

Vergaderjaar 1988–1989

19 405

Wijziging van de gemeentewet, de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1966, de Wet op de rechterlijke organisatie en de Wet gemeenschappelijke regelingen inzake parkeerbelastingen

Nr. 11

VERSLAG VAN EEN MONDELING OVERLEG

Vastgesteld 9 juni 1989

De vaste Commissie voor Binnenlandse Zaken¹ heeft op 27 april 1989 mondeling overleg gevoerd met de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken over **de voortgang met betrekking tot wetsvoorstel 19 405 Wijziging van de gemeentewet, de Wet op de motorrijtuigenbelasting 1966 en de Wet op de rechterlijke organisatie en de Wet gemeenschappelijke regelingen inzake parkeerbelastingen**.

Van het gevoerde overleg brengt de commissie als volgt verslag uit.

Inleiding door de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken

De **Staatssecretaris** merkte op dat de Kamer in december 1988 een brief heeft ontvangen waarin een overzicht wordt gegeven van de stand en de gang van zaken, en waarbij een ruwe schets van een nota van wijziging wordt aangeboden. In die brief wordt gesteld dat de definitieve nota van wijziging binnen enkele weken gereed zou zijn. Dit is echter niet mogelijk gebleken, omdat de problematiek zeer ingewikkeld bleek te zijn. Naar verwachting zal de ministerraad medio mei aanstaande een beslissing nemen over de definitieve nota van wijziging, die vervolgens nog aan de Raad van State voor advies moet worden voorgelegd. Daarna zal de nota aan de Kamer worden toegezonden. De staatssecretaris meende dat de inhoud van de nota de leden in die zin bekend is, dat uit de concept-nota kan worden afgeleid welke koerswijziging is gekozen.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Rienks** (P.v.d.A.) had om dit mondeling overleg gevraagd, omdat in de brief van de staatssecretaris van 21 december 1988 (Kamerstuk 19 405, nr. 10) wordt aangekondigd dat het kabinet voornemens is omstreeks eind januari 1989 een definitieve beslissing te nemen. Uit de inleiding van de staatssecretaris maakte hij op dat er vertraging is opgetreden en dat de regering nu medio mei een beslissing zal nemen.

De heer Rienks herinnerde eraan dat de Kamer in 1987 eindverslag heeft uitgebracht. Sindsdien wacht zij op de nota naar aanleiding van het eindverslag. Inmiddels hebben zich verschillende ontwikkelingen

¹ Samenstelling:

Leden: Stoffelen (PvdA), Van der Sanden (CDA), Rienks (PvdA), Hermans (VVD), Hennekam (CDA), voorzitter, Lauxtermann (VVD), Mateman (CDA), Niessen (PvdA), Van der Burg (CDA), Krajenbrink (CDA), Van Nieuwenhoven (PvdA), Hummel (PvdA), Wiebenga (VVD), ondervoorzitter, Van der Heijden (CDA), Franssen (VVD), Kohnstamm (D66), De Cloe (PvdA), J. T. van der Berg (SGP), Wolffensperger (D66), Soutendijk-van Appeldoorn (CDA), Koetje (CDA), Van Rijn-Vellekoop (PvdA) en Hageman (PvdA).

Plv. leden: Van Es (PSP), Frissen (CDA), Alders (PvdA), Te Veldhuis (VVD), Hermes (CDA), Dijkstal (VVD), Van Amelsvoort (CDA), Spieker (PvdA), De Kwaadsteniet (CDA), Van der Linden (CDA), De Visser (PvdA), Schaefer (PvdA), Korthals (VVD), Tegelaar-Boonacker (VVD), Lankhorst (PPR), Nypels (D66), Castricum (PvdA), Leerling (RPF), Engwirda (D66), De Hoop Scheffer (CDA), Schutte (GPV), Van Otterloo (PvdA) en Buurmeijer (PvdA).

voorgedaan. De Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) heeft aan professor Van Dijk advies gevraagd en hiermee de kastanjes uit het vuur gehaald toen het kabinet door twijfel was verdeeld. Jaar in jaar uit werd naar de gemeenten toe de verwachting gewekt dat het wetsvoorstel in werking kon treden, maar het werd telkenmale uitgesteld. Nu is duidelijk dat het wetsvoorstel ook niet per 1 januari 1990 in werking zal kunnen treden, aldus de heer Rienks. Dit is bijzonder spijtig. Van vele kanten is onderschreven dat dit wetsvoorstel een nuttig instrument kan zijn voor de gewenste mobiliteitsbeïnvloeding. De minister van Verkeer en Waterstaat heeft in november 1988 in de Kamer gezegd dat zij dit een belangrijk instrumentarium vindt, en de regering heeft beaamd dat alle zeilen moeten worden bijgezet om dit instrument zo spoedig mogelijk in wetgeving vertaald te krijgen. Welk tijdschema stelt de regering zich nu voor? Is bij de opstelling van dit tijdschema rekening gehouden met de mogelijkheid dat beide Kamers wellicht opnieuw een nader verslag zullen uitbrengen om te voorkomen dat discussie over controversiële onderwerpen ontstaat? De heer Rienks verwachtte dat met de procedure zoveel tijd is gemoeid, dat publikatie in het Staatsblad vóór 1 januari aanstaande vrijwel niet haalbaar is.

De heer **Krajenbrink** (C.D.A.) sloot zich aan bij de opmerkingen van de heer Rienks met betrekking tot de procedure. Ook van de zijde van zijn fractie is bij de schriftelijke voorbereiding duidelijk gemaakt dat dit wetsvoorstel een nuttig instrument kan zijn voor de regulering van het parkeergedrag. Bij de schriftelijke voorbereiding heeft zijn fractie echter een aantal kanttekeningen gemaakt en hij realiseerde zich dat die mede de oorzaak van de vertraging zijn.

Uit de inleiding van de staatssecretaris leidde hij af dat op basis van de schets van de nota van wijziging die de Kamer bij brief van 21 december 1988 heeft ontvangen, zal worden gewerkt aan een nieuw voorstel. Hij vroeg de staatssecretaris of zij voornemens is een nieuw wetsvoorstel aan de Kamer voor te leggen danwel een ingrijpend wijzigingsvoorstel. Dit laatste zal een uitgebreide behandeling in de Kamer noodzakelijk maken, mede gezien het technisch karakter van het onderwerp.

De heer **Lauxtermann** (V.V.D.) vond de gang van zaken spijtig, maar was van mening dat dit niet of nauwelijks aan de regering kan worden toegeschreven. De zorgvuldigheid brengt met zich mee dat een wetsvoorstel wordt getoetst aan het Europese recht indien wordt verondersteld dat het hiermee strijdig kan zijn. Evenals vorige sprekers drong hij aan op een spoedige afhandeling van de procedure. Overigens merkte hij op dat zijn fractie ertoe neigt uit te gaan van een voortzetting van de behandeling van het wetsvoorstel nu professor Van Dijk constateert dat het wetsvoorstel niet ingrijpend in strijd is met het Europees recht.

Het antwoord van de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken

De **Staatssecretaris** antwoordde dat alle betrokkenen belang hebben bij een spoedige afhandeling van het wetsvoorstel. De gemeenten moeten kunnen beschikken over een goed parkeerbeleid en de daarvoor benodigde handhavingsmogelijkheden.

Zij stelde vast dat dit wetsvoorstel een ingewikkelde materie behelst met veel technische aspecten. De vragen in het eindverslag over de relatie met artikel 6 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens heeft, samen met een aantal andere zaken die het ministerie van Financiën onderhanden heeft, geleid tot de conclusie dat het voorliggende wetsvoorstel problemen zou opleveren voor de gemeenten. Helaas waren sommige gemeenten al in hun begroting vooruit gelopen op de invoering van de Wet.

Op dat moment is bezien welke procedure moest worden gevolgd. Daarbij speelde een aantal elementen een rol, zoals bij voorbeeld de druk die uitging van de gesprekken over het Bereikbaarheidsplan Randstad waarbij vier ministeries waren betrokken. De staatssecretaris ontkende dat de vertraging is opgetreden, omdat de ministeries onderling geen overeenstemming konden bereiken. Wél is de materie dermate ingewikkeld, dat ieder ministerie vanuit zijn eigen invalshoek tijd nodig had om de technische en financiële problemen op te lossen.

De constatering dat de VNG de kastanjes uit het vuur heeft moeten halen, is geen juiste weergave van de gang van zaken, zo betoogde de bewindsvrouw. De VNG is terecht actief bij deze zaak betrokken geweest. Zij heeft advies gevraagd aan professor Van Dijk. Het advies van professor Van Dijk is waardevol, maar geeft geen direct antwoord op de centrale vraag of het wetsvoorstel in strijd is met artikel 6 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens. Professor Van Dijk constateert dat geen strijd met dit artikel behoeft te ontstaan, maar om problemen in de toekomst te voorkomen, stelt hij een wetswijziging voor. Uiteraard werkt deze constatering mee in de gedachtenvorming.

Uiteindelijk heeft de ministerraad een beslissing genomen en die is neergelegd in de concept-nota van wijziging. Kort gezegd komt het erop neer dat de C-belasting wordt geschrapt, en het mogelijk moet zijn de extra parkeerbelasting die verschuldigd is door overtreding van de parkeertijd in te vorderen. De kosten van die invordering worden verhaald op de overtreder. Toen het wetsvoorstel werd opgesteld, had de werkgroep die op verzoek van de Kamer een rapport opstelde over de wielklem, haar werkzaamheden nog niet afgerond. Het rapport van deze werkgroep heeft er mede toe geleid dat de regering voor een andere koers heeft gekozen, omdat elke discussie over strijd met artikel 6 van het Europees Verdrag moet worden voorkomen.

Sinds december 1988 hebben vier ministeries zich over de juridische, technische en beleidsmatige aspecten van het wetsvoorstel gebogen en deze aspecten vorm gegeven. Het wetsvoorstel is nu afgerond en zal medio mei in de ministerraad aan de orde komen.

De staatssecretaris kon geen antwoord geven op de vraag op welke termijn de Raad van State van advies kan dienen. Voorts merkte zij op dat de Kamer natuurlijk zelf beslist over de procedure die zij wil volgen. Zij hoopte dat de Wet op 1 januari 1990 in het Staatsblad kan worden gepubliceerd. Haars inziens moet het toch mogelijk zijn het wetsvoorstel zo spoedig mogelijk af te doen. Overigens merkte zij op dat dit geen Wet is die per se aan het begin van een kalenderjaar moet worden gepubliceerd.

Ten slotte merkte zij op dat de regering voornemens is een nota van wijziging uit te brengen. Het advies van de Raad van State hierover moet natuurlijk worden afgewacht.

Gedachtenwisseling in tweede termijn

De heer **Rienks** betwijfelde of het mogelijk zal zijn de procedure vóór 1 januari 1990 af te ronden. Hij ging ervan uit dat de Tweede Kamer pas kort vóór het zomerreces over de nota van wijziging zal kunnen beschikken; de behandeling zal dan ná het zomerreces moeten plaatsvinden. Daarna moet de Eerste Kamer zich nog erover buigen.

Hij vroeg vervolgens of, in het kader van de Europese harmonisatie, is nagegaan welke instrumenten in de andere landen van de Gemeenschap worden gehanteerd.

De heer **Krajenbrink** waarschuwde de staatssecretaris dat de ruwe schets van de nota van wijziging nog enkele fiscale vragen oproept. Daarom vroeg hij haar deze aspecten goed te bezien.

De heer **Wiebenga** stelde vast dat de Kamer een eindverslag heeft uitgebracht waarvan de laatste zin luidt: «Vertrouwend dat de regering tijdig voor de openbare behandeling op bovenstaande opmerkingen en vragen schriftelijk zal hebben geantwoord, acht de commissie deze voldoende voorbereid». Volgens de gebruikelijke procedure brengt de regering vervolgens een nota naar aanleiding van het eindverslag uit met eventueel daaraan gehecht een nota van wijziging. Gegeven het feit dat de onderhavige nota nogal ingrijpende wijzigingen bevat, achtte hij het niet uitgesloten dat de commissie terug moet komen op de laatste zin van haar eindverslag.

De **Staatssecretaris** stemde in met de opmerkingen van de heer Wiebenga. Naast de vragen die aanleiding hebben gegeven tot de vertraging in de behandeling van het wetsvoorstel, heeft de Kamer nog andere vragen gesteld waarop de regering, voor zover nog relevant in het licht van de nota van wijziging, zal antwoorden. De wijzigingen die de regering voorstelt zijn dermate ingrijpend, dat de nota van wijziging aan de Raad van State moet worden voorgelegd. Uiteraard zal deze nota van wijziging worden voorzien van een uitgebreide toelichting.

De bewindsvrouw beaamde dat de schets van de nota van wijziging nogal wat fiscaal technische knelpunten opleverde. Daarom ook heeft de voorbereiding van de definitieve nota nogal wat tijd gevergd.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft veel materiaal verzameld over het parkeerbeleid en de mogelijkheden tot handhaving in andere landen. De staatssecretaris zegde toe de Kamer daaromtrent te informeren.

De voorzitter van de commissie,
Wiebenga

De griffier van de commissie,
Nieuwenhuizen