

Molendijk 50-68 Oud-Beijerland

Parkeeronderbouwing



Opdrachtgever

Titel rapport

Fullhouse B.V.

Molendijk 50-68 Oud-Beijerland

Kenmerk

021587.20251217.R1.05

Datum publicatie

17 december 2025

Projectleider Goudappel

Projectteam Goudappel

Gerard Steenbergen

Gerard Steenbergen, Aukje van de Reijt en

Veda Diemel

Status

Definitief

© Copyright Goudappel BV 17-12-25

Inhoudsopgave

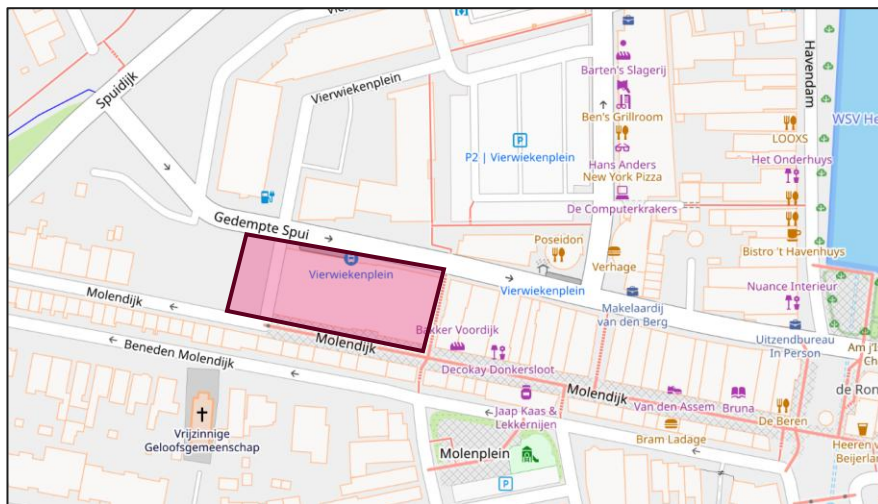
1. Context	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Functieprogramma	5
1.3 Parkeeraanbod	6
1.4 Leeswijzer	6
2. Methodiek autoparkeren	7
2.1 Algemene aanpak	7
2.2 Maatwerk	7
3. Parkeerbehoefte auto: gemeentelijk beleid	8
3.1 Aanpak en uitgangspunten	8
3.2 Resultaat	8
4. Parkeerbehoefte auto: CROW-kencijfers	10
4.1 Aanpak en uitgangspunten	10
4.2 Resultaat	11
5. Passende oplossing autoparkeren	12
5.1 Parkeerbehoefte per moment van de week	12
5.2 Restcapaciteit in de openbare ruimte	13
6. Fietsparkeren	15
6.1 Aanpak en uitgangspunten	15
6.2 Resultaat	16
7. Conclusies en samenvatting	17
Bijlage 1 Situatietekening eigen terrein	19

Bijlage 2 Passende parkeernorm bezoekers woningen	20
Bijlage 3 Parkeeroplossing autoparkeren bezoekers	22

1. Context

1.1 Aanleiding

Aan de Molendijk 50–68 in het centrum van Oud-Beijerland (zie figuur 1.1) zijn plannen om een voormalig modecentrum te transformeren naar 68 appartementen. Deze ontwikkeling heeft gevolgen voor parkeren. In het kader van de ontwikkeling is Goudappel BV gevraagd een parkeerkundige onderbouwing op te stellen voor zowel auto- als fietsparkeren. Deze rapportage beschrijft de gehanteerde uitgangspunten, methodieken en de resultaten van deze onderbouwing.



Figuur 1.1: Indicatief plangebied (bron ondergrond: Open Streetmap)

1.2 Functieprogramma

In tabel 1.1 (volgende pagina) is het toekomstige functieprogramma van de ontwikkeling opgenomen. Alle appartementen zullen in de koopsector worden opgeleverd. De appartementen zijn variërend in grootte en te verdelen in type A tot en met J, waarbij de volgende prijssegmenten zijn gehanteerd:

- type A: goedkoop;
- type B1-C1: middelduur;
- type C2-J: duur.

woningtype	aantal	oppervlakte GBO (m²)	oppervlakte BVO (m²)	prijsegment
A	20	50	61,0	goedkoop
B1	3	63	76,8	middelduur
B2	3	66	80,5	middelduur
C1	18	72	87,8	middelduur
C2	2	82	100,0	duur
C3	2	83	101,2	duur
D1	3	90	109,8	duur
D2	2	91	111,0	duur
E1	4	116	141,5	duur
E2	1	122	148,8	duur
F1	2	107	130,5	duur
F2	1	114	139,0	duur
G1	1	188	229,3	duur
G2	1	192	234,1	duur
I	4	138	168,3	duur
J	1	127	154,9	duur
totaal	68			

Tabel 1.1: Functieprogramma (bron: opdrachtgever)

1.3 Parkeeraanbod

In de garage zijn 66 autoparkeerplaatsen beschikbaar, enkel bestemd voor bewoners. Op maaiveld zijn 22 parkeerplaatsen nabij de ingang van het gebouw gelegen, enkel bestemd voor bezoekers. Omdat in de openbare ruimte 6 parkeerplaatsen verwijderd worden, bedraagt het netto parkeeraanbod op maaiveld 16 parkeerplaatsen. Voor bewoners wordt daarnaast voorzien in een in pandige fietsvoorziening. Voor bezoekers worden op maaiveld 10 fietsnietjes gerealiseerd. In bijlage 1 is een situatietekening van het eigen terrein opgenomen.

1.4 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 is de algemene aanpak voor de berekening van de autoparkeerbehoefte beschreven. Aanvullend zijn de methoden benoemd waarmee de autoparkeerbehoefte inzichtelijk is gemaakt. De aanpak, uitgangspunten en resultaten zijn in de hoofdstukken 3 en 4 per methode uitgewerkt. In hoofdstuk 5 wordt een passende oplossing voor autoparkeren beschreven. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op het fietsparkeren. In hoofdstuk 7 zijn de conclusies en samenvatting van de parkeeronderbouwing beschreven.

2. Methodiek autoparkeren

In dit hoofdstuk is de methodiek van het autoparkeren beschreven. Hierbij wordt ingegaan op de methoden waarmee de autoparkeerbehoefte (benodigde aantal autoparkeerplaatsen) inzichtelijk is gemaakt. In de twee daaropvolgende hoofdstukken zijn per methode de aanpak, uitgangspunten en resultaten uitgewerkt.

2.1 Algemene aanpak

De autoparkeerbehoefte wordt berekend door het aantal appartementen te vermenigvuldigen met de bijbehorende autoparkeernormen. In de basis wordt deze autoparkeerbehoefte berekend door gebruik te maken van gemeentelijke parkeernormen voor auto. Deze zijn opgenomen in de 'Beleidsregel van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Hoeksche Waard houdende regels omtrent de parkeernormen' (4 augustus 2021).

2.2 Maatwerk

Het gemeentelijke parkeerbeleid is gebaseerd op landelijke richtlijnen uit CROW-publicatie 381 'Toekomstbestendig parkeren' (oktober 2018). Deze kencijfers zijn vertaald naar gemeentelijke parkeernormen. Aangezien de CROW-kencijfers en de bijbehorende aanwezigheidspercentages uit publicatie 381 inmiddels als gedateerd kunnen worden beschouwd, bestaat er aanleiding om hiervan af te wijken. Om die reden is het benodigde aantal autoparkeerplaatsen nogmaals berekend op basis van de meest recente CROW-kencijfers, welke zijn opgenomen in publicatie 744 'Parkeerkencijfers 2024' (juli 2024).

3. Parkeerbehoefte auto: gemeentelijk beleid

3.1 Aanpak en uitgangspunten

In de basis wordt de autoparkeerbehoefte berekend met de gemeentelijke parkeernormen voor auto. Hiervoor wordt in het gemeentelijk beleid onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en de ligging van de ontwikkellocatie. Deze kenmerken hebben invloed op het autobezit en daarmee op de hoogte van de parkeernormen. Hierbij is Oud-Beijerland gecategoriseerd als 'matig stedelijk'. De ontwikkellocatie aan de Molendijk ligt in stedelijke zone 'centrum'.

In tabel 3.1 zijn de te hanteren gemeentelijke autoparkeernormen opgenomen. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De reguliere appartementen zijn verschillend in omvang en prijssegment. Alle appartementen worden opgeleverd als koopappartement. In deze studie is uitgegaan van de volgende indeling:
 - <75 m² bvo = lage prijsklasse;
 - 75-100 m² bvo = middenklasse;
 - >100 m² bvo = hoge prijsklasse;
- In de parkeernormen is bij woonfuncties geen onderscheid gemaakt in de parkeervraag voor bewoners en bezoekers. Volgens de gemeentelijke parkeernormen bedraagt het aandeel bezoek 0,3 pp/per woning.
- De ontwikkeling komt conform gemeentelijk beleid in aanmerking voor een R-NET-reductie van 0,2 op de parkeernorm, omdat binnen 750 meter in de stedelijke zone 'centrum' een R-NET-bushalte is gelegen aan het Vierwiekenplein.

type	parkeernorm	norm met R-net reductie	bezoekersnorm	eenheid
koop, appartement, goedkoop	1,0	0,8	0,3	pp/woning
koop, appartement, midden	1,1	0,9	0,3	pp/woning
koop, appartement, duur	1,3	1,1	0,3	pp/woning

Tabel 3.1: Te hanteren autoparkeernormen op basis van gemeentelijk beleid

3.2 Resultaat

Op basis van de bovenstaande parkeernormen is de parkeerbalans opgesteld. Hierin wordt de parkeervraag afgezet tegen het parkeeraanbod, zodat het totale overschot of tekort aan autoparkeerplaatsen kan worden bepaald. De parkeerbalans voor auto is weergegeven in tabel 3.2 (volgende pagina). Op basis van gemeentelijke parkeernormen bedraagt de parkeerbehoefte voor bewoners 64 autoparkeerplaatsen.

woningtype	aantal	functie volgens gemeentelijk beleid	parkeernorm met reductie R-NET	parkeerbehoefte met reductie
A	20	koop, appartement, goedkoop	0,8	16,0
B1	3	koop, appartement, midden	0,9	2,7
B2	3	koop, appartement, midden	0,9	2,7
C1	18	koop, appartement, midden	0,9	16,2
C2	2	koop, appartement, duur	1,1	2,2
C3	2	koop, appartement, duur	1,1	2,2
D1	3	koop, appartement, duur	1,1	3,3
D2	2	koop, appartement, duur	1,1	2,2
E1	4	koop, appartement, duur	1,1	4,4
E2	1	koop, appartement, duur	1,1	1,1
F1	2	koop, appartement, duur	1,1	2,2
F2	1	koop, appartement, duur	1,1	1,1
G1	1	koop, appartement, duur	1,1	1,1
G2	1	koop, appartement, duur	1,1	1,1
I	4	koop, appartement, duur	1,1	4,4
J	1	koop, appartement, duur	1,1	1,1
totaal	68			64
benodigd bewoners				64
beschikbaar parkeeraanbod garage				66
saldo garage				2

Tabel 3.2: Parkeerbalans auto garage (bewoners) op basis van gemeentelijk beleid

De autoparkeerbehoefte voor bewoners bedraagt afgerond 64 parkeerplaatsen. Met een beschikbaar parkeeraanbod van 66 autoparkeerplaatsen wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor bewoners.

Tabel 3.3 laat de parkeerbalans voor bezoekers van de woningen zien. De parkeerbehoefte van bezoekers bedraagt afgerond 20 parkeerplaatsen. Met een beschikbaar parkeeraanbod van 16 autoparkeerplaatsen ontstaat op maaiveld een tekort van 4 autoparkeerplaatsen voor bezoekers.

functie	aantal woningen	parkeerkcijfer	parkeerbehoefte
bezoekers woningen	68	0,3	20,4
benodigd bezoekers			20
beschikbaar parkeeraanbod maaiveld			16
saldo maaiveld			-4

Tabel 3.3: Parkeerbalans auto maaiveld (bezoekers) op basis van gemeentelijk beleid

4. Parkeerbehoefte auto: CROW-kencijfers

4.1 Aanpak en uitgangspunten

In de basis wordt de parkeerbehoefte berekend met de gemeentelijke autoparkeernormen (zie hoofdstuk 3). De gemeentelijke autoparkeernormen zijn gebaseerd op CROW-publicatie 381. De kencijfers uit deze publicatie zijn in de afgelopen jaren geactualiseerd. De meest recente CROW-kencijfers zijn opgenomen in publicatie 744 'Parkeerkencijfers 2024' (juli 2024). Voor de maatwerkbenadering zijn deze actuele kencijfers gehanteerd. De opgenomen kencijfers worden weergegeven in een bandbreedte. In deze studie is uitgegaan van de gemiddelde kencijfers, aangezien de huidige parkeernormen ook gebaseerd zijn op het gemiddelde van de CROW-bandbreedte. Binnen de kencijfers wordt verder onderscheid gemaakt naar stedelijkheidsgraad en ligging van de ontwikkellocatie ten opzichte van het centrum. Volgens het gemeentelijke beleid geldt Oud-Beijerland als 'matig stedelijke' gemeente en is de ontwikkellocatie gelegen in stedelijke zone 'centrum'. In tabel 4.1 zijn de te hanteren parkeerkencijfers opgenomen. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De appartementen zijn verschillend in omvang en prijssegment. De parkeerkencijfers worden onder andere weergegeven in deze twee categorieën. Op basis van oppervlakte is (volgens opgave opdrachtgever) voor de reguliere appartementen de volgende verdeling gehanteerd:
 - <75 m² bvo = lage prijsklasse
 - 75-100 m² bvo = middenklasse
 - >100 m² bvo = hoge prijsklasse
- Zoals in hoofdstuk 3 beschreven, ligt de planlocatie in nabijheid van een R-NET-bushalte. Omdat de parkeerkencijfers over het algemeen overeenkomen met de gemeentelijke parkeernormen, is een R-NET reductie (0,2) op de parkeerkencijfers van CROW-744 toegepast conform gemeentelijk beleid.
- CROW-744 heeft in de kencijfers actuele bezoekerskencijfers opgenomen, afhankelijk van de stedelijkheidsgraad en ligging van de ontwikkellocatie. Uitgaande van de hierboven beschreven uitgangspunten geldt een bezoekersnorm van 0,1 parkeerplaats per woning. In bijlage 2 is een uitgebreide onderbouwing van een passende parkeernorm voor bezoekers bij woningen opgenomen.

functie	parkeernorm	parkeernorm met R-NET reductie	eenheid
koop, appartement <75 m ²	1,0	0,8	pp/woning
koop, appartement, 75-100 m ²	1,1	0,9	pp/woning
koop, appartement >100 m ²	1,3	1,1	pp/woning
bezoekers woningen	0,1	n.v.t.	pp/woning

Tabel 4.1: Te hanteren parkeerkencijfers uit CROW-publicatie 744

4.2 Resultaat

Op basis van de aanpak en uitgangspunten uit paragraaf 4.1 is in tabel 4.2 de parkeerbalans voor auto opgesteld. Hierin wordt de parkeervraag afgezet tegen het parkeeraanbod, zodat het totale overschot of tekort aan autoparkeerplaatsen kan worden bepaald.

woningtype	aantal	BVO (m²)	functie	kencijfer met reductie R-NET	parkeerbehoefte met reductie
A	20	61,0	koop, appartement <75 m2	0,8	16
B1	3	76,8	koop, appartement, 75-100 m2	0,9	2,7
B2	3	80,5	koop, appartement, 75-100 m2	0,9	2,7
C1	18	87,8	koop, appartement, 75-100 m2	0,9	16,2
C2	2	100,0	koop, appartement >100 m2	1,1	2,2
C3	2	101,2	koop, appartement >100 m2	1,1	2,2
D1	3	109,8	koop, appartement >100 m2	1,1	3,3
D2	2	111,0	koop, appartement >100 m2	1,1	2,2
E1	4	141,5	koop, appartement >100 m2	1,1	4,4
E2	1	148,8	koop, appartement >100 m2	1,1	1,1
F1	2	130,5	koop, appartement >100 m2	1,1	2,2
F2	1	139,0	koop, appartement >100 m2	1,1	1,1
G1	1	229,3	koop, appartement >100 m2	1,1	1,1
G2	1	234,1	koop, appartement >100 m2	1,1	1,1
I	4	168,3	koop, appartement >100 m2	1,1	4,4
J	1	154,9	koop, appartement >100 m2	1,1	1,1
totaal	68				64
benodigd bewoners					64
beschikbaar parkeeraanbod garage					66
saldo garage					2

Tabel 4.2: Parkeerbalans auto garage (bewoners) op basis van CROW-744 (maatwerk)

De parkeerbehoefte voor bewoners bedraagt afgerond 64 parkeerplaatsen. Met een beschikbaar parkeeraanbod van 66 autoparkeerplaatsen wordt voorzien in voldoende parkeergelegenheid voor bewoners.

In tabel 4.3 is de parkeerbalans voor bezoekers opgenomen. De parkeerbehoefte voor deze doelgroep bedraagt afgerond 7 parkeerplaatsen. Met een beschikbaar parkeeraanbod van 16 autoparkeerplaatsen zijn op maaiveld voldoende parkeerplaatsen voor bezoekers beoogd. Dit betekent dat met het verlagen van de bezoekersnorm het tekort (volgens gemeentelijk beleid: 4 parkeerplaatsen) op maaiveld kan worden opgelost.

functie	aantal woningen	parkeerkencijfer	parkeerbehoefte
bezoekers woningen	68	0,1	6,8
benodigd bezoekers			7
beschikbaar parkeeraanbod maaiveld			16
saldo openbaar			9

Tabel 4.3: Parkeerbalans auto maaiveld op basis van CROW-744 (maatwerk)

5. Passende oplossing autoparkeren

5.1 Parkeerbehoefte per moment van de week

Uit hoofdstuk 3 (berekening volgens gemeentelijk beleid) en hoofdstuk 4 (berekening volgens de meest recente CROW-kencijfers) blijkt dat voor *bewoners* voldoende parkeerplaatsen zijn voorzien. Voor *bezoekers* ontstaat bij de berekening volgens het gemeentelijke beleid een tekort van 4 parkeerplaatsen (zonder dubbelgebruik). In hoofdstuk 4 is berekend dat met de meest recente CROW-kencijfers het parkeertekort voor bezoekers opgelost kan worden. Echter, deze berekening vormt een afwijking van het geldende gemeentelijke parkeerbeleid. Een alternatieve en passende parkeeroplossing kan daarnaast gevonden worden in het benutten van restcapaciteit in de omgeving. Om aan te tonen of er voldoende restcapaciteit aan parkeerplaatsen in de omgeving is, is een parkeerdrukmeting nodig. Hiervoor is het eerst nodig dat het parkeertekort per moment van de week berekend wordt. In hoofdstuk 3 is namelijk enkel de parkeerbehoefte zonder toepassing van dubbelgebruik berekend. Het parkeertekort is niet op alle momenten van de week even groot. Aan de hand van de in het beleid opgenomen aanwezigheidspercentages (zie tabel 5.1) kan per moment van de week de parkeerbehoefte berekend worden.

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

Tabel 5.1: Aanwezigheidspercentages volgens gemeentelijk parkeerbeleid Hoeksche Waard

In tabel 5.2 is op basis van de aanwezigheidspercentages de autoparkeerbehoefte per moment van de week weergegeven. Dit is enkel gedaan voor bezoekers, omdat voor bewoners een passende parkeeroplossing gevonden wordt in de parkeergarage. Vervolgens is de parkeerbehoefte afgezet tegen het beschikbare parkeeraanbod voor auto op eigen terrein (maaiveld). Hieruit blijkt dat enkel op zaterdagavond een parkeertekort op eigen terrein ontstaat.

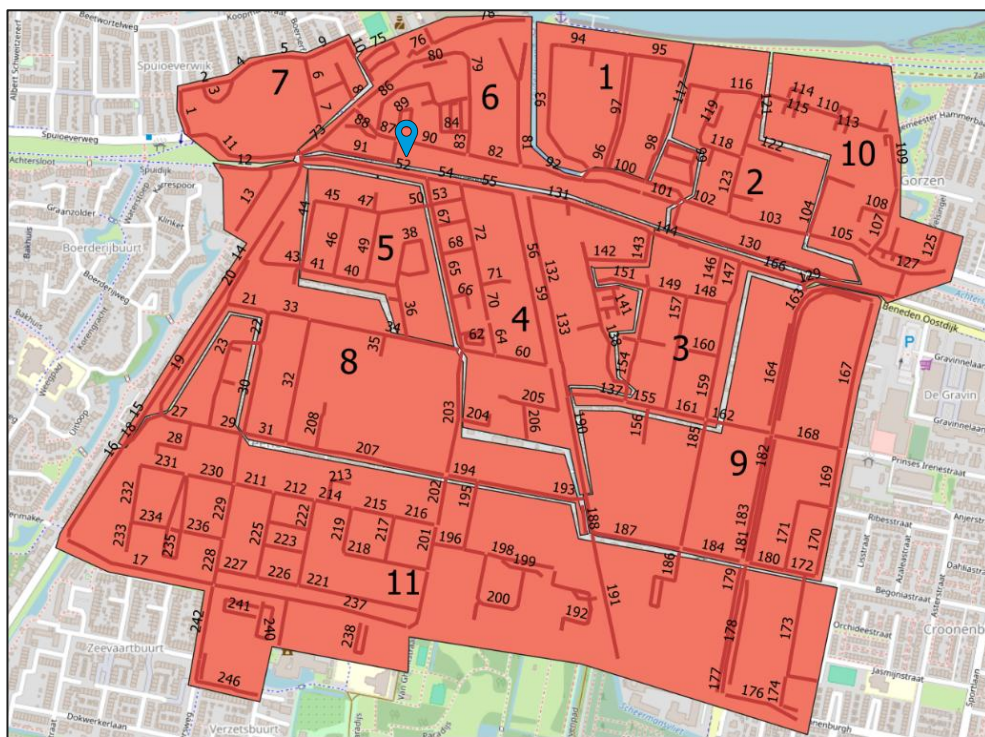
functie	zonder dubbelgebruik	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
parkeerbehoefte bezoekers	20,4	2,0	4,1	16,3	14,3	0,0	12,2	20,4	14,3
beschikbaar parkeeraanbod	16	16	16	16	16	16	16	16	16
resterende parkeervraag openbare ruimte	4	0	0	0	0	0	0	4	0

Tabel 5.2: Autoparkeerbehoefte bezoekers per moment van de week

5.2 Restcapaciteit in de openbare ruimte

In maart 2024 heeft Goudappel in opdracht van de gemeente Hoeksche Waard in het centrum van Oud-Beijerland een grootschalige parkeerdrukmeting gehouden. Deze parkeerdrukmeting, die recent is uitgevoerd, geeft geen inzicht op zaterdagavond, het moment waarop een tekort van 4 parkeerplaatsen op eigen terrein ontstaat. Om deze reden is (op aanbeveling van de gemeente) een aanvullende parkeerdrukmeting (binnen 400 meter acceptabele loopafstand van de ontwikkellocatie) gehouden op zaterdag 8 november 2025. In bijlage 3 zijn de belangrijkste resultaten van deze aanvullende parkeerdrukmeting opgenomen.

In de aanvullende parkeerdrukmeting zijn dezelfde zones en secties gehanteerd als voor de parkeerdrukmeting uit 2024. De ontwikkeling aan de Molendijk is gelegen in zone 6 Centrum-Noord (zie blauwe pijl, figuur 5.1).



Figuur 5.1: Zones en secties parkeerdrukmeting centrum Oud-Beijerland (bron: Goudappel)

Voor de ontwikkeling aan de Molendijk geldt voor het parkeren van bezoekers een maximaal acceptabele loopafstand van 400 meter. Uit de parkeerdrukmeting blijkt dat nagenoeg alle secties in omliggende zones 4, 5 en 6 binnen deze 400 meter loopafstand liggen¹. De volgende secties zijn uitgezonderd (en liggen verder dan een loopafstand van 400 meter):

- Zone 4: secties 138 (Wilhelminastraat), 139 (Boomgaardstraat), 204 (Abel Tasmanstraat), 205 (Vlietkade/Bijl), 206 (Bijl);
- Zone 5: - (alle secties in deze zone vallen binnen 400 meter);
- Zone 6: - (alle secties in deze zone vallen binnen 400 meter).

In tabel 5.3 zijn de parkeerdruk en (rest)capaciteit in het hierboven beschreven onderzoeksgebied samengevat (in bijlage 3 is een geheel overzicht opgenomen). Vervolgens is de resterende parkeervraag voor de openbare ruimte per moment van de week (gebaseerd op tabel 5.2) bij de bestaande parkeerdruk opgesomd. Resultaat is de toekomstige parkeerdruk, waaruit blijkt dat op zaterdagavond (en alle andere momenten van de week) de parkeerdruk onder de 80% blijft (zoals de gemeente Hoeksche Waard dit in haar beleid voorschrijft). Hieruit blijkt dat in de openbare ruimte voldoende restcapaciteit beschikbaar is om in de volledige parkeervraag te kunnen voorzien. Er blijft sprake van een acceptabele parkeersituatie.

zone	omschrijving zone	capaciteit	zaterdag 8 november 2025 20.00u
4*	Centrum	346	272
5	Zeeheldenwijk-Noord	163	144
6	Centrum-Noord	513	389
binnen maximaal acceptabele loopafstand tot 400 meter voor bezoekers	totaal (in aantallen)	1.022	805
	totaal (in %)	100,0%	78,8%
	extra	-	4
	parkeerbehoefte	-	
	toekomstige parkeerdruk (in aantallen)	-	809
	toekomstige parkeerdruk (in %)	-	79,2%

* Exclusief secties 138, 139, 204, 205, 206.

Tabel 5.3: Huidige en toekomstige parkeerdruk zone 4, 5 en 6 binnen maximaal acceptabele loopafstand tot 400 meter (bron: Goudappel)

¹ Vanwege de natuurlijke barrièrewerking van de Spuidijk/Spuioueverweg is ervoor gekozen om zone 7 niet mee te nemen in het onderzoeksgebied waarbinnen de (extra) parkeervraag opgelost kan worden.

6. Fietsparkeren

Gemeente Hoeksche Waard heeft in haar parkeerbeleid geen parkeernormen voor fiets opgenomen. Wel wordt, met het oog op gemeentelijke ambities voor duurzaamheid, gesteld dat bij de omgevingsvergunningaanvraag voor een nieuwe ontwikkeling de initiatiefnemer de fietsparkeerbehoefte inzichtelijk dient te maken. In dit hoofdstuk is dit nader uitgewerkt.

6.1 Aanpak en uitgangspunten

In het gemeentelijke parkeerbeleid wordt voor de berekening van de fietsparkeerbehoefte verwezen naar de meest actuele richtlijnen van het CROW (fietsparkeerkencijfers). Daarnaast is benoemd dat van deze richtlijnen onderbouwd afgeweken mag worden. Om deze reden is gebruikgemaakt van de fietsparkeernormen uit de Amsterdamse Bouwbrief². De hierin opgenomen normen worden landelijk bij veel ontwikkelingen toegepast en sluiten goed aan bij de landelijke kwantitatieve en kwalitatieve eisen voor fietsparkeren. Gemeente Hoeksche Waard heeft op basis van de Amsterdamse Bouwbrief concept parkeernormen opgesteld voor ontwikkelingen binnen de Hoeksche Waard. Deze concept parkeernormen wijken licht af van de normen uit de Amsterdamse Bouwbrief³. Met deze concept parkeernormen is de parkeerbehoefte voor fiets berekend. De te hanteren fietsparkeernormen zijn opgenomen in tabel 6.1. Na het berekenen van de fietsparkeerbehoefte is een fietsparkeerbalans opgesteld.

gebruiksoppervlakte woning (m ²)	aantal plekken in fietsenrek
<50	2
>50- <75	3
>75- <100	4
>100	4
>125	5

Tabel 6.1: Te hanteren fietsparkeernormen per woninggrootte (status: concept)

Aanvullend op de fietsparkeernorm geldt volgens de Amsterdamse Bouwbrief voor het realiseren van individuele bergingen een norm van 2,7 m² per woning. Deze norm geldt enkel voor woningen groter dan 50 m². De fietsparkeerbehoefte van woningen kleiner dan 50 m² kunnen opgelost worden in een gezamenlijke berging. De individuele berging mag ook op de verdieping worden gerealiseerd, mits wordt voldaan aan twee voorwaarden: (1) de berging moet in één ruimte worden gerealiseerd en (2) binnen de 2,7 m² mag geen warmwatertoestel, ruimteverwarmingstoestel of andere installatie worden meegerekend.

² Gemeente Amsterdam (2015), Bouwbrief Regels en afspraken bouwen en wonen Amsterdam.

³ Ten opzichte van de fietsparkeernormen uit de Amsterdamse Bouwbrief liggen de normen voor de woningen > 100 m² per woning één fietsparkeerplaats lager. Dit betekent dat voor woningen (1) tussen 100 en 125 m² 4 in plaats van 5 fietsparkeerplaatsen en (2) groter dan 125 m² 5 in plaats van 6 fietsparkeerplaatsen nodig zijn.

6.2 Resultaat

In tabel 6.2 is de fietsparkeerbalans voor bewoners weergegeven. Per woningtype is het aantal appartementen, het gebruiksoppervlak, de oppervlaktecategorie en de toegepaste parkeernorm weergegeven. Uit de tabel blijkt dat voor bewoners 215 fietsparkeerplaatsen op eigen terrein nodig zijn. Met een beschikbaar parkeeraanbod van 220 fietsparkeerplaatsen wordt voor bewoners in voldoende parkeergelegenheid voorzien.

woningtype	aantal	GBO (m ²)	oppervlakte categorie	toegepaste fietsparkeernorm	parkeerbehoefte
A	20	50	<50	2	40
B1	3	63	>50-<75	3	9
B2	3	66	>50-<75	3	9
C1	18	72	>50-<75	3	54
C2	2	82	>75-<100	4	8
C3	2	83	>75-<100	4	8
D1	3	90	>75-<100	4	12
D2	2	91	>75-<100	4	8
E1	4	116	>100	4	16
E2	1	122	>100	4	4
F1	2	107	>100	4	8
F2	1	114	>100	4	4
G1	1	188	>125	5	5
G2	1	192	>125	5	5
I	4	138	>125	5	20
J	1	127	>125	5	5
totaal	68			benodigd bewoners	215
				<i>beschikbaar parkeeraanbod bewoners</i>	<i>220</i>
				saldo bewoners	+5

Tabel 6.2: Resultaat parkeerbalans fiets voor bewoners

In tabel 6.3 is de fietsparkeerbehoefte voor bezoekers weergegeven. De fietsparkeernorm voor bezoekers is gebaseerd op actuele CROW-fietsparkeerkencijfers (januari 2025). De norm bedraagt, uitgaande van een stedelijkheidsgraad van 'matig stedelijk' en ligging binnen stedelijke zone 'centrum' 0,3 parkeerplaatsen per woning. Uit de tabel blijkt dat voor bezoekers 20 fietsparkeerplaatsen nodig zijn. Voor deze doelgroep zullen 10 fietsnietjes op maaiveldniveau gerealiseerd worden. Hiermee wordt voorzien in voldoende parkeercapaciteit voor bezoekers.

doelgroep	aantal woningen	toegepaste fietsparkeernorm	fietsparkeerbehoefte
bezoekers	68	0,3	20,4
totaal	68	benodigd bezoekers	20

Tabel 6.3: Resultaat fietsparkeerbehoefte voor bezoekers

7. Conclusies en samenvatting

In het centrum van Oud-Beijerland zijn plannen voor een woningbouwontwikkeling aan de Molendijk. Voor de ontwikkeling wordt voorzien in de realisatie van 68 koopappartementen. Voor deze ontwikkeling is Goudappel BV gevraagd een parkeeronderbouwing op te stellen voor zowel auto- als fietsparkeren. Uit deze parkeeronderbouwing worden de volgende conclusies getrokken:

Autoparkeren

Voor autoparkeren zijn twee methoden gebruikt om de parkeerbehoefte te berekenen en een parkeerbalans op te stellen: (1) een berekening volgens het gemeentelijk beleid en (2) een maatwerkberekening volgens CROW-publicatie 744. In tabel 7.1 is een samenvatting van de parkeerbalansen voor beide methoden weergegeven. Hieruit blijkt het volgende:

- De parkeerbalans voor bewoners sluit bij beide gehanteerde methoden. Dit betekent dat in beide methodes voor bewoners voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is.
- Op basis van de meest recente CROW-kencijfers (publicatie 744) is, gelet op de ligging van de ontwikkellocatie en de stedelijkheidsgraad die geldt voor Oud-Beijerland een lagere bezoekersnorm (van 0,1 pp/woning) passend voor deze ontwikkeling.
- Door enkel het verlagen van de bezoekersnorm (van 0,3 naar 0,1 pp/woning) volgens CROW-publicatie 744 (juli 2024) kan het parkeertekort (zoals berekend op basis van gemeentelijk beleid) op eigen terrein voor bezoekers worden opgelost.

parkeerbehoefte zonder dubbelgebruik tussen doelgroepen (zonder toewijzing van parkeerplaatsen)		
	methode 1: gemeentelijk beleid	methode 2: CROW-publicatie 744
parkeerbehoefte bewoners	64	64
saldo garage	2	2
parkeerbehoefte bezoekers	20	7
saldo maaiveld	-4	9

Tabel 7.1: Samenvatting parkeerbalans auto methode 1 en 2

- Alternatief van afwijken van het gemeentelijke parkeerbeleid (door het toepassen van recentere kencijfers) is het benutten van restcapaciteit aan parkeerplaatsen in de omgeving. Om te bepalen of dit voor de zaterdagavond (tekort van 4 parkeerplaatsen) een passende parkeeroplossing biedt, is een parkeerdrukmeting (zaterdagavond 8 november 2025) uitgevoerd. Hieruit blijkt dat, op het moment dat een tekort op eigen terrein ontstaat (zaterdagavond), de openbare ruimte voorziet in voldoende restcapaciteit om het parkeertekort op eigen terrein op te lossen. De parkeerdruk blijft – na het toevoegen van de resterende parkeervraag voor de openbare ruimte – conform gemeentelijk beleid acceptabel (<80%).

Fietsparkeren

- In de gebouwde voorziening zijn, op basis van de concept fietsparkeernormen in de Hoeksche Waard, 215 fietsparkeerplaatsen voor bewoners nodig. Met een beschikbaar parkeeraanbod van 220 fietsparkeerplaatsen voor bewoners zijn in het beoogde plan voldoende parkeerplaatsen beoogd.
- Op maaiveld zijn, op basis van het CROW-fietsparkeerkencijfer voor bezoekers, 20 fietsparkeerplaatsen voor bezoekers nodig. Het gehanteerde fietsparkeerkencijfer is gebaseerd op de ligging van de ontwikkellocatie en de stedelijkheidsgraad. Voor deze doelgroep zullen 10 fietsnietjes op maaiveldniveau gerealiseerd worden. Hiermee wordt voorzien in voldoende parkeercapaciteit voor bezoekers.

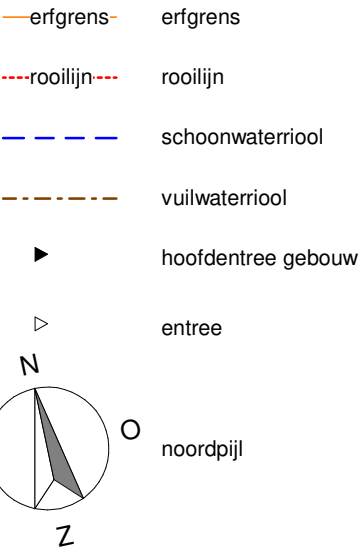
Samenvatting

In voorliggende parkeeronderbouwing is de berekening van de parkeerbehoefte per methode uitgewerkt. Hieruit blijkt dat de te hanteren kencijfers waarop het gemeentelijk beleid gebaseerd is, inmiddels gedateerd zijn, wat aanleiding geeft tot het gebruik van actuelere kencijfers. Daarom is op basis van de meest recente CROW-kencijfers een maatwerkberekening opgesteld, waaruit blijkt dat de totale parkeerbehoefte op maaiveld (voor bezoekers) lager uitvalt. Voor de voorgenoemde ontwikkeling is het passend om voor bezoekers uit te gaan van een lagere norm (0,1 in plaats van 0,3 pp/woning), omdat de actuele CROW-kencijfers, in tegenstelling tot het CROW-publicatie 381 (waar het gemeentelijk beleid op gebaseerd is) ook rekening houdt met de stedelijkheid van de gemeente en de ligging van de ontwikkellocatie.

Naast een berekening met recentere kencijfers blijkt uit de door Goudappel uitgevoerde parkeerdrukmeting in de omgeving van het plangebied dat in de openbare ruimte voldoende restcapaciteit beschikbaar is om het parkeertekort op eigen terrein op te lossen. Voor fietsers wordt zowel in pandig als op maaiveldniveau voorzien in voldoende parkeercapaciteit.

Bijlage 1 Situatietekening eigen terrein

algemene kavelsgegevens:		
- kavelsoppervlakte	2878	m²
- bebouwingspercentage	78.9	%
- bebouwd oppervlakte	2113	m²
algemene gebouwgegevens:		
- bruto vloeroppervlakte	9254	m²
- bruto inhoud	...	m³
opmerking:		
- bereikbaarheid / blauwwatervoorziening / opstelbaarheid brandweervoertuigen		
1.0 m. brandweer te bepalen		
- peil = m t.o.v. NAP		



12-12-2025 datum

Molendijk 54-86 project
Molendijk 50-86, Oud-Beijerland: adresgegevens
FullHouse Vastgoed: opdrachtgever

SITUATIE onderdeel
1:200 schaal

4892-DO-010 project- en tekeningnummer
Definitief Ontwerp: projectfase

W. (Wilco) van Straten: projectmanager
C.W. (Rob) Franken: getekend

RoosRos Architecten
L.J. Costerstraat 2 | 3261 LH
Oud-Beijerland

0186 69 15 80
info@roosros.nl
www.roosros.nl

CONCEPT

ROOSROS
ARCHITECTEN

Bijlage 2 Passende parkeernorm bezoekers woningen

Veel gemeenten in Nederland, zoals de Hoeksche Waard, baseren hun parkeernormen op landelijke parkeerkencijfers van CROW. Deze kencijfers zijn ontwikkeld als hulpmiddel voor ambtenaren, bouwers, ontwerpers en adviseurs om een indicatie te krijgen van de te verwachten parkeerbehoefte bij nieuwbouwprojecten, uitgaande van de economische en sociaal-maatschappelijke functies in het project zijn voorzien.

Sinds begin van de 21^e eeuw worden parkeerkencijfers door CROW opgesteld, waarbij ook voor woningen een kencijfer voor bezoekersparkeren bij woningen is bepaald. Deze norm bedraagt 0,3 pp/woning. Hierbij werd geen onderscheid gemaakt naar locatiekenmerken of momenten van de week (bijvoorbeeld: bezoekers van woningen hebben 's nachts geen parkeerbehoefte, terwijl hier volgens een theoretische berekening wel in moest worden voorzien). Ook in volgende publicaties, tot aan CROW-publicatie 381 uit 2018, werd de 0,3 pp/woning vastgehouden.

Uit ervaring en praktijkonderzoek blijkt dat 0,3 pp/woning voor bezoekers cijfermatig (te) hoog is. Volgens de CROW-aanwezigheidspercentages is het maatgevende moment voor parkeerdruk de werkdagavond. Op dat moment is gemiddeld 90% van de bewoners thuis en wordt uitgegaan van 80% aanwezigheid van bezoekers. De resterende 10% afwezige bewoners genereren elders een parkeervraag van $(0,3 \times 80\% =) 0,24$ auto per woning, oftewel bij vier woningen bijna één extra geparkeerde auto. Wanneer je dit vergelijkt met het gemiddeld autobezit van 1,15 auto per woning, komt die 10% afwezigheid neer op slechts 0,12 auto. De ruimtelijke reservering voor bezoekersparkeren aan de bestemmingszijde is dus tweemaal zo groot als de werkelijke uitstroom aan de herkomstzijde. Daarbij komt dat die 10% afwezigen niet uitsluitend op sociaal bezoek in andere woonwijken gaan, maar ook naar werk, vrije tijd en andere bestemmingen. Daarmee wordt duidelijk dat de norm van 0,3 voor bezoekersparkeren circa 50 keer hoger ligt dan wat cijfermatig vanuit de afwezige bewoners verklaard kan worden. Wel is het belangrijk te erkennen dat bezoekersparkeren incidenteel is en ruimtelijk en temporeel ongelijk verdeeld, wat enige ruimte voor 'oversizing' in de norm rechtvaardigt.

Binnen de verkeerskundige wereld bestaat al langere tijd het inzicht dat het oorspronkelijk arbitrair vastgestelde parkeerkencijfer van 0,3 pp/woning voor bezoekers bij woningen structureel te hoog is. Waar bij bewonersparkeren inmiddels locatiespecifieke factoren worden meegenomen (zoals nabijheid tot centrum of OV), ontbreekt dat nog bij de functie bezoekersparkeren bij wonen.

Dankzij de digitalisering van parkeerbeheer is tegenwoordig veel nauwkeurigere data beschikbaar, met name uit het gebruik van digitale bezoekerspassen in gereguleerde woonwijken. Analyse van deze gegevens (o.a. Spark, 2018) wijst uit dat de feitelijke parkeerbehoefte vaak meer dan 50% lager ligt dan de op basis van de standaardnorm verwachte waarde.

Dit leidde tot een breder onderzoek op basis van gegevens uit vijftien gemeenten met verschillende stedelijkheidgraden. Volgens deze studie (Tiesinga et al., 2021) blijkt dat voor matig stedelijke en sterk stedelijke gemeenten een parkeerkencijfer van 0,10 tot 0,15 per woning op het maatgevende moment voldoende is om de bezoekersvraag op te vangen. Het onderzoek gaf ook inzicht in de spreiding van bezoekersparkeren over de week, waarbij de aanwezigheidspercentages fluctueren van 45% op een werkdagochtend tot 100% op een zaterdagavond.

In de meest recente publicatie (CROW-publicatie 744) is om de hierboven beschreven ervaringen en praktijkonderzoek de parkeernorm voor bezoekers bij woningen gebaseerd op de stedelijkheidsgraad en de ligging van een ontwikkellocatie (ten opzichte van het centrum). Voor de ontwikkeling aan de Molendijk in Oud-Beijerland geldt conform het gemeentelijke parkeerbeleid voor Oud-Beijerland een stedelijkheidsgraad van 'matig stedelijk'. Dit is gebaseerd op de omgevingsadressendichtheid (aantal adressen per km²). In Oud-Beijerland is de omgevingsadressendichtheid op basis van CBS-gegevens 1.459 adressen per km². Volgens CBS wordt Oud-Beijerland daarmee geclassificeerd als 'matig stedelijk'.

Een tweede variabele om de hoogte van de bezoekersnorm te bepalen, is de ligging van de ontwikkellocatie ten opzichte van het centrum. Doorgaans liggen de parkeernormen in het centrum, vanwege alternatieve vervoerwijzen zoals (hoogwaardig) openbaar vervoer, lager dan in het buitengebied. De ontwikkeling aan de Molendijk in Oud-Beijerland is gelegen in stedelijke zone 'centrum'. De passende parkeernorm voor bezoekers bedraagt op basis van deze twee variabelen 0,1 pp/woning. Uit de berekening van de parkeerbehoefte blijkt dat het parkeertekort op maaiveld (voor bezoekers) opgelost kan worden met het verlagen van de parkeernorm van bezoekers.

Bijlage 3 Parkeeroplossing autoparkeren bezoekers

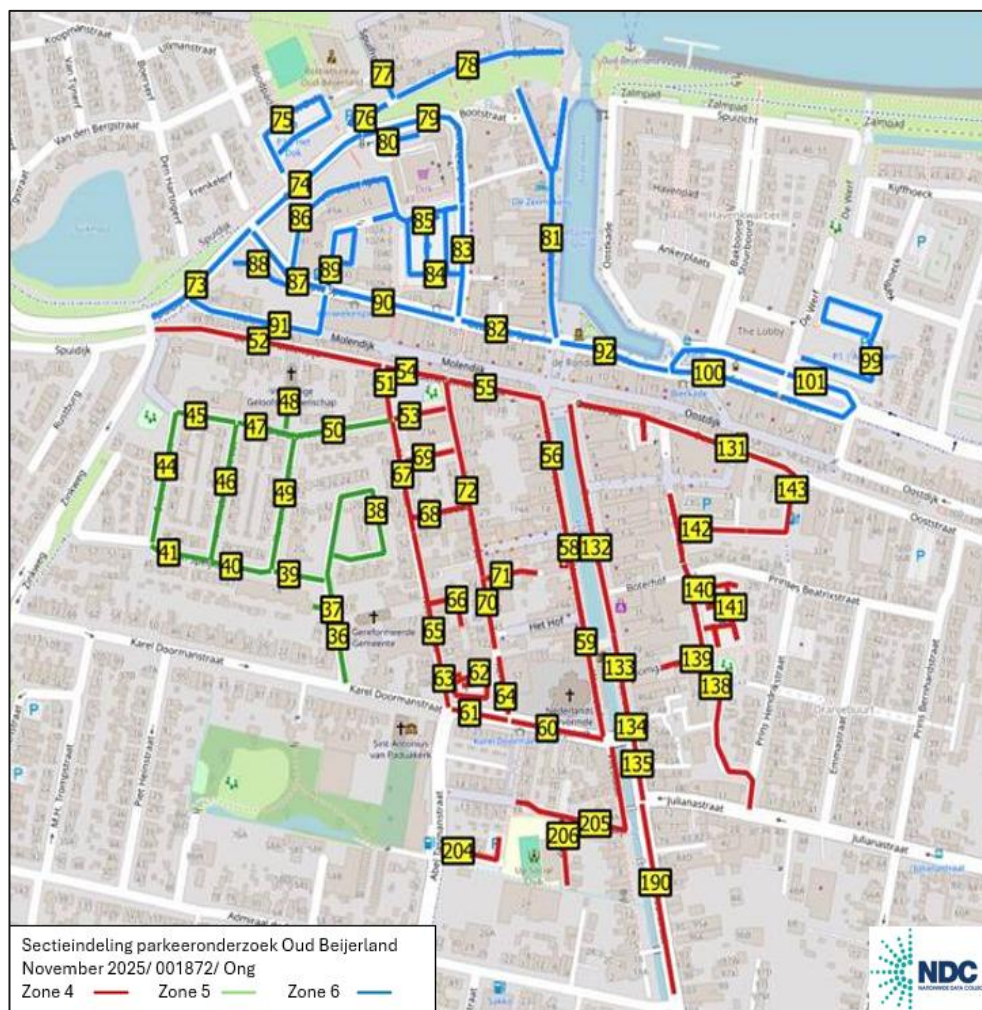
In deze bijlage is aan de hand van een parkeerdrukmeting aangetoond dat het (theoretisch berekende) parkeertekort op eigen terrein op zaterdagavond in de openbare ruimte opgelost kan worden door gebruik te maken van restcapaciteit aan parkeerplaatsen. Hierbij is enkel gekeken naar de resterende parkeervraag voor bezoekers, waarbij gebruikgemaakt is van een parkeerdrukmeting van zaterdag 8 november tussen 20.00u en 22.00u. In deze parkeerdrukmeting is enkel gekeken naar secties binnen maximaal acceptabele loopafstand van 400 meter (voor bezoekers). Verder is in de analyse naar restcapaciteit in de openbare ruimte rekening gehouden met de eisen uit het gemeentelijke parkeerbeleid, waaronder de acceptabele parkeergrens van 80%.

In figuur B2.1 (volgende pagina) is een totaal overzicht opgenomen van de secties binnen de zones 4, 5 en 6 die binnen 400 meter loopafstand vallen. De volgende secties (die wel in één van deze zones vallen, maar verder dan 400 meter loopafstand zijn) zijn niet meegenomen: 138, 139, 204, 205, 206. Hierbij zijn de kleuren uit tabel B2.1 gehanteerd.

kleuren
0 - 80% bezetting
80 - 100% bezetting
> 100% bezetting

Tabel B2.1: Gehanteerde kleuren parkeerdruk

Niet alle secties hebben parkeercapaciteit (bijvoorbeeld bij parkeren op de rijbaan). In deze secties wordt soms wel een auto geparkeerd. Bij het invullen van de resterende parkeervraag is enkel gebruikgemaakt van de secties waar vooraf een hogere capaciteit dan 0 van is vastgesteld. In figuur B2.1 (volgende pagina) is een kaartje met de sectie-indeling opgenomen. Enkel de zones 4, 5 en 6 zijn weergegeven. Vanwege de natuurlijke barrièrewerking van de Spuidijk/Spuioeverweg is ervoor gekozen om zone 7 niet mee te nemen in het onderzoeksgebied waarbinnen de (extra) parkeervraag opgelost kan worden.



Figuur B2.1: Sectie-indeling parkeerdrukmeting centrum Oud-Beijerland (bron: NDC Nederland, 2024)

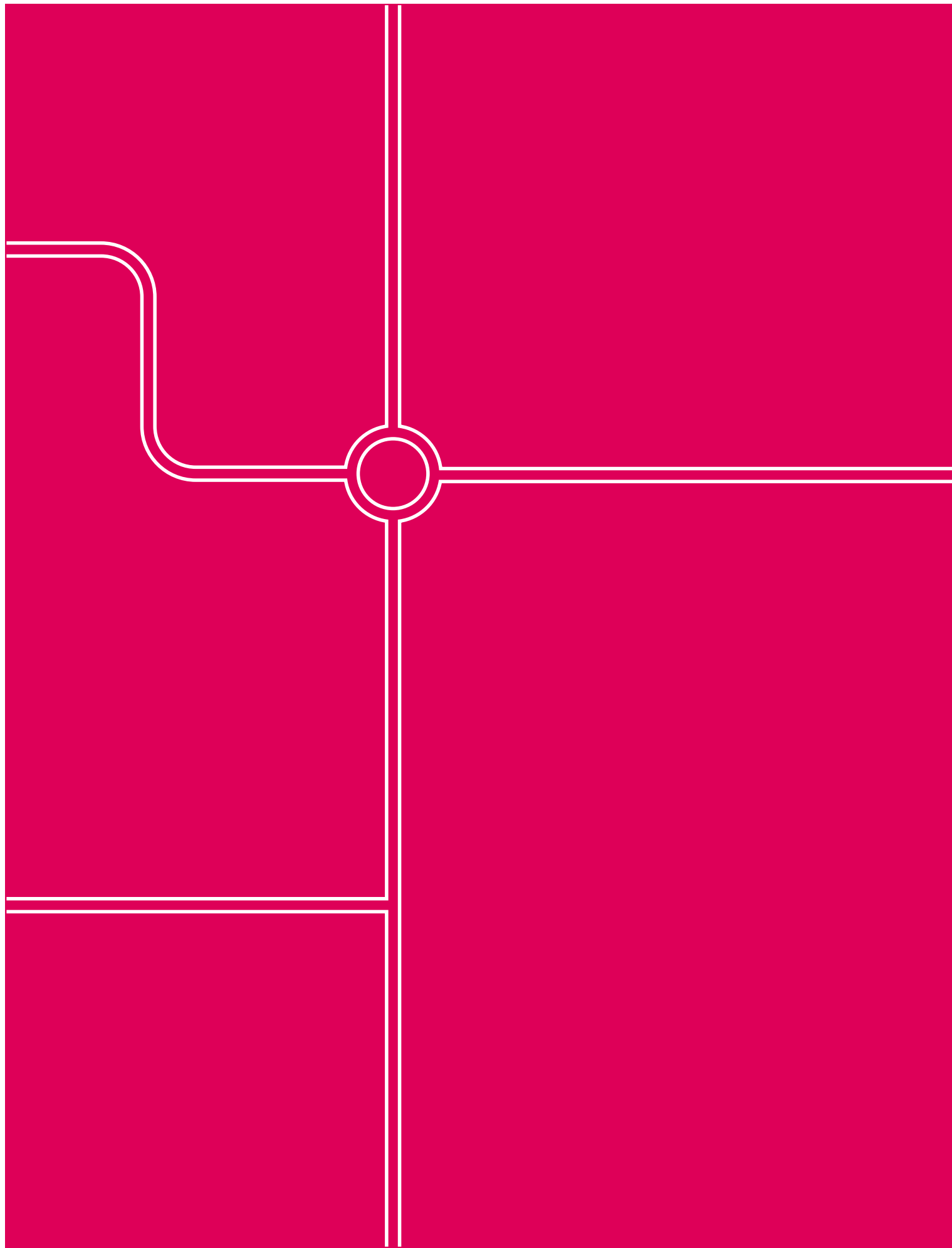
zone	sectie	omschrijving sectie	capaciteit	zaterdag 8 november 2025 20.00-22.00u
4*	51	Nobelstraat	0	0
	52	Beneden Molendijk	17	16
	53	Molenplein	13	11
	54	Beneden Molendijk	2	0
	55	Beneden Molendijk	8	5
	56	West Voorstraat	22	15
	57	West Voorstraat	2	2
	58	West Voorstraat	5	4
	59	West Voorstraat	12	10
	60	Karel Doormanstraat	0	0
	61	Karel Doormanstraat	3	3
	62	Parkeerplaats Kerkstraat	36	40
	63	Parkeerplaats Kerkstraat	4	4
	64	Kerkstraat	0	0
	65	Nobelstraat	16	17
	66	Nobelstraat	4	4
	67	Nobelstraat	13	17
	68	Middelstraat	4	4
	69	Nobelstraat	31	30
	70	Kerkstraat	6	6
	71	Kerkstraat	6	2
	72	Kerkstraat	5	5
	131	Ooststraat	3	1
	132	Oost Voorstraat	12	11
	133	Oost Voorstraat	0	0
	134	Oost Voorstraat	4	4
	135	Oost Voorstraat	8	7
	140	Parkeerplaats Wilhelminastraat	11	2
	141	Parkeerplaats Wilhelminastraat	66	30
	142	Wilhelminastraat	5	2
	143	Wilhelminastraat	11	4
	190	Oost Voorstraat	17	16
subtotaal			346	272
5	36	Van Speijkstraat	5	7
	37	Van Speijkstraat	5	5
	38	Van Linschotenplein	49	45
	39	Van Speijkstraat	9	7
	40	Van Speijkstraat	10	7
	41	Van Speijkstraat	10	9
	44	Evertsenstraat	16	15
	45	Van Brakelstraat	6	5
	46	Van Kinsbergenstraat	13	9

	47	Van Brakelstraat	5	4
	48	Van Brakelstraat	12	11
	49	Kortenaerstraat	13	12
	50	Van Brakelstraat	10	8
	<i>subtotaal</i>		163	144
6	73	Spuidijk	0	0
	74	Spuidijk	0	0
	75	P3 Het Dok	98	68
	76	Voor politiebureau	5	1
	77	Spuifront	0	0
	78	Spuifront	0	0
	79	Vierwiekenplein	0	0
	80	Vierwiekenplein	14	6
	81	Bootstraat/ Buitenhavenstraat/Havendam	17	24
	82	Gedempte Spui	2	0
	83	Vierwiekenplein	0	0
	84	P2 Vierwiekenplein	129	123
	85	P2 Vierwiekenplein	3	3
	86	Vierwiekenplein	32	22
	87	Gedempte Spui	0	0
	88	Gedempte Spui	12	2
	89	Vierwiekenplein	43	41
	90	Gedempte Spui	2	0
	91	Molendijk	14	13
	92	Bierkade	6	5
	99	P1 Ankerplein	106	54
	100	Scheepmakershaven	16	16
	101	Scheepmakershaven	14	11
	<i>subtotaal</i>		513	389
binnen	totaal (in aantallen)		1.022	805
maximaal	totaal (in %)		100%	78,8%
acceptabele	extra parkeerbehoefte**		-	4
loopafstand	toekomstige parkeerdruk (in		-	809
tot 400	aantallen)		-	
meter voor	toekomstige parkeerdruk (in %)		-	79,2%
bezoekers				

* Exclusief secties 138, 139, 204, 205, 206.

** In deze regel is de berekende parkeerbehoefte voor bezoekers vermenigvuldigd met de in het gemeentelijk beleid opgenomen aanwezigheidspercentages voor 'bezoekers woningen'. De volgende percentages zijn gehanteerd: zaterdagmiddag: 60%, werkdagnacht: 0%, werkdagochtend: 10%, werkdagmiddag: 20%, werkdagavond: 80%.

Tabel B2.2: Parkeerdruk zone 4, 5 en 6 binnen maximaal acceptabele loopafstand tot 400 meter voor bezoekers (bron: Goudappel)



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

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

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

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