

Vergaderjaar 2013–2014

<b>33 707</b>	<b>Voorstel van wet van het lid Kuiken houdende regels voor het vaststellen van parkeertarieven per minuut bij kortdurend parkeren (Wet vaststelling parkeertarieven per minuut)</b>	
<b>33 587</b>	<b>Voorstel van wet van het lid Kuiken tot het vaststellen van parkeerbelasting per geparkeerde minuut (Wet parkeerbelasting per minuut)</b>	
<b>Nr. 6</b>	<b>VERSLAG</b> Vastgesteld 28 april 2014	
	De vaste commissie voor Economische Zaken, belast met het voorbereidend onderzoek van bovengenoemde wetsvoorstellen, heeft de eer als volgt een verslag uit te brengen van haar bevindingen.	
	Onder het voorbehoud dat de indiener de vragen en opmerkingen in dit verslag afdoende zal beantwoorden, acht de commissie hiermee de openbare behandeling van de twee voorstellen van wet voldoende voorbereid.	
	<b>Inhoudsopgave</b>	
	<b>Wet vaststelling parkeertarieven per minuut) (Kamerstuk 33 707)</b>	<b>2</b>
	<b>I Algemeen</b>	<b>2</b>
	1. Inleiding	2
	2. Probleemschets	3
	3. Oplossing	4
	4. Middel	5
	5. Handhaving en uitvoering	6
	6. Financiële onderbouwing; administratieve lasten en kosten toezicht	6
	<b>II Artikelsgewijs</b>	<b>7</b>
	Artikel 1	7
	Artikel 4	7
	<b>Wet parkeerbelasting per minuut) (Kamerstuk 33 587)</b>	<b>8</b>
	<b>I Algemeen</b>	<b>8</b>
	1. Inleiding	8
	2. Probleemschets	9
	3. Oplossing	10
	4. Middel	10
	5. Handhaving en uitvoering	12
	6. Financiële onderbouwing; administratieve lasten en kosten toezicht	13

<b>II</b>	<b>Artikelsgewijs</b>	<b>14</b>
	Artikel 1	14
	Artikel 2	14

## **Wet vaststelling parkeertarieven per minuut (Kamerstuk 33 707)**

### **I Algemeen**

#### *1 Inleiding*

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de voorstellen van wet van het lid Kuiken houdende regels voor het vaststellen van parkeertarieven per minuut bij kortdurend parkeren (Wet vaststelling parkeertarieven per minuut) en tot het vaststellen van parkeerbelasting per geparkeerde minuut (Wet parkeerbelasting per minuut). Zij hebben aangaande deze voorstellen nog diverse vragen. Deze wetsvoorstellen kunnen niet los van elkaar worden gezien; voor parkeerders maakt het immers weinig verschil of zij aan een private aanbieder of aan de gemeente betalen voor hun parkeerplaats.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de voorstellen van wet van het lid Kuiken houdende regels voor het vaststellen van parkeertarieven per minuut bij kortdurend parkeren (Wet vaststelling parkeertarieven per minuut) en tot het vaststellen van parkeerbelasting per geparkeerde minuut (Wet parkeerbelasting per minuut). Deze leden steunen de voorstellen die de consument af kan helpen van een grote ergernis, namelijk het moeten betalen voor grote tijdvakken in plaats van per minuut. Deze leden betreuren het dat de parkeergarages niet zelf al deze eenvoudige wijziging hebben doorgevoerd in het belang van de consument, maar nog bezig zijn met een verouderd verdienmodel. De leden van de PvdA-fractie hopen dat de wetsvoorstellen zo spoedig mogelijk in werking kunnen treden. Hiermee zou eindelijk invulling worden gegeven aan de wens van een Kamermeerderheid<sup>1</sup>.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het initiatiefvoorstel Wet vaststelling parkeertarieven per minuut. Zij willen allereerst de indiener bedanken voor de inzet en moeite om de problematiek omtrent parkeertarieven aan de orde te stellen. Deze leden hebben een aantal vragen, zeker gezien het feit dat de Afdeling advisering van de Raad van State aangeeft dat met het voorstel niet wordt voldaan aan de meeste voorwaarden om wettelijk in te grijpen in de markt.

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van het initiatiefvoorstel Wet vaststelling parkeertarieven per minuut. Zij hebben nog enige vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het initiatiefvoorstel Wet vaststelling parkeertarieven per minuut dat regelt dat parkeertarieven van private aanbieders (wat in sommige gevallen ook gemeenten kunnen zijn) voortaan per minuut worden vastgesteld. Deze leden vinden parkeertarieven per minuut een sympathieke gedachte. Hiermee kan een transparanter betaalsysteem ontstaan. Zij hebben hierover nog enkele vragen.

---

<sup>1</sup> Zie aangenomen motie-Dijkema cs., Kamerstuk 32 500-XIII, nr. 79

De leden van de SGP-fractie hebben kennisgenomen van het wetsvoorstel dat beoogt de parkeertarieven van private aanbieders per minuut vast te stellen. Zij hebben enkele kritische vragen over de onderbouwing van het wetsvoorstel.

## 2 Probleemschets

Allereerst hebben de leden van de VVD-fractie enkele algemene opmerkingen. Zij hebben begrip dat parkeerders zich ergeren aan het feit dat zij regelmatig meer betalen voor parkeren dan dat er daadwerkelijk wordt gebruikt. Deze leden vinden wetgeving echter een zwaar instrument om de ergernis van parkeerders over het soms betalen van teveel parkeergeld weg te nemen. Met deze wet wordt de «parkeermarkt» gereguleerd. Wetgeving is in algemene zin voor de leden van de VVD-fractie zinvol als sprake is van evident marktfalen. Zij zijn er niet van overtuigd dat rondom «betaald parkeren» sprake is van marktfalen. Kan de indiener met feiten aantonen dat er sprake is van marktfalen? Deze leden hebben een aantal feitelijke vragen over de reikwijdte van het voorstel en verzoeken de indiener de gestelde vragen niet gebundeld te beantwoorden, maar iedere vraag separaat. Hoeveel parkeerplaatsen, zowel op straat als in parkeergarages, zijn er in Nederland? Hoeveel daarvan zijn betaalde parkeerplaatsen? En hoeveel van deze betaalde parkeerplaatsen zijn in parkeergarages en hoeveel op straat? Wat is de gemiddelde parkeerduur van consumenten respectievelijk op straat, in gemeentelijke garages en in private garages? Hoeveel privaat geëxploiteerde parkeervoorzieningen zijn er in Nederland en hoeveel parkeerplekken bevatten die tezamen? Hoeveel van die parkeergarages zijn privaat eigendom en hoeveel publiek eigendom? Hoeveel parkeergarages die publiek eigendom zijn, worden publiek geëxploiteerd en hoeveel daarvan worden privaat geëxploiteerd? Om hoeveel parkeerplaatsen gaat het per categorie? En om hoeveel verschillende aanbieders gaat het als we het hebben over parkeervoorzieningen die in private handen zijn of privaat worden geëxploiteerd? Kan de indiener op basis van de hierboven gevraagde karakteristieken van de «parkeermarkt» en relevante overige feiten een beeld schetsen van de relevante markt? Waarom is er hier volgens de indiener sprake van een zodanig marktfalen dat dit ingrijpen door de wetgever door middel van een wet rechtvaardigt?

De leden van de PvdA-fractie vragen of de indiener nogmaals nut en noodzaak kan toelichten van het initiatiefvoorstel Wet vaststelling parkeertarieven per minuut.

De leden van de CDA-fractie begrijpen de achterliggende gedachte van het voorstel, namelijk het ongenoegen van burgers die voor meer parkeertijd betalen dan daadwerkelijk gebruikt wordt. De Afdeling advisering van de Raad van State geeft aan niet overtuigd te zijn van het feit dat het voorstel daadwerkelijk zal leiden tot een effectievere aanpak van het ongenoegen van burgers over de tariefstructuur en de hoogte van de tarieven. Deze leden vinden het onderzoek van de ANWB<sup>2</sup> erg summier om te concluderen dat burgers mogelijk neveneffecten voor lief nemen. Zijn er meer onderzoeken beschikbaar waaruit dit blijkt? Zij vragen de indiener nader in te gaan op de plaatsgebonden monopolie. In de toelichting wordt aangegeven dat in de meeste gevallen sprake is van één aanbieder van parkeergelegenheid en dat daarmee de facto sprake is van een plaatsgebonden monopolie. De Afdeling advisering van de Raad van State merkt op dat in de toelichting feitelijke informatie ontbreekt over het veronderstelde plaatsgebonden monopolie. Beschikt de indiener over

---

<sup>2</sup> ANWB onderzoek parkeren 2013

feitelijke informatie op basis van empirisch onderzoek? Graag zouden de leden van de CDA-fractie deze gegevens ontvangen.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat het overgrote deel van de parkeerplaatsen niet in handen is van private aanbieders. Dat betekent dat in de meeste gevallen in de nabije omgeving van een privaat geëxploiteerde parkeergarage ook parkeerplaatsen van de gemeente voorhanden zijn. Inmiddels kan in de meeste gemeenten waar betaald kan worden geparkeerd bovendien via belparkeren achteraf worden betaald waarbij een tarief per minuut geldt. Deze leden vragen in dit verband of er voldoende redenen zijn om ook voor privaat beheerde parkeervoorzieningen betalen per minuut in te voeren. Ook vragen zij of de indiener over dit wetsvoorstel overleg heeft gevoerd met Vexpan, als platform voor het parkeren in Nederland en of er gesproken is met particuliere eigenaren van parkeergelegenheden. Heeft de indiener een indicatie in hoeveel parkeergarages nog niet per minuut kan worden betaald?

De leden van de SGP-fractie lezen dat de Afdeling advisering van de Raad van State aangeeft dat de overheid terughoudend moet zijn bij het ingrijpen op een private markt en dat dergelijk ingrijpen uitsluitend aangewezen is in die gevallen waar sprake is van evident falen van de markt zodat ingrijpen uit het oogpunt van zwaarwegend algemeen maatschappelijk belang noodzakelijk en gerechtvaardigd is. De Afdeling advisering van de Raad van State vindt dat het wetsvoorstel in dit opzicht onvoldoende gemotiveerd wordt. Deze leden delen deze kritiek. Heeft de indiener meegewogen dat parkeerders wel mogelijkheden hebben om hun (parkeer)gedrag aan te passen aan de parkeertarieven en dat zij deze mogelijkheden ook benutten? Heeft de indiener meegewogen dat gemeenten een belangrijke rol spelen in het parkeerbeleid en dat zij bij de keuze voor private exploitatie van parkeergelegenheden ruimte hebben om afspraken te maken over de tariefstructuur? Voorts willen zij erop wijzen dat bij de huidige werkwijze parkeerders weliswaar vaak per tijdvak moeten betalen, maar dat ze na betaling meestal ook een bepaalde tijd krijgen om uit de parkeergarage te komen. De leden van de SGP-fractie vragen of de voorgestelde betaling per minuut hier voldoende recht aan doet. De indiener wijst op het regelmatig voorkomen van een plaatsgebonden monopolie. Deze leden vragen in hoeverre een mogelijk plaatsgebonden monopolie door het voorliggende wetsvoorstel ingeperkt wordt. Zij verwachten dat exploitanten van parkeergelegenheden lagere inkomsten als gevolg van het aanpakken van «overbetalingen» zullen compenseren door de tarieven te verhogen. Hoe ziet de indiener dit?

### *3 Oplossing*

Het doel van het onderhavige wetsvoorstel is voor de leden van de VVD-fractie niet duidelijk. Kan de indiener het doel van de wet explicieter stellen en toelichten? Waarom vindt de indiener de omstandigheid dat parkeerders per kwartier betalen, waarover sommigen zich ergeren, zodanig zwaar dat dit ingrijpen rechtvaardigt via twee wetten? Welk percentage parkeerders ergert zich aan de tariefstelling per minuut? Denkt de indiener niet dat er altijd wel parkeerders zullen zijn die zich ergens aan ergeren? Kan de indiener daarnaast aangeven in welk percentage private parkeerplaatsen betalen per minuut al is geregeld, en in welke nog niet? Is het niet zo dat er in de laatste tien jaar steeds meer parkeerplaatsen zijn waarvoor per minuut kan worden afgerekend? Kortom, welke meerwaarde heeft het voorstel van de indiener in het realiseren van parkeren per minuut aangezien de markt dit reeds in toenemende mate aan het uitrollen is? Naast de summiere onderbouwing van de noodzaak van de twee onderhavige voorstellen, vragen deze leden of de voorstellen de meest effectieve manier zijn om het veronderstelde probleem aan te

pakken. Met het voorstel neemt de indiener wellicht ergernis weg over de tariefstructuur, maar als de tarieven daardoor omhoog gaan, zoals uit verschillende onderzoeken en uitspraken van parkeeraanbieders blijkt, ontstaat er waarschijnlijk een nieuwe ergernis bij consumenten, namelijk die over de hoogte van de tarieven. Volgens de leden van de VVD-fractie verplaatst de indiener met het voorstel de ergernis van consumenten en lijkt er geen sprake van een duurzame oplossing. Graag een reactie. De indiener besteedt geen aandacht aan de huidige marktontwikkelingen wat betreft tariefstructuren. In de praktijk worden verschillende tariefstructuren gehanteerd, zoals per zes minuten; negen minuten; 15 minuten; 20 minuten of per seconde. Het bevreemdt deze leden dat de indiener hier geen aandacht aan besteedt. Kan de indiener alsnog ingaan op de diverse tariefstructuren die al reeds in de parkeermarkt gehanteerd worden? De laatste algemene opmerking die zij hebben is dat zij verbaasd zijn dat de indiener de uitkomst van het gesprek tussen de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) met lokale overheden en particuliere eigenaren van parkeergelegenheden niet heeft afgewacht. Kan de indiener aangeven waarom? Deelt zij de mening dat zelfregulering met stakeholders vaak te prefereren is boven wetgeving?

#### *4 Middel*

De leden van de VVD-fractie lezen dat volgens de indiener de parkeerder de facto geen keuze heeft bij welke aanbieder geparkeerd wordt. Hoe verhoudt deze opmerking zich met de uitkomst van het onderzoek van de ANWB waaruit blijkt dat een derde tot de helft van de parkeerders zijn parkeergedrag aanpast aan de parkeertarieven van een parkeergelegenheid?

Waarom biedt volgens de indiener het onderzoek van de ANWB een voldoende rechtvaardiging om in te grijpen in het verdienmodel van parkeergarages? Deze leden vernemen dat links- of rechtsom aanbieders van parkeerdiensten een bepaald rendement willen maken op hun dienstverlening. Door de wijze van tariefstelling in te perken zullen zij waarschijnlijk op een andere wijze rendement willen behalen, bijvoorbeeld door aanpassing van de hoogte van het parkeertarief. Dit wetsvoorstel zal daarom op zijn hoogst leiden tot een andere verdeling van lasten onder consumenten, zo schatten de leden van de VVD-fractie in. Deelt de indiener deze analyse en deelt de indiener de mening dat dit wetsvoorstel daarom per saldo geen besparing oplevert voor de consument, maar slechts een verschuiving van lasten? Zij begrijpen dat het wetsvoorstel alleen toeziet op situaties waarin het verschuldigde bedrag afhankelijk is van de gerealiseerde parkeerduur. Kan de indiener bevestigen dat voor alle private parkeervoorzieningen waar er één vast tarief geldt per bezoek, bijvoorbeeld bij een sportveld, zwembad of attractiepark, deze wet niet van toepassing is? Mogen parkeergarages in de toekomst differentiëren in het productaanbod, bijvoorbeeld naast de door de indiener beoogde wettelijk verplicht betalen per minuut ook een vast tarief per kwartier, per uur of per dagdeel? Zo nee, waarom niet? Is de indiener van dit wetsvoorstel ervan op de hoogte dat reeds een groot aantal marktpartijen parkeren per minuut aanbieden via mobiele parkeerdiensten? Consumenten kunnen dan eenvoudig door middel van een applicatie (app) op hun mobiele telefoon per minuut of seconde afrekenen. Indien een consument per mobiel betaalt, betaalt hij dus al per minuut of seconde. Op hoeveel van de betaalde parkeerplaatsen in Nederland kan met de mobiele telefoon betaald worden? Hoeveel gemeenten en private eigenaren van parkeergarages zijn de komende drie jaar voornemens mobiel betalen mogelijk te maken? Verder stelt de indiener dat door de tariefstelling per minuut niet langer betaald wordt voor niet gebruikte parkeertijd. Deelt de indiener de mening dat deze redenering alleen opgaat in gevallen waarbij de consument achteraf voor

de gebruikte parkeertijd betaald en niet bij betaald parkeren op straat, waarbij veelal sprake is van betaling vooraf? Een consument weet nooit precies hoe lang een afspraak duurt. Uit een recent onderzoek<sup>3</sup> onder 1.000 parkeerders blijkt dat 77% van de vrouwelijke en 70% van de mannelijke parkeerders voor de zekerheid extra parkeertijd «koopt». Deelt de indiener de mening dat met dit voorstel bij straatparkeren met vooraf betalen geen betekenisvolle besparing voor consumenten zal optreden? Zo nee, waarom niet?

De leden van de CDA-fractie vinden het een goede ontwikkeling dat in steeds meer sectoren het betalen naar gebruik een gemeengoed is geworden. Zij merken hierbij wel op dat meerdere opties mogelijk zijn om dit te bereiken, bijvoorbeeld zelfregulering. Heeft de indiener andere opties overwogen? De Afdeling advisering van de Raad van State geeft aan dat private exploitanten de laatste jaren initiatieven hebben ondernomen om tarieven per kleinere eenheden te berekenen. Heeft de indiener deze ontwikkelingen ook gezien? Waarom is niet voor de optie van zelfregulering gekozen? Volgens de Afdeling advisering van de Raad van State wordt niet aan de voorwaarde voldaan om in te grijpen in de markt. Zij geven aan dat geen sprake is van het falen van de markt, het maatschappelijk belang niet in het geding is, er sprake is van neveneffecten en de effectiviteit zeer onzeker is. Is de indiener, ondanks dit advies, van mening dat wel moet worden ingegrepen in de markt? Zo ja, zou de indiener nader kunnen toelichten waarom voor deze weg wordt gekozen?

De leden van de D66-fractie vragen waar de grens van vier uur per keer vandaan komt. Uit de onderbouwing van de indiener blijkt niet waarom zij het onderscheid voor abonnementsvormen en de daarbij horende voordelen op die grens legt. Voorts vragen deze leden waarom de maximum aaneengesloten parkeerduur in uren is gesteld en niet in minuten wat in lijn zou liggen met de gedachte van beide wetsvoorstellen.

#### *5 Handhaving en uitvoering*

De leden van de PvdA-fractie vragen of een inwerkingtredingstermijn van 13 maanden echt nodig is want zoals de indiener stelt, gaat het in de praktijk meestal om een eenvoudige aanpassing van de software. Kan er wellicht slechts een uitzondering gemaakt worden voor de verouderde betaalautomaten? Nu zouden de verouderde automaten alle andere automaten ophouden, terwijl dit niet nodig is.

De leden van de CDA-fractie constateren dat de indiener van mening is dat in beide initiatiefwetsvoorstellen een evenredige en proportionele sanctiëring is opgenomen. Zou de indiener dit nader kunnen toelichten waarom dit het geval is?

#### *6 Financiële onderbouwing; administratieve lasten en kosten toezicht*

De leden van de VVD-fractie constateren dat de indiener van mening is dat extra invoeringskosten voor aanbieders van parkeerdiensten zoveel mogelijk worden voorkomen door een overgangstermijn van een jaar na inwerkingtreding van de wet voor – in de meeste gevallen – kleine softwarematige aanpassing van bestaande betaalautomaten. Hoe is de indiener tot deze termijn is gekomen? Is hierover contact geweest met de branche? Met welke partijen is er contact geweest? Delen zij de analyse van de indiener? Deze leden lezen dat de indiener «er op wil wijzen dat de kans groot is dat verouderde parkeerapparatuur die niet softwarematig is aan te passen na verloop van de periode van eerbiedigende werking als

<sup>3</sup> «Parkeerders spekken gemeentekas», *De Telegraaf* d.d. 24 april 2014

afgeschreven te boek zullen staan». In die gevallen, zo stelt de indiener, «is er geen sprake van lastenverzwaring maar van economische noodzaak tot vervanging van afgeschreven apparatuur». Deze leden vinden dit een opmerkelijke redenering. Is de indiener niet op de hoogte van het feit dat veel bedrijven en overheidsorganisaties activa boekhoudkundig in enkele jaren afschrijven en daarna feitelijk nog jaren met veel plezier gebruiken? Volgens de leden van de VVD-fractie leidt het verplicht uit gebruik nemen en vervangen van thans prima functionerende apparatuur – boekhoudkundig afgeschreven of niet – daarom altijd tot extra kosten. Er moet immers nieuwe apparatuur worden aangeschaft die zonder het wetsvoorstel van de indiener niet aangeschaft zou hoeven worden. Deelt de indiener deze zienswijze? Deelt de indiener de mening dat de passage over «economische noodzaak» aanpassing behoeft? Wat vindt de indiener van het voorstel dat aanbieders van parkeerdiensten de mogelijkheid krijgen een ontheffing van de verplichte parkeertarieven per minuut aan te vragen, bijvoorbeeld als zij onderbouwd kunnen aantonen dat zij extra kosten moeten maken door het voorstel van de indiener?

De leden van de CDA-fractie constateren dat de indiener een kleine tijdelijke toename van de administratieve lasten verwacht. Zij willen graag weten wat een kleine tijdelijke toename van de administratieve lasten in cijfers betekent en waarin de kosten precies zitten. Hoe hoog schat de indiener de kans dat problemen ontstaan bij de aanpassingen waardoor de kosten mogelijk hoger zouden kunnen uitvallen? En kan de indiener verzekeren dat na het verstrijken van de overgangperiode er geen sprake meer is van extra kosten vergeleken met de huidige praktijk? Deze leden lezen dat de handhavingskosten van de Autoriteit Consument en Markt (ACM) worden geschat op maximaal € 15.000 euro. Zou de indiener een overzicht kunnen geven waaruit deze geschatte kosten bestaan?

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat de indiener afziet van de eerbiedigende werking omdat dit bij nader inzien weinig meerwaarde heeft omdat de meeste parkeerautomaten alleen een softwarematige aanpassing behoeven waardoor de noodzaak van geleidelijke uitfasering van oudere automaten er niet is. Deze leden vragen wat de financiële consequenties zijn voor exploitanten van parkeergelegenheden waarin parkeren per minuut niet met een eenvoudige softwarematige aanpassing kan worden gedaan. Heeft de indiener nadere informatie hoe vaak dit voorkomt?

## **II Artikelsgewijs**

### **Artikel 1**

De leden van de CDA-fractie vragen waarom er gekozen is voor een aaneengesloten periode van ten hoogste vier uur. Waarom is er gekozen voor een betaling per minuut en niet voor bijvoorbeeld een betaling per vijf of 10 minuten?

### **Artikel 4**

De leden van de CDA-fractie vragen of de indiener nader kan toelichten waarom er voor gekozen is om af te zien van de eerbiedigende werking en in plaats daarvan een overgangstermijn van een jaar in de wet op te nemen? Verwacht de indiener dat dit afdoende is om het leeuwendeel van de bestaande parkeerapparatuur en de daarbij behorende software aan te passen aan de nieuwe situatie?

## **Wet parkeerbelasting per minuut) (Kamerstuk 33 587)**

### **I Algemeen**

#### *1 Inleiding*

De leden van de fractie van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de voorstellen van wet van het lid Kuiken houdende regels voor het vaststellen van parkeertarieven per minuut bij kortdurend parkeren (Wet vaststelling parkeertarieven per minuut) en tot het vaststellen van parkeerbelasting per geparkeerde minuut (Wet parkeerbelasting per minuut). Zij hebben aangaande deze voorstellen nog diverse vragen. Deze wetsvoorstellen kunnen niet los van elkaar worden gezien; voor parkeerders maakt het immers weinig verschil of zij aan een private aanbieder of aan de gemeente betalen voor hun parkeerplaats.

De leden van de PvdA-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de voorstellen van wet van het lid Kuiken houdende regels voor het vaststellen van parkeertarieven per minuut bij kortdurend parkeren (Wet vaststelling parkeertarieven per minuut) en tot het vaststellen van parkeerbelasting per geparkeerde minuut (Wet parkeerbelasting per minuut). Deze leden steunen de voorstellen die de consument af kan helpen van een grote ergernis, namelijk het moeten betalen voor grote tijdvakken in plaats van per minuut. Deze leden betreuren het dat de parkeergarages niet zelf al deze eenvoudige wijziging hebben doorgevoerd in het belang van de consument, maar nog bezig zijn met een verouderd verdienmodel. De leden van de PvdA-fractie hopen dat de wetsvoorstellen zo spoedig mogelijk in werking kunnen treden. Hiermee zou eindelijk invulling worden gegeven aan de wens van een Kamermeerderheid<sup>4</sup>.

De leden van de SP-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het initiatiefvoorstel Wet parkeerbelasting per minuut, dat zij beoordelen als sympathiek. Deze leden constateren dat gemeenten tot op heden weinig hebben gedaan om parkeren per minuut mogelijk te maken.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het initiatiefwetsvoorstel Wet parkeerbelasting per minuut, dat ertoe strekt gemeenten te verplichten bij het belasten van parkeren een tarief per minuut te hanteren.

De leden van de D66-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het initiatiefwetsvoorstel Wet parkeerbelasting per minuut. Zij hebben nog enige vragen voor de indiener.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het initiatiefwetsvoorstel «Wet parkeerbelasting per minuut» dat regelt dat parkeerbelasting voortaan per minuut wordt geheven. Deze leden vinden het betalen van parkeerbelasting per minuut een sympathieke gedachte. Hiermee kan een transparanter betaalsysteem ontstaan. Zij hebben hierover nog enkele vragen.

De leden van de SGP-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het initiatiefwetsvoorstel Wet parkeerbelasting per minuut dat beoogt de parkeerbelasting per minuut te berekenen. Omdat zij het wel een sympathiek doel vinden maar zich wel afvragen in hoeverre dit niet door gemeenten zelf kan worden geregeld, hebben zij nog enkele vragen.

---

<sup>4</sup> Zie aangenomen motie-Dijkema cs., Kamerstuk 32 500-XIII, nr. 79



## 2 Probleemschets

Allereerst hebben de leden van de VVD-fractie enkele algemene opmerkingen. Met betrekking tot het voorstel Wet parkeerbelasting per minuut merken zij op dat zij begrip hebben voor de ergernis van parkeerders dat zij regelmatig meer betalen voor parkeren dan er daadwerkelijk wordt gebruikt. Deze leden vinden wetgeving echter een zwaar instrument om de ergernis van parkeerders over het soms betalen van teveel parkeergeld weg te nemen. Met deze wet wordt de gemeentelijke autonomie ingeperkt. Wetgeving is in algemene zin voor de leden van de VVD-fractie zinvol als sprake is van een maatschappelijk probleem. Zij zijn er niet van overtuigd dat rondom «betaald parkeren» sprake is van een maatschappelijk probleem. Kan de indiener met feiten aantonen dat er sprake is van een maatschappelijk probleem?

De leden van de PvdA-fractie vragen of de indiener nogmaals nut en noodzaak kan toelichten van de Voorstel van wet tot het vaststellen van parkeerbelasting per geparkeerde minuut (Wet parkeerbelasting per minuut)?

De leden van de CDA-fractie herkennen betalen voor parkeren als ergernis, maar zij zijn er niet van overtuigd dat de indiener met het voorliggende wetsvoorstel parkeerproblemen oplost. Zij begrijpen dat het wetsvoorstel mede is ingegeven door de Parkeermonitor 2012 Detailhandel Nederland, waar de indiener in de memorie van toelichting<sup>5</sup> naar verwijst. Daarom verzoeken deze leden de indiener de Parkeermonitor 2012 Detailhandel Nederland aan de Kamer te overleggen. De website van Detailhandel Nederland levert helaas geen treffers op met het zoekwoord «Parkeermonitor». De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van het onderzoek van de ANWB, die meldt dat het aantal parkeerders in Spanje na invoering van betalen per minuut is toegenomen. Waarom is indiener van mening dat dwingende wetgeving nodig is voor een zaak die voor zowel parkeerders als parkeerbeheerders zo aantrekkelijk is?

De leden van de D66-fractie verzoeken de indiener in te gaan op de stelling van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) dat het vermeende probleem niet bestaat<sup>6</sup>. De VNG verwacht dat op korte termijn in alle 150 gemeenten, die op grond van artikel 225 Gemeentewet parkeerbelasting heffen, belparkeren mogelijk is. Automobilisten hebben in dat geval de keuze al dan niet van belparkeren gebruik te maken. Indien zij dat niet kunnen of willen dan betekent dat echter nog niet dat zij verplicht per uur moeten betalen. In de parkeerverordening staat, volgens de rondvraag van de VNG, het tarief weliswaar vaak als een bedrag per uur opgenomen, maar de minimale parkeertijd is bij de meeste gemeenten afgestemd op de minimale inworp bij een parkeerautomaat. De vraag is dus eigenlijk of er nog wel een probleem bestaat en, indien dat zo is, of dit wetsvoorstel wel de geëigende weg is dat op te lossen. Aan de minimumgeldinworp bij parkeerautomaten verandert niets door de tijdseenheid voor de vaststelling in de gemeenteraad te wijzigen. Deelt de indiener deze conclusies? Ook constateren de leden van de D66-fractie +dat de indiener het consumentenbelang als leidend neemt voor haar wetsvoorstel en dat de onderbouwing daarop is gericht. De Afdeling advisering van de Raad van State meent in haar advies dat het wetsvoorstel niet toeziet op het belang van bewoners, hetgeen door de indiener in de reactie op het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State bevestigd wordt. Deze leden delen deze mening van de

<sup>5</sup> Kamerstuk 33 587, nr.3, p.1

<sup>6</sup> <http://www.vng.nl/onderwerpenindex/milieu-en-mobiliteit/parkeren/nieuws/vng-wijst-initiatief-wetsvoorstellen-betaald-parkeren-per-minuut-af>

indiener niet. Zij vinden dat een gemeente bij het bepalen van het parkeerbeleid een integrale afweging moet kunnen maken tussen de belangen van de bezoekers en bewoners. Dat kan ertoe leiden dat de kleinste betaaleenheid in bepaalde situaties niet per minuut, maar groter, vastgesteld dient te worden om een effectief parkeerbeleid te kunnen voeren. Zij vragen aan de indiener het wetsvoorstel op dit punt nader te motiveren.

De leden van de ChristenUnie-fractie wijzen op het steeds breder verspreide belparkeren dat uitgaat van betalen achteraf, in plaats van betalen vooraf. Is het niet zo dat bij belparkeren sowieso al sprake is van betalen per minuut en dat in de meeste gemeenten (circa 100 van de 150 gemeenten die parkeerbelasting heffen) parkeerders hier dus al voor kunnen kiezen? Om deze reden is door het VNG nut en noodzaak van dit wetsvoorstel ter discussie gesteld. Graag een nadere reactie hierop.

De leden van de SGP-fractie vragen de indiener om weer te geven hoeveel gemeenten een beleid voor betaald parkeren kennen en welk deel van deze gemeenten op dit moment geen tarief per minuut of – bij betaling met muntgeld – per kleinste aantal minuten hanteren. Deze leden zouden hier graag meer inzicht in ontvangen om tot een goede afweging te komen bij dit wetsvoorstel. Een andere vraag betreft de precieze motivering van dit wetsvoorstel. De indiener constateert dat gemeenten nu gemiddeld twee euro teveel zouden ontvangen van iemand die zijn auto parkeert. Op basis waarvan is dit gemiddelde berekend? Betreft dit de factsheet uit 2010? Uit die factsheet blijkt dat 60% van de mensen tussen nul en één euro teveel betaalt. Hoe verhoudt zich dit tot de ook op die factsheet genoemde twee euro die mensen teveel zouden betalen? Zijn die cijfers wel met elkaar te rijmen? De leden van de SGP-fractie vragen of hier een nadere toelichting op gegeven kan worden met recentere cijfers.

### *3 Oplossing*

Naast de summiere onderbouwing van de noodzaak van het voorstel vragen de leden van de VVD-fractie zich af of het voorstel de meest effectieve manier is om het veronderstelde probleem aan te pakken. Met het voorstel neemt de indiener wellicht ergernis weg over de tariefstructuur, maar als de tarieven daardoor omhoog gaan, zoals uit verschillende onderzoeken en uitspraken van parkeeraanbieders blijkt, ontstaat er waarschijnlijk een nieuwe ergernis bij consumenten, namelijk die over de hoogte van de tarieven. Volgens deze leden verplaatst de indiener met het voorstel de ergernis van consumenten en lijkt er geen sprake van een duurzame oplossing. Graag een reactie. Verder besteedt de indiener geen aandacht aan de huidige marktontwikkelingen wat betreft tariefstructuren. In de praktijk worden verschillende tariefstructuren gehanteerd, zoals per zes minuten; negen minuten; 15 minuten; 20 minuten of per seconde. De leden van de VVD-fractie bevreemdt het dat de indiener hier geen aandacht aan besteedt. Kan de indiener alsnog ingaan op de diverse tariefstructuren die al reeds in de parkeermarkt gehanteerd worden?

### *4 Middel*

De leden van de VVD-fractie zijn verbaasd dat de indiener de uitkomst van het gesprek tussen de Minister van BZK met lokale overheden en particuliere eigenaren van parkeergelegenheden niet heeft afgewacht. Kan de indiener aangeven waarom? Deelt de indiener de mening dat zelfregulering met stakeholders vaak te prefereren is boven wetgeving? De indiener wil met het verplicht stellen van parkeerbelasting per minuut er voor zorgen dat er daadwerkelijk wordt betaald naar gebruik. Daartoe

wordt de Gemeentewet gewijzigd, in de zin dat gemeenten worden verplicht bij het belasten van parkeren een tarief per minuut vast te stellen. Deze leden constateren dat het voorstel ingrijpt in de gemeentelijke autonomie. Deze gemeentelijke autonomie wordt beperkt, omdat gemeenten verplicht worden de parkeerbelasting per minuut vast te stellen. Zij vragen de indiener deze inbreuk nader te motiveren en te rechtvaardigen. Welke belemmeringen zijn er thans voor gemeenten om dit zonder wettelijke regeling te bepalen? De leden van de VVD-fractie hebben de indruk dat er in steeds meer gemeenten reeds per minuut kan worden betaald, al dan niet met behulp van mobiele telefonie. Wat voegt het wetsvoorstel toe aan deze reeds ingezette trend? Zij vragen de indiener een overzicht te geven van het aantal gemeenten waar reeds per minuut betaald kan worden, in verhouding tot het aantal gemeenten dat een regime van betaald parkeren hanteert. In de reactie van de indiener op het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State lezen deze leden dat het wetsvoorstel louter gaat om kort parkeren van ten hoogste vier uur in een aaneengesloten tijdvak. Betekent dit dat het wetsvoorstel geen betrekking heeft op parkeren langer dan vier uur? Zo ja, waar blijkt dat uit? En als dat zo is, wat is de reden dat het wetsvoorstel alleen betrekking heeft op maximaal vier uur parkeren? De indiener van het onderhavige wetsvoorstel heeft ook nog de Wet vaststelling parkeertarieven per minuut (TK 33 707) ingediend. Was het denkbaar geweest dat beide voorstellen in één wetsvoorstel aan de Kamer waren voorgelegd? Het is toch immers niet uitgesloten dat er meerdere Ministers onder een wetsvoorstel staan. Waarom heeft de indiener niet één wetsvoorstel ingediend? Hoe beoordeelt de indiener de mogelijke situatie dat het ene wetsvoorstel wel in de Kamer wordt aangenomen en het andere niet? Is er dan nog sprake van een evenwichtige situatie in «parkeerland»?

De leden van de SP-fractie ontvangen graag een nadere uiteenzetting waarom het proportioneel is om op dit moment met een wettelijke regeling te komen.

De leden van de CDA-fractie lezen dat de Afdeling advisering van de Raad van State constateert dat er sprake is van inbreuk op de gemeentelijke autonomie, die een toereikende motivering behoeft, waarbij het belang dat is gemoeid met de inbreuk wordt afgewogen tegen de waarde van de gemeentelijke autonomie: «Het Rijk dient hierbij slechts kaders aan te geven voor zover sprake is van een nationaal belang»<sup>7</sup>. De indiener heeft deze leden er niet van overtuigd dat hier sprake is van een nationaal belang dat noopt tot ingrijpen van de wetgever. Welk belang is hier aan de orde, dat niet kan worden meegewogen in het voor het gemeentelijke parkeerbeleid verantwoordelijke, democratisch gelegitimeerde orgaan? Deelt de indiener de mening van de leden van de CDA-fractie dat gemeentelijk parkeerbeleid het beste in de gemeenteraad kan worden besproken en niet in de Tweede Kamer? In dit verband verwijzen deze leden (met de Afdeling Advisering van de Raad van State) ook naar de brief van de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties<sup>8</sup>. Kan de indiener aangeven welke ontwikkelingen sindsdien hebben plaatsgevonden die de wetgever dwingen op dit punt in te grijpen? Detailhandel Nederland stelt in de Nationale Parkeertest 2014 dat «winkeliers veel hinder [ondervinden] van parkeerbeleid van gemeenten en de tarieven van parkeerbedrijven». Deelt de indiener deze stelling? Zo ja, is de indiener voornemens om op grond van deze stelling het gemeentelijk parkeerbeleid verder te reguleren of zelfs geheel als een aangelegenheid van het Rijk te beschouwen?

<sup>7</sup> Kamerstuk 33 587, nr 4, p.2

<sup>8</sup> Kamerstuk 32 500 XIII, nr. 177

De leden van de D66-fractie lezen dat om parkeren per minuut mogelijk te maken, artikel 225 lid 8 van de Gemeentewet dient te worden aangepast. Zij wijzen er, wellicht overbodig, op dat de huidige formulering van dat lid, waarin de parkeerduur al als differentieergrond genoemd wordt, de mogelijkheid van heffing per minuut al bestaat. De indiener lijkt zich er, gezien het vervolg van de toelichting, op te richten het heffen per minuut verplicht te stellen. Dat is iets anders dan het mogelijk maken. Voor het stellen van een wettelijke verplichting dient een onderbouwde noodzaak te bestaan. Deze leden zijn daarom benieuwd waarom de indiener van mening is dat elk lichter middel van wetgeving niet zou slagen. De leden van de D66-fractie merken voorts op dat met het wetsvoorstel de gemeentelijke autonomie beperkt wordt. Zij vragen aan de indiener welke waarde zij hecht aan de gemeentelijke autonomie. Dit mede in het licht van het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State waarin gesteld wordt dat in de toelichting niet wordt ingegaan op de vraag waarom de gesignaleerde ergernis over het betaald parkeren per tijdvak in plaats van per minuut, een zodanig zwaarwegend belang is dat een inbreuk op de gemeentelijke autonomie door de formele wetgever is gerechtvaardigd. Daarbij verzoeken deze leden de indiener om nader in te gaan op de vergelijking met de gangbare praktijk van andere diensten zoals telecom, drinkwater en energie. In deze sectoren ligt de prijsbepaling namelijk niet bij de gemeente maar bij private bedrijven. De vergelijking lijkt daarmee mank te lopen. Kan de indiener hierop ingaan?

De leden van de ChristenUnie-fractie wijzen erop dat mensen bij het vooraf betalen van parkeren altijd zelf een inschatting maken hoe lang ze willen parkeren en daarbij zelf vaak een ruime tijdsmarge hanteren om niet een parkeerboete te krijgen of tussentijds terug naar de parkeerautomaat moeten om bij te betalen. Deze leden vragen of het klopt dat na het in werking treden van het onderhavige wetsvoorstel er bij het vooruit betalen geen verschil zal optreden aangezien parkeerders bij vooraf betalen geen geld terugkrijgen voor de periode die zij vooraf te veel hebben betaald.

De leden van de SGP-fractie vragen in hoeverre gemeenten verplicht moeten worden om een bepaalde wijze van berekenen te hanteren. Moeten gemeenten bij gebleken klachten niet zelf in staat geacht worden om maatregelen te treffen voor de aanpassing van de tarieven? Hoe verhoudt dit voorstel zich tot de gemeentelijke autonomie? Is het in het licht van de autonomie van gemeenten redelijk te achten om hun beleidsvrijheid in te perken? Is er sprake van een probleem waarvan de omvang zo groot is en waarbij gemeenten zelf geen maatregelen treffen waardoor wetgeving noodzakelijk is?

#### *5 Handhaving en uitvoering*

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Afdeling advisering van de Raad van State heeft geadviseerd de vormgeving van het voorstel aan te passen, aangezien het in de huidige vorm ook van toepassing is op het vaststellen van tarieven voor parkeervergunningen. Kan de indiener toelichten waarom het technische advies van de Afdeling advisering van de Raad van State niet is overgenomen?

De leden van de PvdA-fractie constateren dat geen substantiële inbreuk wordt gemaakt op de gemeentelijke autonomie en de contractvrijheid. Deelt de indiener deze constatering? Deelt de indiener de mening dat het helemaal niet ongebruikelijk is dat de decentrale overheid bepaalde taken in autonomie mag uitvoeren, maar dat die autonomie op onderdelen toch weer kan worden ingeperkt, zoals bijvoorbeeld in de Aanbestedingswet en de Wet markt en overheid? Deelt de indiener de mening dat contracts-

vrijheid geen absolute vrijheid is, maar in het Burgerlijk Wetboek (o.a. Boek 6 en Boek 7) aan tal van aanvullende en sturende wetsbepalingen onderhevig is? De leden van de PvdA-fractie vragen of een inwerkingtredingstermijn van 13 maanden echt nodig is want zoals de indiener stelt, gaat het in de praktijk meestal slechts om een eenvoudige aanpassing van de software. Kan er wellicht slechts een uitzondering gemaakt worden voor de verouderde betaalautomaten? Nu zouden de verouderde automaten alle andere automaten ophouden, terwijl dit niet nodig is.

De leden van de CDA-fractie lezen dat de indiener constateert dat er momenteel geen belemmering is voor de gemeenteraden om betalen per minuut in te stellen in de eigen gemeente. Het verbaast deze leden dat de indiener van mening is «dat deze wet een extra aanleiding kan zijn voor de lokale volksvertegenwoordiging om versneld over te gaan tot betalen per minuut». Kan de indiener nader toelichten welke opvatting over de verhouding tussen Rijk en gemeenten en over de functie van wetgeving hieraan ten grondslag ligt? Deze leden constateren verder dat de indiener van mening is dat in beide wetsvoorstellen (Wet vaststelling parkeertarieven per minuut en Wet parkeerbelasting per minuut) een evenredige en proportionele sanctionering is opgenomen. Zou de indiener dit nader kunnen toelichten waarom dit het geval is?

Tenslotte vragen de leden van de ChristenUnie-fractie waarom in dit initiatiefwetsvoorstel niet de maximale termijn van vier uur wordt gesteld, zoals wel is gebeurd in het initiatiefwetsvoorstel Wet vaststelling parkeertarieven per minuut, teneinde bepaalde aantrekkelijke abonnementsvormen zoals dagkaartjes buiten het wetsvoorstel te houden. De leden constateren verder dat in een aantal gemeenten de minimale tijdseenheid om op straat te parkeren is afgestemd op de minimale geldinworp bij de parkeerautomaten. Is het de indiener bekend dat deze gemeenten in de meeste gevallen in de parkeerverordening als tarief een bedrag per uur hebben opgenomen, maar dat dit niet betekent dat het minimale tarief het tarief voor één uur is? In de meeste gevallen herkennen de parkeerautomaten geen munten van vijf eurocent en is dus 10 eurocent de minimale inworp. Dit leidt tot een minimale tijdseenheid van een minuut (zes euro per uur) tot acht minuten (0,75 euro/uur). Beoogt de indiener met het wetsvoorstel dat parkeerautomaten ook muntstukken van een, twee en vijf eurocent moeten accepteren?

De leden van de SGP-fractie vragen of bij betaling met muntgeld een tarief per minuut wel realiseerbaar is.

#### *6 Financiële onderbouwing; administratieve lasten en kosten toezicht*

De leden van de PvdA-fractie vragen op welke manier de Kamer kan kennisnemen van de adviezen die zijn gevraagd aan een aantal belangenorganisaties.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat de indiener afziet van de eerbiedigende werking omdat dit bij nader inzien weinig meerwaarde heeft omdat de meeste parkeerautomaten alleen een softwarematige aanpassing behoeven waardoor de noodzaak van geleidelijke uitfasering van oudere automaten er niet is. Deze leden vragen wat de financiële consequenties zijn voor gemeenten waarin parkeren per minuut niet met een eenvoudige softwarematige aanpassing kan worden gedaan. Heeft de indiener nadere informatie hoe vaak dit voorkomt?

De leden van de SGP-fractie vragen of het risico niet groot is dat gemeenten het geld dat ze op deze wijze teveel zouden ontvangen, wat als gevolg van dit wetsvoorstel niet meer zou kunnen, zullen gaan verrekenen

via hogere tarieven per minuut. Graag ontvangen deze leden inzicht in deze effecten. Is hier een inschatting van te maken? Ook vragen in hoeverre gemeenten op dit moment gebruik maken van de mogelijkheid om vooraf te laten betalen voor het parkeren. Hoe schat de indiener het risico in dat gemeenten door het achteraf betalen per minuut, inkomsten mislopen doordat mensen wegrijden zonder te betalen? Mocht er wel vooraf betaald worden, is er dan een inschatting van te geven hoeveel mensen dan gemiddeld teveel voor het parkeren zullen betalen?

## **II Artikelsgewijs**

### **Artikel 1**

De leden van de VVD-fractie constateren dat wordt voorgesteld om parkeertarieven per minuut vast te stellen. Leidt deze wijze van formuleren er daadwerkelijk toe dat er per geparkeerde minuut door de automobilist wordt afgerekend? Deze leden lezen namelijk het «vaststellen van het tarief per minuut» en niet dat er sprake is van «afrekenen per geparkeerde minuut» of woorden van dergelijke strekking. Behoeft deze bepaling nog nadere uitwerking door gemeenten en verschaft deze bepaling gemeenten nog nadere beleidsvrijheid? Gaarne een reactie van de indiener.

De leden van de D66-fractie lezen in het Voorstel van wet<sup>9</sup> dat artikel 1, artikel 225 lid 8 sub a en sub b van de Gemeentewet wijzigt. Daarmee is de differentie die voor parkeerduur bestond zowel voor het gewone parkeerticket als de parkeervergunning verdwenen. De parkeerminuut wordt de standaard, wat de verstrekking van vergunningen nodeloos compliceert. Uit de toelichting van de indiener blijkt echter dat zij het vergunningenstelsel ongemoeid wil laten. In de reactie op het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt daarbij nog gesteld dat in de wet nadrukkelijk zal worden aangegeven dat het louter om kort parkeren gaat van ten hoogst vier uur in een aaneengesloten tijdvak. Deze leden zien dat nog niet terug in de wet. Zij vragen zich af waarom de verwijzing niet nader gespecificeerd is tot «de in het eerste lid onder sub a bedoelde belastingen» om zo elke onduidelijkheid te vermijden, graag een reactie hierop.

### **Artikel 2**

De leden van de CDA-fractie vragen de indiener waarom de evaluatiebepaling noodzakelijk is. Hoe verhoudt deze evaluatiebepaling zich tot de stelling van de indiener, dat «het zeer onwaarschijnlijk [is] dat gemeentes zich niet aan de Gemeentewet zullen houden»<sup>10</sup>?

De voorzitter van de vaste commissie,  
Hamer

Adjunct-griffier van de vaste commissie,  
Thomassen

---

<sup>9</sup> Kamerstuk 33 587, nr. 2

<sup>10</sup> Kamerstuk 33 587, nr. 3, p.3