

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

## 621

Vragen van het lid **Bashir** (SP) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het voornemen van de gemeente Rotterdam om parkeergeld te heffen op de verschillende Park+Rides* (ingezonden 30 oktober 2014).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 19 november 2014).

Vraag 1

Bent u ook verbaasd dat gemeente Rotterdam betaald parkeren wil invoeren op de Park+Rides (P+R's)?<sup>1</sup>

Antwoord 1

De gemeente Rotterdam wil op drie P+R's (Slinge, Alexander, Kralingse Zoom) betaald parkeren invoeren. Het gaat om locaties waarvan de gemiddelde bezettingsgraad tegen de maximale capaciteit zit of hierover heen gaat. In stedelijke regio's zoals Amsterdam, Den Haag, en Utrecht is het reeds gebruikelijk dat op de grotere P+R locaties een bijdrage voor P+R's wordt gevraagd. Het strekt daarom niet tot de verbazing dat ook de gemeente Rotterdam voor deze grotere P+R locaties overgaat op invoering van betaald parkeren. Ook bij P+R locaties die in beheer zijn van private partijen (zoals Q-Park) worden parkeertarieven geheven.

Vraag 2

In hoeverre past deze maatregel binnen het ingezette beleid om binnensteden beter bereikbaar te maken middels P+R terreinen?

Antwoord 2

Goed werkende P+R's hebben belangrijke maatschappelijke voordelen, het belang van P+R's wordt dan ook door het Rijk erkend. P+R's leveren een bijdrage aan de kwaliteit van deur tot deur verbindingen, een betrouwbare reistijd en daarmee aan de bereikbaarheid van locaties. Ook dragen P+R's bij aan de leefbaarheid van stedelijke gebieden.

De kosten van aanleg, exploitatie, beheer en onderhoud zijn echter niet gering en daardoor zijn P+R's zelden kostendekkend. Vanuit het oogpunt van kostenbeheersing kan ervoor gekozen worden om opbrengsten uit parkeerta-

<sup>1</sup> <http://www.ad.nl/ad/nl/1038/Rotterdam/article/detail/3777605/2014/10/28/Parkeeders-toch-betalen-voor-P-R-voorzieningen.dhtml>

rieven te hanteren. De tarieven op een P+R vormen dan ook een belangrijk element in het vinden van de balans tussen een hoge bezettingsgraad en het sluitend krijgen van een business case.

#### Vraag 3

Vind u het terecht dat één gemeente parkeergeld gaat heffen op een P+R terwijl P+R's een regionale functie hebben?

#### Antwoord 3

De drie P+R terreinen waarover de gemeente Rotterdam voornemens is betaald parkeren in te voeren liggen op het grondgebied van de gemeente. De gemeente Rotterdam is derhalve volledig bevoegd om naar eigen inzicht en goedkeuring parkeertarieven in te voeren voor het gebruik van parkeer-voorzieningen op haar grondgebied.

#### Vraag 4

Vind u het terecht dat één gemeente parkeergeld gaat heffen op een P+R terwijl P+R's mede vanuit het programma «Beter Benutten» van het Rijk zijn gefinancierd? Zou het niet logisch zijn als het Rijk hierin ook inspraak heeft?

#### Antwoord 4

Voor de drie desbetreffende P+R's heeft er geen directe financiering vanuit het Programma Beter Benutten plaatsgevonden. Wel is er in andere Beter Benutten regio's sprake van cofinanciering voor capaciteitsuitbreiding of verhoging van voorzieningenniveau op P+R locaties. Vanuit het Programma Beter Benutten is voorafgaand aan de financiering primair bekeken of de maatregel bij zou dragen aan het verbeteren van de regionale bereikbaarheid. Daarnaast wordt meegewogen of de maatregel op lange termijn kan blijven voortbestaan. Voor de continuïteit van een maatregel is het van belang dat de business case zo sluitend mogelijk is. Het gebruikmaken van parkeertarieven kan hier onderdeel van uitmaken.

#### Vraag 5

Vind u het terecht dat één gemeente parkeergeld gaat heffen op een P+R terwijl P+R's mede vanuit gelden van de Stadsregio zijn gefinancierd? Zou het niet logisch zijn dat Rotterdam rekening houdt met wensen van buurgemeenten die ook, mede via de Stadsregio, de portemonnee hebben getrokken voor de P+R's?

#### Antwoord 5

Een gemeente doet er vanzelfsprekend verstandig aan in haar besluitvorming rekening te houden met de verschillende stakeholders, belangen en visies op het gebied van P+R's. Het klopt dat P+R's in Rotterdam mede door de stadsregio gefinancierd worden. Besluitvorming daarover vindt binnen de stadsregio plaats door het dagelijks bestuur, daarbij geadviseerd door het portefeuillehoudersoverleg (PHO) verkeer en vervoer waarvan de Rotterdamse wethouder Langenberg de voorzitter is. De buurgemeenten hebben de mogelijkheid om via het PHO, het algemeen en dagelijks bestuur van de stadsregio de mogelijkheid om desgewenst hun belangen kenbaar te maken en het besluitvormingsproces te beïnvloeden.

#### Vraag 6

Bent u bereid om u in te zetten om de P+R's van gemeente Rotterdam gratis te houden? Zo ja, wilt u de Kamer informeren over de voorgenomen acties in de richting van de gemeente Rotterdam? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 6

Gezien de beperkte hoogte van de in te voeren parkeerheffing (€ 2/dag) in vergelijking met de parkeertarieven in het stadscentrum, en gegeven de autonomie van gemeentelijke instanties om op haar grondgebied parkeergeld te heffen is er geen aanleiding of grondslag om direct of indirect te interveniëren in de besluitvorming van het gemeentebestuur.

#### Vraag 7

Hoe gaat u voorkomen dat gemeenten die mede vanuit het programma «Beter Benutten» van het Rijk geld krijgen om bijvoorbeeld P+R's aan te leggen, deze later als melkkoe gebruiken door er parkeergeld te heffen?

#### Antwoord 7

Aan de financiering vanuit Beter Benutten worden een aantal eisen gesteld. Zo geldt in algemene zin dat maximaal de helft van het maatregelenpakket door het Rijk wordt gefinancierd en de andere helft door regionale partners (regionale overheden, bedrijfsleven).

Indien een plan van aanpak de aanleg van een P+R betreft is een niet onbelangrijke eis dat aannemelijk moet zijn gemaakt welke doelgroepen hoe vaak gebruik gaan maken van de beoogde P+R. Dit om te voorkomen dat een nieuwe P+R een lage bezettingsgraad krijgt of als regulier parkeerterrein wordt gebruikt.

Verkeersdrukke, betaald parkeren bij de eindbestemming, de locatie van de P+R in het netwerk, de vindbaarheid van een P+R en de kwaliteit van het OV zijn factoren die het gebruik van een P+R beïnvloeden. Als een P+R voor de gebruiker volledig gratis is, is het lastig om een dekkende exploitatie rond te krijgen. Indien de tarieven op de P+R te hoog zijn en niet meer substantieel lager dan de parkeertarieven op de eindbestemming zal dat echter leiden tot lage bezettingsgraden. Om de juiste balans hierin te vinden wordt bij de uitwerking van de maatregelen binnen Beter Benutten zoveel mogelijk kennis en expertise tussen Rijk en regio's gedeeld.