

E.4 Lokale beprijzing

Naam type maatregel		Lokale beprijzing (cordonheffing)
Omschrijving van het type maatregel		
Algemene beschrijving en definitie type maatregel	Cordon- of verblijfsheffingen voor autorijden in (binnen)steden zijn heffingen die geheven worden op voertuigen die een bepaald afgebakend gebied inrijden. Het is een vorm van betalen naar gebruik, dat ingevoerd kan worden als een regionale heffing. Automobilisten betalen dan een heffing bij het passeren van de cordongrens en genereren zo opbrengsten voor de regio die deze heffing toepast. De heffing stimuleert daarnaast een gedragsverandering en reizigers gaan bijvoorbeeld gebruik maken van deelauto's, op andere tijden rijden en meer met fiets en ov (Binnenlandsbestuur, 2021)	
Maatregelen die hieronder vallen	Cordonheffing, verblijfsheffing, congestieheffing.	
Indicatie invoeringstermijn	Cordonheffing kan binnen een gemeente toegepast worden. Dit vergt wel afstemming met lokale stakeholders en kan maatwerk zijn voor bepaalde doelgroepen. Daarnaast moet er gekeken worden of andere instrumenten, zoals betaald parkeren, aangepast moeten worden. Ook dienen er systemen, zoals ANPR, geplaatst te worden om de betreding van de zone te monitoren. Lokale beprijzing wordt in sommige Europese steden reeds toegepast, zoals in Londen sinds 2003 (PBL, 2007). De instelling van lokale beprijzing neemt enkele jaren in beslag.	
Indicatie zichtbaarheid effecten	Relatief grote reductie in aantal autokilometers binnen cordon en klein aantal buiten cordon. Lagere CO ₂ -emissie en betere leefbaarheid binnen cordon. Mogelijke verschuiving naar andere modaliteiten (fiets/ov/P&R). Zonder alternatieven en parkeerbeleid kan parkeren in omliggende wijken van cordon toenemen met mogelijke overlast voor bewoners.	
Categorie		
Thema	2. Elektrisch vervoer en beprijzing.	
Type	Cordonheffing	
Trias Mobilica	Verminderen	
Gebiedstypologie		
Randvoorwaarden voor slagen	Aanwezigheid van alternatieve modaliteiten (fietsinfrastructuur/ov-capaciteit) zodat autogebruikers een modal shift kunnen maken. In Londen nam de verkeersintensiteit met 10 tot 15% af. Van de mensen die op een alternatieve manier gingen reizen bleek 50 tot 60% het ov te gaan gebruiken in plaats van de auto. Parkeerbeleid dient op orde te zijn om geen perverse effecten te krijgen op cordonbeleid, zoals parkeren in omliggende wijken. Daarnaast dient er overeenstemming met bedrijven en bewoners over het instellen van de cordonheffing. Een ander punt zijn systemen en procedures voor de handhaving en de waarborging van privacy.	
Metropolitaan	++++	Een cordonheffing heeft het meeste effect in een metropolitaan gebied, waar meer vervoersbewegingen zijn. Stedelijke en landelijke gebieden zijn minder geschikt voor lokale beprijzing.
Stedelijk	0	
Landelijk	0	
Emissiereductie		
Effect op CO ₂	170 ± 70 kton CO ₂	
Toelichting op rekenmethodiek (zie Bijlage C)	Het effect van een cordonheffing op gereden kilometers met de auto is geschat op -16%. Het effect van een cordonheffing het aantal reizen in het ov is geschat op +24%.	
Overige effecten		
Effect op de vraag naar duurzame energie (i.r.t. RES)	0	Als gevolg van een cordonheffing maakt een gedeelte van mensen de overstap naar andere modaliteiten. Echter zorgt alleen een verhoging van de capaciteit of frequentie van het ov voor een grotere vraag naar duurzame energie, en lokale beprijzing niet direct.
Leefbaarheid	+	Minder autokilometers zorgen voor minder congestie, minder luchtvervuilende emissies en minder geluidsoverlast (CE Delft, 2016).

Naam type maatregel		Lokale beprijzing (cordonheffing)
Omschrijving van het type maatregel		
Bereikbaarheid	0	De kosten die lokale beprijzing geeft aan autogebruikers die zone inrijden zorgen voor een negatieve stimulans om de auto te gebruiken. Hierdoor neemt congestie af en wordt de bereikbaarheid bevorderd.
Verkeersveiligheid	+	Een reductie aan autokilometers zorgt voor een verbeterde verkeersveiligheid.
Geluid	+	Een reductie aan autokilometers zorgt voor een verminderde geluidsintensiteit.
Verantwoordelijkheid		
Bestuurlijk	Gemeente	
Verantwoordelijkheden	In de implementatiefase expliciet en passend maken van maatregelen (inclusief vormgeven van toegangsbeperking via borden, aanpassing weginrichting). In de uitvoeringsfase toezicht houden op naleving maatregel (door middel van afspraken met partij om facturen te sturen).	
Partners/Stakeholders	Mogelijk partij die voertuigen registreert en facturen stuurt. Bewoners en bedrijven die zich binnen de zone bevinden. Daarbij doelgroepen waarvoor wellicht maatwerk nodig is.	
(Implementatie-) kosten (€/CO₂-reductie)		
Overheid (implementatiekosten)	€	Het ontwerp, de afstemming en de handhavingssystemen voor lokale beprijzing brengen relatief hoge kosten met zich mee voor de overheid, vergelijkbaar met die van ZE-zones voor logistiek. Echter, de instelling van de lokale beprijzing brengt inkomsten met zich mee van het toepassen van de beprijzing en eventuele boetes. Op den duur zullen de inkomsten de implementatiekosten voorbijgaan. Kosten geassocieerd met lokale beprijzing zullen in 2030 gelijk blijven aan het huidige niveau. Echter, handhaving voor lokale beprijzing kan potentieel voortbouwen op handhavingssystemen die ingesteld worden voor ZE-zones voor stadslogistiek.
Nationale kosten	€	
Kosten eindgebruiker	€	
Overig		
Mogelijke maatschappelijke baten	Verbeterde leefbaarheid; reductie in luchtvervuiling, geluid en congestie.	
Mogelijke maatschappelijk kosten	Verminderde bereikbaarheid met de auto, mogelijk hogere kosten voor autobezitters en -gebruikers. Minder inclusieve mobiliteit door verminderde autobereikbaarheid voor lagere inkomstgroepen.	
Overige aandachtspunten	De grootte van de cordonzone heeft een grote invloed op het effect van de maatregel. Een relatief kleine zone (een aantal straten) zorgt hoogstwaarschijnlijk niet voor een modal shift, maar vooral voor uitwijkend verkeer. Een grote zone, zoals het totale stadscentrum van een grote stad, zorgt wel voor een mobiliteitsgedragsverandering.	
Bronnen		
(Binnenlandsbestuur, 2021, CE Delft, 2016, PBL, 2007)		
<p>0 = geen tot verwaarloosbaar effect; + = positief effect; ++ hoog positief effect; +++ zeer hoog positief effect; -€ = <0 €/ton CO₂-reductie; € = 0-10 €/ton CO₂-reductie; €€ = 10-100 €/ton CO₂-reductie; €€€ = >100 €/ton CO₂-reductie</p>		