om in- en uitdraaien van de parkeervakken te faciliteren.



.2

Figuur 4: Schematische weergave van het mogelijk aantal parkeerplaatsen.

Op vrijdagochtend wordt het terrein gebruikt voor de markt. Ondanks dat het terrein dan grotendeels niet gebruikt mag worden voor parkeren, zijn er toch nog parkeermogelijkheden, welke dan ook door bezoekers van de markt worden gebruikt. Op het terrein zelf is hiervoor in de parkeerdrukmetingen van vrijdagochtend en vrijdagmiddag een totaal van 50 parkeerplekken afgetrokken. Er is aan de noordzijde van het terrein nog steeds een grote ruimte beschikbaar voor parkeren evenals langs de perceelsgrens met het Bonaventuracollege.



Figuur 5: Weergave van het terrein, vanuit kruising Europaweg/Schoolbaan. Er is goed te zien dat er nog parkeergelegenheid ten noorden van de markt is.

Het ontwerp van de nieuwbouwlocatie voorziet in een achttal parkeerplaatsen op eigen terrein. Als gevolg van de herontwikkeling zal het terrein wel meer dan gehalveerd worden. Dit resulteert in een verlies van 60 parkeerplaatsen. Dit onderzoek is erop gericht om te bepalen of dit geen nadelig effect op het parkeren in het gebied heeft.



Figuur 6: Tekening van de nieuwe situatie, met acht parkeerplaatsen op eigen terrein.

2.3 Werkwijze

Om te bepalen of de herontwikkeling van het bewuste pand mogelijk is (uitsluitend met betrekking tot het aspect parkeren), is het van belang om de parkeerdruk in de oude situatie en de toenemende parkeervraag voor de nieuwe situatie in kaart te brengen. Op deze manier kan vervolgens de parkeerbalans opgesteld worden.

Om de bestaande, actuele parkeerdruk te bepalen is een parkeerinventarisatie uitgevoerd in een afgebakend gebied. Dit afgebakende gebied wordt gedefinieerd als alle beschikbare openbare parkeerruimte met een loopafstand tot honderd meter van de voordeur van het te (her)ontwikkelen pand.

Het gaat hier dus niet om een straal van honderd meter rond het pand, maar om de loopafstand tot de voordeur. Dit betekent dat eventuele openbare parkeerruimte binnen een straal van honderd meter, maar op een loopafstand groter dan honderd meter, buiten beschouwing wordt gelaten.

Het totaal aantal plaatsen binnen het onderzoeksgebied is in kaart gebracht en op 10 verschillende momenten is een inventarisatie van het aantal geparkeerde auto's uitgevoerd. Op deze manier wordt een goed beeld verkregen van de actuele situatie. De 10 momenten liggen verspreid over de week en vonden plaats op:

- Donderdag 31 oktober 2019 in de ochtend, middag, avond en nacht;
- Vrijdag 1 november 2019 in de ochtend, middag, avond en nacht;
- Zaterdag 9 november 2019 in de ochtend en middag.

2.4 Parkeerbalans

Na de inventarisatie van de parkeerdruk is de parkeerbalans opgesteld conform de normen van de Gemeente Kaag en Braassem. De definitie van een parkeerbalans binnen deze context is de verhouding tussen de parkeervraag en het parkeeraanbod.

Volgens de ontvankelijkheidseis van de gemeente Kaag en Braassem is een bezettingsgraad van maximaal 85% van de parkeerplaatsen in een onderzoeksgebied met loopafstand van maximaal honderd meter tot aan de voordeur aanvaardbaar. Deze eis geldt op elk willekeurig moment. De parkeerbalans zal uitwijzen of er voldoende plaats beschikbaar is in de openbare ruimte om aan de toegenomen parkeervraag te voldoen. Hierbij mag de bovengrens van 85% niet overschreden worden.

3 Resultaten

3.1 Parkeervraag

Onderstaande gegevens zijn gebaseerd op de herziene Nota Parkeernormen Gemeente Kaag en Braassem en als input gebruikt om de veranderende parkeervraag vast te stellen.

Toekomstige situatie:

- Verpleeghuis met 21 wooneenheden (categorie: verpleeg- en verzorgingstehuis; minimaal 0,5 tot maximaal 0,7 parkeerplaatsen per wooneenheid).

Overzicht parkeervraag toekomstige situatie:

Minimaal: $(21 \times 0,5) = 10,5$ parkeerplaatsen

Maximaal: $(10 \times 0,7) = 14,70$ parkeerplaatsen

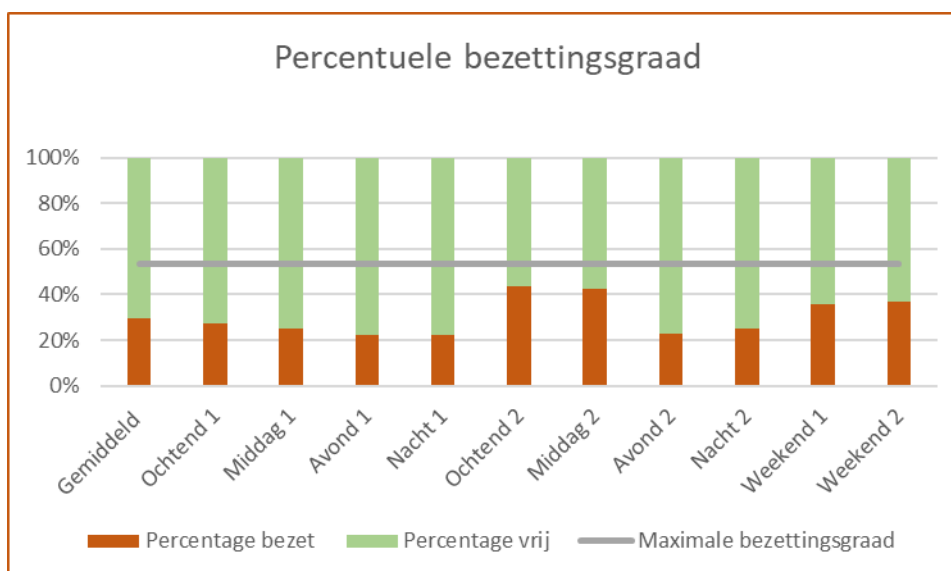
De totale parkeernorm in de toekomstige situatie is dus maximaal 14,70 (afgerond: 15) parkeerplaatsen.

Als de plannen gerealiseerd worden zal de totale parkeerbehoefte ten opzichte van de huidige behoefte dus met 15 parkeerplaatsen toenemen.

Omdat op eigen terrein acht parkeerplaatsen wordt gerealiseerd zal de parkeervraag in de openbare ruimte toenemen met 7 parkeerplaatsen. Daarnaast zal door deze herontwikkeling de beschikbare openbare parkeerruimte meer dan halveren. Hiervoor is de parkeerdruk op locatie gemeten om te bepalen of dit acceptabel is.

3.2 Gemeten parkeerdruk

In totaal zijn in het gebied 159 parkeerplaatsen beschikbaar. De complete inventarisatie van de tellingen is terug te vinden in appendix 2. Hieronder is een grafisch overzicht weergegeven.



De gemiddelde parkeerdruk in het gehele gebied ligt op 29,25%.

Om de parkeerbalans te kunnen berekenen is naast dit gemiddelde ook het drukste moment van belang. Dit moment viel op vrijdagmorgen met een druk van 43,43%. Dit wordt niet veroorzaakt door het aantal auto's (43 geparkeerde auto's), maar vooral door het verminderde aanbod van (99 i.p.v. 159) parkeerplaatsen omdat een groot deel van het terrein wordt gebruikt als marktterrein.

3.3 Parkeerbalans

De verwachte toename in de parkeerdruk bedraagt 15 parkeerplaatsen (zie 3.2 Parkeervraag). Dit wordt gedeeltelijk opgevangen op eigen terrein, maar 8 parkeerplaatsen dienen te worden afgewenteld op de openbare ruimte. In de openbare ruimte komen daarnaast ook 50 parkeerplaatsen te vervallen. Het totaal aantal beschikbare plaatsen in de openbare ruimte, binnen een loopafstand van 100 meter tot de voordeur bedraagt als gevolg van de herontwikkeling straks in plaats van 159 plaatsen maar 109 parkeerplaatsen (zie 3.1 Gemeten parkeerdruk).

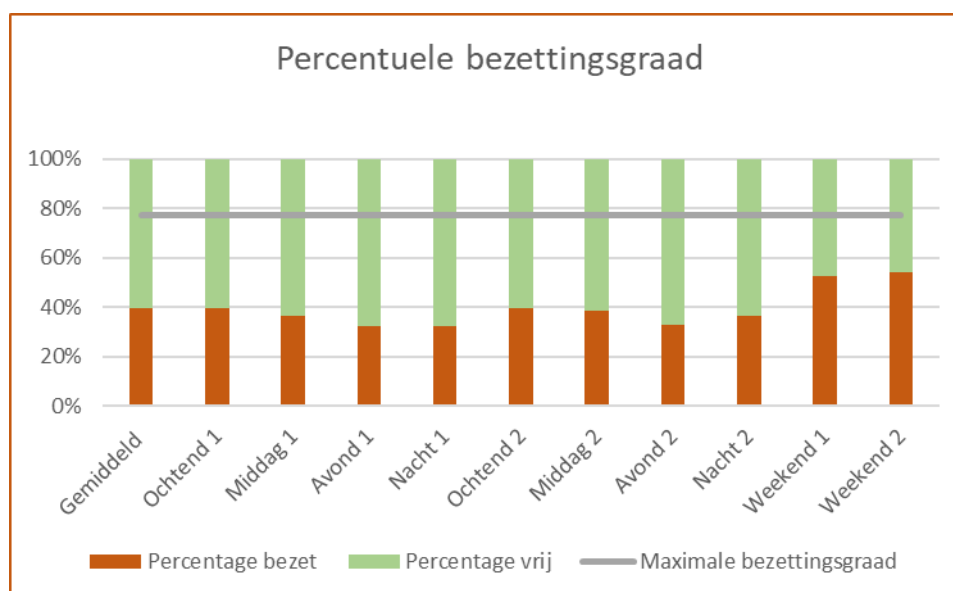
In hoeverre de openbare ruimte de bestaande parkeerdruk én de verwachte toename van parkeervraag kan opvangen dient derhalve inzichtelijk gemaakt te worden. Hiervoor is in de onderstaande tabellen een weergave gemaakt, waarbij de gemiddelde druk en het piekmoment op zaterdagmiddag (59 geparkeerde auto's) is toegepast bij het bepalen van de bezettingsgraden.

Oude situatie	Bovengrens	Gemiddeld	Piekmoment
Totaal aantal parkeerplaatsen	159	-	-
Maximale bezettingsgraad in parkeerplaatsen	135	50	59
maximale bezettingsgraad percentueel	85,00%	31,45%	37,11%

Voor de nieuwe situatie dient niet alleen rekening gehouden te worden met de vermindering van het aanbod aan openbare parkeerplaatsen, maar ook met de toename van 8 parkeerplaatsen in parkeervraag van als gevolg van het project. Dit betekent dat de maximaal aanvaardbare bovengrens in bezettingsgraad rekening moet houden met beide aspecten. Zodoende mogen in de huidige situatie niet meer dan 84 auto's gemeten worden.

Oude situatie	Bovengrens	Gemiddeld	Piekmoment
Totaal aantal parkeerplaatsen	109		
Maximale bezettingsgraad in parkeerplaatsen	84	50	59
maximale bezettingsgraad percentueel	77,06%	45,87%	54,13%

De parkeerdruk ziet er in dat geval, met correctie van de vermindering van het totaal aantal parkeerplaatsen als volgt uit:



4 Conclusie

Normaal gesproken moeten parkeerplaatsen die komen te vervallen worden gecompenseerd. Dat gaat voor dit project helaas niet. Vandaar dat het extra belangrijk is aan te tonen dat er voldoende parkeerruimte overblijft als gevolg van deze herontwikkeling. Uit het parkeeronderzoek blijkt dat de huidige parkeerdruk gemiddeld 31,45% is. Als gevolg van het komen te vervallen van 50 parkeerplaatsen, zal de parkeerdruk in de toekomst bij dezelfde bezettingsgraad op gemiddeld 45,87% uitkomen. Dit betekent dat er t.o.v. de aanvaardbare bovengrens van 77,06% nog 31,19% aan vrije ruimte (33 parkeerplaatsen) aan openbare ruimte beschikbaar is vóóordat men kan spreken van een parkeerterrein dat theoretisch vol is (>85%).

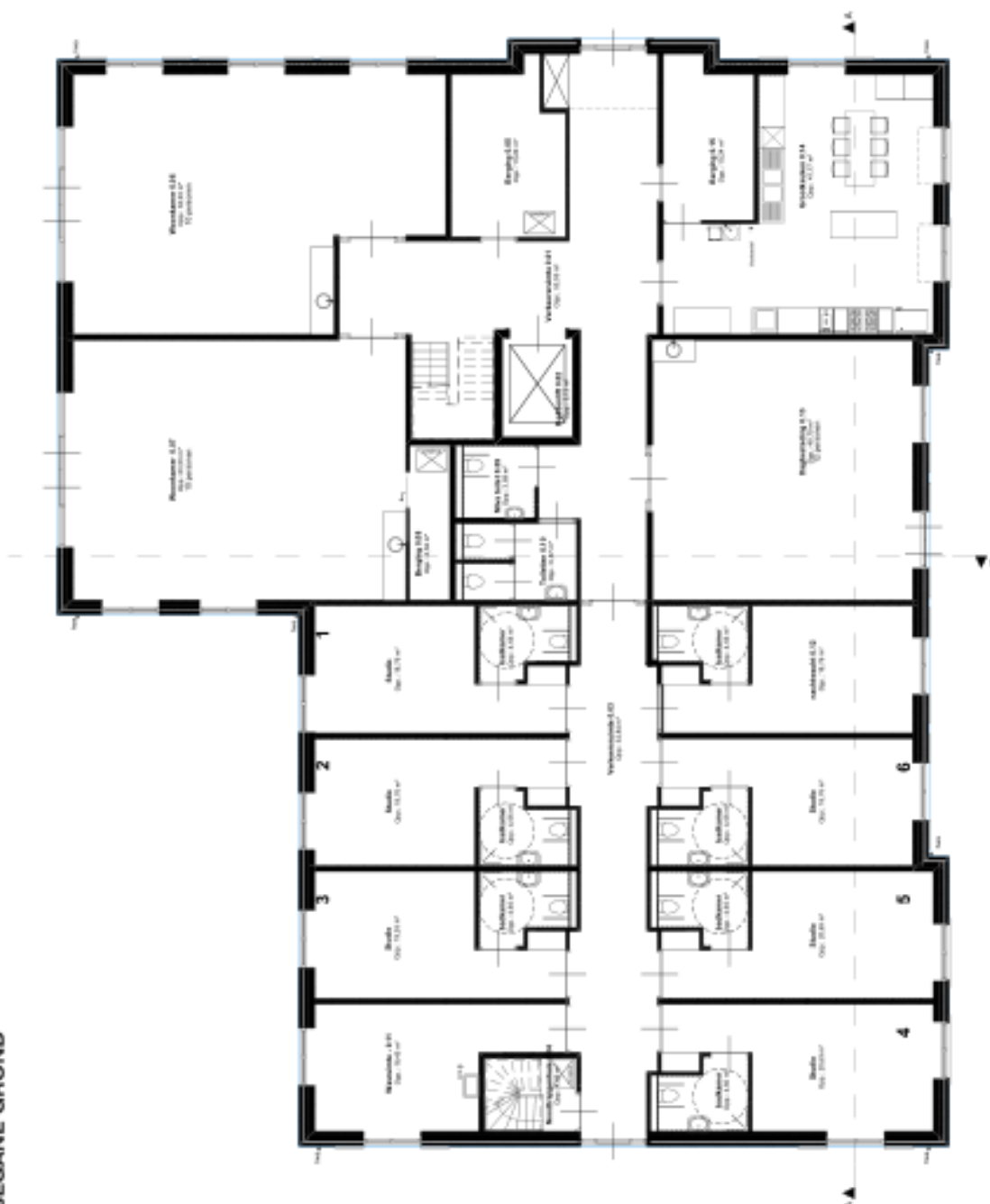
Uit het door Loendersloot Groep B.V. uitgevoerde omgevingsonderzoek, metingen en data-analyse blijkt dat er **geen** reden is om de omgevingsvergunning in relatie tot de herontwikkeling van het pand te weigeren. Bij geen van de individuele tellingen is geconstateerd dat de bezettingsgraad van alle trajecten samen boven de aanvaardbare norm uit kwam. Uit de door ons verzamelde data blijkt dat er voldoende ruimte beschikbaar is om aan de ontvankelijkheidseis van de Gemeente Kaag en Braassem te voldoen. De volledige data van deze telling/tellingen zijn weergegeven in de bijlage van dit rapport.

Het herontwikkelingsplan komt derhalve in aanmerking voor een ontheffing van het lokale bestemmingsplan.

Loendersloot Groep B.V.

Appendix 1

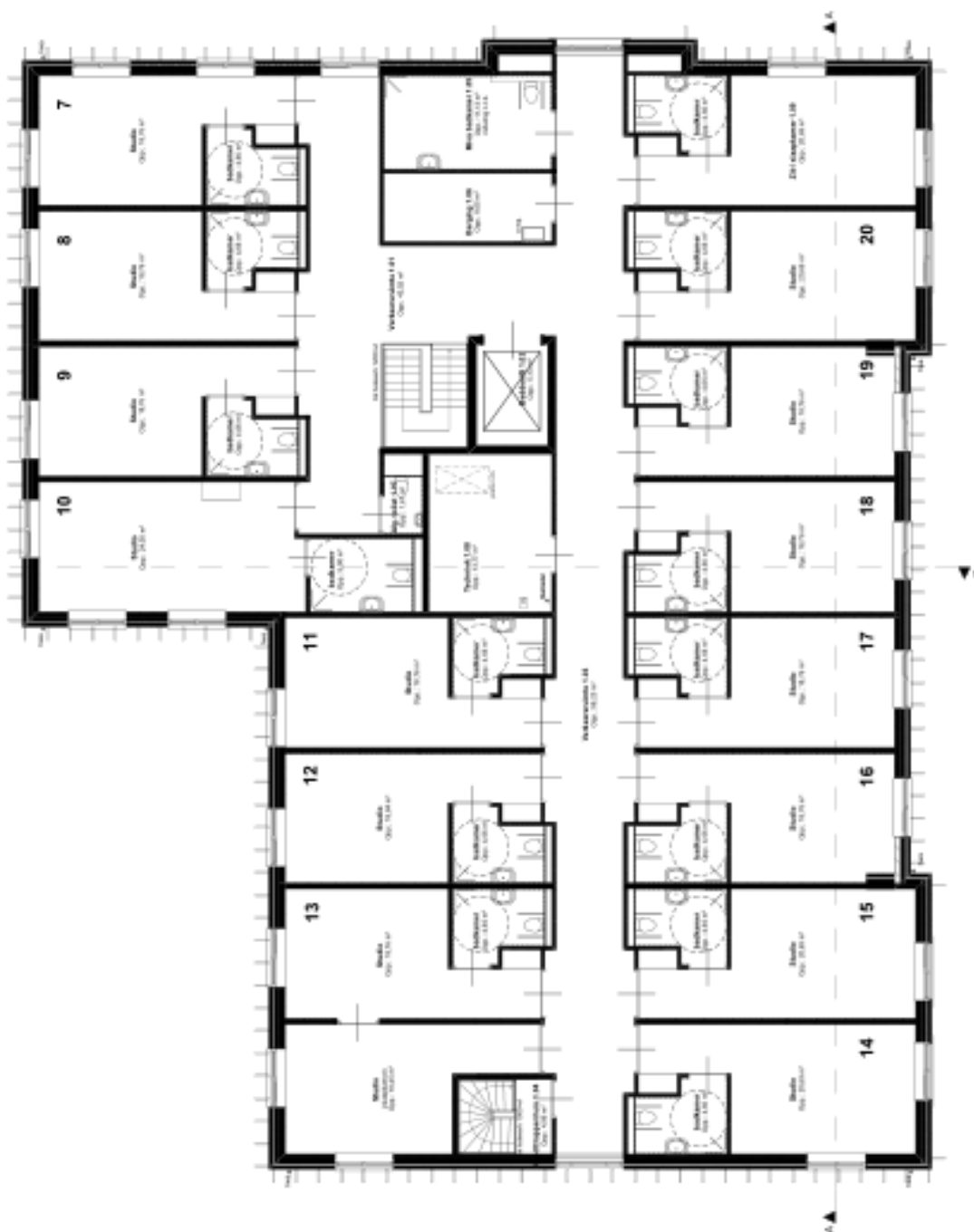
1:100 | BEGANE GROND



NIEUWBOUW KLEINSCHALIG WONEN | SCHOOLBAAN ROELOFARENDSEVEEN

5

1:100 | VERDIEPING



NIJHBOUW KLEINSCHALIG WONEN | SCHOOLBAAN ROELOFARENSVEEN

6

Appendix 2

Ochtend 1: 31-10-2019; 10:15 uur														
Kolom1	Straat	openbare weg-geen markering	parkeervakken	Anders (vul in)	Totale plekken	openbare weg-geen markering2	parkeervakken3	Anders (vul in) 4	taal bezet	openbare weg-geen markering5	parkeervakken6	Anders (vul in) 7	taal vrij	lom8
A	Haakse parkeervakken Meerkreuk	0	14	0	14		5		5	0	9	0	9	36%
B	Gestoken parkeervakken Europaweg	0	7	0	7		0		0	0	7	0	7	0%
C	Parkeerterrein Schoolbaan 32 t/m 66	0	15	0	15		11		11	0	4	0	4	73%
D	Parkeerplaatsen doodlopende erftoegangsweg Schoolbaan	0	4	0	4		3		3	0	1	0	1	75%
E	Haakse Parkeervakken Schoolbaan tegenover ActiVite	0	19	0	19		14		14	0	5	0	5	74%
F	Parkeerterrein	0	100	0	100		10		10	0	90	0	90	10%
	Gehele gebied	0	159	0	159				43				116	27%
Middag 1: 31-10-2019; 14:25 uur														
A	Haakse parkeervakken Meerkreuk		14		14		4		4	0	10	0	10	29%
B	Gestoken parkeervakken Europaweg		7		7		0		0	0	7	0	7	0%
C	Parkeerterrein Schoolbaan 32 t/m 66		15		15		6		6	0	9	0	9	40%
D	Parkeerplaatsen doodlopende erftoegangsweg Schoolbaan		4		4		2		2	0	2	0	2	50%
E	Haakse Parkeervakken Schoolbaan tegenover ActiVite		19		19		13		13	0	6	0	6	68%
F	Parkeerterrein		100		100		15		15	0	85	0	85	15%
	Gehele gebied	0	159	0	159				40				119	25%
Avond 1: 31-10-2019; 19:30 uur														
A	Haakse parkeervakken Meerkreuk		14		14		2		2	0	12	0	12	14%
B	Gestoken parkeervakken Europaweg		7		7		0		0	0	7	0	7	0%
C	Parkeerterrein Schoolbaan 32 t/m 66		15		15		14		14	0	1	0	1	93%
D	Parkeerplaatsen doodlopende erftoegangsweg Schoolbaan		4		4		4		4	0	0	0	0	100%
E	Haakse Parkeervakken Schoolbaan tegenover ActiVite		19		19		10		10	0	9	0	9	53%
F	Parkeerterrein		100		100		5		5	0	95	0	95	5%
	Gehele gebied	0	159	0	159				35				124	22%
Nacht 1: 31-10-2019; 23:10 uur														
A	Haakse parkeervakken Meerkreuk		14		14		2		2	0	12	0	12	14%
B	Gestoken parkeervakken Europaweg		7		7		0		0	0	7	0	7	0%
C	Parkeerterrein Schoolbaan 32 t/m 66		15		15		15		15	0	0	0	0	100%
D	Parkeerplaatsen doodlopende erftoegangsweg Schoolbaan		4		4		4		4	0	0	0	0	100%
E	Haakse Parkeervakken Schoolbaan tegenover ActiVite		19		19		8		8	0	11	0	11	42%
F	Parkeerterrein		100		100		6		6	0	94	0	94	6%
	Gehele gebied	0	159	0	159				35				124	22%
Morgen 2: 01-11-2019; 10:30 uur														
A	Haakse parkeervakken Meerkreuk		14		14		6		6	0	8	0	8	43%
B	Gestoken parkeervakken Europaweg		7		7		1		1	0	6	0	6	14%
C	Parkeerterrein Schoolbaan 32 t/m 66		15		15		4		4	0	11	0	11	27%
D	Parkeerplaatsen doodlopende erftoegangsweg Schoolbaan		4		4		0		0	0	4	0	4	0%
E	Haakse Parkeervakken Schoolbaan tegenover ActiVite		19		19		17		17	0	2	0	2	89%
F	Parkeerterrein		40		40		15		15	0	25	0	25	38%
	Gehele gebied	0	99	0	99				43				56	43%

Middag 2: 01-11-2019; 14:30 uur												
A	Haakse parkeervakken Meerkreuk	14	14	4	4	0	10	0	10	29%		
B	Gestoken parkeervakken Europaweg	7	7	2	2	0	5	0	5	29%		
C	Parkeerterrein Schoolbaan 32 t/m 66	15	15	6	6	0	9	0	9	40%		
D	Parkeerplaatsen doodlopende erftoegangsweg Schoolbaan	4	4	2	2	0	2	0	2	50%		
E	Haakse Parkeervakken Schoolbaan tegenover ActiVite	19	19	15	15	0	4	0	4	79%		
F	Parkeerterrein	40	40	13	13	0	27	0	27	33%		
Gehele gebied		0	99	0	99		42		57	42%		
Avond 2: 01-11-2019; 19:45 uur												
A	Haakse parkeervakken Meerkreuk	14	14	3	3	0	11	0	11	21%		
B	Gestoken parkeervakken Europaweg	7	7	0	0	0	7	0	7	0%		
C	Parkeerterrein Schoolbaan 32 t/m 66	15	15	12	12	0	3	0	3	80%		
D	Parkeerplaatsen doodlopende erftoegangsweg Schoolbaan	4	4	3	3	0	1	0	1	75%		
E	Haakse Parkeervakken Schoolbaan tegenover ActiVite	19	19	10	10	0	9	0	9	53%		
F	Parkeerterrein	100	100	8	8	0	92	0	92	8%		
Gehele gebied		0	159	0	159		36		123	23%		
Nacht 2: 01-11-2019; 23:15 uur												
A	Haakse parkeervakken Meerkreuk	14	14	4	4	0	10	0	10	29%		
B	Gestoken parkeervakken Europaweg	7	7	0	0	0	7	0	7	0%		
C	Parkeerterrein Schoolbaan 32 t/m 66	15	15	14	14	0	1	0	1	93%		
D	Parkeerplaatsen doodlopende erftoegangsweg Schoolbaan	4	4	3	3	0	1	0	1	75%		
E	Haakse Parkeervakken Schoolbaan tegenover ActiVite	19	19	10	10	0	9	0	9	53%		
F	Parkeerterrein	100	100	9	9	0	91	0	91	9%		
Gehele gebied		0	159	0	159		40		119	25%		
Weekend 1: 09-11-2019; 11:00 uur												
A	Haakse parkeervakken Meerkreuk	14	14	2	2	0	12	0	12	14%		
B	Gestoken parkeervakken Europaweg	7	7	0	0	0	7	0	7	0%		
C	Parkeerterrein Schoolbaan 32 t/m 66	15	15	11	11	0	4	0	4	73%		
D	Parkeerplaatsen doodlopende erftoegangsweg Schoolbaan	4	4	3	3	0	1	0	1	75%		
E	Haakse Parkeervakken Schoolbaan tegenover ActiVite	19	19	18	18	0	1	0	1	95%		
F	Parkeerterrein	100	100	23	23	0	77	0	77	23%		
Gehele gebied		0	159	0	159		57		102	36%		
Weekend 2: 09-11-2019; 14:10 uur												
A	Haakse parkeervakken Meerkreuk	14	14	3	3	0	11	0	11	21%		
B	Gestoken parkeervakken Europaweg	7	7	0	0	0	7	0	7	0%		
C	Parkeerterrein Schoolbaan 32 t/m 66	15	15	12	12	0	3	0	3	80%		
D	Parkeerplaatsen doodlopende erftoegangsweg Schoolbaan	4	4	3	3	0	1	0	1	75%		
E	Haakse Parkeervakken Schoolbaan tegenover ActiVite	19	19	17	17	0	2	0	2	89%		
F	Parkeerterrein	100	100	24	24	0	76	0	76	24%		
Gehele gebied		0	159	0	159		59		100	37%		