



Position Paper

Differentiatie parkeertarieven

Standpunt RAI Vereniging

RAI Vereniging heeft alle begrip voor de wens om emissieloos rijden te bevorderen, onder meer met flankerend beleid. Of een systeem met gedifferentieerde parkeerkosten met een onderscheid volledig emissieloos/niet-emissieloos daarvoor het meest geëigende middel is valt echter zeer te bezien. Hoeveel positief effect valt hiervan in werkelijkheid te verwachten? En in hoeverre weegt dit op tegen de te verwachten maatschappelijke weerstand?

Die twee zaken tegen elkaar afgewegend ziet RAI Vereniging de maatregel vooralsnog als onverstandig en onwenselijk. De stapeling van gedifferentieerde parkeertarieven op milieuzonering is niet zinvol. Een (uniforme) milieuzone is effectiever, want deze houdt de 'vervuiler' aan de voorkant al tegen. Daarnaast zijn alternatieven zoals het uitbreiden van de laadinfrastructuur volgens RAI Vereniging effectiever en bovendien maatschappelijk acceptabeler.

De volgende overwegingen hebben geleid tot deze visie:

1. Vooral zakelijke rijders rijden in een elektrische auto. Juist zij kunnen parkeerkosten vaak declareren en voelen het dus niet in hun portemonnee. De particulier krijgt wel persoonlijk te maken met de hogere kosten, maar dit geeft hem niet opeens de mogelijkheid om over te stappen op elektrisch vervoer
2. Voor particulieren is er op dit moment tenslotte nog onvoldoende goed betaalbaar aanbod emissieloos vervoer. Dit heeft ook te maken met het nog te geringe tweedehands aanbod. Dit goed betaalbare aanbod zal wel op gang komen, maar daarvoor is tijd nodig
3. Voor zakelijke rijders is een snelle overstap naar elektrisch vaak lastig vanwege hun gebondenheid aan een leasecontract
4. Invoering van gedifferentieerde tarieven zal leiden tot terugval in parkeeropbrengsten. Gemeenten zullen die compenseren door hogere parkeertarieven te rekenen voor alle niet-emissieloze auto's, hoe zuinig die in de praktijk ook zijn
5. Voor (plug-in) hybrides lijkt een lager tarief niet toegestaan te zijn, terwijl die techniek juist vanwege de positieve effecten voor de luchtkwaliteit is ontwikkeld voor inzet in de steden
6. Een automobilist die vanwege gebrek aan laadplaats in de stad niet heeft kunnen laden kan met een hybride auto toch met een gerust gevoel de weg op, terwijl hij intussen kan wennen aan het comfort van elektrisch rijden. Deze voertuigen zouden dus niet uitgezonderd moeten worden van lagere parkeerkosten
7. Bovendien produceert een groot aantal van de nieuwste dieselauto's die vandaag te koop zijn geen - of bijna geen - schadelijke stikstofoxiden (NOx), CO2 uitstoot van diesels was al laag en vermindert nog. Uit [recent onderzoek van ADAC](#), de Duitse evenknie van de ANWB bleek dat de 13 nieuwe dieselauto's die zij testte allemaal aanzienlijk onder de bestaande wettelijke drempelwaarde scoorden voor schadelijke stikstofoxide (NOx) -emissies

8. Om elektrisch rijden te stimuleren is het dan ook effectiever de parkeerkosten gelijk te houden en die voorlopig in te zetten voor het uitrollen van extra laadinfrastructuur. Vooral in de stad zijn elektrisch rijders grotendeels afhankelijk van publieke laadpalen. Eenmaal geladen zijn vaak alle andere parkeerplaatsen al bezet door andere auto's, wat leidt tot noodgedwongen laadpaalkleven.
9. De angst geen laadplek te vinden en daarna geen andere parkeerplaats kan stadsbewoners weerhouden van de aanschaf van een batterij-elektrische auto. Bijkomend voordeel van de aanleg van meer laadpalen bij gelijke parkeertarieven is de te verwachten grotere maatschappelijke acceptatie van deze maatregel. NB: het ligt weinig voor de hand dat de binnenstadbewoner zijn eventuele niet-emissieloze auto gebruikt om zich binnen de stad te verplaatsen; lopen en fietsen zullen vaak sneller en goedkoper zijn
10. Ook is het aan te raden de opbrengsten van het parkeergeld in te zetten voor een gunstig P&R alternatief, dus zeer betaalbaar, 24 uur per dag geopend en met een goede aansluiting op OV en/of andere last-mile-oplossingen zoals deelscooters en -fietsen (al dan niet elektrisch)
11. Aparte parkeerterreinen voor uitsluitend emissiearme auto's, inclusief PHEV's, is een beter uitlegbare -dus haalbaarder- maatregel dan het zwart-witte onderscheid emissie/emissieloos. PHEV toelaten tot deze terreinen voorkomt ook dat de automobilist zijn accu leegrijdt op zoek naar een parkeerplaats, en verder moet rijden op benzine of diesel
12. Tot slot een praktisch bezwaar tegen gedifferentieerde parkeerkosten: de kosten om dit technisch te kunnen uitvoeren. Alle parkeerautomaten zouden aangepast moeten worden, en ook de handhaving wordt complexer doordat er twee tarieven gaan gelden en per voertuig bezien moet worden welk tarief van toepassing is
13. Als gemeenten desondanks willen differentiëren in parkeertarieven moeten de lagere tarieven gelden voor alle parkeerplaatsen, niet alleen bij de laadpaal. Dit voorkomt laadpaalkleven
14. Transparantie voor de automobilist is van groot belang. Als tariefdifferentiatie onverhoopt wordt ingevoerd moeten gemeenten zorgdragen voor vlekkeloze communicatie

RAI Vereniging

RAI Vereniging behartigt de belangen van 700 fabrikanten en importeurs van personenauto's en vrachtauto's, aanhangwagens en opleggers, carrosserieën en speciale voertuigen, motorfietsen en scooters, brom- en snorfietsen en fietsen. Ook de leveranciers van onderdelen en van garage-uitrusting zijn bij RAI Vereniging aangesloten.

Bezoekadres

RAI Vereniging
Europaplein 6
1078 GZ Amsterdam

Postadres

RAI Vereniging
Postbus 74800
1070 DM Amsterdam

t 020 504 49 49
e info@raivereniging.nl
w www.raivereniging.nl