

**Hoofdlijnenverslag van de internetconsultatie**  
**Wijziging Gemeentewet differentiatie parkeertarieven,**  
**INCLUSIEF Inhoudelijk antwoord van het ministerie IeW**  
**(internetconsultatie van 28 februari tot en met 28 maart 2019)**

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt in samenwerking met het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties een wijziging van de Gemeentewet voor. Tot nu toe mogen parkeertarieven alleen afhankelijk zijn van parkeerduur, parkeertijd, oppervlakte en ligging. Door deze wijziging mogen gemeenten ook differentiëren naar uitlaatgasemissies van een voertuig, zowel voor parkeerplekken, vergunningen en laadplekken. Dit alles is in lijn met het Regeerakkoord Rutte III.

**Doel van de regeling**

Door het hanteren van lagere parkeertarieven voor emissieloze auto's mogelijk te maken krijgen gemeenten een instrument om de luchtkwaliteit in binnensteden te verbeteren. In het licht van een breder pakket aan maatregelen draagt de differentiatie van parkeertarieven bij aan de stimulering van het gebruik van emissieloze voertuigen en daarmee aan de klimaatdoelstellingen. Of gemeenten dit gebruiken en de mate van differentiatie die ze toepassen, is afhankelijk van lokale voorkeuren en omstandigheden.

Het instrument is onderdeel van het ontwerp-Klimaatakkoord en geeft tevens invulling aan de Sustainable Development Goals 3 (Goede gezondheid en welzijn), 11 (Duurzame steden en gemeenschappen) en 13 (Klimaatactie).

Uit onderzoek naar de effecten van een differentiatie van parkeertarieven blijkt dat de maatregel, naast de beperkt positieve bijdrage op de luchtkwaliteit, eveneens een beperkt positieve bijdrage levert aan de aankoop van emissieloze voertuigen. Het is een zichtbare maatregel waarbij blijkt dat de effectiviteit toeneemt indien die wordt ingezet als onderdeel van een breder beleidspakket, zoals opgenomen in het ontwerp-Klimaatakkoord.

Dit verslag bevat ten eerste een weergave op hoofdlijnen van de ontvangen reacties op de internetconsultatie. Ten tweede, als bijlage vanaf bladzijde 9, vindt u de inhoudelijke antwoord van het ministerie op 21 kernpunten uit de ingediende reacties.

**De internetconsultatie**

Op alle onderdelen van dit ontwerp-wetsvoorstel en de toelichting kon worden gereageerd. Er zijn in totaal 18 reacties binnengekomen, hiervan zijn er 17 openbaar. Één participant heeft een dubbele reactie ingestuurd, zodat er sprake is van in totaal 17 participanten. Deze participanten zijn: acht particulieren, drie gemeenten (Amersfoort, Leiden, Deventer), drie brancheorganisaties (Detailhandel

Nederland, RAI Vereniging, Koninklijke INretail), twee verenigingen (ANWB, Nederlandse Vereniging voor Duurzame Energie (NVDE)), een maatschappelijke organisatie (IederIn) en het Erasmus Studiecentrum Belastingen van Lokale overheden (ESBL).

### **Algemene reacties**

#### *Een aantal participanten geeft aan voorstander te zijn van de maatregel.*

- Een particulier is van mening dat de nieuwe gemeentewet een effectief beleidsinstrument zal blijken, een ander ziet het als een goede stap om gemeenten de mogelijkheid te bieden op dit gebied eigen beleid te voeren, een derde spreekt steun uit voor de maatregel om een parkeerkorting te geven aan emissieloze auto's.
- De gemeente Amersfoort geeft aan dat de wet een extra instrument is dat de gemeenten kunnen inzetten om de luchtkwaliteit te verbeteren en het autopark te vergroenen, en wijst erop dat de maatregel wellicht beperkt effect sorteert, maar dat het hier een wenselijke aanpassing van de wet betreft.
- De gemeente Leiden spreekt van een "voldoende duidelijke wet en toelichting".
- De NVDE spreekt van "een belangrijk instrument voor gemeenten om de luchtkwaliteit in de binnensteden te verbeteren", en wijst erop dat in het ontwerp-Klimaatakkoord wordt ingezet op groei van het aantal emissieloze auto's, met als doel om CO2-uitstoot te verminderen, maar ook het leefklimaat te verbeteren, bij te dragen aan energiebesparing en verzwaringen van het elektriciteitsnet te voorkomen door middel van slim en flexibel laden.

#### *Een aantal participanten plaatst opmerkingen en kanttekeningen.*

- Een particulier vraagt zich af in hoeverre deze maatregel in verhouding staat tot de groei van luchtvaart in de plannen voor Schiphol en Lelystad, een ander is van mening dat tegengaan van uitstoot van uitlaatgassen in de binnensteden niet door middel van differentiatie van parkeergelden zou moeten plaatsvinden. Een derde geeft aan geen relatie te zien tussen de kosten van parkeren en de emissies van een voertuig.
- De gemeente Deventer vraagt zich af of de oorspronkelijke gedachte van parkeerregulering, het zo eerlijk mogelijk verdelen van de schaarse openbare ruimte over iedereen die daar gebruik van wil maken, met deze maatregel vanuit democratisch oogpunt wordt gediend.
- Ieder(in) wijst erop dat de wijziging geen nadelig effect mag hebben op mensen die noodgedwongen in auto's op fossiele brandstoffen rijden.
- Koninklijke INretail is van mening dat het effect op het milieu verwaarloosbaar is, maar wel een flinke lastenverzwaring betekent voor winkeliers en klanten.
- Detailhandel Nederland geeft aan van mening te zijn dat parkeertarieven niet het juiste middel zijn om een lagere emissie te bereiken.

- ANWB geeft aan het stimuleren van duurzaamheid via het parkeerbeleid niet passend te vinden binnen het verduurzamingsbeleid.
- RAI Vereniging vraagt zich af of een systeem met gedifferentieerde parkeerkosten met een onderscheid volledig emissieloos/niet emissieloos het meest geëigende middel is om het doel van een lagere emissie te bereiken.
- ESBL merkt op dat de regulerende doelstelling van de parkeerbelastingen van oudsher iets anders inhoudt dan wat met dit voorstel wordt beoogd.

De bovenstaande reacties worden hieronder nader uitgewerkt.

### **Toepassing beleid mbt differentiatie parkeertarieven**

#### *Doelstellingen van parkeerbeleid*

- Een particulier is van mening dat parkeertarieven moeten zijn gebaseerd op plaats, tijd en eventueel op afmetingen, en dat er geen enkele relatie is tussen de kosten van parkeren en de emissies van een voertuig. Een tweede particulier stelt dat onderscheid maken tussen parkeertarieven niet toegestaan zou moeten zijn, en dat beleid om steden autovrij te maken gericht zou moeten zijn op een goed en betaalbaar alternatief met openbaar vervoer.
- ESBL stelt dat parkeerbelastingen betreft van oudsher zijn bedoeld om het gebruik van de schaarse openbare ruimte te reguleren en mede daardoor bereikbaar houden van stadscentra, winkelcentra en andere plaatsen waar de parkeerdruk hoog is, en dat dit voorstel daarmee niet strookt.
- De Gemeente Deventer vraagt zich in dit verband af of de oorspronkelijke gedachte van parkeerregulering, het zo eerlijk mogelijk verdelen van de schaarse openbare ruimte over iedereen die daar gebruik van wil maken, vanuit democratisch oogpunt wel overeind blijft.
- Detailhandel Nederland is van mening dat gedifferentieerde parkeertarieven niet het geëigende middel zijn om het doel van een lagere emissie te bereiken en merkt daarbij op dat klanten onafhankelijk van hun vervoermiddel zich welkom moeten voelen in de winkel en winkelstraat.
- ANWB stelt dat gemeentelijk parkeerbeleid tot doel heeft om het gebruik van (schaarse) parkeerruimte te reguleren, en niet is bedoeld voor het promoten van een bepaald type aandrijving.

#### *Effectiviteit parkeerdifferentie, nadelen en milieuzones*

- Een particulier is van mening dat differentiatie van parkeertarieven een veel effectiever beleidsinstrument is dan de milieuzones, daar ook nieuwe, zware, vervuilende auto's bij deze maatregel worden meegenomen.
- RAI vereniging echter geeft aan meer te zien in een milieuzone, daar deze de 'vervuiler' al aan de voorkant tegenhoudt. De participant geeft aan begrip te hebben voor de wens om emissieloos rijden te bevorderen, onder meer met flankerend beleid, maar vraagt zich af hoeveel positief effect van differentiatie van parkeertarieven valt te verwachten, en in hoeverre dit opweegt tegen de te verwachten maatschappelijke weerstand.
- Koninklijke INretail is van mening dat het invoeren van gedifferentieerde parkeertarieven het doel van dit kabinet om de milieuzones van verschillende binnensteden te harmoniseren zal tegenwerken.
- Detailhandel Nederland verwijst naar de analyse van CE Delft, waarin volgens de participant wordt erkend dat de effectiviteit van de maatregel op de toename van het aantal emissieloze voertuigen beperkt zal zijn, en stelt dat op veel manieren elektrisch vervoer in de toekomst wordt gestimuleerd die een groter effect sorteren en minder negatieve effecten hebben voor andere gebruikers.
- Detailhandel Nederland is tevens van mening dat de invoering van verschillende tarieven voor bezoekers van winkels zal leiden tot onduidelijkheid over tarieven en dat hiermee de aantrekkelijkheid van winkelcentra zal worden aangetast, hetgeen een ongewenste ontwikkeling is in een tijd waarin de positie van vaste winkels onder druk staat van online ontwikkelingen en internationalisering.

#### Buitenlandse voertuigen

ANWB en twee particuliere participanten vragen zich af hoe differentiatie van parkeertarieven kan worden toegepast op voertuigen met een buitenlands kenteken.

#### Alternatieven en suggesties

- Een particulier wijst erop dat een geparkeerde auto per definitie emissieloos is. ESBL stelt in het verlengde hiervan dat het logischer is het rijden te belasten dan het parkeren.
- De Gemeente Deventer is van mening dat juist rijdende emissieloze voertuigen een voordeel zouden moeten krijgen, en liefst niet tegelijkertijd via meerdere omwegen (aanschafsubsidie,

lagere houderschapsbelasting, lager bijtelling, relatief lage oplaadkosten). De gemeente Deventer vraagt zich tevens af of er een tussentarief voor hybride voertuigen kan worden aangeboden.

- RAI vereniging wijst er op dat voor hybrides een lager tarief niet toegestaan lijkt te zijn, terwijl die techniek juist vanwege de positieve effecten voor de luchtkwaliteit is ontwikkeld voor inzet in de steden. De participant is van mening dat alternatieven zoals het uitbreiden van de laadinfrastructuur volgens effectiever en bovendien maatschappelijk acceptabeler zijn, en adviseert tevens de opbrengsten van het parkeergeld in te zetten voor een gunstig P&R alternatief, nl aparte parkeerterreinen voor uitsluitend emissiearme auto's.
- Koninklijke INretail geeft aan de voorkeur te geven aan het instellen van blauwe zones, en merkt op dat betaald parkeren geen drempel mag opwerpen voor het bezoek aan winkels.
- De participant stelt voor eerst de markt voor emissieloze auto's zijn werk te laten doen en de transitie van de mobiliteit te laten doorzetten, alvorens het beleid voor parkeerregulatie door middel van aanpassing van de parkeertarieven te veranderen.
- Koninklijke INretail verwijst naar het onderzoek van CE Delft 'Stimuleren van emissieloze voertuigen via verlaagde parkeertarieven' waarin volgens de participant onder meer wordt gesteld dat "het verwachte effect anders kan uitpakken, als deze maatregel is ingebed in een breder pakket aan maatregelen".
- NVDE wijst erop dat op basis van artikel 225, lid 8e tariefdifferentiatie er toe zou kunnen leiden dat onderscheid gemaakt wordt tussen gemotoriseerde voertuigen mét uitstoot. De NVDE is van mening dat uitsluitend moet worden ingezet op een lager parkeertarief voor emissieloze voertuigen, en adviseert daarom om het onderscheid tussen voertuigen mét en zonder emissiescherper in artikel 225, achtste lid, op te nemen.
- Daarnaast pleit de NVDE voor het toevoegen van een extra optie voor tariefdifferentiatie, namelijk voor emissieloze deelvoertuigen.
- ANWB geeft aan voor de stimulering van emissieloos rijden landelijke, generieke maatregelen effectiever te vinden dan tariefdifferentiatie.

### **Financiële gevolgen van toepassing tariefdifferentiatie**

#### *Financiële haalbaarheid voor gemeenten*

- De gemeente Deventer merkt op dat de wetswijziging ertoe kan leiden dat diverse, vooral kleinere, gemeenten moeten overgaan op verregaande digitalisering van parkeerregulering en het de vraag is of ze die investeringen en exploitatielasten kunnen dragen en/of voldoende kennis en capaciteit in huis hebben om het digitale systeem in de lucht te houden.

- RAI vereniging wijst eveneens op de kosten van tariefdifferentiatie, en merkt hierbij op dat alle parkeerautomaten aangepast zouden moeten worden en ook de handhaving complexer zal worden.
- ESBL merkt op dat indien de tarieftoepassing wordt gekoppeld aan de kentekenregistratie de gemeentelijke parkeerapparatuur hiervoor geschikt moet zijn en flinke investeringen vergt die terugverdiend moeten kunnen worden. ESBL vraagt zich af welke effecten dit heeft voor de parkeertarieven.

#### Gemeentelijke inkomsten uit parkeertarieven

- INretail verwijst naar de memorie van toelichting bij het concept wetsvoorstel waarin staat dat eventuele inkomstenderving voor gemeenten uit eigen middelen moet worden opgevangen, en concludeert dat dit zal leiden tot een kostenverhoging voor de niet-zakelijke rijder van een benzine- of dieselauto.
- ESBL merkt op dat koppeling van de tarieftoepassing aan de kentekenregistratie flinke investeringen vergt die terugverdiend moeten kunnen worden, en vraagt zich af welke effecten dit heeft voor de parkeertarieven.
- ANWB wijst erop dat in paragraaf 2.2 te lezen valt dat het lagere parkeertarief voor emissieloze voertuigen moet worden gerealiseerd ten opzichte van de categorie niet-emissieloze voertuigen, en dat de kans groot is dat gemeenten dekking voor het verlies van inkomsten zullen halen bij niet-emissieloze voertuigen. De participant is van mening dat deze derving niet gedekt mag worden door het tarief voor niet-emissieloze voertuigen te laten stijgen. Volgens ANWB ontstaat er zo mogelijk willekeur en een gebrek aan transparantie over de tarieven ter plaatse.
- Detailhandel Nederland stelt dat parkeertarieven niet alleen zullen worden gebruikt ter regulering van de bereikbaarheid, maar ook als inkomstenbron van de lokale overheid. De participant is van mening dat het parkeertarief zo laag mogelijk zou moeten worden gehouden om winkels en steden bereikbaar te houden.
- RAI vereniging merkt op dat invoering van gedifferentieerde tarieven zal leiden tot terugval in parkeeropbrengsten, en dat gemeenten dit zullen compenseren door hogere parkeertarieven te rekenen voor alle niet-emissieloze auto's, hoe zuinig die in de praktijk ook zijn.
- De gemeente Amersfoort wijst erop dat verlaging of verhoging van parkeertarieven een plaatselijke politieke keuze is.

### Financiële gevolgen voor mensen met een beperking

- Ieder(in) stelt dat de wijziging geen nadelig effect mag hebben op mensen die noodgedwongen in auto's op fossiele brandstoffen rijden, dat in Nederland duizenden mensen met een beperking of chronische ziekte zijn aangewezen op hun aangepaste diesel- of benzineauto, dat het meestal gaat het om dure aanpassingen op maat, deels gefinancierd door gemeenten, en dat die vaak nog niet zijn afgeschreven.
- De gemeente Deventer stelt dat het mogelijk/wenselijk is om een verkeersbesluit te nemen over het aanwijzen van parkeerplaatsen ten behoeve van (het opladen van) elektrische auto's, net zoals het aanwijzen van parkeerplaatsen voor gehandicapten, en is van mening dat het in technische zin nu al mogelijk is om deze parkeervakken niet mee te nemen in een aanwijzingsbesluit voor betaald parkeren.
- ANWB wijst erop dat door deze differentiatie mogelijk kosten worden gelegd bij mensen die afhankelijk zijn van een auto en niet zomaar over kunnen stappen op een emissieloos vervoermiddel.

### Financiële gevolgen voor minder draagkrachtigen versus zakelijke rijders

- Een particulier geeft aan de voorkeur te geven aan een gedeeltelijke vrijstelling wanneer degene die het voertuig heeft geparkeerd een laag inkomen en klein vermogen heeft, aangezien diegene momenteel nog geen toegang heeft tot emissieloze voertuigen. Een tweede is van mening dat
- differentiatie discrimineert in het voordeel van de minderheid van welgestelden die zich een "schoon" voertuig kunnen permitteren en in het nadeel van het gros van de mensen die nooit een nieuwe auto kunnen kopen. Een derde stelt dat het belangrijk is en blijft dat vooral de "gewone burger" tevreden blijft om zodoende een groot draagvlak te creëren voor de klimaatplannen die er gaan komen.
- Een vierde merkt op dat de bevoorrechtiging voor mensen die een auto rijden met een lagere emissie ook al op allerlei terreinen wordt uitgevoerd middels subsidie en lagere wegenbelasting.
- ANWB is van mening dat met de stapeling van voordelen voor elektrische rijders het risico ontstaat dat men enerzijds teveel stimulering krijgt en anderzijds brandstofauto's teveel op extra kosten jaagt, waardoor het draagvlak onder het publiek wordt ondermijnd, en ziet een lager parkeertarief voor emissieloze voertuigen dan ook niet als toekomstvaste oplossing. De participant stelt dat naarmate er meer emissieloze voertuigen op de weg verschijnen parkeren voor niet-emissieloze voertuigen steeds duurder wordt, en dat dit een grote groep autobezitters treft, die(nog) niet in staat is om over te stappen op emissieloze voertuigen.

- Koninklijke IN retail is van mening dat deze maatregel betekent dat de lasten bij de privé automobilist komen te liggen, en refereert aan het rapport van CE Delft waarin volgens de participant wordt gesteld dat op dit moment “meer dan 85% van de emissieloze auto's zakelijk wordt aangeschaft” en “parkeerkosten voor zakelijke rijders geen doorslaggevende factor zijn”.
- RAI Vereniging stelt dat vooral zakelijke rijders rijden in een elektrische auto en dat zij parkeerkosten vaak kunnen declareren, terwijl de particulier wel persoonlijk te maken krijgt met hogere kosten maar niet opeens de mogelijkheid heeft om over te stappen op elektrisch vervoer, mede gezien het nog te
- geringe tweedehands aanbod. De participant merkt tevens op dat ook voor zakelijke rijders een snelle overstap naar elektrisch lastig kan zijn vanwege hun gebondenheid aan een leasecontract.

### **Evaluatie en aanvullende maatregelen**

- Koninklijke INretail merkt op dat op verzoek van de Tweede Kamer is toegezegd dat monitoring en evaluatie van de maatregel wordt meegenomen in het wetsvoorstel, stelt vast dat in het huidige voorstel dat nu voorligt evaluatie en monitoring niet worden genoemd, en spreekt zijn zorgen hierover uit.
- Koninklijke INretail merkt voorts op dat in het ‘Besluit gemeentelijke parkeerbelastingen’ aanvullende maatregelen worden voorgesteld, en niet gemeld wordt bij het wetsvoorstel wat voor maatregelen dit zijn en hoe die eruit zullen zien, en wijst erop dat kennis hebben van wat deze uitwerking inhoudt cruciaal is voor een goede beoordeling.



## Reactie van IenW op internetconsultatie differentiatie parkeertarieven

1. Maatregel heeft weinig effect op luchtkwaliteit en EV verkoop.

Inbreng:

Wanneer deze maatregel bekeken wordt in het licht van de groei van Schiphol, of de wereldwijde uitstoot van klimaatuitstoot dan is het een druppel op een gloeiende plaat. Het bieden van een korting voor parkeren draagt niet noemenswaardig bij aan een betere luchtkwaliteit of een hogere verkoop van emissieloze voertuigen. Uit het onderzoek van CE Delft blijkt dat het effect van de voorgestelde maatregel nihil is. De prikkel om een emissieloze auto aan te schaffen vanwege een mogelijk voordeel van een lager parkeertarief is verwaarloosbaar. Op dit moment wordt meer dan 85% van de emissieloze auto's zakelijk aangeschaft en parkeerkosten zijn voor zakelijke rijders geen doorslaggevende factor. Andere maatregelen (subsidie EV, uitrol laadpalen etc.) sorteren een veel groter effect en hebben veel minder negatieve effecten voor andere gebruikers.

Antwoord: *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 inderdaad een bescheiden maar niet onbelangrijk effect. Daarnaast is deze maatregel onderdeel van het Klimaatakkoord en moet in samenhang met andere stimuleringsmaatregelen voor emissieloze voertuigen worden gezien. Tezamen zorgt dit maatregelenpakket voor een grote toename aan elektrische voertuigen en draagt daarmee bij aan de verbetering van de luchtkwaliteit in steden.*

2. Maatregel raakt bewoners met een lager inkomen onredelijk hard.

Inbreng:

Deze maatregel ontziet de lagere inkomens niet. Doordat alleen emissieloze voertuigen een korting krijgen zijn het vooral de hogere inkomens die profiteren van de korting. Zeker als de parkeertarieven omhoog gaan ter compensatie van het exploitatieverlies. De meeste emissieloze voertuigen zijn bovendien leaseauto's. Juist zij kunnen parkeerkosten vaak declareren en voelen het dus niet in hun portemonnee. Door de bijtellingsregeling en de hoge aanschafkorting worden eigenaar/berijders van deze auto's al disproportioneel bevoordeeld. Een extra subsidie voor parkeren is daarmee onnodig en verlaagt het draagvlak.

Antwoord: *Iedereen met een emissieloos voertuig kan gebruik maken van deze maatregel. In de nabije toekomst komen er veel nieuwe modellen emissieloze voertuigen bij die buiten het hogere segment vallen. Daarnaast zijn emissieloze voertuigen ook tweedehands te koop en als deelauto beschikbaar. Hiervoor geldt het lagere parkeertarief ook, indien de gemeente kiest voor deze maatregel. Naar verwachting zal de wetwijziging ingaan per 1-1-2021 en de verwachting is dat emissieloze voertuigen dan voor een breder publiek toegankelijk zijn.*

3. Belang is dat buitenlandse kentekens van dezelfde korting gebruik kunnen maken.

Inbreng:

De EU verplicht lidstaten om non discriminatoir beleid te voeren. Het is niet geoorloofd om burgers van de eigen lidstaat een voordeel toe te kennen waar burgers van andere lidstaten geen gebruik van kunnen maken.

Antwoord: *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 om desgewenst gebruik te kunnen maken van deze verlaagde parkeertarieven mee te nemen. 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 er voor in dat voertuiggegevens uit buitenlandse kentekenregisters voor dit doel geraadpleegd kunnen worden.*

4. Er is geen relatie tussen de kosten van parkeren voor de exploitant en de emissies van een voertuig.

Inbreng:

Van oudsher zijn parkeertarieven gebaseerd op plaats, tijd en eventueel op afmetingen, maar er is geen enkele relatie tussen de kosten van parkeren en de emissies van een voertuig.

Antwoord: *Parkeerbelastingen worden geheven in het kader van de parkeerregulering, verkeersregulering en de bereikbaarheid van steden. Deze doelen maken dat er geen één op één relatie hoeft te zijn tussen de exploitatiekosten enerzijds en het realiseren van de doelen door parkeerbelasting anderzijds.*

5. Een geparkeerd voertuig is per definitie emissieloos.

Inbreng:

Geparkeerde auto's staan stil en hebben dan geen emissie. Het rijden met auto's zorgt voor emissie. Het lijkt in dat verband logischer het rijden te belasten dan het parkeren.

Antwoord: *Het belasten van het gebruik van de auto en het parkeren sluiten elkaar niet uit. Het rijden door een auto van en naar de plek waar deze geparkeerd staat leidt tot emissies. De maatregel biedt gemeenten een mogelijkheid om op specifieke lokale knelpunten in de luchtkwaliteit een positieve stimulans te geven.*

6. Mensen met een aangepaste auto kunnen niet gemakkelijk overstappen op een emissieloos voertuig.

Inbreng:

In Nederlands zijn er duizenden mensen met een beperking of een chronische ziekte aangewezen op een aangepaste diesel- of benzineauto. Het gaat vaak om dure aanpassingen op maat in auto's die nog (lang) niet zijn afgeschreven. Overstap naar een emissieloos voertuig is voor deze groep niet realistisch. Het is daarom belangrijk dat deze groep niet met kostenverhogingen geconfronteerd worden.

Antwoord: *De maatregel kan ingezet worden om het parkeren van emissieloze voertuigen goedkoper te maken. Ten aanzien van de bredere bevoegdheden op het gebied van de parkeerregulering hebben gemeenten al mogelijkheden om voor specifieke groepen parkeerders afzonderlijke maatregelen te treffen. Zo staat het gemeenten vrij om gratis invalideparkeerplaatsen in te stellen.*

7. Praktische uitvoerbaarheid van de maatregel.

Inbreng:

Indien de tarieftoepassing wordt gekoppeld aan de kentekenregistratie moet de gemeentelijke parkeerapparatuur hiervoor geschikt zijn. Dat vergt flinke investeringen die, naar moet worden aangenomen, terugverdiend moeten kunnen worden. Vooral kleinere gemeenten moeten overgaan op verregaande digitalisering van parkeerregulering. Vraag is of ze die investeringen en exploitatielasten kunnen opbrengen, en of er voldoende kennis en capaciteit in huis is om van het digitale systeem gebruik te maken.

Antwoord: *Veel gemeenten die overwegen om de maatregel differentiatie parkeertarieven in te voeren beschikken al over betaal- en controlesystemen gebaseerd op kentekenregistratie (kentekenparkeren). 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 levensduur bereikt heeft. Daarbij heeft het invoeren van kentekenparkeren meer voordelen dan alleen het faciliteren van een korting op emissieloze voertuigen.*

8. De regulerende doelstelling van de parkeerbelastingen betreft van oudsher iets anders dan wat met dit voorstel wordt beoogd.

Inbreng:

Parkeerbeleid gaat van oudsher om het reguleren van het gebruik van de schaarse openbare ruimte en het mede daardoor bereikbaar houden van stadscentra, winkelcentra en andere plaatsen waar de parkeerdruk hoog is. Dit voorstel strookt daar niet mee, het beoogt te bewerkstelligen dat parkeren met emissieloze auto's wordt gefaciliteerd en parkeren met andere auto's relatief ontmoedigd. Vraag is of de beide doelstellingen verenigbaar zijn. In de MvT wordt gesteld dat dit laatste niet de bedoeling is en dat dit in het Besluit gemeentelijke parkeerbelastingen nader zal worden geregeld. Het is de vraag of dit wettelijk zo geregeld kan worden. Het Besluit gemeentelijke parkeerbelastingen is van lagere orde dan de Gemeentewet en bovendien betreft het

een nadere uitwerking van de artikelen 234 en 235 Gemeentewet en niet van art. 225 Gemeentewet.

Antwoord: *Parkeerbelastingen worden van oudsher geheven in het kader van de parkeerregulering, verkeersregulering en de bereikbaarheid van steden. Door dit wetsvoorstel kunnen gemeenten parkeertarieven differentiëren voor emissieloze voertuigen, met als doel de verbetering van de luchtkwaliteit van de gemeente. In die zin is er sprake van een aanvulling op de reeds bestaande doelen van het heffen van parkeerbelastingen. Het stellen van nadere regels in het Besluit gemeentelijke parkeerbelastingen geschiedt op grond van artikel 229c van de Gemeentewet. De memorie van toelichting bij het wetsvoorstel is op bovenstaande punten ook verduidelijkt.*

9. Het is nu al mogelijk om emissieloze voertuigen gratis te laten parkeren.

Inbreng:

Het is in technische en beleidsmatige zin nu al mogelijk om emissieloze voertuigen te bevorderen door middel van gratis parkeren. Parkeervakken met een laadpaal kunnen bij het aanwijzingsbesluit worden uitgezonderd van betaald parkeren.

Antwoord: *Dat klopt, maar met dit voorstel wordt het ook mogelijk om een lager parkeertarief te hanteren voor emissieloze voertuigen op parkeerplekken zonder laadpaal en voor andere soorten emissieloze voertuigen dan batterij-elektrische voertuigen.*

10. De maatregel komt te vroeg.

Inbreng:

Op dit moment wordt meer dan 85% van de emissieloze auto's zakelijk aangeschaft. Zolang een markt voor (tweedehands) emissieloze auto's voor privé bezit niet tot stand gekomen is, komt deze maatregel louter ten goede van een kleine groep zakelijke rijders. Uit berekeningen blijkt dat de markt voor privé gebruik per 2025 goed op gang komt.

Antwoord: *De maatregel is onderdeel van het Klimaatakkoord en voor deze maatregel is een wetswijziging noodzakelijk. Daarom duurt het waarschijnlijk nog tot 1 januari 2021 voordat gemeenten hiertoe kunnen overgaan. De verwachting is dat emissieloze voertuigen de komende tijd voor een breder publiek toegankelijk worden. Het is aan de gemeenten wanneer en of ze deze maatregel willen inzetten.*

11. Budgetneutraliteit.

Inbreng:

Welke garantie is er dat gemeenten de maatregel niet budgetneutraal doorvoeren en dat de lasten niet worden doorgeschoven naar de bezitter van een niet-emissieloze auto? In de memorie van toelichting bij het concept wetsvoorstel schrijft de staatssecretaris van IenW dat eventuele inkomstenderving voor gemeenten uit eigen middelen moeten worden opgevangen. Dat van inkomstenderving sprake is, staat vast zodra een gemeente kiest voor het verlenen van een korting op het reguliere parkeertarief.

Antwoord: *Gemeenten wegen zelf af hoe zij om gaan met hun bevoegdheden en financiën en leggen hierover net als nu verantwoording af aan de gemeenteraad. Ik verwacht dat gemeenten hier zorgvuldig mee omgaan.*

12. Monitoring en evaluatie.

Inbreng:

Op verzoek van de Tweede Kamer is toegezegd dat monitoring en evaluatie van de maatregel wordt meegenomen in het wetsvoorstel. In het huidige voorstel dat nu voorligt, staan evaluatie en monitoring niet genoemd.

Antwoord: *Binnen twee jaar na de inwerkingtreding van de wetswijziging zal er een evaluatie worden uitgevoerd. De evaluatie zal zich onder andere richten op het aantal gemeenten die de maatregel toepassen, de bekendheid met de maatregel, de perceptie door voertuigbezitters, de effecten ervan en de financiële aspecten. De resultaten van de evaluatie zullen met de Kamer worden gedeeld.*

13. Betaald parkeren is slecht voor de retailsector.

Inbreng:

Een gastvrij en aantrekkelijk parkeerbeleid is essentieel voor de retail. Als sprake is van betaald parkeren, neemt het bezoek aan winkelcentra af en daarmee ook de bestedingen. Het parkeertarief zou daarom in principe zo laag mogelijk moeten worden gehouden om winkels en steden bereikbaar te houden.

Antwoord: *Gemeenten zijn en blijven verantwoordelijk voor de afweging of, waar en welke tarieven er gelden voor betaald parkeren. Zij kunnen daarbij uiteraard de gevolgen meewegen.*

#### 14. Willekeur en gebrek aan transparantie.

Inbreng:

Door gemeenten de vrijheid te geven te differentiëren in parkeertarieven, ontstaat willekeur en een gebrek aan transparantie over de tarieven ter plaatse. Hierdoor ontstaat voor burgers een onoverzichtelijke lappendeken van tarieven. Dit kan leiden tot irritatie bij bezoekers en raakt daarmee de aantrekkelijkheid van binnensteden en winkelgebieden. Als tariefdifferentiatie onverhoopt wordt ingevoerd moeten gemeenten zorgdragen voor vlekkeloze communicatie.

Antwoord: *Tariefdifferentiatie is onlosmakelijk verbonden met betaald parkeren. Tarieven kunnen verschillen per aanbieder van parkeergelegenheden, maar ook per locatie, tijdstip en tijdsduur. Dit komt omdat parkeren deels een publieke en deels een private markt is. Door de combinatie van marktwerking en parkeerbeleid geldt nu al dat er veel verschillende tarieven gelden. Zo zal parkeergelegenheid in het centrum bijvoorbeeld duurder zijn dan aan de rand van de stad. Dat maakt het belangrijk dat bezoekers goed geïnformeerd zijn over de parkeertarieven. Vanwege de korting op parkeertarieven is er voor automobilisten met een emissieloos voertuig een extra incentive om geïnformeerd te zijn over de hoogte van de parkeertarieven.*

#### 15. Niet toekomstvast.

Inbreng:

Een lager parkeertarief voor emissieloze voertuigen is geen toekomstvaste oplossing. Naarmate er meer emissieloze voertuigen op de weg verschijnen, wordt parkeren voor niet-emissieloze voertuigen steeds duurder. Dit treft een grote groep autobezitters, die(nog) niet in staat is om over te stappen op emissieloze voertuigen, maar wél wordt geconfronteerd met stijgende kosten voor hun bestaande voertuig.

Antwoord: *De maatregel is onderdeel van het Klimaatakkoord. Het is aan de gemeenten of ze deze tariefdifferentiatie willen inzetten. De tarieven kunnen op elke gewenst moment door gemeenten aangepast worden.*

#### 16. Onduidelijke definitie emissieloos voertuig in MvT.

Inbreng:

In de Memorie van Toelichting staat het doel van de wet duidelijk omschreven: "In het licht van een breder pakket aan maatregelen draagt de differentiatie van parkeertarieven bij aan de stimulering van het gebruik van emissieloze voertuigen en daarmee aan de klimaatdoelstellingen." In artikel 225, lid 8e, staat echter een bredere bepaling: 'de uitlaatgasemissies van een voertuig'. Op basis van dit wetsartikel zou tariefdifferentiatie er toe kunnen leiden dat onderscheid gemaakt wordt tussen gemotoriseerde voertuigen mét uitstoot. In de toelichting staat echter ook dat bijvoorbeeld geen onderscheid gemaakt kan worden tussen benzine- en dieselveertuigen. Wij adviseren daarom om het onderscheid tussen voertuigen mét en zonder emissies scherper in artikel 225, achtste lid, op te nemen.

Antwoord: *Artikel 225, achtste lid, van de Gemeentewet is met opzet ruim geformuleerd met het oog op toekomstgerichte wetgeving. In het Besluit gemeentelijke belastingen zal vervolgens de specifieke invulling hiervan worden opgenomen voor emissieloze voertuigen.*

#### 17. Emissieloze deelmobiliteit.

Inbreng:

Toevoegen van een extra optie voor tariefdifferentiatie voor emissieloze deelvoertuigen. Dit geeft ruimte aan gemeenten om, naast het stimuleren van emissieloos vervoer, ook oplossingen voor schaarse (parkeer)ruimte toe te passen. Eén deelauto kan namelijk 4 tot 13 reguliere auto's

vervangen. Ook door emissieloze deelauto's daarnaast vergunningsvrij te maken in de steden, ontstaat een goede stimulans voor autodelen.

Antwoord: *Gemeenten hebben al mogelijkheden om deelauto's te stimuleren op het vlak van vergunningen en ontheffingen. Aanvullingen hierop zijn onderdeel van het Klimaatakkoord, zoals de afspraken dat:*

- *Gemeenten, overheidsdiensten en bedrijven hun elektrische deelauto's waar mogelijk openstellen voor gebruik buiten kantooruren door burgers;*
- *Gemeenten voor standplaats gebonden deelauto's zorgen voor een vaste parkeerplaats, een bord met aanduiding en markering. Voor deelauto's zonder vaste standplaats onderzoeken gemeenten naar mogelijkheden voor gemeentebrede en wederzijds erkende parkeervergunningen en maken de resultaten daarvan uiterlijk medio 2019 openbaar;*
- *De Rijksoverheid, brancheorganisaties, gemeenten, provincies en bedrijfsleven onderzoeken naar de mogelijkheden van een campagne autodelen. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij de centrale campagne over de voordelen van elektrisch rijden..*

18. De maatregel stapelt boven op milieuzones.

Inbreng:

De maatregel komt bovenop de milieuzones die in veel grote steden wordt of al is ingevoerd. Door deze stapeling wordt de harmonisering van milieuzones echter in de wielen gereden. In plaats van meer duidelijkheid ontstaat er minder duidelijkheid.

Antwoord: *De geharmoniseerde regels voor milieuzones zijn van toepassing op oudere dieselauto's. Daarnaast kan een milieuzone een deel van een stad bestrijken, terwijl het betaald-parkeergebied groter of kleiner kan zijn. En er zullen ook steden zijn die geen milieuzone gaan invoeren, maar wel gebruik willen maken van differentiatie van parkeertarieven voor emissieloze voertuigen. Het zijn dus verschillende maatregelen die elkaar kunnen aanvullen.*

19. Plug in hybrides zijn uitgesloten van de korting.

Inbreng:

Voor (plug-in) hybrides lijkt een lager tarief niet toegestaan te zijn, terwijl die techniek juist vanwege de positieve effecten voor de luchtkwaliteit is ontwikkeld voor inzet in de steden. Een automobilist die vanwege gebrek aan laadplaats in de stad niet heeft kunnen laden kan met een hybride auto toch met een gerust gevoel de weg op, terwijl hij intussen kan wennen aan het comfort van elektrisch rijden. Deze voertuigen zouden dus niet uitgezonderd moeten worden van lagere parkeerkosten.

Antwoord: *De keuze is gemaakt met het oog op uitvoerbaarheid en effectiviteit. Differentiatie in meerdere klassen vergroot de complexiteit 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.*

20. Maatregel is een extra verkoopargument voor een schone auto.

Inbreng:

Milieuzones weren alleen oudere auto's. Deze maatregel biedt ook een stimulans voor nieuwe auto's en draagt bovendien bij aan de bewustwording van de eigenaar.

Antwoord: *Beide maatregelen kunnen elkaar inderdaad aanvullen .*

21. Deze maatregel biedt gemeenten de mogelijkheid om beleid te voeren op klimaat, luchtkwaliteit en het vergroenen van het wagenpark.

Toelichting:

Versillende gemeentes hebben ambitieuze doelen gesteld t.a.v. luchtkwaliteit en klimaat. Deze maatregel biedt deze gemeenten de gelegenheid om daaraan bij te dragen door middel van parkeertarieven.

Antwoord: *Deze wijziging maakt inderdaad onderdeel uit van een breder pakket van maatregelen.*