Gemeente Amsterdam

**Vraag 5.38 SUV's (autobesitas)**

*Als we een concrete maatregel zouden willen nemen om SUV's in te perken/te belasten, hoe zou dat eruit kunnen komen te zien?*

**Antwoord**

Grofweg zijn er twee manieren om beleid te voeren op de grootte van voertuigen. Het gaat om:

1. Gedifferentieerde parkeerbelasting die afhankelijk kan worden gesteld van het ingenomen oppervlakte. Grote auto's betalen dan meer dan kleine auto's. Dit kan op twee manieren:
   (a) Tarieven voor de kortparkeerders die het uurtarief betalen en/of
   (b) Tarieven via de parkeervergunning (alle type vergunningen).
2. Aanscherpen van de voorwaarden voor het krijgen van een parkeervergunning. Auto's die boven een specifieke afmeting zijn, komen dan niet meer in aanmerking voor een parkeervergunning.

De effectiefste en snelst te implementeren maatregel is optie 2. Het is mogelijk de opties gedeeltelijk te combineren, bijvoorbeeld optie 1a en optie 2, zodat kortparkeerders met een grote auto meer betalen en grote voertuigen geen parkeervergunning meer krijgen. Het is niet mogelijk kortparkeerders met een grote auto te verbieden met de auto te parkeren in de stad.

| Optie | Kosten incidenteel | Kosten struct. | Inkomsten | Implementatie |
|---|---|---|---|---|
| 1a (differentiatie uurtarief en vergunningtarief)* | € 1 mln | € 50.000 | PM** | 3 jaar |
| 1b (differentiatie verg. tarief)* | € 1 mln | € 50.000 | PM** | 2-3 jaar |
| 2 (eisen aan parkeervergunning) | € 500.000 | € 25.000 | n.v.t. | 1-2 jaar |

*Bij gelijktijdige invoering van beide maatregelen, zullen de kosten niet geheel optellen
** Een verhoogd tarief zorgt naar verwachting voor meer opbrengsten. Precieze opbrengsten zijn afhankelijk van gekozen categorieën en tarifering. Daar is nader onderzoek voor nodig. Naar verwachting kunnen daarmee de structurele kosten worden gedekt en zijn er mogelijk ook meeropbrengsten.

Hieronder wordt iets dieper op de mogelijke opties ingegaan:

**Optie 1: gedifferentieerde parkeerbelasting**
Op grond van de Gemeentewet kan het parkeertarief afhankelijk worden gesteld van het 'ingenomen oppervlakte' van het voertuig. Dit geldt voor zowel het (a) kortparkeertarief als (b) het vergunningtarief. Er is geen juridische mogelijkheid om het parkeertarief afhankelijk te stellen van het gewicht van het voertuig of milieuklasse / motorisering (zoals in Parijs).

Tariefdifferentiatie op het uurtarief (optie 1a) is qua uitvoerbaarheid ingewikkelder dat tariefdifferentiatie op de tarieven van parkeervergunningen, omdat dit via de parkeerautomaten loopt. Een aanpassing van het Nationaal Parkeerregister en parkeerautomaten neemt minimaal 3 jaar in beslag.

Als de tarieven van parkeervergunningen worden gedifferentieerd dan gelden deze tarieven voor zowel nieuwe als bestaande vergunninghouders. Het is wettelijk gezien niet mogelijk om een nieuwe tariefstructuur alleen van toepassing te verklaren op nieuw aangevraagde vergunningen. Als het doel is om het aantal bovengemiddeld grote geparkeerde auto's in de stad te verminderen dan moet worden uitgegaan van een forse verhoging van het vergunningtarief. De prijselasticiteit voor parkeren is laag en de vergunningtarieven hebben op dit moment een zeer

beperkt effect op de aantallen vergunningen die in omloop zijn. Een iets hoger tarief leidt dus niet direct tot het gewenste effect. Hierbij speelt ook nog dat eigenaren van grote auto's mogelijk ook financieel draagkrachtiger zijn. Risico is dat bewoners die voor hun grotere auto meer moeten betalen ook iets terug verwachten (bijvoorbeeld grotere parkeerplaatsen). Het vergroten van parkeerplaatsen is iets dat vaak bij onderhoud wordt meegenomen. Voor het actief vergroten van parkeerplaatsen is nu geen budget.

Opgemerkt wordt dat een onderscheid voor bedrijfsbusjes qua tarifering voor kortparkeren niet mogelijk is. Dit zou op een andere manier opgelost moeten worden, bijvoorbeeld via de ondernemersjaarkaart of een apart vergunningproduct.

**Optie 2: aanscherping voorwaarden verlening parkeervergunningen**:
De gemeente kan de voorwaarden voor de verlening van parkeervergunningen aanscherpen via de Parkeerverordening. Bij een aanscherping van de voorwaarden kan een aanvraag voor een parkeervergunning geweigerd worden als het voertuig waarvoor de vergunning wordt aangevraagd boven bepaalde afmetingen of dimensies uitkomt (oppervlakte/ lengte en/of breedte en/of hoogte).

De systematiek van aanvullende voorschriften bij de verlening van parkeervergunningen is ook toegepast voor voertuigen die niet voldoen aan een bepaalde emissieklasse. Zolang wordt getoetst aan voertuigeigenschappen die in de database van de RDW zijn opgenomen, is dit voor de parkeerdienstverlener goed uitvoerbaar.

Naast lengte, breedte en hoogte, kan aan de voorschriften voor de verlening van een parkeervergunning ook het gewicht van een voertuig als toetsingsgrond worden meegenomen. Juridisch gezien zijn er dus meer gronden op basis waarvan een vergunningaanvraag kan worden geweigerd dan waarop het tarief afhankelijk kan worden gesteld.

Aangescherpte vergunningvoorschriften kunnen worden toegepast per vergunningproduct. Zo kan worden bepaald dat alléén aangescherpte voorschriften ten aanzien van voertuigeigenschappen gelden voor bewonersvergunningen, maar niet voor bedrijfsvergunningen of maatschappelijke vergunningen. Loodgieters die een aanvraag doen voor een bedrijfsvergunning om een bestelbus te parkeren kunnen dus worden ontzien.
De impact voor de stad kan (op de langere termijn) groot zijn, te meer daar de meeste voertuigen die in de stad staan geparkeerd van een vergunninghouder zijn. Een aanscherping van de vergunningvoorwaarden geldt altijd voor nieuwe aanvragers. Voor bestaande vergunningen is het gebruikelijk een 'uitsterfbeleid' toe te passen, maar er kan voor worden gekozen ook bestaande vergunningen meteen mee te nemen. De consequenties hiervan moeten nog wel in beeld worden gebracht.

**Financiële consequenties**
Voor optie 1a en 1b is een langdurig traject nodig, waarbij in het Nationaal Parkeerregister aanpassingen worden gedaan. Ook moet regelgeving (verordening) worden aangepast en moeten alle parkeerautomaten worden aangepast, communicatiemiddelen worden aangepast en is het de verwachting dat er veel media-aandacht ontstaat. De kosten hiervan zijn eenmalig minimaal € 1 mln en jaarlijks naar verwachting € 50.000.

Voor optie 2 is een wijziging van de Parkeerverordening nodig. Ook hier moeten communicatiemiddelen worden aangepast en moet rekening worden gehouden met vragen, klachten en juridische procedures. De inschatting is dat dit incidenteel € 500.000 kost en structureel € 25.000. Hierbij kan gekozen worden voor een ingroeimodel, waarbij in eerste aanleg de allergrootste auto's worden uitgezonderd van parkeervergunningen. Dit kan dan jaarlijks worden aangescherpt, naar analogie van de milieuklassen.

Gemeente
Amsterdam

Tot slot wordt opgemerkt dat een SUV (Sports Utility Vehicle) geen officiële voertuigcategorie is volgens de wet. Het is een commerciële term voor een auto met een specifieke vorm. Deze auto's hebben een specifieke carrosserievorm en staan wat hoger van de grond. In het kentekenregister dat door de RDW in beheer is zijn 'SUV's' geen onderdeel van het kentekenbewijs of de online voertuiginformatie (OVI). Er kan hierom geen specifiek beleid gevoerd op SUV's. De term SUV kan daarom het best vermeden worden.