

Vergaderjaar 2018–2019

30 175

Luchtkwaliteit

Nr. 329

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 februari 2019

In het Regeerakkoord Rutte III (bijlage bij Kamerstuk 34 700, nr. 34) is overeengekomen dat gemeenten de bevoegdheid krijgen tot het hanteren van lagere parkeertarieven voor emissieloze voertuigen. Dit is een belangrijk instrument om de transitie naar emissieloze voertuigen een extra impuls te geven. Emissieloze voertuigen zijn vrij van uitlaatgasemissies en op die manier dragen ze ook bij aan de schonere lucht in de stad. De differentiatie van parkeertarieven staat overigens niet op zichzelf. Het vormt onderdeel van een breed en uitgebalanceerd maatregelenpakket uit het ontwerpKlimaatakkoord (Kamerstuk 32 813, nr. 263), waarmee de koers wordt uitgezet naar de afspraak uit het Regeerakkoord dat in 2030 alle nieuwe auto's emissieloos zijn.

Voor de differentiatie van parkeertarieven zullen de Gemeentewet en het Besluit gemeentelijke parkeertarieven worden gewijzigd. Hierin trek ik samen op met de Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Op dit moment mogen de tarieven voor parkeerplekken, parkeervergunningen en laadplekken alleen worden gedifferentieerd op basis van de parkeerduur, de parkeertijd, de ingenomen oppervlakte en van de ligging van de terreinen of weggedeelten. Dit sluit aan bij de bestaande bevoegdheid van gemeenten om de hoogte van parkeertarieven vast te stellen, en deze te differentiëren op basis van de eerdergenoemde aspecten. Uiteraard legt het college hierover verantwoording af aan de gemeenteraad. Na gesprekken met gemeenten en bedrijfsleven heb ik, in overleg met mijn ambtsgenoten van BZK en EZK, een ontwerp-wetsvoorstel opgesteld. Met dit wetsvoorstel wijzigt de Gemeentewet zodat gemeenten de vaststelling van parkeertarieven ook kunnen differentiëren op grond van de uitlaatgasemissies van een voertuig.

De tariefdifferentiatie naar uitlaatgasemissies zal in het Besluit gemeentelijke parkeerbelastingen nader worden uitgewerkt. Gemeenten mogen dan voor emissieloze voertuigen een korting geven op het tarief dat voor niet-emissieloze voertuigen geldt. 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. Ze krijgen in het besluit geen bevoegdheid om onderscheid te maken in het parkeertarief van verschillende niet-emissieloze voertuigen. Dit betekent dat er geen verschil wordt voorzien voor het parkeertarief voor de dieselauto en het parkeertarief voor een benzineauto, omdat zo'n verschil niet bijdraagt aan het doel van de maatregel, namelijk de overgang naar zero-emissie te ondersteunen. Of gemeenten dit instrument gebruiken en de mate van differentiatie, is afhankelijk van lokale voorkeuren en omstandigheden.

Aanvullend op het onderzoek naar de milieueffecten van een differentiatie van parkeertarieven¹ heb ik aan CE Delft gevraagd om de effecten van verlaagde parkeertarieven op de aanschaf van emissieloze voertuigen in beeld te brengen.² 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 die wordt ingezet als onderdeel van een breder beleidspakket, zoals opgenomen in het ontwerpKlimaatakkoord (Kamerstuk 32 813, nr. 263). In een dergelijke situatie kunnen parkeermaatregelen een sterk attentie-effect hebben, wat inhoudt dat de prijsverandering over het algemeen goed zichtbaar is.

Het ontwerp wetsvoorstel is momenteel gereed voor consultatie door de VNG en de internetconsultatie start 28 februari 2019. Parallel hieraan wordt een uitvoeringstoets gevraagd aan de RDW. Daarna volgt onder andere de adviesaanvraag bij de Raad van State en verwerking van het advies, waarna de wetstekst naar verwachting begin 2020 aan uw Kamer wordt voorgelegd.

Ik streef ernaar om het wetsvoorstel zo snel mogelijk in werking te laten treden, doch uiterlijk op 1 januari 2021.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer

¹ Milieueffecten van differentiëren van parkeertarieven, CE Delft 2011.

² Stimuleren emissieloze voertuigen via verlaagde parkeertarieven, CE Delft 2019.