

Betalen naar Gebruik

Position Paper IPO



De gezamenlijke provincies maken zich ten aanzien van het rijksvoorstel/model BNG zorgen dat de voorgenomen platte kilometerheffing te weinig doet aan de congestie in stedelijke gebieden en aan de bereikbaarheid op het platteland (oplopende kosten). De provincies maken zich daarbij ook zorgen om de toegang tot mobiliteit. Verken daarom nu al toekomstbestendige opties (binnen of buiten BNG) waarbij naar plaats en tijd gestuurd kan worden.

Voor provincies is - ten aanzien van het debat over een nieuwe belasting/financiering - duidelijkheid over de stabiele meerjarenfinanciering (vanaf 2026) mét decentrale autonomie (lees: eigen provinciaal belastinggebied) randvoorwaardelijk voor een eventueel BNG-stelsel.

Mobiliteit voor iedereen; voorkom vervoersarmoede

Met de [motie Alkaya-de Hoop](#) sprak de Kamer zich eerder uit over de bereikbaarheid van het landelijk gebied en riep de regering op '... te voorkomen dat inwoners van landelijke gebieden onevenredig hoge kosten moeten betalen ten opzichte van het huidige systeem, ...'. Dat is ook de inzet van de gezamenlijke provincies. Dit was de opening van het [positon paper](#) dat het IPO u 16 november 2022 heeft gestuurd ten behoeve van het ronde tafel gesprek over BnG. U heeft de minister gevraagd te reageren op ons position paper.

De minister van IenW en de staatssecretaris van Financiën hebben u 14 december 2022 een [reactie](#) gestuurd. Ten aanzien van onze zorg over mogelijke kostenverschillen tussen landelijk en stedelijk gebied schrijven de bewindspersonen geruststellende woorden. De gezamenlijke provincies zijn hier echter niet gerust op. Een aantal recente onderzoeken onderschrijven onze zorgen.

In recent onderzoek "[Verwachte effecten van betalen naar gebruik](#)" schrijft het KIM over verwachte effecten van BnG waar nog geen onderzoek naar gedaan is: 'De effecten van BnG beïnvloeden de maatschappelijke welvaart. Doorrekeningen van vorige BnG-varianten laten zien dat een vlakke heffing (al dan niet gedifferentieerd naar CO₂-uitstoot) leidt tot een welvaartsverlies.' Het KIM geeft aan dat nog veel onduidelijk is over de inkomenseffecten van BnG, en bijvoorbeeld de verschillen tussen stad en platteland.

De studies [De prijs van mobiliteit in stad en ommeland](#) en [Werken aan een inclusief Mobiliteitsysteem](#) laten zien dat met een platte heffing burgers duurder uit zijn, vooral in landelijke gebieden. Provincies verwachten dat een platte heffing een significant verschillend effect zal hebben in enerzijds de landelijke gebieden en anderzijds de stedelijke gebieden.

In de reactie schrijven de bewindspersonen over gemiddelden, terwijl het uitgangspunt is in te zetten op 'brede welvaart'. In de rapportage "[Inkomenseffecten betalen naar gebruik automobilisten](#)" dat het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid door KPMG heeft laten uitvoeren is gekeken naar

verdelingseffecten van de invoering van diverse varianten van BnG. Het systeem dat het kabinet voor ogen heeft zal voor 40% van de huishoudens, een negatief inkomenseffect hebben en zal leiden tot vervoersarmoede. Dit onderzoek gaat overigens uit van inkomenseffecten *na* gedragsverandering. Aanpassing van mobiliteitsgedrag heeft invloed op toegankelijkheid van bijvoorbeeld opleiding, zorg, werk, en voorzieningen. Dit vereist nadere studie.

De provincies willen dat mobiliteit voor iedereen mogelijk en toegankelijk is. Het kan toch niet zo zijn dat mensen uit de regio die in de stad werken - denk aan mensen in de zorg, of bij de politie - tientallen euro's per maand extra kwijt zijn voor het woon-werk-verkeer? Differentiatie naar tijd en plaats (binnen of buiten het systeem van BnG) maakt mobiliteit voor iedereen toegankelijk, en... reduceert files.

- *30 maart spreekt uw commissie over 'Strategische keuzes bereikbaarheid'. Kies een instrument dat aansluit op de strategische keuzen in het bereikbaarheidsbeleid. Voorkom keuzes die een optimale inzet van het instrument later onmogelijk maken.*
- *Doe zorgvuldig onderzoek naar de verdelingseffecten van BnG en kijk daarbij niet alleen naar gemiddelden, maar ook naar effecten voor verschillende bevolkingsgroepen, en regio's. Voorkom dat locatie gebonden werkers op achterstand komen!*

Potentie CO₂-reductie van Betalen naar Gebruik niet optimaal benut

Het kabinet heeft in de huidige opzet twee doelstellingen met BnG: CO₂ reductie en inkomsten voor het rijk. Ten aanzien van CO₂ reductie stelt de [KEV dat Betalen naar Gebruik](#) nog onvoldoende is uitgewerkt. De studie van Mu Consult maakt duidelijk dat de in het coalitieakkoord met BnG beoogde CO₂ reductie niet in alle varianten van BnG gehaald zal worden. Bouw in het systeem modaliteiten die invloed (kunnen) hebben op de vervoerskeuze en daarmee bijdragen aan de CO₂-reductie. BnG is een stimulans voor een *modal shift* van auto naar OV of fiets. Minder auto's op de weg zorgt voor minder CO₂ uitstoot. Een systeem met differentiatie naar tijd en plaats (binnen of buiten het BNG-systeem) kan extra bijdragen aan de CO₂-reductie.

Er is voorts gereede twijfel of van een systeem waarbij jaarlijks wordt afgerekend, voldoende prikkel uitgaat. Zou een systeem waarbij afrekening per rit, of in een hogere frequentie dan jaarlijks, het reisgedrag niet meer beïnvloeden?

- *Zorg dat het systeem van BnG zo wordt ingericht dat er een stimulans van uitgaat voor (meer) gebruik van het openbaar vervoer of de fiets.*
- *Zorg dat afrekening per rit of in hoge(re) frequentie mogelijk is zodat een prikkel tot ander reisgedrag ontstaat.*

Eerst duidelijkheid over de financiering van provincies

De huidige provinciale opcenten vormen een belangrijk deel van de huidige financiële basis voor de provincies. Met de invoering van BnG per 2030 verandert dit. Zonder deze inkomsten kunnen provincies hun taken niet uitvoeren. Parallel werkt het rijk aan een nieuwe financieringssystematiek voor decentrale overheden, óók vastgelegd in het huidige regeerakkoord. Deze dient per 2026 gerealiseerd te zijn. Belangrijke criteria voor de financieringssystematiek en het belastinggebied zijn stabiliteit, toekomstbestendigheid en provinciale autonomie.

Helderheid over hoe de structurele en stabiele meerjarenfinanciering voor de provincies eruit ziet, inclusief provinciale autonomie, is randvoorwaardelijk voor het verder voeren van het gesprek over het toekomstig provinciaal belastinggebied, en daarmee ook het eventueel afschaffen van de huidige provinciale opcenten.

De (verdeling van de) lastendruk voor inwoners is een belangrijk punt van aandacht. Belastingen zijn, naast het provinciefonds, een bepalend onderdeel voor het genereren van voldoende structurele middelen voor provincies. Provincies hebben een autonoom belastinggebied nodig.