

Vergaderjaar 2021–2022

**35 519**

## **Wijziging van de Gemeentewet in verband met differentiatie van parkeertarieven naar uitlaatemissies van een voertuig**

**Nr. 6**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 17 juni 2022

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag dat de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat op 23 september 2020 over het wetsvoorstel heeft uitgebracht. Ik dank de onderscheidene fracties voor de aandacht die zij aan het wetsvoorstel hebben besteed.

Bij de beantwoording van de gestelde vragen en mijn reactie op de gemaakte opmerkingen, afkomstig van de leden van de VVD-fractie, de PVV-fractie, de CDA-fractie, de D66-fractie, de GroenLinks-fractie, de SP-fractie, de ChristenUnie-fractie en de SGP-fractie, houd ik zoveel mogelijk de indeling van het verslag aan. Gemakshalve heb ik bij gelijklopende vragen van fracties de beantwoording gebundeld.

#### **1. Algemeen**

*De leden van de CDA-fractie wilden meer duidelijkheid over de vraag in hoeverre dit wetsvoorstel ertoe zou kunnen leiden dat hogere lasten ontstaan voor gebruikers van niet-emissieloze voertuigen. Deze leden willen namelijk voorkomen dat gebruikers van niet-emissieloze auto's de rekening gepresenteerd kunnen krijgen, doordat zij dan meer zouden moeten gaan betalen om de korting voor emissieloze auto's te kunnen betalen.*

*De leden van de CDA-fractie lezen dat indien een gemeente ervoor kiest om een lager tarief voor emissieloze voertuigen te hanteren, dit minder inkomsten uit de parkeerbelasting kan betekenen. De eventuele inkomsterderving dient door de gemeenten uit de eigen middelen te worden opgevangen. Wat is de verwachting van de regering hoe een gemeente deze eventuele inkomsterderving gaat opvangen?*

*De leden van de PVV-fractie vragen hoe de regering gaat voorkomen dat de korting voor emissieloze auto's door gemeenten wordt gecompenseerd door niet-emissieloze auto's meer te laten betalen.*

*De leden van de CDA-fractie willen voorkomen dat iemand met een oud Opelje ervoor op zou moeten draaien, omdat iemand met een Tesla goedkoper mag parkeren. Wil de regering dit ook voorkomen? De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd of gemeenten alleen lagere tarieven mogen stellen voor emissieloze voertuigen of dat het ook kan betekenen dat gemeenten vrij zijn om voor niet-emissieloze voertuigen hogere tarieven in te stellen. Hoe gaat de regering voorkomen dat de korting voor emissieloze auto's door gemeenten wordt gecompenseerd door niet-emissieloze auto's meer te laten betalen? Indien gemeenten ook hogere tarieven mogen stellen, is dit dan een keuze of is dit verplicht? Hoe kijkt de regering ertegenaan de wet zo te formuleren dat gemeenten niet de mogelijkheid hebben om lagere kosten voor mensen met emissieloze voertuigen door te berekenen in hogere kosten voor mensen met niet-emissieloze voertuigen? In hoeverre betekent dit wetsvoorstel dat parkeertarieven, parkeervergunningen en laadplekken duurder kunnen worden voor niet-emissieloze auto's ten opzichte van de huidige tarieven? En in hoeverre zou het kunnen instellen van een hoger tarief voor niet-emissieloze auto's in overeenstemming zijn met het Regeerakkoord dat alleen spreekt van het hanteren van lagere parkeertarieven voor emissieloze auto's?*

*Wat gebeurt er als er meer elektrische voertuigen komen en de inkomsten van gemeenten onder druk komen te liggen? Hoe wordt voorkomen dat gemeenten de begroting kunnen dichten door de parkeertarieven alleen te verhogen voor niet-emissieloze auto's?*

*De leden van de SP-fractie vragen de regering om toe te lichten hoe dit wijzigingsvoorstel voor de gemeentekas gaat uitwerken wanneer het aandeel elektrische of nul-emissie wagens gaat toenemen, en daarmee dus de inkomsten uit parkeren gaan afnemen. Hoe wordt voorkomen dat bezitters van brandstofwagens onevenredig hard getroffen worden, wanneer de differentiatie mogelijk gemaakt wordt?*

In reactie op de zorgen die de leden van voornoemde fracties uiten benadrukt het kabinet dat het voorliggende voorstel geen wijziging aanbrengt in de huidige autonome rol van gemeenten om parkeertarieven vast te stellen. De lokale overheden zijn het beste in staat om vast te stellen welke lokale maatregelen noodzakelijk of gewenst zijn om de lokale opgaven aan te pakken. Conform de huidige geldende wetgeving mogen gemeenten dan ook zelfstandig parkeertarieven voor parkeerplaatsen, laadplekken of parkeervergunningen verhogen of verlagen als ook een differentiatie doorvoeren in de tarieven per parkeerduur, parkeertijd, de ingenomen oppervlakte en de ligging van de terreinen of weggedeelten. De gemeente zal daarbij, net als nu, moeten onderbouwen waarom de aanpassing gerechtvaardigd en proportioneel is, en legt daarover verantwoording af aan de gemeenteraad. Daarbij kan uiteraard ook ruimte zijn voor maatwerk. Zo kan de inzet van deze maatregel ook worden beperkt tot een gericht gebied, om zodoende wel een signaal af te geven maar de impact op de gemeentelijke inkomsten van parkeerbelastingen te beperken. De onderliggende wetgeving verandert aan de onderliggende keuze niets. Het enige wat nu mogelijk wordt gemaakt is verruiming van de differentiatiemogelijkheden voor gemeenten, zodat een bijdrage kan worden geleverd aan regionale (milieu- en klimaat)doelen. In de gesprekken met gemeenten zal ik de zorgen van de Kamerleden overbrengen.

Dit wetsvoorstel schrijft dan ook niets voor ten aanzien van de tarieven voor niet-emissieloze voertuigen. Wel kan dit wetsvoorstel een impuls geven aan een gewogen debat over de gewenste combinatie van maatregelen om zowel de bereikbaarheid als het vraagstuk van luchtkwa-

liteit te bereiken. Zo zou in sommige gemeenten gekozen kunnen worden voor een korting op het parkeertarief voor schone voertuigen als een aanvulling op, goede tussenstap naar of zelfs een alternatief voor het beperken van de toegang via milieuzones. De keuze voor de juiste mix van maatregelen is en blijft lokaal. Deze optie verruimt de mogelijkheden en levert in de bredere context van landelijke maatregelen een bijdrage aan de klimaatdoelstellingen, zoals ook verwoord in paragraaf 2.3 van de Mmemorie van Toelichting. De regering geeft hiermee invulling aan een afspraak uit het Klimaatakkoord.

*De leden van de ChristenUnie-fractie hebben de vraag of de regering al een inschatting kan maken welke gemeenten gebruik gaan maken van de mogelijkheid om lagere parkeertarieven te gaan hanteren voor emissieloze voertuigen en of zij hier wel/niet gebruik van gaan maken op relatief korte termijn.*

*De leden van de CDA-fractie vragen welke inschatting de regering heeft met betrekking tot het aantal gemeenten dat gebruik wil gaan maken van de mogelijkheid tot differentiatie. In hoeverre kan de gemeenteraad invloed uitoefenen op het gebruik van deze differentiatie en op de wijze waarop dit gebeurt?*

Ongeveer een derde van de gemeenten heft parkeerbelastingen. Bij een eerste informele uitvraag in het voorjaar van 2020 bij een aantal gemeenten hebben elf gemeenten aangegeven van plan te zijn gebruik te maken van de bevoegdheid die dit wetsvoorstel aan gemeenten beoogt te geven. Daarnaast blijkt uit die inventarisatie dat zeven gemeenten overwegen om op termijn van deze mogelijkheid gebruik te maken. Het betreft in totaal niet alleen grote gemeenten, maar ook kleinere gemeenten. Uiteindelijk beslist de gemeenteraad of en op welke wijze van de mogelijkheid tot differentiatie gebruik wordt gemaakt.

*De leden van de SGP-fractie wilden ook weten of de regering de mening deelt van deze leden dat het voorliggende wetsvoorstel bijdraagt aan de tweedeling in de samenleving tussen huishoudens met lagere inkomens, die onvoldoende financiële middelen hebben om te investeren in isolatie, een elektrische auto en/of zonnepanelen en huishoudens met hogere inkomens die dat wel kunnen?*

*De leden van de SP-fractie constateren dat met dit wijzigingsvoorstel waardoor de mogelijkheid voor gemeenten om eigenaren van een elektrische auto gratis of tegen een gereduceerd tarief te laten parkeren, het zoveelste voordeeltje creëert voor de dikverdienende leasebakrijder. Dat terwijl er al veel andere voordelen voor deze groep bestuurders zijn. Deze leden vragen de regering daarom eerst eens te reflecteren op dit klasse-klimaatbeleid, waarbij mensen met lagere inkomens steeds achter het net vissen bij subsidies en vrijstellingen. Ziet de regering in dat dit het draagvlak voor klimaatmaatregelen ondermijnt omdat mensen er óf geen voordeel van hebben óf het ze gewoon geld kost?*

*De leden van de CDA-fractie vragen zich af in hoeverre dit zou kunnen leiden tot afname van het draagvlak voor het klimaatbeleid? Deze leden zien graag verheldering op dit punt.*

*De leden van de VVD-fractie lezen over differentiatie naar uitlaatemissies. Er zal onderscheid gemaakt worden tussen emissieloze en niet-emissieloze voertuigen. Emissieloze voertuigen zullen een lager parkeertarief genieten. Deze leden maken zich zorgen over de gevolgen van dit wetsvoorstel voor de «gewone» Nederlander.*

*De leden van de VVD-fractie constateren dat op dit moment de aanschaf van een elektrisch voertuig niet weggelegd is voor huishoudens met een kleine portemonnee. Ook zijn er nog weinig elektrische occasions op de markt. Dat betekent dat juist de huishoudens die meer te besteden hebben, profiteren van het goedkopere tarief.*

Deze maatregel biedt gemeenten alleen de mogelijkheid om een korting te geven op het tarief voor emissievrije autos en wijzigt niets aan de wetgeving met betrekking tot de tarieven voor conventionele auto's. Deze maatregel is één van de maatregelen om emissievrije auto's voor mensen interessanter te maken. Het kabinet heeft via maatregelen erop ingezet om de elektrische auto voor particulieren ook dichterbij te brengen. Er is hierop ingezet door de stimulering voor het hogere segment emissievrije personenauto's af te bouwen, door voor de particuliere koop en lease de maximale catalogusprijs (cap) af te bouwen en voor de zakelijke lease de bijtelling stapsgewijs te verhogen. Hierdoor zijn steeds meer elektrische middenklasse modellen die op termijn ook interessant zijn voor de tweedehandsmarkt, waar het kabinet heel bewust op inzet. Veel particulieren hikken nog steeds aan tegen de hoge aanschafprijs, ondanks dat laden een stuk goedkoper is. Met de subsidieregeling Elektrische personenauto's voor Particulieren<sup>1</sup> is die drempel verlaagd, opdat elektrisch rijden voor een grotere groep bereikbaarder wordt dan alleen voor de zakelijke rijders. Gemeenten kunnen zelf het best de afweging maken op welke termijn en in welke mate de differentiatie van parkeertarieven voor emissieloze voertuigen in hun specifieke situatie bijdraagt aan de doelen. Zij kunnen er bijvoorbeeld voor kiezen om slechts een kleine verlaging door te voeren of in een klein gebied binnen een stad.

## **2. Hoofdpijnen van de voorgestelde wijziging**

*De leden van de PVV-fractie vragen waarom de brandstofauto van de hardwerkende Nederlander nu wordt gediscrimineerd in de parkeergarage. Zij vragen waarom de dure, met subsidies gespekte VVD-wagens nu ook nog eens een keer worden gematst met een lager parkeertarief.*

Het wetsvoorstel is bedoeld voor parkeerbelastingen voor parkeren en parkeervergunningen in de openbare ruimte. Gemeenten krijgen, zoals in paragraaf 1 aan bod is gekomen, de bevoegdheid om ten behoeve van de luchtkwaliteit voor emissieloze auto's een lager tarief vast te stellen. Dat draagt in de context van het bredere pakket aan maatregelen bij aan de ambities van het kabinet rondom klimaat en verduurzaming. Daarnaast is de landelijke fiscale en financiële stimulering van emissievrije auto's gericht op kleine en compacte, nieuwe én gebruikte auto's. Elektrische auto's in de duurdere segmenten komen bijvoorbeeld niet in aanmerking voor de aankoopsubsidie of worden geconfronteerd met een cap in de bijtelling. Verder verwijs ik graag naar het antwoord dat ik over dit onderwerp heb gegeven onder de paragraaf «Algemeen».

*De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe dit wetsvoorstel niet alleen de aanschaf en het bezit van emissieloze voertuigen kan bevorderen – dat is duidelijk – maar ook ruimte kan geven aan en gebruik van emissieloze deelvoertuigen. Is het niet raadzaam een extra optie voor tariefdifferentiatie voor emissieloze deelvoertuigen toe te voegen? Zou dat niet passend zijn gelet ook op de Green Deal Autodelen II, zo vragen deze leden. Hoe zou dit wetsvoorstel aangegrepen kunnen worden om anderszins drempels voor gebruikers van deelauto's te verlagen c.q. het gebruik hiervan te stimuleren? En is de regering daartoe bereid?*

---

<sup>1</sup> [www.rvo.nl/SEPP](http://www.rvo.nl/SEPP).

Het kabinet onderkent het belang van de mogelijkheid om van deeleoertuigen gebruik te kunnen maken en het gebruik daarvan te stimuleren. De tariefdifferentiatie die met deze wetswijzing mogelijk wordt gemaakt geldt ook voor emissieloze deeleoertuigen. Daar maakt de wet geen onderscheid in. Als parkeren en parkeervergunningen voor emissieloze voertuigen goedkoper wordt gemaakt, stimuleert dat dus ook het (extra) reserveren van emissieloze deelaoto's als de gebruiker van plan is om daar betaald mee te gaan parkeren tijdens de rit. Zo ontstaat een stimulan tot aanschaf/lease van emissieloze voertuigen en een deel hiervan komt via consument-consument deelsystemen ook weer beschikbaar als deelaoto. Tariefdifferentiatie voor parkeervergunningen heeft daarmee een positief effect op het aanbod en gebruik van emissieloze deelaoto's.

Gemeenten hebben daarnaast op het vlak van vergunningen en onthefingen mogelijkheden om deelaoto's te stimuleren. Aanvullingen hierop zijn onderdeel van het Klimaatakkoord, zoals de afspraken dat:

- gemeenten, overheidsdiensten en bedrijven hun elektrische deelaoto's waar mogelijk buiten kantooruren openstellen voor gebruik door burgers;
- gemeenten voor standplaats gebonden deelaoto's zorgen voor een vaste parkeerplaats, middels een bord met aanduiding en/of markering. Een aantal gemeenten, de rijksoverheid en een aantal marktpartijen hebben onderzocht wat de mogelijkheden zijn om ritten met deelaoto's tussen gemeenten mogelijk te maken middels de inzet van wederzijds erkende parkeermachtigingen en parkeervergunningen. Een mogelijke oplossing wordt in een pilot beproefd;
- de rijksoverheid, brancheorganisaties, gemeenten, provincies en bedrijfsleven de mogelijkheden onderzoeken van een campagne autodelen. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij de centrale campagne over de voordelen van elektrisch rijden;
- alle partijen de doelstelling van de Green Deal Autodelen II om te groeien naar 100.000 deelaoto's in 2021 en de uitvoering van deze Green Deal ondersteunen.

Het kabinet stimuleert de elektrische deelaoto specifiek per 1 januari 2021 met de milieu investeringsaftrek voor het toegangssysteem voor (waterstof- en batterij-)elektrische deelaoto's. Daarnaast onderzoek ik de mogelijkheden voor een vervolg op de Green Deal Autodelen II om autodelen te blijven stimuleren.

### **3. Differentiatie naar uitlaatemissies**

*Kan de regering toelichten of dit betekent dat tarieven voor niet-elektrische voertuigen automatisch verhoogd worden? Zo nee, hoe wordt het verlies aan inkomsten voor een gemeente dan gedekt? Zo ja, waarom worden juist huishoudens met een kleine portemonnee de dupe van dit soort maatregelen?*

De tarieven voor niet-emissieloze auto's worden niet automatisch verhoogd. Het gaat om een keus door de betreffende gemeenteraad om ter bevordering van de luchtkwaliteit het tarief voor emissieloze auto's lager vast te stellen. Het is steeds aan het lokaal bestuur zelf om het parkeertarief vast te stellen, en daarvan afgeleid al dan niet een lager tarief vast te stellen voor emissieloze voertuigen, de mate waarin en waar.

*De leden van de VVD-fractie lezen daarnaast dat deze maatregelen nauwelijks effect hebben op de afweging van de consument om al dan niet een emissieloos voertuig aan te schaffen. In hoeverre ziet de regering,*

*met het oog op het geringe effect, het nut en de noodzaak van tariefdifferentiatie?*

*De leden van de PVV-fractie vragen waarom de regering dit voorstel indient als de CE Delft al heeft aangegeven dat de maatregel slechts een bescheiden bijdrage levert aan een schoner wagenpark.*

Bij verlaagde parkeertarieven voor emissieloze voertuigen wordt geschat dat de groei van het aantal emissieloze voertuigen tot 2025 met 1% – 4% toeneemt t.o.v. de autonome ontwikkeling (Rapport «Stimuleren van emissieloze voertuigen via verlaagde parkeertarieven», CE Delft, januari 2019). Dat is op landelijke schaal inderdaad een bescheiden maar niet onbelangrijk effect en draagt ook bij aan oplossing van regionale luchtknelpunten. Daarnaast is deze maatregel onderdeel van het Klimaatakkoord en moet deze in samenhang met andere stimuleringsmaatregelen voor emissieloze voertuigen worden gezien. Tezamen zorgt dit maatregelenpakket voor een grote toename aan elektrische voertuigen en draagt het daarmee bij aan de verbetering van de luchtkwaliteit in steden.

Het kabinet vindt het belangrijk dat gemeenten beschikken over instrumenten om invulling te geven aan hun ambities voor schone lucht en klimaat. Differentiatie van parkeertarieven is zo'n instrument, waarbij met deze wijziging de mogelijkheid geboden wordt tot een korting voor schone auto's. Het is aan de gemeenten net als bij alle afwegingen rondom parkeren zelf om te bepalen of en hoe ze daar gebruik van maken met het oog op bereikbaarheid en milieu. Het is daarnaast een extra prikkel om emissieloze voertuigen aan te schaffen. In onderlinge samenhang zijn dit middelen die kunnen helpen om de markt voor emissieloze auto's een verdere impuls te geven en daarmee de productie te vergroten en de kosten voor iedereen omlaag te brengen.

*De leden van de CDA-fractie lezen dat gemeenten conform de Gemeentewet op dit moment de tariefstelling afhankelijk stellen van de parkeerduur, de parkeertijd, de ingenomen oppervlakte en de ligging van de terreinen of weggedeelten. Door dit wetsvoorstel kan bij de tariefstelling ook worden gedifferentieerd naar de uitlaatemissies van een voertuig, met de mogelijkheid tot vaststelling van een lager tarief voor emissieloze voertuigen ten opzichte van niet-emissieloze voertuigen. Deze leden lezen dat de differentiatiemogelijkheid toepasbaar is op parkeerplekken, parkeervergunningen en laadplekken. Waarom wordt in het wetsvoorstel voorgesteld om naast parkeerplekken het ook te laten gelden voor parkeervergunningen en laadplekken?*

In de Gemeentewet zijn de huidige differentiatiemogelijkheden ook toepasbaar op parkeerplekken, parkeervergunningen en laadplekken, ik zie dan ook geen specifieke aanleiding om voor een andere toepasbaarheid te kiezen. Een korting bij de parkeervergunning kan relevant zijn voor inwoners die dagelijks parkeren en dus relatief veel door de stad rijden. Laadplekken worden door sommige gemeenten nu volledig vrijgesteld van parkeerbelastingen, maar met de voorliggende wetswijziging kunnen ook andere kortingspercentages worden gehanteerd, waardoor eventuele problemen met het te lang bezetten van deze plaatsen (laadpaalkleven) kunnen worden voorkomen. Uiteraard ligt de keuze en de verantwoording over de inzet van maatregelen net als nu bij gemeenten.

*De leden van de CDA-fractie constateren dat in paragraaf 2.2 wordt aangegeven dat het lagere parkeertarief voor emissieloze voertuigen moet worden gerealiseerd ten opzichte van de categorie niet-emissieloze voertuigen. Deze leden ontvangen graag een overzicht van de regering met de opties die gemeenten hierbij hebben.*

Gemeenten mogen zelf bepalen of een korting wordt gegeven en zo ja, hoe hoog de korting is. Daarmee is er sprake van een variëteit tussen 0% (geen korting) tot 100% (volledige korting). Onderzoek naar deze maatregel heeft aangetoond dat de omvang van de korting van invloed is op de effectiviteit van de maatregel. Hoe hoger de korting, hoe groter de bijdrage aan de doelstellingen. Gemeenten hebben niet de optie om de voertuigdefinitie te bepalen. Voor het lagere parkeertarief komen alleen personenauto's in aanmerking die behoren tot de categorie emissieloze voertuigen in het kentekenregister met de aantekening van emissieklasse Z.

*De leden van de CDA-fractie horen ook graag hoe de regering aankijkt tegen de toekomstvastheid van dit voorstel.*

De regering werkt er, conform het Regeerakkoord, naartoe dat vanaf 2030 alle nieuwe auto's die in Nederland worden verkocht emissieloze voertuigen zijn. Dus met een gemiddelde leeftijd van een auto in Nederland van 18 jaar zullen er tot ver na 2030 nog wel brandstofauto's rondrijden in Nederland, maar steeds minder. Gemeenten kunnen zelf het best de afweging maken op welke termijn en in welke mate deze differentiatie in hun specifieke situatie bijdraagt aan de doelen.

*Deze leden lezen verder dat gemeenten bij de vaststelling van de parkeertarieven gebruikmaken van de mogelijkheid tot differentiatie, dat dit tot de gemeentelijke autonomie behoort en afhankelijk zal zijn van lokale omstandigheden en keuzes. Deze leden zijn benieuwd of gemeenten er, als gemeenten besluiten gebruik te maken van deze regeling, dan ook voor kunnen kiezen om de grote/luxe auto's, die al veel fiscale voordelen hebben gehad, niet te laten profiteren van deze regeling, maar alleen de kleinere emissieloze auto's. Graag krijgen deze leden een uitgebreide toelichting op dit punt en uitleg waarom dit wel of niet tot de mogelijkheden behoort.*

In de voorgestelde wetswijziging is differentiatie op basis van de mate van de luxe van de auto (cataloguswaarde) geen element en kunnen gemeenten hier dus niet op differentiëren. Op papier is het mogelijk om net als bij de bijtellingsregeling voor zakelijke voertuigen het kortingspercentage afhankelijk te maken van de catalogusprijs. De handhaving zou dan echter in de praktijk onuitvoerbaar worden, onder andere aangezien de dagwaarde van de auto onbekend is. Het kabinet heeft met het Klimaatakkoord bewust gekozen om de fiscale en financiële stimulering van emissievrije auto's met nadruk meer te richten op kleine en compacte auto's, wat ook in de verkoop te zien is<sup>2</sup>. De elektrische middenklasser voor de particulier wordt meer verkocht en de duurdere zakelijke wagens nemen af.

*De leden van de CDA-fractie lezen dat voor de uitvoering van de wet wordt aangesloten op het, ingevolge het Kentekenreglement, vastgestelde systeem van geregistreerde emissieklassen voor motorvoertuigen. Kan de regering schetsen hoe ervoor wordt gezorgd dat dit proces soepel zal verlopen?*

Gemeenten krijgen de keuzemogelijkheid om een differentiatie van de parkeertarieven voor emissieloze voertuigen door te voeren. De wijze waarop deze mogelijkheid geboden wordt is aan de gemeenten, mede in relatie tot de handhaving op de juiste toepassing van de tarieven. De meeste gemeenten die overwogen om de maatregel in te voeren

<sup>2</sup> RVO top 5 meest verkochte modellen personenauto's: <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers>.

beschikken al over betaal- en controlesystemen gebaseerd op kentekenregistratie (kentekenparkeren). De brandstofcode in het kentekenregister biedt daarbij de informatie aan gemeenten of een voertuig emissieloos is of niet. Voor gemeenten die de beschikking hebben over kentekenparkeren zullen de benodigde investeringen in apparatuur gering zijn. Gemeenten die niet hierover beschikken kunnen ervoor kiezen om deze beslissing pas te nemen als de huidige parkeerapparatuur het einde van de levensduur bereikt heeft. Daarbij kan het invoeren van kentekenparkeren meer voordelen hebben dan alleen het faciliteren van een korting op emissieloze voertuigen.

*De regering geeft aan dat geen onderscheid in tariefstelling gemaakt kan worden tussen bijvoorbeeld benzinevoertuigen enerzijds en dieselveertuigen anderzijds. Waarom is hiervoor gekozen?*

De keuze is gemaakt met het oog op uitvoerbaarheid en effectiviteit. Differentiatie in meerdere klassen vergroot de complexiteit en kosten van de handhaving en zorgt ervoor dat de maatregel voor automobilisten minder begrijpelijk is. Wat effectiviteit betreft, nu komt de korting alleen ten goede aan voertuigen die volledig emissieloos zijn.

*De leden van de D66-fractie begrijpen dat de milieueffecten van alleen differentiatie van parkeertarieven relatief klein zijn, maar wel kunnen bijdragen als onderdeel van een breder stimuleringspakket voor emissieloze voertuigen zoals de regering noemt in de memorie van toelichting. Deze leden vragen de regering te bevestigen dat het bredere stimuleringspakket waarnaar wordt verwezen inmiddels is ingevuld door middel van de maatregelen uit het Klimaatakkoord.*

Het brede stimuleringspakket voor emissieloze voertuigen, waar de voorliggende wetswijziging onderdeel van uitmaakt, is goeddeels ingevuld. In de brief Voortgang duurzame mobiliteit d.d. 1 juni 2021<sup>3</sup> is uw Kamer geïnformeerd over de voortgang ten aanzien van de afspraken uit het Klimaatakkoord. Daarin heb ik aangegeven dat om de overstap naar elektrisch rijden te bevorderen er meer nodig is dan dat elektrische auto's betaalbaar zijn en laadinfrastructuur voldoende beschikbaar is. Consumenten moeten kunnen vertrouwen op de veiligheid, inzicht hebben in de kosten van opladen, voldoende beschikbare laad- of vulpunten hebben en met een gerust hart naar het buitenland kunnen reizen met hun emissievrije auto. Op die gebieden worden belangrijke stappen gezet.

*De leden van de D66-fractie zijn verheugd dat met het stimuleren van emissieloze voertuigen een bijdrage kan worden geleverd aan de luchtkwaliteit in (binnen)steden. De voorgenoemde leden verzoeken de regering toe te lichten in welke (binnen)steden op dit moment niet wordt voldaan aan de minimale luchtkwaliteitsnormen zoals nu vastgelegd in de wet. Verwacht de regering dat het effect van deze wetswijziging in deze (binnen)steden voldoende is om wel te voldoen aan deze minimale luchtkwaliteitsnormen of zijn daarvoor nog andere maatregelen nodig?*

Uit de laatste monitoringsrapportage van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) van december 2021<sup>4</sup> blijkt dat er geen sprake is van overschrijdingen van de Europese grenswaarden voor luchtkwaliteit langs wegen in binnenstedelijk gebied. Dit neemt niet weg dat toepassing van gedifferentieerde parkeertarieven kan bijdragen aan

<sup>3</sup> [https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven\\_regering/detail?did=2021D21016&id=2021Z09532](https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?did=2021D21016&id=2021Z09532).

<sup>4</sup> <https://www.rivm.nl/publicaties/monitoringsrapportage-nsl-2021-stand-van-zaken-nationaal-samenwerkingsprogramma>.



een versnelde transitie naar emissievrij rijden en daarmee aan een verdere verbetering van de luchtkwaliteit en gezondheid in stedelijk gebied. Hiermee wordt bijgedragen aan de doelstelling uit het Schone Lucht Akkoord om te werken aan een permanente verbetering van de luchtkwaliteit om gezondheidswinst voor iedereen in Nederland te realiseren.

*De leden van de D66-fractie benadrukken dat de aangepaste parkeertarieven ook voor buitenlandse (niet-Nederlandse) parkeerders moeten gelden. Deze leden vragen de regering of hiervoor landelijke richtlijnen opgesteld kunnen worden. Ook vragen deze leden hoe ingewikkelde regionale verschillen rondom parkeren voor buitenlandse parkeerders voorkomen gaan worden.*

*De leden van de CDA-fractie lezen dat de RDW niet beschikt over gegevens van buitenlandse voertuigen. De regering geeft aan dat de gemeente, bij de implementatie van de wet, de mogelijkheid voor buitenlandse parkeerders om desgewenst gebruik te kunnen maken van de verlaagde parkeertarieven mee dient te nemen. De wijze waarop deze mogelijkheid geboden wordt (mede in relatie tot de handhaving op de juiste toepassing van de tarieven) is aan de gemeenten, bijvoorbeeld met de instelling van een gemeentelijk (digitaal) loket voor teruggave. Kan de regering bevestigen dat gemeenten dit wetsvoorstel alleen kunnen invoeren als zij ervoor zorgen dat ook buitenlandse voertuigen er gebruik van kunnen maken? Zo nee, in hoeverre houdt het wetsvoorstel dan stand als een klacht bij de Europese Unie wordt ingediend, indien een gemeente dit niet mogelijk maakt?*

Gemeenten krijgen de keuzemogelijkheid om een differentiatie van de parkeertarieven voor emissieloze voertuigen door te voeren. In de uitwerking hiervan dient de gemeente de mogelijkheid voor buitenlandse voertuigen mee te nemen om desgewenst gebruik te kunnen maken van deze verlaagde parkeertarieven. De wijze waarop deze mogelijkheid geboden wordt is aan de gemeenten, mede in relatie tot de handhaving op de juiste toepassing van de tarieven. Om de uitvoering voor gemeenten op dit punt te vergemakkelijken zet het kabinet zich ervoor in dat op termijn voertuiggegevens uit buitenlandse kentekenregisters voor dit doel geraadpleegd kunnen worden. Op korte termijn zal dit helaas nog geen oplossing bieden, maar er zijn andere mogelijkheden voor gemeenten om de korting te verlenen.

*De leden van de SP-fractie lezen dat een stijging van de parkeertarieven van 10% bijdraagt aan een afname van het aantal voertuigkilometers in de stad met 1%, en dat de regering daarom bepleit dat differentiatie in de tarieven een kleine bijdrage kan leveren aan het verminderen van schadelijke emissies. Deze leden vragen de regering die «kleine bijdrage» te kwantificeren: hoeveel CO<sub>2</sub> gaat er door deze maatregel bespaard worden?*

*Deze leden vragen de regering daarbij een paar verschillende, realistische scenario's uit te werken van situaties waarin differentiatie van parkeertarieven heeft plaatsgevonden, met daarbij de bespaarde CO<sub>2</sub> afgezet tegen het totaal aan CO<sub>2</sub> dat door het wegverkeer in dat scenario wordt uitgestoten.*

De precieze besparing in CO<sub>2</sub> is enerzijds afhankelijk van het aantal gemeenten dat de maatregel gaat invoeren en anderzijds afhankelijk van de gemiddelde hoogte van de parkeertarieven in de stad. Bij hogere tarieven leidt een korting voor emissieloze auto's tot een grotere financiële prikkel en daarmee tot een groter effect op de aanschaf van deze voertuigen.

De CO<sub>2</sub>-effecten zijn ingeschat voor de situatie waarin de parkeermaatregel wordt ingevoerd op nationale schaal. Dat betreft de situatie dat alle gemeenten met parkeertarieven de maatregel daadwerkelijk invoeren. Uit deze schatting komt het volgende naar voren: een CO<sub>2</sub>-reductie van 0,9 kiloton in 2025 en 1,9 kiloton in 2030 bij een parkeerkorting van 25%. Bij een volledige vrijstelling van emissieloze voertuigen van parkeerbelastingen stijgt het aantal emissieloze auto's in het Nederlandse wagenpark met een kleine 2% in 2025 en een kleine 3% in 2030. Deze stijging leidt tot een CO<sub>2</sub>-reductie van respectievelijk 4 tot 20 kiloton. Doel van de wetswijziging is de gemeenten meer handelingsperspectief te geven. Gemeenten zijn vrij om deze differentiatie wel of niet toe te passen, en leggen daarover verantwoording af aan de gemeenteraad.

*De leden van de SP-fractie constateren dat de gemiddelde bestuurder van een elektrische wagen de afgelopen jaren aan alle kanten is gesubsidieerd. Van het niet hoeven te betalen van motorrijtuigenbelasting of aanschafbelasting, tot het fors reduceren van het bijtellingspercentage voor leaserijders. Tel daarbij op het feit dat de gemiddelde bestuurder ook nog eens ruimschoots bovenmodaal verdient, en deze leden zien een trend waarbij duurzaamheidsmaatregelen vooral elitesubsidies zijn. Deze leden vragen de regering daarom inzichtelijk te maken welke stimuleringsmaatregelen de afgelopen jaren zijn getroffen voor elektrische voertuigen, zowel op landelijk, provinciaal als regionaal niveau. Wat hebben deze maatregelen gekost en gaan zij nog kosten de komende jaren, en wat is de totale CO<sub>2</sub>-besparing van al deze maatregelen geweest?*

Voor het inzichtelijk maken van de landelijke maatregelen en de effectiviteit daarvan wil ik u graag verwijzen naar het PBL/CPB rapport «kansrijke mobiliteit»<sup>5</sup> en een update van het rapport «kosteneffectiviteit stimuleringsbeleid EV»<sup>6</sup>. In deze rapporten wordt aangetoond dat de nationale kosten van EV stimulering dalen en in 2021 reeds een positief maatschappelijk kosten-batensaldo kent (de nationale kosten van emissieloze auto's worden dan geraamd op € 0 en de baten op € 30 tot € 100 miljoen) en dat de totale directe overheidskosten van de stimuleringsmaatregelen (vrijstelling/korting MRB, BPM, bijtelling en aanschafsubsidie) per ton CO<sub>2</sub> € 167,- tot € 258,- bedragen. Op regionaal niveau vindt stimulering vooral via het uitrollen van laadinfrastructuur plaats. Laadinfrastructuur is in principe kostendekkend. Het kabinet heeft met het Klimaatakkoord bewust gekozen om de fiscale en financiële stimulering van elektrische auto's met nadruk meer te richten op particulieren en op kleine en compacte elektrische auto's, wat ook in de verkoop te zien is<sup>7</sup>. Met behulp van de aanschafsubsidie en de lagere gebruiks- en onderhoudskosten van een elektrische auto worden deze voertuigen voor iedereen een alternatief.

#### **4. Milieueffecten en draagvlak**

*De leden van de CDA-fractie zijn benieuwd wat de laatste stand van zaken is met betrekking tot onderzoeken die weergeven welke milieuwinst kan worden verwacht door invoering van dit wetsvoorstel. Door het milieuaadviesbureau CE Delft zijn in 2011 de milieueffecten van een differentiatie van parkeertarieven in kaart gebracht. Kan de regering aangeven of dit het belangrijkste onderzoek is waar de regering zich op baseert qua*

<sup>5</sup> <https://www.pbl.nl/publicaties/kansrijk-mobiliteitsbeleid-2020>.

<sup>6</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/10/15/kosteneffectiviteit-stimuleringsbeleid-ev>.

<sup>7</sup> RVO top 5 meest verkochte modellen personenauto's: <https://www.rvo.nl/onderwerpen/duurzaam-ondernemen/energie-en-milieu-innovaties/elektrisch-rijden/stand-van-zaken/cijfers>.

*verwachting van de milieueffecten van dit wetsvoorstel? Zo ja, is dit wel verstandig, gezien het feit dat dit onderzoek dateert uit 2011?*

Inderdaad heeft het milieuvadvisiebureau CE Delft in 2011 een rapport uitgebracht. Het rapport waar de regering zich qua verwachtingen op baseert is het rapport van CE Delft uit 2019<sup>8</sup>. Dat rapport is naar de mening van het kabinet recent genoeg om haar verwachtingen op te baseren.

*De regering geeft aan dat ook andere studies het effect onderschrijven van parkeerkortingen op de aankoopintentie van elektrische voertuigen. Kan de regering aangeven of ook is onderzocht wat het draagvlak van dit wetsvoorstel is bij inwoners die niet beschikken over een elektrisch voertuig?*

Dit is niet specifiek onderzocht voor deze maatregel, maar uit de Elektrisch Rijden Monitor 2021 van de ANWB<sup>9</sup> blijkt dat het draagvlak voor elektrische auto's in algemene zin wel toeneemt. Met de geprognoseerde groei van elektrische voertuigen en de verwachte ontwikkeling van een tweedehandsmarkt voor elektrische voertuigen zullen met de jaren steeds meer inwoners van gemeenten die de korting toepassen in aanmerking komen voor deze korting.

*Kan de regering schetsen welke andere Europese landen dit beleid al kennen en wat de ervaringen zijn; zowel qua milieueffecten als qua draagvlak? Kan de regering schetsen of in deze landen alleen verlaging plaatsvindt van parkeertarieven voor emissieloze voertuigen of dat het is gekoppeld aan een verhoging van parkeertarieven voor niet-emissieloze voertuigen?*

Het stimuleren van emissieloze voertuigen door middel van een korting op parkeertarieven is een gangbare maatregel die in veel Europese steden wordt ingezet, zoals in Oslo, Helsinki, Berlijn, Hamburg, Parijs, en Wenen (ICCT, 2020, p. 6)<sup>10</sup>.

Daarbij wordt door Europese gemeenten ingezet op een korting of volledige vrijstelling voor parkeertarieven en het toewijzen van specifieke parkeerplaatsen of parkeervergunningen aan emissieloze voertuigen. Het betreft ook hier parkeerbeleid op gemeentelijk niveau. Net als in Nederland is in andere Europese landen parkeerbeleid veelal een gemeentelijke aangelegenheid. Per stad kan dus een specifieke keuze zijn gemaakt voor parkeerbeleid gericht op het stimuleren van emissieloze voertuigen. Er zijn geen aanwijzingen dat de verlaging voor emissieloze voertuigen gekoppeld wordt aan een verhoging van tarieven voor niet-emissieloze voertuigen.

Uit de buitenlandse ervaringen (in o.a. Noorwegen en Oostenrijk) blijkt dat gedifferentieerde parkeertarieven aan effectiviteit winnen wanneer deze aansluiten bij ander beleid, zoals subsidies voor emissieloze voertuigen, milieuzones en gerichte informatiecampagnes. Over het effectieve stimuleringsbeleid van elektrische voertuigen in Noorwegen is aangetoond dat naast fiscale prikkels ook flankerende maatregelen belangrijke randvoorwaarden waren voor het succes van de promotie van emissieloze voertuigen (Ecofys en Adelphi, 2018, p. 18).

<sup>8</sup> Stimuleren emissieloze voertuigen via verlaagde parkeertarieven, CE Delft, januari 2019 (19.180022.014).

<sup>9</sup> <https://www.anwb.nl/belangenbehartiging/duurzaam/elektrisch-rijden-monitor-2021>.

<sup>10</sup> [https://theicct.org/sites/default/files/publications/EV\\_city\\_policies\\_white\\_paper\\_fv\\_20200224.pdf](https://theicct.org/sites/default/files/publications/EV_city_policies_white_paper_fv_20200224.pdf).

*De leden van de SGP-fractie horen graag of de regering de analyse deelt dat het parkeerbeleid van individuele gemeenten dusdanig veranderlijk is dat de mogelijkheid dat parkeertarieven voor elektrische auto's verlaagd worden nauwelijks deel uit zal maken van de investeringsbeslissing voor de aankoop van een elektrische of niet-elektrische auto. De regering verwijst in haar reactie op de kritiek van Raad van State naar enkele onderzoeken. Deze onderzoeken leren dat het aanbieden van gratis parkeren inderdaad een positief effect kan hebben op de aankoopintentie. De vooronderstelling daarbij is echter dat er altijd en overal sprake is van gratis parkeren. Dat is met het voorliggende wetsvoorstel niet het geval. Nog los van het feit dat een positief effect heel beperkt is ten opzichte van regelingen die de aanschafkosten verlagen, geldt dat het aanbod van gratis parkeren onzeker, variabel en dus onvoorspelbaar zal zijn. De regering geeft zelf expliciet aan dat een gemeente te allen tijde de mogelijkheid behoudt om de parkeertarieven aan te passen of de korting in te trekken of te beperken. Deze leden horen graag hoe de regering dit weegt.*

Het kabinet deelt de mening dat parkeertarieven nauwelijks deel zullen uitmaken van de investeringsbeslissing. Het is echter wel zo dat parkeermaatregelen over het algemeen een sterk attentie-effect hebben, wat inhoudt dat de prijsverandering voor automobilisten over het algemeen goed zichtbaar is. Zoals hierboven reeds vermeld mogen gemeenten zelf bepalen of een korting wordt gegeven en zo ja, hoe hoog de korting is. Daarmee is er sprake van een variëteit tussen 0% (geen korting) tot 100% (volledige korting). Onderzoek naar deze maatregel heeft aangetoond dat de omvang van de korting van invloed is op de effectiviteit van de maatregel. Hoe hoger de korting, hoe groter de bijdrage aan de doelstellingen.

Voor de overige punten verwijs ik naar de antwoorden die ik de leden van de CDA-fractie over dit onderwerp heb gegeven onder de paragraaf «Differentiatie naar uitlaatemissies» op pagina 5.

*De leden van de SGP-fractie horen graag hoe de regering aankijkt tegen de verwachting van deze leden dat lagere parkeertarieven voor emissieloze voertuigen er vooral toe zullen leiden dat (winkel)steden en -centra extra automobilisten aan zullen trekken in plaats van minder «vervuilende» auto's, kortom dat er vooral sprake zal zijn van een aanzuigende werking.*

Gemeenten zijn en blijven zelf verantwoordelijk voor de afweging of, waar en welke tarieven er gelden voor betaald parkeren. Zij kunnen daarbij uiteraard de genoemde gevolgen meewegen. Verder verwijs ik graag naar het antwoord dat ik over dit onderwerp heb gegeven onder de paragraaf «Algemeen».

## **5. Uitvoeringskosten en administratieve lasten**

*De leden van de CDA-fractie zien graag een berekening hoeveel uitvoeringskosten en administratieve lasten een gemeente krijgt, indien zij besluit tot invoering van tariefdifferentiatie in een gemeente die wel een digitaal parkeersysteem heeft en een gemeente die geen digitaal parkeersysteem heeft.*

De precieze uitvoeringskosten is van verschillende lokale factoren afhankelijk en van de keuze op welke wijze een gemeente hier invulling aan wil geven. Veel gemeenten die overwegen om de maatregel in te voeren beschikken al over betaal- en controlesystemen gebaseerd op kentekenregistratie (kentekenparkeren). Zo zijn inmiddels meer dan 100

gemeenten aangesloten bij het Servicehuis Parkeren en Verblijfsrechten (SHPV).

Voor hen zullen de benodigde investeringen in apparatuur gering zijn. Gemeenten die niet hierover beschikken, kunnen ervoor kiezen om deze beslissing pas te nemen als de huidige parkeerapparatuur het einde van de levensduur bereikt heeft. Daarbij kan worden opgemerkt dat het invoeren van kentekensparkeren meer voordelen heeft dan alleen het faciliteren van een korting op emissieloze voertuigen.

## **6. Relatie met andere maatregelen**

*De leden van de GroenLinks-fractie vinden deze maatregel passen binnen het bredere pakket maatregelen van het Rijk.*

*De leden van de SGP-fractie vragen of de regering verschillende maatregelen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit in binnensteden tegen elkaar heeft afgewogen. Kan de regering meer inzicht geven in de effectiviteit van de voorgestelde maatregel ten opzichte van maatregelen als meer investeren in een goede laadpalenstructuur en/of beter openbaar vervoer vanaf de rand van steden (transferia en dergelijke)?*

Deze maatregel maakt onderdeel uit van een pakket van maatregelen, zoals het uitbreiden van de laadinfrastructuur, dat niet alleen verbetering van de luchtkwaliteit tot doel heeft maar ook verbetering van het klimaat. Deze maatregel is vooral bedoeld om gemeenten meer handelingsperspectief te geven. Elke gemeente is anders, het is van vele lokale factoren afhankelijk en op welke wijze een gemeente hier invulling aan wil geven. Aan deze maatregel zijn geen rijkskosten verbonden.

*De leden van de GroenLinks-fractie constateren dat, omdat de differentiatie van tarieven uitsluitend plaatsvindt tussen brandstofauto's en elektrische auto's, andere middelen nodig zijn om de meest vuile voertuigen te laten uitstromen uit ons wagenpark. Deze leden verwachten dan ook dat het Rijk zich hard maakt voor het invoeren van milieuzones in alle Nederlandse steden.*

Zoals afgesproken heeft het kabinet de milieuzones geharmoniseerd<sup>11</sup>. Automobilisten weten sinds begin 2021 waar zij aan toe zijn als zij een milieuzone naderen. Dit systeem geeft gemeenten een instrument om te werken aan schone lucht. Het is aan gemeenten om te bepalen of zij hier gebruik van willen maken.

## **7. Advisering Raad van State en internetconsultatie**

*De leden van de CDA-fractie lezen dat de Raad van State heeft opgemerkt dat met de voorgestelde maatregel de fiscale regelgeving wordt gebruikt voor niet-fiscale doeleinden. Kan de regering ingaan op deze opmerking van de Raad van State?*

De Raad van State heeft in dat kader opgemerkt dat de doelstelling van het wetsvoorstel, namelijk verbetering van de luchtkwaliteit, een andere is dan de bestaande doelstelling van parkeerbelasting, namelijk de parkeerregulering. Zoals ook in het nader rapport bij het wetsvoorstel is aangegeven (zie Kamerstukken II, 2019/20, 35 519, nr. 4), verandert volgens de regering het wetsvoorstel niet het doel van parkeerregulering. In de praktijk kunnen met parkeerregulering ook daaraan gerelateerde doelen worden gediend, zoals verkeersregulering en het bereikbaar houden van (binnen)steden. Het verbeteren van de luchtkwaliteit wordt door dit

<sup>11</sup> Kamerbrief Harmonisatie milieuzones 11-11-2019.

wetsvoorstel hieraan toegevoegd door gemeenten de bevoegdheid te geven voor emissieloze voertuigen een lager parkeertarief vast te stellen dan voor niet-emissieloze voertuigen. De regering meent dat dergelijke, aan de parkeerregulering gerelateerde, doelen passend zijn binnen het stelsel van parkeerbelasting en parkeerregulering.

*Verder lezen deze leden dat van het stellen van nadere regels in het Besluit gemeentelijke parkeerbelastingen alsnog is afgezien. Is dit een definitief besluit van de regering, of kan het zijn dat de regering hier later nog op terugkomt?*

Naar aanleiding van het advies van de Raad van State is in het wetsvoorstel zelf tot uitdrukking gebracht dat de differentiatie van parkeertarieven zich uitsluitend richt op het kunnen vaststellen van een lager tarief voor emissieloze voertuigen ten opzichte van niet-emissieloze voertuigen. Daarmee is er geen aanleiding meer tot het stellen van nadere regels hierover in het Besluit gemeentelijke parkeerbelastingen.

*In hoeverre heeft de regering gekeken naar een uniforme oplossing die gemeenten kunnen gebruiken om buitenlandse voertuigen gebruik te laten maken van deze mogelijkheid?*

Het kabinet biedt het instrument. De keuze voor invoering is een gemeentelijke afweging. De manier waarop de uitvoering en handhaving van buitenlandse voertuigen wordt vormgegeven is aan de gemeente en vindt ook al in de huidige praktijk plaats (zoals wielklemmen bij niet betalen van parkeergelden).

De oplossing voor het verkrijgen van deze gegevens ligt in verdragen die met andere landen bilateraal of multilateraal gesloten moeten worden. Het ligt dus buiten het bereik van dit wetsvoorstel. Op dit moment geldt dat Nederland met Duitsland en België bilaterale verdragen heeft zodat de gemeenten via de RDW informatie uit kunnen wisselen over de kentekenhoudergegevens voor het innen van gemeentelijke parkeerbelastingen. Deze verdragen kunnen wellicht als basis dienen om deze gegevens ook te gebruiken om het verlaagde tarief toe te kennen,

Tijdens het VSO Verkeersveiligheid op 15 april 2021 heeft de Minister van Justitie en Veiligheid aangegeven dat Nederland geen bilaterale verdragen heeft met andere EU-lidstaten voor het uitwisselen van kentekengegevens.

In de beantwoording van schriftelijke vragen ten behoeve van het Schriftelijk Overleg Verkeersveiligheid op 12 november 2020 heeft de Minister van Justitie en Veiligheid aangegeven dat hij van mening is dat de CBE-richtlijn moet worden uitgebreid met onder andere parkeerovertreddingen (parkeerboetes en naheffingsaanslagen parkeerbelasting). Daarbij heeft hij ook aangegeven dat het echter de vraag is of alle lidstaten zijn mening delen dat dit aansluit bij het doel van de CBE-Richtlijn, namelijk het bevorderen van de verkeersveiligheid. Ditzelfde is tevens de vraag als het gaat om de uitbreiding ten behoeve van een verlaagd parkeertarief.

*De leden van de CDA-fractie vragen de regering hoe het kan dat er zeventien zienswijzen zijn ingebracht tijdens de internetconsultatie, maar dat dat niet aanleiding heeft gegeven tot een inhoudelijke wijziging van het wetsvoorstel, maar alleen tot verhelderingen in de memorie van toelichting.*

*Welke rode lijn ziet de regering in de zeventien zienswijzen en wat is er de achtergrond van dat dit niet heeft geleid tot inhoudelijke aanpassingen?*

De zienswijzen van zeventien partijen hebben geleid tot achttien verschillende soorten opmerkingen (zie ook de bijlage bij deze nota). Deze opmerkingen zijn wisselend van aard, soms sterk inhoudelijk, dan weer algemeen gericht op verduurzaming van mobiliteit. Deze opmerkingen hebben geleid tot hun inhoud geen aanleiding gegeven tot aanpassing van het wetsvoorstel, dat in de kern beperkt is tot aanvulling van artikel 225, achtste lid, van de Gemeentewet, met een nieuw onderdeel b. Wel hebben de opmerkingen aanleiding gegeven tot verduidelijking van de memorie van toelichting.

*De Raad van State merkt op dat de reacties op de internetconsultatie in de toelichting niet inhoudelijk worden besproken, terwijl er zeventien reacties zijn ontvangen, waarvan een deel kritisch is over de voorgestelde maatregel. Waarom heeft de regering het advies niet opgevolgd om in de toelichting inhoudelijk in te gaan op de in de internetconsultatie ingebrachte zienswijzen? Deze lezen roepen de regering op dit alsnog te doen, waarbij met name wordt verzocht in te gaan op de kritische reacties.*

*De leden van de D66-fractie vragen de regering waarom zij geen inhoudelijke reactie heeft gegeven op de ingediende zienswijzen naar aanleiding van de internetconsultatie, voordat zij de wet doorstuurde naar de Raad van State.*

Het was de bedoeling van de regering om de ingebrachte zienswijzen op de website van de internetconsultatie te voorzien van een reactie vóórdat het wetsvoorstel naar de Raad van State voor advisering zou worden aangeboden. Ongelukkigerwijs heeft het plaatsen van de reactie op de ingebrachte zienswijzen op de internetsite langer geduurd dan verwacht én gewenst, zodat ook de Raad van State niet tijdig kennis heeft kunnen nemen van de inhoudelijke reactie van de regering op de ingebrachte zienswijzen.

In het hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie Wijziging Gemeentewet differentiatie parkeertarieven<sup>12</sup> zijn de ingebrachte zienswijzen en de reactie van de regering opgenomen, zoals deze ook zijn gepubliceerd op de website die door de overheid wordt gebruikt ten behoeve van het consulteren van ontwerp-wetgeving.

De regering heeft gemeend met de verwijzing in de memorie van toelichting naar de website voor de ingebrachte zienswijzen op het wetsvoorstel en de reactie daarop, en de opmerking in de toelichting dat de zienswijzen geen aanleiding hebben gegeven tot een inhoudelijke wijziging van het wetsvoorstel maar wel tot verheldering op enkele punten van de toelichting, in voldoende mate inzicht te hebben gegeven in de noodzakelijke belangenafweging.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.L.W.A. Heijnen

---

<sup>12</sup> [https://www.internetconsultatie.nl/wijziging\\_gemeentewet\\_differentiatie\\_parkeertarieven/document/5088](https://www.internetconsultatie.nl/wijziging_gemeentewet_differentiatie_parkeertarieven/document/5088).