

Vergaderjaar 2008–2009

**31 529**

## **Stilstaan bij parkeren Aanbevelingen om de groeiende parkeerproblematiek aan te pakken**

**Nr. 3**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 december 2008

Bij brief van 17 juli 2008 hebt u mij ter kennisneming een initiatiefnota van het lid Koopmans gezonden, getiteld «Stilstaan bij parkeren». Op verzoek van uw kamer vindt hierover op 18 december a.s. een Algemeen Overleg plaats. In deze brief wil ik graag, mede namens mijn collega's van VROM en BZK, een eerste reactie geven op deze nota.

#### *Inleiding*

Het parkeerbeleid is een van de onderdelen van het verkeers- en vervoersbeleid en als zodanig gericht op het optimaliseren van de bereikbaarheid. Adequate parkeervoorzieningen zijn onder meer van wezenlijk belang voor de leefbaarheid en voor een goede bereikbaarheid van binnensteden. Het kan echter niet los gezien worden van het ruimtelijke ordeningsbeleid, het milieubeleid en het economische beleid. De optimale mix van de instrumenten op deze beleidsvelden is afhankelijk van de lokale situatie en daarom bij uitstek een terrein van de decentrale overheden. Het rijk geeft kaders aan voor zover er sprake is van een nationaal belang. Daarnaast kan het rijk faciliterend optreden, onder meer door het bieden van een wettelijke basis voor nieuwe instrumenten, financiering en het bevorderen van kennisvergaring en verspreiding en heeft het zijn eigen verantwoordelijkheden ten aanzien van het hoofdwegennet en de hoofd railinfrastructuur. Tegen deze achtergrond heb ik de initiatiefnota gelezen en beoordeeld.

#### *Algemene reactie*

Ik wil de heer Koopmans bedanken voor zijn analyse van het parkeerbeleid in Nederland. In de initiatiefnota wordt terecht geconstateerd dat er een spanning aan het ontstaan is tussen de schaarse ruimte en het toenemend aantal auto's. De nota schetst de problemen die hierdoor kunnen ontstaan, maar geeft tevens aan hoe complex het afwegingskader is waarbinnen met name gemeentebesturen dienen te opereren. Ten tijde van het verschijnen van de initiatiefnota is ook het rapport «Parkeren in woonge-

bieden; oplossingen voor de toekomst» van het Ruimtelijk Planbureau (thans Planbureau voor de Leefomgeving) verschenen, waarin nader wordt ingegaan op de toenemende problematiek in woongebieden en de oplossingen die daarvoor in de verschillende situaties in aanmerking kunnen komen.

Beide publicaties waren voor mij aanleiding om het onderwerp parkeren te agenderen in het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB) van 6 november jongstleden. Mijn reactie in deze brief is dan ook mede ingegeven door de reacties die ik tijdens dat overleg van Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG), Interprovinciaal Overleg (IPO), Samenwerkende Kaderwetgebieden Verkeer en Vervoer (SKVV) en Unie van Waterschappen (UvW) heb ontvangen.

De analyse in de initiatiefnota maakt duidelijk dat er verbeteringen mogelijk en wenselijk zijn. Deze mening deel ik, maar tevens constateer ik dat er inmiddels veel in gang is gezet, zoals hieronder aangegeven.

### *Reactie op aanbevelingen*

In de initiatiefnota wordt een aantal aanbevelingen gegeven, die deels op het beleidsterrein liggen van de decentrale overheden, maar deels ook op het terrein van de rijksoverheid. Op deze laatste wil ik graag nader ingaan.

#### *1. Stijgende tarieven.*

De initiatiefnota legt een verband tussen het hanteren van tijdseenheden van een uur met het beeld in de maatschappij dat de auto een melkkoe is. In de nota wordt tevens geconstateerd dat enkele gemeenten het betalen per minuut reeds toepassen. Ik vind dit primair een verantwoordelijkheid van de gemeenten. Ik kan mij echter voorstellen dat voor de invoering van dergelijke systemen en over de voorhanden technieken een kennisbehoefte bestaat waarin nog niet geheel is voorzien. Dat geldt mogelijk ook voor de gevolgen van tariefverschillen tussen gemeenten op het bezoekerspercentage. Het kenniscentrum waar ik later op terug kom zal hieraan invulling kunnen geven.

Daarnaast ben ik gaarne bereid om, zoals in de nota wordt voorgesteld, in mijn overleg met aanbieders van navigatiesystemen na te gaan of het mogelijk is om, naast de bezetting van parkeerplaatsen, tevens informatie te verschaffen over de tarieven.

#### *2. Groei auto's.*

In de initiatiefnota wordt, gezien het nog steeds groeiend aantal auto's en de daardoor toenemende parkeerproblematiek, gepleit voor een sterkere kaderstellende rol van de rijksoverheid in de vorm van een nota parkeerbeleid op rijksniveau. Ik ben daar geen voorstander van en de decentrale overheden waren dat in het NMB van 6 november met mij eens. De snelste weg om resultaat te bereiken op de in nota genoemde punten, is het onderwerp bij de direct betrokkenen neer te leggen.

In de initiatiefnota worden parkeernormering, integrale stadsontwikkeling, P+R en milieudifferentiatie genoemd als de thema's die in zo'n rijksnota aan de orde zouden moeten komen. Op deze terreinen vinden echter de nodige ontwikkelingen plaats.

Zo zal naar verwachting begin volgend jaar een CROW<sup>1</sup>-werkgroep van start gaan om de parkeerkencijfers voor woongebieden kritisch te bezien. De gewenste meer integrale stadsontwikkeling in relatie met parkeren komt aan de orde in het eerder genoemde rapport van het Planbureau voor de Leefomgeving. Bij de verstedelijkingsafspraken voor de periode 2010 tot 2020 zal aandacht worden gevraagd voor het te hanteren parkeerbeleid bij nieuwbouwlocaties. Realistische parkeernormen in deze

---

<sup>1</sup> CROW is het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte. Deze not-for-profitorganisatie ontwikkelt, verspreidt en beheert praktisch toepasbare kennis voor beleidsvoorbereiding, planning, ontwerp, aanleg, beheer en onderhoud. Dit gebeurt in samenwerking met alle belanghebbende partijen, waaronder Rijk, provincies, gemeenten, adviesbureaus, uitvoerende bouwbedrijven in de grond-, water- en wegebouw, toeleveranciers en vervoersorganisaties.

gebieden kunnen voorkomen dat op termijn de toename van het aantal auto's zal leiden tot verdringing van andere functies op wijkniveau, zoals groen en speelterreinen voor kinderen.

Provincies, stadsregio's en gemeenten besteden reeds langere tijd uitvoerig aandacht aan een uitbreiding van P+R-plaatsen en stemmen hierbij onderling goed af. De P+R-lokaties in regio Rotterdam die ook in de nota wordt genoemd en de P+R-plaatsen die op initiatief van de provincie Noord Holland zijn aangelegd zijn hiervan een voorbeeld.

Bovendien is in het Actieplan Spoor € 30 mln. gereserveerd voor een uitbreiding van 7500–10 000 P+R-plaatsen.

Tenslotte breidt VROM een wetsvoorstel voor over milieudifferentiatie bij parkeertarieven. V&W zal de hiertoe noodzakelijke wijziging in de Wegenverkeerswet voorbereiden. Hiermee wordt een diversiteit in beleid bij de gemeenten voorkomen.

### *3. Service*

De onder deze noemer geplaatste aanbevelingen hebben betrekking op kwaliteitsaspecten van parkeervoorzieningen. Ik acht alle hier gedane suggesties een verantwoordelijkheid van de gemeente en/of de betreffende exploitant van de parkeergarage. In een nog op te zetten Kenniscentrum Parkeren (zie hieronder) kunnen ervaringen m.b.t. kwaliteitsaspecten worden uitgewisseld.

Tegen de achtergrond van bovengeschetste ontwikkelingen waren de decentrale overheden, vertegenwoordigd door VNG, IPO, SKVV en UvW, van mening dat een verdergaande kaderstellende rol van de rijksoverheid geen toegevoegde waarde heeft. Integendeel, het kan eerder vertragend in plaats van stimulerend werken op een voortvarende aanpak van de problemen waarvoor wij ons nu en in de toekomst gesteld zien. De bovenstaande ontwikkelingen op deze terreinen maken mijns inziens eens te meer duidelijk dat een rijksnota overbodig is.

Wel achten de decentrale overheden een tijdige bezinning over mogelijke oplossingen voor de geschetste problemen noodzakelijk, zowel op alle overheidsniveaus als in de private sfeer. Ik ondersteun hun mening.

In het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB) hebben we dan ook gezamenlijk besloten de mogelijkheid en wenselijkheid na te gaan van een Kenniscentrum Parkeren. Naast de diverse overheden, kunnen ook maatschappelijke en particuliere organisaties en kennisinstellingen van dit kenniscentrum deel uit maken. Het kenniscentrum kan zich richten op het onderzoeken van nieuwe oplossingsrichtingen en op een uitwisseling van ervaringen die in diverse gemeenten reeds zijn opgedaan met de effecten van de verschillende maatregelen. Ik denk dat een Kenniscentrum Parkeren daarmee een goede en adequate rol kan spelen voor gemeenten bij het vormgeven van hun parkeerbeleid en het uitwisselen van kennis en ervaringen. De komende periode ga ik samen met de betrokkenen de opzet van zo'n kenniscentrum uitwerken. Het kenniscentrum zou kunnen worden ondergebracht bij het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KPVV). In het eerste kwartaal van 2009 wil ik in het NMB-overleg tot besluitvorming komen.

Ik ga er van uit met deze reactie een positieve bijdrage te hebben geleverd aan het door u geplande overleg over de initiatiefnota.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings