



RAPPORT

Provinciale sturings- mogelijkheden parkeernormen

Onderzoek naar de provinciale rol bij
het gebruik van parkeernormen in
Noord-Holland

74877 - 10 september 2025



In samenwerking met **anteagroup**

RAPPORT

Provinciale sturingsmogelijkheden parkeernormen

Onderzoek naar de provinciale rol bij het
gebruik van parkeernormen in Noord-Holland

Rogier Beenders, Marijke Laarman, Jord van der Vliet

74877 - 10 september 2025

Inhoudsopgave

Inleiding	4
-----------------	---

Bestuurlijke managementsamenvatting.....	5
--	---

HOOFDSTUK 1

Parkeren als sterk instrument	7
-------------------------------------	---

1.1 Relatie parkeernormen met woningbouw, leefbaarheid en bereikbaarheid	8
1.2 Een nieuwe koers voor de parkeernormen	9
1.3 Groeiende beweging naar datagedreven uitwerking	10

HOOFDSTUK 2

Lappendeken aan parkeernormen in Noord-Holland	11
--	----

2.1 Oorzaken versnipperd beeld parkeernormen	12
2.2 Is een lappendeken aan parkeernormen problematisch?	12
2.3 Knelpunten en dilemma's rond parkeernormen	13

HOOFDSTUK 3

Er valt iets te kiezen	14
------------------------------	----

3.1 Kennisdelen	16
3.2 Coördineren	18
3.3 Stimuleren	20
3.4 Verplichten	22

HOOFDSTUK 4

Handelingsperspectief	24
-----------------------------	----

4.1 Geleidelijke uitbreiding rol kennisdeler en coördinator	25
4.2 Parallel aanscherpen van financiële instrumenten	25
4.3 Toekomstige stok achter de deur: verankering in Omgevingsverordening	25
4.4 Vervolgstappen: gesprek organiseren	26

BIJLAGE I

Parkeernorm als knelpunt in monitor woningbouw (2024)	28
---	----

BIJLAGE II

Conceptteksten commissie STOER 6 juni 2025	29
--	----

BIJLAGE III

Instructieregels Omgevingsverordening provincie Zuid-Holland	30
--	----

Inleiding

In de Actieagenda Wonen is afgesproken om te onderzoeken hoe de provincie Noord-Holland gemeenten kan ondersteunen bij het toepassen van lagere parkeernormen. Dit heeft als doel het bevorderen van duurzaam ruimtegebruik en specifiek het vergroten van de haalbaarheid en betaalbaarheid van gebiedsontwikkelingen. In dit rapport gaan we in op de vraag of een provinciale sturing op de parkeernormen gewenst is, gezien de gestelde doelen rond woningbouw, bereikbaarheid, leefbaarheid, betaalbaarheid en klimaat. De focus ligt in dit onderzoek op OV-knooppunten, maar wij schromen niet om ook buiten deze gebieden te kijken.

Dit onderzoek volgt op een onderzoek uit 2020 waaruit bleek dat innovatief parkeerbeleid een groot effect kan hebben op binnenstedelijke ontwikkelingen. Voortbouwend hierop geeft het onderzoek dat voor u ligt antwoord op de vragen welke mogelijkheden de provincie heeft om haar huidige rol (kennisgevend en adviserend) te verbreden en of en hoe de provincie een meer sturende rol kan aannemen in het gemeentelijke parkeerbeleid.

De afgelopen weken hebben wij gesproken met diverse gemeenten, ontwikkelaars, de provincie Zuid-Holland en andere belanghebbenden over het effect van parkeernormen en de potentiële rol voor de provincie Noord-Holland. In een klankbordgroep, bestaande uit de personen die we eerder hadden gesproken, zijn de aanbevelingen getoetst en verder verfijnd. Bij het opstellen van dit rapport heeft een begeleidingsgroep van de provincie Noord-Holland tussentijds input en feedback gegeven op het conceptrapport.

Bij de totstandkoming van dit advies is parallel de [handreiking voor parkeren bij optoppen](#) en [whitepaper van Noord-Holland](#) gepubliceerd en heeft de commissie STOER haar bevindingen uit de eerste en tweede fase ter reactie vrijgegeven. In het voorliggende handelingsperspectief zijn deze recente publicaties meegenomen in de overwegingen. Deze publicaties tonen ook dat parkeernormen niet alleen in Noord-Holland op de agenda staan.

Leeswijzer

Het eerste hoofdstuk benoemt het sterk sturende karakter van parkeernormen, inclusief de wetenschappelijke onderbouwing. In het tweede hoofdstuk gaan we in op de Noord-Hollandse context, gevolgd door het derde hoofdstuk over de potentiële rolinvulling door de provincie. In het laatste, vierde hoofdstuk zetten we ons advies uiteen.

Bestuurlijke management-samenvatting

Parkeernormen zijn een krachtig instrument om te sturen op de versnelling van de woningbouw, de bereikbaarheid van gebieden en de leefbaarheid in de straat. Parkeernormen zien er in eerste opzicht simpel uit, maar balanceren sterk tussen de vraag van de (toekomstige) bewoner en het aanbod in de vorm van het type woning, de nabijheid van voorzieningen en aanwezigheid van mobiliteit. Lage(re) parkeernormen kunnen op de korte termijn een oplossing zijn om woningbouw of gebiedsontwikkeling net dat ene zetje naar realisatie te geven, maar té weinig parkeerplaatsen kan ook leiden tot frustratie en kan zorgen voor structurele problemen voor bewoners om naar hun werk of vrienden te komen. Parkeernormen zijn vooral effectief als dit hand in hand gaat met parkeerregulering, waaronder betaald parkeren, omdat parkeerregulering helpt om de toename in de parkeerdruk beheersbaar te houden.

Berenschot heeft onderzocht welke rol de provincie Noord-Holland kan aannemen. De focus ligt in eerste instantie op stationsomgevingen (OV-knooppunten), met ook oog voor andere gebieden.

Lappendeken aan parkeernormen in Noord-Holland

Het beleid van parkeernormen valt onder de gemeentelijke autonomie. In die afweging volgen alle Noord-Hollandse gemeenten, op Amsterdam na, nu de kengetallen van het CROW. In de praktijk zijn er alsnog verschillen tussen gemeenten. Dit komt door gebruik van oude richtlijnen, de bandbreedte in de richtlijnen, verschillend gebruik van gebiedstypologieën en politiek-bestuurlijke keuzes. Regelmatig is er sprake van maatwerk en worden reductiefactoren toegepast als ontwikkelaars bijvoorbeeld deelmobiliteit aanbieden.

Sterkere sturing door provincie is gewenst

De lappendeken in parkeernormen toont aan dat gemeenten in Noord-Holland oude richtlijnen gebruiken of de bovenkant kiezen van de bandbreedte van de CROW-richtlijnen. Op sommige plekken in Noord-Holland vormen de parkeernormen zodoende een knelpunt bij de realisatie van woningbouw. Ook voorziet ieder extra parkeerplek in een langjarige claim op de ruimte en gaat dit in tegen de provinciale ambitie om de fiets en het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken.

De inzet van de provincie is nu beperkt tot het delen van (ad-hoc)kennis, zoals de publicatie van eerder onderzoek uit 2020. Wij concluderen dat een sterkere provinciale rol is gewenst vanuit beleidsambities in de woningbouw en mobiliteitstransitie. Een meer sturende rol op parkeernormen is hierin niet los te zien van de inzet van flankerend, provinciaal beleid, zoals het investeren in openbaar vervoer en doorfietsroutes om inwoners een goede optie te geven om de auto in te wisselen voor een andere modaliteit. Ook is de inzet van andere partijen, zoals ontwikkelaars en makelaars, nodig om bewoners te informeren.

Handelingsperspectief: wijze van invulling

Een brede provinciale verplichting op basis van een maximale parkeernorm schiet echter het doel voorbij. Er is behoefte aan een gebiedsgerichte en toekomstbestendige aanpak, die recht doet aan de opgaven, de behoefte van de Noord-Hollandse inwoners en de bestuurlijke verhoudingen. Dat vraagt ons inziens om een uitbreiding van het provinciale instrumentarium, bestaande uit een gefaseerde inzet:

- Wij stellen voor dat de provincie sterker investeert in kennisontwikkeling en -deling, op basis van de behoeften bij de gemeenten, onder andere op het gebied van parkeerbeleid, mobiliteitsmaatregelen en dubbelgebruik (waaronder P+R-locaties). Wij adviseren om zoveel mogelijk met het CROW op te trekken om dubbel werk te voorkomen.
- Wij adviseren dat de provincie deze kennis inzet in een vroeg stadium van het ontwikkelproces, met name bij grootschalige woningbouwlocaties, om actief mee te denken over de invulling van de parkeernorm en de inzet van flankerend beleid.
- Wij adviseren om aanvullende voorwaarden op te nemen in de subsidies, zoals het investeringskader voor versnelling van de woningbouw. Ook stellen we voor om de deelname van de provincie aan gebiedsfondsen nader te verkennen, voor de continuïteit van de investeringen in de leefbaarheid en bereikbaarheid.

Als na verloop van tijd een beweging naar realistische parkeernormen achterblijft, dan is een stok achter de deur noodzakelijk. Wij stellen voor de voortgang te monitoren en, waar nodig, instructieregels op te nemen in de Omgevingsverordening, op z'n vroegst vanaf 1 januari 2027:

- Een onderbouwing van de normering op basis van data én (lokale) ambities bij gemeenten verplicht stellen.
- Een maximale parkeernorm van 0,7 bij invloedsgebieden van ov-knooppunten op te nemen, met ruimte voor differentiatie per type ov-knooppunt en eventueel per invloedsgebied.¹

Ten slotte vragen we aandacht voor een zachte landing bij de uitvoering van dit advies door de koers van de provincie vroegtijdig te bespreken vanuit haar coördinerende rol richting gemeenten in de verschillende (bestuurlijke) gremia.

¹ Nader te bepalen, nu geen onderscheid in types beschikbaar.



HOOFDSTUK 1

Parkeren als sterk instrument

Parkeernormen bieden beleidsmakers verschillende aangrijpingspunten, maar brengen ook spanningen met zich mee. Een te hoge normering kan woningbouw vertragen, ruimte-intensief zijn en ten koste gaan van het groen of speelplekken in de leefomgeving. Anderzijds kunnen te lage normen leiden tot parkeerdruk, frustratie bij bewoners en een verminderde bereikbaarheid. Dit hoofdstuk biedt een beschouwende analyse van de dilemma's rond parkeernormen, op basis van nationale en internationale literatuur.

In de zoektocht naar ruimte voor woningbouw, leefbare steden en een duurzame mobiliteitstransitie komen parkeernormen steeds vaker in beeld als beleidsinstrument. Waar parkeernormen oorspronkelijk bedoeld waren om te zorgen voor voldoende parkeergelegenheid bij woningen, winkels en kantoren, wordt steeds duidelijker dat ze een bepalende factor zijn in de manier waarop onze steden zich ontwikkelen.

De meest bekende kritiek op (minimum)parkeernormen komt van Donald C. Shoup, gerenommeerd hoogleraar stadsplanning aan UCLA. Hij betuigt dat parkeernormen vaak arbitrair zijn vastgesteld, de woningbouw belemmeren en leiden tot inefficiënt ruimtegebruik. Hij argumenteert dat parkeernormen impliciet autobezit subsidiëren, wat resulteert in meer verkeer, hogere bouwkosten en een stedelijk landschap dat is ontworpen rond de auto in plaats van de mens.² Uit literatuur blijkt dat parkeernormen in potentie effect hebben op verschillende factoren waarvan de bekendsten ruimtegebruik, leefbaarheid en bereikbaarheid.

1.1 Relatie parkeernormen met woningbouw, leefbaarheid en bereikbaarheid

1.1.1 Parkeerplekken als dure spelbrekers voor de bouw van woningen

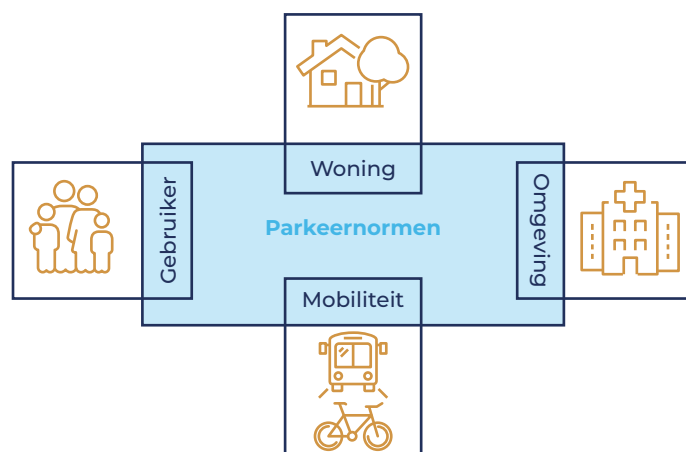
Parkeergelegenheden hebben forse ruimtelijke claims, met name wanneer het gaat om grote parkeerterreinen of ondergrondse parkeergarages. In binnenstedelijke contexten is het realiseren van parkeerplaatsen vaak kostbaar, zowel boven- als ondergronds. Hoge parkeernormen kunnen daarom woningbouwprojecten financieel onhaalbaar maken of beperken hoeveel of hoe snel woningen gerealiseerd kunnen worden.³

Verschuiven (internationale) onderzoeken tonen aan dat (hoge) minimale parkeernormen, met name wanneer ze resulteren in ondergrondse parkeervoorzieningen, woningbouwprojecten aanzienlijk duurder maken^{4,5}.

Daarnaast wijzen recentere studies op bredere sociale effecten: in stedelijke gebieden waar parkeerkosten vaak 'gebundeld' zijn met de woninghuur, betalen huishoudens zonder auto tot 17% meer huur dan nodig.^{6,7} Hieruit blijkt dat parkeereisen niet alleen fysieke ruimte en bouwkosten beïnvloeden, maar ook leiden tot verborgen kosten die met name lagere inkomensgroepen treffen. Er ontstaat hiermee een sociale ongelijkheid doordat mensen betalen voor een voorziening die ze niet gebruiken of nodig hebben. In de Nederlandse context bleek dat de parkeernormen een aanzienlijke belemmering vormen voor de binnenstedelijke woningbouw. In de onderzochte gebiedsontwikkelingen zorgden hoge parkeernormen ervoor dat gemiddeld 20% minder woningen werden gerealiseerd, met lagere dichtheden tot gevolg.^{8,9}

1.1.2 Parkeerplekken gaan ten koste van de leefbaarheid

Het parkeerbeleid heeft directe invloed op de leefomgeving. Minder geparkeerde auto's betekent meer ruimte voor groen, spelen, wandelen en ontmoeten, wat pleit voor het creëren van zo min mogelijk parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Echter, er wordt, met name in de stedelijke gebieden, vaak ondergronds geparkeerd. Hoewel dit een minimale directe belasting op de leefomgeving veroorzaakt, zijn er indirecte gevolgen, veroorzaakt door de autokilometers die door een wijk gereden worden, op weg naar de ondergrondse parkeergelegenheid.



2 Shoup, D. C. (1999). The trouble with minimum parking requirements. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 33(7-8), 549-574. [https://doi.org/10.1016/S0965-8564\(99\)00007-52](https://doi.org/10.1016/S0965-8564(99)00007-52)

3 Stec Groep, & Thomasia, M. (2022). Onderzoek naar kansen voor versnellen van juridische bestemmingsplanprocedures (Door Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties) [Report]. <https://stec.nl/wp-content/uploads/2023/01/Stec-Groep-21257-Ministerie-BZK-Versnellen-Woningbouw-Bestemmingsplan-procedures.pdf>

4 Litman, T. & Victoria Transport Policy Institute. (z.d.). Evaluating Transportation Equity: Guidance for incorporating distributional Impacts in transport planning. <https://www.vtpi.org/equity.pdf>

5 Shah, M., Adediji, Y., Donaldson, L., Piryonesi, S. M., & Urban Analytics Institute. (2024). Impact of minimum parking requirements for multi-family residential buildings on housing affordability and sustainability. In Canada Mortgage and Housing Corporation, Urban Analytics Institute. https://assets.cmhc-schl.gc.ca/stf/project/archive/housing_organizations4/impact-of-parking-requirements-on-housing-affordability-final-report.pdf

6 Gabbe, C. J., & Pierce, G. (2016). Hidden Costs and Deadweight Losses: Bundled Parking and Residential Rents in the Metropolitan United States. Housing Policy Debate, 27(2), 217-229. <https://doi.org/10.1080/10511482.2016.1205647>

7 Manville, M., & Pinski, M. (2020). Parking behavior: Bundled parking and travel behavior in American cities. Land Use Policy, 91, Article 103853. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2019.02.012>

8 Provincie Zuid-Holland. (2017). Parkeren en verstedelijking.

9 REBEL. (2016). MIRT-onderzoek complexe transformatieopgaven.



Parkeernormen zijn daarmee een indirect maar krachtig instrument om mobiliteitsgedrag van inwoners te beïnvloeden. Onderzoek laat zien dat een verlaging van de parkeernorm met 10% leidt tot gemiddeld 5% minder autokilometers, met een significante emissiereductie tot gevolg.¹⁰ Hiermee zorgt de verlaging van de parkeernorm voor een positieve bijdrage aan de klimaatdoelstellingen. Daarnaast heeft een reductie in autokilometers een positief effect op verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en de ervaren geluidsoverlast.

1.1.3 Spanningsveld rondom bereikbaarheid

Een belangrijk spanningsveld ligt bij de relatie tussen de parkeernormen en de bereikbaarheid. In theorie kunnen lagere parkeernormen leiden tot een modal shift naar duurzamere vervoerswijzen. In de praktijk blijkt dit sterk afhankelijk van de beschikbaarheid van alternatieven zoals openbaar vervoer, deelmobiliteit en veilige fietsroutes. Wanneer deze alternatieven goed zijn ontwikkeld, kunnen lagere parkeernormen leiden tot minder autobezit en een efficiënter mobiliteitssysteem. Anderzijds kan in minder goed ontsloten gebieden een verlaging van de parkeernorm juist leiden tot slechtere bereikbaarheid, ongewenste parkeerdruk in de omgeving, en een afname van de aantrekkelijkheid van locaties voor bewoners of ondernemers. Een 'passende' norm is dus afhankelijk van de locatie, doelgroep en het mobiliteitssysteem ter plekke. In Nederland is aangetoond dat het autobezit per huishouden sterk varieert, met een gemiddelde van één auto per huishouden. Met de Atlas van de auto geeft het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) inzicht in het autobezit en -gebruik.

Daarbij biedt ook elke nieuw gebouwde parkeerplek een plek voor een nieuw voertuig op de weg. Daarmee heeft een parkeerplaats niet alleen effect op de bereikbaarheid van de woning, maar ook op de wijk, stad en regio. In gebieden waar het wegennet al onder druk staat is dit ook een overweging die meegenomen dient te worden in discussies over parkeernormen.

Tot slot is de verdeling van parkeerplaatsen bij lage parkeernormen een aandachtspunt. Door verschillende gesprekspartners is aangegeven dat een transparante en uitlegbare toewijzing van parkeerplekken, met name bij een lage parkeernorm, uitdagingen geeft.

1.1.4 Parkeernormen zijn niet los te zien van flankerend beleid

Welke vorm van sturing ook wordt gekozen, effectief beleid rond parkeernormen kan niet los worden gezien van flankerend beleid. Parkeernormen grijpen direct in op de mobiliteitskeuzes van bewoners en bezoekers, en de effectiviteit van de parkeernormen wordt mede bepaald door de beschikbaarheid van de alternatieven voor autobezit en autobezit, maar ook zeker parkeerregulering in de directe omgeving. Een verlaging van de parkeernormen werkt vooral als tegelijkertijd wordt geïnvesteerd in alternatieve mobiliteitsopties, zoals hoogwaardige fietsvoorzieningen, goed openbaar vervoer, deelmobiliteit en aantrekkelijke looproutes.

Zonder dergelijke flankerende maatregelen kan een verlaging van de parkeernormen contraproductief uitpakken, bijvoorbeeld door druk op de openbare ruimte of een afname van de bereikbaarheid. Zeker in gebieden waar het openbaar vervoer beperkt is, waar voorzieningen verder uit elkaar liggen, en er geen parkeerregulering is, kan het beperken van parkeergelegenheid leiden tot minder aantrekkelijke woon- en werkmilieus, en frustraties bij bewoners. Flankerend beleid helpt niet alleen deze risico's te mitigeren, maar versterkt ook de bredere doelen op het gebied van leefbaarheid, klimaat en bereikbaarheid.

1.2 Een nieuwe koers voor de parkeernormen

1.2.1 De parkeerbijbel van verkeerskundig Nederland: de CROW-richtlijnen

De CROW-richtlijnen vormen in Nederland de landelijke standaard voor het bepalen van parkeernormen bij nieuwe bouwplannen of functiewijzigingen. Gemeenten, ook in Noord-Holland, gebruiken deze richtlijnen om te bepalen hoeveel parkeerplaatsen er nodig zijn bij verschillende functies, zoals woningen, kantoren of voorzieningen.

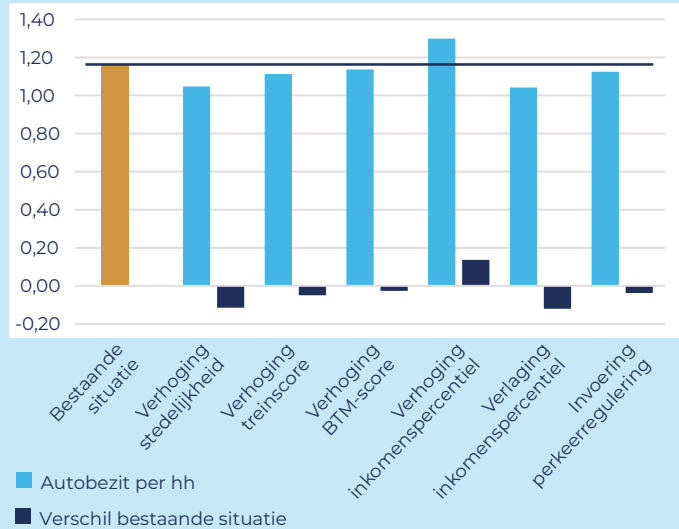
Voor ieder type woningen worden bandbreedtes gehanteerd. Gemeenten kiezen vervolgens binnen deze bandbreedte een passende norm, afhankelijk van factoren zoals stedelijkheidsgraad, de ligging en het woonoppervlakte. De gekozen parkeernormen worden vastgelegd in gemeentelijke beleidsdocumenten of bestemmingsplannen, meestal in een nota parkeernormen. Sommige gemeenten kiezen ervoor om geen aparte parkeernormen-nota te maken, maar de keuzes vast te leggen in het omgevingsplan of in andere beleidsdocumentatie omtrent de openbare ruimte.

¹⁰ CE Delft. (2021, april). Effectbepaling duurzame mobiliteitsopties. Provincies Noord-Holland en Flevoland (Fase 1) (CE Delft-rapport nr. 200461). CE Delft. https://ce.nl/wp-content/uploads/2021/04/CE_Delft_200461_Effectbepaling_duurzame_mobiliteitsopties_Def_v2.pdf

1.3 Groeiende beweging naar datagedreven uitwerking

Er vindt een duidelijke verschuiving plaats naar een data-gedreven benadering van de parkeernormen, waarbij de parkeernormen worden gebaseerd op actueel of toekomstig autobezit. Ook de geactualiseerde CROW-parkeercentcijfers (2024) zijn opgeschoven naar deze benadering. Dit heeft onder meer geresulteerd in een lagere richtlijn voor bezoekers. Ook is de indeling naar prijsklasse bij appartementen vervangen door een indeling naar vloeroppervlak. Zowel gemeenten als ontwikkelende partijen zien de meerwaarde van deze benadering, waarbij het werkelijke autobezit als uitgangspunt dient voor het bepalen van de parkeernorm. In de recente [handreiking voor parkeren bij optoppen](#) en [whitepaper van Noord-Holland](#) en de publicatie Parkeernormen en duurzame gebiedsontwikkeling van CROW wordt beschreven dat het hanteren van het huidige autobezit als uitgangspunt, gecombineerd met differentiatiemogelijkheden, in veel gevallen leidt tot een lagere parkeernorm dan wanneer op een andere wijze de parkeernormen werden bepaald.

De tabel aan de rechterkant laat, op basis van ons datamodel, zien hoe factoren als stedelijkheid, treinscore en inkomen het autobezit per huishouden rondom een ov-knooppunt beïnvloeden. Daarnaast spelen ook mobiliteitsopties (zoals de beschikbaarheid van de trein, bus, metro en tram), woningenkenmerken (zoals benoemd in de bandbreedtes van CROW) en omgevingsaspecten een rol. Denk hierbij aan de nabijheid van voorzieningen, maar ook aan de kwaliteit en aantrekkelijkheid van de leefomgeving. Autobezit, en daarmee de parkeerbehoefte, zijn sterk afhankelijk van de mate van stedelijkheid, die op haar beurt wordt beïnvloed door de dichtheid van de woningen en de functies. Meer ruimte voor parkeren kan leiden tot lagere dichtheid, wat juist weer bijdraagt aan een hoger autobezit en toenemende parkeerdruk. Zo ontstaat een terugkerende wisselwerking tussen ruimtelijke inrichting en mobiliteitsgedrag, die het belang onderstreept van integrale keuzes bij gebiedsontwikkeling.



Legenda

- **Stedelijkheid:** aantal overdag aanwezige personen binnen korte loop- en fietsafstand.
- **Treinscore:** aantal vertrekkende treinen per werkdag, afgeschaald naar fietsafstand tot station.
- **BTMscore:** aantal vertrekkende bussen/trams/metro's per werkdag, afgeschaald naar loopafstand tot halte.
- **Inkomenspercentiel:** het is de 10% mediaan inkomenspercentiel. "1" betekent de eerste 10%, dus de laagste 10% van huishoudinkomens.
- **Parkeerregulering:** wel of geen parkeerregulering in het gebied.

* Verhoging/verhoging met effect 1,5 op bestaande situatie. Inkomenspercentiel verhoging/verhoging van 2 punten



HOOFDSTUK 2

Lappendeken aan parkeernormen in Noord-Holland

In de provincie Noord-Holland is sprake van een wisselende toepassing van parkeernormen. Hoewel de meeste gemeenten een nota parkeernormen hebben, hanteren gemeenten verschillende normen. Dit leidt tot een versnipperd beeld van beleid rondom parkeernormen, zelfs in vergelijkbare gebiedstypen.

2.1 Oorzaken versnipperd beeld parkeernormen

De verschillen in parkeernormen zijn grotendeels verklaarbaar vanuit de volgende oorzaken:

Gebruik van oudere richtlijnen

Een groot deel van de gemeenten hanteert nog parkeernormen die gebaseerd zijn op oudere versies van de CROW-publicaties uit 2012 of 2018. In deze oudere richtlijnen is voor veel gebiedstypes nog sprake van een hogere parkeernorm, zowel door hogere bezoekerskencijfers als een hogere algehele bandbreedte van de bewonerskencijfers. Hierdoor blijven gemeentelijke normen relatief hoog, ook waar inmiddels nieuwe inzichten een ander beeld geven van de mobiliteits-behoefte.

Bandbreedte in richtlijnen

De CROW-richtlijnen bieden expliciet ruimte voor maatwerk, met een bandbreedte aan parkeernormen afhankelijk van gebiedstype, woninggrootte, woningdichtheid en doelgroep. Gemeenten kiezen hierbinnen uiteenlopende uitgangspunten, wat leidt tot verschillende ondergrenzen en bovengrenzen in vergelijkbare situaties. Waar de ene gemeente kiest voor de onderkant van de bandbreedte in een hoogstedelijk gebied, kiest een andere voor een gemiddelde of hogere waarde.

Verschillen in gebiedstypologie

Hoewel veel gemeenten in Noord-Holland te maken hebben met verstedelijkte gebieden of groeilocaties nabij ov-knooppunten, verschillen de definities en afbakeningen van deze gebiedstypologieën. Zo zien we dat veel gemeenten relatief grote gebieden, met bijbehorende verschillen in parkeernormen, samennemen voor een gemiddelde parkeernormbepaling. Hierdoor wordt voorbijgegaan aan het locatiespecifieke karakter van de parkeernormen.

Politiek-bestuurlijke keuzes

Tot slot spelen lokale politieke en bestuurlijke afwegingen een rol. Gemeenten maken beleidsmatige keuzes om de parkeernormen bewust hoger of lager te stellen, bijvoorbeeld onder druk van omwonenden, ondernemers of woningcorporaties. Onderbuikgevoelens en een vrees voor toekomstige parkeeroverlast kunnen een rol spelen in de keuzes voor de parkeernormen.

2.2 Is een lappendeken aan parkeernormen problematisch?

Een verschil in de toepassing van de parkeernormen hoeft niet problematisch te zijn, maar dat is het in de Noord-Hollandse context wel. Is een lappendeken aan parkeernormen problematisch? Deze vraag is pas te beantwoorden als we de activiteiten langs de lat van de provinciale (beleids)ambities leggen, te weten voor de woningbouw, de bereikbaarheid en specifiek voor de ov-knooppunten:

Woningbouw

Noord-Holland heeft de ambitie om 23.500 woningen per jaar te bouwen. Een groot deel van deze woningen moet in Amsterdam gebouwd worden. In Amsterdam geldt al een lage parkeernorm. Voor een klein deel van de woningen in Noord-Holland vormen de parkeernormen echter een knelpunt, zo blijkt uit zelfrapportage-gegevens van de monitor woningbouw, zie bijlage I. Hierbij moet worden opgemerkt dat een knelpunt met parkeernormen niet automatisch betekent dat té hoge parkeernormen een obstakel vormen voor de woningbouw.

Bereikbaarheid

De provincie Noord-Holland heeft de ambitie om de fiets en het openbaar vervoer aantrekkelijker te maken door te investeren in bewust reisgedrag met schonere vervoermiddelen. In het Perspectief Mobiliteit, als thematische uitwerking van de Omgevingsvisie, staat ook de opgave opgenomen om een aantrekkelijk woningaanbod te realiseren op bereikbare en leefbare locaties. Het verminderen van de parkeerplekken door middel van een lagere parkeernorm is bovendien één van de maatregelen uit de menukaart duurzame mobiliteit van de provincie, en wordt vanuit daar mogelijk opgenomen in de regionale uitvoeringsagenda's. Iedere (extra) parkeerplek voorziet niet in deze ambitie, maar legt juist een hypotheek op de toekomstige reisbewegingen én daarmee de bereikbaarheid van de gebieden.

Ov-knooppunten

Met het programma OV-knooppunten zet de provincie, samen met haar partners in op het realiseren van meer woningen, bedrijven en voorzieningen in de directe omgeving van ov-knooppunten, en het verbeteren van de leefomgeving en de multimodale deur-tot-deur-reis met voldoende keuzemogelijkheden. Hier komen de werelden van woningbouw en mobiliteit op corridor- en knooppuntniveau bij elkaar, waarbij met de aanwezigheid van (h)ov- en spoorlijnen binnen de invloedsgebieden van deze knooppunten voor een deel van de inwoners een duurzaam reisalternatief reeds voorhanden is.

2.3 Knelpunten en dilemma's rond parkeernormen

Wij constateren dat de lappendeken, en soms hogere toepassingen van parkeernormen door gemeenten dan uit de praktijk en data nodig blijkt, conflicterend werkt met de ambities van de provincie. Bij deze constatering spelen drie aspecten nadrukkelijk een rol:

Er is sprake van gebiedsspecifieke knelpunten

Uit de gesprekken met de gemeenten en op basis van de kaartanalyse constateren wij dat de voornaamste problematiek zich concentreert in gebieden in de gemeenten Alkmaar en Haarlemmermeer, respectievelijk bij station Alkmaar-Noord en de Spoorwegzone en Westflank. Vooral de relatief hoge parkeernorm van de gemeente Haarlemmermeer staat in schril contrast met de parkeernormen van hun burens, de gemeenten Amsterdam en Haarlem, ook als de verschillen in gebiedskarakteristieken en het aanbod van het openbaar vervoer in ogenschouw worden genomen.

Onvoldoende verbinding tussen het korte- en langetermijnperspectief

Uit de gesprekken met de gemeenten komt ook naar voren dat er een sterke focus op de korte termijn is: het bouwen van veel woningen zonder parkeeroverlast te veroorzaken. In de praktijk zien veel gemeenten uitdagingen op de langere termijn, zoals het langdurig instandhouden van mobiliteitsalternatieven of het voorzien in tijdelijke parkeermogelijkheden die niet toekomstbestendig zijn.

Vanuit gemeenten is er beperkte animo om in te grijpen

Uit de gesprekken komt ook een beeld naar voren dat gemeenten niet per se happig zijn dat de provincie gaat roeren in de gemeentelijke autonomie door een specifieke parkeernorm voor te schrijven. In de individuele gesprekken en het gesprek met de klankbordgroep, waaronder met de ontwikkelaars, waarschuwen partijen dat een harde provinciale norm mogelijk ten koste gaat van de constructieve samenwerking (provincie als 'boeman') en het gezamenlijke zoeken naar lokale oplossingen, iets waar in de praktijk veel waarde aan wordt gehecht. Partijen in Noord-Holland geven de voorkeur aan maatwerk en niet aan één standaardnorm.

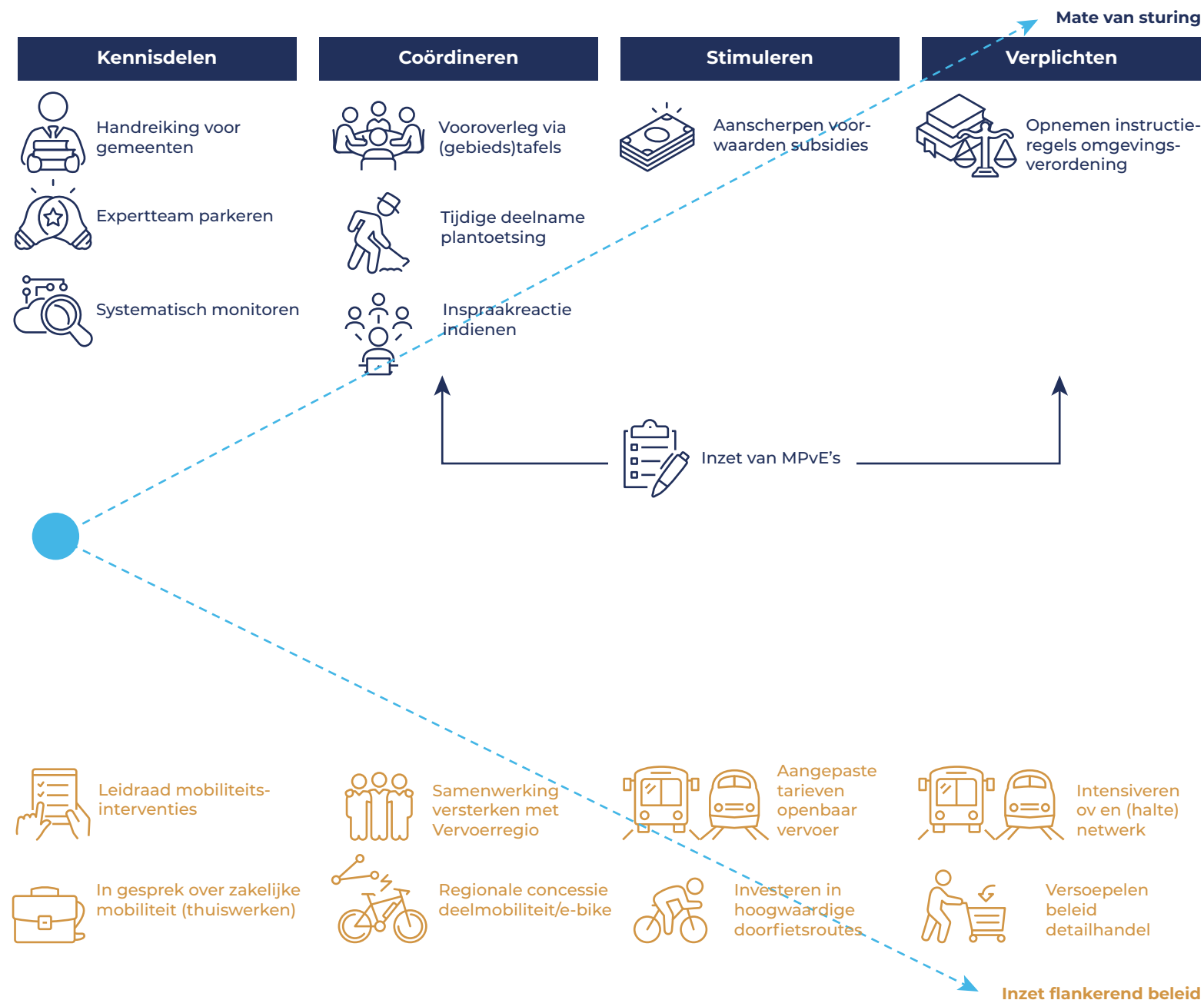


HOOFDSTUK 3

Er valt iets te kiezen

Parkeernormen zijn een gemeentelijke verantwoordelijkheid. De inzet van de provincie is nu beperkt tot het delen van (ad-hoc) kennis, zoals de publicatie van eerder onderzoek uit 2020. In het vorige hoofdstuk hebben we geconcludeerd dat er sprake is van een probleem ten opzichte van de provinciale belangen. In dit hoofdstuk verkennen we welke rol de provincie kan innemen. Hierin onderscheiden we vier vormen, oplopend in gradatie van sturing: 'kennisdelen', 'coördineren', 'stimuleren' en 'verplichten'.

Elke vorm biedt specifieke kansen en kent ook beperkingen. 'Kennisdeling' versterkt de vrijwillige kennisuitwisseling, 'coördinatie' verbetert de onderlinge samenwerking, 'stimulering' biedt de meeste ruimte voor maatwerk, terwijl 'verplichting' maximale duidelijkheid en consistentie kan bieden. We zetten de voor- en nadelen van de mogelijkheden op een rij, met ook een inschatting van de uitvoerbaarheid (kan het?), de legitimiteit (mag het?) en het effect (wat levert het op?).



3.1 Kennisdelen

De provincie kan gemeenten ondersteunen bij het versnellen van de transitie naar toekomstbestendige parkeernormen door in te zetten op kennisdeling. Door deze kennis laagdrempelig beschikbaar te stellen, kunnen gemeenten sneller en effectiever hun beleid actualiseren. Te denken valt aan:

Een handreiking voor parkeernormenbeleid

De leidraad kan dienen als basis voor kennisoverdracht naar gemeenten aangaande de parkeernormen, en idealiter breder parkeerbeleid, met de meest actuele inzichten. Deze leidraad kan in samenwerking met het CROW of andere provincies ontwikkeld worden, alsmede met andere partners of programma's in de regio. Hierin kan het voorbeeld van de provincie Gelderland als inspiratie dienen. Zij heeft binnen het Actieplan wonen een handreiking parkeren ter beschikking gesteld voor de gemeenten.

Expertteam parkeren

Een zelfstandig expertteam kan een verbindende rol spelen door kennis en ervaringen tussen gemeenten met vergelijkbare omstandigheden te delen en zo best practices te verspreiden. Daarnaast kan het expertteam gemeenten inhoudelijk advies geven en begeleiden bij het integreren van parkeerbeleid met gebiedsontwikkelingen, waarbij ook thema's als 'P+R-beleid', 'deelmobiliteit' en 'Smart Mobility' worden betrokken. Dit expertteam kan zowel bestaan uit mensen van de provincie zelf, als uit experts van buitenaf, of een combinatie daarvan, met een combinatie van achtergronden in het ruimtelijk- en mobiliteitsdomein.

Systematische monitoring

Daarnaast kan in het kader van kennisdeling worden gewerkt aan systematische monitoring van de parkeernormen in gemeenten. De monitoring is bedoeld om zicht te houden op waar gemeenten staan, welke ondersteuning gewenst is en waar mogelijke knelpunten optreden.

Mogelijkheden voor inzet van flankerend beleid

Deze inzet op kennisdelen dient gepaard te gaan met een evenredige inzet op het delen van kennis vanuit de mobiliteit, bijvoorbeeld voor het opstellen van een leidraad voor ondersteunende mobiliteitsinterventies bij gebiedsontwikkelingen. Met name kennis delen over het structureel ontwikkelen van deelmobiliteit is hierin kansrijk, maar ook over het informeren van gemeenten over de kansen op het vlak van zakelijke mobiliteit (onder andere thuiswerken). Hierin kan geput worden uit de bestaande publicaties vanuit het Regionaal Mobiliteitsprogramma of het MRA-programma Smart Mobility.

3.1.1 Gevolgen rol in kennisdelen

De aanpak waarbij de autonomie volledig bij de gemeenten blijft, schept ruimte voor maatwerk en (potentieel) eigenaarschap bij gemeenten.

Geholpen door de kennis vanuit de provincie worden de gemeenten zo in staat gesteld om diverse typen informatie te benutten, zoals juridische kaders, financiële argumenten, bewonersperspectieven en technische mogelijkheden, waardoor de aanpak goed aansluit bij de uiteenlopende behoeften van verschillende gemeenten. Met name kleinere gemeenten, met beperkte ambtelijke capaciteit, kunnen geholpen zijn met het aanbod aan expertise en een leidraad. Tegelijk is dit geen absolute noodzaak: uit de gevoerde gesprekken constateren wij dat er, ook bij de kleinere gemeenten, een solide kennisbasis is over parkeernormen- en beleid.

Effect op woningbouw en mobiliteit	Uitvoerbaarheid	Legitimiteit
Onzeker, door grote mate van vrijblijvendheid bij gemeenten.	Realiseerbaar op korte termijn, maar vraagt inspanning in (pro)actief benaderen van gemeenten.	Te realiseren binnen huidige juridische kaders en bestaand draagvlak.

Kennisdeling, op zichzelf staand, heeft één belangrijk nadeel; bij deze rolinvulling blijft de deelname voor de gemeenten vrijblijvend en ontbreekt er zonder aanvullende sturing een uniform kader voor parkeernormen. Het beoogd effect voor de provinciale ambities voor woningbouw, bereikbaarheid en ov-knooppunten wordt daarmee laag ingeschat. Desondanks biedt deze combinatie van ondersteuning en maatwerk een waardevolle basis om gemeenten te helpen bij het ontwikkelen van toekomstgericht parkeerbeleid.

De aanpak scoort hoog qua legitimiteit doordat de beslissingsbevoegdheid bij de gemeenten ligt en de provincie een ondersteunende rol vervult die de lokale beleidsvrijheid respecteert. Door kennis, kaders en voorbeelden aan te reiken, vergroot de provincie de handelingsopties van gemeenten zonder haar rol te overschrijden. Het draagvlak onder gemeenten wordt versterkt doordat zij niet worden gedwongen tot uniforme normen of verplicht beleid, terwijl de maatwerkbenadering en de mogelijkheid om informatie naar behoefte toe te passen aansluiten bij hun eigen beleidsdoelen en context. Wel vraagt deze aanpak om voldoende bekendheid en vertrouwen in de provinciale ondersteuning.

Deze aanpak is relatief makkelijk uitvoerbaar voor de provincie. mits duidelijke afspraken worden gemaakt over rollen, verwachtingen en tijdsinvestering van zowel provincie als gemeenten. Bij de uitwerking van deze rolinvulling liggen grote kansen op het vlak van efficiëntie om samen op te trekken met het CROW en andere provincies, zoals Zuid-Holland, om de belasting op het ambtelijk apparaat te verkleinen.

3.2 Coördineren

Een volgende stap in het sturingsniveau is dat de provincie een coördinerende rol oppakt, die verder gaat dan het ondersteunen van gemeenten met expertise. Deze rol is gericht op het organiseren van samenhang en samenwerking tussen de betrokken partijen bij zowel het parkeerbeleid, als het flankerend beleid.

Het benutten van de (gebieds)tafels

Een eerste manier waarop de provincie dit kan invullen, is via tafels waarin de ruimtelijke ontwikkelingen en de mobiliteit gezamenlijk worden besproken, of bij de totstandkoming van Mobiliteitsprogramma's van Eisen (MPvE's). Enerzijds zijn dit gebiedstafels van specifieke woningbouwontwikkelingen, waar de gebiedsontwikkelaars van de provincie Noord-Holland bij aanschuiven, of de corridoroverleggen van het programma OV-knooppunten. Anderzijds zijn dit de thematische tafels, zoals de Provinciale Verkeers- en vervoersberaden (PVVB's) en de Woondealversnellingstafels. Op deze tafels kan de provincie actief gemeenten en ontwikkelaars aanmoedigen om toekomstbestendige keuzes te maken.

Het vroegtijdige een plek inbouwen voor een wijziging van het omgevingsplan

Door vroeg in het proces signalen af te geven bij plannen die niet aansluiten op het gewenste beleid, kan worden voorkomen dat pas laat wordt bijgestuurd. De provincie heeft nu al een dergelijk voorportaal, dat dient om vroegtijdig knelpunten weg te nemen en mee te denken over oplossingen, bijvoorbeeld in de vorm van flankerend beleid.

Inspraakreacties inzetten als sturingsmiddel voor de gezamenlijke ambities

Een laatste manier om vanuit de provincie richting mee te geven is door middel van inspraakreacties op het gebied van gemeentelijke parkeer(normen)- of mobiliteitsnota's. Op deze manier kan de provincie advies uitbrengen en gemeenten wijzen op provinciale ambities, zoals het stimuleren van duurzame mobiliteit en de woningbouwopgave.

Mogelijkheden voor inzet van flankerend beleid

Flankerend beleid gaat in grote mate over de inzet van mobiliteitsmaatregelen. Een aantal gemeenten in de provincie valt echter onder de juridische mantel van de Vervoerregio Amsterdam, dat een wettelijke taak heeft om concessies te verlenen en financiële bijdragen levert aan infrastructuurprojecten. De Vervoerregio Amsterdam benoemt in haar beleidskader dat 'parkeren een belangrijk en onmisbaar onderdeel is van mobiliteitsbeleid' en 'graag met gemeenten [meedenkt] over de waarop [parkeren] deel uit kan maken van een totale oplossing'. Deze uitgestoken hand biedt kansen om tezamen met de Vervoerregio Amsterdam naar afspraken te kijken over de inzet van mobiliteitsmaatregelen rondom (grootschalige) woningbouwlocaties in het gebied van de Vervoerregio Amsterdam.

Ten slotte kan de provincie verkennen of een regionale concessie voor deelmobiliteit mogelijk is. Dit biedt meer continuïteit in het aanbod richting de inwoners, zeker in minder stedelijke gebieden. Zo'n concessie vraagt om regie en duidelijke kaders.

3.2.1 Gevolgen rol in coördineren

Een coördinerende rol kan een belangrijke meerwaarde bieden naast kennisdeling, doordat de inhoud, het proces en de partners effectief met elkaar worden verbonden. Hierbij draagt de provincie actief bij aan meer samenhang en structuur binnen het mobiliteits- en ruimtelijk beleid. Bovendien is deze aanpak meer gericht op een voorspelbare en consistente invulling van het parkeerbeleid door gemeenten.

Deze aanpak bevat ook uitdagingen. De coördinatie vraagt om een actieve en zichtbare rol van de provincie, inclusief voldoende ambtelijke capaciteit, bestuurlijke betrokkenheid en een duidelijke positionering binnen de bestaande samenwerkingsstructuren. Dit kan leiden tot hogere verwachtingen bij de gemeenten en spanningen over onderlinge verantwoordelijkheden, waarbij de provincie nu geen stok achter de deur heeft om gemeenten te dwingen tot een andere (parkeer) koers. Het beoogde effect is daarmee opnieuw kwetsbaar.

De legitimiteit van deze coördinerende rol hangt daarmee sterk af van de wijze waarop de provincie zich opstelt: als een verbindende en coördinerende partner. Door gebruik te maken van bestaande samenwerkingsgremia die in grote mate al door gemeenten worden gedragen, zoals de PVVB's, Woondealversnellingstafels en corridoroverleggen van ov-knooppunten, sluit deze aanpak goed aan bij de bestuurlijke verhoudingen. Heldere communicatie over gezamenlijke doelen en rollen is hierbij cruciaal. Door de verschillen tussen de gemeenten te erkennen en ruimte te bieden voor lokale invulling, kan regionaal draagvlak ontstaan voor gedeelde uitgangspunten en beleidsrichtlijnen.

De veelvoud aan tafels betekent ook dat meer medewerkers van de provincie kennis moeten hebben van de weerbarstigheid en de potentie van de parkeernormen. Het valt te overwegen om het kennisniveau te vergroten van de provinciale medewerkers werkzaam binnen het ruimte- en mobiliteitsdomein, via een spoedcursus of periodieke workshops. Dit zorgt voor vroegtijdige en consistente betrokkenheid en borgt de kennis intern.

De uitvoerbaarheid van een coördinerende rol is afhankelijk van de beschikbare capaciteit en het mandaat van de provincie. Dit vraagt om structurele inzet op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau, evenals duidelijke werkafspraken met gemeenten en eventueel andere partners, zoals de Vervoerregio Amsterdam. De provincie is al betrokken bij grotere projectontwikkelingen samen met de gemeenten, wat kansen biedt om deze coördinerende rol verder uit te breiden en te versterken.

Effect op woningbouw en mobiliteit	Uitvoerbaarheid	Legitimiteit
Onzeker, door grote mate van vrijblijvendheid bij gemeenten.	Realiseerbaar op korte termijn, maar vraagt inspanning voor vergroten kennisniveau in de provinciale organisatie en opschalen aanwezigheid bij (gebieds)tafels.	Te realiseren binnen huidige juridische kaders en bestaand draagvlak.

3.3 Stimuleren

De provincie kan gemeenten stimuleren om toekomstbestendig parkeer- en mobiliteitsbeleid te ontwikkelen door financiële instrumenten en investeringskaders gericht in te zetten.

Striktere voorwaarden 'Investeringskader Versnellen Woningbouw en Duurzame Bereikbaarheid'

Het investeringskader is gericht op publieke investeringen en activiteiten in gebiedsontwikkelingen en woningbouwprojecten. Door striktere voorwaarden op te nemen over de toepassing van parkeernormen, kan de provincie meer sturing geven en bijdragen eerder verlenen aan gemeenten die hun parkeernormen in lijn hebben met de actuele richtlijnen en het verwachte autobezit. Dit betreft voor beide categorieën een concretisering van respectievelijk voorwaarden A3 en B3.

Nieuwe subsidies

Daarnaast kunnen ook nieuwe subsidies worden ingezet, bijvoorbeeld voor het ombouwen van parkeerplekken naar groen of verblijfsruimte. Dit geeft, mede doordat de onderhoudsbudgetten onder druk staan, een financiële prikkel aan gemeenten; minder parkeren biedt ook kansen voor klimaatadaptatie en de kwaliteit van de leefomgeving.

Participeren in gebiedsfonds

De provincie kan ook verkennen of zij kan participeren in gebiedsfonds. De gemeenten Tilburg en Amersfoort zijn bijvoorbeeld bezig met een integrale gebiedsgerichte aanpak waarin onder andere parkeren en deelmobiliteit een duidelijke plek hebben. De provincie kan hierbij optreden als mede-investeerder of aanjager.

Mogelijkheden voor inzet van flankerend beleid

De provincie kan een gerichtere inzet overwegen van subsidies voor doorfietsroutes, toegankelijkheid en buurtbusprojecten. Door subsidies eerder toe te wijzen aan deze maatregelen bij woningbouwontwikkelingen met een lagere parkeernorm, ontstaat een incentive voor gemeenten om hun beleid aan te passen. En zodoende worden gemeenten 'beloond' die al hun parkeernormen op orde hebben.

De provincie kan ook overwegen om enkel het indienen van de proposities met een duidelijke onderbouwing van de parkeernorm te steunen in de tweede fase van het programma Woningbouw en Mobiliteit (Grootschalige Woningbouwlocaties en WoKT 2.0). De proposities worden eind augustus van dit jaar ingediend.

Ten slotte kan de provincie als concessieverlener voor het regionaal ov, in samenwerking met de vervoerder, acties aanbieden richting nieuwe inwoners om gebruik te maken van het vervoersaanbod. Te denken valt aan probeeracties, het aanbieden van specifieke abonnementen of het verlagen van de tarieven voor specifieke doelgroepen. Dit kan in nadrukkelijke samenwerking met de Vervoerregio Amsterdam.

Effect op woningbouw en mobiliteit	Uitvoerbaarheid	Legitimiteit
Positief effect bij voldoende financiële prikkel voor gemeenten en ontwikkelaars om te kiezen voor duurzame parkeer- en mobiliteitsoplossingen.	Realiseerbaar op de middellange termijn, vraagt voor enkele bestaande subsidies om aanpassingen. Budgetspanning op evenredige inzet van flankerend beleid door de provincie, bijvoorbeeld investeren in het ov.	Te realiseren binnen huidige juridische kaders en bestaand draagvlak, vanuit koppeling met provinciale beleidsdoelen over bereikbaarheid en leefbaarheid.

3.3.1 Gevolgen rol in stimuleren

Door te sturen met geld en voorwaarden kan de provincie een impuls geven aan het parkeernormenbeleid. Een belangrijk voordeel van deze aanpak is dat gemeenten en ontwikkelaars actief en positief worden gestimuleerd om te kiezen voor duurzame parkeer- en mobiliteitsoplossingen. Door subsidies en cofinanciering ontstaat een financiële en inhoudelijke prikkel om werk te maken van de lagere parkeernormen, de deelmobiliteit en de duurzame gebiedsinrichting.

Daarnaast geeft deze aanpak duidelijkheid over de provinciale prioriteiten. Heldere voorwaarden geven richting en houvast aan gemeenten, bevorderen de samenhang tussen de projecten en vergroten de kans op meetbare resultaten. Tegelijkertijd kent deze aanpak ook enkele nadelen. Effectieve stimulerende vraagt om voldoende provinciale middelen én een scherp zicht op waar deze het meest effectief kunnen worden ingezet. Te strikte voorwaarden of ingewikkelde aanvraagprocedures kunnen vertraging veroorzaken of kleinere gemeenten met beperkte capaciteit buitensluiten. Ook bestaat het risico dat middelen versnipperd worden ingezet of onvoldoende structurele impact hebben, zeker als er een gerichte monitoring ontbreekt. De effectiviteit staat of valt dus met heldere criteria en een goede uitvoeringsorganisatie.

De legitimiteit van een stimulerende rol is hoog, mits de provincie transparant is over de inzet van middelen en de criteria die daarbij gelden. Zolang het principe van vrijwilligheid overeind blijft en gemeenten ruimte houden voor eigen keuzes binnen kaders, verwachten wij dat deze rol wordt geaccepteerd. Door middelen te koppelen aan beleidsdoelen die breed worden gedeeld, zoals bereikbaarheid of leefbaarheid, wordt de legitimiteit van deze rol vergroot.

De uitvoerbaarheid van deze aanpak is goed, mits deze leunt op de bestaande structuren. De provincie beschikt al over subsidieregelingen en vormen van ondersteuning binnen het ruimtelijk- en mobiliteitsdomein. Door hier kleine aanpassingen in door te voeren en te koppelen aan beleidsdoelen ontstaat een schaalbare en efficiënte aanpak. Wel vraagt dit om duidelijke werkafspraken, voldoende uitvoeringscapaciteit en gerichte monitoring.

3.4 Verplichten

De provincie kan gemeenten ook sturen in de richting van toekomstbestendig parkeerbeleid door middel van regelgeving en normstelling. Deze sturende rol gaat verder dan het stimuleren of coördineren door bepaalde keuzes juridisch te verplichten aan de gemeenten.

Een concreet instrument hiervoor is de provinciale Omgevingsverordening. Hierin kan de provincie parkeernormen opnemen voor gemeenten, zoals de provincie Zuid-Holland momenteel al doet voor stationsomgevingen en ook voor sociale huur, zie bijlage III. In de praktijk blijkt dat vaak maatwerk nodig is: de provincie kan bijvoorbeeld opnemen dat beleidskeuzes over parkeerplaatsen gebaseerd moeten zijn op onderbouwde prognoses over huidige en toekomstige bewoners, gebiedskenmerken en mobiliteitsontwikkelingen. Ook kan de toepassing van reductiefactoren worden verplicht. Deze factoren geven aan hoeveel lager het aantal parkeerplaatsen mag zijn bij de aanwezigheid van de deelmobiliteit of de nabijheid van het ov. Een verplichte toepassing hiervan zorgt voor uniformiteit en voorkomt dat ambities verwateren.

Bij het invoeren van sturend beleid moet ook worden voorkomen dat bestaande gebiedsplannen of lopende projecten onnodig worden gefrustreerd. Daarom is het verstandig om een overgangstermijn op te nemen en dit te koppelen aan natuurlijke ijkmomenten, zoals geplande actualisaties aan provinciale of gemeentelijke zijde.

Juridische toelichting

Om verplichtend te kunnen sturen op parkeernormen, is het allereerst van belang dat de provincie het provinciaal belang duidelijk formuleert en onderbouwt. De omgevingsvisie biedt hiervoor al algemene aanknopingspunten, maar het verdient aanbeveling om het narratief van parkeernormen ook hier een plek te geven. Op dit moment is er geen jurisprudentie die steun biedt voor provinciale sturing op parkeernormen via een instructieregel, waardoor een harde verplichting juridisch gezien potentieel kwetsbaar kan zijn. Mocht de provincie toch een actieve rol in de naleving willen innemen, dan is het essentieel om niet alleen het juridisch kader, maar ook de uitvoering en handhaving goed in te richten. Hierin is het belangrijk dat er een duidelijke escalatieladder wordt opgesteld, waarin per stap wordt vastgelegd welke acties de provincie onderneemt bij onvoldoende naleving door gemeenten.

Tot slot kan provinciale sturing op parkeernormen niet alleen een juridisch instrument zijn, maar ook vooral worden ingezet als ambitieus beleidsmiddel om richting te geven aan de gewenste mobiliteits- en ruimtelijke ontwikkelingen in de provincie.

3.4.1 Gevolgen rol verplichten

Met het opnemen van een vorm van verplichting ontstaat duidelijkheid en uniformiteit in het parkeernormenbeleid in de provincie. Gemeenten hanteren vergelijkbare uitgangspunten, wat duidelijkheid geeft aan alle betrokkenen, een potentieel waterbedeffect voorkomt en bijdraagt aan een verlaging van het autobezit en een gezondere leefomgeving. Daarnaast kan sturing leiden tot versnelling: gemeenten hoeven het wiel niet telkens opnieuw uit te vinden en worden gestimuleerd om hun parkeernormenbeleid in lijn te brengen met bredere beleidsdoelen.

Tegenover deze voordelen staat dat deze aanpak ingrijpt in de gemeentelijke autonomie. Gemeenten kunnen minder maatwerk toepassen en voelen zich mogelijk beperkt in hun afwegingsruimte. Bovendien vereist sturing flankerend beleid dat langdurig in stand moet worden gehouden, zoals ondersteuning, handhaving en investeringen in alternatieve mobiliteit. Desondanks kan deze rol krachtig zijn, mits goed ingebed in de wetgeving, afgestemd met de gemeenten en ondersteund met middelen en kennis.

De legitimiteit van sturing staat of valt met de wijze waarop deze wordt vormgegeven. Een juridische voorwaarde is dat de provincie duidelijk de beoogde doelen communiceert en het provinciaal belang hierin, zoals betaalbare en snelle woningbouw. Daarnaast moet in acht worden genomen dat gemeenten actief dienen te worden betrokken bij de totstandkoming van kaders, om deze mate van sturing als legitiem en noodzakelijk neer te zetten. Ook moet de inzet op deze sturing in verhouding zijn met de doelen.

De uitvoerbaarheid hangt af van de gekozen juridische instrumenten, ambtelijke capaciteit en politieke rugdekking. Bovendien moet sturing gepaard gaan met monitoring, ondersteuning en, waar nodig, handhaving. De provincie moet hierin bereid zijn om een langdurige rol op zich te nemen. Als voorbeeld kan worden gekeken naar de provincie Zuid-Holland waar een lang traject ten grondslag heeft gelegen aan de verankering in de omgevingsverordening, bestaande uit meerdere (bestuurlijke) gesprekken met gemeenten. Deze inzet moet in balans zijn met de beoogde doelen.

Effect op woningbouw en mobiliteit	Uitvoerbaarheid	Legitimiteit
Sterk effect, vanwege verplichtend karakter.	Dient mee te lopen in reguliere actualisatie van de Omgevingsverordening. Aandacht voor voldoende capaciteit in de plantoetsing.	Proportionaliteit te betwijfelen bij verplichte toepassing van één brede parkeernorm. Draagvlak niet bij alle gemeenten aanwezig.

Zuid-Holland als voorloper met provinciale parkeernormen

In Zuid-Holland is al ervaring opgedaan met het sturen op lagere parkeernormen om de woningbouwopgave te versnellen. Zo is in de Omgevingsverordening een instructieregel opgenomen die een maximale parkeernorm voorschrijft voor sociale woningbouw, voor locaties in de nabijheid van stations en voor grote buitenstedelijke bouwlocaties voor woningbouw (zie bijlage III).

De provincie heeft voorafgaand aan de opname van de instructieregels nadrukkelijk veel tijd en energie in het voortraject gestopt door actief het gesprek met gemeenten te voeren en vanuit een inhoudelijke onderbouwing te kijken naar de werking van de parkeernormen bij woningbouwontwikkelingen. De provincie steekt hier ook nu nog veel energie in. Door actief de dialoog met gemeenten te blijven voeren, ondersteunt de provincie hen bij het maken van keuzes en het aanpassen van hun parkeernormennota's. Dit heeft inmiddels geleid tot aanpassingen van de gemeentelijke parkeernormennota's bij 60% van de Zuid-Hollandse gemeenten. En circa 80% van de gemeenten met HOV-railinvloedsgebieden heeft nu een reductiefactor voor die (stations)omgevingen opgenomen, variërend van 5% tot 100%. Binnen de kaders van de provincie wordt ruimte geboden voor lokaal maatwerk, met meer ruimte voor woningbouw.

Tientallen projecten hebben hierdoor inmiddels (geoptimaliseerd) doorgang kunnen vinden. Deze aanvieligroute heeft ertoe geleid dat de instructieregels nog niet (juridisch) betwist zijn door een gemeente en er daarmee ook nog geen jurisprudentie is voor conflicten over deze instructieregels.



HOOFDSTUK 4

Handelingsperspectief

De lappendeken van parkeernormen toont aan dat gemeenten in Noord-Holland oude richtlijnen gebruiken of aan de bovenkant gaan zitten van de bandbreedte van de CROW-richtlijnen. Dit vertraagt onnodig de woningbouw, legt een beslag op de vaak schaarse fysieke ruimte en vergroot de druk op het wegennet. De inzet van de provincie is nu beperkt tot het delen van (ad-hoc) kennis. Wij concluderen dat een sterkere provinciale rol is gewenst vanuit de beleidsambities in de woningbouw en mobiliteitstransitie.

Een brede provinciale verplichting op basis van een maximale parkeernorm schiet echter het doel voorbij. Er is behoefte aan een gebiedsgerichte en toekomstbestendige aanpak, dat recht doet aan de opgaven, de behoefte van de Noord-Hollandse inwoners en de bestuurlijke verhoudingen. Dat vraagt ons inziens om een uitbreiding van het provinciale instrumentarium, bestaande uit een gefaseerde inzet van maatregelen op verschillende sturingsniveaus. Te beginnen met de uitbreiding van de provinciale rol van kennisdeler en coördinator om de bewustwording bij gemeenten te vergroten. Vervolgens liggen er kansen om de financiële prikkels, in de vorm van subsidies, sterker toe te spitsen op het gebruik van realistische parkeernormen. Ten slotte, als blijkt dat de beweging naar een parkeernorm op basis van data en ambities te ver achterblijft, adviseren wij de provincie om een verplichtende rol in te nemen, als stok achter de deur.

4.1 Geleidelijke uitbreiding rol kennisdeler en coördinator

Wij stellen voor dat de provincie verder investeert in kennisontwikkeling en -deling, op basis van de behoefte onder de gemeenten, onder andere op het gebied van de invoering en handhaving van parkeerregulering, de benutting en positionering van P+R-locaties en het monitoren van parkeerbeleid en effecten, breder dan alleen OV-knooppunten. Een deel van deze kennisgebieden wordt al ontsloten door het CROW. Wij adviseren om zoveel mogelijk met het CROW op te trekken om dubbel werk te voorkomen.

Wij adviseren bovendien dat de provincie, vanuit zowel het mobiliteits- als het ruimtelijk domein, haar inzet intensiveert in een vroeg stadium van het ontwikkelproces, met name bij grootschalige woningbouwlocaties. Door eerder aan tafel te zitten, kunnen parkeernormen en mobiliteitsmaatregelen in samenhang met ruimtelijke opgaven worden afgestemd.

In deze gesprekken dient de provincie nadrukkelijk te kijken naar de inzet vanuit haar eigen mobiliteitsbeleid: afspraken over deelmobiliteit, P+R, fietsenstallingen en ov-bereikbaarheid ten behoeve van woningbouwlocaties. De afspraken zijn gezamenlijk vast te leggen in bij voorkeur bondige MPvE's, dat al als instrument wordt ingezet.

Ten slotte zien we kansen voor een nadere samenwerking tussen de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam over de inzet van mobiliteitsmaatregelen, ten gunste van het versnellen van de woningbouw en de inrichting van leefbare wijken.

4.2 Parallel aanscherpen van financiële instrumenten

Naast de ondersteunende rol die de provincie nu al inneemt, adviseren wij om aanvullend financiële prikkels in te zetten om gemeenten te stimuleren. Dit is een manier van sturing waarvoor bestaande subsidiestructuren zijn te gebruiken. Wij zien concreet de volgende mogelijkheden:

- de subsidievoorwaarden aanscherpen: aanvullende voorwaarden en /of toelichting op het gebied van parkeerbeleid worden opgenomen in bestaande en nieuwe subsidieregelingen, in elk geval voor het Investeringskader Versnelling Woningbouw en Duurzame Bereikbaarheid.
- een koppeling met de gebiedsfondsen: verkenning van inzet van gebiedsfondsen ter ondersteuning van gebiedsgerichte maatregelen die parkeerdruk verminderen of structureel de alternatieve mobiliteit versterken.

4.3 Toekomstige stok achter de deur: verankering in Omgevingsverordening

Idealiter zijn voorgaande interventies van de provincie voldoende om gemeenten te verleiden om hun parkeernormen en het gelieerde beleid te actualiseren naar realistische parkeernormen. Als een dergelijke beweging (in sommige gebieden) te veel achterblijft, dan is een stok achter de deur noodzakelijk in de vorm van instructieregels in de Omgevingsverordening.

Verbinden van objectieve data met lokale ambities voor de parkeernorm

De provincie Noord-Holland neemt een instructieregel in de verordening op die gemeenten verplicht om bij de totstandkoming van parkeernormen het werkelijk (toekomstig) autobezit inzichtelijk te maken, conform actuele CROW-richtlijnen en in lijn met de handreiking voor parkeren bij optoppen. Dit objectieve inzicht kan worden aangescherpt met lokale beleidsambities voor de mobiliteit of aanverwante beleidsdomeinen. Door de combinatie van objectieve data en lokale ambities ontstaat een overzichtelijke en uitlegbare motivering, dat aansluit bij de landelijke ontwikkelingen naar een meer onderbouwde en gebiedsspecifieke parkeernorm.

De eerstvolgende actualisatie van de Omgevingsverordening treedt in werking per 1 januari 2027, waarvan de voorbereidingen al in het voorjaar van 2026 starten. Wij adviseren daarom om in het voorjaar van 2026 een eerste go/no go-moment in te bouwen over de opname van een dergelijke instructieregel, afhankelijk van de beweging die gemeenten maken. Met het oog op de gemeentelijke verkiezingen in maart '26 en de benodigde voorbereidingstijd voor gemeenten om hun beleid te herzien, zal mogelijk niet van alle gemeenten hun intenties duidelijk zijn. In het geval dit moment te vroeg komt om als provincie een weloverwogen besluit te nemen, dan zal een volgende mogelijkheid voor actualisatie potentieel een jaar later aandienen, hoewel rekening dient te worden gehouden met de provinciale verkiezingen in maart 2027.

Borging in Omgevingsvisie PNH

De provincie dient een inhoudelijk en juridisch 'haakje' te hebben voor opname in de verordening. Voor een duidelijke verbinding tussen visie en verordening adviseren wij om zowel een basis voor verwijzing op te nemen in aankomende update van de Omgevingsvisie, als een onderbouwing voor de parkeernorm op te nemen in de strategische visie van het programma OV-knooppunten.

Maximale parkeernorm binnen invloedsgebieden van ov-knooppunten

Een aanvullende stap is om in stationsomgevingen, zoals gedefinieerd in het provinciaal programma OV-knooppunten, in te zetten op een maximale parkeernorm. In lijn met de provincie Zuid-Holland (bijlage III) en het advies van de commissie STOER (bijlage II) stellen wij voor om een maximale norm van 0,7 per woning te hanteren. Een dergelijke norm is een aanvulling op de datagedreven normering en geeft vorm aan de ambities voor compact en duurzaam ruimtegebruik, het benutten van duurzame vervoermiddelen en het versterken van de kwaliteit van de ontwikkellocaties. Ter overweging is zelfs te kiezen voor een scherpere differentiatie per type invloedsgebied, gebaseerd op de stedelijkheid en frequentie van het openbaar vervoer.

Parkeernormen als onderdeel van het Mobiliteitsprogramma van Eisen

Op verschillende plekken in het land worden Mobiliteitsprogramma's van Eisen opgesteld, als manier om afspraken vast te leggen tussen de betrokken partijen over de bereikbaarheid van een gebiedsontwikkeling. In deze integrale aanpak kan de datagedreven benadering van parkeernormen uitstekend passen, in samenhang met de inzet van flankerend beleid. Het opstellen van een MPvE is niet verplicht

Deze wijze van verplichting geeft invulling aan het breed geconstateerde draagvlak onder gemeenten, balancerend tussen de autonomie bij de gemeenten laten en een impuls geven aan de provinciale woningbouw- en mobiliteitsambities.

Communicatie richting bewoners?

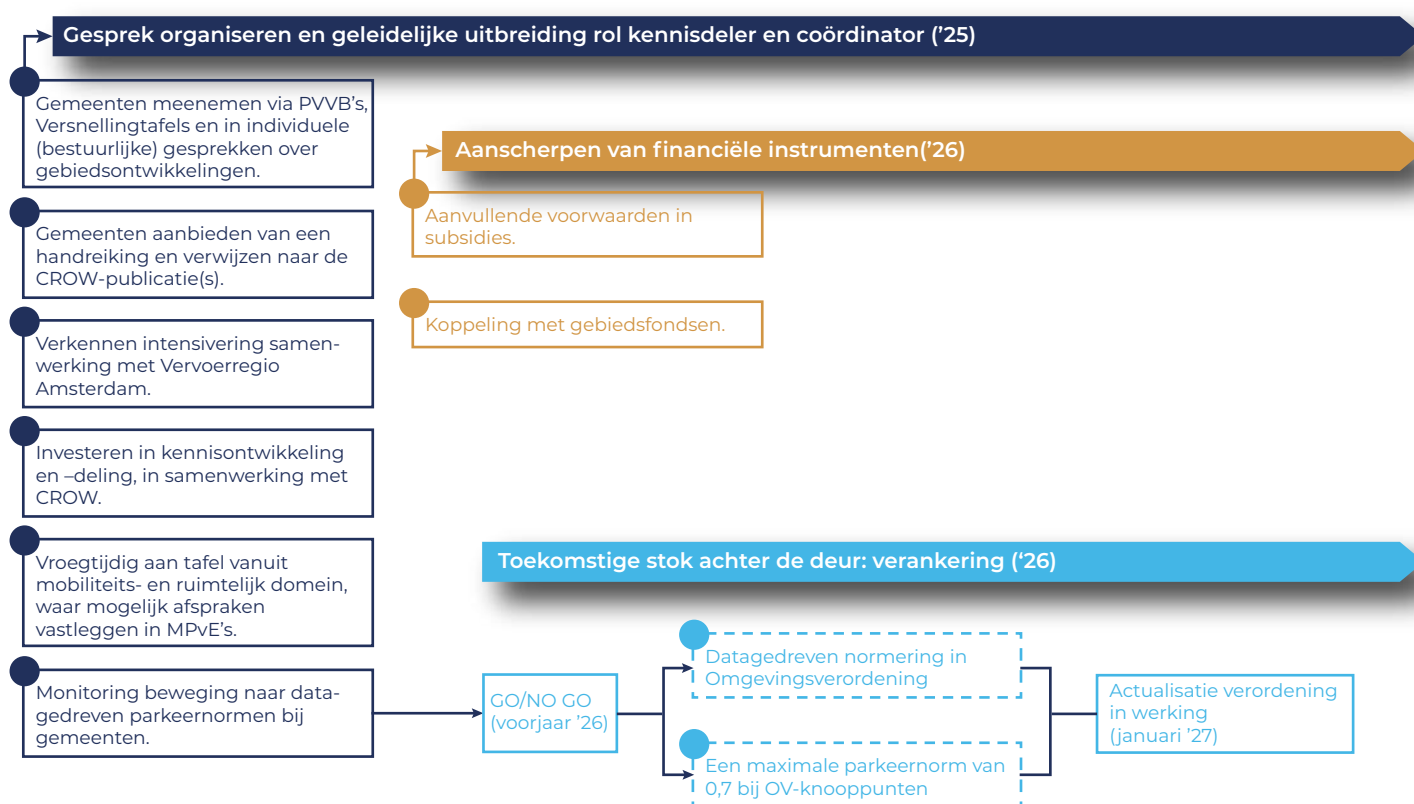
Parkeernormen kunnen effectief ingezet worden als sturingsinstrument voor autobezit, maar alleen als de bewoners vooraf goed begrijpen welke parkeermogelijkheden er wel of niet zijn. Het is daarom essentieel dat de communicatie over de parkeernormen en het parkeerbeleid helder, volledig en tijdig plaatsvindt. Deze communicatie moet bovendien consistent zijn door de hele keten van betrokken partijen: van gemeente tot ontwikkelaar, en van woningcorporatie tot makelaar. De provincie kan hierin een coördinerende rol spelen door de afstemming tussen de partijen te bevorderen. Ook de verdeling van de beschikbare parkeerplaatsen moet gestructureerd en transparant verlopen, zodat de bewoners weten waar ze aan toe zijn.

4.4 Vervolgstappen: gesprek organiseren

Dit pakket is niet van de een op de andere dag gerealiseerd. De keuze voor een afgewogen sturende rol van de provincie Noord-Holland vraagt om enkele processtappen om tot een zachte landing te komen. Wij zien met name de noodzaak dat de provincie Noord-Holland op korte termijn met enkele gemeenten in gesprek gaat, daar waar het huidig gemeentelijk beleid (sterk) afwijkt van een datagedreven normering én kansen liggen voor woningbouw, zoals in Alkmaar, Purmerend of Haarlemmermeer. Deze gesprekken kunnen vanzelfsprekend onderdeel zijn van reguliere, geplande overleggen.

Wij adviseren de volgende stappen te nemen in chronologische volgorde:

- Gedeputeerde Staten neemt een besluit over de koers omtrent parkeernormen en informeert Provinciale Staten.
- De provincie informeert de gemeenten over de koers van de provincie via de aankomende Provinciale Verkeers- en Vervoerberaden (PVVB's), Woondealversnellingstafels en individuele (bestuurlijke) gesprekken over gebiedsontwikkelingen, inclusief de aanbieding van een handreiking en verwijzing naar de recente CROW-publicatie.
- De provincie organiseert een bestuurlijk gesprek met de Vervoerregio Amsterdam over de samenwerking bij de inzet van de mobiliteitsmaatregelen bij woningbouwlocaties.
- De provincie monitort het beleid en de toepassing van parkeernormen door gemeenten en neemt in mei 2026 een besluit over de noodzaak tot het opstellen van instructieregels in Omgevingsverordening.



BIJLAGE I

Parkeernorm als knelpunt in monitor woningbouw (2024)

	Niet ingevuld/ geen knelpunt	Knelpunt	Bruto plan- capaciteit 2024-2050		Niet ingevuld/ geen knelpunt	Knelpunt	Bruto plan- capaciteit 2024-2050
Aalsmeer	2.422		2.422	Hollands Kroon	3.595		3.595
Alkmaar	15.058		15.058	Hoorn	8.821		8.821
Amstelveen	10.747		10.747	Huizen	648		648
Amsterdam	195.179		195.179	Koggenland	3.128	40	3.168
Bergen	1.035		1.035	Landsmeer	227	143	370
Beverwijk	8.562		8.562	Laren	242		242
Blaricum	671		671	Medemblik	1.954	16	1.970
Bloemendaal	946		946	Oostzaan	315	17	332
Castricum	1.694		1.694	Opmeer	1.013		1.013
Den Helder	2.562		2.562	Ouder-Amstel	9.046	43	9.089
Diemen	3.266		3.266	Purmerend	11.285	1.386	12.671
Dijk en Waard	8.642		8.642	Schagen	6.597		6.597
Drechterland	1.126		1.126	Stede Broec	1.241		1.241
Edam-Volendam	1.766		1.766	Texel	786		786
Enkhuizen	1.365	69	1.434	Uitgeest	590		590
Gooise Meren	3.055	66	3.121	Uithoorn	1.745	45	1.790
Haarlem	15.154	1.263	16.417	Velsen	5.669	40	5.709
Haarlemmermeer	24.047	16.852	40.899	Waterland	2.286		2.286
Heemskerk	1.184	680	1.864	Wijdmeren	1.208		1.208
Heemstede	173	429	602	Wormerland	911	626	1.537
Heiloo	1.924		1.924	Zaanstad	20.668		20.668
Hilversum	5.572		5.572	Zandvoort	998		998
Eindtotaal					389.123	21.715	410.838

BIJLAGE II

Conceptteksten commissie STOER – 6 juni 2025

Binnenstedelijke parkeernormen (8.7)

- Formuleer als rijksoverheid, provincies en gemeenten samen met CROW landelijk geldende maximale parkeernormen voor woningbouw, specifiek in gebieden rondom (Hoogwaardig) Openbaar Vervoer-Knooppunten. Sluit aan op de door provincie Zuid-Holland vastgestelde normen van maximaal 0,7 voor bewonersparkeren, inclusief bezoekersparkeren. (Zuid Hollandse Omgevingsverordening, 01-01-2025, art 7.45d en e). En sluit aan op de definitie van invloedgebieden rondom haltes van openbaar vervoer. Lokaal maatwerk blijft mogelijk op basis van onderzoeksresultaten op basis bewezen, realistisch gebruik.
- Voor gemeenten geldt het advies om in het gemeentelijk parkeerbeleid uit te gaan van normen voor parkeerplaatsen per woning op basis van feitelijk aangetoond, realistisch gebruik. CROW-richtlijnen kunnen helpen bij het formuleren van deze normen, maar onderzoeksresultaten vanuit bewezen realistisch gebruik, moeten leidend zijn.
- Aan gemeenten adviseert de adviesgroep voorts om in het gemeentelijk parkeerbeleid altijd de mogelijkheid tot gemotiveerd afwijken van de normering op te nemen. In de CROW-richtlijn is al de mogelijkheid voor reductiefactoren opgenomen, maar die wordt dit in de praktijk weinig gebruikt. Het advies luidt verder om van de CROW-optie tot differentiatie naar type gebied, type woning, type gebruik, beter te benutten. Dat geldt ook voor de reductiefactoren voor bijvoorbeeld de inzet van deelvervoer.
- Voor parkeerregulering bij optop- en aanpakplannen sluit de adviesgroep aan op de 'Handreiking parkeren bij optoppen' van de provincies Zuid-Holland, Utrecht, Aedes en Platform 31 (Handreiking voor parkeren bij Optoppen, Platform 31 et al, 01-05-2025). Met als kernpunten:
 - Optimale benutting van parkeerregulering en nul-vergunningsopties, om een extra parkeeropgave te voorkomen
 - Parkeeropgaven baseren op realistische data en bewezen, realistisch gebruik bestaande parkeervoorzieningen
 - Eerst bestaande voorzieningen en al beschikbare verkeersruimten benutten, voordat extra individuele standaard-parkeerplaatsen in beeld komen.

BIJLAGE III

Instructieregels Omgevingsverordening provincie Zuid-Holland

Artikel 7.45e (parkeernorm stationsomgevingen)

1. Een omgevingsplan dat voorziet in nieuwe woningen in een stationsomgeving als bedoeld in artikel 7.45d, hanteert een parkeernorm van maximaal 0,7 autoparkeerplaats per woning
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 gebaseerd op het autobezit per woningtype of woonoppervlak.

Artikel 7.45f (parkeernorm sociale huur)

1. Een omgevingsplan 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 er op de lokale situatie afgestemde regels of beleid voor parkeren zijn vastgesteld gebaseerd op het autobezit per woningtype of woonoppervlak.

Artikel 7.45fa (parkeernorm grote buitenstedelijke bouwlocaties voor woningbouw)

1. Een omgevingsplan dat voorziet in de ontwikkeling van een nieuwe grote buitenstedelijke bouwlocatie voor woningbouw als bedoeld in bijlage IX, onder B.1, hanteert een maximale parkeernorm van gemiddeld 1,3 autoparkeerplaats per woning, tenzij artikel 7.45e of 7.45f van toepassing is.
2. In afwijking van het eerste lid kan een op de lokale situatie afgestemde parkeernorm worden gehanteerd, als de parkeernorm van 1,3 autoparkeerplaats per woning leidt tot een onevenredige aantasting van het woon- en leefklimaat, of als de locatie niet ontsloten is of kan worden door openbaar vervoer.
3. Dit artikel is niet van toepassing op een omgevingsplan dat in ontwerp is vastgesteld voor de inwerkingtreding van de Wijziging Zuid-Hollandse Omgevingsverordening herziening 202.



‘WIJ ZIJN BERENSCHOT, GRONDLEGGER VAN VOORUITGANG’

Nederland is continu in ontwikkeling. Maatschappelijk, economisch en organisatorisch verandert er veel. Al ruim 85 jaar volgen wij als adviesbureau deze ontwikkelingen op de voet en werken we aan een vooruitstrevende samenleving. De behoefte om iets fundamenteels te betekenen voor mens en maatschappij zit in onze genen. Met onze adviezen en oplossingen hebben we dan ook actief meegebouwd aan het Nederland van vandaag. Altijd op zoek naar duurzame vooruitgang.

Alles wat we doen is onderzocht, onderbouwd en vanuit meerdere invalshoeken bekeken. Zo komen we tot gefundeerde adviezen en slimme oplossingen. Die zijn op het eerste gezicht misschien niet altijd de meest voor de hand liggende. Juist deze eigenzinnigheid maakt ons uniek. Daarbij zijn we niet van symptoombestrijding. En gaan pas naar huis als het is opgelost.

Berenschot Groep B.V.

Van Deventerlaan 31-51, 3528 AG Utrecht

Postbus 8039, 3503 RA Utrecht

030 2 916 916

www.berenschot.nl