

Vergaderjaar 2020–2021

**35 519**

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

**Nr. 5**

### **VERSLAG**

Vastgesteld 23 september 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat, belast met het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel, heeft de eer verslag uit te brengen van haar bevindingen. Het verslag behandelt alleen die onderdelen waarover door de genoemde fracties inbreng is geleverd.

Onder het voorbehoud dat de regering de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van het voorstel van wet voldoende voorbereid.

### **Inhoudsopgave**

Inleiding	1
Algemeen	2
Doel en aanleiding	2
Hoofdpijnen van de voorgestelde wijziging	3
Differentiatie naar uitlaatemissies	3
Milieueffecten	6
Uitvoeringskosten en administratieve lasten	7
Financiële gevolgen	7
Relatie met andere maatregelen	7
Maatregelen van het Rijk	7
Maatregelen van gemeenten	8
Advisering en internetconsultatie	8
Advisering	8
Internetconsultatie	8

### **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel en de onderliggende stukken. Deze leden hebben daarover nog een aantal vragen en opmerkingen.

De leden van de PVV-fractie hebben met stijgende verbazing en afschuw kennisgenomen van het betreffende voorstel en willen de regering nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van onderhavig wetsvoorstel. Deze leden hebben de volgende vragen en opmerkingen.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de Wijziging van de Gemeentewet in verband met differentiatie van parkeertarieven naar uitlaatemissies van een voertuig en willen de regering nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het wetsvoorstel.

De leden van de SP-fractie hebben met afkeuring kennisgenomen van de voorgestelde wetswijziging en leveren daarop de volgende inbreng.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met interesse en instemming kennisgenomen van het wetsvoorstel inzake differentiatie van parkeertarieven naar uitlaatemissies van een voertuig. Het is wat deze leden betreft een goede stap dat gemeenten de mogelijkheid krijgen om lagere parkeertarieven te gaan hanteren voor emissieloze voertuigen.

De leden van de SGP-fractie hebben met grote zorg kennisgenomen van het voorliggende wetsvoorstel. Zij zijn met de Raad van State van mening dat het wetsvoorstel niet bijdraagt aan het beoogde doel, terwijl het de tweedeling in de samenleving tussen «rijk» en «arm» aanjaagt. Zij hebben enkele kritische vragen.

### **Algemeen**

De leden van de CDA-fractie vinden het verstandig dat naar de mogelijkheden wordt gekeken om de luchtkwaliteit in gemeenten te verbeteren. Deze leden willen om het wetsvoorstel beter te kunnen beoordelen met name 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 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.

### **Doel en aanleiding**

De leden van de GroenLinks-fractie steunen het doel van het voorstel om schoner wegverkeer en betere lokale luchtkwaliteit te bevorderen, van harte.

De leden van de SGP-fractie constateren dat voor een groot deel van de huishoudens de aanschaf van een emissieloze auto financieel niet mogelijk is. Zij worden mogelijk wel geconfronteerd met hogere parkeertarieven die samenhangen met lagere parkeertarieven voor emissieloze auto's. Ook profiteren zij niet van de gunstigere prijsstelling van stroom ten opzichte van fossiele brandstof. Deelt de regering de mening van deze

leden dat het voorliggende wetsvoorstel derhalve 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?

### **Hoofdpijnen van de voorgestelde wijziging**

De leden van de PVV-fractie vragen waarom de auto 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.

De leden van de PVV-fractie vragen waarom de regering het zoveelste plan zonder draagvlak toch naar de Kamer stuurt. Zij vragen of de regering ervan op de hoogte is dat de Raad van State dit voorstel al heeft afgefakkeld.

De leden van de PVV-fractie vragen of de regering kan stoppen met deze symboolpolitiek.

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 het ruimte 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?

### **Differentiatie naar uitlaatemissies**

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. 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 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 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 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?

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. Deze leden willen voorkomen dat iemand met een oud Opel'tje 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? En in hoeverre zou dit kunnen leiden tot afname van het draagvlak voor het klimaatbeleid? Deze leden zien graag verheldering op dit punt.

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

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?

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

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.

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? 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 GroenLinks-fractie willen benadrukken dat het heffen van parkeertarieven meerdere doelen dient. Het moet uiteraard inkomsten opleveren, maar belangrijker nog, het is een middel om de hoeveelheid auto's en het aantal verkeersbewegingen in de stad te reguleren. Dit is belangrijk voor de verkeersdoorstroming en verkeersveiligheid, de ruimteverdeling, leefbaarheid en luchtkwaliteit in de stad. Deze leden verschillen op dit punt dus van mening met de Raad van State die de inkomsten als belangrijkste punt ziet. Het bevorderen van het aandeel emissievrije auto's is eveneens een doel, dat de andere doelen dient en de tariefdifferentiatie kan hieraan bijdragen.

De leden van de GroenLinks-fractie wijzen erop dat schoner verkeer verschillende grootheden kent. Deze leden herinneren zich de eerste discussies over het idee van gedifferentieerde parkeertarieven. Het belangrijkste doel tien jaar geleden was de luchtkwaliteit. En lokale luchtkwaliteit verbeter je het beste door de oudste vuilste voertuigen uit het verkeer te halen. Als het doel vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot wordt, maakt de leeftijd van brandstofauto's weinig uit en is het kantelpunt brandstof of elektrisch vervoer (EV). Het kabinet kiest met het schrappen van een staffel binnen de brandstofauto's duidelijk voor de transitie naar EV, boven het doel van schonere lucht.

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 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 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?

### **Milieueffecten**

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.

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

De leden van de GroenLinks-fractie steunen het doel om de transitie naar EV te versnellen en hebben er vertrouwen in dat gedifferentieerde tarieven hier een bijdrage aan kunnen leveren. Deze leden betreuren wel dat de huidige vorm veel minder zal betekenen voor de luchtkwaliteit. Immers het gedifferentieerde tarief zal eerder eigenaren van relatief jonge en relatief schone brandstofauto's overhalen om een emissievrije EV aan te schaffen. Maar voor de luchtkwaliteit zit het grootste potentieel aan de onderkant van het wagenpark, bij de oude diesels. De eigenaren hiervan zijn eerder in de markt voor een iets jongere tweedehands auto met modernere uitlaatgasbehandelingsystemen. Dat doet weinig voor het klimaat, maar meer voor de luchtkwaliteit. Voor deze groep ligt een overstap naar een nieuw EV vanwege een lager parkeertarief minder voor de hand. De potentiële winst van het middel voor de luchtkwaliteit gaat grotendeels verloren zonder een staffel voor brandstofauto's.

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.

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.

### **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.

### **Financiële gevolgen**

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 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?

### **Relatie met andere maatregelen**

#### **Maatregelen van het Rijk**

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)?

## **Maatregelen van gemeenten**

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.

## **Advisering en internetconsultatie**

### **Advisering**

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? 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? Verder lezen deze leden 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? In hoeverre heeft de regering gekeken naar een uniforme oplossing die gemeenten kunnen gebruiken om buitenlandse voertuigen gebruik te laten maken van deze mogelijkheid? Als er bilaterale afspraken gemaakt gaan worden over verlaagde parkeertarieven, kan de regering dan ook kijken naar de handhaafbaarheid? Op dit moment kunnen parkeerboetes door gemeenten namelijk niet geïnd worden bij buitenlandse kentekenhouders. Wanneer komt hier een oplossing voor? Kan dit ook direct worden meegenomen bij de nadere invulling?

### **Internetconsultatie**

De leden van de CDA-fractie lezen dat de regering aangeeft dat er zeventien zienswijzen zijn ingebracht tijdens de internetconsultatie. Hoe kan het dat niet een van de zienswijzen aanleiding heeft gegeven tot een inhoudelijke wijziging van het wetsvoorstel, maar alleen tot verhelderingen in 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 leden roepen de regering op dit alsnog te doen, waarbij met name wordt verzocht in te gaan op de kritische reacties. 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 leden van de D66-fractie zijn verbaasd dat de regering geen inhoudelijke reactie heeft gegeven op de ingediende zienswijzen naar aanleiding



van de internetconsultatie, voordat zij de wet doorstuurde naar de Raad van State. Deze leden benadrukken het belang om waar mogelijk binnengekomen zienswijzen nauwkeurig te overwegen en dit toe te lichten alvorens verdere stappen te ondernemen. Deze leden vragen de regering waarom dit in dit geval niet gebeurd is.

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,  
Schuurkamp