



Ministerie van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties

> Retouradres Postbus 20011 2500 EA Den Haag

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

**DG Openbaar Bestuur &
Democr Rechtsstaat**
BFR
Bekostiging Binnenl. Bestuur
Turfmarkt 147
2511 DP Den Haag
Postbus 20011
2500 EA Den Haag

Onze referentie
2026-0000064932

Bijlage(n)
0

Datum 2 maart 2026
Betreft Beantwoording Kamervragen van het lid Schilder (Groep
Markuszower) aan de ministers van Binnenlandse Zaken en
Koninkrijksrelaties en van Financiën over de sterke stijging
van gemeentelijke lasten

Hierbij stuur ik u, mede namens de staatssecretaris van Financiën, de antwoorden
op de Kamervragen van het lid Schilder (Groep Markuszower) aan de ministers
van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en van Financiën over de sterke
stijging van gemeentelijke lasten 2026Z02496 (ingezonden 5 februari 2026)

De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,

Pieter Heerma

2026Z02496

(ingezonden 5 februari 2026)

Vragen van het lid Schilder (Groep Markuszower) aan de ministers van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en van Financiën over de sterke stijging van gemeentelijke lasten

Datum
2 maart 2026

Onze referentie
2026-0000064932

1. Bent u bekend met het artikel 'Gemeentelijke lasten stijgen bijna drie keer zo hard als inflatie: vooral automobilisten en huiseigenaren de klos'?¹ 1)

Antwoord 1:

Ja

2. Erkent u dat een stijging van gemeentelijke heffingen met 6,5 procent, bijna drie keer de geraamde inflatie van 2,4 procent volgens De Nederlandsche Bank, voor veel huishoudens onbetaalbaar begint te worden?

Antwoord 2:

De inflatie (consumentenprijsindex, CPI) wordt bepaald op basis van een pakket aan goederen en diensten zoals dit gemiddeld wordt aangeschaft door alle huishoudens in Nederland. Ook stijgingen van de gemeentelijke heffingen worden in het inflatiecijfer meegenomen. De inflatie is nadrukkelijk een gemiddelde. Afhankelijk van het pakket aan goederen en diensten dat een huishouden gemiddeld aanschaft kan de inflatie die specifieke huishoudens ervaren afwijken van dit gemiddelde.

Het kabinet staat bij aanvang en bij het opstellen van de begroting in augustus stil bij de koopkrachtontwikkeling van verschillende groepen mensen zoals geraamd door het Centraal Planbureau. Over het algemeen is het effect van de gemeentelijke lasten op de koopkrachtontwikkeling beperkt.

3. Hoe rechtvaardigt u dat gemeentelijke lasten sinds 2016 met ruim 68 procent zijn gestegen, terwijl lonen en koopkracht deze ontwikkeling niet hebben bijgehouden?

Antwoord 3:

Ik begrijp de zorgen die er zijn over de stijging van de gemeentelijke lasten.

Echter, het is van uit staatsrechtelijk perspectief niet gepast om als bewindspersoon te treden in een discussie over de lokale lasten in een specifieke gemeente. Het is aan de gemeenteraden hierin keuzes te maken, waarbij onder meer belastingdruk, voorzieningenniveau en andere zaken tegen elkaar worden afgewogen.

Met ingang van 2020 is een benchmark lokale woonlasten geïntroduceerd. Door de benchmark kan de ontwikkeling van de lokale woonlasten beter vergeleken worden, waardoor de gemeenteraadsleden over meer informatie beschikken om

¹ De Telegraaf, 5 februari 2026 (<https://www.telegraaf.nl/financieel/geld/gemeentelijke-lasten-stijgen-bijna-drie-keer-zo-hard-als-inflatie-vooral-automobilisten-en-huiseigenaren-de-klos/128861370.html>).

afgewogen beslissingen te nemen over de ontwikkeling van de lokale woonlasten (in relatie tot de lokale opgaven).

4. Deelt u de conclusie dat huiseigenaren en automobilisten structureel worden gebruikt als melkkoe om gemeentelijke begrotingen sluitend te krijgen?

Antwoord 4:

Het is niet aan mij om hierover een oordeel uit te spreken. Gemeenten hebben binnen de grenzen van de wet- en regelgeving een eigen vrijheid op het gebied van lokale belastingen. Het is aan de gemeenteraden hierin keuzes te maken, waarbij onder meer belastingdruk, voorzieningenniveau en andere zaken tegen elkaar worden afgewogen.

Ten aanzien van de financiële positie van gemeenten geldt dat deze positie de afgelopen periode inderdaad aandacht heeft gevraagd. In bredere zin gaat het om een balans tussen de taken en middelen die gemeenten hebben, als ook de bevoegdheden en uitvoeringskracht om die taken uit te voeren en de risico's die zij daarbij lopen. Op diverse terreinen zijn daarover reeds afspraken gemaakt, wij bewaken dat deze afspraken nagekomen worden. Zo is het afgelopen jaar door het toenmalige kabinet en de VNG tot gezamenlijke afspraken gekomen over de jeugdzorg op grond van het rapport Van Ark. De VNG heeft in haar reactie op de opvolging van het rapport Van Ark aangegeven, dat er op dit moment een financieel werkbaar situatie voor gemeenten is ontstaan.² Bij de Voorjaarsnota 2025 is voor de jaren 2025-2027 cumulatief circa 3 miljard euro beschikbaar gesteld voor gemeenten voor zowel jeugdzorg als voor de terugval in 2026 in het Gemeentefonds. Daarnaast is er bij de Miljoenennota 2026 een bedrag van 728 miljoen euro aan het Gemeentefonds toegevoegd ter compensatie van de incidentele tekorten 2023 en 2024 in de jeugdzorg. Voor 2028 en verder worden de beheers- en inhoudelijke maatregelen uit de Hervormingsagenda Jeugd versterkt en worden aanvullende maatregelen door het Rijk samen met gemeenten uitgewerkt.

5. Hoe beoordeelt u de forse stijging van parkeerheffingen, met name in grote steden als Amsterdam en Rotterdam, waar automobilisten steeds vaker geen betaalbaar alternatief meer hebben?

Antwoord 5:

Zoals bij vraag 4 aangegeven, het is aan de betreffende gemeenteraden zelf om te beslissen of en waar parkeerbelastingen worden geheven.

6. In hoeverre erkent u dat het uitbreiden van betaald parkeren primair een inkomstenmaatregel is geworden en niet langer een instrument voor verkeers- of leefbaarheidsbeleid?

Antwoord 6:

De gemeente is verantwoordelijk voor het regelen van het parkeren in de openbare ruimte en voor een goede bewegwijzering naar (openbare) parkeerlocaties. In (stedelijke) gebieden met structureel hoge parkeerdruk zet de gemeente vaak betaald parkeren en vergunninguitgifte in om de druk te kunnen reguleren (SDP, 2019)³. Alhoewel de maatregel Autoparkeerbeleid niet direct als hindermaatregel genomen wordt, kan goed beleid voor autoparkeren wel

² Kamerstukken II, 2025-2026, 36 800 VII, Nr. 4

³ Parkeerbeleid als stuurmiddel voor woon-werkverkeer (Strategy Development Partners (SDP), Marco Martens, 2019)

bijdragen aan de bereikbaarheid van binnensteden, het verhogen van de kwaliteit van de openbare ruimte en het milieu.⁴

Zoals bij vraag 4 aangegeven, de politieke weging van voor- en nadelen vindt plaats in de gemeenteraad. Het is aan de betreffende gemeenteraad zelf om te beslissen of en waar parkeerbelastingen worden geheven.

7. Welke concrete verantwoordelijkheid neemt het kabinet voor het feit dat gemeentelijke lasten structureel sneller stijgen dan de inflatie?

Antwoord 7:

Zoals bij vraag 4 aangegeven, het is aan de betreffende gemeenteraden zelf om te beslissen of en waar parkeerbelastingen worden geheven.

8. Bent u bereid om landelijke maxima of inflatiekoppelingen in te voeren voor gemeentelijke heffingen zoals de onroerende zaakbelasting (OZB) en parkeerbelastingen? Zo nee, waarom niet? En wat bent u bereid dan wel te doen om deze onrechtvaardige stijging van lasten te stoppen?

Antwoord 8:

Nee, zoals bij vraag 4 aangegeven, het is aan de betreffende gemeenteraden zelf om te beslissen of en waar parkeerbelastingen worden geheven.

9. Welke bescherming biedt het kabinet op dit moment aan huishoudens die door stapeling van gemeentelijke lasten in financiële problemen komen?

Antwoord 9:

Landelijk bestaan er verschillende maatregelen om armoede en (problematische) schulden te verhelpen of voorkomen. Gemeenten voeren daarnaast ook hun eigen armoedebeleid, dit verschilt per gemeente.

**DG Openbaar Bestuur &
Democr Rechtsstaat**
BFR
Bekostiging Binnenl. Bestuur

Datum
2 maart 2026

Onze referentie
2026-0000064932

⁴ [Factsheet: Parkeerbeleid](#)