



**BENCHMARK PARKEERNORMEN
SOCIALE WONINGBOUW NOORDWIJK**



BENCHMARK PARKEERNORMEN SOCIALE WONINGBOUW NOORDWIJK

RAPPORTAGE

Haarlem, 19 juni 2024

IN OPDRACHT VAN:
Gemeente Noordwijk

AUTEUR:
Y. Hoek



Colofon

Opdrachtgever: Gemeente Noordwijk

Rapport: Benchmark parkeernormen sociale woningbouw Noordwijk

Projectnummer: 1364.24.1

Versie: 2

Datum: 19 juni 2024

Wateringweg 1 C06

2031 EK Haarlem

+ 31 (0)23 888 23 37

info@trajan.nl

trajan.nl

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt, in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen of op enig andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van trajan.

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding.....	1
1.2	Onderzoeksopzet.....	1
1.3	Leeswijzer	2
2	Benchmark parkeernorm Sociale woningbouw	3
2.1	Parkeernormen CROW	3
2.2	Parkeernormen Noordwijk	3
2.3	Parkeernormen andere gemeenten	4
3	Resultaten.....	13
4	Vergelijking Passende Parkeernorm	15
5	Conclusie.....	16
	Bijlagen	17
	Bijlage 1: Gemeenten.....	18
	Bijlage 2: Begrippenlijst.....	19
	Bijlage 3: Literatuur.....	20

1 INLEIDING

1.1 Aanleiding

De gemeente Noordwijk ondervindt signalen vanuit woningcorporaties dat de huidige gehanteerde parkeernorm voor sociale woningbouw te hoog is. Een vergelijking van de parkeernorm voor sociale woningbouw met vergelijkbare gemeenten moet meer inzicht geven in hoeverre de parkeernorm in Noordwijk aansluit op andere gemeenten. Daarnaast is een vergelijking met de online tool 'passende parkeernorm' uitgevraagd. Deze informatie helpt bij de besluitvorming over het behouden of veranderen van het beleid.

1.2 Onderzoekopzet

Om meer inzicht te krijgen in de vraag hoe andere gemeenten omgaan met parkeernormen voor sociale huurwoningen is een benchmark uitgevoerd van soortgelijke gemeenten. Hierbij is gekeken naar gemeenten met dezelfde karakteristieken als Noordwijk. Het gaat daarbij om de volgende karakteristieken:

- Stedelijkheidsgraad;
- Aantal inwoners.

Deze karakteristieken zijn aangehouden, omdat het CROW haar cijfers baseert op stedelijkheidsgraad. Noordwijk heeft een stedelijkheidsgraad van 3 en kenmerkt zich daarmee als 'matig stedelijk'. Binnen dezelfde stedelijkheidsgraad bevindt zich een verschil in aantal inwoners per gemeente. Om Noordwijk zo goed mogelijk te vergelijken, zijn alleen gemeenten aangehouden die ook een inwoneraantal kennen in de categorie 20.000 tot 50.000 inwoners. Alle gemeenten die volgens het CBS (2024) deze kenmerken hebben, zijn in beeld gebracht. Niet elke gemeente is echter bruikbaar doordat in hun parkeernota's geen onderscheid wordt gemaakt in sociale huur bij de parkeernormen. Tevens zijn parkeernota's niet altijd recent opgesteld. Parkeernota's ouder dan 2018 zijn niet meegenomen in dit onderzoek.

Hoewel Katwijk, Zandvoort en Bergen niet voldoen aan beide karakteristieken, zijn ze meegenomen in dit onderzoek vanwege de geografische ligging aan de kust die vergelijkbaar is met Noordwijk. We verwachten hierdoor voor deze kernen overeenkomende parkeerproblematiek.

In bijlage 1 bevindt zich een overzicht van alle meegenomen gemeenten. In dit overzicht zijn extra gegevens over het aandeel sociale huur in de gemeente en het autobezit weergegeven. Ondanks dat deze gegevens niet bepalend zijn in het wel of niet meenemen van een gemeente, geven deze cijfers een extra inzicht hoe andere gemeenten zich op basis van andere karakteristieken verhouden tot de gemeente Noordwijk.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt eerst ingegaan op de parkeernormen van het CROW en de gemeente Noordwijk. Vervolgens zijn voor achttien gemeenten de parkeernormen voor sociale woningbouw vergeleken. In hoofdstuk 3 staan alle resultaten. In hoofdstuk 4 is een vergelijking gemaakt tussen de parkeernormen die gelden in de gemeente Noordwijk en die van passendeparkeernormen.nl. In hoofdstuk 5 staat de conclusie. Verder is in bijlage 1 een overzicht van alle gemeenten. In bijlage 2 bevindt zich een begrippenlijst en in bijlage 3 is de literatuurlijst te vinden.

2 BENCHMARK PARKEERNORM SOCIALE WONINGBOUW

2.1 Parkeernormen CROW

CROW heeft parkeernormen opgesteld voor sociale woningbouw. Het CROW geeft daarmee een eerste algemeen beeld. Het CROW maakt onderscheid tussen huis en appartement. De parkeernormen van sociale huurwoningen die onder de categorie huis vallen zijn weergegeven in tabel 2.1. De parkeernormen van sociale huurwoningen die onder de categorie appartement vallen zijn weergegeven in tabel 2.2.

Tabel 2.1 Parkeerkencijfers huur, huis, sociale huur

	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoekers
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	
Zeer sterk stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	0,9	1,7	1,1	1,9	0,3
Sterk stedelijk	0,8	1,6	0,9	1,7	1,1	1,9	1,2	2,0	
Matig stedelijk	0,9	1,7	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0	
Weinig stedelijk	0,9	1,7	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0	
Niet stedelijk	0,9	1,7	1,0	1,8	1,2	2,0	1,2	2,0	

Tabel 2.2 Parkeerkencijfers huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)

	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		Aandeel bezoekers
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.	
Zeer sterk stedelijk	0,5	1,3	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	0,3
Sterk stedelijk	0,6	1,4	0,7	1,5	0,9	1,7	1,0	1,8	
Matig stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8	
Weinig stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8	
Niet stedelijk	0,7	1,5	0,8	1,6	1,0	1,8	1,0	1,8	

2.2 Parkeernormen Noordwijk

De gemeente Noordwijk gebruikt de kencijfers van het CROW voor haar beleid. De gemeente Noordwijk is in de classificering van het CROW aangemerkt als een “matig stedelijke” gemeente (tussen 1.000 en 1.500 adressen per km²).

De zone-indeling van de gemeente Noordwijk komt niet overeen met de indeling van het CROW. De gemeente categoriseert deze zones als volgt:

- Voor zone A worden de kencijfers van gebiedstype ‘centrum’ gebruikt
- Voor zone B worden de kencijfers van gebiedstype ‘overig bebouwde kom’ gebruikt
- Voor zone C worden de kencijfers van gebiedstype ‘buitengebied’ gebruikt

De gemeente Noordwijk heeft het uitgangspunt voor de auto dat in alle zones het gemiddelde van de bandbreedte van de CROW-kencijfers wordt gehanteerd. De gemeente Noordwijk heeft de parkeernorm voor sociale huur als volgt opgesteld (Nota parkeernormen 2020):

Tabel 2.3 Parkeernormen sociale woningbouw Noordwijk

Type woning	Oppervlakte	Eenheid	Zone A Parkeernorm	Zone B Parkeernorm	Zone C Parkeernorm	Aandeel bezoek
sociale huur /goedkope huur	< liberale grens	per woning	1,1	1,5	1,5	0,3

2.3 Parkeernormen andere gemeenten

Bergen

Uit de parkeernota van de gemeente Bergen (2020) blijkt dat de gemeente Bergen een weinig stedelijke gemeente is. Volgens de gemeente is er een noemenswaardig verschil in stedelijkheidsgraad tussen kernen en wijken. Daardoor zijn Bergen en Egmond aan Zee matig stedelijk en overige gebieden/plaatsen weinig tot niet stedelijk. Op basis van de parkeerdruk, de aanwezigheid van parkeerregulering en de stedelijkheidsgraad bepaalt de gemeente Bergen welke waarde binnen de bandbreedte van het CROW wordt gekozen. De gemeente Bergen geeft in haar parkeernota aan dat door reguleringsmaatregelen het mogelijk is om ongewenste parkeerders te weren en daarmee de parkeerdruk te verminderen. Om die reden wordt in de gereguleerde gebieden gekozen voor het minimum van de bandbreedte voor alle functies. Ook heeft de gemeente de autoafhankelijkheid van het betreffende gebied en de feitelijke parkeerdruk die in de gebieden is geconstateerd meegenomen. Dit heeft geleid tot de volgende bandbreedtes:

Tabel 2.4 Gebiedsindeling Bergen

	CROW gebruikte gebiedsindeling	Bandbreedte
Centrum Bergen, Egmond aan Zee en Schoorl	Centrum	minimum
Schil Bergen en Schoorl	Schil	gemiddeld
Overige kernen	Schil	gemiddeld
Rest bebouwde kom	Rest bebouwde kom	maximum
Buiten gebied	Buiten gebied	maximum

De indeling in goedkope, middel dure, en dure woningen zoals gebruikt in de CROW-normen is vervangen door een indeling op basis van de oppervlakte van de woning. De oppervlakte van een woning kan volgens de gemeente namelijk eenduidig worden vastgesteld, in tegenstelling tot het prijsniveau van een woning. Dat resulteert in de volgende parkeernormen (daarbij zijn de parkeernormen inclusief bezoekersparkeren):

Tabel 2.5 Parkeernormen sociale woningbouw Bergen

Wonen	Eenheid	Centrum	Schil centrum	Rest	Buitengebied	Aandeel bezoekers
				bebouwde kom		
Huur, huis <95 m2, sociale huur	Per woning	0,9	1,4	2,0	2,0	0,3
Huur, appartement <95 m2 (incl. sociale huur)	Per woning	0,7	1,2	1,8	1,8	0,3

Best

De gemeente Best stelde haar parkeernormen vast in 2015. Dit was op basis van de CROW kencijfers uit 2012. Recent is de parkeernota (2022) geüpdatet. Hierin zijn de cijfers minimaal gewijzigd. Dit komt door het niet significant toenemen van het autobezit en doordat de gemeentelijke ambities niet in de richting wijzen om de parkeernorm te verhogen. De parkeernormen in de gemeente Best zijn als volgt:

Tabel 2.6 Parkeernormen sociale woningbouw Best (bezoekersaantallen apart)

Functie	centrum	schil	Rest bebouwde kom	Buitengebied
Naar doelgroep	bewoners	bezoekers	bewoners	bezoekers
Sociaal huurappartement vanaf 50 m2 wvo	0,8	0,8	0,2	0,8
				1,2
				0,3

Borne

Uit de parkeernota van gemeente Borne (2018) blijkt dat in beginsel een gemiddeld parkeerkencijfer gehanteerd wordt. Voor sociale huur geldt echter dat de parkeernorm te allen tijde 1,8 is.

Bunschoten

Uit de parkeernota van de gemeente Bunschoten (2023) blijkt dat parkeernormen mede zijn bepaald door onderzoek naar autobezit binnen de gemeente. Uit dit onderzoek blijkt dat het autobezit van bewoners in het centrum van Bunschoten niet lager is dan andere gebieden. Daarom is het niet verdedigbaar om voor woningen in het centrum lagere normen toe te passen dan in de rest van de bebouwde kom. Bovendien toont het onderzoek aan dat het hanteren van de algemene CROW-normen, met onderscheid tussen het centrum en de rest van de bebouwde kom, niet aansluit bij de werkelijke situatie in Bunschoten. Naast dit onderzoek is door de gemeente bij het bepalen van de parkeernormen ook rekening gehouden met trends, bezoekersaantallen en de groei van het autobezit.

Het autobezit in het buitengebied is niet onderzocht. Aangezien er op eigen terrein doorgaans ruim voldoende parkeerruimte is, is het volgens de gemeente logisch om voor dat gebied uit te blijven gaan van de hoogste norm zoals aangegeven binnen de bandbreedte van de CROW.

Hieronder het overzicht van de parkeernormen met beschouwing van Bunschoten-Spakenburg als sterk stedelijk gebied:

Tabel 2.7 Parkeernormen sociale woningbouw Bunschoten

Categorie	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Eenheid
Huurhuis, sociale huur	1,3	1,3	2,0	Per woning
Huur, appartement sociale sector	1,0	1,0	1,8	Per woning

Castricum

De gemeente Castricum is een matig stedelijke gemeente. Uit de parkeernota blijkt dat de gemeente noemenswaardige verschillen in stedelijkheidsgraad ziet tussen kernen en wijken onderling. Om deze reden wordt onderscheid gemaakt tussen twee verschillende stedelijkheidsgraden:

- Castricum Centrum, Noord en Oost: sterk stedelijk
- Overige wijken en kernen: weinig tot niet stedelijk

Het bepalen van de parkeernorm binnen de door CROW gehanteerde bandbreedtes gebeurt op basis van de autoafhankelijkheid van het betreffende gebied en de van toepassing zijnde parkeerregulering. Volgens de parkeernota wordt het autogebruik beïnvloed door reguleringsmaatregelen als een blauwe zone of betaald parkeren. Om die reden wordt in de gereguleerde gebieden gekozen voor het minimum van de bandbreedte voor alle functies. Dit resulteert in de volgende parkeernormen:

Tabel 2.8 Parkeernormen sociale woningbouw Castricum

Wonen	Eenheid	Centrum Castricum	Schil Castricum	Rest bebouwde kom Castricum en overige kernen
Huur, huis, <95 m2 sociale huur	Per woning	0,8	1,3	1,6
Huur, appartement, <95 m2 (incl. sociale huur)	Per woning	0,6	1,1	1,4

Culemborg

In 2014 heeft de gemeente Culemborg haar parkeernormen vastgesteld. In 2020 is de parkeernota gewijzigd. Een wijziging was het toevoegen van een onderverdeling van de parkeernorm voor sociale woningbouw. In de parkeernota staat verder beschreven dat de normen zijn aangepast en nu aansluiten bij de landelijk toegepaste aftoppingsgrenzen. Dit is in overeenstemming met het sociale huurprogramma van de gemeente Culemborg. Concreet betekent dit volgens de gemeente dat de parkeernormen beter aansluiten bij het autobezit van de verschillende woningklassen, waardoor het realiseren van goedkopere huurwoningen eenvoudiger wordt.

Tabel 2.9 Parkeernormen sociale woningbouw Culemborg

Omschrijving	Centrum	Schil Rest bebouwde			
		Centrum	kom	Bubeko	Bezoekersaandeel
Sociale huur laag (klasse 1)	1,0	1,0	1,3	1,3	0,3
Sociale huur midden (klasse 2)	1,4	1,5	1,6	1,7	0,3
Sociale huur hoog (klasse 3)	1,5	1,6	1,7	1,8	0,3

Tabel 2.10 Klasse-indeling sociale woningbouw Culemborg (in huurprijs per maand)

Klasse	Omschrijving	Vanaf	Tot
1	Jongeren tot 23 jaar		€424
2	Een of twee persoonshuishouden	€425	€607
3	Drie en meerpersoonshuishoudens	€608	€720

Geldrop-Mierlo

Uit de parkeernota van de gemeente Geldrop-Mierlo blijkt dat gebruik wordt gemaakt van de CROW kencijfers voor parkeren. De gebiedsindeling en keuzes ten aanzien van stedelijkheidsgraad zijn de basis voor de bepaling van de hoogte van de autoparkeernormen. Wat betreft de bandbreedtes van het CROW kiest Geldrop-Mierlo, met uitzondering van het centrum en de schil van Geldrop, ervoor om het midden van de bandbreedte te hanteren als uitgangspunt voor haar parkeernormen.

De gemeente geeft in de parkeernota aan dat het autobezit in het centrum van Geldrop aanzienlijk lager is: gemiddeld 0,7 auto's per huishouden vergeleken met het gemeentelijke gemiddelde van 1,1 auto's per huishouden (exclusief leaseauto's die niet op het huisadres staan geregistreerd). Gezien deze cijfers en de ambitie van Geldrop-Mierlo om autoluw wonen te bevorderen, is besloten om in het centrum van Geldrop en de omliggende gebieden het minimum van de bandbreedte als uitgangspunt te nemen. Dit heeft geleid tot de volgende parkeernormen:

Tabel 2.11 Parkeernormen sociale woningbouw Geldrop (bezoekers apart)

Functie	Eenheid	Centrum		Schil		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
		(minimum)		(minimum)		(midden)		(midden)	
		Bewoners	Bez.	bewoners	Bez.	bewoners	Bez.	bewoners	Bez.
Huur, huis, sociale huur		0,6	0,1	0,7	0,15	1,3	0,2	1,3	0,2
Huur appartement, goedkoop (incl. sociale huur)		0,4	0,1	0,5	0,15	1,1	0,2	1,1	0,2
Huur, appartement, sociaal, 1 ^e aftoppingsgrens		0,35	0,1	0,45	0,15	1,05	0,2	1,05	0,2

Tabel 2.12 Parkeernormen sociale woningbouw Mierlo (bezoekers apart)

Functie	Centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied	
	Bewoners	Bez.	bewoners	Bez.	bewoners	Bez.
Huur, huis, sociale huur	1,0	0,2	1,3	0,2	1,3	0,2
Huur appartement, goedkoop (incl. sociale huur)	0,8	0,2	1,1	0,2	1,1	0,2
Huur, appartement, sociaal, 1 ^e aftoppingsgrens	0,75	0,2	1,05	0,2	1,05	0,2

Katwijk

Katwijk is meegenomen in dit onderzoek op basis van haar geografische ligging. Katwijk heeft in tegenstelling tot andere meegenomen gemeenten de stedelijkheidsgraad 'sterk stedelijk'. Uit de parkeernota (2021) van de gemeente Katwijk blijkt dat CROW parkeerkencijfers worden gebruikt voor het bepalen van de parkeernorm. Echter wijken de cijfers voor sociale woningbouw om praktische redenen af van de CROW-cijfers. Volgens de gemeente is het autobezit bij sociale woningen lager dan bij woningen op de vrije markt. Dit resulteert in de volgende parkeernormen:

Tabel 2.13 Parkeernormen sociale woningbouw Katwijk

Functie	Eenheid	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom		Aandeel bezoekers
				Buitengebied		
Grondgebonden woning, sociale woningbouw	Per woning	0,8	0,9	1,1	1,2	0,3
Gestapelde woning, sociale woningbouw	Per woning	0,6	0,7	0,9	1,0	0,3

Nijkerk

Uit de parkeernota van de gemeente Nijkerk (2021) blijkt dat de parkeernormen gebaseerd zijn op de landelijke parkeerkencijfers van het CROW. De gemeente Nijkerk hanteert het maximum van de landelijke parkeerkencijfers voor elke functie. Met betrekking tot de functie wonen wordt echter afstand genomen van het maximum van de parkeerkencijfers. De meest recente parkeerkencijfers (2018) verschillen volgens de gemeente te veel ten opzichte van de parkeerkencijfers uit 2012 die werden gebruikt voor de eerdere versie van de parkeernota (2014). Door het stimuleren van de fiets en deelautogebruik is de maximumwaarde niet meer passend bij de 'Nijkerkse praktijk'. De parkeernota uit 2014 kende geen parkeernormen voor sociale woningbouw. De categorie 'sociale huurwoning' is wel opgenomen in de parkeernota van 2021. Deze parkeernorm is als volgt opgesteld:

Tabel 2.14 Parkeernormen sociale woningbouw Nijkerk

Functie	Eenheid	Centrum	Schil/ overloopgebied	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Huur, huis, sociale huur	Per woning	1,4	1,5	1,7	1,7	0,3

Oldenzaal

Uit de parkeernota van Oldenzaal (s.d.) blijkt dat de parkeernormen zijn gebaseerd op parkeerkencijfers van het CROW. Daarnaast is de gebiedsindeling van het CROW aangehouden. Bij de berekening van de gewenste aantallen gaat de gemeente bij uitbreidingsplannen uit van het gemiddelde van de bandbreedte van de parkeernormen zoals opgesteld door het CROW. Bij inbreidingsplannen wordt gezocht naar een goede balans tussen het minimum en maximum van de bandbreedte.

Tabel 2.15 Parkeernormen sociale woningbouw Oldenzaal

Wonen	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Eenheid	Aandeel bezoek
Sociale huurwoning of woning <80 m2 bvo	1,3	1,7	1,6	1,6	Per woning	0,3

Rijssen-Holten

Uit de parkeernota van de gemeente Rijssen-Holten (2022) blijkt dat de parkeernormen gebaseerd zijn op de landelijke parkeerkencijfers van het CROW. De gemeente Rijssen-Holten maakt onderscheid in stedelijkheidsgraad binnen de gemeente zelf. Dit rapport gaat uit van de parkeernormen voor Rijssen, omdat deze kern is aangemerkt als matig stedelijk.

De parkeerkencijfers hebben een bandbreedte met een minimum en een maximum. Het autobezit en -gebruik, evenals de kwaliteit van alternatieven (fiets, OV, lopen), bepalen de positionering binnen deze bandbreedte. In Rijssen-Holten zijn zowel het autobezit en -gebruik als de kwaliteit van de alternatieven (fiets, OV, lopen) gemiddeld. Daarom is volgens de gemeente geen reden om uitsluitend het minimum of het maximum parkeerkencijfer te hanteren.

Tabel 2.16 Parkeernormen sociale woningbouw Rijssen

Functie	Eenheid	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Huur, sociale huur	Woning	1,3	1,6	1,6	0,3

Soest

Uit de parkeernota van Soest (2021) blijkt dat de parkeernormen zijn gebaseerd op parkeerkencijfers van het CROW. De gemeente geeft daar op haar eigen manier een verdere invulling aan. Dit is volgens de gemeente om te voorkomen dat de parkeernormen een belemmering vormen voor ruimtelijke ontwikkelingen en om juist bij te dragen aan de leefbaarheid en economische vitaliteit.

Tabel 2.17 Parkeernormen sociale woningbouw Soest

Type	Parkeernorm	Eenheid
Sociale huurwoning t/m 55 m2	0,7	Per woning
Sociale huurwoning van 56 t/m 70 m2	1,0	Per woning
Sociale huurwoning van 71 m2 of groter	1,3	Per woning

Teylingen

Uit de parkeernota van Teylingen (2023) blijkt dat de parkeernormen zijn gebaseerd op eigen onderzoek. Uit actuele cijfers over het daadwerkelijke autobezit blijkt volgens de gemeente namelijk onder meer dat het autobezit bij sociale huurwoningen substantieel lager is dan bij koop- en vrije sector huurwoningen. Voor woonfuncties is de autoparkeernorm daardoor gebaseerd op het daadwerkelijke autobezit in Teylingen en niet op de CROW-parkeerkencijfers. Daarnaast blijkt uit de parkeernota dat de gemeente Teylingen als 'sterk stedelijk' is aangemerkt.

Tabel 2.18 Parkeernormen sociale woningbouw Teylingen

Wonen	Centrum	Overig	Buitengebied	Bezoekers	Eenheid
Sociale huurwoningen					
Kleiner dan 100m2 gbo	1,0	1,1	1,2	0,2	Woning
Groter dan 100m2 gbo	1,2	1,3	1,4	0,2	Woning
Sociale huurappartementen					
Kleiner dan 50m2 gbo	0,5	0,6	0,7	0,2	Woning
50-75m2 gbo	0,6	0,7	0,9	0,2	Woning
Groter dan 75m2 gbo	0,8	0,9	1,0	0,2	Woning

Tiel

Uit de parkeernota van Tiel (2022) blijkt dat de parkeernormen zijn gebaseerd op parkeerkencijfers van het CROW. Daarbij wordt de gebiedsindeling van het CROW overgenomen. De parkeernota geeft aan dat het gemiddelde van de bandbreedte wordt gebruikt.

Tabel 2.19 Parkeernormen sociale woningbouw Tiel

Functie	Centrum	Schil centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Huur, huis, sociale huur	0,9	1,1	1,3	1,5	0,3
Huur, appartement, sociale huur	0,7	0,9	1,1	1,3	0,3

Uithoorn

Uit de parkeernota van Uithoorn (2023) blijkt dat de parkeernormen zijn gebaseerd op parkeerkencijfers van het CROW. Er wordt onderscheid in stedelijkheidsgraad gemaakt binnen de gemeente. Bij industrieterreinen wordt daardoor gekeken naar parkeerkencijfers onder de categorie 'weinig stedelijk', terwijl het centrum van Uithoorn onder de stedelijkheidsgraad 'centrum' valt.

Tabel 2.20 Parkeernormen sociale woningbouw Uithoorn

Functie	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Aandeel bezoekers
Huur, huis, sociale huur	1,2	1,5	1,6	0,3
Huur, appartement, sociale huur	1,0	1,3	1,4	0,3

Valkenswaard

Uit de parkeernota van Valkenswaard (2023) blijkt dat de parkeernormen zijn gebaseerd op parkeerkencijfers van het CROW. In Valkenswaard ligt het gemiddeld autobezit op 1,2 auto per huishouden, wat 0,2 hoger is dan het landelijk en provinciaal gemiddelde. Daarom is voor Valkenswaard de gemiddelde bandbreedte binnen de CROW-parkeerkencijfers van toepassing verklaard als parkeernormen. In de parkeernota staat echter ook dat binnen de bandbreedte van het CROW is gekozen voor een norm die past bij de opgave voor Valkenswaard. De parkeernormen voor de gemeente Valkenswaard zijn als volgt:

Tabel 2.21 Parkeernormen sociale woningbouw Valkenswaard (bezoekers apart)

Functie	Centrum	Rest bebouwde kom	Buitengebied	Bezoekers
Sociaal huurappartement vanaf 50m2 bvo	0,7	0,8	0,8	0,3

Zandvoort

Uit de parkeernota van Zandvoort (2021) blijkt dat de parkeernormen zijn gebaseerd op parkeerkencijfers van het CROW. In tegenstelling tot de meeste andere gemeenten in dit rapport is Zandvoort aangemerkt als 'sterk stedelijk'.

Zandvoort sluit zich aan bij de stedelijkheidsindeling van het CROW. In de parkeerkencijfers wordt volgens de gemeente geen rekening gehouden met mogelijke toekomstige ontwikkelingen, behalve bij woningen, waar een autonome groei van ongeveer 10% per jaar in het autobezit is meegenomen. De CROW-parkeerkencijfers bieden een bandbreedte, en op basis van autobezit, autogebruik en fietsgebruik kiest de gemeente Zandvoort voor het gemiddelde van deze bandbreedte als parkeernorm.

Tabel 2.22 Parkeernormen sociale woningbouw Zandvoort

Functie	Centrum	Schil	Rest bebouwde	Buitengebied	Aandeel bezoekers
		centrum	kom		
Huur, huis, sociaal	1,2	1,3	1,5	1,6	0,3
huur, etage, sociaal	0,9	1,0	1,2	1,3	0,3

Zuidplas

Uit de parkeernota van Zuidplas (2019) blijkt dat de parkeernormen zijn gebaseerd op parkeerkencijfers van het CROW. De kencijfers van het CROW worden vervolgens gedifferentieerd naar gebiedstypen (centrum, schil, rest bebouwde kom en buitengebied). Zuidplas hanteert binnen haar gemeente drie zones. Daardoor komt de indeling niet overeen met het CROW. De gebiedstype 'schil' vervalt in de zone-indeling van de gemeente Zuidplas.

Per gebiedstype worden de parkeerkencijfers van het CROW weergegeven met een bandbreedte (minimum-maximum). Om een keuze te maken binnen deze bandbreedtes laat de gemeente zich leiden door onder andere de voorzieningen in het gebied en de alternatieven vervoerwijzen als fiets en OV. Daardoor hanteert Zuidplas voor de auto het uitgangspunt dat voor Zone A het gemiddelde geldt van de bandbreedte. Voor Zone B en Zone C geldt de bovenkant van de bandbreedte van de CROW-kencijfers.

Tabel 2.23 Parkeernormen sociale woningbouw Zuidplas

Functie	Oppervlakte	Eenheid	Centrum		Rest bebouwde kom		Buiten-gebied	
			totaal	Bez. aandeel	totaal	Bez. aandeel	totaal	Bez. aandeel
Sociale huur/ goedkope huur	< liberale grens	Per woning	1,3	0,2	2,0	0,3	2,0	0,3

Overige gemeenten

Enkele gemeenten zijn niet te vergelijken door het ontbreken van een parkeernorm voor sociale woningbouw. In de meeste gevallen ligt dit aan een verouderde versie van de parkeernota waarbij niet de meeste recente parkeerkencijfers worden gebruikt.

3 RESULTATEN

Uit de benchmark blijkt dat het overgrote deel van alle gemeenten de CROW parkeerkencijfers gebruiken om tot parkeernormen te komen. Het CROW hanteert hierin een bepaalde gebiedsindeling en bandbreedte waar sommige gemeenten op hun eigen manier invulling aan geven. Zo komt niet elke gebiedsindeling overeen met het CROW en maken gemeenten ook onderscheid in stedelijkheidsgraad binnen de gemeente zelf. Om tot een overzichtelijk beeld te komen zijn alle parkeernormen van een gemeente omgezet in de gebiedsindeling van het CROW. Indien de stedelijkheidsgraad niet overeenkomt met 'matig stedelijk' is dat aangegeven met de stedelijkheidsgraad die de gemeente hanteert. Elke parkeernorm is inclusief bezoekersaantallen. Verder blijkt uit de benchmark dat gemeenten veelal onderscheid maken in 'huis' en 'appartement' in tegenstelling tot de gemeente Noordwijk. In tabel 3.1 zijn de parkeernormen voor een sociale huurwoning (huis) weergegeven. In tabel 3.2 zijn de parkeernormen voor een sociaal huurappartement weergegeven.

Tabel 3.1 Overzicht parkeernorm sociale huurwoning

Plaats	Functie	Centrum	Rest		
			Schil centrum	bebouwde kom	Buitengebied
Noordwijk		1,1		1,5	1,5
Bergen	Huis <95 m2	0,9	1,4	2	2
Borne	Sociale huur	1,8	1,8	1,8	1,8
Bunschoten*	Sociale huur, huis	1,3		1,3	2
Castricum	Huis <95 m2	0,8	1,3	1,6	
Culemborg	Sociale huur laag (klasse 1)	1	1	1,3	
Culemborg	Sociale huur midden (klasse 2)	1,4	1,5	1,6	
Culemborg	Sociale huur hoog (klasse 3)	1,5	1,6	1,7	
Geldrop	Sociale huur, huis	0,7	0,85	1,5	1,5
Mierlo	Sociale huur, huis	1,2		1,5	1,5
Katwijk*	Grondgebonden woning	0,8	0,9	1,1	1,2
Nijkerk	Sociale huur, huis	1,4	1,5	1,7	1,7
Oldenzaal	Sociale huurwoning of woning <80 m2 bvo	1,3	1,7	1,6	1,6
Rijssen-Holten	Sociale huur	1,3		1,6	1,6
Soest	Sociale huurwoning t/m 55 m2	0,7	0,7	0,7	0,7
Soest	Sociale huurwoning van 56 t/m 70 m2	1	1	1	1
Soest	Sociale huurwoning van 71 m2 of groter	1,3	1,3	1,3	1,3
Teylingen*	Kleiner dan 100m2 gbo	1,2		1,3	1,4
Teylingen*	Groter dan 100m2 gbo	1,4		1,5	1,6
Tiel	Sociale huur, huis	0,9	1,1	1,3	1,5
Uithoorn	Sociale huur, huis	1,2		1,5	1,6
Zandvoort*	Sociale huur, huis	1,2	1,3	1,5	1,6
Zuidplas	Sociale huur, <liberale grens	1,3		2	2
Gemiddeld		1,16	1,26	1,47	1,53

*sterk stedelijk

De gemeente Noordwijk hanteert een parkeernorm van 1,1 voor centrum. Het gemiddelde van alle sociale huurwoningen (exclusief Noordwijk) ligt op 1,16. Verder heeft de gemeente Noordwijk een parkeernorm van 1,5 voor rest bebouwde kom en buitengebied. Het gemiddelde van alle sociale huurwoningen (exclusief Noordwijk) is hier respectievelijk 1,47 en 1,53.

Tabel 3.2 Overzicht parkeernorm sociaal huurappartement

Plaats	Functie	Centrum	Schil centrum	Rest	
				bebouwde kom	Buitengebied
Bergen	Appartement <95 m2	0,7	1,2	1,8	1,8
Best	Appartement vanaf 50m2	1	1	1,1	1,5
Bunschoten*	Sociale huur, appartement	1		1	1,8
Castricum	Appartement <95 m2	0,6	1,1	1,4	
Geldrop	Appartement goedkoop (incl. sociale huur)	0,5	0,65	1,3	1,3
Geldrop	Appartement, sociaal, 1e aftoppingsgrens	0,45	0,6	1,25	1,25
Mierlo	Appartement goedkoop (incl. sociale huur)	1		1,3	1,3
Mierlo	Appartement, sociaal, 1e aftoppingsgrens	0,95		1,25	1,25
Katwijk*	Gestapelde woning	0,6	0,7	0,9	1
Teylingen*	Kleiner dan 50m2 gbo	0,7		0,8	0,9
Teylingen*	50-75m2 gbo	0,8		0,9	1,1
Teylingen*	Groter dan 75m2 gbo	1		1,1	1,2
Tiel	Sociale huur, appartement	0,7	0,9	1,1	1,3
Uithoorn	Sociale huur, appartement	1		1,3	1,4
Valkenswaard	Sociale huur, appartement	1		1,1	1,1
Zandvoort*	Sociale huur, appartement	0,9	1	1,2	1,3
Gemiddelde		0,81	0,89	1,18	1,30

*sterk stedelijk

De gemiddelde parkeernorm van een sociaal huurappartement ligt afhankelijk van het type gebied tussen de 0,23 en 0,37 lager dan die van een sociale huurwoning.

4 VERGELIJKING PASSENDE PARKEERNORM

Passendeparkeernorm.nl is een initiatief van Goudappel in samenwerking met de Provincie Zuid-Holland. Het platform toont het daadwerkelijke autobezit per woning voor alle buurten in Nederland, waarbij onderscheid wordt gemaakt naar woningtype en eigendomssituatie. Daarnaast geeft het aan of dit autobezit afwijkt van het aantal benodigde parkeerplaatsen, berekend op basis van een parkeerkengetal.

De waarde voor autobezit toont per buurt het privébezit van personenauto's en bestelauto's per bewoonde woning, uitgesplitst naar woningtype en eigendomssituatie. Ook het gebruik van een leaseauto is inbegrepen in het autobezit. Private lease is echter niet meegenomen. Bedrijfsauto's die mee naar huis worden genomen, maken ook geen deel uit van het getoonde autobezit.

Private lease en bedrijfsauto's zijn samen goed voor 460.000 auto's in Nederland (Autoweek, 2022). Dat was in 2022 ongeveer 5 procent van het totale wagenpark. Er zijn echter geen gegevens beschikbaar over de verdeling van leasevoertuigen over verschillende gemeenten.

Passendeparkeernormen.nl geeft zelf aan dat de gegeven waarde voor het autobezit op maat opgehoogd dient te worden met het aantal parkeerplaatsen dat nodig is voor bezoekers. Daarnaast dient de gegeven waarde opgehoogd te worden met het aantal auto's met een grijs kenteken. Ook is geen rekening gehouden met trends in het autobezit. De waarde die passendeparkeernorm.nl laat zien is dus niet direct één op één over te nemen.

De gebieden op passendeparkeernorm.nl komen niet direct overeen met de gebiedsindeling van de gemeente Noordwijk. Hierdoor kan er geen gebied met indeling 'centrum' vergeleken worden. De contouren van de centrumgebieden in de parkeernota van Noordwijk komen niet overeen met de contouren op passendeparkeernormen.nl. Daardoor is gekozen om de buurt 'de Noord' te vergelijken. Deze buurt valt onder ondanks verschil in contouren onder 'rest bebouwde kom'. Volgens passende parkeernorm.nl zou een passende parkeernorm 1,0 zijn. Hierin is echter nog geen bezoekersparkeren meegenomen. Voor het voorbeeld wordt hiervoor 0,3 als norm gehanteerd. De passende parkeernorm komt daarmee uit op 1,3. Voor private lease en bedrijfsauto's zijn onvoldoende gegevens en daardoor buiten beschouwing gelaten. Daarmee zou de passende parkeernorm uitkomen op 1,3. De gemeente Noordwijk hanteert daar een parkeernorm van 1,5.

5 CONCLUSIE

Voor het opstellen van parkeernormen zijn de CROW parkeerkencijfers van belang voor elke gemeente. CROW laat echter ruimte over om binnen een bandbreedte de parkeernorm als gemeente zelf te bepalen. Uit de vergelijking tussen de gemeentes blijkt dat dit op veel verschillende manieren gebeurt. Noordwijk heeft net als andere gemeenten een eigen gebiedsindeling op basis van voorzieningen, autoafhankelijkheid of regulering. De gemeente Noordwijk heeft hier dus al haar eigen invulling aangegeven, die overeenkomt met een aantal andere gemeenten.

Het gemiddelde van de parkeernormen van alle vergeleken gemeenten per gebiedscategorisering ligt dicht bij de gehanteerde normen door de gemeente Noordwijk. Voor het centrum geldt voor de gemeente Noordwijk een parkeernorm van 1,1. Het gemiddelde van alle vergeleken gemeenten is hier 1,16. Bij rest bebouwde kom was de parkeernorm van de gemeente Noordwijk 1,5, waar het gemiddelde 1,47 betreft. Ook voor buitengebied hanteert de gemeente Noordwijk een parkeernorm van 1,5. Het gemiddelde van alle vergeleken gemeenten is hier 1,53.

In de gemeenten die een aparte parkeernorm hanteren voor een sociaal huurappartement worden significant lagere normen gehanteerd dan de parkeernormen voor een sociaal huurhuis. Ook het CROW hanteert verschillende waarden voor sociaal huurhuis en sociaal huurappartement. De gemeente Noordwijk maakt hier geen onderscheid in. Daarmee liggen er voor de gemeente Noordwijk kansen om hun toegepaste parkeernormen verder aan te scherpen op basis van type woning.

BIJLAGEN

BIJLAGE 1: GEMEENTEN

Gemeente	Aandeel sociale huur	Autobezit (CBS, 2020)
Noordwijk	20,8	1,04
Bergen	18,3	1,12
Best	20,2	1,17
Borne	21,9	1,17
Bunschoten	14,0	1,07
Castricum	16,0	1,07
Culemborg	26,4	1,00
Geldrop-Mierlo	25,9	1,12
Katwijk	27,5	0,94
Nijkerk	22,6	1,17
Oldenzaal	29,2	1,06
Rijssen-Holten	21,1	1,23
Soest	21,7	1,11
Teylingen	21,8	1,08
Tiel	34,1	1,02
Uithoorn	31,2	1,08
Valkenswaard	29,0	1,12
Zandvoort	30,3	0,89
Zuidplas	26,2	1,16

BIJLAGE 2: BEGRIPPENLIJST

CROW: Een Nederlandse stichting die zich opstelt als kennisinstituut voor infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, en werk en veiligheid.

Bandbreedte: Het bereik van het minimum van een parkeernorm tot het maximum van een parkeernorm.

Bedrijfsauto: Een bedrijfswagen of bedrijfsauto (ook wel auto van de zaak genoemd) is een voertuig dat de werkgever gratis of tegen gunstige voorwaarden ter beschikking stelt van zijn werknemer.

Bvo: Het Bruto Vloeroppervlak

Gbo: De gebruiksoppervlakte

Liberaal grens: De liberalisatiegrens markeert het scheidingspunt tussen een sociale huurwoning en een woning in de vrije sector binnen Nederland.

Parkeernorm: Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen voor een functie nodig zijn bij een bepaalde eenheid.

Private lease: Met private lease rij je als particulier een nieuwe auto tegen een vast maandbedrag zonder dat deze van jou is.

Sociale woningbouw: Een sociale huurwoning is in Nederland een type huurwoning waarbij gehuurd wordt met een kale huur die bij aanvang van de huur niet hoger is dan de dan geldende liberale grens.

Stedelijkheidsgraad: Een maatstaf voor de concentratie van menselijke activiteiten gebaseerd op de gemiddelde omgevingsadressendichtheid.

BIJLAGE 3: LITERATUUR

- Autoweek. (2022). *STEEDS MEER LEASEAUTO'S IN NEDERLAND: BIJNA 1,25 MILJOEN*.
Opgehaald van <https://www.autoweek.nl/autonieuws/artikel/steeds-meer-leaseautos-in-nederland-bijna-125-miljoen/?referrer=https%3A%2F%2Fwww.google.com%2F#:~:text=Het%20Nederlandse%20wagenpark%20telt%20in,hets%20leasewagenpark%20eenvoudig%20te%20verklaren>.
- CBS. (2024). *Statline*. Opgehaald van Regionale Kerncijfers Nederland:
<https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/70072ned/table?searchKeywords=stedelijkheid>
- Gemeente Bergen. (2020). *Nota Parkeernormen 2020*.
- Gemeente Best. (2022). *Nota Parkeernormen 2022*. Opgehaald van Overheid.nl:
<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR667932/1>
- Gemeente Borne. (2018). *Parkeernormen Gemeente Borne*. Borne. Opgehaald van Planviewer.
- Gemeente Bunschoten. (2023). *Beleidsregel Parkeren Bunschoten 2023*.
- Gemeente Castricum. (2020). *Nota Parkeernormen 2020 Gemeente Castricum*.
- Gemeente Culemborg. (2020). *Lokale overheid*. Opgehaald van Besluit van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Culemborg houdende regels omtrent de Nota parkeernormen 2020-2025:
<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR638893/1>
- Gemeente Geldrop-Mierlo. (2022). Opgehaald van Nota Parkeernormen Geldrop-Mierlo:
https://cuatro.sim-cdn.nl/geldropmierlo/uploads/nota_parkeernormen_geldropmierlo_definitief_1_november_2022.pdf?cb=ALM8IVIL
- Gemeente Katwijk. (2021). *Nota Parkeernormen 2020 Update Juni 2021*.
- Gemeente Nijkerk. (2021). Opgehaald van Nota Parkeernormen Nijkerk 2021:
<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR668784>
- Gemeente Oldenzaal. (sd). Opgehaald van Nota parkeernormen:
https://www.planviewer.nl/imro/files/NL.IMRO.0173.BP06004-va01/b_NL.IMRO.0173.BP06004-va01_rb1.pdf
- Gemeente Rijssen-Holten. (2022). *Nota Parkeernormen*.
- Gemeente Soest. (2021). *Nota parkeernormen auto en fiets (4e herziening)*. Opgehaald van
<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR663299/1>
- Gemeente Teylingen. (2023). *Nota Parkeernormen 2023*.
- Gemeente Tiel. (2022). Opgehaald van Nota Parkeernormen Tiel 2022:
<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR672908>
- Gemeente Uithoorn. (2023). *Beleidsregels Parkeernormen Uithoorn*.
- Gemeente Valkenswaard. (2023). *Nota Parkeernormen 2023*.
- Gemeente Zandvoort. (2021). Opgehaald van Beleidsregel van de gemeenteraad van de gemeente Zandvoort houdende regels omtrent de parkeernormen:
<https://lokaleregelgeving.overheid.nl/CVDR659872>

Gemeente Zuidplas. (2019). *Nota Parkeernormen 2019*.

Goudappel. (sd). *Passende parkeernorm*. Opgehaald van Passende parkeernorm:
<https://passendeparkeernorm.nl/#2>

