



gemeente
Hoeksche Waard

Nota beantwoording zienswijzen

Omgevingsplanwijziging Torensteepolder Veld 1D Numansdorp

Versie: 17 oktober 2025



1. Inleiding

Het ontwerp van de omgevingsplanwijziging 'TAM-omgevingsplan hoofdstuk 22B Torensteepolder Veld 1D Numansdorp' lag van 21 augustus 2025 tot en met 1 oktober 2025 ter inzage om een ieder in de gelegenheid te stellen een mondelinge of schriftelijke zienswijze in te dienen.

De omgevingsplanwijziging was analoog raadpleegbaar in het gemeentehuis en digitaal via de landelijke website www.ruimtelijkeplannen.nl.

Er zijn 8 (schriftelijke) zienswijzen ontvangen. Deze zienswijzen zijn gericht tegen het ontwerp van de omgevingsplanwijziging. De ontvangen zienswijzen zijn binnen de inzagetermijn ingediend en zijn dan ook ontvankelijk.

In deze nota vatten wij de zienswijzen kort samen. Daarnaast nemen wij een beantwoording op voor de zienswijzen. Als een zienswijze leidt tot aanpassing of aanvulling van de omgevingsplanwijziging, geven wij dit aan bij de desbetreffende beantwoording van de zienswijze.

1.1. Indieners van zienswijzen

Sinds 25 mei 2018 geldt de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG). Vandaar dat de namen van natuurlijke personen in (digitale) stukken worden geanonimiseerd. Dit geldt niet voor objectgegevens. Anonimiseren is eveneens niet nodig.

Nr.	Naam	Adres	Datum ontvangst	Registratienummer
1.	Indiener 1	Geanonimiseerd	27-8-2025	Z/25/332533
2.	Indiener 2	Geanonimiseerd	22-9-2025	Z/25/337542
3.	Indiener 3	Geanonimiseerd	16-9-2025	Z/25/336170
4.	Werkgroep Centrale As Numansdorp	p/a Rijksstraatweg 7, 3281 LV Numansdorp	2-9-2025	Z/25/333422
5.	Provincie Zuid-Holland	Postbus 90602, 2509 LP Den Haag	30-9-2025	Z/25/339038
6.	Indiener 4	Geanonimiseerd	30-9-2025	Z/25/339272
7.	Indiener 5	Geanonimiseerd	30-9-2025	Z/25/339426
8.	Indiener 6	Geanonimiseerd	30-9-2025	Z/25/339267



2. Beantwoording van de zienswijzen

2.1. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 1

Samenvatting zienswijze

De zienswijze heeft betrekking op de volgende onderdelen van de ontwerp-omgevingsplanwijziging, te weten: het verkeersonderzoek.

A. Verkeersonderzoek

De indiener stelt dat het verkeersonderzoek onvoldoende is gemotiveerd. Uit het verkeerskundig onderzoek (IV-Infra, 2 mei 2025, Bijlage 8 bij het plan) blijkt dat de Wethouder van der Veldenweg in 2035 een intensiteit van circa 7.700 motorvoertuigbewegingen (mvt) per etmaal moet verwerken. Hoewel dit binnen de CROW-kencijfers zou passen, is de indiener van mening dat in het onderzoek niet specifiek wordt ingegaan op de effecten voor woningen waarvan de woon- en slaapkamers zich op slechts 15 meter van de weg bevinden.

B. Verkeersmaatregelen buiten het plangebied

Daarnaast stelt de indiener dat volkomen voorbijgegaan wordt aan andere verkeersmaatregelen buiten het plangebied die de gemeente getroffen heeft of nog gaat treffen. Ook de ontsluiting van Numansgors via het plangebied wordt volgens de indiener buiten beschouwing gelaten.

C. Aanvaardbaarheid verkeer, geluid en luchtkwaliteit

Indiener stelt dat de gemeente niet overtuigend motiveert dat de toename van verkeersintensiteit, geluid en luchtkwaliteit ter plaatse van de woning van de indiener aanvaardbaar blijft. Dit is volgens de indiener in strijd met de onderzoeksplicht en motiveringsplicht uit artikel 16.55 en 16.56 Omgevingswet.

De Wethouder van der Veldenweg is een gebiedsontsluitingsweg en valt daarmee onder de zoneplicht van artikel 74 Wet geluidhinder (Wgh). Binnen deze zone dient een akoestisch onderzoek te worden uitgevoerd om vast te stellen of de geluidsbelasting op gevels van woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt (art. 82 Wgh). Indiener stelt verder dat het in de plandocumenten ontbreekt aan een akoestisch onderzoek om vast te stellen of de geluidsbelasting op gevels van woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschrijdt (art. 82 Wgh). Zonder onderzoek en besluitvorming is het plan volgens indiener in strijd met de Wet geluidhinder en de jurisprudentie van de Afdeling.

D. Hogere waardenbesluit

De indiener stelt dat ten onrechte geen hogere waardenbesluit is vastgesteld of onderbouwd. Gezien de verkeersintensiteit (7.700 mvt/etmaal) en de geringe afstand van de woning van de indiener tot de weg (ca. 15 meter) is het volgens indiener aannemelijk dat de grenswaarde van 48 dB wordt overschreden. Zonder onderzoek en besluitvorming is het plan volgens de indiener in strijd met de Wet geluidhinder en de jurisprudentie van de Afdeling.

E. Borging verkeersmaatregelen

Ten slotte spreekt de indiener over onvoldoende gevolgen en ontbreken van waarborgen. Het verkeersrapport noemt dat in de toekomst maatregelen nodig zijn, zoals kruispuntaanpassingen en Omgevingsplanwijziging Torensteepolder Veld 1D Numansdorp

Nota beantwoording zienswijzen



verkeersremmende voorzieningen, maar het plan bevat geen bindende waarborgen dat deze maatregelen tijdig worden uitgevoerd. Daarmee is volgens de indiener niet verzekerd dat de hinder voor omwonenden daadwerkelijk wordt beperkt en dat leidt tot onterechte nadelige gevolgen voor het woon- en leefklimaat van de indiener.

Reactie college

A. Verkeersonderzoek

De indiener stelt dat het verkeersonderzoek niet goed is gemotiveerd, maar het argument van de indiener gaat over de gevolgen van het verkeer en niet over de vraag of de weg het verkeer kan verwerken. Zie voor een reactie op het onderdeel geluid sub c.

B. Verkeersmaatregelen buiten het plangebied

In hoofdstuk 3 is toegelicht welke infrastructurele maatregelen wel of niet meegenomen zijn in de verdere berekening. Dat betreft in ieder geval het afwaarderen van de centrale as naar gebiedsontsluitingsweg (GOW) 30km/h. De ontsluiting van Numansgors gaat nu grotendeels al over de Torensteelaan. Het afsluiten van de Fortlaan kan effect hebben op de verkeersintensiteit elders. Dit is in de uitleg in hoofdstuk 3 meegenomen.

C. Aanvaardbaarheid verkeer, geluid en luchtkwaliteit

Ten aanzien van verkeer: de Wethouder van der Veldenweg (inclusief alle kruisingen) is aangelegd en ingericht als gebiedsontsluitingsweg 50km/h. Verkeerskundig gezien betekent dit dat er 10.000 mvt/etm overheen kunnen rijden. Die aantallen worden ook met deze nieuwe ontwikkeling niet gehaald.

Ten aanzien van geluid: in het onderzoek wordt, conform het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl), buiten het plangebied alleen gekeken naar de indirecte akoestische effecten van het plan (in dit geval het wijzigend verkeer). Het indirecte akoestische effect blijft binnen de toelaatbare toename van 1,5 dB, ter plaatse van de woning van de indiener van de zienswijze.

Ten aanzien van luchtkwaliteit: het plan behoort tot een standaardgeval dat niet in betekenende mate bijdraagt aan de verhoging van de concentratie van stikstofdioxide en fijnstof. Van deze standaardgevallen staat vast dat de verhoging maximaal 1,2 µg/m³ bedraagt. De realisatie van het project is daarom nauwelijks van invloed op de kwaliteit van de buitenlucht. In het kader van een goede ruimtelijke ordening is in de motivering kaartmateriaal toegevoegd en inzicht gegeven in het Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit (via de CILMK-monitor) en de (niet-wettelijke) advieswaarden van het RIVM. Ook hieruit blijken geen belemmeringen.

D. Hogere waardenbesluit

Hier wordt gesproken over de Wet geluidhinder, die is niet van toepassing op het plan. Voor een nadere toelichting op het onderdeel geluid zie beantwoording onder C.

E. Borging verkeersmaatregelen

Het verkeersrapport noemt inderdaad dat in de toekomst naar verwachting maatregelen nodig zijn om het verkeer op een juiste manier te verwerken. Dit is verkeer dat ontstaat door autonome groei en/of door andere ontwikkelingen. Deze groei is op iedere weg in de gemeente zichtbaar, niet alleen in



Numansdorp en niet alleen op de Wethouder van der Veldenweg. Wij monitoren daarom de situatie. Wij onderzoeken welke effecten nieuwe ontwikkeling hebben. Waar nodig nemen wij te treffen maatregelen op in het uitvoeringsprogramma Mobiliteit Hoeksche Waard. Het is op voorhand niet te bepalen waar en op welk moment maatregelen getroffen moeten worden.

Conclusie

Deze zienswijze leidt **niet** tot aanpassing van de omgevingsplanwijziging.

2.2. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 2

Samenvatting zienswijze

De zienswijze heeft betrekking op de volgende onderdelen van de ontwerp-omgevingsplanwijziging, te weten: het verkeersonderzoek.

A. Borging maatregelen verkeersonderzoek

In het verkeersonderzoek d.d. 17 maart 2021 van Megaborn staat op pagina 12 dat: *"Een belangrijke grenswaarde is de maximaal toelaatbare intensiteit van 4000 motorvoertuigen per etmaal voor erftoegangswegen binnen de bebouwde kom"*.

Daarbij benoemt men concreet een knelpunt (pagina 13): *"Burg. de Zeeuwstraat, tussen Weth. V.d. Veldenweg en Hoekstraat: voor een winkelstraat zijn dit hoge intensiteiten."*

Verderop wordt over hetzelfde weggedeelte het volgende vermeld: Op het zuidelijk deel van de centrale as (Voorstraat en Burgemeester de Zeeuwstraat), ligt de etmaalintensiteit in ieder doorgerekend scenario onder de beleidsmatige grenswaarde van 6.300 mvt/etmaal. De indiener heeft naar aanleiding van deze 2 verschillende beweringen de volgende vragen:

- 1) Welke grenswaarde van het aantal voertuigen per etmaal hanteert de gemeente Hoeksche Waard voor dit weggedeelte zijnde een erftoegangsweg?
- 2) Op welke wetgeving en/of uitgangspunten baseert men het antwoord op bovenstaande vraag?
- 3) Wat betekent dit beleidsmatig voor de gemeente Hoeksche Waard nu twee onderzoeksbureaus met twee verschillende optieken / uitgangspunten komen?
- 4) Is in het verkeersonderzoek Torensteepolder fase 1D buiten het woon-werk verkeer ook de toename meegerekend van bezoekers / winkelend publiek door de uitbreiding van woningen? Bij de gemeente HW is onderzoek gedaan naar het verkeersgedrag van de Numansdorper. Deze maken minimaal gebruik van de fiets of gaan lopend.

B. Borging maatregelen verkeersonderzoeken buiten scope Torensteepolder fase D

In diverse verkeersonderzoeken wordt gesproken over het verkeersluw maken van het centrumgebied van Numansdorp. De indiener vraagt zich af of dit een hogere urgentie krijgt aangezien Numansdorp de komende jaren sterk zal uitbreiden (waaronder fase 1D), en of hier al studies naar zijn verricht.



C. Borging maatregel Fortlaan

Op pagina 35 van het verkeersonderzoek staat vermeld dat de afsluiting van de Fortlaan is meegenomen in dit onderzoek. De indiener vraagt zich af of dat bij de realisatie van veld 1D eindelijk de no-regret maatregel afsluiting Fortlaan wordt gerealiseerd.

D. Vragen verkeersonderzoek buiten scope omgevingsplanwijziging Torensteepolder fase D

Het is de indiener bekend dat er recent onderzoek is gedaan naar het verkeersgedrag van de bewoners van Numansdorp. Hieruit zou blijken dat de Numansdorper (sterk) bovengemiddeld gebruik maakt van een motorvoertuig voor alle vervoersbewegingen. De indiener vraagt zich af of dit gegeven is meegenomen in alle totale berekeningen van alle weggedeelten.

Reactie college

A. Borging maatregelen verkeersonderzoek Torensteepolder fase D

Punt 1 en 2 betreffen een onderzoek van Megaborn dat niet in het kader van de omgevingsplanwijziging Torensteepolder fase D is opgesteld, maar bij eerdere fases. Daarmee vallen deze punten buiten de scope van het plan. De intensiteit voor de Burgemeester de Zeeuwstraat tussen Wethouder van der Veldenweg en Voorstraat blijft 4.000 mvt/etm conform de intensiteiten van een erftoegangsweg. Voor het overige deel van de centrale as geldt een maximale intensiteit van 6.300 mvt/etm conform amendement van de gemeenteraad. Deze intensiteit is niet gebaseerd op een algemene norm passend bij een gebiedsontsluitingsweg 30km/h maar komt voort uit het amendement van de raad om een reductie van 30% te op de centrale as te behalen. De uitgangspunten zijn dan ook niet in tegenspraak met elkaar. Voor het bepalen van de hoeveelheid verkeer vanuit (verkeersproductie) en naar (verkeersattractie) de ontwikkeling is gebruik gemaakt van landelijk toegepaste kencijfers voor verkeersgeneratie van CROW. De verkeersgeneratie omvat alle verkeersbewegingen zoals woon-/werkverkeer, boodschappen doen, bezoekers, etc. In het uitgevoerde onderzoek is de totale verkeersgeneratie op basis van herkomst-bestemmingsrelaties van het huidige verkeer van en naar de Torensteepolder toegevoegd aan het bestaande netwerk.

B. Borging maatregelen verkeersonderzoeken buiten scope Torensteepolder fase D

In het concept uitvoeringsprogramma mobiliteit is verkeersluw maken van het centrumgebied opgenomen als maatregel voor de middellange termijn 5-10 jaar. Realisatie van fase 1D leidt niet tot een hogere prioriteit.

C. Borging maatregel Fortlaan

In het onderzoek is als uitgangspunt genomen dat de Fortlaan is afgesloten. Hiervoor moeten wij nog een verkeersbesluit nemen en overgaan tot uitvoering. Dit staat in het concept uitvoeringsprogramma mobiliteit opgenomen als maatregel op de korte termijn (0-5 jaar).

D. Vragen verkeersonderzoek buiten scope omgevingsplanwijziging Torensteepolder fase D

Voor de berekening in het verkeersonderzoek is gebruik gemaakt van de feitelijke verkeerstellingen en de verkeersgeneratie voor een weinig stedelijk gebied. In de categorisering als weinig stedelijk zit al een hoger autobezit dan bij een meer stedelijke categorie. Voor deze berekening is gebruik gemaakt van de landelijk geaccepteerde verkeersgeneratiecijfers die van toepassing zijn op Numansdorp.



Conclusie

Deze zienswijze leidt **niet** tot aanpassing van de omgevingsplanwijziging.

2.3. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 3

Samenvatting zienswijze

De zienswijze heeft betrekking op de volgende onderdelen van de ontwerp-omgevingsplanwijziging, te weten het verkeersonderzoek.

Borging maatregelen verkeersonderzoek

De indiener verzoekt om, vóórdat de bouw van het nieuwe veld start, eerst de verkeersveiligheid op de Torensteelaan te verbeteren. Indien eerst met de woningbouw wordt begonnen, zal de verkeersdruk immers alleen maar verder toenemen en de huidige situatie is al onveilig. De indiener doet twee voorstellen voor de verbetering van de verkeersveiligheid:

- Het voorzien van de nieuwe t-splitsing met de Ambachtsheerenlaan van verkeersdrempels passend bij een 30 km/u weg. Dit is noodzakelijk gezien de toename van kruisend fietsverkeer en de huidige te hoge snelheden.
- Een herinrichting van de gehele Torensteelaan, naar het voorbeeld van de Middelweg te Numansdorp of de Schelpweg te Strijen.

Reactie college

De bouwweg c.q. ontsluitingsweg voor veld 1D wordt aangesloten op de bestaande bocht in de Torensteelaan. Tijdens de periode van bouw- en woonrijp beoordelen wij of tijdelijke maatregelen nodig zijn. Na afronding van de werkzaamheden wordt de nieuwe kruising in zijn definitieve staat ingericht. Dat betekent een verhoogd kruispuntplateau. Op de Torensteelaan komen, anders dan het aanbrengen van kruispuntplateaus, geen aanvullende maatregelen. Gezien de toekomstige verkeersintensiteiten is van herinrichting is geen sprake.

Conclusie

Deze zienswijze leidt **niet** tot aanpassing van de omgevingsplanwijziging.

2.4. Samenvatting en reactie op zienswijze van Werkgroep Centrale As

Samenvatting zienswijze

De zienswijze heeft betrekking op de volgende onderdelen van de ontwerp-omgevingsplanwijziging, te weten het verkeersonderzoek.

A. Besluiten met betrekking tot verkeerstellingen en rapportages

De werkgroep Centrale As heeft meerdere malen gevraagd om verkeerstellingen, maar die nooit gekregen. Maatregelen om de verkeersdruk te verminderen of no-regretmaatregelen genoemd in het

Omgevingsplanwijziging Torensteepolder Veld 1D Numansdorp

Nota beantwoording zienswijzen



Ontwikkelbeeld Numansdorp uit december 2021, zoals bijvoorbeeld het verbeteren van de doorstroming op de Oostelijke Randweg, zijn tot op heden evenmin genomen, noch is er voor zover aan de werkgroep bekend enige laat staan periodieke voortgangsrapportage geweest. De werkgroep vraagt zich af waarom besluiten worden genomen als daar toch geen gevolg aan wordt gegeven.

B. Verkeerstellingen in relatie tot tellingen in eerdere rapporten

Inmiddels is er in het kader van de te bouwen 250 woningen in de Torensteepolder (fase 1D) door KuiperCompagnons op 2-5-2025 een verkeersonderzoek opgesteld waarin wel verkeerstellingen zijn opgenomen. Tot onze grote verrassing is het aantal verkeersbewegingen daarin vermeld voor de Rijksstraatweg aanzienlijk lager dan op de Burgemeester de Zeeuwstraat traject Middelsluisdijk/Burg. Henrylaan. Verderop neemt dit aantal weer scherp af. Dit in tegenstelling tot alle eerdere verkeersrapportages over de Centrale As waar de verkeersdruk hoog begint op de Rijksstraatweg en dan geleidelijk afneemt naarmate men dichter bij de dorpskern komt. De werkgroep vraagt zich dan ook af hoe betrouwbaar deze cijfers zijn.

C. Maatregelen buiten plangebied Torensteepolder fase D

De Werkgroep stelt verder dat de realisatie van de 250 woningen in de Torensteepolder er pas komt nadat:

- 1) een definitieve planning komt voor de herinrichting van de Centrale As;
- 2) het toegezegde convenant wordt gerealiseerd zonder einddatum of in ieder geval geldig tot na de aanleg van de Westelijke ontsluiting en met concrete cijfers voor de maximale verkeersbelasting en concrete toezegging van verdergaande aanpassingen als die maximale belasting niet gerealiseerd wordt;
- 3) uiteraard regelmatige monitoring van de verkeersintensiteit plaatsvindt;
- 4) de Oostelijke Randweg/ Torensteelaan op korte termijn meer aantrekkelijk wordt gemaakt voor verkeer;
- 5) een definitief positief besluit wordt genomen betreffende de aanleg van de Westelijke Randweg;
- 6) verdere aanpassing van de wegencategorisatie naar erftoegangsweg na aanleg van de Westelijke ontsluiting en;
- 7) toezegging dat ook bouwverkeer van en naar de Molenpolder niet via de Centrale As zal rijden (ook op te nemen in het convenant).

Reactie college

A. Besluiten met betrekking tot verkeerstellingen en rapportages

De verkeerstellingen en voortgangsrapportages die de indiener in de zienswijze aanhaalt zien niet specifiek toe op het plan Torensteepolder Veld 1D. Deze stukken zijn geen onderdeel van het planvoornemen voor fase D en vallen daarmee buiten de scope van de omgevingsplanwijziging. De informatie uit de zienswijze wordt voor kennisgeving aangenomen.

No-regret maatregelen zijn opgenomen in het concept uitvoeringsprogramma mobiliteit voor de korte termijn (0-5 jaar). Op de oostelijke randweg is geen sprake van een verminderde doorstroming. Het alternatief (de centrale as) is nog te aantrekkelijk. Door herinrichting van de centrale as kiezen naar verwachting meer bestuurders voor de oostelijke randweg. Op deze noord-zuidverbinding treffen wij geen aanvullende maatregelen.

Omgevingsplanwijziging Torensteepolder Veld 1D Numansdorp
Nota beantwoording zienswijzen



B. Verkeerstellingen in relatie tot tellingen in eerdere rapporten

De tellingen zoals uitgevoerd voor het genoemde onderzoek zijn op een correcte wijze uitgevoerd en zijn representatief voor de betreffende telperiode. Dat deze een ander beeld geven dan eerdere tellingen doet niets af aan de betrouwbaarheid van de data. Toekomstige tellingen zullen uitwijzen of dit een structurele wijziging is, of een situatie die zich beperkt tot deze onderzoeksperiode.

C. Maatregelen buiten plangebied Torensteepolder fase D

- 1) Planning: een definitieve planning komt voor de herinrichting van de centrale as. De intentie is nog steeds om eind 2026 te beginnen met de uitvoering. Naar verwachting duurt dit meer van een jaar. Maar e.e.a. is pas duidelijk na de aanbesteding.
- 2) Convenant: aan het toegezegde convenant wordt gewerkt. Hierover zijn gemeente en de werkgroep met elkaar in overleg.
- 3) Monitoring: het opstellen van een monitoringsplan (monitoring van de verkeersintensiteit) is een van de onderdelen van het nieuwe uitvoeringsprogramma. Dit wordt dus opgepakt. Op welke wijze de centrale as daar in komt is op dit moment nog niet bekend.
- 4) Aantrekkelijkheid oostelijke randweg: in de integrale mobiliteitsstrategie Numansdorp verwachten wij adviezen om de oostelijke randweg aantrekkelijker te maken. Welke dit exact zijn is nog niet bekend.
- 5) Besluitvorming westelijke randweg: Wij werken aan de westelijke ontsluitingroute. Zodra de voorbereiding gereed is, starten wij hiervoor een ruimtelijke procedure. Het is uiteindelijk aan de gemeenteraad om hierop een besluit te nemen.
- 6) Aanpassing van de wegencategorisering: wij namen het besluit om de centrale as tussen de rotonde N487 en de Wethouder van der Veldenweg in te richten als een GOW30-weg. Daarvoor treffen wij nu de voorbereidingen. Ook na aanleg van de westelijke randweg behoudt de centrale as deze wegcategorie.
- 7) Bouwverkeer naar Molenpolder niet via centrale as: Afspraken hierover worden opgenomen in de vergunning.

Conclusie

Deze zienswijze leidt **niet** tot aanpassing van de omgevingsplanwijziging.

2.5. Samenvatting en reactie op zienswijze van Provincie Zuid-Holland

Samenvatting zienswijze

De zienswijze heeft betrekking op de volgende onderdelen van de ontwerp-omgevingsplanwijziging, te weten het woningbouwprogramma en de parkeernormen die gelden voor sociale woningbouw en buitenstedelijke locaties.

A. Woningbouwprogramma

Het omgevingsplan maakt 250 woningen mogelijk waarvan 30% sociale huurwoningen en 36,8% betaalbare koop. In artikel 7.47a lid 1 wordt gesteld dat het omgevingsplan moet voorzien in voldoende sociale huurwoningen. In lid 2 is bepaald dat dit het geval is wanneer er sprake is van minimaal 1/3



sociale huurwoningen, of wat hierover is vastgelegd in de door Gedeputeerde Staten vastgestelde afgestemde regionale woningbouwprogrammering. In de vastgestelde afgestemde regionale woningbouw-programmering is dit plan opgenomen onder de voorwaarde dat het plan moet voldoen aan het geldende beleid. We vragen u het aandeel sociale huurwoningen in het plan daarom te verhogen naar minimaal 1/3.

B. Parkeernormen sociale woningbouw

In artikel 7.45f zijn de instructieregels voor parkeren bij sociale huurwoningen opgenomen. Het plan voldoet echter niet aan deze instructieregels. Er wordt een norm van 1,2 parkeerplaats per woning gehanteerd, terwijl het autobezit van sociale huurappartementen tussen de 50 en 80 m² in Numansdorp gemiddeld rond de 0,55 parkeerplaats per woning ligt. Inclusief bezoekers parkeren zou een norm van 0,75 parkeerplaats per woning passend zijn. Wij verzoeken u daarom de parkeernorm in het plan te verlagen.

Met opmerkingen [FF1]: Typfout? 0,7?

C. Parkeernormen buitenstedelijke locaties

In artikel 7.45fa zijn de instructieregels voor parkeernorm grote buitenstedelijke bouwlocaties voor woningbouw opgenomen. Er geldt een maximale parkeernorm van gemiddeld 1,3 autoparkeerplaats per woning, tenzij artikel 7.45e of 7.45f van toepassing is. Er kan een op de lokale situatie afgestemde parkeernorm worden gehanteerd, als de parkeernorm van 1,3 autoparkeerplaats per woning leidt tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat, of als de locatie niet ontsloten is of kan worden door openbaar vervoer. Het voorliggende plan voldoet niet aan de betreffende instructieregel. Wij verzoeken u daarom om de onderbouwing van de hogere parkeernormen nader toe te lichten.

Reactie college

A. Woningbouwprogramma

Teleurgesteld hebben wij kennisgenomen van uw zienswijze, waarmee wordt gesteld dat het omgevingsplan onvoldoende rekening houdt met aandeel sociale huur. Op 14 maart 2023 is de Woondeal tussen het Rijk, de provincie en de samenwerkende regiogemeenten gesloten. De afspraken uit de Woondeal zijn voor ons maar ook voor alle andere regiogemeenten leidend, bij iedere nieuwe ontwikkeling. Het programma van de Torensteepolder veld D is dan ook geheel in lijn met die afspraken. Daarnaast gaan wij met deze ontwikkeling verder dan hetgeen in de Woondeal is afgesproken. Deze ontwikkeling draagt namelijk ook bij aan de opgave ouderenhuisvesting in de vorm van geclusterd wonen (minimaal 25 koop- en huurwoningen). Kortom een ontwikkeling uit het boekje en volledig passend binnen de opgaven uit de Nationale Woon- en Bouwagenda.

Op 10 juli 2024 hebben wij u al met onze zienswijze op het "Ontwerp Herziening Omgevingsbeleid 2024" aangegeven dat het beleidsvoornemen van de provincie om een hoger percentage dan 30% sociale huur in de nieuwe plannen af te dwingen een te grote belemmering voor de woningbouwopgave opwerpt. Enerzijds overstijgt dit de afspraken in de afgesloten Woondeal. Anderzijds zal dit (hoogstwaarschijnlijk) de diverse ontwikkelingen die met de 30% sociale huur al merkbaar onder druk staan, verder onder druk zetten dan wel onmogelijk maken. Meer realisatie van sociale huur, laat staan versnelling van de woningbouw zal hierdoor zeer moeilijk worden. Het nakomen van de afspraken vanuit Woondeal onderschrijven wij als gemeente volledig en hier zetten wij ons actief voor in.



Het initiatief Torensteepolder veld D maakt ook onderdeel uit van de door Gedeputeerde Staten op 4 maart 2025 goedgekeurde woningbouwprogrammering, waarbij het programma volledig in lijn is met de Woondeal afspraken (2/3e deel betaalbaar en 30% sociale huur). Tussentijds zijn de spelregels gewijzigd. Tijdens de periodieke overleggen tussen de Hoeksche Waard en de provincie, waarbij de Torensteepolder Veld 1D meermaals onderwerp van gesprek is geweest, zijn wij hierop niet geweest. Vanuit de provincie ontvingen wij nooit een signaal dat het programma niet in lijn zou zijn met het provinciaal beleid. Dus als wij het hebben over knelpunten om te komen tot een versnelling van de opgave, is dit er zeker eentje. Het levert extra werk op bij zowel de provincie als de gemeente, die niet voor realisatie en versnelling kan worden ingezet maar eerder vertragend werkt. Het lijkt ons dan ook niet de bedoeling om weer terug naar de tekentafel te moeten gaan. Wij willen versnellen want er is woningnood!

Gezien bovenstaande nemen wij uw zienswijze dan ook niet over en wij gaan ervan uit dat het plan met daarin 75 sociale huurwoningen gewoon doorgang kan vinden.

B. Parkeernormen sociale woningbouw

Door Goudappel is in september 2025 aanvullend onderzoek uitgevoerd naar passende parkeernormen voor de Torensteepolder. Op basis van dit onderzoek is geconcludeerd dat de gemeentelijke parkeernormen voor sociale huurappartementen over het algemeen goed aansluiten bij het daadwerkelijke autobezit van de doelgroep voor appartementen van 50 m² tot 74 m². Ook de provinciale norm sluit goed aan bij het daadwerkelijke autobezit. Voor deze categorie sociale huurwoningen nemen wij de voorgestelde norm (excl. bezoekersparkeren) van de provincie over. Het daadwerkelijke autobezit bij appartementen van 75 – 99 m² ligt echter hoger dan waar de provinciale norm vanuit gaat. In dit plangebied vallen 18 woningen binnen deze categorie. Voor deze woningen handhaven we de passende parkeernorm van 1,1 parkeerplaatsen per woning (incl. bezoekersparkeren). Rekening houdend met het feit dat in Numansdorp het autobezit significant toeneemt bij sociale huurwoningen vanaf 80 m² achten wij het niet wenselijk ook voor deze woningen een lagere parkeernorm toe te passen dan hetgeen wordt geadviseerd in het eerder genoemde rapport van Goudappel.

C. Parkeernormen buitenstedelijke locaties

Door Goudappel is in september 2025 aanvullend onderzoek uitgevoerd naar passende parkeernormen voor de Torensteepolder. 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. Bovenstaande conclusies worden opgenomen in de motivering van de omgevingsplanwijziging. Met indiener gaan wij over bovenstaande het gesprek aan.

Conclusie

Deze zienswijze leidt **wel** tot aanpassing van de omgevingsplanwijziging.



2.6. Samenvatting en reactie op zienswijze van indiener 4, 5 en 6

Samenvatting zienswijze

De zienswijze van indiener 4, 5 en 6 zijn identiek. De zienswijze heeft betrekking op de volgende onderdelen van de ontwerp-omgevingsplanwijziging, te weten het verkeersonderzoek.

A. Geluidsonderzoek

De indiener stelt dat in hoofdstuk 5.4 (geluidseffecten voor de omgeving) wordt ingegaan op het verkeer vanuit het plan 1D. Er wordt in de berekeningen etc. niet gekeken naar het verkeer "NAAR" het plan. Het verkeer zal via de rondweg maar ook via de Fortlaan komen, waardoor het verkeer in de Fortlaan nog verder toeneemt. Dit is niet meegenomen in het plan.

B. Borging maatregelen verkeersonderzoek

Onder 5.14 (verkeersonderzoek door IV Infra BV) wordt als uitgangspunt o.a. het afsluiten van de Fortlaan genoemd (hetgeen al een no-regret besluit is) maar vooralsnog is de Fortlaan nog niet afgesloten. Om plan fase D te starten, zal dus eerst dit no-regret besluit van het afsluiten van de gevaarlijke Fortlaan uitgevoerd moeten worden. Tevens geldt dit voor de herinrichting van de kruising Torensteelaan/Schuringsedijk. Beide zullen eerst uitgevoerd moeten worden alvorens met het starten van het bouwrijp maken van fase D begonnen kan worden.

Reactie College

A. Geluidsonderzoek

Voor het bepalen van de hoeveelheid verkeer vanuit (verkeersproductie) en naar (verkeersattractie) de ontwikkeling is gebruik gemaakt van landelijk toegepaste kencijfers voor verkeersgeneratie van CROW. De verkeersgeneratie omvat alle verkeersbewegingen zoals woon-/werkverkeer, boodschappen doen, bezoekers, etc. In het uitgevoerde onderzoek is de totale verkeersgeneratie op basis van herkomst-bestemmingsrelaties van het huidige verkeer van en naar de Torensteepolder toegedeeld aan het bestaande netwerk. In het onderzoek is als uitgangspunt genomen dat de Fortlaan is afgesloten, daar zal dan ook sprake zijn van een afname van verkeer.

B. Borging maatregelen verkeersonderzoek

In het onderzoek is als uitgangspunt genomen dat de Fortlaan is afgesloten. Hiervoor moeten wij nog een verkeersbesluit nemen en overgaan tot uitvoering. Dit staat in het concept uitvoeringsprogramma mobiliteit opgenomen als maatregel op de korte termijn (0-5 jaar). De herinrichting van de kruising Torensteelaan-Schuringsedijk is momenteel in voorbereiding. Zowel de afsluiting van de Fortlaan als de herinrichting van de kruising Torensteelaan/Schuringsedijk maken geen onderdeel uit van dit wijzigingsplan.

Conclusie

Deze zienswijze leidt **niet** tot aanpassing van de omgevingsplanwijziging.



3. Overzicht wijzigingen ten opzichte van Ontwerp-omgevingsplanwijziging

Inleiding

Na het ter visie leggen van de ontwerp omgevingsplanwijziging zijn er vanwege zienswijzen enkele zaken waarvan het gewenst is deze aan te passen. De omgevingsplanwijziging passen wij aan vanwege de zienswijze van de provincie omtrent de gehanteerde parkeernormen in het plan. De motivering en de bijlagen van de omgevingsplanwijziging passen wij hierop aan. In hoofdstuk 4 van deze nota zijn de wijzigingen in de motivering en de bijlagen opgenomen.

Motivering

- In de parkeerparagraaf is een onderbouwing gegeven voor passende parkeernormen op basis van daadwerkelijk autobezit, met verwijzing naar een aanvullende notitie van Goudappel
- In de parkeerparagraaf is de tabel met parkeernormen aangepast op basis van de nieuwe parkeernormen.

Bijlagen

- De notitie 'Passende Parkeernorm, Goudappel' is toegevoegd naar aanleiding van de zienswijze van de provincie.
- De bijlage 'stedenbouwkundig plan' is geactualiseerd op basis van de nieuwe tabel parkeernormen.

Regels

- Artikel 3.1.36 komt als volgt te luiden:

Artikel 3.1.36 Zorgplicht voorzien in voldoende parkeergelegenheid

Lid 1

Er wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor auto en fiets op eigen terrein. Onder voldoende parkeergelegenheid wordt verstaan datgene dat is vastgelegd in 'Beleidsregel van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hoeksche Waard houdende regels omtrent de parkeernormen' welke als bijlage 1 bij deze omgevingsplanwijziging is opgenomen.

Lid 2

In afwijking van hetgeen bepaald in lid 1 geldt voor sociale huurwoningen dat voorzien is in voldoende parkeergelegenheid indien een parkeernorm per woning wordt gehanteerd van:

- 0,9 parkeerplaats bij een woning tot 75 m²
- 1,1 parkeerplaats bij een woning van 75 m² tot 90 m²

Lid 3



In afwijking van hetgeen bepaald in lid 1 geldt voor grondgebonden woningen dat voorzien is in voldoende parkeergelegenheid indien een parkeernorm per woning wordt gehanteerd van:

- a. 1,8 parkeerplaats bij een rijwoning (midden- en hoekwoning)
- b. 2,2 parkeerplaats bij een twee-onder-een kapwoning en vrijstaande woning

Werkinggebieden

- Geen wijzigingen

Ambtshalve wijzigingen

Algemeen

- De datum en status van het plan zijn waar nodig geactualiseerd.
- Diverse wet- en regelgeving is waar nodig geactualiseerd.
- De nummering van de afbeeldingen is gecontroleerd en aangepast waar nodig;

Bijlagen

- Deze Nota van zienswijzen is als bijlage bij de toelichting van de omgevingsplanwijziging gevoegd.
- Het stikstofonderzoek is geactualiseerd in verband met het beschikbaar komen van een nieuwe Aeries-rekentool.
- Het aanvullend ecologisch onderzoek (natuuronderzoek) is beschikbaar gekomen en toegevoegd als bijlage.