

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

246

Vragen van het lid **Van Ginneken** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het rapport «Parkeerbeleid als stuurmiddel voor woon-werkverkeer»* (ingezonden 29 september 2023).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 17 oktober 2023).

Vraag 1

Bent u bekend met het rapport «Parkeerbeleid als stuurmiddel voor woon-werkverkeer» dat is uitgevoerd in opdracht van IenW?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Waarom is dit rapport niet met de Kamer gedeeld?

Antwoord 2

Het eindrapport is in 2019 gepubliceerd op de website van de rijksoverheid. Er was toen geen aanleiding om dit onderzoeksrapport ook actief naar de Kamer te sturen. Vanwege de veelheid aan onderzoeken wordt immers niet elk gepubliceerd rapport actief naar de Kamer verstuurd. Hiervoor moet een concrete aanleiding zijn, bijvoorbeeld in verband met correspondentie met de Kamer of het belang om de Kamer actief te informeren.

Vraag 3

Wat is er op het ministerie gedaan met dit rapport sinds het is opgeleverd?

Antwoord 3

De publicatie is actief gedeeld met gemeenten. Ook is via vakliteratuur voor gemeenten (zoals verkeerskunde, parkeer24) destijds het rapport onder de aandacht gebracht.

Vraag 4

Is dit rapport verstuurd aan gemeenten zodat zij hun parkeerbeleid geïnformeerd kunnen vormgeven?

¹ <https://www.omgevingsweb.nl/nieuws/parkeerbeleid-als-stuurmiddel-voor-woon-werkverkeer/>.

Antwoord 4

Ja. Sinds de publicatie is dit rapport regelmatig opgestuurd naar gemeenten. Daarbij is in gesprekken met zowel individuele gemeenten als met koepels gesproken over de bevindingen in het rapport.

Vraag 5

Hoe reageert u op de conclusie dat het toepassen van normerend en beprijzend parkeerbeleid in steden het autogebruik van en naar die steden met 30% kan verlagen?

Antwoord 5

Het is aan gemeenten en bedrijven om te bepalen welke keuzes worden gemaakt in het parkeerbeleid. Het rapport laat zien dat parkeerbeleid door gemeenten en bedrijven veel invloed heeft op de reiskeuzes van mensen. Vanzelfsprekend is dat effect bij frequente reizen zoals woon-werkverkeer groter. Zoals uit recent onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid² blijkt, wordt dit middel door veel gemeenten al veelvuldig ingezet.

Vraag 6

Hoe reageert u op de conclusie dat normerend en beprijzend parkeerbeleid landelijk kosten kan besparen op aanleg van infrastructuur?

Antwoord 6

Een toekomstbestendige aanpak op het gebied van mobiliteit vraagt om een effectieve mix van maatregelen met samenhangende inzet vanuit het Rijk en de partners: in de infrastructuur, in het voertuig, in de ruimtelijke ontwikkeling en in (keuze)gedrag. Gemeenten en bedrijven zijn verantwoordelijk voor het parkeerbeleid. Zij kennen de specifieke omstandigheden en kunnen zo het parkeerbeleid inrichten op de wensen van de bewoners, werknemers en duurzame verstedelijking.

Vraag 7

Bent u van plan om vanwege die potentiële besparing en/of andere doelen gemeenten actief te stimuleren om normerend en beprijzend parkeerbeleid in te zetten?

Antwoord 7

Nee, het is de beleidsverantwoordelijkheid van gemeenten om op het gebied van parkeerbeleid eigenstandige keuzes te maken. Ook is het belangrijk dat reizigers die afhankelijk zijn van de auto hiertoe de mogelijkheid behouden. Nabijheid van werk, onderwijs en voorzieningen en het beschikbare aanbod aan mobiliteitsopties varieert immers per gebied en reiziger. Dit vraagt om gedifferentieerd parkeerbeleid dat naast gemeentelijke doelstellingen ook is afgestemd op de kenmerken van de wijk en de behoefte van de bewoners. Daarbij breng ik graag in herinnering dat de Kamer de regering heeft verzocht om juist zorg te dragen voor het realiseren van voldoende parkeerplaatsen bij het realiseren van woningen³.

Vraag 8

Kunt u vervolgonderzoek laten doen naar de openstaande beleidsvragen zoals die geformuleerd staan, waaronder de rol van parkeerbeleid op de doelstelling om 200.000 mensen uit de auto te krijgen?

Antwoord 8

In 2022 heeft reeds onderzoek plaatsgevonden naar de kwantitatieve impact van gedragsmaatregelen, waaronder parkeerbeleid bij gemeenten en werkgevers, op mobiliteit en Brede Welvaart⁴.

² Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2023). Autoluw beleid gemeenten. Doelen, effecten en rollen.

³ Motie Madlener c.s. over voldoende parkeerplaatsen en uitvalswegen bij de aanleg van nieuwe woonwijken (kenmerk 2022D50451).

⁴ Ecorys (2022). Verkenning van de kwantitatieve impact van gedragsmaatregelen op mobiliteit. <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/10/05/verkenning-van-de-kwantitatieve-impact-van-gedragsmaatregelen-op-mobiliteit>

Verdere kennisontwikkeling op het gebied van parkeren vindt tevens plaats via het kennisinstituut CROW, waar IenW een actieve bijdrage aan levert. Een concreet voorbeeld van deze invulling is het kennisprogramma hubs en parkeren van het CROW waarmee gemeenten met gerichte adviezen worden ondersteund.