

Ronde Tafelgesprek

Betalen naar Gebruik

Position Paper IPO



De gezamenlijke provincies maken zich zorgen dat met de voorgenomen platte kilometerheffing de bereikbaarheid op het platteland afneemt door oplopende kosten. Daarnaast vinden de gezamenlijke provincies dat bij de overgang naar BnG een autonoom en stabiel provinciaal belastinggebied moet worden gewaarborgd.

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.

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. De verwachting is dat mensen, die uit de regio voor hun werk naar de stad moeten reizen - zoals in verpleging, politie en zorg - straks tientallen euro's per maand, meer kwijt zijn om op hun werk te komen.

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 Betalen naar Gebruik (BnG). Dit rapport uit 2020 constateert weliswaar dat invoering van BnG budgetneutraal zou zijn, en dat 60% van de huishoudens geen negatieve inkomenseffecten ondervindt (p6) van invoering van het systeem; 40% dus wel! Een significant deel van de bevolking. De gemiddelde achteruitgang voor huishoudens met een negatief inkomenseffect blijkt groter dan de gemiddelde vooruitgang voor de groep met een positief inkomenseffect.

- *Om de brede welvaart en bereikbaarheid door heel Nederland te waarborgen, is voor provincies de garantie dat een toekomstige slimme tarifiering (invloed op differentiatie naar tijd en plaats) mogelijk gemaakt kan worden, essentieel.*

Potentie CO₂-reductie van Betalen naar Gebruik niet optimaal benut

Het kabinet heeft 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. Provincies zien graag dat het volledige potentieel van het systeem BnG benut wordt. Zo kan BnG een stimulans zijn voor een modal shift van auto naar OV. Minder auto's op de weg zorgt voor minder CO₂ uitstoot.

Invoering BnG vraagt volwaardig alternatief belastinggebied provincies

Een groot deel (een derde) van de huidige provinciale inkomsten komt uit de opcenten op de motorrijtuigenbelasting. Met de invoering van BnG komt dit belastinggebied te vervallen en zal een volwaardig alternatief moeten worden gevonden. Het is voor provincies cruciaal dat zij een autonoom en stabiel belastinggebied behouden met minimaal eenzelfde belastingcapaciteit als nu. Het ministerie van Binnenlandse Zaken werkt aan een nieuwe financieringssysteem voor decentrale overheden. In deze financieringssysteem zijn belastingen een bepalend onderdeel voor het genereren van voldoende structurele middelen. De keuze voor een alternatief belastinggebied moet daarom in samenhang worden beschouwd met de nieuwe financieringssysteem voor decentrale overheden. De (verdeling van de) lastendruk voor inwoners is daarbij een expliciet aandachtspunt.