

Vergaderjaar 2008–2009

31 529

Stilstaan bij parkeren Aanbevelingen om de groeiende parkeerproblematiek aan te pakken

Nr. 4

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 11 februari 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 18 december 2008 overleg gevoerd met de indiener van de initiatiefnota, het lid Koopmans, en met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat en minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over:

- **de brief van het Tweede Kamerlid Koopmans d.d. 9 juli 2008 bij de Initiatiefnota Stilstaan bij parkeren. Aanbevelingen om de groeiende parkeerproblematiek aan te pakken (31 529, nr. 1);**
- **Initiatiefnota Stilstaan bij parkeren. Aanbevelingen om de groeiende parkeerproblematiek aan te pakken (31 529, nr. 2).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

Voorzitter: Neppérus

Griffier: Tijdink

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De **voorzitter**: Vandaag is aan de orde de initiatiefnota van de heer Koopmans met de mooie titel Stilstaan bij parkeren: Aanbevelingen om de groeiende parkeerproblematiek aan te pakken. Ik heet de heer Koopmans en zijn ondersteunend ambtenaar welkom, evenals de bewindslieden van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de initiatiefnemer van harte voor de nota met inderdaad een bijzonder mooie titel. Uit de nota blijkt duidelijk dat parkeren een gemeentelijke zaak is. Ik wil daarom gemeenteraadsleden oproepen om daar veel meer mee te doen dan op dit moment gebeurt. Het is een onderwerp waar je je als gemeenteraadslid echt in vast kan bijten. Dat geldt zeker voor de eerste aanbeveling van de heer Koopmans, namelijk dat het parkeerbeleid heel transparant moet zijn. Ik denk dat er wat dat betreft nog een hele wereld te winnen valt. De gemeenteraadsleden zouden ook, conform de tweede aanbeveling van de heer Koopmans, extra aandacht moeten besteden aan het parkeren per

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Neppérus (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA) en Van Heugten (CDA).

minuut. De PvdA-fractie is er geen voorstander van om dat wettelijk af te dwingen.

Informatie over de parkeerprijs via gps lijkt mij een heel goede zaak. Is het ook mogelijk om via de gps te laten zien op welke wijze betaald moet worden in de diverse parkeergarages of op parkeerplekken? Dat verschilt nogal. Je kunt er niet altijd zeker van zijn of je met je creditcard of je pinpas terecht kunt of dat je een hele zak vol munten nodig hebt.

Wij steunen van harte aanbeveling 4 over het onderzoek.

Bij aanbeveling 5 wil ik iets langer stilstaan. Voorgesteld wordt dat het Rijk meer kaders gaat stellen. Ik gaf al aan dat ik dit echt een zaak voor gemeenten vind. Dat impliceert dat de PvdA-fractie het niet nodig vindt dat het Rijk kaders gaat stellen. Als eerste wordt voorgesteld om de parkeernormen te verhogen. Ik vind het goed dat er adviesnormen zijn en dat wordt onderzocht of die bijgesteld moeten worden, maar het lijkt mij niet nodig om vanwege het toenemende autobezit de parkeernormen te verhogen naar twee per nieuw te bouwen woning. Dat is niet goed omgaan met de beschikbare ruimte en het is veel te duur. Ik heb hierover wat gefilosofeerd en ik hoor graag of er voor mijn ideeën steun is van de minister van Verkeer en Waterstaat en de initiatiefnemer.

Bij de behandeling van het MIRT afgelopen maandag kwam naar voren dat het bij de aanleg van een nieuwbouwwijk vaak heel lang duurt voordat het ov geregeld is, omdat de NS pas met de bouw van een station wil beginnen als er voldoende klanten zijn. Ik kan mij voorstellen dat iedereen die in een nieuwbouwwijk woont recht heeft op een parkeerplek, maar dat niet iedereen daar gebruik van maakt. Dat recht zou men terug kunnen geven aan de gemeente in ruil voor korting op openbaar vervoer. Dit zou voor de gemeenten een argument kunnen zijn om de NS over te halen eerder te beginnen met de bouw van een station. Graag hoor ik wat de minister van Verkeer en Waterstaat en de initiatiefnemer van dit idee vinden. Ik kwam op dit idee omdat ik hoorde dat de minister met de NS een afspraak heeft gemaakt over een kortingskaart voor net afgestudeerden.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het valt mij op dat mevrouw Roefs er niet bij stilstaat dat het Nederlandse wagenpark een enorme groei doormaakt en wel naar negen miljoen auto's. Dat is in verschillende rapporten aangetoond. Ik heb het idee dat zij daar niet veel aandacht aan besteedt. Dat heeft consequenties. Ik weet niet of zij zich daar ten volle van bewust is. Op zichzelf vind ik haar voorstel sympathiek om te kijken of parkeerruimte die niet gebruikt wordt op een andere manier kan worden benut. Zij heeft het over het recht dat bewoners hebben op een parkeerplaats. Welk recht bedoelt zij? Volgens mij bestaat dat recht helemaal niet. Sterker nog, bestond het maar! Waar baseert zij haar opmerking op?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb het niet bedoeld als een juridisch recht. Bekend is dat bij de bouw van een nieuwbouwwijk gerekend wordt met een parkeerplek per woning. In theorie betekent dit dat iemand een soort recht heeft op een parkeerplek. Daar zou een gemeente mee kunnen werken. Het is maar een idee. Ik ben het met de heer De Rouwe eens dat het autobezit toeneemt, maar ik denk dat wij daar op een innovatieve manier mee moeten omgaan. Denk aan het creëren van parkeerruimte onder het gazon, waarbij gebruik kan worden gemaakt van tilliften. Dat zijn ontwikkelingen die ik voorzie die geen extra ruimte kosten.

De heer **Roemer** (SP): Ik sta voor hetzelfde dilemma: waar wil je normen hanteren en waar is het een zaak van de gemeenten? Ervaring uit mijn leven hiervoor leert mij dat projectontwikkelaars bij inbreiding iedere centimeter willen volbouwen en dat zij elke kans grijpen om voor parkeerruimte bestemde grond te gebruiken om woningen op te bouwen, want dan verdienen zij meer. In die tijd was ik ongelofelijk blij als ik projectont-

wikkelaars normen kon opleggen. Is mevrouw Roefs het met mij eens dat de gemeenten voldoende handvatten moeten hebben om af te dwingen dat er parkeerplaatsen komen en te voorkomen dat projectontwikkelaars alles maar volbouwen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb het idee dat de gemeente dat niet per se als stok achter de deur nodig heeft. De gemeente maakt een bestemmingsplan en stelt daarbij bepaalde eisen, onder andere hoeveel ruimte er moet komen voor parkeerplaatsen. In mijn ogen kun je dat bij een projectontwikkelaar op die manier net zo goed afdwingen. Ik ben het met de heer Roemer eens dat er veel meer aandacht moet zijn voor voldoende parkeer ruimte bij inbreiding. Maar dat kan ook heel slim gebeuren. Ik wijs op de manier waarop zaken in Japan geregeld worden. Daar kunnen wij nog heel wat van leren. Ik heb niet het idee dat die norm wettelijk vastgelegd zou moeten worden. Dat lijkt mij niet nodig. Maar goed, misschien denkt de initiatiefnemer daar anders over.

De opmerkingen over P+R vind ik zeer achtenswaardig. Ik denk dat de initiatiefnemer weet dat wij het niet eens zijn met zijn opmerking over de milieudifferentiatie. Wij wachten met spanning het wetsvoorstel af en vragen nu alvast aan de minister van VROM hoe het daarmee staat. De kwaliteit van de parkeervoorzieningen zou verbeterd moeten worden. Een voorbeeld hiervan is de parkeergarage onder het Plein. Deze is ontzettend mooi opgeknapt en er is heel goede verlichting, maar vanwege het aantal SUV's blijkt dat deze parkeergarage veel te smal is. Daar valt echter niets meer aan te doen.

Hoe wil de heer Koopmans uitleggen dat wij steeds meer moeten gaan betalen voor parkeren? Bij het voorstel voor de invoering van de kilometerheffing is gesteld dat de gebruiker moet betalen, maar een geparkeerde auto wordt in feite niet gebruikt, dus daarvoor kan dit niet gelden.

In de initiatiefnota wordt een proef in Amsterdam genoemd met parkeren per drie minuten. Die proef zou duren tot 30 september. Zijn er al resultaten te melden van deze proef? Overigens vind ik het bijzonder om in de nota te lezen dat Amsterdam het goede voorbeeld geeft. Ik zal dit omlijsten.

Graag krijg ik een reactie van de heer Koopmans op een passage uit de brief van de VNG over een koppeling met een bouwverordening waarbij het een en ander mis is gegaan.

Wij kunnen ons vinden in de reactie van de minister op deze initiatiefnota. Er hoeft voor ons geen nota parkeerbeleid van het Rijk te komen, maar wij zijn wel voorstander van het opzetten van een kenniscentrum voor dat taakgebied bij de gemeenten.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. De fractie van de SGP heeft met grote belangstelling en waardering kennisgenomen van deze initiatiefnota. Ik vind het heel goed als Kamerleden zelf het initiatief nemen om met een dergelijk uitgewerkt verhaal te komen. Dus alle waardering daarvoor. Het gaat om een heel herkenbare problematiek. Het raakt direct aan de invulling van onze schaarse ruimte. Het heeft alles te maken met «verblikking» van de publieke ruimte, maar ook simpelweg met de vraag waar je je auto kwijt kunt. Kortom, er zitten heel veel kanten aan. Bij het lezen van de nota kwam één vraag telkens naar voren, namelijk waar de overheidsverantwoordelijkheid ligt. Is het primair een lokale verantwoordelijkheid? Zo hebben wij het tot nu toe wel gezien. Deelt de indiener dat uitgangspunt? Waar begint en waar eindigt de nationale verantwoordelijkheid? Op dat punt is de nota niet op alle onderdelen even scherp. Er staat bijvoorbeeld dat de rijksoverheid het stimuleren van parkeren per minuut niet bij wetgeving moet invoeren, maar dat zij wel een stimulerende rol heeft om gemeenten dit te laten overnemen. Bedoelt de heer Koopmans dat gemeenten zelf de handschoen moeten oppakken, onder andere naar aanleiding van deze nota? Of bedoelt hij dat het Rijk

hierin concreet een stimulerende rol richting gemeenten gaat vervullen? Graag wat meer helderheid daarover. Ook voor andere aanbevelingen wil ik weten wat onder de lokale en wat onder de nationale verantwoordelijkheid valt. Moet het Rijk parkeertarieven vaststellen? Gaat het Rijk bepalen dat gemeenten parkeren per minuut moeten belasten? Is hierover overleg gepleegd met de gemeenten? Heeft de heer Koopmans het idee dat gemeenten dit oppakken?

Veel parkeergarages zijn in beheer van particuliere ondernemers. Dan heb je te maken met de afbakening publiek/privaat. Wat is in de visie van de heer Koopmans de private ruimte voor de particuliere beheerders van parkeergarages bij de vaststelling van tarieven, soort automaten, aanwezigheid van vrouwenplekken, etc.? Wat betekent dit voor zijn voorstellen? Betalen per minuut zal het parkeren in het algemeen duurder maken om de simpele reden dat dergelijke installaties de exploitatie duurder maken. Dat geldt ook voor het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van parkeergarages. Betekent dit dat als gevolg van op zichzelf goede ideeën parkeertarieven omhoog gaan? Vindt de heer Koopmans dat een aanvaardbare consequentie of wil hij dat juist niet? Zo nee, wie gaat dit dan betalen? Een ander punt uit de nota is het voorstel dat treinreizigers gratis zouden moeten kunnen parkeren bij P+R-voorzieningen. Een prachtig voorstel, maar ook hier geldt de vraag: wie gaat dat betalen? Het financiële deel is niet het meest uitgewerkte deel van de initiatiefnota. Graag krijg ik meer duidelijkheid over de vraag voor wie de kosten zijn. Wie betaalt bepaalt? Dan nog een opmerking over de beeldvorming. Parkeren zou voor veel gemeenten functioneren als een serieuze financiële sluitpost of minder mooi gezegd als melkkoe. Ook in de nota worden daar opmerkingen over gemaakt. Het viel mij op dat er voorzichtig werd geformuleerd «het beeld bestaat dat ... Graag verneem ik de concrete visie van de initiatiefnemer daarop, ook omdat de VNG daar stevig afstand van neemt. De VNG stelt dat gemeenten lang nog niet alle daadwerkelijk gemaakte parkeerkosten doorberekenen.

Gistermiddag ontvingen wij de reactie van de minister op de nota. Wat vindt de initiatiefnemer van deze reactie? Ik vind de suggestie om een kenniscentrum parkeren op te richten heel interessant en waardevol.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik wil graag een compliment maken voor de ommezwaai die mijn collega Koopmans vandaag maakt. Ik ken hem namelijk als iemand die het altijd heeft over rijden, rijden en rijden. Zijn initiatiefnota gaat nu eens over een onderwerp waar hij normaal gesproken een bloedhekel aan heeft, namelijk stilstaan; stilstaan bij parkeren.

Of wij het nu willen of niet, ons wagenpark groeit en groeit. Ik vind dat wij daarbij een realistische koers moeten varen die aansluit bij de behoefte. Wij moeten een stap verder gaan dan nu. Wij moeten meer dan nu rekening houden met deze ontwikkeling van ons Nederlandse wagenpark. Ik ondersteun dan ook de conclusie van dit rapport dat het Rijk samen met gemeenten kan optrekken om de groeiende problematiek aan te pakken. Aan de indiener vraag ik of deze conclusie niet wat soft geformuleerd is. Zo kennen wij de heer Koopmans eerlijk gezegd niet.

Terecht wijst de indiener op de grote stijging van de parkeerkosten. Dit roept bij het publiek grote ergernis op. Autorijden is duur, zeggen veel mensen. Nou, dan moet je de auto eens stil laten staan. Dat kost pas echt geld. In deze nota lees ik dan ook veel over de inkomsten. Net als de heer Van der Staaij wil ik weten of de indiener iets kan zeggen over de kosten van het parkeren. Als je de nota leest, lijkt het wel of deze er niet zijn. Is het niet zo dat vooral in grote steden de parkeerplaats vaak meer waard is dan de auto die erop staat? Met andere woorden: vindt de indiener dat bewoners en bezoekers op dit moment een reële prijs betalen voor het parkeren van hun privéauto in de openbare ruimte?

In Nederland zijn er tussen de negen en twaalf miljoen parkeerplaatsen en ruim zeven miljoen auto's. Er is dus niet alleen winst te behalen met meer plaatsen, maar ook met een betere benutting daarvan. Via navigatie zou je goed geleid kunnen worden naar beschikbare en/of goedkope plaatsen in een stad. Hiervoor is transparantie van de parkeeraanbieders nodig plus technische ondersteuning. De minister schreef in zijn brief van gisteren dat hij opnieuw om de tafel gaat zitten met de sector om hierover te praten. Maar dat zou de minister toch al veel eerder gedaan hebben? Staat daarbij ook het onderwerp parkeren op de agenda?

Van de minister van VROM zou ik graag willen weten of zij erkent dat het wagenpark gaat groeien naar negen miljoen auto's in 2020. Vindt zij dat haar ministerie hierin een rol speelt? Zo ja, hoe ziet deze eruit? Deelt zij de conclusie van het Planbureau voor de Leefomgeving dat de aanwezigheid van openbaar vervoer en een lage parkeernorm mensen niet uit de auto halen?

Mijn fractie is kritisch over de Vinex-locaties, waar de parkeerdruk niet afnam maar groeide en heeft geleid tot forse parkeerproblemen. De leefomgeving heeft hier een harde knauw gekregen. Dat wordt helaas alleen maar erger. De maakbaarheidgedachte is hier duidelijk mislukt. Daar moeten wij dus van afstappen. Bewoners zijn zelf trouwens ook verantwoordelijk. De eigen oprit wordt steeds minder gebruikt voor de auto, terwijl de stoep voor het huis ervaren wordt als een parkeerrecht. En dat is het dus niet, zeg ik tegen mevrouw Roefs.

Het CDA pleit voor nieuwe realistische parkeernormen in nieuwe woongebieden. Krappe normen leiden immers niet tot een lager autobezit, maar wel tot parkeerproblemen. Kunnen wij met de huidige parkeernormen niet spreken over een fictief parkeerprobleem? Wat gebeurt er als wij de normen oprekken? Ik zou graag van de indiener en de minister van VROM willen weten of zij de huidige CROW-normen nog realistisch vinden voor de toekomst. Kan de minister van VROM toelichten waarom het met de nieuwe Wet ruimtelijke ordening voor gemeenten onmogelijk wordt gemaakt parkeernormen te regelen via de bouwvergunning? Is er geen praktisch alternatief voor gemeenten?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Proef ik uit de woorden van de heer De Rouwe dat hij ontevreden is over de manier waarop wordt omgegaan met parkeernormen? Zo ja, zou hij daarvoor meer bindende rijkskaders willen? Welke ruimte gunt hij gemeenten in de onderhandelingen over concrete parkeernormen?

De heer **De Rouwe** (CDA): Wij zetten vraagtekens bij de huidige normen. Die normen komen voor een deel bij de centrale overheid vandaan. Het Rijk heeft bijvoorbeeld een rol gespeeld bij het vaststellen van de CROW-normen, zoals blijkt uit de uitvoeringsnota parkeerbeleid uit 1991, die niet meer van deze tijd is. Wij vragen ons oprecht af of de huidige normen nog aansluiten bij de groei waarmee wij te maken krijgen. Daarom vraag ik de indiener en de ministers om daarop te reageren.

Voorzitter. Wij ontkomen er niet aan, veel meer parkeerfaciliteiten te creëren. In gebieden met woon- en werkfuncties zouden veel meer garages gebouwd moeten worden. Overdag kunnen bezoekers hiervan gebruik maken, terwijl bewoners 's avonds en 's nachts daarin hun auto parkeren. Dit is en blijft een taak van gemeenten, maar zouden hiervoor de richtlijnen voor de bouw van garages niet versoepeld kunnen worden?

Welke rol kan de VROM-Inspectie spelen? Vroeger kwam deze inspectie langs om te zien of er niet te veel parkeerplekken gebouwd werden. Zou de inspectie nu niet langs kunnen komen om te zien of er te weinig gebouwd wordt? Graag een reactie van de minister van VROM.

Er is in de media veel gezegd over het voorstel om extra parkeerruimte te reserveren voor vrouwelijke bestuurders. Ik kan, nee, ik wil daar niets over zeggen. Extra parkeerruimte voor bepaalde doelgroepen kan op zichzelf

heel goed zijn. Met name voor jonge gezinnen kan extra ruimte nodig zijn om de Maxi-Cosi of de kinderwagen uit de auto te halen. Voor kinderen is het bovendien veiliger indien zij direct bij de uitgang zitten. Daarom pleiten wij niet voor vrouwenplaatsen maar voor gezinsplaatsen. Het CDA wil daarbij verdergaan: dit moet niet alleen gelden voor garages, maar ook voor de plaatsen langs de rijkswegen. Vooral in de avond is het fijn om op een goed verlichte en veilige plek te staan. Dat zien wij ook terug in Duitsland en in Engeland. Wat vindt de minister van Verkeer en Waterstaat van het idee om gezinsplaatsen te realiseren langs onze rijkswegen? Het CDA wil dat de parkeerproblematiek nadrukkelijker op de rijksagenda komt. De beleidsdoelstellingen van het Rijk om het ruimtegebruik te intensiveren en functies zo veel mogelijk te bundelen, spelen een belangrijke rol bij de toenemende parkeerdruk. Het huidige rijksparkeerbeleid van het ministerie van VROM beperkt zich tot de vraag waar je je auto neer kunt zetten indien je het ministerie bezoekt. Fijn dat het daar op de Rijnstraat geregeld is; nu nog de rest van het land. Het voorstel voor een kenniscentrum parkeren lijkt ons interessant, maar wij vragen ons af of de uitvoeringsnotitie parkeerbeleid uit 1991 niet aan herziening toe is. Het ene hoeft het andere niet uit te sluiten. Ik hoor graag van de minister van Verkeer en Waterstaat waar hij het kenniscentrum wil onderbrengen. Mijn fractie zit niet te wachten op een nieuw centrum. Wij denken nadrukkelijk aan het toevoegen van het centrum aan een bestaande organisatie. Wij pleiten daarom voor een herziene nationale parkeernota waarbij wij uitgaan van realistische normen en inzetten op het vergroten en beter benutten van het parkeeraanbod. Deze initiatiefnota geeft daarvoor genoeg aanleiding en kan daarom op een warm onthaal rekenen van onze fractie. Wij zouden graag zien dat het kabinet de nota ook warm onthaalt. Het wordt tijd dat het Rijk dit groeiende probleem niet uitsluitend parkeert bij de gemeenten.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Net toen mijn buurman bezig was, schoot mij te binnen dat zo'n kenniscentrum misschien leuk is voor de Fietsersbond. Maar goed, ik zou zeggen: minister, doe er uw voordeel mee. Mijn buurman begon met de ommezwaai van de heer Koopmans. Laat ik die nu ook gezien hebben, alleen op een ander front. Ik had het stuk gelezen en ik heb tot drie keer toe dezelfde zin gelezen en tot drie keer toe heb ik op het voorblad gekeken of de naam Koopmans erop stond. Ik kon mijn ogen niet geloven. Zo vlak voor kerst heeft hij het licht gezien en daar prijs ik hem voor. Er staat namelijk: de indiener is voor het invoeren van maatregelen om het milieu te ontzien en de luchtkwaliteit te verbeteren. Ik denk: geweldig, nu gaan wij de goede kant op samen. Minister Cramer is na vandaag een gelukkig mens. Zij heeft in de heer Koopmans een partner gevonden. Ik zie uit naar alle debatten na het reces over klimaatverbetering en milieumaatregelen.

Nu wil ik toch ook even stilstaan bij de notitie van de heer Koopmans. Ik wil hem in ieder geval complimenteren met het initiatief, waar hij veel tijd en energie in heeft gestoken, om een herkenbaar probleem in Nederland op de agenda te zetten. Alleen dat is al prijzenswaardig. Het CDA komt met een notitie met veel voorstellen. Over het algemeen is mijn fractie enthousiast over de notitie. Tot nu toe zagen wij het vooral als gemeentelijke problemen, maar in de notitie staat dat zo af en toe landelijke regie nodig is. Daar is de SP-fractie blij mee. De gemeenten zullen in de strijd tegen parkeeroverlast vooral geholpen zijn met een reductie van auto's, denk ik dan meteen. De filebelasting en daarmee een bpm-vrije aanschaf van auto's zal daar geen goed aan doen. Juist een model shift naar openbaar vervoer kan de steden lucht geven voor het parkeren.

De heer **Madlener** (PVV): Ik hoor nu weer het oude verhaal over reductie van auto's, maar het zijn de mensen die auto willen rijden. Is de heer Roemer dan ook voor reductie van mensen? Mensen moeten toch de

keuze hebben? Zij zijn toch gewoon afhankelijk van die auto? Heeft de heer Roemer een auto?

De heer **Roemer** (SP): Ja, ik heb een auto.

De heer **Madlener** (PVV): Nou, dan moet u die misschien wegdoen.

De heer **Roemer** (SP): Maar ik heb er geen vier, mijnheer Madlener. Ik herinner mij een persbericht met een grote foto van de heer Koopmans erbij, misschien een halfjaar geleden, waarin hij stelt dat wij er rekening mee moeten houden dat iedereen tegenwoordig drie of vier auto's voor de deur heeft staan. Dan denk ik: dat moeten wij maar niet doen. In Nederland zijn er wat dat betreft grote verschillen. Ik woon in het buitengebied in een klein dorp. Daar rijdt geen openbaar vervoer. De situatie daar is heel anders dan in een stad als Amsterdam. Op het platteland is het bezitten van een auto van een heel andere orde dan in een stad als Amsterdam. In de grotere steden kan het reduceren van het autogebruik bevorderd worden door mensen steeds betere alternatieven te bieden, zodat zij niet per se een auto nodig hebben. Ook als wij kunnen voorkomen dat mensen een tweede auto of een derde auto aanschaffen, voorkomen wij steeds meer parkeerproblemen. Zo simpel is het.

Voorzitter. Parkeerverlast in steden kunnen wij ook voorkomen door auto's van toeristen zo veel mogelijk uit de centra van de steden te weren. Daar zijn verschillende mogelijkheden voor, maar de belangrijkste is, goede voorzieningen te creëren aan de randen van de centra. Ik noem P+R-plaatsen, transferia, waar mensen gemakkelijk naar toe kunnen. Wat mij betreft moeten zij gratis met het openbaar vervoer naar het centrum van de stad vervoerd worden. Er zijn al ontwikkelingen in die richting. Wat de SP-fractie betreft worden die alleen nog maar verder uitgebreid. Met deze alternatieven zullen mensen niet proberen de auto bij de kassa van de HEMA te parkeren.

Verschillende sprekers hebben aangekaart dat binnen de ruimtelijke ordening nogal veel te doen is over de parkeerproblematiek. Niet alleen in bestaande wijken is er nogal eens een tekort aan parkeerplaatsen, maar ook in nieuwe wijken. Daar wordt weliswaar een hogere parkeernorm gehanteerd, maar de parkeerplaatsen liggen soms op verkeerde plekken. Er is een grote behoefte om auto's ondergronds te parkeren, maar dit leidt vaak tot extreem hoge parkeertarieven. Zo komt het voor dat er nieuwe wijken zijn met lege ondergrondse parkeergarages en een parkeerchaos bovengronds. Bij de bouw van nieuwe wijken moet daar veel meer rekening mee gehouden worden. Hoe kunnen dergelijke processen beter worden begeleid? In ieder geval is de oproep van het CDA om grotere parkeerplaatsen aan te leggen niet iets waar veel gemeenten vrolijk van worden. Wij in ieder geval ook niet. Zij hebben vaak die extra ruimte niet, zeker niet omdat het aantal parkeerplaatsen vaak ook al moet stijgen. Daarom zijn wij ervoor om in Europa te stimuleren dat er minder van die extreem grote auto's komen of dat geregeld wordt dat grotere auto's relatief duurder worden. Eveneens moet worden gestimuleerd dat mensen kiezen voor kleinere auto's of voor het openbaar vervoer. De kosten van handhaving worden volgens het CDA vaak als sluitpost bij gemeentebegrotingen gebruikt. Op zichzelf is dat nu een gemeentelijke keuze. Mag ik echter uit deze opmerking opmaken dat het CDA parkeertarieven kostendekkend wil laten zijn en niet hoger? Misschien is dat landelijk te regelen, net zoals wij van gemeenten eisen dat leges kostendekkend zijn. Daarmee verliezen wij echter de kracht van parkeertarieven als sturingsinstrument. Het voorstel van het CDA voor een mobiliteitsfonds klinkt wel goed, maar het heeft als gevolg dat parkeertarieven niet meer als regulerend instrument om de instroom van stadscentra te beperken gebruikt kunnen worden. Mijn vraag is of dat wel verstandig is.

Het bevorderen van parkeren per minuut juichen wij enorm toe. Ook het systeem van sms-parkeren kunnen wij verder bevorderen, juist om te voorkomen dat elke gemeente het wiel zelf uitvindt en je overal weer op een andere manier het betalen van parkeren moet regelen. Ziet de heer Koopmans er iets in om dit landelijk op te pakken?

Tot slot wil ik van deze gelegenheid gebruikmaken om iets te regelen voor de mensen met een handicap. Momenteel moeten zij in de gemeente een gehandicaptenparkeerkaart aanvragen. Deze kaart is in alle gemeenten geldig, maar in de gemeenten gelden verschillende regels. In de ene gemeente kunnen zij gratis parkeren en in de andere alleen op bepaalde plekken. Soms moeten zij zelfs toch betalen. Voor een gehandicapte is het al niet gemakkelijk om te reizen. Dan is het helemaal niet handig als zij vooraf moeten nagaan welke regels er gelden in een gemeente. Dit zou gelijkgetrokken kunnen worden, bij voorkeur door in alle gemeenten op openbare parkeerplaatsen gratis parkeren voor mensen met een handicap mogelijk te maken. Is de minister bereid, dit op te pakken? De voorganger van deze minister wilde daar niet toe overgaan toen wij daarom verzochten. Zowel de CDA-fractie als de PvdA-fractie gaf in 2006 aan dit ook te willen. Ik ben ervoor om dit snel te regelen. Dat kan door de gemeenten dit vrijwillig te laten doen en, indien dat niet lukt, dit per wet te regelen. Nu wachten wij in de Kamer al twee jaar op een initiatiefwet van collega's van de PvdA hierover. Dit kan veel sneller. Is de minister bereid, dit vrijwillig dan wel verplichtend te regelen?

Voorzitter: Jager

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik wil allereerst de indiener van de nota complimenteren. Hij heeft een fantastisch onderwerp te pakken. Er zijn terecht ontzettend veel ergernissen over het parkeerbeleid. Overigens zijn die ergernissen vooral veroorzaakt door de overheid zelf. Mensen kiezen voor auto's. Staat er één voor de deur, dan komt dat omdat er één persoon werkt. Staan er twee voor de deur, dan zijn er waarschijnlijk twee werkenden in dat huishouden. Beiden willen met de auto naar het werk en boodschappen doen. Daar is niets mis mee, vindt de PVV, in tegenstelling tot sommige andere partijen die denken links te moeten zijn op dit punt. Zij zeggen: weg met die auto's. Maar daarmee zijn zij eigenlijk tegen de gewone burger. Ik vind dat onbegrijpelijk. Wij horen dit al jaren. Het is ook de reden waarom er zoveel problemen zijn in Nederland. Ik heb jarenlang huizen mogen verkopen en mij is duidelijk geworden dat mensen een huis willen met een plek om hun auto te parkeren. Dat is heel logisch, het is ook helemaal niet duur. Het is gewoon een kwestie van een paar tegels op de grond en de auto kan worden geparkeerd. Meer is het niet. Al die parkeerplaatsen in Nederland zijn allang betaald door diezelfde burger. Het onderhoud kost eigenlijk niets, behalve dat af en toe de straat moet worden geveegd. Dus laten wij nu niet het beeld schetsen dat parkeren iets verschrikkelijks is en dat parkeren heel duur moet zijn. Het is allemaal onzin. Parkeren hoeft niets of weinig te kosten. Zo'n parkeerplaats is betaald door de burger.

Daarom wil ik eerst ingaan op de tarieven. Dat is een grote bron van ergernis. Ik ben heel blij dat het CDA heel voorzichtig stapjes zet om de gemeenten iets in te kaderen. Nu hebben de gemeenten volledige vrijheid. Dat zie je ook. Er worden echt schandalige tarieven berekend. Amsterdam is de koploper. Het is gewoon een belastinginkomstenbron geworden voor gemeenten. Willen wij dat eigenlijk wel? De PVV wil dat in ieder geval niet.

De heer **Roemer** (SP): De heer Madlener stelt dat het niet zo moeilijk is om parkeerplaatsen te creëren: een paar stoeptegels en het is klaar. Nu kan ik mij daar iets bij voorstellen in de gemeente Westerbeek waar ik woon, waar drie huizen in een straal van zes kilometer staan. Maar hoe wil

hij dat in Rotterdam gaan regelen? Ik heb familie in de Breitnerstraat. Dat is een heel smalle straat, waar mensen twee- of driehoog wonen. Hoe wil hij regelen dat mensen daar twee of drie auto's voor de deur kunnen zetten? Of is hij voor de tilliften van mevrouw Roefs?

De heer **Madlener** (PVV): Dat de overheid in de Middeleeuwen smalle straatjes aanlegde en te weinig parkeerplaatsen is natuurlijk te begrijpen. Toen wilde je een voederbak voor je paard. Maar sinds de auto zijn intrede heeft gedaan, had de overheid – en alle partijen die hier aan tafel zitten – dat moeten faciliteren. Natuurlijk kan ik niet alle oude stadscentra veranderen. Dus daar moet je met parkeergarages werken. Daar moet je de hoogte in of een stukje onder de grond. Het geld dat wordt uitgegeven aan parkeren, moet daaraan besteed worden. Dat gebeurt niet. De steden heffen schandalige tarieven en dat geld gaat vervolgens naar de algemene middelen. Daar worden die parkeerproblemen niet mee opgelost. Ik ben blij dat de indiener van deze nota daar in ieder geval de vinger op legt.

De heer **Roemer** (SP): Dit is wel heel erg gemakkelijk. Dat die wijken vroeger zo gebouwd zijn, is een feit. Dat alle kabinetten wanbeleid hebben gevoerd op dit terrein is natuurlijk ook een feit. Maar dat wil niet zeggen dat de heer Madlener nu de oplossing geeft. In de wijk die ik concreet noemde, een oude stadswijk, is geen ruimte om een parkeergarage te bouwen. Ik zou niet weten waar. Dat kan alleen als je een cultureel centrum of een universiteitsgebouw sloopt. Wat wil de heer Madlener slopen om in die buurt een parkeergarage neer te zetten?

De heer **Madlener** (PVV): Ik hoor altijd van de SP-fractie dat er veel te veel wordt geherstructureerd. Ik kan talloze initiatieven noemen in Rotterdam waardoor parkeergarages worden aangelegd. Dus als je zoekt, kun je dat vinden. Een wijk is niet statisch. Er wordt gebouwd, er wordt ruimte ingevuld, er worden een paar huizen gesloopt. Daar moet aandacht voor zijn. Natuurlijk kan ik die problemen ook niet in één dag oplossen. Dat vraag ik ook niet van de regering of van de indiener van de nota. Wel is het mogelijk het probleem te lijf te gaan door te werken aan oplossingen. Rotterdam doet dat gelukkig ook. De partij waar ik destijds voor in de gemeenteraad zat heeft bereikt dat het geld voor parkeren wordt uitgegeven aan parkeren. Toen kwam er ineens geld beschikbaar om parkeergarages aan te leggen. Prachtig. Dat beleid moet in de steden gevoerd worden. Verder moeten wij ervoor zorgen dat in de nieuwbouwwijken de auto gefaciliteerd wordt. De normen moeten aansluiten bij het autobezit van nu, maar ook bij het autobezit over tien jaar. Wij moeten vooruitkijken. Dat hebben de vorige kabinetten verzuimd, zoals de heer Roemer ook weet. Jarenlang is het beleid gevoerd om mensen de auto uit te jagen en de auto de woonwijk uit te jagen. Dat beleid heeft gefaald. Daarom zitten wij nu met dit probleem. Het CDA is nu eigenlijk zijn eigen probleem aan het oplossen en daar ben ik blij mee. Maar ik wil het wel gezegd hebben. Het heffen van tarieven is dus een inkomstenbron voor gemeenten. Daar heeft de indiener van de nota feilloos de vinger op gelegd. Wij vinden dat een schandalige zaak. Het is een reguleringsinstrument en niet een extra melkkoetje voor de lokale overheden. Ik ben blij dat er eindelijk iets gedaan wordt aan inkadering van de gemeenten, maar dat gaat lang niet ver genoeg. Ik vraag de indiener van de nota om een maximumparkeertarief te stellen. De PVV-fractie denkt daarbij aan maximaal € 1 per uur, geen cent meer. Daar kun je prima mee reguleren en dat is nog veel geld. De burger wordt nu getild voor de parkeervoorziening die hij zelf betaald heeft.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Stelt de heer Madlener voor dat alles wat met parkeren te maken heeft overgeheveld wordt van de gemeenten naar de rijksoverheid?

De heer **Madlener** (PVV): Nee, dat wil ik zeker niet. Ik vind dat de lokale overheden verplicht moeten zijn om goede parkeervoorzieningen aan te leggen. Dat kan via normering. Er zijn al normen gesteld. Wij hebben al een kader voor het aantal parkeerplaatsen. Dat moet opgeschroefd worden. Tevens wil ik dat er een maximumparkeertarief wordt gesteld. Wij zien dat juist in steden met de PvdA in het college van B en W de parkeertarieven worden opgeschroefd. Daar wordt het label «milieu» aan gehangen en «sociaal» en weet ik wat allemaal. Het is gewoon diefstal van de burger. De burger ergert zich rot aan die parkeertarieven. Dat parkeerbeleid is nergens op gebaseerd. Het lost het parkeerprobleem ook helemaal niet op. Het is gewoon het uitkleden van de automobilist. Daar wil de PVV niet aan meedoen. Ik ben blij dat het CDA een klein beginnetje maakt door de gemeenten wat minder vrijheid op dat punt te geven. Wij zouden daar veel verder in willen gaan, maar ieder begin is meegenomen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik wijs de heer Madlener erop dat de wethouders van de PvdA in de grote steden op de eerste plaats kijken naar de luchtkwaliteit en naar de gezondheid van de mensen. Gezien dat streven is het helemaal niet zo gek dat zij het moeilijker maken om een auto te bezitten.

De heer **Madlener** (PVV): Ik moet de eerste onderzoeker nog tegenkomen die tot de conclusie komt dat de luchtkwaliteit verbetert als het parkeertarief € 5 in plaats van € 1 is. Zo is het niet. De steden staan vol met auto's omdat mensen afhankelijk zijn van hun auto. Een geparkeerde auto stoot helemaal niets uit. Die staat stil. Dus ik kan niets met deze redenatie. Ik begrijp hier niets van. U moet juist blij zijn met een auto die geparkeerd is. Die rijdt tenminste niet. Bovendien worden de auto's steeds schoner. Over een paar jaar rijden wij allemaal uitstootvrij rond. Dus investeren in wegen en parkeerplaatsen is een investering in de toekomst. Het is investeren in mobiliteit. Dat maakt onze economie en ons leven aangenaam. Het aantal parkeerplaatsen is jarenlang door de overheid te laag gehouden. Auto's worden steeds breder. Dat geldt niet alleen voor grote auto's. Daar moeten de parkeerplaatsen op aangepast worden. Nu zitten wij allemaal met deuken in de deur omdat wij die niet open kunnen krijgen. Ik steun de indiener van de nota ook op dat punt.

In Rotterdam kun je alleen met een chipkaart betalen. Dat is een zeer gebruikersonvriendelijk systeem. Ook voor toeristen is het afschuwelijk. Het levert boetes op. Elke keer weer kom ik bij een parkeergarage bedelende toeristen tegen die mij vragen om met mijn chipkaart een kaartje te kopen. Dat systeem moet stoppen. Ik heb het in Rotterdam helaas niet voor elkaar gekregen, misschien lukt het mij hier wel. Gewoon contant betalen lijkt mij normaal. Wij hebben een nationaal betaalmiddel, de euro. Die moet ook gebruikt kunnen worden in parkeerautomaten.

Wij zien de nota als een goed eerste beginnetje om het CDA-beleid, dat de laatste jaren zo tekortschoot, in te lopen. Het gaat echter niet ver genoeg wat de PVV betreft. Wij zijn voor het uitbreiden van het aantal parkeerplaatsen. Daar hoort ook een passend ruimtelijkeordeningsbeleid bij. Ik kijk daarvoor naar onze minister van Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer. Zij hangt het beleid aan van inbreiden en verdichten. Dus veel meer in de stadskernen en dorpskernen bouwen. Ik zie overal het resultaat: het wordt steeds drukker en voller. Dat is slecht beleid, dat tot parkeerproblemen en mobiliteitsproblemen leidt. De dorpen moeten de ruimte hebben om uit te breiden. Dat zal misschien wat weilanden kosten, maar wij kiezen eerder voor mensen dan voor koeien. Ik vraag ook de indiener van de nota om daar rekening mee te houden. Er moet meer ruimte gemaakt worden voor woningen en voor parkeren.

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Voorzitter. Ik waardeer het zeer dat de heer Koopmans een nota heeft geschreven over de problemen van het parkeren. Het is de werkelijkheid van alledag, want het is vaak moeilijk om een parkeerplek te vinden. Ik wijs ook op de steden waar je ongeveer wordt kaalgeplukt voor het parkeren van een auto, als je al een parkeerplek hebt gevonden. Het is ook werkelijkheid dat het aantal auto's zal toenemen. Ik deel dat uitgangspunt van de heer Koopmans en vraag hierop een reactie van beide bewindslieden.

In de voorstellen wordt een aantal logisch klinkende oplossingen naar voren gebracht. Er is bijvoorbeeld gedacht aan het transparanter maken van navigatiesystemen. Helaas zie je dat vaak mislukken. In Leiden is een systeem gebouwd voor miljoenen euro's dat binnenkort gesloopt gaat worden. Blijkbaar is het moeilijker dan men denkt. Ook wordt voorgesteld om voldoende ruime plekken te creëren. Daar kan ik mij wel in vinden, al vind ik dat wij misschien allemaal moeten leren om goed te parkeren. Op gezinsplekken zit ik niet direct te wachten, zeg ik tegen mijn collega van het CDA. Wel vind ik dat er voldoende ruimte en verlichting moet zijn in een parkeergarage.

Belangrijk is dat de rol van de overheid duidelijk wordt en in het bijzonder de rol van de rijksoverheid ten opzichte van gemeenten. Ik vind dat de rijksoverheid op afstand moet blijven. De bewindslieden kunnen echter wel in overleggen met het IPO en de VNG voor een aantal punten aandacht vragen, al is het maar dat er voldoende parkeergelegenheid is. Ik denk daarbij ook aan de nieuwbouwwijken, waar het vaak nog moeilijker is om een parkeerplek te vinden dan in hartje Den Haag. Ik vind niet dat de rijksoverheid alles moet regelen. Uitgangspunt moet zijn dat het beleid decentraal wordt gevoerd. Gemeenten moet wel gewezen worden op het belang van een goed beleid. De werkelijkheid is nu eenmaal dat het aantal auto's toeneemt. Wij zien niets in het opwerpen van een barrière voor het bezit van auto's. Gemeenten moet duidelijk worden gemaakt dat de auto geen melkkoe is. Wellicht zullen de kiezers wat dat betreft decentraal ingrijpen. Ik zou de gemeente Amsterdam daarom een zwart lijstje willen geven in plaats van daar juichend over te spreken.

De minister van Verkeer en Waterstaat schreef over een kennisinstituut. Wanneer ik lees over een extra instituut, krijg ik daar een ongemakkelijk gevoel bij. Gewoon kennis binnen het ministerie lijkt mij prima, maar ik wil het oprichten van een extra instituut ten sterkste ontraden.

Tot slot herhaal ik dat ik de nota zeer waardeer. Er staan veel punten in waarmee de bewindslieden hun voordeel kunnen doen. Ik zeg daar wel bij dat wij moeten proberen het Rijk op afstand te houden en de regie bij de gemeenten te laten. Maar de punten in de nota verdienen zeker aandacht.

Antwoord van de initiatiefnemer

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik dank de leden voor hun waardevolle woorden en voor hun inbreng naar aanleiding van de ingediende initiatiefnota. Een van de kernpunten waar ik scherp mee geworsteld heb, is de vraag wat rijksbeleid is en wat lokaal beleid is. Daar gaat een stap aan vooraf. Bij de voorbereiding van deze nota stuitte ik er bij gemeenten op dat onvoldoende wordt voorzien dat er een probleem ontstaat in algemene zin. Uit elke demografische berekening blijkt dat er in de komende vijftien jaar een kleine twee miljoen auto's bij komen. Iedereen die iets van parkeren afweet, komt erachter dat er dan extra parkeerplaatsen nodig zijn. Het is wel bijzonder dat op de dag dat ik mijn nota uitbracht ook het Planbureau voor de Leefomgeving een notitie uitbracht, waarin exact dezelfde conclusie wordt getrokken. Dit bureau kwam zelfs uit op een nog groter aantal parkeerplaatsen. Het is een schrikbarende conclusie. Er zullen tussen de vijf en negen miljoen extra parkeerplaatsen nodig zijn. Die conclusie vergt dat wij er met elkaar over moeten nadenken en dat dit punt geagendeerd wordt. Met deze initiatiefnota is het gelukt om dit punt

wat meer op de agenda te krijgen. Het is in elk geval hier in de Kamer gelukt, en misschien ook in de gesprekken en overleggen tussen Rijk, provincies, gemeenten en andere actoren. Dat is winst.

In de aanbevelingen in de initiatiefnota voor wat rijksbeleid moet zijn, wordt ten eerste gesproken over het met elkaar nadenken over parkeernormen. In de nota staat niet expliciet dat het Rijk die zou moeten vaststellen. Op het punt van integrale stadsontwikkeling zou meer aan de orde moeten zijn welke rol het Rijk daarin heeft. Gelet op de 40 Vogelaarwijken heeft het Rijk daarbij wel een rol. De derde aanbeveling gaat over meer P+R-voorzieningen. De vierde gaat over de problemen en de mogelijkheden met betrekking tot milieudifferentiatie. In de brief van het kabinet die ik gisteren heb ontvangen, zeggen de ministers dat zij geen rijksparkeernota willen, maar dat zij op die vier punten wel iets willen doen.

Ik had met de nota niet direct voor ogen dat het Rijk kaderstellend moet werken, zoals ten tijde van Jan Pronk aan de orde was toen hij minister van VROM was. Bij zijn parkeerbeleid moest de inspectie zowat bij elk bestemmingsplan en voor elk kantorencomplex afwegen hoeveel parkeerplaatsen er mochten komen. Daar wil ik zeker niet naar terug. Integendeel, hier en daar hoor ik nog wat ressentimenten uit die tijd. Ik vraag mij oprecht af of dergelijke ressentimenten nog aan de orde zouden moeten zijn. Ik denk het niet. Het Rijk kan wel een rol spelen op het gebied van meehelpen, meedenken, faciliteren. Dat is niet nieuw. Het Rijk heeft in het verleden meegefinancierd aan P+R-voorzieningen. In de mobiliteitsaanpak zijn daar ook middelen voor opgenomen door het kabinet.

De meeste leden vinden de problematiek zeer herkenbaar. De heer Van der Staaij had het over «verblikking». Dat geldt voor heel veel wijken, waar de autobezitter zijn auto amper kwijt kan en kinderen nauwelijks meer op straat kunnen spelen. Dat is in de dagelijkse praktijk voor veel gezinnen een belangrijk punt. Ik ben het dan ook zeer eens met mevrouw Roefs dat gemeenteraden veel meer tot zich moeten nemen hoe dit door mensen beleefd wordt en hoe wij daar met elkaar uit kunnen komen. Dat werkt ook door in de prijzen. Nergens in de nota staat dat het Rijk tarieven gaat bepalen. De echte oplossing is gelegen in meer transparantie. Het beeld bestaat, al dan niet aangewakkerd door de Raad Nederlandse Detailhandel of welke consumentenclub dan ook, dat het parkeerbeleid een melkkoe is. Mensen denken dat zij meer moeten betalen dan nodig is, terwijl de redenering dat er op een aantal plaatsen te weinig parkeergeld geheven wordt ook opgeld doet. Dat blijkt ook uit de brief die de VNG naar aanleiding van de initiatiefnota heeft geschreven. Het zijn politieke keuzen van gemeenteraden. Die horen daar ook thuis, maar meer transparantie zou wenselijk zijn om dat beeld weg te nemen. Soms is het wel waar dat er te veel betaald wordt en dat gemeentebesturen de inkomsten zien als een middel om de begroting sluitend te maken. In de ideale situatie is er een transparant systeem en is het een sturingsinstrument, waarbij kosten en opbrengsten goed met elkaar in evenwicht zijn.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik hoor de heer Koopmans zeggen dat de echte oplossing ligt in meer transparantie over de prijzen. Ik ben het ermee eens dat er veel meer transparantie nodig is. Transparantie over de opbouw van de prijzen maakt echter niet dat er extra parkeerplekken komen. Zou de oplossing niet veel verder moeten gaan, namelijk dat er veel meer gebouwd wordt? Moet het Rijk een rol hebben bij de bepaling van de normen, het versoepelen van de bouwvoorschriften of bij het integrale beleid? Graag krijg ik hierop een reactie van de indiener.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb een aanvullende vraag. Zouden de opbrengsten uit het parkeerbeleid voor gemeenten niet moeten worden gebruikt voor het oplossen van het parkeerprobleem in plaats van het in de algemene middelen te storten?

De heer **Koopmans** (CDA): De heer De Rouwe heeft gelijk. Daar kom ik straks in mijn betoog absoluut nog op terug. Zeker, er moet op het gebied van de normen iets gebeuren. Ik denk dat het feitelijk onmogelijk is dat het Rijk die normen stelt. Hoe zou dat moeten? Voor elke wijk en voor elke streek, al of niet in de buurt van ov-voorzieningen, kunnen andere normen gelden. Dan kunnen wij daar zeer gedetailleerd voorstellen voor maken, al of niet met een kennisinstituut of met CROW, maar uiteindelijk is het aan het lokale bestuur om daar op een goede manier vorm en inhoud aan te geven. Wij moeten er wel van af dat wij het probleem ontkennen. Er is een probleem en er komt een nog veel groter probleem aan, dus is het noodzakelijk dat er op veel meer plekken, ook door het Rijk als het gaat om P+R-voorzieningen, gebouwd wordt. Voor het overgrote deel is het echter gemeentelijk beleid. Er zullen meer parkeergarages en parkeerplekken moeten komen: zo'n vijf tot negen miljoen. Dat is volstrekt noodzakelijk.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb gevraagd of de heer Koopmans het met mij eens is dat de opbrengsten uit het parkeerbeleid besteed worden aan het oplossen van het parkeerprobleem in plaats van als aanvulling van de algemene middelen.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat is onderdeel van het gemeentelijk beleid. Politiek gezien vind ik het geen goed idee als een gemeentebestuur parkeercen ten gebruikt om de begroting sluitend te maken. De parkeerproblemen zijn groot en zullen alleen maar groeien. Wanneer een gemeente middelen overhoudt uit de exploitatie van parkeerplaatsen zou zij die moeten steken in parkeervoorzieningen. Ik vind dat er absoluut een link moet zijn met kwaliteitsverbetering. Het blijft een vreemde zaak dat de prijs voor het parkeren in de parkeergarage omhoog gaat, terwijl de kwaliteit van het gebouw niet verbetert. Dan lijkt het erop dat de extra inkomsten alleen maar worden gebruikt om de begroting sluitend te maken. Juridisch gezien kan dat op basis van de Gemeentewet. Wat dat betreft is er een taak voor de gemeenteraad.

Ik ben het met mevrouw Roefs eens dat het geen goed idee is om betalen per minuut bij wet te regelen. Betalen per minuut is op zichzelf wel een goed idee. Ook kan gedacht worden aan korte tijdsfaseringen, zoals bij de proef in Amsterdam waarbij het per drie minuten wordt gedaan. Dit draagt bij aan het gevoel van de burger dat hij betaalt voor wat hij verbruikt. Zeker als de tarieven steeds hoger worden, is de noodzaak om de burger dat gevoel te geven absoluut aan de orde.

De heer **Roemer** (SP): Ik kan de heer Koopmans voor een groot deel volgen in zijn betoog over het betalen per minuut. Momenteel bestaat al de mogelijkheid op verschillende plekken om per gsm te betalen per minuut, maar dat verschilt nogal per gemeente. Ziet de heer Koopmans mogelijkheden voor het Rijk om daar universele afspraken over te maken met de gemeenten?

De heer **Koopmans** (CDA): Het lijkt mij nuttig als de minister dergelijke punten agendeert in het Nationaal Mobiliteitsberaad. Het is natuurlijk niet van deze tijd dat er misschien wel twintig systemen zijn. Het is inderdaad buitengewoon ergerlijk als je alleen maar met een chipknip kunt betalen. Een jaar of twee geleden kon je in Venlo alleen met munten betalen, terwijl er hartstikke hoge tarieven worden geheven. Wie heeft er veertien euro aan munten in zijn zak? Dat is evident klantvriendelijk. Daarom zouden er -en het zou volstrekt logisch zijn als gemeentebesturen dat zelf oppakken -algemeen toepasbare en liefst in het gehele land vergelijkbare systematieken moeten komen. Dat gaat natuurlijk niet zo maar, want er is lokaal veel geïnvesteerd in betaalsystemen. Daarom vind ik het nuttig als dit soort zaken besproken wordt in het NMB.

De heer **Roemer** (SP): Dat snap ik, maar dat is wel wat vaag en voorzichtig geformuleerd. Wij zijn het natuurlijk allemaal met elkaar eens, maar de praktijk is weerbarstiger. De heer Koopmans zegt zelf dat gemeenten behoorlijk hebben geïnvesteerd in hun systemen. Dan kunnen wij wel met elkaar roepen dat het verstandig zou zijn om dezelfde systemen te hanteren, maar dan zullen de gemeenten zeggen: dat is goed, mijnheer Koopmans, maar helpt u ons dan met de financiering?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik vind niet dat het Rijk daaraan moet meebetalen.

De heer **Roemer** (SP): Hoe wil hij het dan voor elkaar krijgen? Dan is dat overleg een lege huls.

De heer **Koopmans** (CDA): Nee, dat is geen lege huls. Het is toch mogelijk dat het Rijk, provincies en gemeenten met elkaar afspraken maken over minimumvoorzieningen op het gebied van betalen bij parkeren? Waarom zou dat niet kunnen? Op die manier kunnen wij op een meer organische manier, die niet gepaard gaat met kapitaalvernietiging, toegroeien naar een meer algemeen toepasbaar betaalsysteem.

De heer **Roemer** (SP): Dan moet de rijksoverheid toch een regierol hebben? De rijksoverheid moet in gezamenlijk overleg toch sturen naar een systeem van gelijkheid? Is de heer Koopmans dat met mij eens?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik heb meer met het woord «gezamenlijk» dan met «een regierol van het Rijk». Daarom vind ik het belangrijk dat dit geagendeerd wordt. Daar moet met een goed gesprek uit te komen zijn. Nogmaals, aan wettelijke voorzieningen denk ik op dat punt niet. Dat lijkt mij geen goed idee.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb het niet over wettelijk, maar over de regierol.

De heer **Koopmans** (CDA): Ja, maar dat is een kwestie van semantiek. Het heeft niet zoveel zin om daarover te discussiëren. Ik vind het prima als het Rijk dat stevig met gemeenten bespreekt. Als u dat regie wilt noemen, vind ik dat ook goed. Het lijkt mij echter geen goed idee om dat wettelijk te regelen.

Mevrouw Roefs heeft voorgesteld om bewoners van een wijk die geen gebruik maken van hun parkeerplaats korting te geven op het openbaar vervoer. Dat voorstel zou bij de verdere uitwerking van de plannen van de Taskforce Mobiliteitsmanagement van Lodewijk de Waal een rol kunnen spelen. Dat kan een rol spelen in het bevorderen van mobiliteit en het reduceren van automobilititeit. Terecht stelde mevrouw Roefs dat dit een zaak van de gemeenten is. Ik vind niet dat het een rijksvoorziening moet worden. Daar hebben wij geen dekking voor en bovendien lijkt het mij ook niet goed als het Rijk dit doet. Het is een interessante suggestie. Ik zeg mevrouw Roefs toe dat de initiatiefnota op dit punt zal worden aangepast. Mevrouw Roefs vroeg naar de afloop van de proef in Amsterdam. Dat weet ik niet. Het moet niet veel gekker worden, ik ben één keer enthousiast geweest over Amsterdam in deze nota! Dat horen wij wel van Amsterdam zelf.

Voorts is de wijziging van de Wet ruimtelijke ordening aan de orde gesteld alsmede de problemen rondom de modelbouwverordening en het parkeerartikel. Misschien kan de minister van VROM daar dieper op ingaan. Ik heb deze problematiek niet scherp voor ogen. Ik heb begrepen dat daarover discussie is tussen de VNG en het departement van VROM. Op de opmerkingen van de heer Van der Staaij over de verdeling van verantwoordelijkheden ben ik al ingegaan. Er zijn geen scherpe grenzen voor elk terrein te trekken. Op een aantal terreinen kan dat wel. Daar zijn

ook wettelijke regelingen voor. Ik denk dat het Rijk een rol kan hebben als het gaat om faciliteren, meedenken en meehelpen. Uit de brief van de bewindslieden kunnen wij afleiden dat zij die rol oppakken. Er heeft overleg plaatsgevonden met gemeenten. Dat heeft een brede schakering aan ideeën opgeleverd. Dat is buitengewoon leerzaam. Particulieren spelen een belangrijke rol in het parkeerbeleid. De exploitatie van parkeergarages gebeurt vaak door private ondernemingen. Daar is geen onderzoek naar gedaan, maar de algemene ervaring is dat de kwaliteit van private garages absoluut niet slechter is dan die van publieke. Integendeel. Parkeren is een marketingproduct. Wel is van belang dat private exploitanten beseffen dat de parkeergarage onderdeel is van een integraal parkeer- en verkeersbeleid in een gemeente. Wij zijn in de voorbereiding van de nota voorbeelden tegengekomen waarin weinig sprake was van een relatie met het parkeerbeleid. Dat wordt niet altijd als even succesvol ervaren.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik ben het met de heer Koopmans eens dat er ruimte moet zijn voor private ondernemers. Is dat geen reden om bedenkingen te hebben bij de communistische maatregel die de heer Madlener voorstelt om in de wet te regelen hoe hoog het tarief mag zijn?

De heer **Koopmans** (CDA): Dat voorstel van een tarief van € 1 vind ik heel bijzonder. In een aantal gemeenten is het tarief niet eens € 1 per uur. Ik sluit niet uit dat er in een aantal gebieden in Nederland demonstraties zullen komen tegen dit zojuist door de heer Madlener geuite voorstel.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb een maximumtarief genoemd en geen minimumtarief.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat zei u niet, u zei gewoon € 1. Ik heb goed geluisterd, u nuanceert het nu. Ik ben het met de heer Van der Staaij eens dat het absoluut geen goed idee is om dat in de wet op te nemen. Het neigt naar een zodanige staatsbemoeienis dat ik mij kan voorstellen dat het woord «communisme» bij de heer Van der Staaij opkomt. Het is in elk geval een linksig idee.

De heer **Madlener** (PVV): Ik ben niet zo'n voorstander van het communisme, zoals u weet, en mijn partij ook niet, maar om nu iedere prijsmaatregel communistisch te noemen, slaat helemaal nergens op. Er zijn tal van prijsmaatregelen en belastingen die wij inkaderen. Dan zou Nederland wel een zeer communistisch land zijn als het van het CDA afhangt, mijnheer Koopmans.

De heer **Koopmans** (CDA): Waarvan akte. Ik ga verder. De heer Van der Staaij merkte terecht op dat de financiële paragraaf niet de meest uitgewerkte is. Dat is natuurlijk zo. Wij kunnen namelijk niet bepalen waar de nieuwe parkeerplaatsen komen en welke bedragen daarvoor staan. Bovendien vinden wij dat een heleboel onderdelen van prijsvaststelling tot het gemeentelijk beleid behoren. Dat is aan de gemeenten. Dat kun je dus niet verder uitwerken. Het Rijk heeft wel absoluut een verantwoordelijkheid bij het realiseren van P+R-voorzieningen. De VNG schrijft terecht dat er boter bij de vis moet komen. Het is de moeite waard als de Kamer daar met het kabinet, bijvoorbeeld bij het bespreken van de mobiliteitsaanpak, nader over spreekt. In de verschillende concepten voor een mobiliteitsaanpak moet het onderdeel parkeren en mobiliteitsvermindering als gevolg van goede voorzieningen op het gebied van P+R een belangrijke rol spelen.

Ik ben ingegaan op de opmerkingen over beeld en werkelijkheid. Het is vooral aan gemeentebesturen om de burgers een beter gevoel te geven. Misschien is het goed om in dit verband aan te geven dat het niet alleen

moet gaan om transparantie in de begroting. Het gaat echt om duidelijkheid voor de consument. Het moet zichtbaar zijn.

De meest kritische inbreng van de zijde van de Kamer kwam van de heer De Rouwe. Daar neem ik kennis van. Hij zei terecht dat er sprake moet zijn van realisme. Wij moeten niet de kop in het zand steken en denken dat het wel goed komt met het parkeren. Dat gaat niet vanzelf. Ik ben het met hem eens dat er meer parkeerplaatsen moeten komen. Ook ben ik het met hem eens op het punt van het benutten van middelen. Zeker gps-systemen zullen een belangrijke rol spelen. De ontwikkelingen in de afgelopen periode zijn snel gegaan. Afgelopen week heeft de minister van Verkeer en Waterstaat aan TomTom een innovatieprijs uitgereikt. Laatst zat ik bij iemand in de auto die net de nieuwste TomTom had aangeschaft. De heer De Rouwe weet dat nog precies, want dat was hijzelf. Wat die TomTom allemaal aan nieuwe voorzieningen had, ook op het gebied van parkeren en noem maar op, dat is fantastisch. Die kant gaat het steeds meer op. Van belang is dat de verschillende overheden er snel voor zorgen dat de verbindingen met dergelijke systemen er komen. Ook dat is een punt dat geagendeerd moet worden in het Nationaal Mobiliteitsberaad. Misschien ligt er een taak voor gemeentebesturen om de bestaande systemen, die vaak al gekoppeld zijn met systemen bij invoerwegen, aan te passen en te koppelen aan dit soort navigatiesystemen.

Ik kom op de rol van de VROM-Inspectie. De vraag daarover was weliswaar aan de minister gericht, maar ik permitteer mij om daarover ook een opmerking te maken. Laat ik simpel zijn. Als het Rijk het niet in een wet opneemt, en ik ben ervoor dat wij dat niet doen, dan moet de VROM-Inspectie ook terughoudend blijven. Dat lijkt mij van belang. Ik ben benieuwd naar de reactie van de minister op dit punt. Als je het aan de gemeenten overlaat, moet de inspectie hierin een terughoudende rol spelen. Het is wat anders als de minister rond de Nota Ruimte gesprekken voert, of als bijvoorbeeld de minister voor WWI spreekt over de verstedelijkingsafspraken. Het is prima om het daarover te hebben. Om de inspectie erop af te jagen lijkt mij een minder goede zaak.

De heer De Rouwe suggereerde om vrouwenparkeerplaatsen «gezinsparkeerplaatsen» te noemen. Daarover ga ik eens nadenken. Sinds ik in de Kamer zit, heb ik zelden zo veel reacties gehad op een idee als hierop. Ik moet zeggen dat het soort reacties ook wel heel bijzonder is. Enerzijds komt het meer feministische deel van het land bijna scheldend naar je toe. Die mensen vinden het verschrikkelijk. Dit hebben wij niet nodig, zegt men. Anderzijds gaat het stoere mannelijke deel van het land ineens de raarste grappen naar je mailen. Haha, zij kunnen niet parkeren, zegt men. Het is fantastisch wat er allemaal aan reacties kwam op GeenStijl en dergelijke. Soms zijn die heel bedenkelijk, hoor. In de kern gaat het erom dat parkeerplaatsen en de parkeervoorzieningen klantgericht moeten zijn. Het is niet voor niets dat bijvoorbeeld een bedrijf als Ikea al heel lang het systeem van vrouwenparkeerplaatsen kent. Ik denk dus dat het van belang kan zijn om bij sommige voorzieningen te bekijken in hoeverre het voor de hand ligt om die plekken te maken. Ik neem het woord «gezinsplaatsen» toch over. Ik heb er nog eens over nagedacht terwijl ik aan het spreken was. Met de meer aan de minister gerichte suggestie van de heer De Rouwe om rond parkeerplaatsen van Rijkswaterstaat meer verlichting aan te leggen en om de kwaliteit van die parkeerplaatsen te verbeteren, ben ik het eens. Dat is in Nederland absoluut nodig, denk ik. Er zijn in Nederland nog veel te veel parkeerplaatsen onverlicht. Het is heel goed als daarop beleid gezet wordt. Tegen bijvoorbeeld de parkeerplaatsen in ons buurland Duitsland, die veel beter verlicht zijn en sanitaire voorzieningen hebben etc., steken de Nederlandse parkeerplaatsen redelijk schril af.

Ik kom bij de opmerkingen van de heer Roemer. Hij vindt dat er eigenlijk een reductie van auto's zou moeten komen, of dat wij in elk geval de groei moeten proberen te verminderen. Daarin verschil ik absoluut van mening

met hem. Natuurlijk zijn er in Amsterdam minder auto's. Amsterdam is een stad met een stevige «bovenklasse» in inkomens, om het zo maar te noemen, en een stevige onderklasse. Het middenkader is er voor een deel afwezig. Hoe komt dat? Zo gauw je de auto kunt betalen, ben je weg uit Amsterdam, want er is geen plek. Dat zei ik vorige week nog in een overleg. De vraag is echter of je in algemene zin reducerend beleid zou moeten hebben. Ik geloof daar niet in. Als je dat zou doen, kom je namelijk vooral terecht bij het duurder maken van autorijden. Dat is geen goed idee.

De heer **Roemer** (SP): Dat roep ik ook steeds in verband met de filebelasting. Je moet mensen niet de auto uit pesten. Je moet hun betere alternatieven geven. Dat is ook mijn bedoeling met het oog op reductie. Als je ervoor zorgt dat het openbaar vervoer in en rond de grote steden zo goed georganiseerd is dat mensen er voor bijna alles een beter alternatief aan hebben, zullen zij niet zo gauw een auto, en zeker geen tweede, aanschaffen. Dat bewijst zo'n stad, want daar zie je al dat het aantal auto's per inwoner fors lager ligt. Dat is inderdaad heel anders dan op het platteland. Daar is dat zo niet te organiseren. Ons verschil van mening gaat over de maatregelen die je wél kunt nemen. Een daarvan is het niet afschaffen van de hele bpm. Door de bpm af te schaffen maak je de aanschaf van auto's zo veel goedkoper dat het voor mensen makkelijker wordt om meer auto's te kopen. Daarin zit zeker een verschil van mening. Maar ik ben er geen voorstander van om alles duurder te maken. Integendeel, ik wil de alternatieven bevorderen.

De heer **Koopmans** (CDA): Wij gaan de bpm-discussie maar niet helemaal opnieuw doen, maar het bevorderen van alternatieven is prima. De CDA-fractie is een groot voorstander van en-en-en als het gaat om het accommoderen van mobiliteit. Dat betekent dus ook het verbeteren van openbaar vervoer. Daarvoor liggen een hoop plannen voor. Wie weet komen daarvoor in de komende periode nog meer plannen van het kabinet, zeker als wij het MIRT gaan verlengen. De heer Roemer sprak over het standaardiseren van alles wat te maken heeft met de vergunning voor parkeren voor gehandicapten. Ik had dit punt eigenlijk ook al verwacht van mevrouw Roefs, omdat haar fractiegenoot, mevrouw Van Dijken, hierover eerder opmerkingen heeft gemaakt. Ik vind het een interessant punt. Mevrouw Van Dijken heeft gezegd dat zij wil dat parkeren voor gehandicapten gratis wordt. Mij gaat het weer te snel om dat zomaar te doen, maar daarover kan nog wel gesproken worden. Veel belangrijker is dat dit wordt gestandaardiseerd. Het is een vreemde constructie dat het in de ene gemeente zus gaat en in de andere zo. Ik zal dit punt overnemen in de initiatiefnota. Ik denk ook dat het heel goed is dat het kabinet met de VNG spreekt over mogelijkheden hiervoor. Op het gebied van bouwen en op allerlei andere gebieden bestaan modelverordeningen en modelsystemen. Misschien kan zoiets ook voor de parkeervergunning voor gehandicapten ingevoerd worden, zodat het allemaal veel meer gestandaardiseerd wordt en de gehandicapte niet in de ene gemeente totaal anders benaderd wordt dan in de andere gemeente. Het gehandicapt zijn is al ellendig genoeg voor de betrokkene. Ik denk dus dat het een goed idee is om daaraan te werken.

De heer **Roemer** (SP): Ter aanvulling: er wordt met regelmaat een lijst gepubliceerd waaruit blijkt waar je wel en waar je niet gratis kunt parkeren als gehandicapte. Als ik de cijfers in de gauwigheid, in deze drukke week, goed bekeken heb, is in Nederland 80% al gratis. Dus zo groot is het verschil niet meer.

De heer **Koopmans** (CDA): Ja, maar om het Rijk te laten bepalen dat de kaart of de parkeerplekken gratis moeten zijn, is nog iets anders. Ik denk

dat het erg situationeel is. Ik laat dit liever aan de gemeentebesturen, vanuit ons algemene uitgangspunt «prijsbeleid zeker lokaal», waarop ik net in mijn betoog ben ingegaan.

Ik kom bij de opmerkingen van de heer Madlener, waarvan een aantal al behandeld is. Ik ben het met hem eens dat het zomaar verhogen van tarieven om daarmee de gemeentekas te spekken of gaten te dichten, niet zo'n goed idee is, maar ik ben erop tegen om het bij wet onmogelijk te maken.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb de heer Koopmans als indiener van deze nota geprezen omdat hij het onderwerp van de parkeertarieven heeft aangekaart. Het is goed dat wij het erover hebben. Maar er moet natuurlijk wel iets uitkomen, want het heeft nu wel een heel hoog koffieleutgehalte. Hij zegt dat hij het een probleem vindt, maar hij doet er niets aan. Maak nu een keuze, mijnheer Koopmans. Stel een kader aan de gemeente, met een maximum aan wat men mag heffen. Een andere suggestie die ik heb gedaan is om gemeenten te verplichten om het reguleringsgeld dat zij ophalen met parkeren, te besteden aan parkeren. Beide doet de heer Koopmans niet. Wat blijft er over van zijn voorstel op het gebied van tarieven?

De heer **Koopmans** (CDA): Ik ben ook nooit bang voor grote woorden, maar niet voor elk probleem zijn er heel simpele oplossingen waarmee het leven beter wordt. Wat zou de heer Madlener precies in de wet gewijzigd willen zien zodat er gebeurt wat hij wil?

De heer **Madlener** (PVV): Dat heb ik al aangegeven. De ene mogelijkheid is om een maximum te stellen aan het parkeertarief dat gemeenten kunnen hanteren. De PVV is voor een maximumbedrag van € 1. Misschien heeft de heer Koopmans een ander bedrag in zijn hoofd. Een andere mogelijkheid is te zeggen dat het parkeren geen melkkoe mag zijn en dat het opgehaalde geld moet worden besteed aan de verbetering van parkeerfaciliteiten. Ik heb twee suggesties gedaan. De heer Koopmans is zelf begonnen over het probleem van de parkeertarieven. Hij heeft dit opgeschreven. Dan moet hij ook met een oplossing ervoor komen en niet alleen zitten koffieleuten.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb hierover in eerste termijn een vraag aan de heer Koopmans gesteld. Is hij van mening dat parkeertarieven maximaal kostendekkend moeten zijn? Dat is niet wat ik wil betogen, maar het leek uit zijn verhaal naar voren te komen. Kan hij toelichten of dit de mening van het CDA is?

De heer **Koopmans** (CDA): Wij maken deel uit van de landelijke overheid en beschikken over de wet als instrument. In de wet een maximumtarief opnemen is echter geen goed idee, zoals ik heb betoogd. In de wet opnemen dat parkeergeld dat opgehaald wordt conform de wettelijke mogelijkheid, alleen besteed mag worden aan het genoemde, is volgens mij zelfs bijna in strijd met de Grondwet. Ik moet daar nog even langer over nadenken, maar ik sluit dat niet uit. Daarmee perk je de autonomie van de gemeenten op dat punt namelijk geweldig in. De heer Madlener zegt: dat gaan wij gewoon zo doen. Het lijkt mij echter bijna onmogelijk om dit in de wet te vertalen. In mijn opvatting van de wijze waarop gemeenten mogen functioneren, in een open huishouding, is dit ook geen goed idee. Zo bekijk ik het vanuit het standpunt van de wetgever. Politiek gezien vind ik wel dat gemeentebestuurders en gemeenteraden beslist verantwoording moeten afleggen en transparant moeten zijn over datgene wat zij op het gebied van parkeren en parkeertarieven doen. Maar dat is wat anders dan heldhaftig te roepen dat in de wet moet worden

bepaald dat alleen kostendekkende tarieven worden geheven. Dat lijkt mij geen goed idee.

De heer **Madlener** (PVV): Ik maak hier bezwaar tegen. De indiener van de nota, de heer Koopmans, begint over dit probleem. Dat is een heel goede zaak. Hij heeft zelf het woord «melkkoe» in de mond genomen. Dan vraag ik hem wat hij eraan gaat doen. Wat wil hij concreet betekenen voor al die burgers die nu veel te veel betalen voor een parkeerplaats? Dat mag ik hem toch vragen? Hij is toch degene die dit probleem heeft geagendeerd?

De heer **Koopmans** (CDA): Dat mag de heer Madlener mij zeker vragen. Ik ben er niet over begonnen. Buiten zijn de mensen er allang over begonnen. Bij heel veel mensen bestaat een bepaald beeld. Zonet heb ik het in antwoord op de vragen van onder anderen mevrouw Roefs en de heer Van der Staaij gehad over beeld en werkelijkheid. Je kunt niet in algemene zin zeggen dat overal, in elke gemeente, parkeren een melkkoe is, maar je kunt evenmin het tegenovergestelde beweren, namelijk dat nergens parkeren als melkkoe wordt gebruikt. Jawel, hier en daar gebeurt dat en zijn er extra opbrengsten. Je ziet af en toe dat de begroting sluitend wordt gemaakt met de parkeergelden. Politiek gezien zou ik mijn partijgenoten in zo'n gemeenteraad willen oproepen om daar niet te gemakkelijk in te trappen. Met een begroting moet je het anders doen, want daar is parkeergeld niet voor. Maar dat is in mijn ogen iets anders dan dat wij dat in de wet zouden moeten opnemen.

De heer Madlener maakte terecht opmerkingen over het schoner worden van auto's. Dat refereerde, denk ik, aan onze aanbeveling over milieukenmerken en de mogelijkheden daarvoor. Ik ben ook benieuwd naar het wetsvoorstel daarover van het kabinet. Ik heb eerder namens onze fractie gezegd dat wij niet willen dat dit een ratjetoe wordt. Dat staat ook in de aanbevelingen. Wij willen niet dat elke gemeente op haar eigen manier en op door haarzelf te bepalen gronden zomaar milieuzones kan aanwijzen. Dat lijkt ons niet zo'n goed idee. Daarbij is in de wet geregelde regie absoluut noodzakelijk. Ik zie de heer Roemer al grinniken.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mijn excuses dat ik pas net ben binnengekomen. Ik had wat private beslommingen vanochtend. Tegen de heer Madlener zei de heer Koopmans dat hij er niet voor is om het generieke tarief wettelijk te maximeren. Dat lijkt mij overigens heel verstandig. Daarover sprak hij tamelijk heftige woorden. Dan moeten wij de differentiatie toch ook niet maximeren? Die laten wij dan toch eveneens aan de gemeenten over?

De heer **Koopmans** (CDA): Nee. De prijs kan aan de gemeenten worden overgelaten, maar voor milieuzones gaat hetzelfde op als wat ik zonet zei over de vergunning voor gehandicapten. De heer Vendrik was er toen nog niet, denk ik. Het zou heel goed zijn als wij dat in Nederland in verschillende gemeenten ongeveer op dezelfde manier organiseren. Voor milieuzones lijkt mij dat eveneens heel verstandig. Ja, Amsterdammers blijven in Amsterdam, dat weten wij, en dat is maar goed ook. Maar de rest van het land rijdt her en der wel eens ergens naar toe. Als er in Delfzijl een ander beleid zou zijn dan in Appingedam, om maar een voorbeeld te noemen, de voorzitter aankijkend, maakt men dat dus mee. Dat lijkt mij geen goed idee, want het is voor een automobilist niet te doen om dit bij te houden. Het lijkt mij dus absoluut noodzakelijk dat de wijze van uitvoering centraal geregeld wordt. Anders is het voor automobilisten niet bij te houden.

Mevrouw Neppéus kon zich in veel aanbevelingen vinden. In haar ogen zijn die logisch. Op haar opmerking over het kenniscentrum moet de minister maar reageren. Ik ben ook niet meteen voor allerlei instituten. Wel is mij bij en na het ontwikkelen van deze nota opgevallen dat er op

allerlei plekken veel kennis aanwezig is. Het is misschien nodig dat deze goed wordt gebundeld. Dat er aan het rapport van het planbureau hier en daar wat conclusies worden verbonden, is prima. Ook lijkt het mij buitengewoon nuttig dat, zoals mevrouw Neppéus suggereerde, in het overleg met het IPO, de VNG en andere organisaties bekeken wordt hoe de bestaande kennis goed gebundeld kan worden en hoe daaruit goede adviezen kunnen voortkomen voor gemeenten en voor de verschillende departementen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): De heer Koopmans zei dat hij geen voorstander is van een heel nieuw instituut. Ik begreep echter uit de brief dat het kenniscentrum de aanduiding is voor een bundeling waardoor allerlei kennis centraal beschikbaar is. Het zou worden ondergebracht bij een al bestaand platform, en is dus geen nieuw instituut.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik maakte mijn opmerking omdat ik niet wist of het gaat om een bestaand platform van het Rijk of om een bundeling. Daar ben ik benieuwd naar.

Antwoord van de bewindslieden

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Zoals door velen is gememoreerd, heeft de commissie een brief gekregen van mij mede namens de collega's van VROM en Binnenlandse Zaken, waarin ik een eerste reactie heb gegeven op de initiatiefnota van de heer Koopmans. Bij een aantal aspecten uit deze brief wil ik stilstaan, mede in het licht van de zojuist gevoerde discussie. Laat ik allereerst mijn grote waardering uitspreken voor het feit dat de heer Koopmans dit initiatief heeft genomen, waarmee hij aandacht vraagt voor dit belangrijke onderwerp en het op de kaart zet. Ik denk dat hij zo-even terecht heeft geconstateerd dat buiten dit huis veel mensen hiermee bezig zijn. Zij plaatsen veel vraagtekens bij dit onderwerp. Vaak is het een bron van ergernis.

De spanning die in de initiatiefnota wordt geconstateerd tussen de schaarse ruimte enerzijds en de groei van het autopark anderzijds, is er natuurlijk. Er kan wel enigszins, in de loop van de jaren en in het beleid van opeenvolgende regeringen en parlementen, worden bijgestuurd of het zoveel auto's extra zullen zijn of zoveel, maar dat er veel wagens zullen bijkomen, is denk ik zelfs voor de heer Vendrik een wetmatigheid. Daarin heeft de heer Koopmans volstrekt gelijk. De ontwikkeling kan wel worden beïnvloed. De heer Vendrik zal met druk van bovenaf de groei willen beperken. Anderen, zoals de heer Madlener, zullen dat minder en anders willen – zij willen eerder een hausse – maar hoe het ook zij, het aantal auto's zal in Nederland, net zoals in alle landen om ons heen, in de komende tijd verder toenemen. Dat is an sich geen probleem, zeg ik altijd, want de auto's worden steeds schoner, stiller en zuiniger. Daaraan werken wij samen met de collega van VROM hard. De vraag is echter hoe wij deze groei vervolgens moeten opvangen. De spanning tussen de schaarse ruimte enerzijds, zeker in straten waar men vroeger meer uitging van de noodzaak van een voederbak, zoals de heer Madlener zei, en de groei van het autopark anderzijds, is natuurlijk wel een issue. De initiatiefnota geeft duidelijk aan welke problemen in dit spanningsveld kunnen ontstaan en hoe complex het afwegingskader is waarbinnen met name gemeentebesturen dienen te opereren om het parkeren binnen hun gemeenten in goede banen te leiden.

Over de parkeerproblematiek heb ik, mede in het licht van deze initiatiefnota, op 6 november gesproken met de decentrale overheden in het Nationaal Mobiliteitsberaad. Daar heb ik dit initiatief geagendeerd. Op basis van dit overleg voel ik de behoefte om nog eens te benadrukken dat het parkeerbeleid in Nederland van oudsher een issue is waarvoor de decentrale bevoegdheid geldt. Dat is in het Nationaal Mobiliteitsberaad

herbevestigd. Ik vind daarvoor veel te zeggen. De initiatiefnemer was dezelfde mening toegedaan. Er is namelijk behoefte aan veel lokaal maatwerk. In het algemeen huldig ik al de gedachte dat je, overeenkomstig de subsidiariteitsgedachte, de democratie zo dicht mogelijk bij de burger moet organiseren. Bij dit soort onderwerpen, waarbij maatwerk meerwaarde biedt, vind ik dat in versterkte mate.

Gemeenten zijn het beste in staat om af te wegen hoe in de lokale situatie het beleid het beste kan worden vormgegeven. Dat heeft men ook gedaan. Er zijn lokale initiatieven en lokaal beleid. Ook zijn er regionale verkeers en vervoersplannen. Zo heeft Rotterdam goed nagedacht over de vraag waar de P+R-voorzieningen in de regio gesitueerd kunnen worden. Zo kun je bijvoorbeeld je auto parkeren op de P+R-voorziening Alexander, aan de A20 gelegen, om je reis met de metro te vervolgen naar het centrum van Rotterdam. Daarnaast zal de CROW-werkgroep de zogenaamde «parkeerkencijfers» voor woningen kritisch bezien. Dit biedt gemeenten de gelegenheid om hun parkeerbeleid, indien wenselijk, daarop aan te passen.

Ook initiatieven die decentrale overheden nemen ten aanzien van actuele informatievoorziening over parkeerplaatsen en het betalen per tijdseenheid, juich ik toe. Initiatiefnemer Koopmans heeft eveneens waarderende woorden in die zin uitgesproken, bijvoorbeeld voor het initiatief van de drie minuten in Amsterdam. Daarvoor is in Amsterdam inderdaad een pilot geweest, waarvan de resultaten naar verwachting in het voorjaar van 2009 bekend zullen zijn. Ook bijvoorbeeld het betalen per sms via chip-cardsystemen die gekoppeld zijn aan het kenteken, zoals dat hier en daar al gebeurt, juich ik van harte toe. Ook de invoering van een dergelijk systeem is en blijft uiteindelijk uiteraard de verantwoordelijkheid van de decentrale overheid c.q. de gemeente.

Waar wij als Rijk deze gemeenten kunnen helpen, zullen wij dat natuurlijk doen. Zo zullen wij de Wegenverkeerswet aanpassen om de ambtgenoot van VROM en mijzelf in staat te stellen om het wetsvoorstel voor milieudifferentiatie bij parkeertarieven voor te bereiden. Het besluit daartoe is genomen. Ik denk dat de collega van VROM op de aan haar daarover gestelde vragen nader zal ingaan. Daarnaast willen wij veel geld investeren in extra parkeerruimten bij stations, bedoeld om automobilisten ertoe te verleiden om een deel van de reis met de trein te maken. Als je het spoor echt stevig wilt laten groeien, zul je, zoals ik eerder heb gezegd, je ook op de automobilist moeten richten, niet door hem uit de auto te dwingen of te wringen, maar door het voor hem aantrekkelijk te maken om een keer de trein te nemen. Daartoe moet je verleiden, inderdaad. Dat vind ik een beetje bij de kerstgedachte passen, de warmte van deze tijd van het jaar. Gisteravond heb ik gemerkt dat ook in dit huis – ik kijk naar de voorzitter en de initiatiefnemer – die warme sfeer over ons heen begint te komen. Dat leidt 's ochtends vroeg tot minder warme gevoelens, maar nu wij hier toch bij elkaar zitten, komt de dag een beetje op gang. Op naar de volgende avond, vanavond, in het etablissement dat Nieuwspoort heet!

Dat verleiden is wel belangrijk. Om dat overtuigend te doen, moet je niet zozeer denken aan het alternatief van station tot station maar aan alternatieven van huis tot werk en van werk tot de deurmat. Je moet bekijken hoe je ervoor kunt zorgen dat mensen die niet vlak bij het station en niet in een stedelijke concentratie wonen – het platteland is vaak genoemd; ik had ook het heuvelland kunnen noemen – met de auto tot een station kunnen gaan en vervolgens met het spoor verder kunnen. Daarom is met het plan Groei op het spoor, dat de Kamer is aangeboden, een actie ingezet die uiteindelijk moet leiden tot zo'n 7500 tot 10 000 extra parkeerplaatsen bij stations. Dat is een verantwoordelijkheid die het Rijk wil nemen, de aanjaagfunctie.

De heer **Madlener** (PVV): Ik kan mij daarbij veel voorstellen. Ik neem ook wel eens de trein. Dan ga ik eerst een stukje met de auto. Ik zet de auto neer en stap in de trein. Maar waar zijn die stations? Die zijn in het centrum van de steden, waar je moeilijk kunt komen en waar het parkeren ook nog eens het duurst is. Het lijkt mij handig om ook eens naar de locatie van de stations te kijken. Nu zijn die voor een automobilist behoorlijk onbereikbaar.

Minister **Eurlings**: De kerstgedachte komt nu helemaal over ons, want dit is toch een mooi en warm moment. De heer Madlener geeft hier gewoon toe dat hij vaker de trein neemt! Ik kan mij interruptiedebatten herinneren waarin anderen tegen hem zeiden: neem nu eens de trein vanuit Rotterdam, in plaats van in de file te staan. Niets daarvan, was daarop dan zijn reactie. En nu dit, prachtig! Een hoopvol moment. Ik vind juist de combinatie die hij maakt tussen zijn verklaarde liefde voor de auto en het toch nemen van de trein, hoopgevend, want daaruit blijkt dat het inderdaad niet of-of is. Het punt dat de heer Madlener maakt is wel serieus. Natuurlijk is het van belang dat mensen ook in de binnenstad de auto bij een station kunnen parkeren. Als je verder doordenkt op deze nieuwe gedachte, waarvoor ik de NS vaak heb geprezen, moet je ook de stap durven zetten naar nieuwe stations buiten de stad, voordat je de file ingaat. Het idee van de «poorten van de Randstad», zoals het wel is genoemd, spreekt mij aan. Je komt vanuit het mooie zuiden des lands aanrijden, om maar een voorbeeld te noemen, je rijdt een stuk filevrij, naar ik mag hopen – dat valt tegenwoordig af en toe ook tegen – richting de Randstad, en voordat je de files in rijdt, ga je van de autosnelweg af. Je parkeert je auto en gaat vandaar snel met de trein door naar Den Haag. Dat is natuurlijk een prachtig beeld. Die poort van de Randstad kan bovendien niet alleen een instapmogelijkheid voor de trein en een parkeermogelijkheid voor de auto zijn, maar er kunnen tal van functies worden toegevoegd, zoals de mogelijkheid om te shoppen. Mensen kunnen er hun kleren afgeven om die te laten stomen en 's avonds doen zij er nog even hun boodschappen. Zo zijn zij heel tijdefficiënt bezig, want daarna rijden zij naar huis en kunnen aan hun vrije avond beginnen. Dat is een heel verleidelijk iets, denk ik. Dit vind ik modern, klantgericht denken van de Nederlandse Spoorwegen. Men erkent dat heel veel klanten en nog veel meer potentiële klanten, die men nu nog niet vangt, verleid zullen moeten worden om de auto te combineren met de trein in plaats van de auto helemaal te laten staan voor de trein. Dat vind ik een mooi beeld.

De heer **De Rouwe** (CDA): Over de P+R-functies voor automobilisten, met name rond stations, zal de minister alleen maar lof horen van onze kant. Bij de Vinex-ontwikkeling zagen wij echter dat deze wijken een station kregen en een lage parkeernorm. De gedachte was en is dat de mensen in een wijk met een station minder snel een auto zouden kopen. Als één ding duidelijk is geworden uit alle evaluaties, is het dat dit niet is gebeurd. De mensen in de Vinex-wijken hebben gewoon net zo veel auto's gekocht als mensen in andere wijken. Daar zien wij nu de problemen ontstaan. Als er een station in de buurt is, koppelt het Rijk daaraan een lage parkeernorm voor de desbetreffende wijk. Dat is prima voor de automobilist die van buiten komt en zijn auto daar parkeert, maar een ramp voor de wijk waar de lage parkeernorm geldt. Zouden wij niet van deze koppeling moeten afstappen, vraag ik de minister en de initiatiefnemer. Zouden wij niet moeten afstappen van de maakbaarheidsgedachte, met name rond Vinex- en nieuwe voorstadhaltes? Dat wil zeggen dat wij een einde aan de verlaagde parkeernorm maken om in plaats daarvan een realistische parkeernorm te handhaven. Ook het Planbureau voor de Leefomgeving heeft daarover opmerkingen gemaakt. Neemt de minister die serieus en is hij bereid om die vreselijke norm voor de lokale bewoners los te laten en toe te gaan naar realistische normen?

Minister Eurlings: Ik denk dat er rond de Vinex-locatie verschillende problemen zijn. Daarover hebben wij het eerder in de Kamer gehad. Laat ik Leidsche Rijn als voorbeeld nemen. Daar is het op dit vlak niet goed gegaan. Het Kamerlid dat nu onze minister van LNV is, heeft zich hierover in de toenmalige CDA-fractie vaak druk gemaakt. Daarom staat dit mij nog goed bij. Toen die wijk werd gebouwd, was er nauwelijks een goede aansluiting over de weg. Dat heeft heel lang geduurd. Bovendien was er helemaal geen aansluiting op het openbaar vervoer. Daardoor moesten de mensen die daar gingen wonen wel twee auto's hebben. Met het openbaar vervoer hobbelen wij te vaak achter de feiten aan. Heel recent hebben wij het daarover in deze samenstelling nog gehad. In de manier waarop wij hiermee omgaan, moeten wij meer vooruit kunnen denken. Wij moeten een station vanaf het begin kunnen plannen in plaats van pas als de huizen er liggen. Dat geldt trouwens ook voor de weg. Ook daarvan geef ik een voorbeeld. De hele woningontwikkeling op de oude vliegbasis Valkenburg straalt eveneens een gebrek aan integraliteit uit. Eerst wordt besloten om de basis te sluiten en om daar 10 000 woningen neer te plempen. Vervolgens staat men met de handen in het haar bij mij op de stoep en zegt terecht: minister, dit gebied is niet ontsloten. Wij zoeken daarop naar een manier om daar iets aan te doen, hoewel dit geen landelijke verantwoordelijkheid is, en nemen de parallellisatie A4/N44 erbij. Wij hadden echter helemaal vanaf het begin de vraag moeten stellen hoe wij een gebied per ov en per weg ontsluiten als wij daar woningen plannen. Dat zijn twee conditio's sine qua non voor de ontwikkeling. Het hoort er integraal bij. Daarin willen wij dus slagen maken. Dat vind ik een belangrijk probleem. Zeker met het openbaar vervoer lopen wij te vaak achteraan.

Het andere punt dat de heer De Rouwe aan de orde stelt, is even serieus. Als je aan openbaar vervoer gaat doen, moet dit dan direct leiden tot een heel lage norm? Onder erkenning van de decentrale verantwoordelijkheid hiervoor vind ik dit een punt om voor te leggen aan het kennisinstituut. Slaat het niet door naar de verkeerde kant? Werkt het niet averechts uit? Ik kom dadelijk terug op dit kennisinstituut, want ik heb heel wat meer ideeën voor de wijze waarop de rol hiervan kan worden opgevat.

De voorzitter: De verleiding is nu erg groot om ook over allerlei andere zaken uit te weiden die met parkeren te maken hebben, maar vanwege de tijd vraag ik de leden om kort te interrumperen, en de bewindspersonen om niet te lang te antwoorden. Laten wij ons beperken tot het stilstaan bij parkeren.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb een punt van orde in verband daarmee, voorzitter, als dat mag. De minister heeft een heleboel dingen gezegd die eigenlijk bij de mobiliteitsaanpak horen. Ik zit op het puntje van mijn stoel om echt de boom, de kerstboom, in te vliegen, maar zit een beetje in dubio. Zal ik alle opmerkingen van de minister die mij daartoe aanleiding geven, aangrijpen om deze onderwerpen nu volledig uit te discussiëren, of grijpt u in en gaan wij het alleen over parkeren hebben? Ik vind het allebei prima, maar zou dit graag helder afspreken. Wilt u mij nu rustig houden, dan moeten wij het over parkeren hebben. Anders vlieg ik erin.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Deze minister moet wel een beetje uitkijken om ons niet al te zeer te verleiden, voorzitter, want dan wordt dit debat lastig.

De voorzitter: Daarom heb ik ook gezegd dat ik graag wil dat wij stilstaan bij parkeren. Ik vraag ook de verschillende fracties om hun opmerkingen daartoe te beperken. Wij hebben nog slechts drie kwartier. Omdat er gestemd wordt, is de kans groot dat wij hier om 12.45 uur weggaan en daarna niet meer in deze zaal terechtkunnen.

De heer **Roemer** (SP): Dan zal ik mij ertoe beperken te zeggen dat ik delen niet herken. Bij het mobiliteitsdebat kom ik er graag op terug.

De **voorzitter**: Ik denk dat dit het beste is. Voor dat overleg is zelfs al een datum gepland.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik wil het hebben over de parkeernorm. Ik vind dat de minister er nu een beetje omheen begint te draaien. Wij krijgen het voorbeeld van Leidsche Rijn. Dat klopt. Dat is een klassiek voorbeeld. De minister stelt dat het daar mislukt is omdat het ov achterbleef bij de ontwikkeling van de stedenbouw. Daarin heeft de minister voor een deel gelijk. Er waren echter ook Vinex-locaties waar het ov wel klaar was, en waar die vreselijke norm ook gold. Daar is het alsnog mislukt. De kern is dus dat de minister moet afstappen van de maakbaarheidsgedachte, die inhoudt dat wij, als wij ergens een P+R-locatie ontwikkelen, tegen de lokale bewoners zeggen dat zij minder mogen parkeren dan de rest. Mijn vraag is heel helder. De minister hoeft dit niet in een mobiliteitsberaad of waar dan ook aan de orde te stellen. Wij weten dit allang. Minister Winsemius heeft hierover een compleet rapport geschreven. Het Planbureau voor de Leefomgeving heeft hierover recent goede uitspraken gedaan. Stap af van die vreselijke norm die nu geldt voor de Vinex-locaties waar zogenaamd minder geparkeerd wordt en waar lokale bewoners geconfronteerd worden met de problemen. Stap daarvan af. Die maakbaarheidsgedachte houdt geen stand. Het zou de minister sieren als hij daarvan afstapte. Dat wil ik graag van hem horen. Daar heb ik geen commissie elders voor nodig. Dat weten wij allang.

Minister **Eurlings**: Het was niet mijn bedoeling om de punten die ik heb genoemd nu uit te benen, maar ik heb willen aangeven dat er nogal wat onderwerpen op tafel dienen te liggen als je dit probleem echt wilt tackelen. Dat zijn onderwerpen die hiermee linea recta samenhangen. Dat eerst woningen worden gebouwd en daarna pas naar infra wordt gekeken, is zeker met betrekking tot het ov een groot probleem. De collega van VROM zal dadelijk nader ingaan op de CROW-norm. Dit is echter ook een punt dat wij, gezien de verantwoordelijkheidsverdeling, samen met de decentrale overheden moeten bezien. Dat is de reden waarom ik het kennisinstituut in dit verband noemde. Dat deed ik niet om het probleem weg te wuiven, helemaal niet, maar om te voorkomen dat het in de prullenbak belandt en te bevorderen dat er actief iets aan wordt gedaan. De collega van VROM zal hierop dadelijk vanuit haar verantwoordelijkheid antwoorden.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik kom terug op de aanbeveling van de indiener: leg P+R aan vóór de file. De minister gaf een wat algemene reactie over wat er aan P+R gebeurt, maar ik vond dit juist interessant door de manier waarop het werd toegespitst. Je rijdt op de A12, net na Zoetermeer, en je moet richting Amersfoort. Het staat vol files. Waar kun je dan bij de trein terechtkomen? Wil de minister concreet iets met die aanbeveling doen?

Minister **Eurlings**: Ja, in lijn met de initiatieven die de Nederlandse Spoorwegen voor de toekomst zien. Het moet wel een samenspel zijn. Daarom vind ik «de poorten van de Randstad», als ik dit zo als containerbegrip mag gebruiken, zo'n interessante gedachte. Zo ga je veel meer bedenken hoe je in een concrete situatie met het ov een oplossing kunt bieden voor de filerijdende automobilist. Dat is een andere manier van denken. In die zin komt het terug.

Voorzitter. Ook de informatievoorziening, het beter informeren van de automobilist over beschikbare parkeerruimte en tarifiering, is een belangrijk punt. De «real life»-ervaring van de initiatiefnemer in de auto van,

zoals hij zei, «het meest kritische» Kamerlid hier vandaag, is inderdaad een beeld dat heel snel aan kracht wint. De ontwikkeling van de TomToms van deze wereld gaat heel erg snel en daar kan geen statisch bord tegenop. Ik noem de parkeertarieven en zelfs de benzineprijzen. Al dit soort dingen komt dadelijk real life via de TomTom in de auto. Met aanbieders van navigatiesystemen ben ik al lang in overleg om dit te stimuleren, en de handschoen wordt opgepakt. Dat gebeurt ook ten aanzien van de routing, zodat vrachtauto's niet door de dorpskernen hoeven. In het Aanvalsplan Reisinformatie dat ik de Kamer in het voorjaar van 2009 zal aanbieden, zal ik hierop nader terugkomen. Dit punt wordt dus snel vervolgd.

Ik vind het een goed idee dat het Rijk samen met de partners nagaat of het mogelijk en wenselijk is dat er een Kenniscentrum Parkeren komt. Sterker, ik heb de overtuiging dat het goed is als dit kenniscentrum er komt. Het kan zich richten op het onderzoeken en uitwisselen van ervaringen en best practices die in de diverse gemeenten reeds zijn opgedaan met de aanpak van de parkeerproblematiek. Ook kan het vragen oppakken, bijvoorbeeld over tarieven. Hoe kan transparanter worden gemaakt op welke wijze de verschillende gemeenten hun tarieven bepalen, op grond waarvan zij dat doen en hoe hoog die tarieven zijn? De gemeentelijke budgetverantwoordelijkheid zullen wij nooit doorkruisen, maar het kennisinstituut kan de vraag stellen of het niet goed is om met een aanbeveling te komen om aan de mensen die een parkeertarief betalen te laten zien wat er met dat geld gebeurt, waarom dit tarief reëel is en hoe het geld terugkomt. Over Anders Betalen voor Mobiliteit zeggen wij ook altijd dat de kracht van het systeem is dat het geld in het infrafonds vloeit. Het geld wordt niet afgepakt, maar opnieuw geïnvesteerd. Zo zou je dus het issue kunnen tackelen hoe je het draagvlak voor de tarieven en de transparantie vergroot. Zulke vragen zouden mede daar, van onderop, moeten worden beantwoord. Is dat kenniscentrum een nieuwe ivoren toren, een bureaucratie? Nee, absoluut niet. Een gewone kerstboom optuigen lijkt mij in deze tijd van het jaar prima, maar een kerstboom van nieuwe bureaucratische instituten is niet de bedoeling. Het kenniscentrum zou kunnen worden ondergebracht bij het Kennisplatform Verkeer en Vervoer. Dat is een bestaand platform, dat fiftyfifty wordt gefinancierd door Verkeer en Waterstaat en de decentrale overheden, zeg ik in antwoord op een vraag van de initiatiefnemer. Zo hebben wij dus direct weer het commitment van onderop, dat zo ontzettend belangrijk is als wij echt wat willen bereiken.

Moet het parkeren per minuut of andere tijdseenheid gestimuleerd worden? De heer Roemer vroeg dit onder anderen. Het staat gemeenten natuurlijk vrij om een dergelijk systeem toe te passen. Gemeenten hebben hiervoor ook de eindverantwoordelijkheid. Ik zal dit echter met bovengemiddelde interesse volgen. Als dit soort systemen goed functioneert – de initiatiefnemer noemde de drieminutenaanpak van Amsterdam – zal ik bovendien aanjagen dat het kennisinstituut dit highlight, en stimuleert om het breed over te nemen. Zo kan de aanjaagfunctie vorm krijgen.

Ik kom op het landelijk beleid voor gratis parkeren voor gehandicapten. Hiervoor bestaat formeel keuzevrijheid voor de gemeenten. Ik vind dit echter heel charmant. Ik wil gemeentelijke bevoegdheden niet doorkruisen, maar als wij met het kenniscentrum aan de gang gaan, ben ik bereid om daar de vraag voor te leggen of dit niet een krachtige aanbeveling aan de gemeenten kan worden. Ik vind het namelijk wel een mooi beeld dat een gehandicapte de mogelijkheid heeft om gratis te parkeren. Gemeenten hebben hierin vrijheid, maar ik zou dit graag voorleggen. Met een krachtige aanbeveling kunnen wij een stevig signaal geven zonder de gemeentelijke bevoegdheid te doorkruisen. Ik wil dit eveneens in het Nationaal Mobiliteitsberaad laten terugkomen.

De heer **Roemer** (SP): Met zijn laatste opmerking komt de minister al een aardig eind in de goede richting. Daarmee wordt het wat concreter. Zowel

ten aanzien van het eenminuutparkeren, waarbij het Rijk een regierol kan spelen, als ten aanzien van het laatste punt vraag ik de minister hoever hij ermee wil doorgaan. Je kunt wel iets leuk en lief vragen, maar als dat niet blijkt te werken, kun je uiteindelijk steeds stappen verder gaan. Over het parkeren voor gehandicapten is een initiatiefnota aangekondigd. Daarop wachten wij al twee jaar met smart. Ik hoop dat die nota er nu snel komt, maar de minister kan dit sneller regelen. Als hij vindt dat dit inderdaad erg goed is, kan hij beginnen met het heel dwingend te vragen. Is hij echter ook bereid om dit uiteindelijk wettelijk te regelen als het geen gevolg krijgt? Ik snap dat hij de eerste stap wil zetten, maar als die geen effect heeft, is hij dan ook bereid om daarna de tweede stap te zetten?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb even laten nazoeken waar het initiatiefwetsvoorstel van mevrouw Van Dijken op dit moment is. Het is al aan de Tweede Kamer aangeboden. De eerste schriftelijke vragenronde is al geweest. Er wordt dus heel hard aan gewerkt. De heer Roemer deed het voorkomen alsof het nog helemaal gemaakt moest worden, maar het is al in behandeling bij de Tweede Kamer.

De heer **Roemer** (SP): Dat was niet bedoeling. Het wetsvoorstel is al twee jaar geleden aangekondigd. Ik heb alleen willen zeggen dat wij er met smart op wachten dat dit werkelijk beleid wordt. De minister kan hierbij een handje helpen. Hij hoeft het niet over te laten totdat de Kamer daarover definitieve uitspraken heeft gedaan. Hij kan die kant mee opgaan. Dat was mijn intentie. Mevrouw Roefs weet dat wij het initiatiefvoorstel omarmen.

De **voorzitter**: Mevrouw Neppérus heeft andere verplichtingen en is verontschuldigd.

Minister **Eurlings**: Ik ben blij met de waarderende woorden van de heer Roemer. Ik geloof in de kracht van verleiden, ook buiten de kerstdagen, en ik denk dat een goed product zichzelf verkoopt. Regionale en lokale bestuurders zijn echt wel gemotiveerd om dingen te doen die werken en die op publieke steun kunnen rekenen. Zij worden namelijk, net als wij, door de kiezer afgerekend, en dat is maar goed ook. Ik ga dus niet hun verantwoordelijkheid doorkruisen, maar ik wil goede voorbeelden wel veel meer highlighten en ervoor zorgen dat deze veel meer worden uitgewisseld. Dat moet overigens niet alleen gebeuren met de succesnummers, maar ook met de failures. Er werd gezegd dat een lokaal initiatief – ik meen dat Leiden werd genoemd – niet goed heeft uitgewerkt. Zo moeten wij van elkaar leren. Ik geloof daarin. Ik ga niet insinueren dat ik de gemeentelijke bevoegdheden op dit punt wil doorkruisen. Los van de onwenselijkheid daarvan – ik vind namelijk dat het lokaal maatwerk moet zijn – zou dat volgens mij leiden tot veel bestuurlijke tamtam, veel bestuurlijk gedoe en weinig concrete oplossingen. Die weg zou ik dus niet willen opgaan. Nu hoop ik niet dat ik de heer Roemer, na zijn waarderende woorden, toch weer in de positie breng dat hij de kerstboom wil invliegen, al probeer ik mij wel voor te stellen hoe dat eruit zou zien. Dat lijkt mij wel apart.

De heer **Roemer** (SP): Hoewel dit debat naar aanleiding van de initiatiefnota nog komt, wil ik de minister hierover toch een paar dingen meegeven. Ik vlieg dus wel een beetje in die boom. Wij hebben hierover natuurlijk al jarenlang cijfers. Het blijkt ook dat een heel grote groep, zo'n 80%, dit al jarenlang geregeld heeft. Als het erom gaat of je hoge tarieven of lage tarieven berekent, veel of weinig parkeerplaatsen inricht, het heel breed doet of heel smal, vinden wij elkaar erin dat je veel aan lokale overheden moet overlaten. Hierbij gaat het er echter om hoe wij principieel met dit ene specifieke onderwerp omgaan. Als blijkt dat een aantal gemeenten er never en nooit aan wil, terwijl wij principieel vinden dat dit

wel het goede beleid is, vind ik dat een ander verhaal dan het verhaal dat de minister ophangt over de gemeentelijke bevoegdheid. Dan kunnen wij alles wel aan de gemeenten laten en hoeven wij helemaal geen wetgeving meer te maken.

Minister Eurlings: Ik dacht dat de heer Roemer het vooral had over het parkeren per minuut. Ik begrijp nu dat zijn interruptie meer was gericht op het gratis parkeren voor gehandicapten. Dit zal ik agenderen, omdat ik het niet alleen een charmant voorstel vind, maar ook een voorstel dat iets met menselijkheid te maken heeft. Ik vind het echt heel goed als overal in Nederland gratis gehandicaptenparkeerplaatsen zouden zijn. Ik zal dit dus agenderen met het doel dat ook de laatste 20% hiertoe zal overgaan. Ik heb er vertrouwen in dat wij daarin ver kunnen komen. Laat ik nu niet vooruitlopen op allerlei beelden van een eventuele halsstarrige weigering. Ik denk dat de kracht van het argument in dit geval best heel groot kan zijn. Ik kom hierop terug bij de Kamer. Laten wij niet vooruitlopen op doemscenario's. Als ik zeg dat ik dit zal agenderen, doe ik dat met de doelstelling om daarmee iets te bereiken. Laten wij dit vervolgen als wij die slag gemaakt hebben. Dan kan de kerstboom onbeschadigd de kerstdagen in.

Met betrekking tot het verbeteren van de benutting van TomToms heb ik al gezegd dat ik in gesprek ben met de aanbieders van navigatiesystemen over de mogelijkheid om informatie over beschikbare parkeerplaatsen via de navigatiesystemen weer te geven. Ik houd de Kamer daarvan op de hoogte. Voor een bedrijf als TomTom, om dit voor het beeld maar te noemen, heeft het natuurlijk een groot concurrentievoordeel als men dit als eerste aanbiedt. Dan zullen nog meer mensen juist dat systeem kopen. De heer De Rouwe vroeg om een rijksnota. Ik snap wat hij beoogt en ik ben het zeer met hem eens dat er een behoefte is om deze problematiek aan te pakken. Ik heb echter ook gezegd dat het niet alleen om het Rijk gaat. Wij hebben hierbij ook de decentrale overheden nodig in hun verantwoordelijkheden. Laat ik met de Kamer afspreken dat ik met de decentrale overheden een gezamenlijke agenda wil formuleren, die moet leiden tot een opdracht voor een door het kenniscentrum op te stellen plan. Het kenniscentrum moet dit dan opzetten vanuit de gezamenlijkheid. Het kenniscentrum is mede verantwoordelijk voor het uitdragen van wenselijke normen, goede voorbeelden et cetera. Ik stel dus geen rijksnota van bovenaf voor, want dan weet ik hoe het gaat: dan gaan de hakken in het zand en krijg je allerlei bevoegdheidsvraagstukken. Ik wil zo'n agenda opzetten samen met de decentrale overheden en deze vervolgens laten uitwerken door het kenniscentrum. Ik denk dat wij op deze manier de doelstellingen van de heer De Rouwe kunnen bereiken, zonder dat wij onnodig deze competentiestrijd aangaan. Zal ik het zo proberen? Dan kom ik hierop later terug in de Kamer.

De heer De Rouwe (CDA): Ik neig ernaar om de minister het voordeel van de twijfel te geven, maar alles staat of valt natuurlijk bij de uitkomsten van een dergelijk rapport. Daarover kunnen wij nu nog niets zeggen. Ik ben vreselijk geschrokken toen ik aan het googelen was en merkte hoe vaak gemeenten nu nog verwijzen naar een nota van Hanja Maij-Weggen, de uitvoeringsnotitie parkeerbeleid 1991. Dit is de laatste nota van het Rijk. Dat is funest, want dat is een nota die niet meer van deze tijd is. Het is echt verbazingwekkend hoeveel gemeenten nog bouwen op die ouderwetse notitie die totaal niet meer aansluit bij de huidige en toekomstige behoeften. Ik geef de minister dus het voordeel van de twijfel. Laat hij maar bewijzen dat hij met de regionale partners tot een samenhangende visie komt. Daar gaat het namelijk om. De zaak is niet dat het Rijk dingen moet opleggen, maar het gaat erom dat wij een goed inzicht moeten krijgen in de parkeerbehoefte in de toekomst, de nu beschikbare plaats en wat wij eraan kunnen doen. Laat de minister, in combinatie met het minis-

terie van VROM, dit dus maar bewijzen. Ook het planbureau is al genoemd. Dit is inmiddels ook druk bezig met het schrijven van notities. De vraag is wat het kabinet daarmee gaat doen; die zal straks nog aan de orde komen. Ik vind de geste van de minister wel aardig, maar ik wil wel van hem weten wat voor hem het tijdbestek is, want als de nota of de brief over vier of vijf jaar komt, zijn wij echt te laat.

Minister **Eurlings**: Dit is een terecht punt. Hoewel mevrouw Maij-Weggen nog steeds zeer actueel is, zeker in het Brabantse land, is een nota uit 1991 dat natuurlijk niet meer. Ik zeg toe dat ik hierop in het voorjaar terugkom. Wij zullen dit dus actief oppakken. Het wordt geen heel lang traject. Het zal inderdaad van de voortgang afhangen of wij er zo zullen komen, maar ik denk altijd optimistisch dat het moet lukken. Omdat ik dit een gezamenlijk belang vind, mede van de decentrale overheden, zet ik deze lijn in. Als dat echt niet zou werken, komen wij voor andere vragen te staan.

De suggestie voor de gezinsplaatsen vind ik op zichzelf sympathiek. Ik was afgelopen zomer in Portugal. Ik reed toen naar een zeer groot outletcentrum in Alcochete, iets ten zuiden van Lissabon. Er waren daar ondergronds heel grote parkeerplaatsen. Vlak bij de uitgang van de parkeerplaats, bij de roltrappen naar het grote shoppingcenter, waren parkeerplaatsen speciaal voor zwangere dames. De plaatsen waren voorzien van mooie logo's van een dame met een dikke buik. Daaruit heb ik dat afgeleid. Die parkeerplaatsen waren ook heel groot. Of dat iets te maken had met de kwaliteit van parkeren, waardoor men meer ruimte nodig heeft, of met grotere uitstapmogelijkheden, laat ik aan de verschillende schrijvers van de mails aan de initiatiefnemer over. Het was in elk geval een charmant iets. Ik dacht: potjandorie, het is eigenlijk heel menselijk dat die mensen niet honderden meters moeten lopen. Ik vind dit ook typisch weer een punt dat aan zo'n kenniscentrum zou kunnen worden voorgelegd. Als het gaat om parkeerplaatsen langs de autoweg en om gezinsplaatsen, vraag ik mij alleen af hoe je dat kunt controleren. Dat is altijd weer de vraag. Wie is een gezin? Wim van de Camp zei ooit: ik met mijn parkiet ben een gezin. Het kan dus verschillend worden geïnterpreteerd. Ik vind het wel charmant om over dit soort dingen na te denken, en ik wil het voorleggen. Van de plekken voor hoogzwangere vrouwen heb ik gedacht: wij kunnen wij best wat van Portugal leren. Al blijft het ook daarbij de vraag hoe je dat controleert. Als ik mezelf in de spiegel zie, vraag ik me soms af: wanneer is iemand zwanger? Men begrijpt dat ik goede voornemens heb voor het nieuwe jaar, maar die stel ik nog even uit tot na de jaarwisseling. Ik kom hierop graag terug. Ik zal dit graag aan het kenniscentrum voorleggen.

Ook het recht op parkeerplaatsen vind ik een punt dat nader zou moeten worden onderzocht. Ik vind het, evenals de initiatiefnemer, charmant om te kijken naar mogelijkheden om het bestaande parkeerareaal beter te benutten. Het probleem en de uitdaging is natuurlijk hoe wij dit kunnen handhaven. Wat zijn de organisatiekosten? Hoe gaan wij daarmee om? Stel je bijvoorbeeld de volgende situatie voor. In het begin wonen er allemaal mensen zonder auto die hun recht inwisselen. Daarom worden er minder plaatsen aangelegd. Vervolgens worden de huizen verkocht aan mensen die allemaal een SUV hebben, en dan zijn er geen parkeerplaatsen. Verhuizing is dus een probleem. De auto blijkt ook gewoon populair in nieuwbouwwijken. Of dat te maken heeft met het gegeven dat mensen Amsterdam verlaten zodra zij een auto hebben, weet ik niet. Het is wel een feit dat de nieuwbouwwijken erg veel worden bevolkt door autominnende Nederlanders. Ik vind dit echter ideeën die aan zo'n kenniscentrum zouden moeten worden voorgelegd. Dit is een reden temeer om niet te lang te wachten met zo'n kennisinstituut. Het wordt dus geen nieuwe ivoren toren, geen nieuwe bureaucratie, maar sluit aan bij een bestaande organisatie, die niet alleen door mij gefinancierd wordt, maar ook van onderop, door de decentrale overheden.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb met mijn vraag tot het einde gewacht omdat ik niet wist of de minister deze vraag al voorgelegd had gekregen. Ik heb begrepen dat volgens het Instituut voor Onderzoek naar Overheidsuitgaven de jaarlijkse kosten voor parkeerplaatsen voor gemeenten in Nederland 4 mld. meer bedragen dan de opbrengsten uit parkeertarieven. Nu ken ik deze minister als een man van principes, zoals «de vervuiler betaalt», maar in dit geval wordt dus de vervuiler gesubsidieerd. Zou de minister de politieke uitspraak willen doen dat wij daaraan eigenlijk maar een einde moeten maken en dat die 4 mld. in dit land gewoon opgebracht moet worden door hogere parkeertarieven?

Minister **Eurlings**: Wat een retorische vraag! Mijn verrassende antwoord is: nee. Ik vind het ook altijd de vraag wat de definitie van een parkeerplaats is. Zijn dat ook de kosten van het stuk macadam van een gewone weg waarover niet gereden wordt maar waarop auto's stilstaan? Wat zijn de kosten en baten van de automobilist? Zoals ik eerder heb gezegd, zijn voor een benzinerijder alle externe kosten – ik moet even voorzichtig zijn; misschien zijn er sommige niet meegeteld – de facto al geïnternaliseerd. Die mensen betalen gewoon al heel erg veel. Wordt dat allemaal teruggeïnvesteed in de automobiliteit? Ik waag het zeer te betwijfelen. Je kunt dus wel wat bommen opzetten over wat kosten en baten zijn. Zonder parkeerplaatsen heb je ook geen automobiliteit en geen accijnsinkomsten. Je kunt hierover dus veel financiële bommen opzetten. Ik zou niet willen zeggen dat de redenering van de heer Vendrik voor ons een stimulans moet zijn om de kosten voor het parkeren verder op te jagen. Ik mag af en toe mijn auto parkeren en vind nu niet dat dit zo ontzettend goedkoop is. Een zeer gewaardeerd bedrijf als Q-Park, een mooi bedrijf uit het zuiden des lands dat internationaal veel succes heeft, maakt mooie parkeerplaatsen, waar je je aangenaam voelt omdat ze nog mooi worden aangekleed ook, maar ik heb niet het idee dat dit een verliesgevende business is.

De **voorzitter**: Aangezien parkeren veel te maken heeft met ruimte en milieu, wil ik ook de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer uitdrukkelijk de gelegenheid geven om hier iets te zeggen.

Minister **Cramer**: Voorzitter. Allereerst complimenteer ik de heer Koopmans voor zijn initiatiefnota Stilstaan bij parkeren, waarin hij aandacht vraagt voor het parkeerbeleid. Dit is een belangrijk onderwerp. Het is dus goed dat wij daarover hier praten. Ik heb in mijn verantwoordelijkheid ter zake vragen op het terrein van milieu gekregen, met name met betrekking tot de parkeertarieven en de differentiatie daarvan naar milieukeurmerken. Daarnaast is een aantal vragen over ruimtelijke ordening gesteld. Mevrouw Roefs stelde een vraag over de experimenteerwet voor het differentiëren van parkeertarieven naar milieukeurmerken in enkele gemeenten, met name gemeenten met een probleem met de luchtkwaliteit. Zij wilde weten wat de stand van zaken is. Voordat ik daarop inga, wil ik reageren op wat de heer Koopmans zei. Hij was bevreesd voor een «ratjetoe» als wij daarmee aan de slag zouden gaan. Wij hebben echter met elkaar afgesproken dat in de AMvB die aan de experimenteerwet gekoppeld zal worden, een kader zal worden geschetst op basis waarvan gemeenten parkeergelden kunnen differentiëren. Zo wordt voorkomen dat elke gemeente dit op een aparte manier doet. Dat is nu net de reden waarom wij dit even naar ons toe hebben getrokken. Ik benadruk ook dat het om een experimenteerwet gaat. Daarbij is een beperkt aantal gemeenten betrokken, de vier grote (de G4) en Leiden en Apeldoorn. Daar zal geëxperimenteerd worden als de experimenteerwet erdoor is. De Kamer krijgt deze voorgelegd, zoals men weet. Wij hebben hiervoor ook een wijziging van de Wegenverkeerswet nodig. Deze laat enige tijd op zich

wachten, mede omdat hiervoor Europese notificatie nodig is. Ik zal mij er sterk voor maken om dit allemaal zo snel mogelijk te regelen, maar in eerste instantie neemt de heer Eurlings hierin het voortouw, omdat dit op zijn terrein ligt. Voor de differentiatiegrondslag voor de verschillende betrokken regelingen hebben wij de indeling naar emissieklasse gekozen die geformuleerd is door de RDW. Hierover hebben wij eerder in de Kamer gesproken. Ook dit wordt door de heer Eurlings getrokken.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik zou toch graag wat data horen. Misschien kan de minister van Verkeer en Waterstaat daarop dadelijk een antwoord geven. Blijkbaar ligt het nu bij V en W. Wanneer gaat het weer verder naar VROM en wanneer komt het naar ons?

De **voorzitter**: Ik geef eerst het woord aan de minister van VROM, want ik denk dat men daarover in de collegiale samenwerking wel heeft gesproken.

Minister **Cramer**: Dan ga ik door met de vragen over ruimte, om te beginnen de vragen die door de heer de Rouwe zijn gesteld. Hij vroeg of ik erken dat er sprake is van een groei van het wagenpark. Ook wij hebben prognoses gekregen, met bandbreedten. Er zijn allerlei studies. Volgens de hoogste scenario's zal de groei op ongeveer 3,5 miljoen uitkomen en in de laagste scenario's, in de planbureaustudie Welvaart en Leefomgeving (WLO), is de groei 0,6 miljoen. Er was naar ik meen even verwarring over de vraag hoeveel parkeerplaatsen er dan bij moeten komen. Het gaat niet om negen miljoen extra parkeerplaatsen. Wij zullen tegen die tijd, in 2020, volgens prognose negen miljoen auto's hebben. Dit ter correctie: wij hebben het niet over negen miljoen extra parkeerplaatsen. Los daarvan heeft de heer De Rouwe gelijk dat er groei zal plaatsvinden. Dat zal weliswaar binnen een bandbreedte zijn, maar er zal groei plaatsvinden. Dan is de vraag natuurlijk hoe wij die groei gaan accommoderen. Daarop was de discussie ook gericht. Ik stel voorop dat het parkeerbeleid voornamelijk een gemeentelijke aangelegenheid is en dat er zo veel mogelijk decentraal moet gebeuren. Dit beklemtoonden mevrouw Roefs en mevrouw Neppérus eveneens. Die positie neemt ook het kabinet in. Gezien de toenemende parkeerdruk, is de vraag echter wat wij in het nationale beleid van belang vinden om ondersteunend in gang te zetten. Uit het oogpunt van ruimtelijke ordening hebben wij met name te maken met verstedelijkingsafspraken. In dat kader zullen wij moeten spreken over de vraag hoe wij die groei zullen accommoderen. Het antwoord hangt natuurlijk mede af van de manier waarop wij daarover zullen denken. Denken wij traditioneel over een auto voor elke deur of voor elk flatgebouw, op een heel grote parkeerruimte, of denken wij daarover op een wat creatievere manier na?

Ik roep in gedachten dat er veel verschillende soorten parkeermogelijkheden kunnen worden gecreëerd. De heer Madlener sprak over de centra van de grote steden. Daar heb je te maken met een ander soort parkeerfaciliteit dan in steden of wijken die nu gepland worden. Je zult dus ook moeten differentiëren naar de wijze waarop het parkeerbeleid verder zou kunnen worden ontwikkeld, afhankelijk van de specifieke situatie. Interessant is dat wij in Nederland, gezien onze beperkte hoeveelheid ruimte, ook in het verleden al moeite hebben gedaan om te bezien hoe het parkeerbeleid kan aansluiten bij het beleid voor de leefomgeving en de kwaliteit van de leefomgeving. Ik was een tijd geleden op een conferentie in Seattle over duurzame mobiliteit in steden. Ik ging daar zitten als enige buitenlander, handen over elkaar, en wie schetst mijn verbazing? Eerst kreeg ik plaatjes van de hoeveelheid fietsen in de Nederlandse steden. Vervolgens kwam er een plaatje waarbij men het had over «woenurfs». Ik dacht: wat zeggen ze nu? Toen keek ik naar het bordje en begreep ik: o, ze hebben het over woonerven! Daarover werd de loftrompet gestoken. In deze eerste

fase van ons parkeerbeleid hebben wij geprobeerd om de wijken in de Vinex-locaties autoluw te maken. Dit gebeurde mede om kinderen de ruimte te geven en ervoor te zorgen dat er speelgelegenheden blijven, zodat de kinderen gewoon voor de deur op straat kunnen spelen. Ik vind het nog steeds een groot goed dat kinderen op straat kunnen spelen. Problemen zoals die rond speelgelegenheden ontstaan als parkeerbeleid niet wordt gecombineerd met beleid voor kwaliteit van de leefomgeving. Ik vind het van groot belang dat wij in alle verschillende situaties, of het nu gaat om de binnensteden of om andere typen wijken, creatiever nadenken over de vraag hoe wij dit probleem kunnen oplossen. Mevrouw Roefs kwam al met een aantal suggesties voor parkeren: onder de grond, boven op het dak, of wat dan ook. Er ligt een voorstel voor een kenniscentrum. Of dat een apart centrum zal zijn of dat het wordt geïntegreerd in iets anders, is nog de vraag. Het lijkt mij een goed idee om dat kenniscentrum samen met de bewoners of toekomstige bewoners te laten nadenken over creatieve oplossingen. Als ik dan over, zeg, vijf jaar weer in Seattle ben, kan de nieuwe lichterding van creatieve oplossingen laten zien dat wij in Nederland, gezien onze schaarse ruimte, opnieuw vooroplopen bij de aanpak van dit soort problemen. De heer Madlener vroeg om meer ruimte bij woningen voor parkeren. Hij wil niet alleen inbreiden en verdichten in het RO-beleid, maar pleit ook voor andere mogelijkheden. Zojuist heb ik aangegeven hoe ik daarover denk. In de Nota Ruimte is inderdaad een streefcijfer van zo'n 40% inbreiden genoemd. Ook daarbij zou ik ernaar willen streven om niet meteen de traditionele oplossingen te verkiezen. Als wij moeten inbreiden, laten wij dan bedenken hoe wij dat zo kunnen doen dat ook de kwaliteit van de leefomgeving en het buitenspelen op straat gegarandeerd blijven.

De heer **Roemer** (SP): Ik weet niet of het alleen aan mij ligt, maar waarom heb ik zo vaak het gevoel dat ik in een debat met deze twee bewindspersonen naar twee verschillende verhalen zit te luisteren? Dat is ook nu weer zo. Ik proef – en dat bevalt mij – dat deze minister ons met name wil laten meedenken bij het zoeken naar creatieve oplossingen om wijken autoluw te houden. Zij streeft er dus naar om zo veel mogelijk een beleid van autoluwe wijken tot stand te brengen. Zij wil dat wij met elkaar creatief van alles bedenken om oplossingen te vinden voor de groei, als deze er helaas komt. Ik wil daarbij graag meedenken. Waarom heb ik dat gevoel bij de minister van Verkeer en Waterstaat nu helemaal niet? Bij hem heb ik meer het idee dat er, met een paar stoeptegels, zoals de heer Madlener zegt, alleen meer, bredere en grotere parkeerplaatsen op straat moeten komen. Hij wil doorrijden. Ligt dit nu echt aan mij? Waarom heb ik nu meer met dit verhaal dan met het verhaal van daarnet?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mijnheer Roemer, dat ligt niet aan u. Dat is echt waar.

De heer **Roemer** (SP): Wil deze minister in ieder geval bevestigen dat het kabinetsbeleid is om alles in het werk te stellen om wijken zo veel mogelijk autoluw te houden?

Minister **Cramer**: Ik hield een heel betoog in antwoord op de vraag hoe wij moeten omgaan met de toename van het aantal auto's, en dus ook van het aantal plekken waar die auto's gestald moeten worden. Hoe groot de groei zal zijn, weten wij niet, maar van groei zal wel sprake zijn. Mijn pleidooi is om niet meteen naar de traditionele oplossingen te grijpen als wij gaan nadenken over de wijze waarop wij dit in steden doen, maar in de verstedelijkingsafspraken met gemeenten en provincies te bekijken hoe wij deze afspraken zo kunnen invullen dat de leefomgevingskwaliteit in stand gehouden of zelfs verbeterd wordt. Dat is mijn uitgangspunt. Daar hoort «autoluw» natuurlijk bij, want anders kunnen kinderen niet buiten-

spelen. Zeker de ouderen onder ons weten hoe fijn het was om gewoon lekker buiten te kunnen spelen zonder dat je het gevoel had dat je meteen overreden werd. Wij willen toch met ons allen proberen om dit zo veel mogelijk in stand te houden? Dat moeten wij dan ook optimaal doen. Het kan niet overal, laat ik dat vooropstellen. Als je midden in de drukste stad van Nederland woont, gaat dit wat minder makkelijk.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik wil gewoon naar de praktijk toe. «Autoluw» zegt niets over parkeernormen. Als wij kijken naar de autoluwe straten, zien wij dat het gelukt is om verkeer dat er niet hoort weg te krijgen, maar dat de maakbaarheidsgedachte dat bewoners hun auto daar niet neerzetten, niet uitgekomen is. Een van de lessen uit het Vinex-drama is dat mensen hun auto daar gewoon alsnog neerzetten. Een les die ook deze minister zou moeten aanspreken, is dat kinderen vervolgens totaal geen ruimte hebben, omdat iedereen alsnog de auto daar neerzet. Als de minister met mij constateert dat het autopark gaat groeien – hoe groot het wordt, weten wij niet, dat geef ik toe – dan kan zij toch niet met droge ogen zeggen dat wij dit met creatieve ideeën oplossen? Nee, er zijn realistische normen nodig. Ik wijs op het Planbureau voor de Leefomgeving. Dit heeft in opdracht van de minister een advies geschreven. Volgens dit planbureau halen de aanwezigheid van openbaar vervoer en een lage parkeernorm mensen niet uit hun auto. Het wijst erop dat het juist in de nieuwbouwwijken, tegen de grote steden aan, in het geheel geen oplossing is om de parkeernorm af te knippen, omdat die maakbaarheidsgedachte geen stand houdt. Ik ben voor de creatieve oplossingen van de minister. Ik wil die dan ook horen en zien. Wij zullen daarnaast echter iets moeten doen aan de parkeernorm die kunstmatig heel laag is gehouden met de gedachte dat mensen hun auto elders zouden parkeren. Dat is gewoon mislukt. Dat kan de minister toch erkennen?

Minister **Cramer**: Ik heb betoogd dat er, gezien alle prognoses, een bandbreedte is in de toename van het aantal auto's en dus ook in de toename van het aantal plaatsen waar die auto's moeten worden geparkeerd. Over dat gegeven zijn wij het met elkaar eens. Als wij met dat gegeven in de hand verstedelijkingsafspraken maken, moeten wij ons de vraag stellen hoe wij ervoor kunnen zorgen dat wij ook de leefomgeving en de kwaliteit daarvan zo veel mogelijk borgen als die ontwikkeling zich voordoet. Dat was mijn pleidooi; iets anders heb ik niet gezegd.

De heer **De Rouwe** (CDA): Is de minister dan ook bereid om, zoals het planbureau aangeeft, met nieuwe, realistische parkeernormen te komen?

Minister **Cramer**: Daarop kom ik terug bij de antwoorden die mij nog resten.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb mijn hele spelende jeugd zo'n beetje doorgebracht op een parkeerplaats. Daar kon je heerlijk voetballen en tennissen, want overdag stonden daar geen auto's. Dit was gebouwd in de tijd dat er nog wat ruimte werd gegeven aan mensen. In het beleid van de laatste jaren is de norm zo'n beetje 35 woningen per hectare. Het is verstedelijkingsbeleid. Dat gaat ten koste van twee zaken, kan ik garanderen: ten eerste het parkeren en ten tweede de speelplaatsen voor kinderen. Als ik naar de Vinex-wijken kijk, vraag ik mij af: waar zijn die kinderspeelplaatsen, waar zijn de parkeerplaatsen? Beide zijn weggesaneerd om mensen dichter op elkaar te laten wonen. Ik pleit ervoor om ruimte te geven aan mensen, aan kinderen en aan parkeren, zodat de wijken leefbaarder worden. De minister moet goed naar haar eigen beleid kijken. Zij heeft een verhaal dat niet met de werkelijkheid klopt.

Minister **Cramer**: Ik begon mijn betoog met te zeggen dat de ruimte in Nederland, en zeker in de Randstad, schaars is. Daarom hebben wij een beleid in gang gezet om in te breiden waar dat kan, met een percentage dat te doen is. Wij zullen ervoor zorgen dat die inbreidingsaanpak niet leidt tot datgene wat de heer Madlener zegt. Daarom bepleit ik juist dat in de binnensteden, meer dan nu het geval is, gezocht wordt naar creatieve oplossingen om de auto's die in de verschillende delen van de stad staan, zo veel mogelijk hetzij onder de grond, hetzij in parkeerflats, hetzij anderszins te stallen, in plaats van allemaal op de openbare ruimten, waar ze veel plek innemen. Zo kunnen de kinderen ook nog blijven spelen. Wij komen hierop vast terug als wij met allerlei suggesties voor oplossingsrichtingen vanuit het kenniscentrum i.o. geconfronteerd worden. Daarover kunnen wij dan met elkaar nadenken.

De heer De Rouwe vroeg of het met de nieuwe Wro niet meer mogelijk is om parkeernormen op te nemen in de bouwverordening. Kunnen decentrale overheden deze parkeernormen opnemen in bestemmingsplannen? Met de nieuwe Wro is beoogd dat bestemmingsplannen of beheersverordeningen een uitputtende bebouwingsregeling geven en dat aanvullende stedenbouwkundige bepalingen in de bouwverordening niet langer nodig zijn. Het is daarbij de bedoeling dat ook de parkeernormen worden opgenomen in het bestemmingsplan. De wijze waarop dat kan gebeuren, is nog onderwerp van bespreking met onder andere de VNG. Pas als hierover voldoende duidelijkheid bestaat, zullen de mogelijkheid om stedenbouwkundige voorschriften in de bouwverordening op te nemen en het daarbij behorende overgangsrecht komen te vervallen.

De heer De Rouwe stelde ook een vraag over de CROW-gegevens. CROW heeft parkeerkencijfers opgesteld. Dit zijn bandbreedten per voorziening. Gemeenten kunnen deze kencijfers gebruiken. Dat doen zij ook in de praktijk. CROW zal deze cijfers in het komende jaar actualiseren.

Ten slotte was er een vraag van de heer De Rouwe over het bouwen van parkeergarages. Hij vroeg of daarvoor normen zijn en of de VROM-Inspectie hierin een rol speelt. Het antwoord is dat er geen rijksnormen zijn. Daarom speelt de VROM-Inspectie daarbij ook geen rol.

De heer **Roemer** (SP): Heeft de minister ook met stijgende maar wel aangename verbazing de zin van de heer Koopmans op pag. 9 gelezen dat de indiener voor het invoeren van maatregelen is om het milieu en de luchtkwaliteit te verbeteren? Dat is een prachtzin. Ik had gehoopt dat de minister hierover iets zou zeggen. Verwacht de minister dan nu ook in 2009 een andere houding van het CDA over deze onderwerpen dan in 2008?

Minister **Cramer**: Ik ken de heer Koopmans als een constructief Kamerlid en ben blij met deze uitspraak van hem. Wij kunnen samen vrolijk de kerst in!

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De minister schaaft zich vooralsnog achter het scenario van een groeiend aantal auto's en daarmee ook van een groeiend aantal parkeerplaatsen in Nederland. Tot 2020 komen er twee miljoen auto's bij. Als je dat vertaalt in parkeerplaatsen, kom je al snel tot vier miljoen à vijf miljoen parkeerplaatsen, misschien wel zes miljoen als je de norm van Koopmans van drie parkeerplaatsen per huishouden hanteert. De kosten van een parkeerplaats bedragen ongeveer € 30 000. Het wisselt per type, maar dat is het gemiddelde. Als wij dit scenario accommoderen, waarin wordt uitgegaan van zeven miljoen à negen miljoen auto's en van vijf miljoen à zes miljoen parkeerplaatsen erbij, kost dat dus 150 mld. tussen nu en 2020. Dat is meer dan wat het MIRT kost dat wij afgelopen maandag hebben besproken. Wie moet dat gaan betalen, vraag ik de minister van VROM.

Minister Cramer: Als wij verstedelijkingsafspraken maken en de bouwopgaven prognosticeren, worden daarin tevens prognoses meegenomen voor de ontwikkelingen in het parkeren. Die ontwikkelingen gaan hand in hand met het beleid dat wij ten aanzien van de automobiliteit en de mobiliteit in zijn algemeenheid voeren. Die zullen daarmee dus blijven sporen. Er is, zoals ik zei, ook een enorme bandbreedte in hetgeen aan groei geprognoseerd is. Op grond daarvan zullen wij onze steden inrichten. Wat voor gemeenten verstandig is om te doen, hangt mede samen met de prijs-kwaliteitverhoudingen. Daarom zullen wij het kenniscentrum vragen wat nieuwe oplossingsrichtingen zijn die uit kostenoverwegingen interessant zijn en die het mogelijk maken om de groei die wij, gezien een bepaald beleid, op een gegeven moment moeten accommoderen, zo uit te voeren dat het voor een gemeente ook interessant is uit de optiek van de kosten.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Zouden wij niet voor de toekomst kunnen afspreken dat in principe de vervuiler moet betalen? Dat hoor ik de minister van VROM toch heel graag zeggen.

De **voorzitter:** Ik hoor de bel voor de stemmingen. De heer Koopmans heeft een aantal toezeggingen gedaan. Ik stel voor dat de minister van Verkeer en Waterstaat schriftelijk reageert in verband met de planning en de verschillende termijnen. De heer Koopmans heeft aangegeven dat hij nog een aantal wijzigingen zal aanbrengen in zijn initiatiefnota. Zodra hij dat heeft gedaan, lijkt het mij goed dat de initiatiefnota even terugkomt op onze procedurevergadering en dat wij daarin afspreken om al dan niet een tweede termijn te houden, dan wel een VAO te laten volgen waarbij mensen de gelegenheid hebben eventuele aanvullende moties in te dienen. Kunnen de leden daarmee akkoord gaan? Ik geef de minister van Verkeer en Waterstaat kort de gelegenheid om iets te zeggen over de termijnen.

Minister Eurlings: Het gaat om een aanpassing van de Wegenverkeerswet. Dat vereist een notificatie in Brussel. Dat is op dit moment de stand van zaken. Ik zeg de Kamer toe, haar in het voorjaar nader te berichten over de termijnen en de stand van zaken. Er is een voorstel in voorbereiding ter notificatie in Brussel.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Dat duurt wel heel lang. De heer Van Geel was daarmee bezig in 2006. In 2007 is hierover gesproken. Bijna een jaar geleden heeft collega Duyvendak er al vragen over gesteld. Toen was het bericht van de minister van VROM dat zij binnenkort met een wetsvoorstel naar de Kamer zou komen. Een jaar later krijgen wij pas bericht hoe het ervoor staat. Kan dit niet wat sneller?

Minister Eurlings: Dit is aan de collega's in het Europees Parlement. De termijnen voor de notificatie in Brussel kunnen wij niet hier per motie dwingend beïnvloeden. Het voorstel ligt er gewoon. Ik zal in het voorjaar aangeven hoe het verder gaat. Het ligt niet aan ons. Wij hebben met gezwinde spoed gewerkt. De Kamer weet dat wij deze differentiatie ook hard nodig hebben om onze doelen te bereiken. Wij zijn dus zeer gemotiveerd.

Toezeggingen

- De minister van Verkeer en Waterstaat agendeert het onderwerp standaardisering van het parkeerbeleid voor gehandicapten bij de decentrale overheden en informeert de Kamer over het resultaat daarvan.
- De minister van Verkeer en Waterstaat gaat met de decentrale overheden in overleg over een gezamenlijke agenda voor een kennis-

centrum parkeren en informeert de Kamer in het voorjaar van 2009 over het resultaat daarvan.

- De minister van Verkeer en Waterstaat informeert de Kamer in het voorjaar van 2009 over de stand van zaken met betrekking tot de wijziging van de Wegenverkeerswet in het kader van de experimenteerwet over differentiatie van parkeertarieven naar milieukeurmerken.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Jager

Adjunct-griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Tjink