

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK) voor de wijziging Gemeentewet in verband met de differentiatie van parkeertarieven

1. Wat is de aanleiding?

In het Regeerakkoord Rutte III is opgenomen dat het kabinet er naar streeft om in 2030 minimaal 49% CO₂ te besparen ten opzichte van 1990, om ervoor te zorgen dat uiterlijk in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn en om te zorgen voor een permanente verbetering van de luchtkwaliteit in steden.

2. Wie zijn betrokken?

Het ontwerp-wetsvoorstel raakt met name de gemeenten en voertuigbestuurders bij het parkeren. Het ontwerp-wetsvoorstel wordt opgesteld in samenwerking met:

- Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK);
- Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK);
- Gemeenten;
- Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW);
- en het bedrijfsleven.

3. Wat is het probleem?

Op basis van de Gemeentewet kunnen de gemeenten op dit moment de tariefstelling alleen afhankelijk stellen van de parkeerduur, de parkeertijd, de ingenomen oppervlakte en van de ligging van de terreinen of weggedeelten. Dit wetsvoorstel beoogt de Gemeentewet te wijzigen zodat het mogelijk wordt voor gemeenten om te differentiëren in parkeertarieven op grond van de uitlaatgasemissies van een voertuig.

4. Wat is het doel?

Door het hanteren van lagere parkeertarieven voor emissieloze auto's mogelijk te maken verkrijgen gemeenten een instrument om het gebruik van emissieloze voertuigen te stimuleren en daarmee CO₂-uitstoot te verminderen en de luchtkwaliteit in binnensteden te verbeteren.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

De overheid zet in op stimulering van emissieloze voertuigen, vermindering van CO₂-uitstoot en verbetering van luchtkwaliteit. Differentiatie van parkeertarieven kan aan deze doelstellingen bijdragen. Om het differentiëren van de parkeertarieven voor emissieloze voertuigen mogelijk te maken wordt in de Gemeentewet en het daarop gebaseerde Besluit gemeentelijke parkeertarieven ruimte gemaakt om de belastingheffing aan deze kenmerken te kunnen koppelen.

6. Wat is het beste instrument?

Er zijn meerdere instrumenten gericht op stimulering van emissieloze voertuigen, vermindering van CO₂-uitstoot en verbetering van luchtkwaliteit. De keuze voor een bepaald instrument in gemeenten is afhankelijk van de lokale situatie en draagvlak. Het invoeren van de mogelijkheid tot tariefdifferentiatie voor betaald parkeren is een belangrijke toevoeging aan de instrumentenmix die gemeenten kunnen inzetten.

Aanvullend op het onderzoek naar de milieueffecten van een differentiatie van parkeertarieven zijn door CE Delft de effecten van verlaagde parkeertarieven op de aanschaf van emissieloze voertuigen in beeld gebracht. Daaruit blijkt dat de maatregel bijdraagt aan de aankoop van emissieloze voertuigen en daarmee ook bijdraagt aan verbetering van de luchtkwaliteit. De onderzoekers geven aan dat die effectiviteit van de maatregel groter zal zijn indien ingezet als onderdeel van een breder beleidspakket, zoals opgenomen in het ontwerp-Klimaatpakket. In een dergelijke situatie kunnen parkeermaatregelen een sterk attentie-effect hebben, wat inhoudt dat de prijsverandering over het algemeen goed zichtbaar is.

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

Er zullen alleen gevolgen zijn als gemeenten ook daadwerkelijk gebruik maken van de mogelijkheid om de parkeertarieven te differentiëren. De mate van differentiatie is van invloed op het effect: hoe groter de korting, hoe groter het effect. De gemeenten krijgen de bevoegdheid om zelf de mate van differentiatie te bepalen. De gemeenten krijgen in het besluit geen bevoegdheid om onderscheid te maken in het parkeertarief van verschillende niet-emissieloze voertuigen. Dit betekent dat geen onderscheid mogelijk is tussen het parkeertarief voor de dieselauto en het parkeertarief voor een benzineauto, omdat zo'n onderscheid niet bijdraagt aan het doel van de maatregel, namelijk de overgang naar zero-emissie te ondersteunen.

Bezoekers van steden hebben alternatieven door met het OV te reizen of de fiets te gebruiken. Gemeente kunnen alternatieven faciliteren met behulp van P+R-terreinen, fietsvoorzieningen en een goede OV-infrastructuur. Bewoners kunnen de gevolgen beperken door de parkeertarieven te betrekken bij de aankoopbeslissing voor hun volgende voertuig.

Bedrijven die gebruik maken van bestelbusjes met uitlaatgasemissies, zullen voor het parkeren in de binnenstad duurder uit zijn dan met inzet van emissieloze voertuigen. Deze bedrijven hebben de mogelijkheid om te kiezen voor emissieloze voertuigen. Dit laatste sluit ook aan bij de afspraken in het kader van de green deal Zero-Emissie Stadslogistiek (ZES).

Voor het bevoorraden van winkels in binnensteden zal deze maatregel naar verwachting geen noemenswaardige invloed hebben. Meestal zijn deze vrachtwagens geen parkeerbelasting verschuldigd, omdat ze vallen onder 'laden en lossen'. Daarnaast beschikken een aantal grotere gemeenten al over milieuzones voor vrachtwagens om het vrachtverkeer in de stad te reguleren.

De Rijksoverheid maakt het invoeren van gedifferentieerde parkeertarieven mogelijk door aanpassing van artikel 225 van de Gemeentewet. Gemeenten die opteren voor een gedifferentieerd tarief op basis van uitlaatgasemissies zullen dit moeten vastleggen in de gemeentelijke parkeerverordening.