

Vergaderjaar 2019–2020

**35 519**

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

**Nr. 4**

### **ADVIES AFDELING ADVISERING RAAD VAN STATE EN NADER RAPPORT<sup>1</sup>**

Hieronder zijn opgenomen het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State d.d. 3 oktober 2019 en het nader rapport d.d. 8 juni 2020, aangeboden aan de Koning door de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, mede namens de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State is cursief afgedrukt.

*Bij Kabinetsmissive van 4 juli 2019, no. 2019001322, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, mede namens de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het voorstel van wet tot wijziging van de Gemeentewet in verband met differentiatie van parkeertarieven naar uitlaatemissies van een voertuig, met memorie van toelichting.*

*Het wetsvoorstel strekt ertoe het voor gemeenten mogelijk te maken om te differentiëren in parkeertarieven op grond van de uitlaatemissies van voertuigen, met als doel de verbetering van de luchtkwaliteit in de gemeente.*

*De Afdeling van de Raad van State wijst erop dat het nut en de noodzaak van de voorgestelde maatregel niet dragend zijn gemotiveerd. Verder merkt zij op dat met de voorgestelde maatregel de fiscale regelgeving wordt gebruikt voor niet-fiscale doeleinden. Dit leidt tot een toename van de complexiteit van de regelgeving en de daarbij behorende uitvoeringswerkzaamheden. Tot slot ontbreekt een inhoudelijke reactie in de toelichting op de in de internetconsultatie ontvangen zienswijzen en de vormgeving van de beoogde differentiatie in de wettekst. In verband daarmee dient het wetsvoorstel nader te worden overwogen.*

<sup>1</sup> De oorspronkelijke tekst van het voorstel van wet en van de memorie van toelichting zoals voorgelegd aan de Afdeling advisering van de Raad van State is ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 4 juli 2019, nr. 2019001322, machtigde Uwe Majesteit de Afdeling advisering van de Raad van State haar advies inzake het bovenvermelde ontwerp van een algemene maatregel van bestuur rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 3 oktober 2019, nr. W17.19.0170/IV, bied ik U, mede namens de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, hierbij aan.

Het wetsvoorstel geeft de Afdeling van de Raad van State aanleiding tot het maken van een aantal inhoudelijke opmerkingen. De opmerkingen van de Afdeling zullen hierna puntsgewijs worden besproken.

### *1. Inleiding*

*De Gemeentewet geeft aan gemeenten de bevoegdheid om in het kader van de parkeerregulering belastingen te heffen. Het tarief van die belastingen kan afhankelijk worden gesteld van de parkeerduur, van de parkeertijd, van de ingenomen oppervlakte en van de ligging van de terreinen of de weggedeelten.<sup>2</sup>*

*Het wetsvoorstel maakt het voor gemeenten mogelijk het tarief ook afhankelijk te stellen van de uitlaatemissie van een voertuig, met als doel het verbeteren van de luchtkwaliteit in de gemeente. Deze differentiatie kan worden toegepast op tarieven voor parkeerplekken, parkeervergunningen en laadplekken.*

### *2. Doelmatigheid en effectiviteit*

*De Afdeling onderschrijft het met de voorgestelde maatregel nagestreefde doel om de luchtkwaliteit in gemeenten te verbeteren. Uit de toelichting van het voorstel blijkt echter onvoldoende dat de voorgestelde maatregel daaraan daadwerkelijk kan bijdragen. Aan het wetsvoorstel ligt de vooronderstelling ten grondslag dat differentiatie van parkeertarieven een kleine bijdrage kan leveren aan het verminderen van schadelijke emissies in de stedelijke omgeving.<sup>3</sup> Het wordt namelijk aantrekkelijker om met een emissieloos voertuig te parkeren. Ook kan de maatregel slechts een bescheiden effect leveren aan een schoner wagenpark doordat emissieloze voertuigen vaker zullen worden aangeschaft. In dat verband wordt verwezen naar rapporten van milieud adviesbureau CE Delft.*

*In die rapporten staat dat een nultarief voor zeer schone elektrische en waterstofauto's geen significant positief milieueffect met zich brengt. Wel zou het nultarief op termijn een stimulans kunnen zijn voor een toename van het aantal emissieloze auto's in het wagenpark.<sup>4</sup> Voorts staat daarin dat het effect van de voorgestelde maatregel op de vergroening van het wagenpark zeer beperkt is. Bij een nultarief zou het marktaandeel van deze voertuigen in 2025 met 0,04% en in 2030 met 0,16% stijgen. De grotere toename van het marktaandeel in 2030 reflecteert de autonome verbetering in de aantrekkelijkheid van emissieloze voertuigen in de tijd. Op nationaal niveau zou dit leiden tot een CO<sub>2</sub>-reductie van 4 kiloton in 2025 en 20 kiloton in 2030. De invoering van een korting op de parkeertarieven geeft onvoldoende prikkel om mensen ertoe aan te zetten een emissieloos voertuig te kopen. Als onderdeel van een breder beleidspakket zou deze parkeermaatregel naar verwachting effectiever zijn.<sup>5</sup>*

<sup>2</sup> Artikel 225 van de Gemeentewet.

<sup>3</sup> Memorie van toelichting, paragraaf 2.3.

<sup>4</sup> Update milieueffecten gedifferentieerde parkeertarieven, CE Delft, januari 2019, paragraaf 4.2

<sup>5</sup> Stimuleren van emissieloze voertuigen via verlaagde parkeertarieven, CE Delft, januari 2019, paragraaf 4.2 en 4.3

*Hoewel de voormelde rapporten niet helemaal eenduidig zijn, maakt de Afdeling daaruit op dat de voorgestelde maatregel geïsoleerd gezien, onafhankelijk van andere maatregelen, nauwelijks effectief zal zijn, zelfs indien wordt uitgegaan van een nultarief voor emissieloze auto's.*

*In de toelichting staat dat uit buitenlandse ervaringen met vergelijkbare maatregelen blijkt dat gedifferentieerde parkeertarieven aan effectiviteit winnen wanneer deze aansluiten bij ander beleid, zoals subsidies voor emissieloze voertuigen, milieuzones en gerichte informatiecampagnes. In de toelichting wordt echter niet ingegaan op de vraag in hoeverre de voorgestelde maatregel, gezien in samenhang met andere maatregelen, aan effectiviteit wint.*

*De Afdeling concludeert dat het nut en de noodzaak van de voorgestelde maatregel niet dragend zijn gemotiveerd. Zij adviseert de toelichting op dit punt aan te vullen. Indien de doelmatigheid en effectiviteit van de voorgestelde maatregel niet dragend kan worden gemotiveerd adviseert zij van de voorgestelde maatregel af te zien.*

## *2. Doelmatigheid en effectiviteit*

De Afdeling onderschrijft het met de voorgestelde maatregel nagestreefde doel om de luchtkwaliteit in gemeenten te verbeteren. Uit de toelichting van het voorstel blijkt echter onvoldoende dat de voorgestelde maatregel daaraan daadwerkelijk kan bijdragen. Aan het wetsvoorstel ligt de vooronderstelling ten grondslag dat differentiatie van parkeertarieven een kleine bijdrage kan leveren aan het verminderen van schadelijke emissies in de stedelijke omgeving. Het wordt namelijk aantrekkelijker om met een emissieloos voertuig te parkeren. Ook kan de maatregel slechts een bescheiden effect leveren aan een schoner wagenpark doordat emissieloze voertuigen vaker zullen worden aangeschaft. In dat verband wordt verwezen naar rapporten van milieud adviesbureau CE Delft.

In die rapporten staat dat een nultarief voor zeer schone elektrische en waterstofauto's geen significant positief milieueffect met zich brengt. Wel zou het nultarief op termijn een stimulans kunnen zijn voor een toename van het aantal emissieloze auto's in het wagenpark. Voorts staat daarin dat het effect van de voorgestelde maatregel op de vergroening van het wagenpark zeer beperkt is. Bij een nultarief zou het marktaandeel van deze voertuigen in 2025 met 0,04% en in 2030 met 0,16% stijgen. De grotere toename van het marktaandeel in 2030 reflecteert de autonome verbetering in de aantrekkelijkheid van emissieloze voertuigen in de tijd. Op nationaal niveau zou dit leiden tot een CO<sub>2</sub>-reductie van 4 kiloton in 2025 en 20 kiloton in 2030. De invoering van een korting op de parkeertarieven geeft onvoldoende prikkel om mensen ertoe aan te zetten een emissieloos voertuig te kopen. Als onderdeel van een breder beleidspakket zou deze parkeermaatregel naar verwachting effectiever zijn.

Hoewel de voormelde rapporten niet helemaal eenduidig zijn, maakt de Afdeling daaruit op dat de voorgestelde maatregel geïsoleerd gezien, onafhankelijk van andere maatregelen, nauwelijks effectief zal zijn, zelfs indien wordt uitgegaan van een nultarief voor emissieloze auto's.

In de toelichting staat dat uit buitenlandse ervaringen met vergelijkbare maatregelen blijkt dat gedifferentieerde parkeertarieven aan effectiviteit winnen wanneer deze aansluiten bij ander beleid, zoals subsidies voor emissieloze voertuigen, milieuzones en gerichte informatiecampagnes. In de toelichting wordt echter niet ingegaan op de vraag in hoeverre de voorgestelde maatregel, gezien in samenhang met andere maatregelen, aan effectiviteit wint.

De Afdeling concludeert dat het nut en de noodzaak van de voorgestelde maatregel niet dragend zijn gemotiveerd. Zij adviseert de toelichting op dit punt aan te vullen. Indien de doelmatigheid en effectiviteit van de voorgestelde maatregel niet dragend kan worden gemotiveerd adviseert zij van de voorgestelde maatregel af te zien.

De Afdeling merkt terecht op dat uit de in de memorie van toelichting opgevoerde onderzoeken van CE Delft blijkt dat de maatregel naar verwachting een bescheiden bijdrage zal leveren aan de verkoop van emissieloze voertuigen. Deze studies bezien de effectiviteit van de maatregel gedifferentieerde parkeertarieven voor een situatie waarin er geen ander nationaal of lokaal beleid bestaat om de aanschaf van emissieloze voertuigen te stimuleren. De bedoeling van deze exercitie is om het effect van de maatregel te isoleren van andere beleidsinstrumenten. Het benoemde effect is hiermee echter niet verwaarloosbaar of onbelangrijk. Dit blijkt uit andere studies. Hierbij kan verwezen worden naar de resultaten van een Nederlandse studie naar de effecten van gratis parkeren op de aankoopintentie van elektrische voertuigen. Geconcludeerd wordt: «Wat betreft het beleid voor gratis parkeren (voor EV's), laten onze resultaten zien dat het aanbieden van gratis parkeren een positief effect heeft op de aankoopintentie van volledige EV's» (Wolbertus et al., 2018, p. 294).<sup>6</sup> Een Deense studie naar de invloedsfactoren op de voorkeuren voor elektrische versus conventionele auto's geeft aan: «Met name de voorkeur voor parkeerkosten is statistisch zeer significant, wat duidelijk aangeeft dat parkeerbeleid effectief kan zijn bij het stimuleren van de vraag naar EV» (Cherchi, 2017, p.99).<sup>7</sup>

In de praktijk zal de maatregel gedifferentieerde parkeertarieven onderdeel vormen van een breder beleidspakket; concreet gaat het hier om fiscale stimulering en de nationale agenda laadinfrastructuur. Vanzelfsprekend heeft een pakket aan maatregelen een groter effect dan individuele maatregelen, omdat een stapeling van prikkels er eerder toe leidt dat de negatieve totale kosten van elektrische auto's ten opzichte van conventionele auto's gecompenseerd worden. Met name van fiscale maatregelen mag de een grote bijdrage verwacht worden aan het stimuleren van de verkoop van emissieloze voertuigen. Zoals ook in de memorie van toelichting is betoogd kan de effectiviteit van parkeermaatregelen worden vergroot in de context van dit bredere beleidspakket. Parkeermaatregelen hebben namelijk over het algemeen een sterk attentie-effect, wat inhoudt dat de prijsverandering voor automobilisten over het algemeen goed zichtbaar is. Dit blijkt uit buitenlandse studies. Zo wordt in een studie naar de effecten van het stimuleren van elektrische voertuigen in Noorwegen onderscheid gemaakt tussen stimuleringsmaatregelen gericht op de aankoop van een elektrisch voertuig en stimuleringsmaatregelen gericht op het gebruik van een elektrisch voertuig. Hoewel de sterkste bijdrage komt van stimuleringsmaatregelen gericht op verlaging van de aanschafkosten, ligt bij sommige groepen consumenten de doorslaggevende stimulans juist bij andere, flankerende maatregelen gericht op het gebruik van elektrische voertuigen: «Gezien de over het algemeen marginale rol van deze prikkels, kunnen ze niet als effectief worden beschouwd bij de brede werving van EV-gebruikers, maar het zou wel eens doorslaggevend kunnen zijn voor potentiële EV-kopers die niet

<sup>6</sup> Wolbertus, R., Kroesen, M., Hoed, R., van den, Chorus, C.G. (2018). Transportation Research Part D, 62, 283–297 (<https://doi.org/10.1016/j.trd.2018.03.012>).

<sup>7</sup> Cherchi, E. (2017). A stated choice experiment to measure the effect of informational and normative conformity in the preference for electric vehicles. Transportation Research Part A, 100, 88–104. (<http://dx.doi.org/10.1016/j.tra.2017.04.009>).

vatbaar zijn voor, normaalgesproken invloedrijke, economische prikkels.» (zie p.176).<sup>8</sup>

Ook een andere studie naar het effect van het stimuleringsbeleid van elektrische voertuigen in Noorwegen concludeert dat naast fiscale prikkels ook flankerende maatregelen belangrijke randvoorwaarden waren voor het succes van de promotie van e-mobiliteit.<sup>9</sup>

Differentiatie van parkeertarieven is een instrument voor gemeenten om gegeven het bestaande wagenpark de luchtkwaliteit te kunnen verbeteren. De genoemde studies tonen aan dat verlaging van parkeertarieven voor emissieloze voertuigen, als onderdeel van het totaalpakket, ook een belangrijke flankerende maatregel vormt voor het stimuleringsbeleid ten aanzien van het aanschaffen van emissieloze voertuigen. Dat heeft vervolgens weer effect op de luchtkwaliteit.

De memorie van toelichting is op dit punt aangevuld.

### *3. Instrumentalisering van de parkeerbelasting*

*De Afdeling merkt op dat met de voorgestelde maatregel de fiscale regelgeving wordt gebruikt voor niet-fiscale doeleinden. Dit leidt tot een toename van de complexiteit van de regelgeving en de daarbij behorende uitvoeringswerkzaamheden, zoals de aanpassing van parkeerautomaten en digitale koppelingen met het Nationaal Parkeer Register.*

*De doelstelling van het voorstel, namelijk verbetering van de luchtkwaliteit, is een andere dan de bestaande doelstelling van parkeerbelasting, namelijk de parkeerregulering. Allereerst is het de vraag of een parkeerbelasting een voor de hand liggende keuze is om die doelstelling te dienen. Geparkeerde staande auto's hebben geen emissie. Los daarvan bestaat geen verschil in ruimtebeslag of bijdrage aan de verkeersstromen in de stad. Het is voorts de vraag of de doelstelling van de voorgestelde maatregel verenigbaar is met de oorspronkelijke doelstelling van de parkeerbelasting. In de toelichting wordt daarop niet ingegaan, met name niet op de gevolgen van de voorgestelde maatregel voor de bestaande doelstelling van parkeerregulering. In dit verband wijst de Afdeling erop dat naarmate het aantal emissieloze auto's toeneemt de lagere parkeertarieven op termijn de regulerende werking van de parkeerbelasting kunnen frustreren.*

*De Afdeling adviseert het voorstel op dit punt dragend te motiveren.*

### *3. Instrumentalisering van de parkeerbelasting*

De Afdeling merkt op dat met de voorgestelde maatregel de fiscale regelgeving wordt gebruikt voor niet-fiscale doeleinden. Dit leidt tot een toename van de complexiteit van de regelgeving en de daarbij behorende uitvoeringswerkzaamheden, zoals de aanpassing van parkeerautomaten en digitale koppelingen met het Nationaal Parkeer Register.

De doelstelling van het voorstel, namelijk verbetering van de luchtkwaliteit, is een andere dan de bestaande doelstelling van parkeerbelasting, namelijk de parkeerregulering. Allereerst is het de vraag of een parkeerbe-

<sup>8</sup> Bjerkan, K.Y., Nørbech, T.E., Nordtømme, M.E. (2016). Incentives for promoting Battery Electric Vehicle (BEV) adoption in Norway. *Transportation Research Part D*, 43, 169–180. (<http://dx.doi.org/10.1016/j.trd.2015.12.002>).

<sup>9</sup> Ecophys und Adephi (2018). Incentives for Electric Vehicles in Norway. (<https://www.euki.de/wp-content/uploads/2018/09/fact-sheet-incentives-for-electric-vehicles-no.pdf>).

lasting een voor de hand liggende keuze is om die doelstelling te dienen. Geparkeerde staande auto's hebben geen emissie. Los daarvan bestaat geen verschil in ruimtebeslag of bijdrage aan de verkeersstromen in de stad. Het is voorts de vraag of de doelstelling van de voorgestelde maatregel verenigbaar is met de oorspronkelijke doelstelling van de parkeerbelasting. In de toelichting wordt daarop niet ingegaan, met name niet op de gevolgen van de voorgestelde maatregel voor de bestaande doelstelling van parkeerregulering. In dit verband wijst de Afdeling erop dat naarmate het aantal emissieloze auto's toeneemt de lagere parkeertarieven op termijn de regulerende werking van de parkeerbelasting kunnen frustreren.

De Afdeling adviseert het voorstel op dit punt dragend te motiveren.

Naar aanleiding van het bovenstaande wordt het volgende opgemerkt.

De Afdeling stelt dat parkeerbelastingen van oudsher worden geheven in het kader van de parkeerregulering. Het wetsvoorstel verandert dit niet. In de praktijk kunnen met parkeerregulering ook daaraan gerelateerde doelen worden gediend, zoals verkeersregulering en het bereikbaar houden van (binnen)steden. Het verbeteren van de luchtkwaliteit wordt door dit wetsvoorstel hieraan toegevoegd door gemeenten de bevoegdheid te geven voor emissieloze voertuigen een lager parkeertarief vast te stellen dan voor niet-emissieloze voertuigen. De regering meent dat dergelijke aan de parkeerregulering gerelateerde doelen passend zijn binnen het stelsel van parkeerbelasting en parkeerregulering. De memorie van toelichting is op dit punt aangescherpt.

De Afdeling wijst erop dat een toename van het aantal emissieloze auto's de regulerende werking van de parkeerbelasting kan ondermijnen, doordat de lagere parkeertarieven een aanzuigende werking zouden kunnen hebben op reizigers in bezit van een emissieloos voertuig. Hierbij is het belangrijk op te merken dat het wetsvoorstel niet beoogt meer auto's naar stedelijke centra te trekken. Gemeenten kunnen hier zelf op sturen door het bepalen van de omvang van de korting voor emissieloze voertuigen ten opzichte van het reguliere parkeertarief. De gemeente behoudt te allen tijde de mogelijkheid om de parkeertarieven aan te passen of de korting in te trekken of te beperken.

Voor wat betreft de complexiteit van de regelgeving en de daarbij behorende uitvoeringswerkzaamheden, waar de Afdeling op wijst (zoals de aanpassing van parkeerautomaten en digitale koppelingen met het Nationaal Parkeer Register), geldt dat veel gemeenten die overwegen om de maatregel differentiatie parkeertarieven in te voeren reeds beschikken over een betaal- en controlesysteem gebaseerd op kentekenregistratie (kentekenparkeren). Voor hen zullen de benodigde investeringen in apparatuur gering zijn. Gemeenten die niet hierover beschikken kunnen ervoor kiezen om deze beslissing pas te nemen als de huidige parkeerapparatuur het einde van zijn levensduur bereikt heeft. In dat geval heeft het invoeren van kentekenparkeren meer voordelen dan alleen het faciliteren van een korting op emissieloze voertuigen.

#### 4. Internetconsultatie

*De Afdeling merkt op dat de reacties op de internetconsultatie in de toelichting niet inhoudelijke worden besproken, terwijl er zeventien reacties zijn ontvangen, waarvan een deel kritisch is over de voorgestelde maatregel. Volstaan wordt met een verwijzing naar de website [www.internetconsultatie.nl](http://www.internetconsultatie.nl), zonder dat daar overigens een inhoudelijke reactie op de internetconsultatie is te vinden.*

*De Afdeling adviseert in de toelichting inhoudelijk in te gaan op de in de internetconsultatie ingebrachte zienswijzen.<sup>10</sup>*

#### *4. Internetconsultatie*

De Afdeling merkt op dat de reacties op de internetconsultatie in de toelichting niet inhoudelijke worden besproken, terwijl er zeventien reacties zijn ontvangen, waarvan een deel kritisch is over de voorgestelde maatregel. Volstaan wordt met een verwijzing naar de website [www.internetconsultatie.nl](http://www.internetconsultatie.nl), zonder dat daar overigens een inhoudelijke reactie op de internetconsultatie is te vinden.

De Afdeling adviseert in de toelichting inhoudelijk in te gaan op de in de internetconsultatie ingebrachte zienswijzen.

De Afdeling merkt terecht op dat ten tijde van het advies een inhoudelijke reactie op de ingebrachte zienswijzen tijdens de internetconsultatie op de website [www.internetconsultatie.nl](http://www.internetconsultatie.nl) ontbrak. Inmiddels is op deze website alsnog de inhoudelijke reactie raadpleegbaar.

De ingebrachte zienswijzen hebben geen aanleiding gegeven tot een inhoudelijke wijziging van het wetsvoorstel. Wel is de memorie van toelichting op enkele punten verhelderd.

#### *5. Toelichting*

*In de toelichting staat dat met de voorgestelde maatregel uitsluitend differentiatie tussen emissieloze voertuigen enerzijds en niet-emissieloze voertuigen anderzijds wordt beoogd en niet tussen categorieën van niet-emissieloze voertuigen onderling. Het wetsvoorstel zelf maakt echter tariefdifferentiatie mogelijk afhankelijk van de uitlaatemissies. Dat maakt het dus ook mogelijk dat voor voertuigen met een hogere emissie een hoger tarief wordt gevraagd dan voor voertuigen met een lagere emissie. Als bedoeld is alleen tariefdifferentiatie tussen emissieloze en niet-emissieloze voertuigen mogelijk te maken adviseert de Afdeling dit in de wettekst tot uitdrukking te brengen.*

#### *5. Toelichting*

In de toelichting staat dat met de voorgestelde maatregel uitsluitend differentiatie tussen emissieloze voertuigen enerzijds en niet-emissieloze voertuigen anderzijds wordt beoogd en niet tussen categorieën van niet-emissieloze voertuigen onderling. Het wetsvoorstel zelf maakt echter tariefdifferentiatie mogelijk afhankelijk van de uitlaatemissies. Dat maakt het dus ook mogelijk dat voor voertuigen met een hogere emissie een hoger tarief wordt gevraagd dan voor voertuigen met een lagere emissie. Als bedoeld is alleen tariefdifferentiatie tussen emissieloze en niet-emissieloze voertuigen mogelijk te maken adviseert de Afdeling dit in de wettekst tot uitdrukking te brengen.

De regering neemt het advies van de Afdeling over om in de wettekst tot uitdrukking te brengen dat de differentiatie van parkeertarieven zich uitsluitend richt op het kunnen vaststellen van een lager tarief voor emissieloze voertuigen ten opzichte van niet-emissieloze voertuigen. Dit heeft tevens tot gevolg dat een nadere invulling van de regels van deze tariefdifferentiatie in het Besluit gemeentelijke parkeerbelastingen, zoals eerder was voorgesteld, niet langer nodig is.

---

<sup>10</sup> Aanwijzing 4.44 van de Aanwijzingen voor de regelgeving

*6. De Afdeling verwijst naar de bij dit advies behorende redactionele bijlage.*

*6. Redactionele bijlage*

De redactionele opmerking van de Afdeling is verwerkt.

*De Afdeling advisering van de Raad van State heeft een aantal bezwaren bij het voorstel en adviseert het voorstel niet bij de Tweede Kamer der Staten-Generaal in te dienen, tenzij het is aangepast.*

*De vice-president van de Raad van State,  
Th.C. de Graaf*

Ik moge U hierbij het gewijzigde wetsvoorstel en de gewijzigde memorie van toelichting doen toekomen en U verzoeken overeenkomstig dit ontwerp te besluiten.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-Van der Meer



**Redactionele bijlage bij het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State betreffende no. W17.19.0170/IV**

- In de toelichting in voetnoot 1 de juiste naam van het rapport opnemen: »Update milieueffecten gedifferentieerde parkeertarieven, CE Delft, maart 2011».