

### 3. Gedifferentieerde parkeertarieven

Naam maatregel		Gedifferentieerde parkeertarieven
<b>Omschrijving van de maatregel</b>		
Beschrijving en definitie maatregel		<p>Het differentiëren van parkeertarieven naar de milieuprestaties van voertuigen geeft een prikkel om in energiezuinige of milieuvriendelijk voertuigen te rijden, of deze aan te schaffen. Het parkeren van een auto met relatief hoge uitstoot van schadelijke stoffen wordt dan duurder dan het parkeren van een auto met lagere (of geen) uitstoot. Het doel kan zijn de luchtkwaliteit in de gemeente te verbeteren of om de CO<sub>2</sub>-uitstoot van het verkeer in de gemeente te verminderen (CE Delft, 2011, CE Delft, 2019d). De rijksoverheid diende in 2019 het wetsvoorstel in om per 1 januari 2021 gedifferentieerde parkeertarieven wettelijk mogelijk te maken. Het wetsvoorstel maakt het voor gemeenten mogelijk om parkeertarieven afhankelijk te maken van de uitstoot van een voertuig, wat in de huidige gemeentewet niet mogelijk is. Op het moment van schrijven is het wetsvoorstel controversieel verklaard en ligt het stil in afwachting van een nieuw kabinet (Tweede Kamer, 2021).</p> <p>In deze factsheet wordt uitgegaan van een nultarief voor parkeren voor ZE-voertuigen.</p>
Tijdpad voor invoering		Indien er reeds betaald parkeren bestaat in de desbetreffende regio, neemt het invoeren van gedifferentieerd parkeren ongeveer een jaar in beslag.
<b>Emissiereductie</b>		
Effect op CO <sub>2</sub>	+	In 2011 heeft CE Delft onderzocht wat het effect is van een variant van gedifferentieerde parkeertarieven. In dit onderzoek is een modelstad genomen ter grootte van Leiden. In deze variant kregen elektrische en waterstofauto's een nultarief voor parkeren. Voor CO <sub>2</sub> bedroeg de reductie 0,2-0,6% in het centrumgebied en 0,5-1,3% wanneer alleen naar de groep parkeerders wordt gekeken (CE Delft, 2011) in de desbetreffende parkeergebieden. We schatten het effect op CO <sub>2</sub> tussen de 0% en 1% van de totale emissie door mobiliteit (CE Delft, 2020a, CE Delft, 2020c, CE Delft, 2019a, CE Delft, 2017a).
Effect op luchtvervuilende emissies (PM, NO <sub>x</sub> )	+	<p>In dezelfde studie heeft CE Delft, (2011) onderzocht wat het effect is op luchtvervuilende emissies. Dit is voor fijnstof (PM) een reductie van 0,9-2,3% in het centrumgebied en een reductie van 2,7-6,8% onder parkeerders. Voor NO<sub>x</sub> was dit 0,5-1,3% in het centrumgebied en onder parkeerders 2,1-5,9%. Het effect op de totale luchtvervuiling van mobiliteit is niet voor handen, echter kan aangenomen worden dat dit vergelijkbaar is met de reductie in CO<sub>2</sub>, gezien de ontwikkelingen in voertuigtechnologie sinds 2011.</p> <p>Fijnstof wordt ook door nul-emissievoertuigen geproduceerd als gevolg van slijtage van banden en remmen<sup>1</sup>. Elektrische voertuigen zijn over het algemeen zwaarder dan conventionele voertuigen. Hierdoor kan het zijn dat fijnstofemissies van bandenslijtage toenemen. Daar staat tegenover dat bij elektrische auto's middels regeneratief remmen energie teruggewonnen kan worden waarmee de accu's weer deels worden opgeladen. De remmen worden hierdoor minder belast waardoor elektrische auto's lagere slijtage-emissies kunnen hebben dan conventionele auto's. Het is onduidelijk of per saldo elektrische auto's meer slijtage fijnstof produceren dan conventionele auto's.</p>

<sup>1</sup> Verhouding TTW (tank-to-wheel) fijnstof door verbranding (PM<sub>v</sub>) en slijtage (PM<sub>sl</sub>); Bestelauto (40/60%) vrachtauto (40/60%) en trekker (60/40%) – Bron: CE Delft: STREAM2020 Goederenvervoer.

**Overige effecten**

Effect op de vraag naar duurzame energie (i.r.t. RES)	+	In het geval van volledige kwijtschelding van parkeerkosten voor ZE-voertuigen (CE Delft, 2019d) zullen er onder parkeerders circa 4% meer ZE-auto's zijn. De ZE-auto's zullen onderweg of op de standplaats laden, waardoor de vraag naar elektriciteit toeneemt. De exacte toename van de vraag naar (duurzame) elektriciteit binnen een gemeente is niet bekend.
Leefbaarheid	+	De extra ZE-auto's zullen in en rond de desbetreffende gemeente rijden, enerzijds doordat bewoners overstappen op een elektrische auto, anderzijds (maar in minder mate) door bezoekers/forenzen die in de gemeente willen parkeren. De CO <sub>2</sub> -uitstoot zal hierdoor dalen, maar ook de uitstoot van fijnstof en NOx door verbranding. Het aantal parkeerplaatsen, en het potentiële aantal geparkeerde auto's, zal niet dalen door deze maatregel.
Bereikbaarheid	0	Parkeerbeleid kan bijdragen aan de bereikbaarheid van binnensteden, het verhogen van de kwaliteit van de openbare ruimte en het milieu (Rijkswaterstaat, 2018c). Er vindt door de maatregel in beginsel geen verandering plaats van het aantal beschikbare parkeerplaatsen. De bereikbaarheid zal hierdoor niet sterk beïnvloed worden.
Verkeersveiligheid	0	Geen significante verandering, de maatregel vereist geen ruimtelijke aanpassingen. Parkeerplaatsen zelf kunnen blijven zoals ze nu zijn.
Geluid	+	Een groei in het aantal ZE-voertuigen zorgt ervoor dat het geluidsniveau in de stad daalt. We schatten dat bij een toename van 4% in het aantal elektrische voertuigen het geluidsniveau van auto's in de gemeente maximaal 2% daalt.

**Draagvlak**

Draagvlak bij sector	0	Op 28 maart 2019 heeft de RAI vereniging haar positie kenbaar gemaakt ten aanzien van gedifferentieerde parkeertarieven. De RAI vereniging maakt duidelijk dat het meer potentie ziet in milieuzones en een uitbreiding van de laadinfrastructuur (RAI Vereniging, 2020). Van andere belanghebbenden is niet bekend wat hun bevindingen zijn op deze maatregel.
Maatschappelijk/politiek	0	Voor de MRDH blijkt dat het overgrote deel van gemeenten daar de gedifferentieerde parkeertarieven niet heeft opgenomen in het voorgenomen beleid (CE Delft, 2020c). Een ophoging of invoering van parkeertarieven kan vereist zijn om lagere inkomsten uit parkeertarieven te compenseren. Op maatschappelijk vlak zal er weerstand zijn als parkeertarieven voor conventionele voertuigen omhooggaan of wanneer er betaald parkeren wordt ingevoerd (waar dit eerst niet het geval was). Op het moment van schrijven is het wetvoorstel controversieel verklaard en ligt het stil (Tweede Kamer, 2021).

**Kosten**

Implementatiekosten	€	Implementatiekosten zijn relatief laag wanneer deze maatregel ingevoerd wordt in gebieden waar reeds betaald parkeren van kracht is.
---------------------	---	--

**Overig**

Overige aandachtspunten	Geen.
-------------------------	-------

## Bronnen

- CE Delft, 2011. Update milieueffecten gedifferentieerde parkeertarieven. Delft, CE Delft.
- CE Delft, 2019d. Stimuleren van emissieloze voertuigen via verlaagde parkeertarieven. Delft, CE Delft.
- CE Delft, 2020c. Effectbepaling regionaal maatregelenpakket: Programma duurzame mobiliteit Metropoolregio Rotterdam - Den Haag. Delft, CE Delft.
- Raad van State. 2020. Advies differentiatie parkeertarieven [Online]. Available: <https://www.raadvanstate.nl/@121333/advies-differentiatie-parkeertarieven/> [Accessed 22-3 2021].
- RAI Vereniging. 2020. Tweede kamer kritisch over differentiatie parkeertarieven [Online]. Available: <https://www.raivereniging.nl/nieuws/nieuwsberichten/2020-q3/0925-tweede-kamer-kritisch-over-differentiatie-parkeertarieven.html> [Accessed 22-3 2021].
- Rijkswaterstaat, 2018c. Factsheet Parkeerbeleid [Online]. Available: <https://rwsduurzamemobiliteit.nl/kennis-instrumenten/toolbox-slimme-mobiliteit/auto/factsheet-parkeerbeleid/>.

## CROW-KpVV

CROW-KpVV ontwikkelt, verspreidt en borgt collectieve kennis voor de decentrale overheden op het gebied van mobiliteit. Het gaat om kennis die fundamenteel ondersteunt bij de beleidsontwikkeling en -uitvoering.

## Over CROW

CROW bedenkt slimme en praktische oplossingen voor vraagstukken over infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer in Nederland. Dat doen we samen met externe professionals die kennis met elkaar delen en toepasbaar maken voor de praktijk. CROW is een onafhankelijke kennisorganisatie zonder winstoogmerk die investeert in kennis voor nu en in de toekomst. Wij streven naar de beste oplossingen voor vraagstukken van beleid tot en met beheer in infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer en werk en veiligheid. Bovendien zijn wij experts op het gebied van aanbesteden en contracteren.

## Colofon

uitgave

CROW-KpVV, Ede

April 2021

productie

CROW

samenstelling

CE Delft

contact

CROW Klantenservice:

klantenservice@crow.nl of (0318) 69 53 15

bestellen

Deze uitgave is gratis te downloaden via [www.crow.nl/publicaties/](http://www.crow.nl/publicaties/)