

## • **Reactie ANWB op Wijziging Gemeentewet differentiatie parkeertarieven**

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bereidt in samenwerking met het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties een wijziging van de Gemeentewet voor. Door deze wijziging wordt het voor gemeenten mogelijk om in hun parkeerbeleid, vergunningenbeleid en toewijzing van laadplekken voor elektrische voertuigen te differentiëren naar uitlaatgasemissies van een voertuig.

De ANWB maakt zich hierover zorgen. Wij vinden verduurzamen van mobiliteit zeer belangrijk. Op diverse manieren ondersteunen wij dit met informatie en advies aan onze leden en door het aanbieden van nieuwe producten en diensten. Het stimuleren van duurzaamheid via het parkeerbeleid vinden wij echter niet passend binnen het verduurzamingsbeleid.

De mobiliteit van personen komt door de toenemende kosten steeds meer onder druk te staan. Kernwaarden die de ANWB hanteert als inclusiviteit en betaalbaarheid lijken met dit voorstel niet meer vanzelfsprekend te zijn. De betaalbaarheid voor grote groepen komt in het geding en mobiliteit wordt voor bepaalde groepen op deze manier onmogelijk gemaakt. Wij vinden differentiatie van parkeertarieven daarom geen goed middel om de elektrificatie van het personenwagenvak verder te versnellen. De ANWB heeft de volgende zorgen en bezwaren:

1. Doel van parkeerbeleid
2. Willekeur en gebrek aan transparantie
3. Stapeling van maatregelen
4. Geen stijging tarief voor niet-emissieloze voertuigen
5. Niet toekomstvast

Onderstaand lichten wij deze toe.

### **1. Doel van parkeerbeleid**

Het gemeentelijk parkeerbeleid heeft als doel om het gebruik van (schaarse) parkeerruimte te reguleren. Parkeerbeleid heeft ons inziens niet tot doel het promoten van een bepaald type aandrijving. Daarvoor zijn landelijke, generieke maatregelen effectiever (Klimaatakkoord).

### **2. Willekeur en gebrek aan transparantie**

Door gemeenten de vrijheid te geven te differentiëren in parkeertarieven, ontstaat willekeur en een gebrek aan transparantie over de tarieven ter plaatse. Daarnaast is niet bekend hoe om te gaan met de registratie c.q. controle van buitenlandse kentekens, waardoor deze buiten de regeling komen te vallen.

### **3. Stapeling van maatregelen**

Met de stapeling van voordelen voor elektrische rijders ontstaat het risico dat men enerzijds teveel stimulering krijgt en anderzijds brandstofauto's teveel op extra kosten jaagt. Dit is onwenselijk en ondermijnt het draagvlak onder het publiek. Bovendien wordt de verscheidenheid aan (auto)kosten ondoorzichtig voor de consument.

### **4. Geen stijging tarief voor niet-emissieloze voertuigen**

Het lagere parkeertarief voor emissieloze voertuigen moet worden gerealiseerd ten opzichte van de categorie niet-emissieloze voertuigen, valt te lezen in paragraaf 2.2. In paragraaf 2.5 wordt over de financiële gevolgen gesproken en aangegeven dat gemeenten autonome keuzevrijheid hebben om differentiatie van parkeertarieven toe te passen. Indien een

gemeente er voor kiest om een lager tarief voor emissieloze voertuigen te hanteren, zal dit minder inkomsten uit de parkeerbelasting betekenen. De inkomstenderving dient door de gemeenten uit de eigen middelen te worden opgevangen. De kans is groot dat gemeenten dekking voor het verlies van inkomsten halen bij niet-emissieloze voertuigen. Wij vinden dat deze derving niet gedekt mag worden door het tarief voor niet-emissieloze voertuigen te laten stijgen.

#### **5. Niet toekomstvast**

Een lager parkeertarief voor emissieloze voertuigen is naar onze mening geen toekomstvaste oplossing. Naarmate er meer emissieloze voertuigen op de weg verschijnen, wordt parkeren voor niet-emissieloze voertuigen steeds duurder. Dit treft een grote groep autobezitters, die(nog) niet in staat is om over te stappen op emissieloze voertuigen, maar wél wordt geconfronteerd met stijgende kosten voor hun bestaande voertuig.