

NOTITIE

Onderwerp	Onderbouwing parkeernorm sociale appartementen Nieuw Boekhorst
Project	Ontwikkeling Nieuw Boekhorst, Voorhout
Opdrachtgever	Terra Ontwikkeling
Projectcode	121840
Status	Definitief 06
Datum	18 juli 2023
Referentie	121840/23-012.068
Auteur(s)	
Gecontroleerd door	
Goedgekeurd door	
Paraaf	
Bijlage(n)	-
Aan	Projectgroep Nieuw Boekhorst
Kopie	-

1 CONTEXT

Nieuwe woningen leiden tot een parkeervraag voor auto's en fietsen. Om te zorgen voor een passende hoeveelheid parkeervoorzieningen wordt bij gebiedsontwikkeling gewerkt met parkeergetallen en parkeernormen die verankerd zijn in het gemeentelijke parkeerbeleid. Bij te veel parkeerplekken wordt onnodig beslag gelegd op de ruimte waar bijvoorbeeld ook groen of meer woningen gerealiseerd hadden kunnen worden. Bij te weinig plekken is er een kans op foutparkeren of bewoners en bezoekers die uitwijken naar omliggende buurten wat voor een (te) hoge parkeerdruk elders kan zorgen. Een passende parkeernorm draagt bij aan prettige wijk. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen wordt bepaald door de parkeergetallen/-normen toe te passen op het programma.

Parkeren sociale huur

In Voorhout, in de gemeente Teylingen, wordt de wijk Nieuw Boekhorst ontwikkeld. In de provinciale omgevingsverordening zijn regels opgenomen voor parkeren bij sociale huurwoningen, betreffende artikel 6.10b. Artikel 6.10b luidt als volgt:

- 1 Een bestemmingsplan dat voorziet in nieuwe sociale huurwoningen hanteert een parkeernorm van maximaal 0,7 autoparkeerplaats per sociale huurwoning.
- 2 In afwijking van het eerste lid kan een andere parkeernorm worden gehanteerd, als de gemeente op de lokale situatie afgestemde regels of beleid voor parkeren heeft vastgesteld.

Onderbouwing

Voor Nieuw Boekhorst is onderzocht of de parkeernormen uit het gemeentelijke parkeerbeleid verlaagd kunnen worden voor de sociale huurwoningen in dit plan.

In de vastgestelde Gebieds- en beeldkwaliteitsvisie (versie 30 juni 2022) is een parkeernorm voor sociale appartementen opgenomen van 1,1 parkeerplek per woning in plaats van 1,5 parkeerplek per woning zoals opgenomen in het vigerende gemeentelijke parkeerbeleid. In de Gebieds- en beeldkwaliteitsvisie is verder opgenomen dat voor de helft van het aantal parkeerplekken dat minder wordt gerealiseerd voor niet grondgebonden sociale huurwoningen een 'reservering' wordt aangehouden in de openbare ruimte, zodat deze in geval van parkeernood in de toekomst alsnog als parkeerplekken kunnen worden gebruikt. Daarbij spant het college zich in om de reservering van de ruimte van de parkeerplekken indien mogelijk te compenseren door extra groen elders in de wijk.

Deze notitie geeft een onderbouwing waarom de autoparkeernorm voor de beoogde sociale appartementen in de wijk lager kan zijn dan de parkeernormen van Teylingen uit 2014¹ en waarom een norm van 0,7, conform het provinciale beleid, parkeerplaats per woning wel of niet werkbaar is.

Hoofdstuk 2 introduceert de relevante kengetallen en -normen en recente inzichten over bezoekersparkeren. Daarna wordt het programma en mobiliteitsconcept van Nieuw Boekhorst beschreven in hoofdstuk 3. De conclusies en aanbevelingen op een rij gezet in hoofdstuk 4.

2 PARKEERKENGETALLEN EN -NORMEN VOOR SOCIALE APPARTEMENTEN

Parkeerkengetallen van het CROW

Het CROW publiceert kengetallen die lokale overheden een richting geven om hun parkeerbeleid op vorm te geven. In de publicatie van 2021 zijn de volgende kencijfers bepaald (zie afbeelding 2.1). De bepaling van het relevante type (matig stedelijk, schil centrum) wordt later beschreven.

Afbeelding 2.1 Parkeerkengetallen CROW voor sociale huur, appartement (bron: toekomstbestendig parkeren - kencijfers parkeren en verkeersgeneratie, december 2018). De locatie Nieuw Boekhorst is gemarkeerd met de kaders

Huur, appartement, midden/goedkoop (incl. sociale huur)									
	Parkeerkencijfers (per woning)								Aandeel oplaadpunten
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		
	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 - 0,5% per woning
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	
Opmerking Aandeel bezoekers: 0,3 pp per woning									

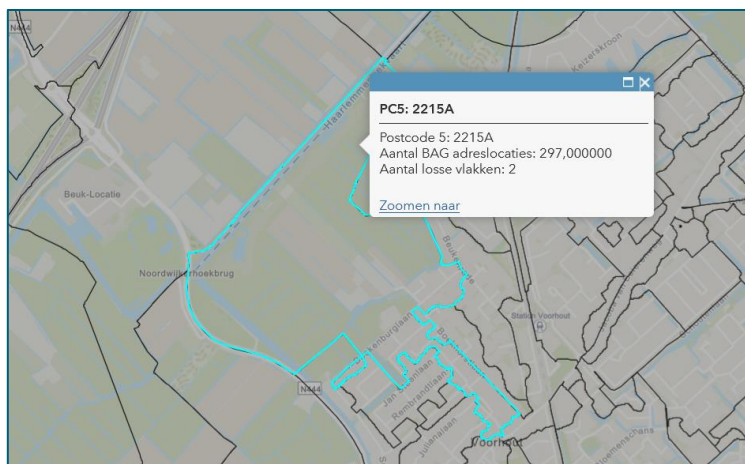
Nieuw Boekhorst in Voorhout is postcode 2215A (zie afbeelding 2.2) met een omgevingsadressendichtheid (oad) van 1.328 adressen per km²² en valt daarmee onder het type 'matig stedelijk' (gemiddelde oad van

¹ Norm 1,1 parkeerplaats per woning uit de Gebieds- en beeldkwaliteitsvisie Nieuw Boekhorst.

² De postcode is ingevoerd in <https://www.cbs.nl/nl-nl/dossier/nederland-regionaal/geografische-data/gegevens-per-postcode>.

1.000-1.500 adressen per km²). Deze groep is met een kader omlijnd in bovenstaande CROW-tabel (afbeelding 2.1): de parkeergetallen variëren van minimaal 0,7 in het centrum tot maximaal 1,8 in het buitengebied.

Afbeelding 2.2 Locatie van Nieuw Boekhorst en postcode (via ArcGis, met een PC-5 kaart van ESRI)



Parkeernormen van Teylingen

In Voorhout is de Parkeernota Teylingen 2014¹ van kracht. Eén van de uitgangspunten is dat ze zijn gebaseerd op de CROW-kencijfers voor schil/overloopgebied (het CROW spreekt tegenwoordig over schil centrum zoals opgenomen in afbeelding 2.1). De gemeente heeft er voor gekozen om binnen de hoofdcategorie 'wonen' onderscheid te maken in 4 functies: woning, appartement, kamerverhuur en 'aanleunwoning en serviceflat'. Zie tabel 2.1 met de bijbehorende parkeernormen. **Er is geen onderscheid in prijscategorie of locatie binnen de gemeente.**

Tabel 2.1 Autoparkeernormen uit Parkeernota Teylingen 2014 (van toepassing in Voorhout)

Functie	Norm	Eenheid	Aandeel bezoek
woning	1,8	woning	0,3
appartement	1,5	appartement	0,3
kamerverhuur	0,7	kamer	0,2
aanleunwoning en serviceflat	1,1	woning	0,3

De parkeernorm voor alle soorten appartementen, inclusief sociaal, is 1,5 per appartement. Dit is inclusief 0,3 plek voor bezoekers (zie kader in de tabel). Het CROW hanteert voor woningen op dit type locatie een norm van 0,8-1,6 inclusief bezoekersparkeren. De parkeernormen van Teylingen zitten dus aan de hoge kant van de CROW-parkeergetallen.

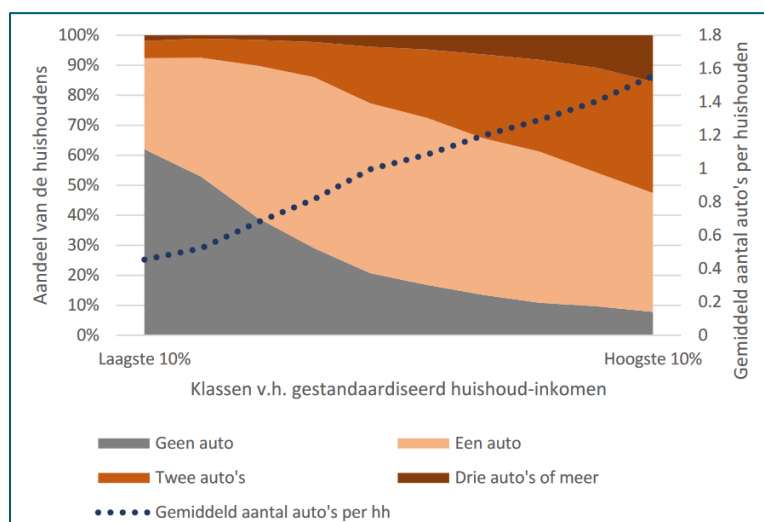
De provinciale omgevingsverordening hanteert voor nieuwe sociale huurwoningen een parkeernorm van maximaal 0,7 parkeerplaats per sociale huurwoning. Hiervan kan alleen afgeweken worden als de gemeente op de lokale situatie afgestemde regels of beleid voor parkeren heeft vastgesteld.

¹ Parkeernota Teylingen, via https://www.teylingen.nl/fileadmin/user_upload/Parkeernota_Teylingen_2014.pdf

Autobezit bij sociale woningen

Om aanspraak te kunnen maken op een sociale (huur)woning geldt een maximum inkomensgrens. Wij weten dat **inkomen sterk samenhangt met autobezit**. Afbeelding 2.3 uit een rapport van het KiM¹ laat een stijgende lijn zien van een autobezit van circa 0,5 bij de laagste 10 % huishoudinkomens tot bijna 1,6 bij de hoogste 10 %. Daarom mag verwacht worden dat de bewoners van sociale woningen minder parkeerplekken nodig hebben dan van woningen in de vrije sector.

Afbeelding 2.3 Autobezit naar gestandaardiseerd huishoudensinkomen. Inkomen hangt sterk samen met autobezit. Bewerking door KiM, bronnen ODiN 2022, CBS



Huidige autobezit in Teylingen ten opzichte van parkeernorm

Het gemiddelde autobezit in Teylingen is **1,1 auto's per huishouden**, ten opzichte van 1,0 voor de gemiddelde Nederlander². In een stad als Amsterdam is autobezit met 0,4 auto's per huishouden het laagst en Staphorst is met 1,5 auto's het hoogst. In vergelijkbare aangrenzende gemeenten zoals Noordwijk, Haarlemmermeer, Lisse, Kaag en Braassem, Katwijk en Oegstgeest ligt het gemiddelde autobezit tussen de 0,9 en 1,2. In het stedelijke Leiden is het 0,6 per huishouden.

Het CBS hanteert de term huishouden in de onderzoeken die het CBS uitvoert. Een huishouden bestaat uit een hoofdbewoner en eventuele gezinsleden of anderen waarmee samengewoond wordt. De gedachte daarbij is dat het mogelijk is dat bijvoorbeeld een grote woning door 2 of meer gescheiden huishoudens gebruikt wordt. Die hebben dan ook elk hun eigen autobezit en dergelijke. Het vertrekpunt voor Nieuw Boekhorst is dat een woning door 1 huishouden gebruikt wordt. Het gemiddelde autobezit per sociaal appartement bedraagt in deze notitie **0,93 auto per sociaal appartement**. Dit is gebaseerd op een enquête die door Woonstichting Stek in 2020 uitgevoerd is.

Stek verhuurt sociale huurwoningen in Hillegom, Lisse, Noordwijk en Teylingen. Uit deze enquête blijkt dat van de 329 uitgenodigde huurders 126 mensen reageerde, 72 % van hen woont in een appartement en ongeveer 80 % van alle reageerders zijn 1 of 2 persoonshuishouden. Ongeveer 18 % van de huishoudens geeft aan geen auto te hebben. Van de 82 % die wel een auto hebben, heeft 86 % 1 auto en de overige 14 % hebben er 2. Dit komt neer op een gemiddeld autobezit van 0,93 per huishouden in een sociaal appartement.

¹ 'Verklaringen voor de verschillen in autobezit bij Nederlandse huishoudens', door het KiM, Februari 2022.

² Volgens data van het CBS uit de kentekenregistratie van RDW op 1 januari 2020 (geraadpleegd op 19 juli 2022 via: <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatschappij/verkeer-en-vervoer/ov-monitor/hoe-bereikbaar-is-het-ov/afstand-tot-het-station-en-autobezit-per-gemeente->).

Aandeel bezoekersparkeren verlagen

Een vast onderdeel van de autoparkeerkengetallen van het CROW is bezoekersparkeren. Hiervoor wordt in de regel 0,3 parkeerplek per woning voorzien. Een kengetal dat in 2004 is bepaald. Hier is de laatste jaren steeds meer discussie over, omdat in de praktijk dit kengetal te hoog blijkt en parkeerplekken onbenut blijven.

Zo geven de kengetallen van het CROW geen differentiatie tussen woningtypes van de bestemming van de bezoeker terwijl dit direct effect heeft op bezoekersparkeren, betogen Tiesinga, Quee en Stienstra in hun onderzoek uit 2021¹. Zij keken naar bezoekersparkeren in 16 steden en vergeleken verschillende buurten in Eindhoven in detail. Hun bevindingen: bewoners tussen de 15 en 45 jaar trekken meer bezoekers aan dan mensen in andere leeftijdsgroepen. Ook hebben nieuwe huizen een lagere parkeervraag en leidt een grotere afstand tot de snelweg en betere beschikbaarheid van het OV tot een lagere parkeervraag bij bezoekers. De rol van inkomen (en daarvan afgeleid huizenprijs en woningtype) is niet meegenomen in de studie.

De onderzoekers pleiten daarom voor het aanpassen van de bezoekersparkeerkengetallen naar 0,1 pp/woning in (schil) centrum en rest bebouwde kom (met gereguleerd parkeren). **Wanneer parkeren niet wordt gereguleerd - zoals in Nieuw Boekhorst - adviseren de onderzoekers 0,15 parkeerplekken per woning voor bezoekers.** Er is geen specifiek maatwerkonderzoek voor Voorhout uitgevoerd om te onderbouwen of deze verlaging van het aandeel bezoekersparkeren ook toepasbaar is in Voorhout. Conclusies van eerdere onderzoeken naar bezoekersparkeren door parkeeradviesbureau Spark² laten een vergelijkbaar beeld zien. Voor Nieuw Boekhorst wordt deze verlaging alleen toegepast voor de sociale appartementen³. In het plan is een reservering voor 10 parkeerplaatsen opgenomen in het wijkgebonden groen mocht later in de praktijk blijken dat het aantal parkeerplaatsen ontoereikend is.

Passende parkeernorm

Ter voorbereiding op het nieuwe gemeentelijk parkeerbeleid Teylingen is een analyse opgesteld door Goudappel inzake passende parkeernormen. Wanneer naar de data (autobezit, woningvoorraad, type woningen, eigendomssituatie en inkomen) uit de analyse wordt gekeken, blijkt dat een parkeernorm voor sociale huurwoningen variërend van 0,7 tot 1,5 parkeerplaatsen per woning (inclusief bezoek) passend is. Voor sociale huurappartementen is een lagere norm (0,5), exclusief bezoek, alleen passend in centrumgebieden. Voor sociale huurappartementen in de omgeving rest bebouwde kom, zoals Nieuw Boekhorst, is een norm variërend van 0,6 (voor appartementen met een oppervlakte kleiner dan 50 m²) tot 0,9 (voor appartementen met een oppervlakte groter dan 75 m²) passend. Dit is exclusief bezoekers (zie ook de paragraaf aandeel bezoekersparkeren verlagen).

Er is voor de ontwikkeling Nieuw Boekhorst nog geen eindbeeld gevormd van het aantal sociale huurappartementen opgedeeld naar oppervlaktes per woning. Dit is onderdeel van de verdere stedenbouwkundige uitwerking. Wel is de verwachting dat er ook een aantal grotere appartementen in de prijsklasse sociale huur wordt gerealiseerd. Derhalve wordt er 1 parkeernorm gehanteerd voor alle sociale huurappartementen. En de gemiddelde parkeernorm⁴ van 1,1, inclusief bezoekersparkeren sluit hier op aan.

Ter aanvulling op bovenstaande. In enkele buurten rondom het centrum van Voorhout (bron passende parkeernorm.nl) blijkt dat een lagere norm gehanteerd kan worden. Dit volgt logischerwijs op de conclusie die hierboven is getrokken voor centrumgebieden. Voor andere buurten met als ligging rest bebouwde kom zijn er weinig vergelijkbare locaties beschikbaar (programma en gebiedsoppervlakte zoals Nieuw Boekhorst). In veel buurten in Voorhout is verhoudingsgewijs tot de voorraad woningen weinig sociale huur aanwezig. Dit geeft dus een vertekend beeld. Wel laat deze databron zien dat een norm van 0,7 veelal niet passend is voor gebieden gelegen in de rest bebouwde kom.

¹ 'Parkeerkencijfer voor bezoek aan bewoners: de grote onbekende', door Marlou Tiesinga, Jeroen Quee en Sjoerd Stienstra. Paper CVS-congres 2021 (via <https://www.cvs-congres.nl/site/cvs/paperdatabase/paper-zoeken-resultaten>).

² Update 55, Spark parkeren, https://www.spark-parkeren.nl/wp-content/uploads/SPARK_UPDATE55_juni2021.pdf

³ De norm van 1,1 parkeerplaats per sociale huurwoning is inclusief een bezoekersaandeel van 0,15.

⁴ De parkeernorm van 1,1 inclusief bezoek is opgenomen in de gebieds- en kwaliteitsvisie.

Derhalve blijft de conclusie gehandhaafd dat een norm van 1,1 parkeerplek per sociaal huurappartement nodig is, om hiermee te zorgen voor voldoende parkeerplaatsen (gemiddeld genomen).

Een passende parkeernorm is 1,1 parkeerplek per sociale huurappartement, en dus geen norm van 0,7 per sociale woning zoals de provincie voorschrijft. Er wordt gemotiveerd gebruik gemaakt van de afwijkingsmogelijkheid voor lokaal maatwerk.

Het college blijft zich desondanks wel inspannen om daar waar mogelijk, bijvoorbeeld vanwege de realisatie van deelmobiliteit, minder parkeerplekken te realiseren. Maar voor het bestemmingsplan Nieuw Boekhorst is er nog geen aanleiding om vooraf de norm voor sociale huurwoningen (nog verder) te verlagen.

3 SITUATIE NIEUW BOEKHORST

Nieuw Boekhorst wordt ontwikkeld aan de noordzijde van Voorhout, waar nu de polder Boekhorst ligt. De toekomstige bewoners van de wijk zullen komen te wonen 'in een mooie, groene omgeving (...) [met] actieve ontmoetingen in de buurt die je een gevoel van saamhorigheid geven'¹. Een groene en sociale wijk dus.

De betrokken partijen willen betaalbare woningen realiseren in een natuurrijke omgeving. Elke parkeerplek te veel is minder vierkante meters voor groen. Dat was een belangrijke reden om kritisch te kijken naar de parkeernormen, als beschreven in de inleiding. In dit hoofdstuk worden de relevante plannen van de wijk geïntroduceerd. De conclusies en aanbevelingen volgen in hoofdstuk 4.

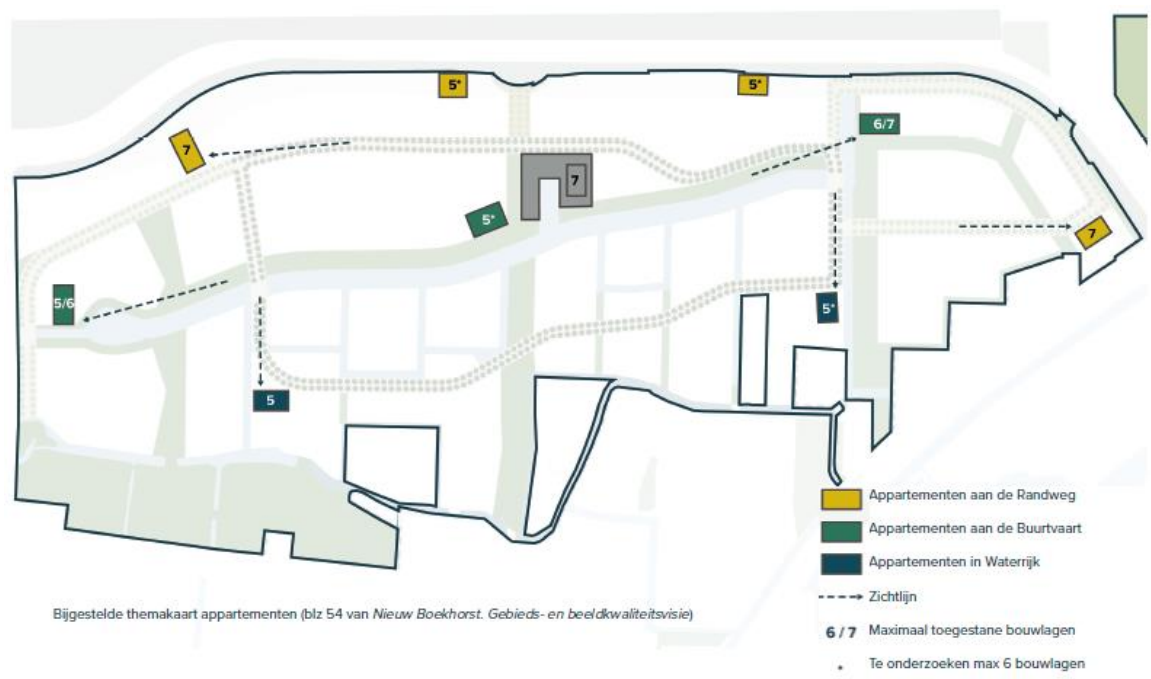
Programma met sociale woningen

Nieuw Boekhorst is een woonwijk die plaats zal bieden aan **maximaal 1.300 woningen, met een verwachte dichtheid van circa 30 woningen per hectare**. Er zijn in de wijk ook een school, sport- en commerciële voorzieningen gepland.

Door de hele wijk zijn sociale woningen gepland. In het maximum scenario waarmee gerekend wordt in de onderzoeken zijn in totaal **273 sociale huurappartementen opgenomen**. De appartementen liggen verspreid over het plangebied, zie afbeelding 3.1.

¹ <https://nieuwboekhorst.nl/>

Afbeelding 3.1 De Gebieds- en beeldkwaliteitsvisie van Nieuw Boekhorst versie 30 juni 2022 beschrijft de locatie van appartementen in het plangebied



Verkeerskundige uitgangspunten en vertaling naar ruimtelijk ontwerp

Een belangrijk uitgangspunt voor het mobiliteitsconcept van Nieuw Boekhorst is het **STOMP-principe**¹. Daarbij wordt aflopend prioritering gegeven aan: **Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a service (MaaS) en Personenauto's**. Deze modaliteiten in het ontwerp van de woonwijk worden kort toegelicht met extra aandacht voor autoparkeren.

De **nadruk op voetgangers en fietsers** (stappen en trappen) zal bijdragen aan een levendige, actieve en 'langzame' wijk. De ambitie uit zich in de beoogde loop- en fietsverbindingen inclusief bruggen, lage snelheden en uitgangspunten voor fietsenstallingen die aan de architecten worden meegegeven. Fietsers kunnen zich sneller verplaatsen door de wijk en hebben meer verbindingen met het bestaande netwerk dan auto's, zodat fietsen extra wordt gestimuleerd.

Het **treinstation van Voorhout ligt op circa 500 tot 1.000 m afstand** - afhankelijk van de woning. Aantrekkelijke voet- en fietsroutes verbinden het station met Nieuwe Boekhorst. Station Voorhout heeft een rechtstreeks verbinding naar onder andere Leiden, Haarlem en Den Haag. Op dit moment is driekwart van het voortransport te voet of fiets en 22 % per auto waarvan een kwart bijrijder². In 2021 waren er in totaal 1.662 reizigers via station Voorhout waarvan 482 (29 %) in de drukste spits (ochtendspits).

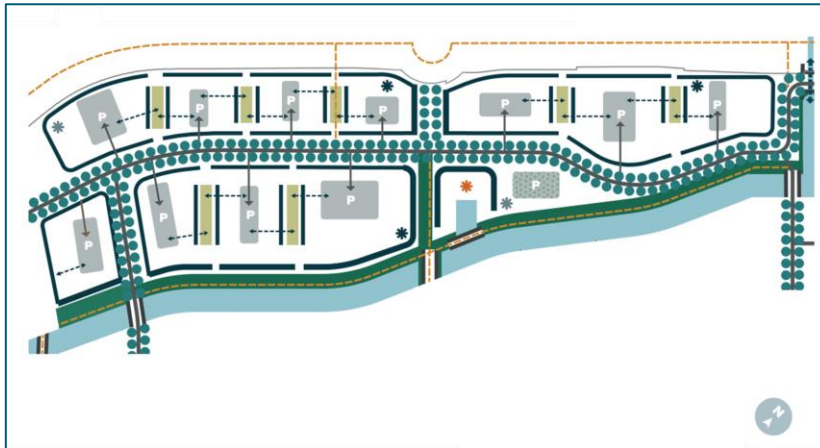
Een HOV-route met een bus is voorzien langs de noordelijke randweg maar vooralsnog is er geen halte gepland bij het plangebied.

Deelmobiliteit is een onderdeel van MaaS: de beschikbaarheid van vervoersmiddelen wanneer de gebruiker deze nodig heeft. In het ontwerp is rekening gehouden met het aanbieden van deelauto's en parkeer-/oplaadpunten. Een 'Masterplan deelmobiliteit' wordt nog vormgegeven.

¹ Het mobiliteitsconcept wordt beschreven in het rapport 'Verkeer en Bereikbaarheid' van Witteveen+Bos (september 2022).

² Informatie over station Voorschoten in 2021 via <https://dashboards.nsjaarverslag.nl/reizigersgedrag/voorhout>.

Afbeelding 3.2 Parkeervoorzieningen in 'Dorpse Hoven', uit de Gebieds- en beeldkwaliteitsvisie



Het autoverkeer kan via 1 inprikkers aan de nieuwe Noordelijke Randweg de wijk binnenkomen. Daarna verspreiden ze zich gelijkmatig over de 5 gebieden of 'woonsferen'. Het **gros van de parkeerplekken wordt gebundeld in parkeerkoffers** tussen de achterkant van de woningen, om meer ruimte te hebben voor groen, zie afbeelding 3.2 van de woonsfeer 'Dorpse Hoven'. De auto's staan dus uit het zicht en op (acceptabele) loopafstand.

Deze combinatie zal er aan bijdragen dat mensen eerder geneigd zijn om de voet, fiets of het OV te kiezen als goede optie voor hun bestemming. Dat draagt bij aan een lager autobezit.

4 ONDERBOUWING VERLAGEN PARKEERNORM

Onderbouwing voor een parkeernorm van 1,1 voor sociale appartementen

De sociale appartementen van Nieuw Boekhorst zullen bewoners en bezoekers aantrekken met een parkeervraag voor hun auto. Als vermeld zijn parkeerkenngetallen en -normen soms onnodig hoog, wat leidt tot een overcapaciteit aan parkeerplekken na de realisatie. Vierkante meters die ook voor bijvoorbeeld groen kunnen worden ingezet.

De **parkeernota van Teylingen** (tabel 2.1) gaat uit van **1,5 parkeerplekken per appartement**. De notitie geeft verschillende redenen waarom deze norm naar beneden¹ bijgesteld zou kunnen worden voor de sociale appartementen. Deze worden kort opgesomd:

- uit de analyse van passende parkeernormen blijkt dat een norm van 1,1 inclusief bezoekersparkeren passend is;
- de parkeernormen van Teylingen maken **geen onderscheid in woningtype qua huur/koop en goedkoop/duur**. Lage inkomens en huur leiden gemiddeld genomen echter tot lager autobezit. Een steekproef onder 126 bewoners van de sociale woningbouwstichting Stek in de regio geeft een **gemiddelde van 0,93 auto's per appartement**. Dit is lager dan het gemiddelde autobezit in Teylingen dat volgens het CBS 1,1 auto per huishouden en dus voor Nieuw Boekhorst per woning bedraagt;
- de **CROW-kenngetallen** voor sociale huurappartementen op een type locatie als Nieuw Boekhorst geven een **richtlijn van 0,8 - 1,6**. De lokale parkeernormen zitten met 1,5 dus aan de hoge kant;
- Nieuw Boekhorst ligt **dichtbij station Voorhout** (500-1.000 m hemelsbreed) van waaruit belangrijke werklocaties in onder andere Leiden, Haarlem en Den Haag rechtstreeks bereikt kunnen worden. Daarnaast wordt er in de wijk volop ruimte gecreëerd voor fiets en voetganger. Beide dragen bij aan een lagere autoafhankelijkheid voor een deel van de toekomstige bewoners;

¹ In lijn met de parkeernorm van 1,1 parkeerplaats per sociale huurwoning zoals opgenomen in de gebieds- en beeldkwaliteitsvisie.

- bezoekersparkeren wordt structureel te hoog ingeschat. Voor een gebied buiten het centrum zonder handhaving op parkeren zou **0,15 plek voor bezoekers per woning** moeten volstaan.

De combinatie van deze redenen **maken een verlaging van de norm tot 1,1 parkeerplaats per sociaal huurappartement voor Nieuw Boekhorst reëel**. Immers met een gemiddeld autobezit van 0,93 per woning en advies van 0,15 parkeerplaats per woning voor bezoekers en met de onderbouwing vanuit passende parkeernormen komt het neer op: 1,08 parkeerplaats, afrond op 1,1 parkeerplaats per woning. Dit ligt nog ruim binnen de marges van het CROW (0,8-1,6 inclusief bezoekers).

Eindconclusie: een parkeernorm van 1,1 parkeerplaats per sociale huurwoning is passend. Een verdere verlaging naar een parkeernorm van 0,7 per woning wordt niet als passend gezien voor deze ontwikkeling. Er wordt daarom lokaal maatwerk toegepast in afwijking van de provinciale norm.