

## **Reactie INretail internetconsultatie Wijziging Gemeentewet differentiatie parkeertarieven**

Zeist, 22 maart 2019

Via deze weg maakt Koninklijke INretail graag gebruik van de mogelijkheid een reactie te geven op het concept wetsvoorstel om de Gemeentewet te wijzigen, opdat gemeenten kunnen differentiëren in parkeertarieven op basis van de uitlaatgasemissies van een auto. Wij zijn geen voorstander van deze uitbreiding, omdat het effect op het milieu verwaarloosbaar is, maar het wel een flinke lastenverzwaring betekent voor winkeliers en de 'gewone man', onze klanten.

### **Parkeerbeleid**

Voor de detailhandel is het van groots belang dat binnensteden en winkelgebieden goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer, de fiets en met de auto. Daarvoor is dan ook een slim parkeerbeleid nodig, voor zowel fietsen als auto's. Het instellen van blauwe zones heeft daarbij onze voorkeur, maar indien betaald parkeren noodzakelijk is, mag dit geen drempel opwerpen voor het bezoek aan winkels. Een gastvrij en aantrekkelijk parkeerbeleid is essentieel in een tijd waarin beleving een steeds belangrijker onderdeel uitmaakt van het winkelen. Als sprake is van betaald parkeren, neemt het bezoek aan winkelcentra af en daarmee ook de bestedingen.

### **Positief effect nihil, negatief effect groot**

INretail ziet een groot nadeel van het voorstel voor de niet-zakelijke rijder die veelal een benzine- of dieselauto bezit. Uit het onderzoek van CE Delft 'Stimuleren van emissieloze voertuigen via verlaagde parkeertarieven' dat is meegestuurd met het voorstel, 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. Tegelijkertijd, wijst CE Delft terecht op het punt dat gemeenten zullen kiezen voor het budgetneutraal invoeren van de maatregel. Dat zoveel betekent als dat deze lastenverlichting voor de bezitters van emissieloze auto's, volledig wordt doorgevoerd als lastenverzwaring bij bezitters van andere auto's. Het beoogde 'attentie-effect' van de maatregel betekent kortom dat nog minder klanten de weg naar de binnenstad en winkelcentra weten te vinden en nog meer omzet wegvloeit naar webwinkels. Dit heeft een sterk negatief effect voor de leefbaarheid en voor het ondernemersklimaat in onze steden en dorpen.

Het verwachte effect kan anders uitpakken, als deze maatregel is ingebed in een breder pakket aan maatregelen, zo meldt CE Delft. In de reactie van het kabinet op de doorrekeningen van het ontwerp-klimaatakkoord<sup>1</sup> geeft het kabinet aan met betrekking tot (emissieloze) auto's, te kiezen voor een aanpak met "meer oog voor de huidige marktontwikkeling." "Dit biedt ruimte om meer in te zetten op handelingsperspectief en om de in het ontwerp-Klimaatakkoord opgenomen verhoging van de vaste lasten op het bezit van auto's met een verbrandingsmotor niet in te hoeven voeren," aldus het kabinet. Daarmee wordt in het bredere pakket aan maatregelen een pas op de plaats gemaakt.

De invloed van parkeertarieven op de keuze om een emissieloze auto te kopen is klein en komt pas vanaf 2025 goed op gang, als de privé nieuwkoop en de tweedehands markt op gang komen. Op dit moment wordt meer dan 85% van de emissieloze auto's zakelijk aangeschaft<sup>2</sup> en zoals CE Delft in haar onderzoek noemt, zijn parkeerkosten voor zakelijke rijders geen doorslaggevende factor. Daarnaast spelen veel andere afwegingen dan het kostenplaatje mee in de aanschaf van een emissieloze auto,

---

<sup>1</sup> Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, Eerste reactie kabinet op de doorrekening van het ontwerp-Klimaatakkoord, 13 maart 2019.

<sup>2</sup> Ministerie van Financiën, Antwoorden op vragen over de kosten van stimulering van elektrische auto's, 28 januari 2019.

zoals actieradius, laden, beschikbaarheid laadinfrastructuur, de trekkracht van een elektrisch voertuig, enzovoorts. Verder is de mobiliteitsmarkt in zijn geheel in transitie, bijvoorbeeld door de opkomst van deelmobiliteit. Zowel deelauto's, als deelfietsen zijn steeds meer aanwezig in het straatbeeld. Ook de normen voor parkeren bij projectontwikkelingen worden aangepast en het openbaar vervoer wordt steeds fijnmaziger. Deze transitie komt steeds meer in een stroomversnelling en zal de bestaande situatie veranderen.

Het per 1 januari 2021 mogelijk maken om in parkeertarieven te differentiëren, komt gelet op bovenstaande veel te vroeg. Laat eerst de markt voor emissieloze auto's zijn werk doen en de transitie van de mobiliteit doorzetten, alvorens het beleid voor parkeerregulatie door middel van aanpassing van de parkeertarieven te veranderen. Deze maatregel doorvoeren betekent dat de lasten bij de privé automobilist komen te liggen. Om de heer von Martels, Tweede Kamerlid voor het CDA, aan te halen: "Straks zou de situatie kunnen optreden dat, om met de heer Van Aalst te spreken, Henk en Ingrid met hun oude dieseltje de hoofdprijs moeten betalen en Diederik en Constance met hun Tesla voor een habbekrats kunnen parkeren."<sup>3</sup>

In een algemeen overleg 'Duurzaam vervoer' op 19 april 2018 in de Tweede Kamer, gaf de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) op vragen van de Tweede Kamer aan dat het wetsvoorstel niet gaat "over het straffen van minder schone auto's, maar echt over zero-emissieauto's." Met het oog daarop, is onze vraag welke garantie bestaat dat gemeenten de maatregel niet budgetneutraal doorvoeren en dat de lasten niet worden doorgeschoven naar de bezitter van een niet-emissieloze auto. Oftewel, dat het inderdaad niet uitwerkt als een strafmaatregel. In de memorie van toelichting bij het concept wetsvoorstel schrijft de staatssecretaris van I&W 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. Voor het onderhoud van parkeerplekken, aanleg van P+R terreinen, aanleg van laadpalen en andere aan parkeren gerelateerde zaken zal een gemeente nog altijd uitgaven moeten doen. Die nemen niet af en dus moeten voldoende middelen worden opgehaald bij de gebruiker. Dit kan niet anders dan leiden tot een kostenverhoging voor de niet-zakelijke rijder van een benzine- of dieselauto, oftewel bij 'Henk en Ingrid' in plaats van bij 'Diederik en Constance'.

Op verzoek van de Tweede Kamer is toegezegd dat monitoring en evaluatie van de maatregel wordt meegenomen in het wetsvoorstel.<sup>4</sup> In het huidige voorstel dat nu voorligt, staan evaluatie en monitoring niet genoemd. Ook hierover maken wij ons zorgen, indien het wetsvoorstel ingediend en aangenomen zou worden. Voorts zullen in het 'Besluit gemeentelijke parkeerbelastingen' aanvullende maatregelen worden voorgesteld. Wat voor maatregelen dit zijn en hoe die eruit zullen zien, wordt niet gemeld bij het wetsvoorstel. Kennis hebben van wat deze uitwerking inhoudt is cruciaal voor een goede beoordeling, zeker aangezien de wet zelf louter een toevoeging van een vijfde lid aan een bestaand artikel in de Gemeentewet is. Wij missen de nadere beleidsmatige inkleuring.

Tot slot lijkt het invoeren van gedifferentieerde parkeertarieven een onbedoelde manier om de harmonisatie van milieuzones in binnensteden te frustreren. Immers zal door het differentiëren met tarieven tussen auto's een verschil ontstaan in aantrekkelijkheid van verschillende binnensteden voor benzine- en dieselauto's, ten opzichte van emissieloze auto's. Dit lijkt het doel van dit kabinet te doorkruisen om de milieuzones van verschillende binnensteden te harmoniseren.

---

<sup>3</sup> Algemeen Overleg Duurzaam Vervoer d.d. 19 april 2018.

<sup>4</sup> Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 'Schriftelijke beantwoording resterende vragen uit het Algemeen Overleg Duurzaam Vervoer d.d. 19 april 2018', 20 april 2018.

### **Conclusie**

Concluderend roepen wij op dit wetsvoorstel niet in te dienen bij de Tweede Kamer. De negatieve effecten voor de burger en de winkelier wegen niet op tegen het te verwaarlozen positieve effect van de maatregel. 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. Dat betekent dat de invoering van deze wet te vroeg komt. Voorts strookt het voorstel onzes inziens niet met de visie van het kabinet die zij uitsprak bij de doorrekeningen van het ontwerp-klimaatakkoord. Tot slot, missen wij de (concept)uitwerking van een gewijzigd 'Besluit gemeentelijke parkeerbelastingen', waardoor een volledige beoordeling van de met dit voorstel beoogde maatregel niet mogelijk is.

### **Contact en nadere toelichting**

Indien gewenst, lichten wij ons standpunt vanzelfsprekend graag nader toe. Contactpersoon is Jeroen van Dijken, [jvdijken@inretail.nl](mailto:jvdijken@inretail.nl), 088 9730 689.

Koninklijke INretail is de grootste brancheorganisatie in retail non-food en is er voor iedereen die een (web)winkel heeft in retail non-food.

Bezoekadres: Arnhemse Bovenweg 100, 3708 AG te Zeist

Postadres: Postbus 762, 3700 AT te Zeist