

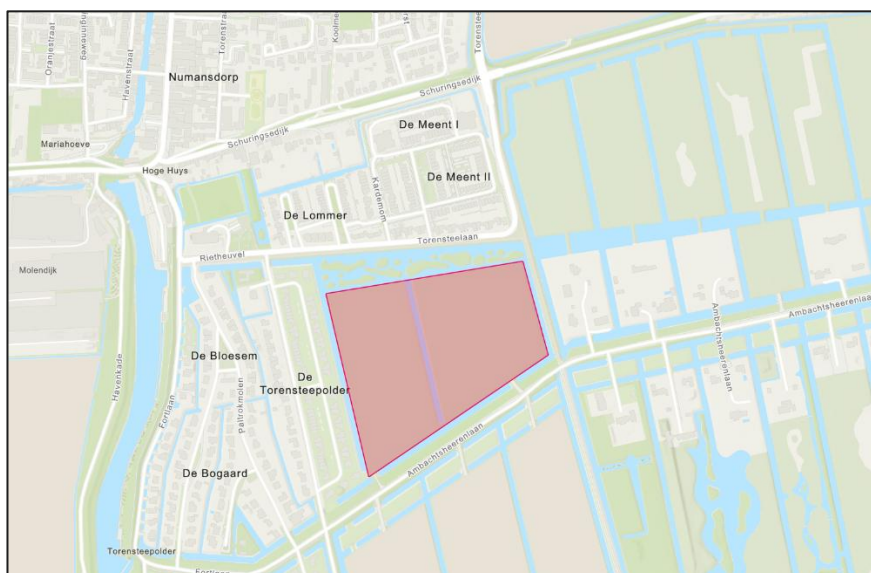
Opdrachtgever	Midstate V.O.F.
Datum	21 oktober 2025
Kenmerk	021333.20250815.N1.03
Status	Definitief
Pagina	1/12

Passende parkeernorm Numansdorp Torensteepolder

1. Aanleiding

1.1 Context

Midstate V.O.F. is werkzaam aan Bouwveld D in de Torensteepolder in Numansdorp, gemeente Hoeksche Waard (zie figuur 1). Het voornemen is om hier circa 250 woningen te realiseren. De gemeentelijke parkeernormen van de gemeente Hoeksche Waard, waar de parkeerbehoefte normaliter mee wordt bepaald, zijn gebaseerd op (nu verouderde) CROW-kencijfers uit 2018. De gemeente is echter voornemens nieuwe parkeernormen vast te stellen op basis van de meest recente CROW-kencijfers uit 2024. Goudappel B.V. is gevraagd naar een onderbouwing voor passende parkeernormen op basis van daadwerkelijk autobezit. In deze notitie zijn de aanpak, uitgangspunten en resultaten van dit onderzoek beschreven.



Figuur 1.1: Ligging van de ontwikkeling in Numansdorp

1.2 Type woningen

Het functieprogramma is nog niet vastgesteld. Daarom wordt in dit onderzoek uitgegaan van de volgende woningcategorieën voor de ontwikkeling in Numansdorp:

- Sociale huur appartementen:
 - Gebruiksoppervlak van 50 tot 74 m²;
 - Gebruiksoppervlak van 75 tot 99 m²;
- Koopwoningen:
 - Rijwoning met 75 tot 99 m² gebruiksoppervlak;
 - Rijwoning met 100 tot 124 m² gebruiksoppervlak;
 - Twee-onder-een-kapwoning met meer dan 125 m² gebruiksoppervlak;
 - Vrijstaande woning met meer dan 125 m² gebruiksoppervlak.

2. Vigerend beleid

2.1 Aanpak en uitgangspunten

De vigerende gemeentelijke parkeernormen zijn vastgelegd in 'Beleidsregel van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hoeksche Waard houdende regels omtrent de parkeernormen'. Hierin zijn parkeernormen voor woningen opgenomen die gebaseerd zijn op de parkeerkencijfers van CROW¹ uit 2018. De hoogte van de kencijfers is afhankelijk van de locatie in de gemeente en de ligging van de planlocatie ten opzichte van het centrum. De locatie van Bouwveld D in de Torensteepolder is 'Numansdorp' en 'overige bebouwde kom'. De gemeente is echter voornemens nieuwe parkeernormen vast te stellen op basis van de meest recente CROW-kencijfers uit 2024. 'Numansdorp' wordt in het vigerend beleid als 'weinig stedelijk' gezien en in het beleid wordt uitgegaan van het gemiddelde in de bandbreedte van de CROW-kencijfers. Daarom zijn in dit hoofdstuk de gemiddelde kencijfers van CROW uit 2024 weergegeven. In dit hoofdstuk zijn de relevante gemeentelijke en provinciale parkeernormen weergegeven, deze fungeren als vergelijkingsmateriaal voor de analyse in de komende hoofdstukken.

2.2 Gemeentelijke parkeernormen

In tabel 2.1 zijn de meest recente CROW kencijfers weergegeven. Het toekomstige gemeentelijke parkeerbeleid zal naar verwachting hierop aansluiten. Het bezoekersaandeel is in onderstaande tabel apart weergegeven.

woningtype	functie parkeerbeleid	parkeernorm	eenheid
sociale huur appartement, 50-74 m ² gbo	huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	0,8	ppl/woning
sociale huur appartement, 75-99 m ² gbo	huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)	0,9	ppl/woning
rijwoning, 75-99 m ² gbo	koop, huis, tussen/hoek	1,8	ppl/woning
rijwoning, 100-124 m ² gbo	koop, huis, tussen/hoek	1,8	ppl/woning
twee-onder-een-kapwoning, > 125 m ² gbo	koop, huis, twee-onder-een-kap	1,9	ppl/woning
vrijstaande woning, > 125 m ² gbo	koop, huis, vrijstaand	2,0	ppl/woning
bezoekers woningen	bezoekers woningen	0,2	ppl/woning

Tabel 2.1: Relevante parkeernormen cf. gemeentelijk beleid

¹ CROW is een landelijke kennisorganisatie op het gebied van infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid

2.3 Provinciale parkeernormen

De provincie Zuid-Holland heeft middels haar omgevingsbeleid² enige uitgangspunten en richtlijnen inzake parkeren opgesteld. Om de woningbouw te versnellen heeft de provincie eigen parkeernormen vastgelegd voor bepaalde gebieden en type woningen. Specifiek voor zogeheten '3 ha-locaties' (zoals Torensteepolder) is een gemiddelde norm van 1,3 parkeerplaats per woning toegeschreven, waarvan 0,3 voor bezoekers. Voor sociale huurwoningen geldt een gemiddelde norm van 0,7 parkeerplaats per woning. Deze norm is exclusief het bezoekersdeel van 0,3. De totale parkeernorm voor sociale huurwoningen komt daarmee op 1,0 parkeerplaats per woning.

² 'Regels: Zuid-Hollandse Omgevingsverordening (geconsolideerde versie vanaf 1-7-2025)

3. Passende parkeernormen

3.1 Aanpak

In dit hoofdstuk is per type woning onderzocht wat het daadwerkelijke autobezit is in een relevant referentiegebied. Op basis van dit autobezit zijn passende parkeernormen onderbouwd. Hierbij wordt zo goed als mogelijk aangesloten bij de categorisering conform het gemeentelijk beleid.

De gemeentelijke parkeernormen voor woningen kennen geen onderscheid naar oppervlakte terwijl ervaring leert dat bewoners van een kleinere woning gemiddeld minder vaak een auto bezitten. Om deze reden is voor de passende parkeernormen onderscheid gemaakt naar het oppervlak van de woning.

3.2 Uitgangspunten

3.2.1 Autobezit buiten de data

Door Goudappel is onderzocht wat het daadwerkelijke autobezit is bij woningen (op basis van CBS-RDW-gegevens, 2023)³. In deze analyse is onderscheid te maken tussen verschillende woningtypen, oppervlakten en eigendomssituaties. De data over autobezit is gebaseerd op CBS-microdata waarbij nog wel een bewerkingsslag nodig is. Zo is in de data nog geen rekening gehouden met de volgende zaken:

- leaseauto's en grijze kentekens (bedrijfswagens en/of buitenlandse kentekens die niet bij het CBS op woonadressen zijn geregistreerd);
- trend in autobezit.

De twee genoemde elementen worden hieronder nader toegelicht.

Leaseauto's en grijze kentekens

Er zijn auto's die niet op woonadressen 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 een V. Uit grootschalig onderzoek blijkt dat 8% van de geparkeerde auto's bedrijfswagen is of een buitenlands kenteken heeft. Daarom wordt 8% van het totale autobezit van de gemeente Hoeksche Waard opgeteld bij het autobezit per woningtype.

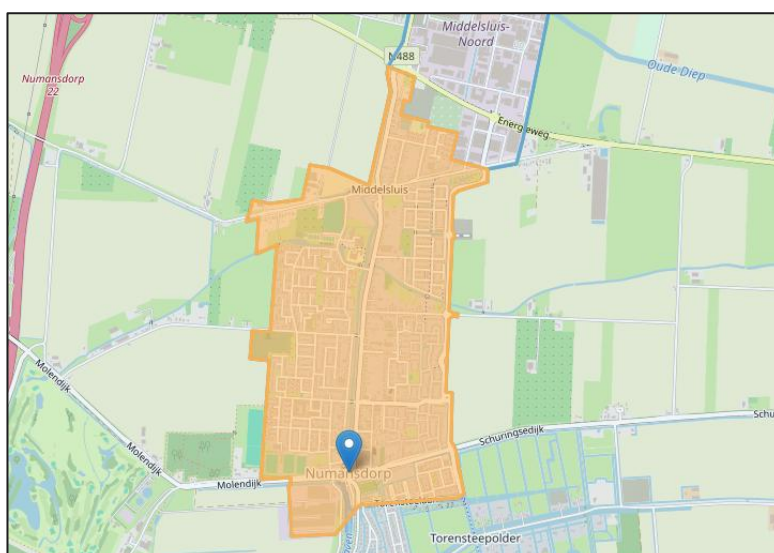
³ In bijlage 1 is een uitgebreide verantwoording voor de 'passende parkeernorm weergegeven.

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 analyse⁴ blijkt dat het autobezit in de gemeente Hoeksche Waard over de afgelopen tien jaar nauwelijks is toegenomen. Waar het autobezit in 2015 0,52 per huishouden was, was het autobezit per huishouden in 2024 gemiddeld 0,55. Om toch rekening te houden met toekomstige ontwikkelingen en verschillen tussen individuele woningen wordt de data op één decimaal naar boven afgerond.

3.2.2 Referentiegebied

Zoals beschreven in de aanpak wordt het autobezit van een relevant referentiegebied gehanteerd om passende parkeernormen te bepalen. Op dit moment ligt de planlocatie in het buitengebied. Na planontwikkeling zal de locatie echter overeenkomen met de bebouwde kom. Om deze reden wordt aangesloten bij het gemiddelde autobezit in de buurt 'Numansdorp Woonkern'. Bouwveld D ligt naast bestaande woningen in de Torensteepolder. Deze woningen liggen in de buurt 'Numansdorp Buitengebied'. Deze buurt heeft een groot oppervlak en betreft voornamelijk woningen buiten de bebouwde kom. Daarom is de verwachting dat het autobezit van deze buurt niet goed aansluit bij het verwachte autobezit op de ontwikkellocatie en zijn de data van deze buurt niet meegenomen in de analyse.



Figuur 3.1: Referentiegebied (Bron ondergrond: OpenStreetMap)

⁴ Gebruik is gemaakt van datasets binnen de 'Regionale Klimaatmonitor' van de Rijksoverheid.

3.2.3 Bezoekers

Het gemeentelijke beleid kent een parkeernorm voor bezoekers van 0,3 parkeerplaats per woning, dit is gebaseerd op het bezoekerskencijfer uit eerdere CROW-publicaties. In 2024 heeft CROW de parkeerkencijfers, waaronder voor bezoekers van woningen, herijkt⁵. Op basis van nieuwe inzichten schrijft CROW op deze locatie (met oog op stedelijkheidsgraad en ligging) een bezoekerskencijfer van 0,2 parkeerplaats per woning toe.

3.3 Resultaten

Door middel van het doorlopen van de beschreven stappen en het hanteren van de bovenstaande uitgangspunten is toegewerkt naar passende parkeernormen op basis van het autobezit.

Om te komen tot passende parkeernormen is het autobezit, inclusief de aanvullende ophogingen (grijze kentekens), naar boven afgerond op één decimaal. Zowel het autobezit als de passende parkeernormen zijn opgenomen in tabel 3.1. Evenals bij de gemeentelijke parkeernormen zijn de passende parkeernormen exclusief een bezoekersdeel. Het bezoekersdeel is apart weergegeven in de tabel.

functie	gehanteerde kenmerken per woning	autobezit	passende parkeernorm
sociale huur appartement 50-74 m ² gbo	meergezins, sociale huurwoning, oppervlak gbo van 50 m ² tot 74 m ²	0,57	0,7 ppl/woning
sociale huur appartement, 75-99 m ² gbo	meergezins, sociale huurwoning, oppervlak gbo van 75 m ² tot 99 m ²	0,70	0,9 ppl/woning
rijwoning, 75-99 m ² gbo	eengezins, koopwoning, oppervlak gbo van 75 m ² tot 99 m ²	1,44	1,6 ppl/woning
rijwoning, 100-124 m ² gbo	eengezins, koopwoning, oppervlak gbo van 99 m ² tot 124 m ²	1,45	1,6 ppl/woning
twee-onder-een-kapwoning, > 125 m ² gbo	eengezins, koopwoning, oppervlak gbo vanaf 125 m ²	1,80	2,0 ppl/woning
vrijstaande woning, > 125 m ² gbo	eengezins, koopwoning, oppervlak gbo vanaf 125 m ²	1,80	2,0 ppl/woning
bezoekers woningen			0,2 ppl/woning

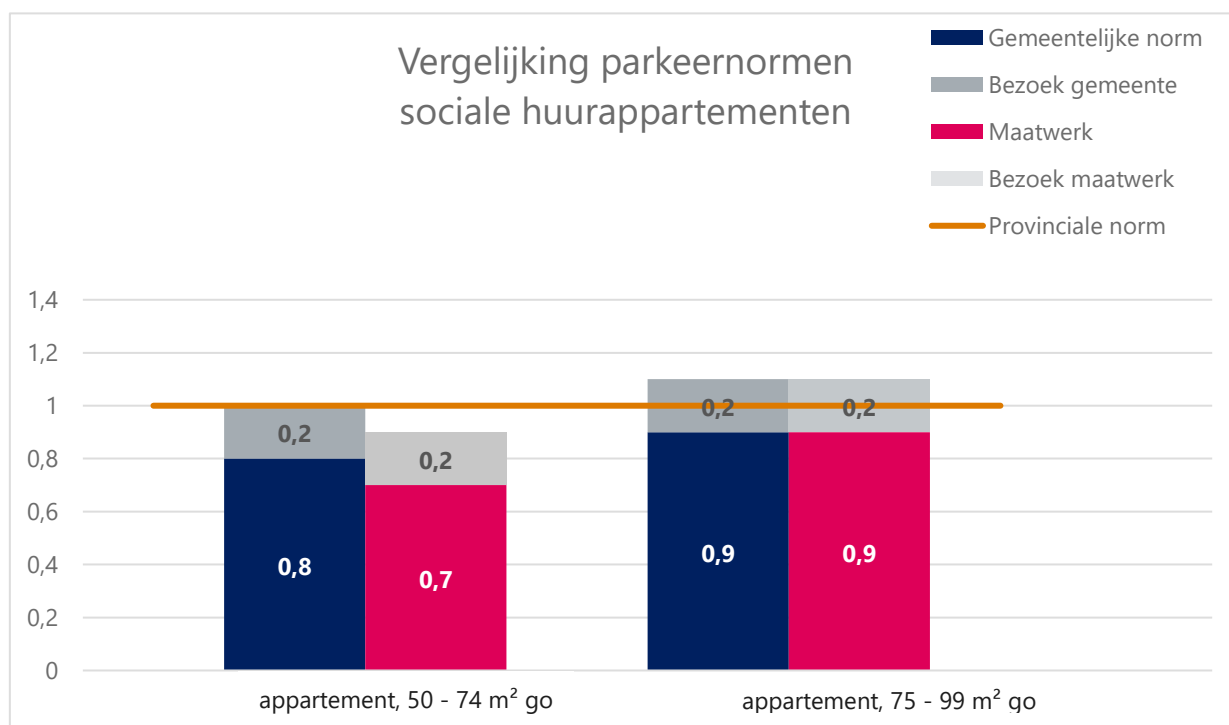
Tabel 3.1: Feitelijk autobezit en passende parkeernormen Numansdorp Woonkern

⁵ 'Parkeerkencijfers 2024 – Basis voor parkeernormering' (juli 2024)

4. Vergelijkende analyse

4.1 Sociale huurappartementen

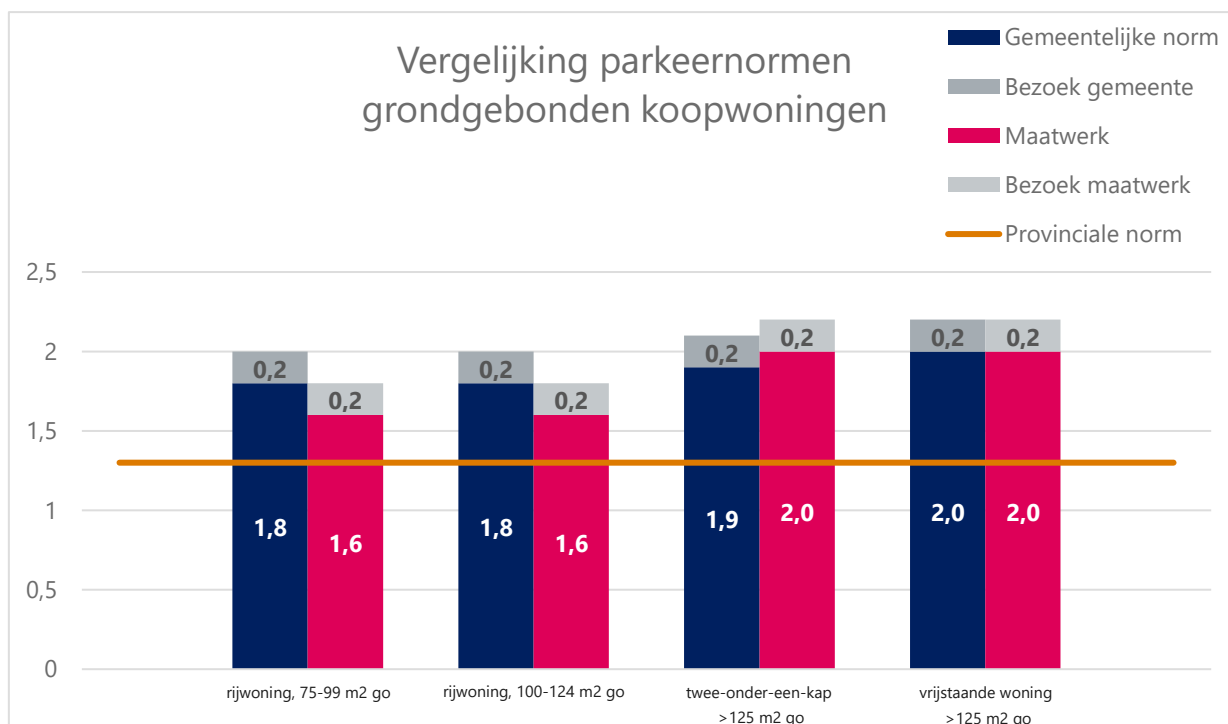
In figuur 4.1 is het verschil tussen de gemeentelijke parkeernorm, de provinciale parkeernorm en de passende parkeernorm weergegeven. De provincie kent een gemiddelde van 1,0 parkeerplaats per woning (inclusief 0,3 bezoekersaandeel), deze is gelijk aan de toekomstige gemeentelijke parkeernormen (CROW-kencijfers 2024). Op basis van het feitelijk autobezit is te zien dat een parkeernorm van 0,9 passend is. De provinciale parkeernorm is daarmee iets hoger dan de passende parkeernorm op basis van het feitelijk autobezit.



Figuur 4.1: Analyse parkeernorm sociale huurappartementen

4.2 Grondgebonden koopwoningen

De hoogte van de passende parkeernormen op basis van het autobezit van bewoners van grondgebonden koopwoningen is vergelijkbaar met de gemeentelijke parkeernormen. De provinciale parkeernorm van 1,3 per woning (inclusief 0,3 bezoekersdeel) is bij geen van de woningtypes passend. De passende parkeernorm op basis van het autobezit bij woningen vanaf 75 m² bedraagt bijvoorbeeld 1,6 parkeerplaats per woning voor bewoners, exclusief een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaats per woning.



Figuur 4.2: Analyse parkeernorm grondgebonden koopwoningen

5. Conclusie

Midstate V.O.F. is werkzaam aan Bouwveld D in de Torensteepolder in Numansdorp, gemeente Hoeksche Waard. Het voornemen is om hier circa 250 woningen te realiseren. Goudappel is gevraagd naar een onderbouwing voor passende parkeernormen op basis van het feitelijke autobezit bij bestaande woning in de omgeving van deze locatie.

Op basis van dit onderzoek is geconcludeerd dat parkeernormen op basis van het feitelijk autobezit voor de kleinste sociale huurappartementen iets lager is dan zowel de gemeentelijke- als provinciale parkeernormen. De gemeentelijke parkeernormen voor de grotere sociale huurappartementen sluiten over het algemeen goed aan bij het daadwerkelijke autobezit van de doelgroep. Ook de provinciale normen sluiten goed aan bij het daadwerkelijke autobezit.

Voor grondgebonden woningen blijkt dat de gemeentelijke parkeernormen nagenoeg overeenkomen met het autobezit van vergelijkbare woningen in de omgeving van de ontwikkellocatie. Hier geldt dat de provinciale parkeernorm (te) laag is en daarom niet goed aansluit bij de situatie in Numansdorp.

Het advies is daarom om aan te sluiten bij de 'passende parkeernormen' die aansluiten bij het daadwerkelijke autobezit zoals in de praktijk te zien is. Daarnaast is het advies om de geactualiseerde parkeerkencijfers van CROW voor bezoekers van woningen aan te houden, omdat deze naar verwachting beter aansluiten op de praktijk.

Bijlage 1 Nadere achtergrond cijfers autobezit

B.1.1 Inleiding

Goudappel heeft voor het verschijnen van de kencijfers in 2024 in vakliteratuur al een aantal publicaties geschreven over te hoge parkeernormen voor woningbouw. In het kort komt de boodschap erop neer dat binnen de woningbouw, met sociale woningen en appartementen in het bijzonder, vaak te veel parkeerplaatsen gerealiseerd worden. Dit leidt tot onnodig ruimtegebruik voor parkeervoorzieningen en onnodig hoge kosten die de businesscase van ontwikkelingen onder druk zetten. Het probleem wordt soms 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 aansluiten bij de meest recente kencijfers van het CROW (thans CROW-publicatie 744 'Parkeerkencijfers 2024 'Basis voor parkeernormering') en/of niet aansluiten bij het daadwerkelijke autobezit in de gemeente bij het type woning dat gerealiseerd wordt.

B.1.2 Onderzoek daadwerkelijk autobezit

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 buurtniveau het autobezit gericht geanalyseerd worden wat het feitelijke autobezit is. Daarbij 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 50m² gbo, 50-75m² gbo, 75-100m² gbo, 100-125m² gbo en groter dan 125m² 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 data zorgen zodoende voor een cijfermatige onderbouwing om goed met elkaar van gedachten te wisselen over de hoogte van de vigerende parkeernormen.

B.1.3 Achtergronden dataset en bewerkingen

De data over het autobezit per bewoonde woning (CBS/RDW) 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. Omdat de bedrijfsbussen niet geregistreerd staan bij woonadressen zijn deze niet standaard in de data over autobezit bij woningen opgenomen. Het aandeel grijze/buitenlandse kentekens verschilt per buurt. Om rekening te houden met geparkeerde bedrijfsbussen/buitenlandse kentekens in de straat wordt de data verhoogd met een percentage. Ook voor de trend in autobezit wordt de data opgehoogd met een percentage. Parkeernormen worden namelijk vaak voor langere tijd vastgesteld. Daarom wordt de trend in autobezit van de afgelopen jaren vertaald naar een ophoging van het autobezit dat blijkt uit de data. Zo wordt ingespeeld op eenzelfde trend in autobezit voor de komende jaren.

De gebruikte indeling in gemeenten, wijken en buurten is conform de CBS-indeling van 2023. De stedelijkheidsgraad (omgevingsaddressendichtheid) van gemeenten, wijken en buurten komt uit 'Kerncijfers wijken en buurten 2023'. De in de analyse gebruikte gegevens betreffende woningvoorraad, eigendomssituatie en RDW-gegevens hebben betrekking op het jaar 2023. Het 'bezit'/gebruik van een leaseauto heeft betrekking op het jaar 2022 en is inbegrepen in de data.

'Normale' zakelijke leaseauto's staan op naam van de leasemaatschappijen. Deze staan niet op naam van de berijders en zijn dus ook niet rechtstreeks te koppelen aan type woningen in buurten/wijken waar de 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; het is van jou, maar het 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 het 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 hebben betrekking op het jaar 2023. Toen waren er in totaal 8,828 miljoen personenauto's. In de gebruikte data zitten er 8,951 miljoen. Dit verschil komt met aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid 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.