

**Onderwerp**

Effecten Betalen naar Gebruik voor Flevoland

Registratienummer

3076072

Datum

14 februari 2023

Afdeling/Bureau

SENB

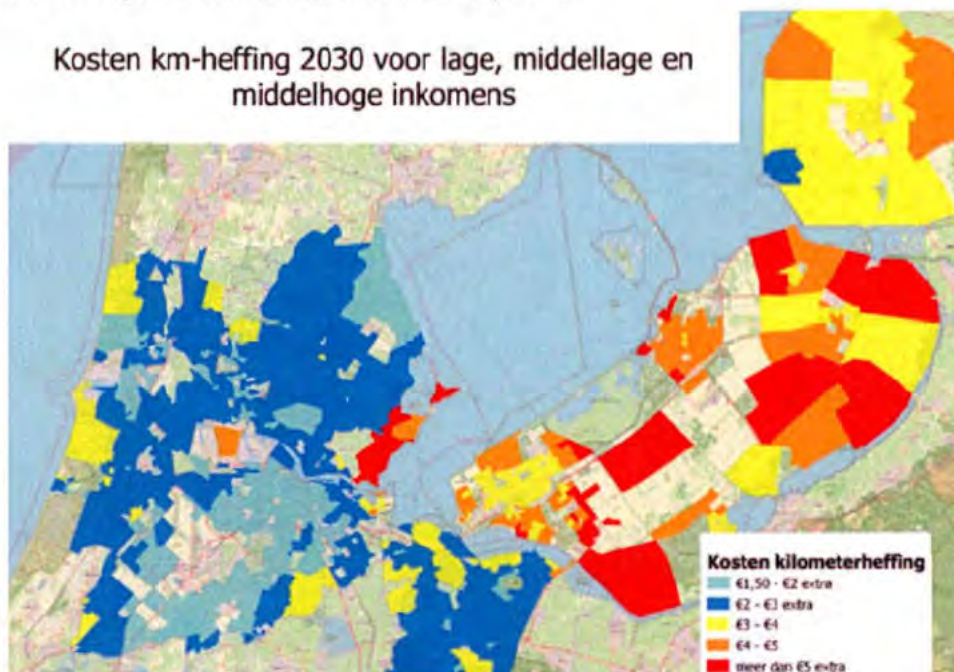
Openbaarheid**Openbaar****Portefeuillehouder****Reus, J. de****Ter kennisname aan PS en
burgerleden****Kern mededeling:**

Het Rijk bereidt de invoering voor van een systeem voor Betalen naar gebruik (BNG) voor de autobelastingen. Daarbij koerst het Rijk op een vlakke heffing per kilometer. Dat betekent dat iedereen hetzelfde tarief betaald, ongeacht de locatie of het tijdstip. Het college heeft onderzoek laten uitvoeren naar de gevolgen van BNG voor de inwoners van Flevoland. Het onderzoek is gericht op woon-werkverkeer. Hierbij informeren wij u over de resultaten van dit onderzoek.

Mededeling:

Het onderzoek laat zien dat inwoners van Flevoland onevenredig veel heffing moeten betalen voor het bereiken van hun werk, bij invoering van BNG in de vorm zoals het kabinet dat nu voornemens is. Door de relatief grote woon-werkafstanden gaan inwoners van Flevoland een beduidend hogere kilometerheffing betalen voor woon-werkverkeer dan die van het MRA-gebied buiten Flevoland (zie figuur 1).

Kosten km-heffing 2030 voor lage, middellage en
middelhoge inkomens



Figuur 1: extra (variabele) kosten per dag voor woon-werkverkeer door BNG

Belangrijke kanttekening bij het rapport is dat uitgegaan wordt van gemiddelde woon-werkafstanden per wijk of gebied. Deze gemiddelden zijn samengesteld uit een groot aantal individuele reisafstanden, die sterk uiteen kunnen lopen. De gevolgen op individueel niveau kunnen dus nog aanmerkelijk groter zijn.

Gevolgen van vlakke heffing BNG op bereikbaarheid

Een vlakke BNG-heffing geeft een verslechtering van de bereikbaarheid van banen voor alle groepen in Flevoland. In het rapport (bijlage 1) kunt u lezen dat deze verslechtering in Flevoland een stuk groter is dan in andere MRA-regio's. Gebruikers van auto's met fossiele brandstof in Almere en Lelystad kunnen

vanwege BNG ongeveer 10% tot 30% minder banen bereiken, doordat de kosten voor het bereizen van die banen te hoog worden. Voor inwoners van 'overig Flevoland' is de afname zelfs 25% tot 50%. Dat verschil wordt verklaard doordat inwoners uit Almere en Lelystad meer banen binnen hun bereik hebben met het openbaar vervoer.

In het rapport wordt onderscheid gemaakt tussen effecten voor vier verschillende inkomensgroepen. Voor de lagere inkomensgroepen is dit effect het minst sterk, doordat deze ook in de uitgangssituatie al aangewezen waren op banen in de nabijheid. De lage en middellage inkomensgroepen in Dronten en Zeewolde worden zwaarder getroffen door Betalen naar gebruik dan elders in de provincie.

Het kunnen gebruiken van elektrische auto's zou de negatieve effecten van een kilometerheffing op kunnen heffen. Dit is met name het geval wanneer gekozen wordt voor een variant van BNG met differentiatie van het kilometertarief op basis van CO₂-uitstoot van het voertuig. Verder gaat het onderzoek uit van lagere gebruikskosten van elektrische auto's. Daarbij wordt wel uitgegaan van tarieven van voor de energiecrisis. Omdat de aanschafkosten van een elektrische auto hoog zijn, valt dit voordeel vooral toe aan mensen met een hoog en middelhoog inkomen. De verwachting is dat dit in 2030 ook nog zo is.

Provinciale financiën

Naast effecten voor de reiskosten en bereikbaarheid van banen en voorzieningen voor onze inwoners, kan de invoering van BNG ook gevolgen hebben voor de provinciale financiën. De financiële impact voor onze organisatie maakt geen deel uit van voorliggend onderzoek. Wel is het in onze ogen belangrijk om te schetsen wat ons belang is bij de wijziging van het belastinggebied.

De invoering van BNG per 2030 verandert het systeem van de motorrijtuigenbelasting, dat is nu nog een belasting op bezit (de voertuigen) in tegenstelling belasting naar gebruik. Wanneer de provinciale opcenten meegaan met de BNG methode zullen de inkomsten variabel zijn, namelijk door de afhankelijkheid van de gereden kilometers. Dat maakt de omvang lastig te schatten, waardoor de stabiliteit van de provinciale inkomsten onder druk komt te staan.

Het kabinet werkt aan een nieuwe financieringssysteem voor decentrale overheden. Deze systematiek dient per 2026 gerealiseerd te zijn. Naast de uitkering uit het provinciefonds vormen de huidige provinciale opcenten nog een belangrijk deel van de huidige financiële basis voor de provincie. Belangrijke criteria voor de financieringssysteem 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 vervangen van de huidige provinciale opcenten.

Besluitvormingstraject bij het Rijk

In het coalitieakkoord is afgesproken om de benodigde wetgeving voor BNG deze kabinetsperiode vast te stellen. Rekening houdend met voldoende tijd voor het parlement om het wetsvoorstel te behandelen, betekent dit dat het wetsvoorstel eind 2023 – uiterlijk begin 2024 moet worden aangeboden aan de Tweede Kamer. Om dit te kunnen realiseren moet in 2023 grofweg de volgende stappen worden doorlopen:

- Voorjaar 2023: opstellen wetteksten en verdiepend onderzoek naar onder andere de kilometerregistratie.
- Zomer 2023: Uitvoeringstoets en internetconsultatie.
- Najaar 2023: advies Raad van State

Op korte termijn vinden in de Tweede Kamer enkele commissiedebatten plaats, waarin BNG een prominente plaats zal hebben:

- commissiedebat Financiën over autobelastingen (datum nog niet bekend)

Mededeling

Bladnummer

3

Registratienummer

3076072

- 30 maart commissiedebat Infrastructuur en Waterstaat over Strategische keuzes bereikbaarheid

Met de resultaten van het onderzoek zullen we IPO voeden voor haar lobby voor meer aandacht en oplossingen voor de verdeel effecten van BNG (bijlage 2). Verder beraden wij ons op mogelijkheden om zelf aandacht te vragen voor de gevolgen voor huidige en toekomstige inwoners van Flevoland. Belangrijke boodschap is dat gemiddelden niet leidend zouden moeten zijn bij de inrichting van BNG. De effecten voor specifieke bevolkingsgroepen en regio's en op individueel niveau kunnen veel ingrijpender zijn dan wat gemiddelden laten zien.

Bijlagen

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de Woo (ja/nee aangeven)
Rapport Effecten betalen naar gebruik Flevoland	3078181	Ja
Position Paper IPO Betalen naar Gebruik feb 2023	3077153	ja



Uitkomsten verkenning effecten Betalen naar Gebruik Flevoland en Metropoolregio Amsterdam

Januari 2023

Opdrachtgever Provincie Flevoland ([REDACTED])

Uitgevoerd door [REDACTED]



1. Vraagstuk

De regering is voornemens om in 2030 Betalen naar Gebruik in te voeren. Het idee daarvan is dat autogebruikers een bedrag per gereden kilometer betalen. Op dit moment is het voornemen om een zgn. 'vlakke heffing' in te voeren, dus een gelijk bedrag per verreden kilometer voor elke per auto verreden kilometer. Het kabinet heeft de keuze nog open gelaten of de huidige differentiatie naar gewicht, brandstofsoort en milieukeurmerken in de tarieven van de MRB behouden blijft. Doel is om de verwachte derving van belastinginkomens bij een toename van elektrische auto's op te vangen, omdat de inkomsten uit accijnzen van fossiele brandstoffen komen te vervallen. Een tweede doelstelling van Betalen naar Gebruik is om hiermee het autogebruik te ontmoedigen.

In opdracht van de Metropoolregio Amsterdam is een Multimodaal Toekomst Beeld (MTB)¹ opgesteld. Hierin is verkend welke effecten diverse "multimodale" scenario's hadden op diverse belangrijke factoren betreffende het functioneren van het Daily Regional System van de Metropoolregio. Zowel een vlakke als naar tijd en plaats gedifferentieerde vorm van betalen naar gebruik waren onderdeel van de scenario's. Uitkomst van deze verkenning was, dat de diverse door Goudappel ontwikkelde scenario's voor alle aspecten gunstige effecten hadden, behalve voor inclusiviteit. De ongelijkheid in bereikbaarheid, die al aanzienlijk was (buiten de stad Amsterdam) zou in de diverse scenario's toenemen. Een kilometerheffing zou de ongelijkheid in de stad Amsterdam verminderen, maar in de omliggende regio's vergroten, met name in Almere-Lelystad

Omdat de MTB-stuurgroep dit zorgwekkend vond is er een verdiepingsslag rond het aspect inclusiviteit opgestart. Uit beide onderzoeken kwamen grote regionale verschillen naar voren in de effecten van de beleidsscenario's, waarbij Flevoland, vanwege de relatief grote woon-werkafstanden en de grote autoafhankelijkheid, het slechtst scoorde op inclusiviteit/bereikbaarheidsongelijkheid. Deze onderzoeken zijn echter gebaseerd op een mix van beleidsmaatregelen, zodat de effecten niet volledig kunnen worden toegeschreven aan Betalen naar Gebruik.

In de rapportage "Inkomenseffecten betalen naar gebruik automobilisten" van het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid is onderzoek gedaan naar de verdelingseffecten van de invoering van diverse varianten van Betalen naar Gebruik. In dat rapport wordt geconstateerd, dat invoering van Betalen naar Gebruik landelijk budgetneutraal zou zijn, dus dat de inkomensverschillen niet oplopen door Betalen naar Gebruik. Hierbij is echter geen expliciet onderzoek gedaan naar regionale verschillen.

Om haar positie te bepalen ten opzichte van Betalen naar Gebruik, heeft de provincie Flevoland Een Nieuwe Kijk opdracht gegeven in kaart te brengen wat de onderlinge verschillen in kosten van Betalen naar Gebruik zijn voor de inwoners van provincie Flevoland ten opzichte van de overige gebieden in de Metropoolregio Amsterdam. In voorliggend onderzoek is uitsluitend gekeken naar verplaatsingen met als motief woon-werk-verplaatsingen.

¹ [Multimodaal Toekomstbeeld MRA 2040 \(samenbouwenaanbereikbaarheid.nl\)](https://www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl)



Voor alle buurten in het onderzoeksgebied wordt voor vier inkomensgroepen (laag, middellaag, middelhoog en hoog)² het volgende In beeld gebracht:

1. De kosten zonder betalen naar gebruik
2. De kosten met Betalen naar Gebruik;
3. De veranderingen in de totale kosten van autogebruik;
4. De afhankelijkheid van de auto voor het bereiken van arbeidsplaatsen;
5. De effecten op het kunnen bereiken van arbeidsplaatsen;

Onderzocht is de door het Kabinet voorgenomen vlakke heffing, met mogelijk differentiatie naar gewicht, brandstofsoort en milieukeurmerken. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen elektrische en auto's die op fossiele brandstoffen rijden³ en bij bepaalde varianten tussen auto's met een emissie van minder dan 80 g/km en auto's met een emissie van meer dan 200 g/km.

Deze effecten worden in beeld gebracht voor de volgende varianten:

1. Een vlakke heffing van 6,2 eurocent per km
2. Een vlakke heffing van 4,1 ct/km met daarbij een heffing van 0,029 ct/km per gram CO₂-uitstoot boven de 80 g/km (waarbij een maximum van 200g CO₂/km geldt).
Voor mensen met een auto met een uitstoot van meer dan 200g CO₂/km is daarmee het tarief 7,58 cent per kilometer.
- 3.

2. Gebruikte methodiek

In deze paragraaf wordt de methodiek beschreven. De gehanteerde algoritmen zijn beschreven in Bijlage 1. De methodiek is ook beschikbaar als Open Source Software.

Beschrijving methodiek Integrale Kijk Op Bereikbaarheid

Integrale Kijk Op Bereikbaarheid (IKOB) voorziet in de behoefte om een integrale afweging te kunnen maken voor het geheel van mobiliteitsvoorzieningen en -maatregelen en de ruimtelijke indeling van een gebied. Daarbij wordt de economische en sociale impact van het 'Daily Urban System' beschreven en de effecten van ingrepen daarin. Dat doet IKOB door de ontplooiingsmogelijkheden voor inwoners en de bereikbaarheid van bedrijven en instellingen voor afnemers, leveranciers en werknemers in beeld te brengen.

Meenemen ingrediënten reistijd, kosten, comfort

Daarbij bestaan de essentiële ingrediënten uit de reistijd, de kosten van de reis en het comfort of discomfort, zoals bijvoorbeeld te veel overstappen of een sociaal onveilige overstaphalte of

² De indeling in inkomensklasse gebeurt aan de hand van welk gedeelte van de huishoudens in 2030 tot de laagste 25% van de inkomens in het MRA-gebied hoort, welk gedeelte tot de volgende 25% wordt middellaag genoemd, etc. tot aan de hoge categorie. Er is hier alleen rekening gehouden met huishoudens, waarvan minstens één lid tot de beroepsbevolking behoort. Omdat de situatie van 2030 in beeld is gebracht is niet bekend welke getalsmatige inkomensniveaus dit betreft.

³ het vervolg zal dit korter als 'fossiele auto's' worden aangeduid.



parkeerplaats. Bestemmingen dichterbij zijn bij IKOB relevanter dan bestemmingen verder weg. IKOB gebruikt daarbij eenvoudige, transparante en wetenschappelijk onderbouwde rekenmethoden.

Samenstelling van de bevolking in zones heeft veel effect op de multimodale bereikbaarheid

Verschillende combinaties van reis, reistijd en comfort worden op verschillende wijzen ervaren door verschillende groepen in de samenleving. IKOB maakt daarom bij de beoordeling van bereikbaarheid onderscheid in groepen. Groepen onderscheiden zich in hun mogelijkheden en voorkeuren.

Onderscheid in motieven, groepen, (combinaties van) modaliteiten

Naast groepen maakt IKOB ook onderscheid naar motieven qua bereikbaarheid. IKOB levert analyses voor de bereikbaarheid van werk, winkels, zorginstellingen, onderwijs en recreatieve voorzieningen. IKOB neemt alle combinaties van vervoerswijzen in beschouwing en biedt daardoor ook plaats aan ketenmobiliteit en Mobility as a Service (MaaS).

Werkelijk integrale en multimodale afweging en indicatoren

IKOB biedt plaats aan het beoordelen van alle soorten ingrepen en combinaties daarvan:

- ruimtelijke indeling
- infra-aanpassingen (inclusief openbaar vervoer en dienstregelingen)
- mobiliteitsdiensten
- prijsmaatregelen (o.a. parkeerbeleid)
- maatregelen ter verhoging van het comfort (zoals de kwaliteit van de overstapvoorzieningen)

IKOB vertaalt de effecten van de ingrepen naar ontplooiingsmogelijkheden voor inwoners en potentie voor bedrijven en instellingen. Daarmee kunnen in eerste instantie onvergelijkbaar lijkende maatregelen toch tegen elkaar worden afgewogen.

Schaalniveaus

IKOB kan functioneren op allerlei schaalniveaus: Voor steden en hun directe omgeving (Daily Urban System), voor regio's (Daily Regional System), maar ook op nationaal niveau.

Concurrentie

Het kunnen bereiken van veel arbeidsplaatsen hoeft nog niet veel te zeggen. Het gaat om de verhouding tussen de omvang van de bevolking en het aantal bereikbare arbeidsplaatsen. Wanneer de omvang van de bevolking groot is, zijn er ook veel arbeidsplaatsen nodig. Daarnaast is relevant of arbeidsplaatsen die binnen bereik zijn ook relevant zijn voor veel inwoners uit andere gebieden rond deze arbeidsplaatsen of niet. Wanneer er veel concurrentie is voor dergelijke arbeidsplaatsen zijn deze minder waardevol voor de inwoners van een gemeente, dan wanneer er weinig concurrentie is.

3. Extra variabele kosten Betalen naar Gebruik

De kosten van Betalen naar Gebruik hangen samen met de woon-werkafstand. Zoals hierboven opgemerkt gaat dit onderzoek alleen in op de effecten van Betalen naar Gebruik voor het woon-werkverkeer. Voorliggend onderzoek gaat niet in op het vervallen van het rijksdeel van de Motorrijtuigenbelasting, dat komt te vervallen bij Betalen Naar Gebruik. Dat heeft de volgende redenen:



- a. De korting in de Motorrijtuigenbelasting is uniform over het land, dus de regionale verschillen blijven bestaan;
- b. De Motorrijtuigenbelasting maakt onderdeel uit van de vaste kosten van het autogebruik, net zoals alle andere belastingen, verzekeringen, onderhoud en afschrijving. De vaste kosten hebben weinig invloed op het autogebruik of de potentie van het autogebruik. Voor de keuze van de autorijder om in de auto te stappen zijn dit als het ware 'sunken costs'

Vanuit CBS gegevens zijn de woon-werk-afstanden per gemeente bekend. Zie Bijlage 1.

Binnen een gemeente kunnen er echter verschillen zijn in de gemiddelde woon-werkafstand aan de hand van de concurrentiewaarde voor bereikbare arbeidsplaatsen voor de betreffende buurt.⁴

Voor alle gemeenten geldt dat de gemiddelde woon-werk-afstand overeenkomt met de CBS-waarde. Hierbij moet worden opgemerkt dat het *gemiddelden* per buurt betreft. De woon-werkafstanden kunnen dus sterk variëren tussen individuen. Met name in gemeenten met hoge gemiddelde woon-werkafstanden (en dus hoge gemiddelde kosten van Betalen naar Gebruik) betekent dit dat de kosten voor sommige inwoners nog beduidend hoger kunnen zijn.

Voor de kosten van het Betalen naar Gebruik is de gemiddelde woon-werk-afstand per buurt vermenigvuldigd met de kosten per km maal 2 (retourrit). Bij een vlakke heffing is dat 6,2 eurocent per km, bij een gedifferentieerde heffing is dat 4,1 cent voor elektrische auto's en auto's met een uitstoot van minder dan 80 g/km en 7,58 cent per km voor auto's met een emissie van meer dan 200 g/km.

Voor alle berekeningen is uitgegaan van de situatie van 2030. Er is gebruik gemaakt van het VENOM-model referentie 2030, WLO-hoog. VENOM staat voor VERkeersmodel NOordelijke Metropool.

Er is uitgegaan van variabele autokosten van auto's op fossiele brandstof van €0,16 per km en van elektrische auto's van €0,03 per km. Weliswaar zijn op dit moment deze kosten beduidend hoger, maar dat is een abnormale situatie ten opzichte van de laatste 20 jaar.

Bij alle bedragen is uitgegaan van prijspeil 2022.

⁴ Buurten die in verhouding tot andere buurten relatief weinig arbeidsplaatsen kunnen bereiken, gerelateerd aan het aantal benodigde arbeidsplaatsen, hebben een ongunstige concurrentiekracht wat betreft bereikbare arbeidsplaatsen. Dit vertaalt zich ook naar een langere woon-werk-afstand, omdat men verder moet reizen omdat er weinig arbeidsplaatsen dichterbij zijn, of omdat er veel inwoners van andere gebieden ook aanspraak maken op deze arbeidsplaatsen. Op gemeenteniveau is deze aanname toetsbaar. Gemeenten met een gunstige concurrentiewaarde hebben over het algemeen een lagere gemiddelde woon-werk-afstand. Voor Lelystad, Urk en de Noordoostpolder wijken de gevonden woon-werkafstanden duidelijk af van de verwachtingen op grond van de concurrentiewaarden. Blijkbaar loopt de verhouding tussen een slechte concurrentiekracht en een langere woon-werkafstand niet lineair. Voor Lelystad zou een lineaire relatie uitkomen op een gemiddelde woon-werk-afstand van 27,5 km, terwijl deze in werkelijkheid 35,6 km is. Daarom zijn voor alle gemeenten de werkelijk waargenomen woon-werk-afstanden van 2019 aangehouden. Weliswaar zijn er latere cijfers beschikbaar, maar deze worden vertekend door de effecten van de corona-pandemie.

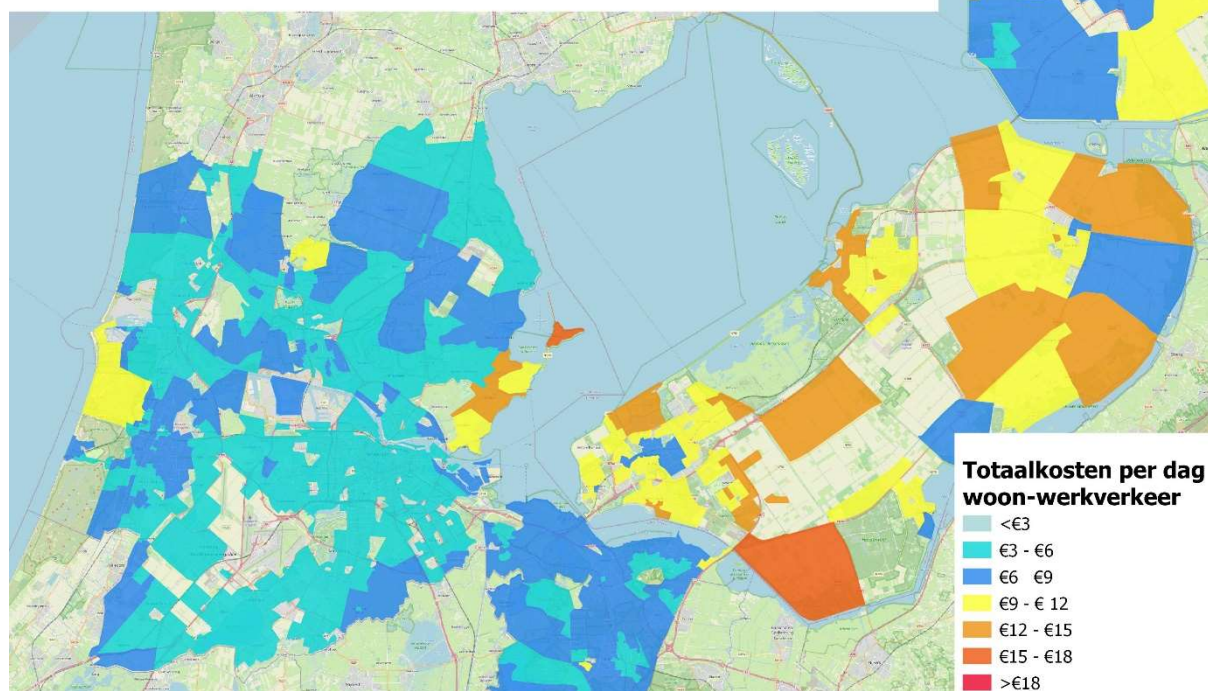


3.1 Referentiesituatie

Hieronder volgen de kostenplaatjes van de referentiesituatie (zonder heffing) en de meerkosten vanwege Betalen naar Gebruik:

De referentiekosten voor woon-werkverkeer zijn voor auto's op fossiele brandstof:

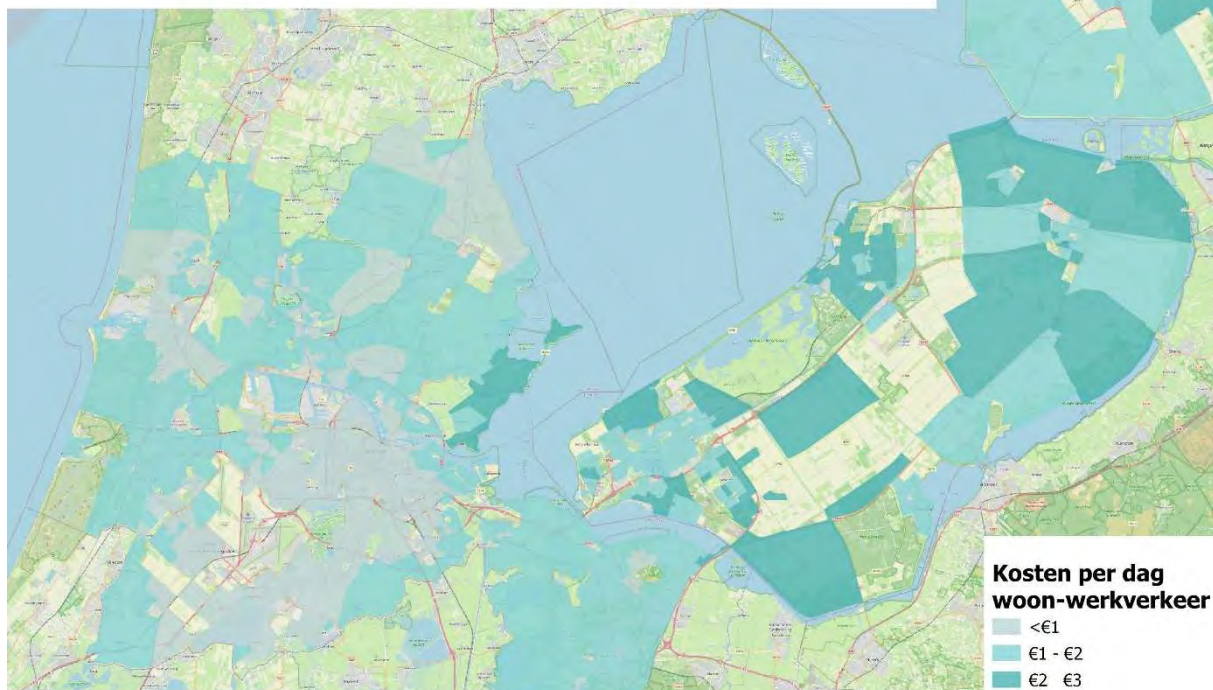
Kosten woon-werkverkeer referentie 2030 voor
(middel)lage en middelhoge inkomens met "fossiele"
auto's zonder kilometerheffing



En voor elektrische auto's:

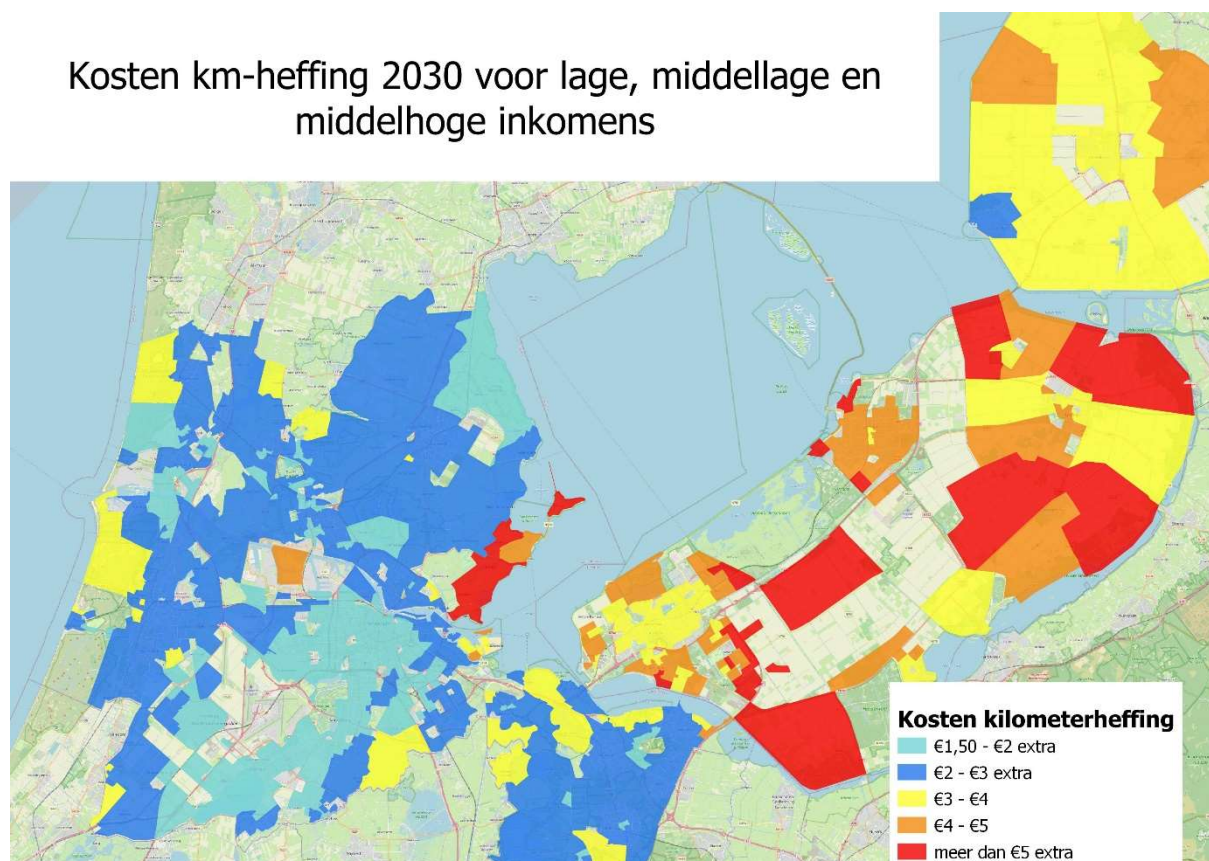


Kosten woon-werkverkeer referentie 2030 voor (middel)lage en middelhoge inkomens met elektrische auto's zonder km-heffing



3.2 Vlakke heffing

De extra kosten voor woon-werkverkeer bij een “vlakke” km-heffing zijn:



Dit zijn de extra kosten per dag met een woon-werkverplaatsing retour voor lage, middellage en middelhoge inkomens. Voor hogere inkomens is de uitkomst ca. 10% hoger

Er is bekeken of er gecorrigeerd zou moeten worden voor mogelijk kortere woon-werk-verplaatsingen door lagere inkomens. Inderdaad is de gemiddelde afgelegde afstand per dag voor woon-werk-verplaatsingen voor lagere inkomens minder dan die voor hogere inkomens. Maar wanneer we in beschouwing nemen dat de arbeidsparticipatie voor lage inkomens beduidend lager is (55%) ten opzichte van hoge inkomens (88%) dan komt dit verschil doordat mensen met een lager inkomen gemiddeld minder dagen (meer in deeltijd) werken en niet doordat de woon-werk-afstand korter is.

Opvallend is dat de gemiddelde extra kosten voor Betalen naar Gebruik in Flevoland vaak twee keer zo hoog of zelfs nog hoger zijn dan het gebied rond Amsterdam.

Deze regionale verschillen zijn hetzelfde ongeacht of het een elektrisch voertuig betreft of een auto die rijdt op fossiele brandstof, bij een vlakke heffing.

Een inwoner van Lelystad die full-time werkt en elke dag naar zijn werk reist betaalt na invoering van een vlakke heffing gemiddeld jaarlijks ruim € 3.500 aan variabele reiskosten per auto. Dit is bijna

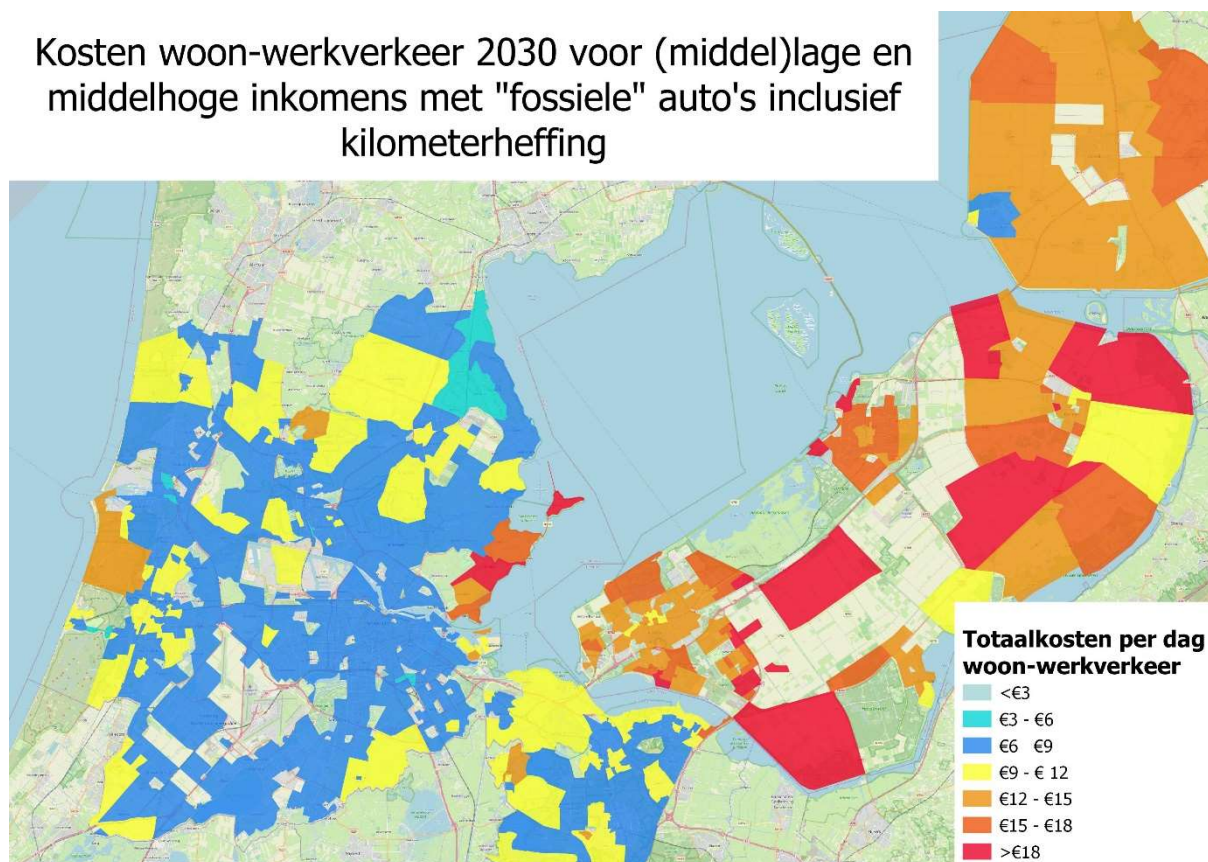


€1.000 meer dan in de huidige situatie en €600 meer aan kilometerheffing dan een inwoner van Amsterdam of uit Amstelland-Meerlanden. De variabele kosten (inclusief kilometerheffing) van een inwoner van Lelystad bedragen €2.000 meer dan voor een inwoner van Amsterdam of Amstelland-Meerlanden. Ter vergelijking: het rijksdeel van de MRB, dat vervalt bij invoering van BNG, bedraagt per jaar circa € 380 uitgaande van een Volkswagen golf en € 270 voor een Toyota Aygo.

Totaalkosten verplaatsingen met Betalen naar Gebruik

Ook de totale variabele kosten van verplaatsingen per auto zijn in beeld gebracht. Wanneer de km-heffing toegevoegd wordt aan de situatie zonder km-heffing krijgen we de volgende plaatjes:

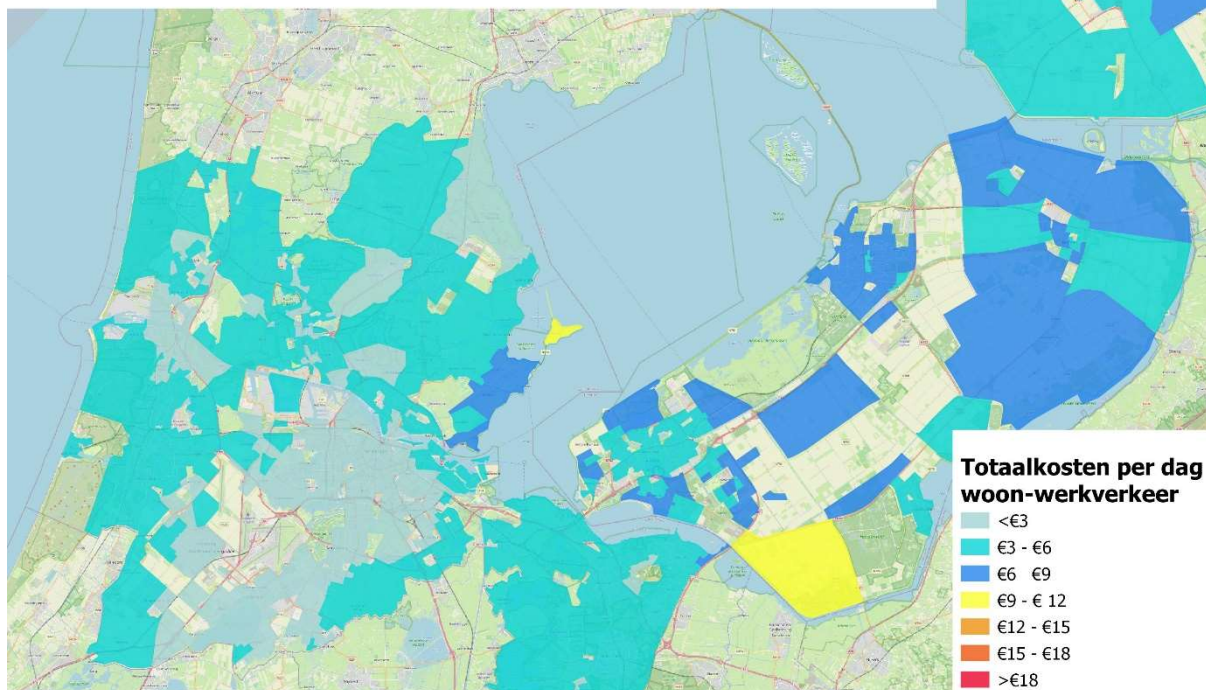
Kosten woon-werkverkeer 2030 voor (middel)lage en middelhoge inkomens met "fossiele" auto's inclusief kilometerheffing



Dit zijn de kosten per dag met een woon-werkverplaatsing retour



Kosten woon-werkverkeer 2030 voor (middel)lage en middelhoge inkomens met elektrische auto's inclusief kilometerheffing



Dit zijn de kosten per dag met een woon-werkverplaatsing retour, bij een heffing van 6,2 eurocent per km.

Te zien is dat:

- In vrijwel heel Flevoland de variabele kosten met Betalen naar Gebruik voor auto's die rijden op fossiele brandstof in absolute zin veel sterker toenemen dan in de andere gebieden in de MRA. Met vrijwel overal kostenstijgingen van €3 tot meer dan €5 per werkdag, stijgen de variabele kosten per werkdag oor vrijwel heel Flevoland tot boven de €12. Als je bedenkt dat mensen met de laagste inkomens volgens NIBUD een budget voor mobiliteit van minder dan €20 per maand hebben, zijn dit zorgwekkende bedragen.
- Het regionale verschil tussen elektrische auto's onderling precies hetzelfde is als het regionale verschil tussen brandstofauto's.
- De variabele kosten per werkdag voor elektrische auto's veel lager liggen dan voor "fossiele" auto's. Zelfs met betalen naar gebruik zijn deze nog lager dan de kosten van een brandstofauto zonder kilometerheffing volgens betalen naar gebruik.
- De ongelijkheid tussen inkomensgroepen toeneemt door een kilometerheffing. Dit komt door de hoge aanschafkosten van elektrische auto's, die voor lage inkomensgroepen buiten bereik liggen, naar verwachting ook nog jaren na 2030. Dat betekent dat de mensen met een laag inkomen "dubbel" betalen, zowel voor de fossiele brandstof als voor de kilometerheffing.



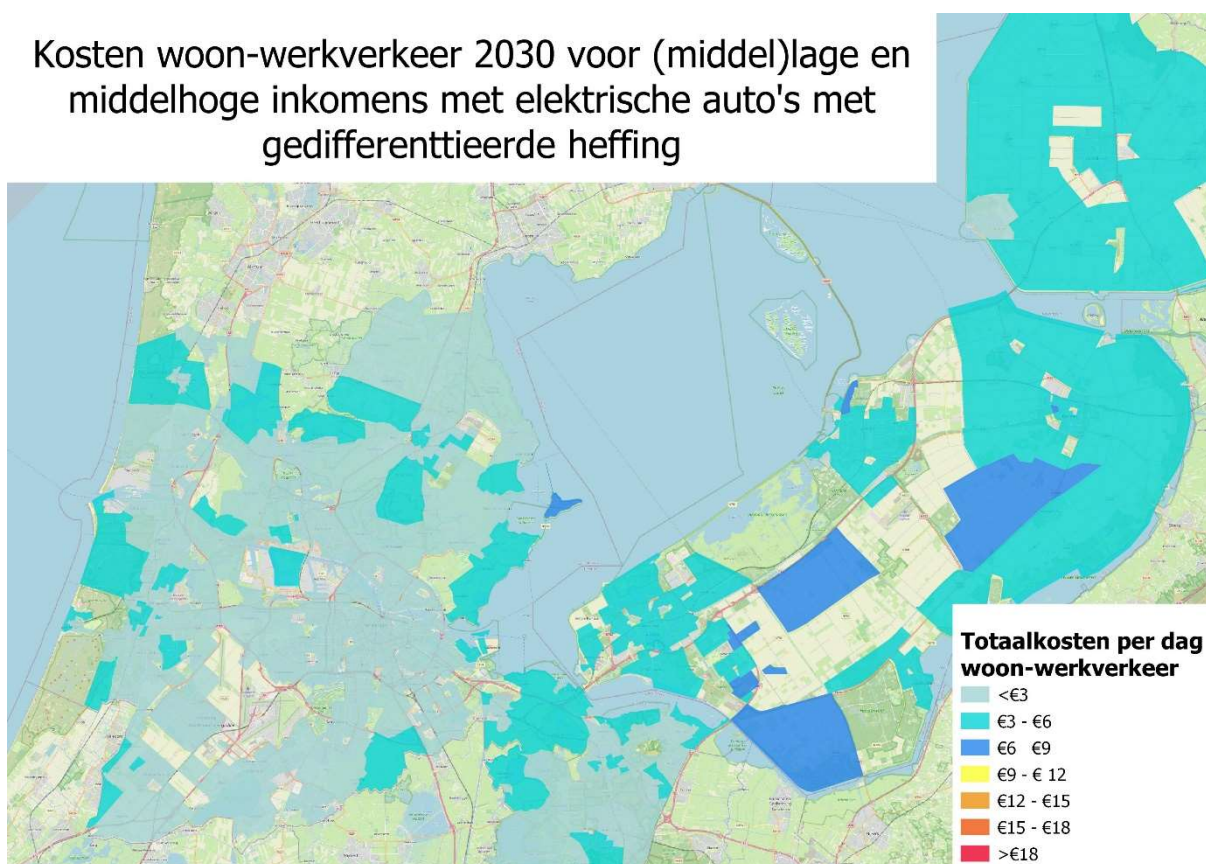
3.3 Gedifferentieerde heffing

Rekening houdende met een gedifferentieerde heffing zijn drie plaatjes in beeld gebracht:

1. De totale kosten van elektrische auto's met een gedifferentieerde heffing van 4,1 eurocent per km.
2. De totale kosten van 'schone' fossiele auto's met een uitstoot van minder dan 80 g CO₂ per km, bij een heffing van 4,1 ct/km.
3. De totale kosten van 'vuile' fossiele auto's met een uitstoot van meer dan 200 g CO₂ per km, bij een heffing van 7,58 cent per kilometer.

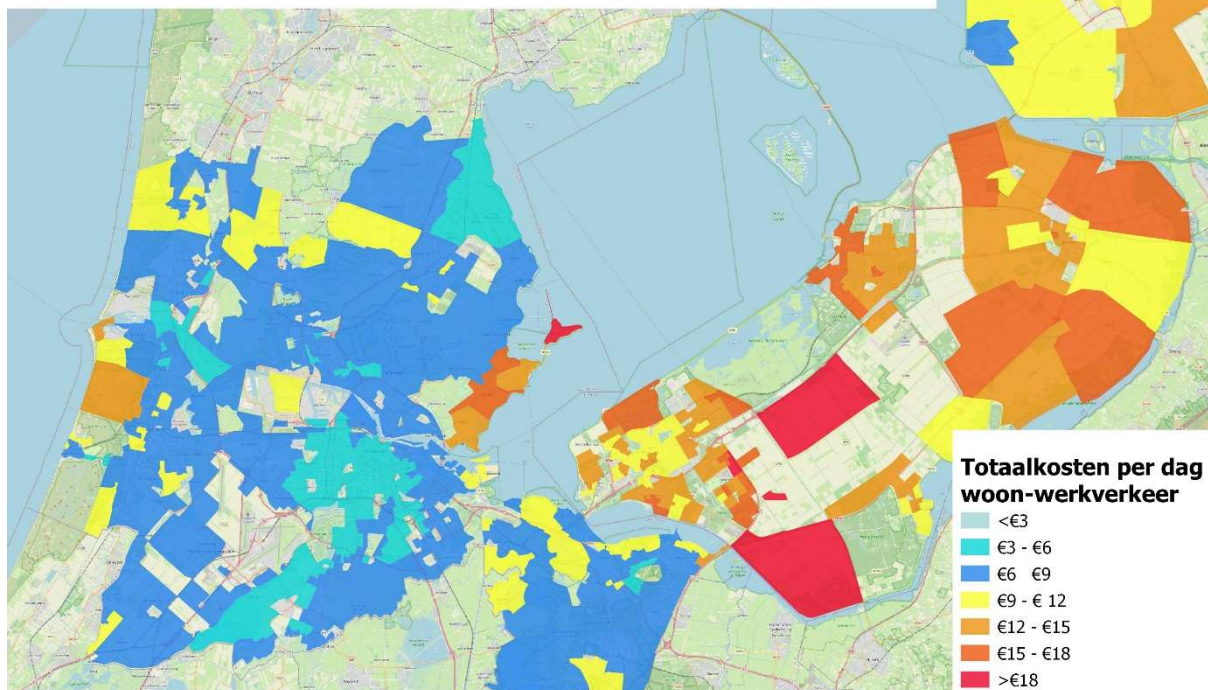
Dit levert de volgende plaatjes op:

Kosten woon-werkverkeer 2030 voor (middel)lage en
middelhoge inkomens met elektrische auto's met
gedifferentieerde heffing

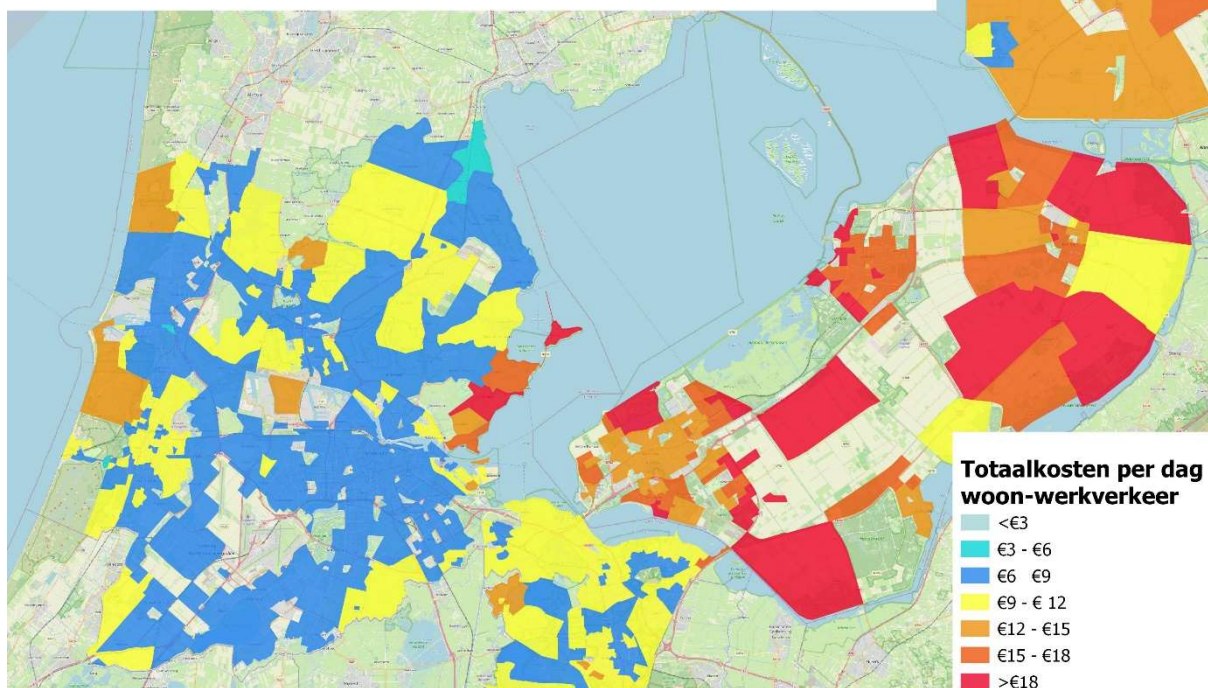




Kosten woon-werkverkeer 2030 voor (middel)lage en
middelhoge inkomens met "schone" (<80g CO₂/km)
"fossiele" auto's met gedifferentieerde heffing



Kosten woon-werkverkeer 2030 voor (middel)lage en
middelhoge inkomens met "vuile" (>200g CO₂/km)
"fossiele" auto's met gedifferentieerde heffing





Elk van deze plaatjes zijn voor dagen dat er een woon-werkverplaatsing plaatsvindt voor lage, middellage en middelhoge inkomens.

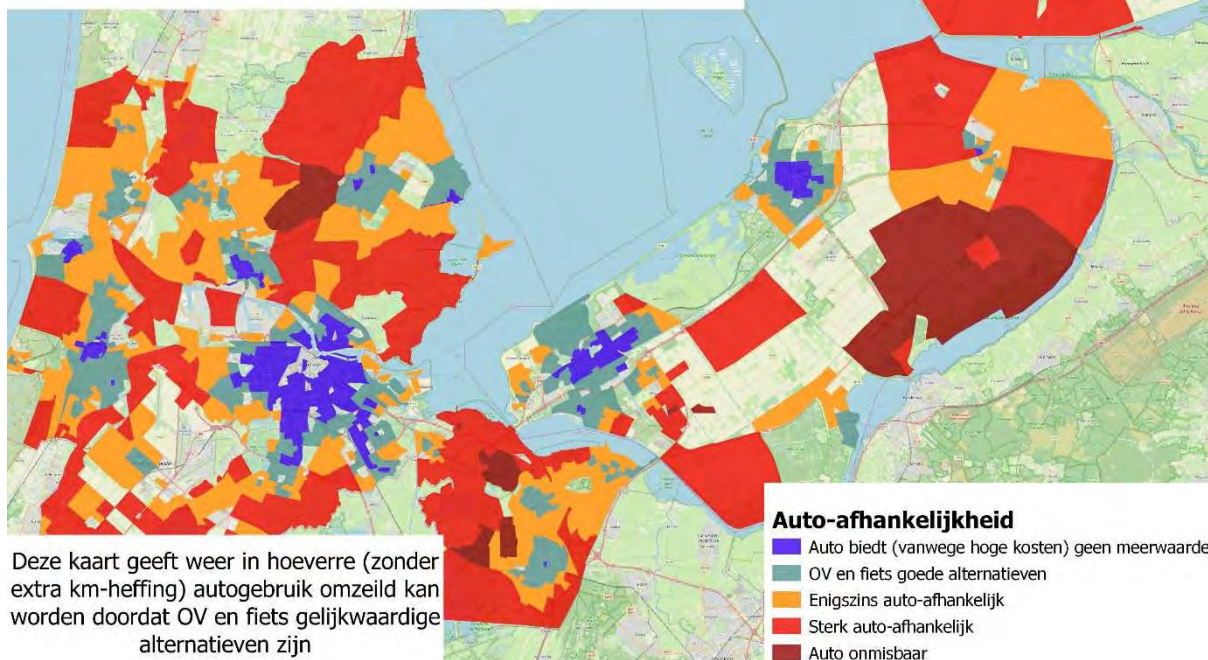
Ook hier zien we dat de kosten voor inwoners van Flevoland telkens beduidend hoger liggen dan in de rest van het MRA-gebied.

Verder is het zo, dat bij een gedifferentieerde heffing de kosten van auto's met een hoge uitstoot het hoogst zijn. Dit zijn ook de auto's die door de mensen met een lager inkomen het vaakst gebruikt worden.

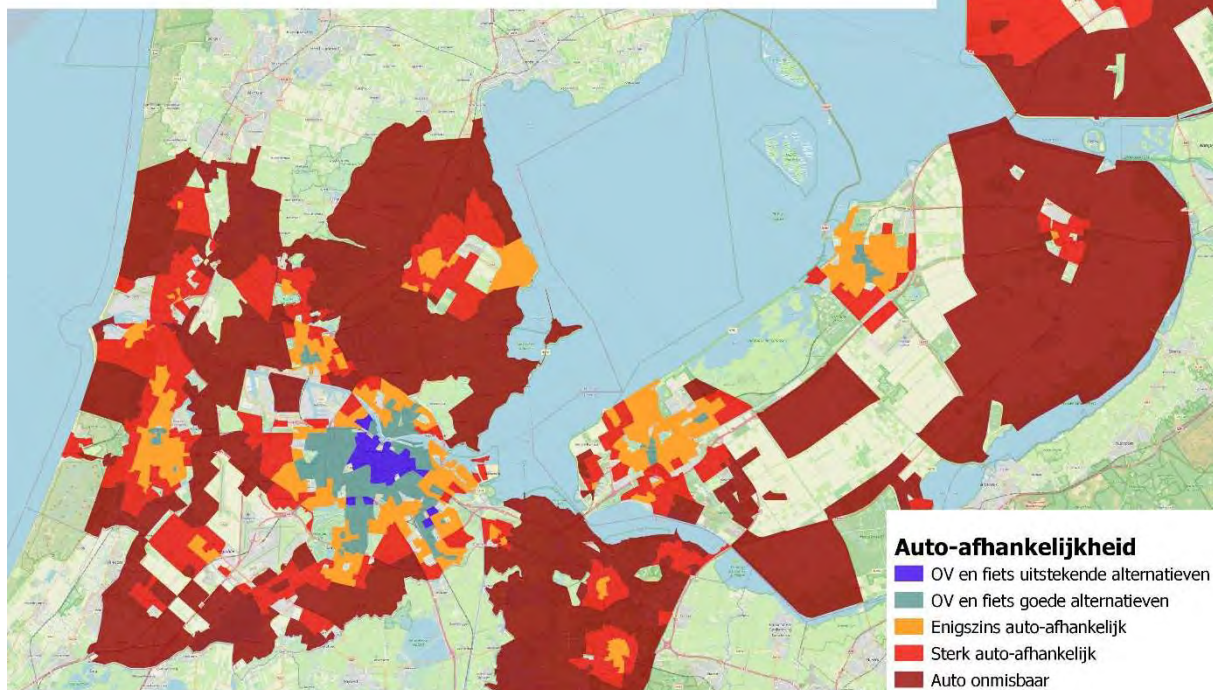
4. Afhankelijkheid van de auto

De kosten van Betalen naar Gebruik kunnen worden vermeden wanneer mensen gebruik kunnen maken van alternatieve vervoerwijzen, zoals fiets en OV. Maar de mate, waarin men gebruik kan maken van deze vervoerwijzen verschil sterk per locatie. Hieronder volgen hiervoor twee afbeeldingen hoe de situatie is:

Kan het autogebruik (en daarmee betalen naar gebruik) voorkomen worden door OV en fiets alternatief - lage inkomens



Afhankelijkheid van de auto voor woon-werk-verkeer middellage inkomens



Te zien is, dat in Flevoland met name de mensen met een middellaag inkomen sterk afhankelijk zijn van de auto om arbeidsplaatsen te bereiken. Dat geldt het sterkst voor Dronten, Zeewolde en de Noordoostpolder. Reden waarom de auto-afhankelijkheid voor middellage inkomens groter is dan voor lage inkomens is dat voor mensen met een laag inkomen arbeidsplaatsen op grotere afstand überhaupt niet bereikbaar zijn (vanwege de kosten of het niet bezitten van een auto). Voor de arbeidsplaatsen die wel bereikbaar zijn voor lage inkomens zijn er veel dichterbij (dus bereikbaar op de fiets), of redelijk bereikbaar met het OV.

Voor de middellage inkomens ligt dat anders. Zij hebben vaak arbeidsplaatsen die alleen maar bereikbaar zijn per auto. Hogere kosten voor de auto vertalen zich direct in een lagere mate van bereikbaarheid van arbeidsplaatsen verder weg, omdat de kosten te hoog worden.

De auto-afhankelijkheid van middelhoge en hoge inkomens is vaak nog groter, maar dat is minder problematisch, omdat de kosten van het autovervoer voor hen minder een probleem vormen.



5. Effecten op bereikbaarheid van banen

Om de effecten in ontplooiingsmogelijkheden (in dit geval de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen te berekenen) wordt de IKOB-methode gehanteerd. IKOB staat voor Integrale Kijk Op Bereikbaarheid.

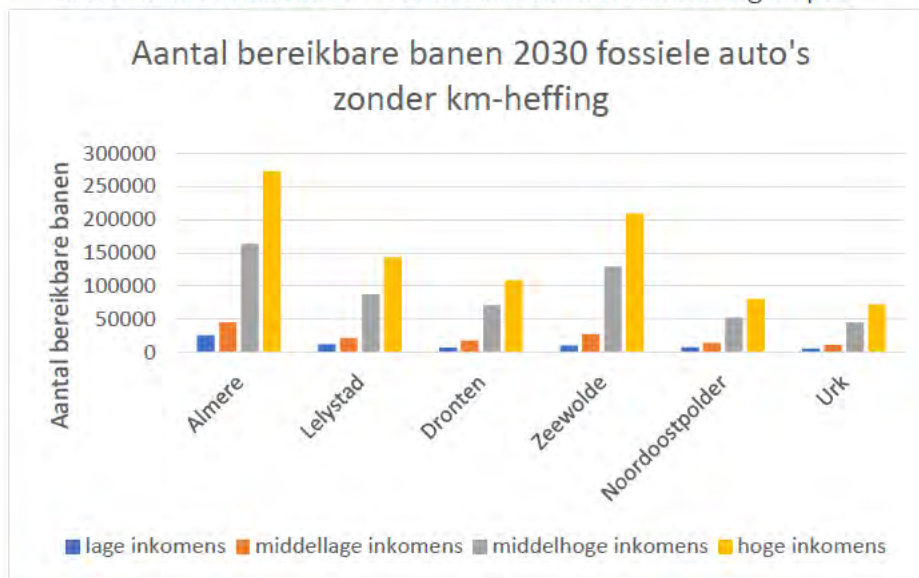
Hiervoor wordt eerst voor alle groepen de “ervaren reistijd” bepaald uit de echte reistijd en de kosten van de reis. Deze kosten wegen zwaarder voor mensen met een lager inkomen dan voor mensen met een hoger inkomen. Op grond van deze ervaren reistijd wordt het belang van arbeidsplaatsen in de omgeving van inwoners bepaald. Arbeidsplaatsen dichterbij tellen zwaarder mee dan arbeidsplaatsen verder weg. Arbeidsplaatsen tot ca. 20 minuten ervaren reistijd tellen volledig mee, daarna volgt een glijdende schaal tot arbeidsplaatsen met meer dan 60 minuten reistijd die voor minder dan 10% meetellen.

Voor alle groepen worden voor alle verbindingen in beschouwing genomen welke vervoerwijze (auto, fiets, OV) het beste is voor leden van de betreffende groep. Om de bereikbaarheid per groep, per vervoerswijze en per combinatie van vervoerwijzen te bepalen, worden de gewichten van bestemmingen vermenigvuldigd met het aantal arbeidsplaatsen op die locatie en deze worden vervolgens gesommeerd.

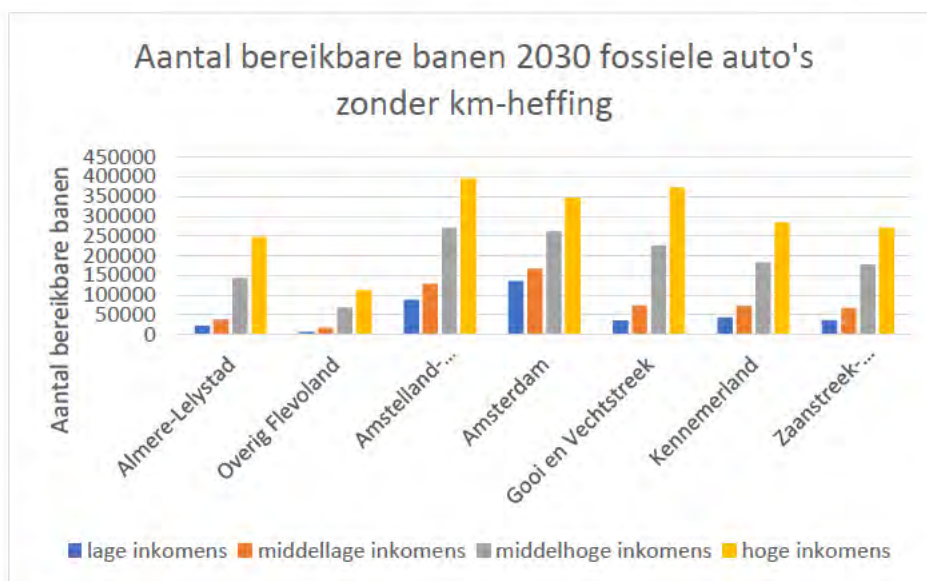
Omdat de variabele kosten van elektrische auto's veel lager zijn dan die van auto's op fossiele brandstof is ook de ervaren reistijd veel minder. Daarom is het van belang een onderscheid te maken tussen de effecten voor mensen met een auto op fossiele brandstof en gebruikers van een elektrische auto.

5.1 Effecten voor auto's op fossiele brandstof

5.1.1 Referentiesituatie - Verschillen tussen inkomensgroepen



Figuur : Aantal bereikbare banen fossiele auto's gemeenten Flevoland zonder km-heffing



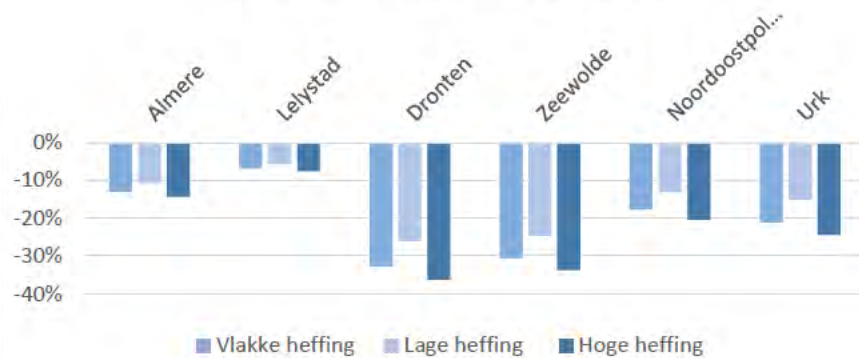
Figuur: Aantal bereikbare banen 'fossiele' auto's MRA-deelgebieden zonder km-heffing

We zien dat met name de lagere inkomensgroepen relatief weinig banen binnen hun bereik hebben. Dit geldt voor de hele MRA en heel Flevoland, waarbij dit beeld het minst sterk is in Amsterdam, Amstelland-Meerlanden.

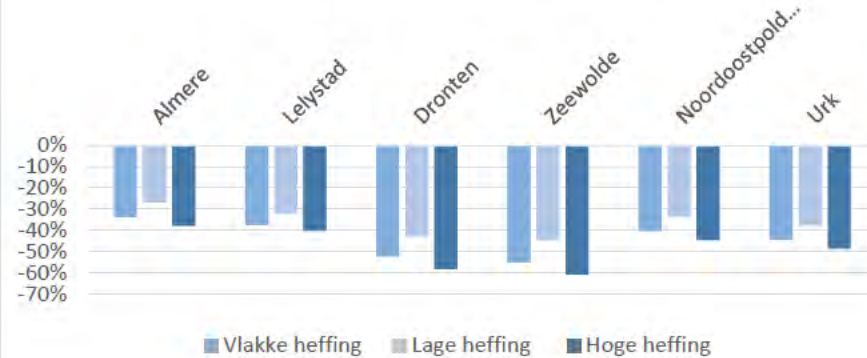


5.1.2 Gevolgen kilometerheffing voor Flevolandse werknemers

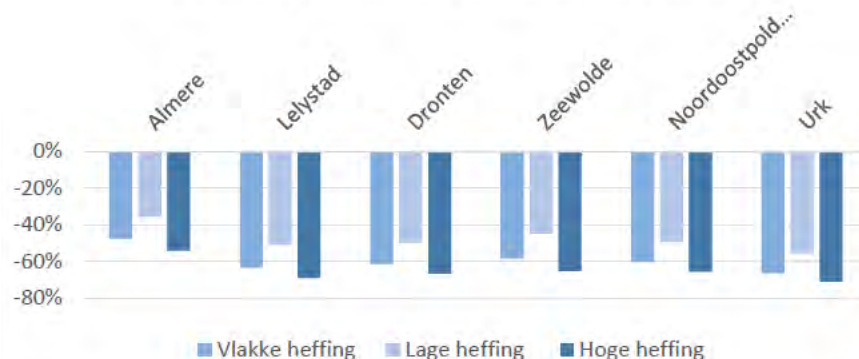
Ontwikkeling bereikbare
lage inkomens fossiele auto's



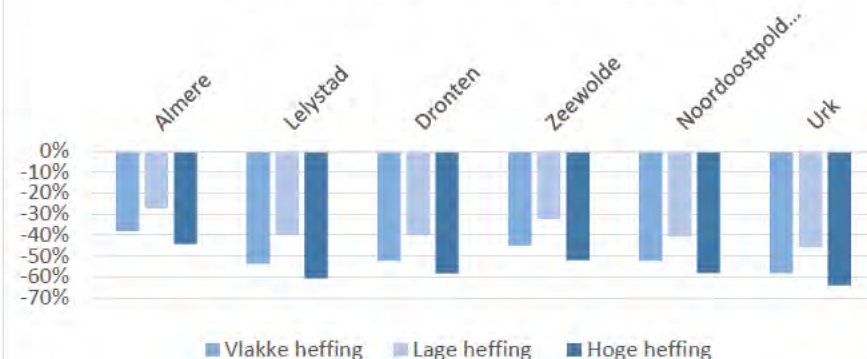
Ontwikkeling bereikbare banen
middellage inkomens fossiele auto's



Ontwikkeling bereikbare banen
middelhoge inkomens met fossiele auto's



Ontwikkeling bereikbare banen
hoge inkomens met fossiele auto's

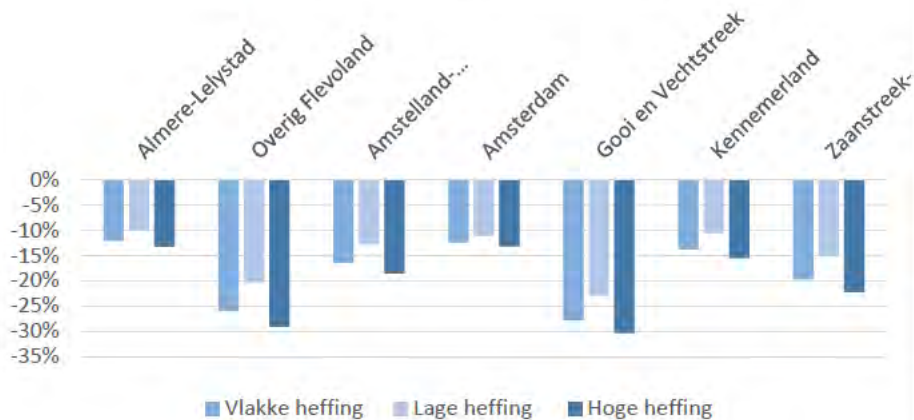


Betalen naar gebruik leidt voor alle inkomensgroepen tot een forse afname van het aantal bereikbare banen. Voor de lagere inkomensgroepen is dit effect het minst sterk, doordat deze ook in de uitgangssituatie al aangewezen waren op banen in de nabijheid. De lage inkomensgroepen in Dronten en Zeewolde worden zwaarder getroffen door Betalen naar gebruik dan elders in de provincie.

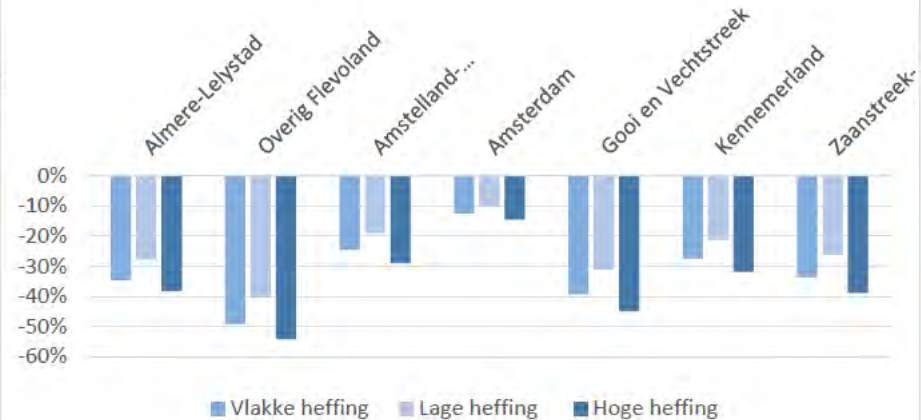


5.1.3 Gevolgen kilometerheffing vergeleken met de MRA

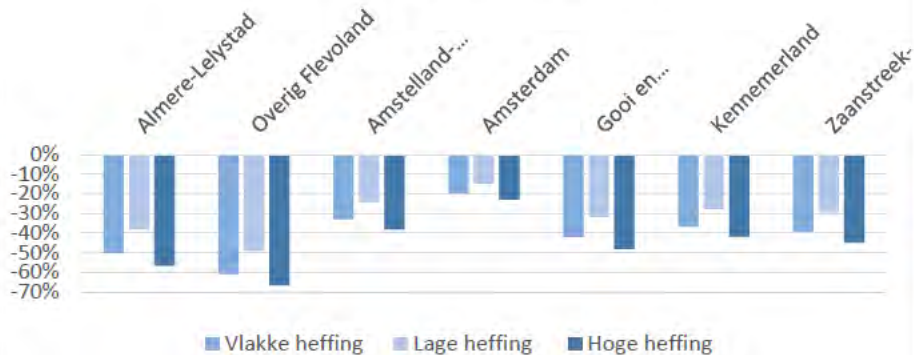
Ontwikkeling bereikbare banen
lage inkomens met fossiele auto's



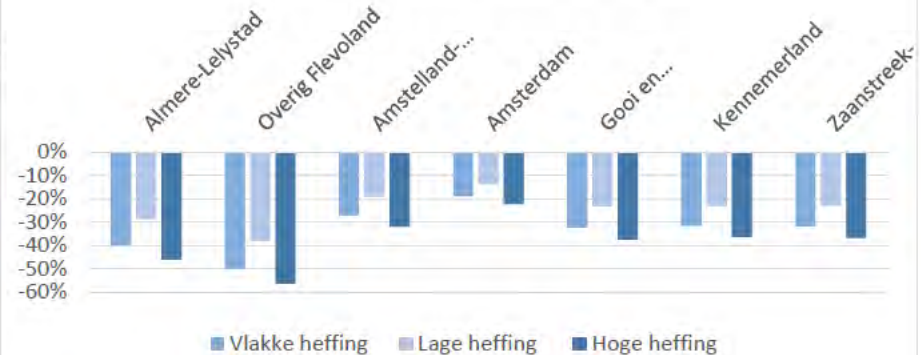
Ontwikkeling bereikbare banen
middellage inkomens met fossiele auto's



Ontwikkeling bereikbare banen middelhoge
inkomens met fossiele auto's



Ontwikkeling bereikbare banen
hoge inkomens met fossiele auto's



In heel de MRA zien we dat Betalen naar gebruik leidt tot een aanzienlijke vermindering van het aantal bereikbare banen. In Flevoland is dit effect aanmerkelijk sterker dan in de meeste andere gebieden in de MRA, door de grotere woon-werkafstanden en de grotere afhankelijkheid auto voor het bereiken van banen.



5.2 Effecten Betalen naar gebruik rekening houdend met de verdeling van elektrische voertuigen

De effecten van Betalen naar Gebruik verschillen sterk tussen mensen die een elektrische auto hebben (en dus zeer lage variabele kosten) en mensen die een auto hebben die op een fossiele brandstof rijdt. Beide groepen betalen een kilometerheffing, maar de mensen met een “fossiele” auto betalen daarnaast brandstofkosten.

De schatting van experts is, dat in 2030 ca. 20% van de auto's elektrisch is, Maar ook dat deze ongelijk verdeeld zijn over de bevolking. De hoge aanschafprijs van elektrische auto's kunnen gemakkelijker worden opgebracht door mensen met een hoog inkomen. Aangenomen is hier, dat van de hoge inkomens 50% een elektrische auto rijdt, de middelhoge inkomens 25%, de middellage inkomens 5% en de lage inkomens niemand.

Hiermee rekening houdend zijn de effecten voor het kunnen bereiken van arbeidsplaatsen in beeld gebracht voor de totale bevolking:



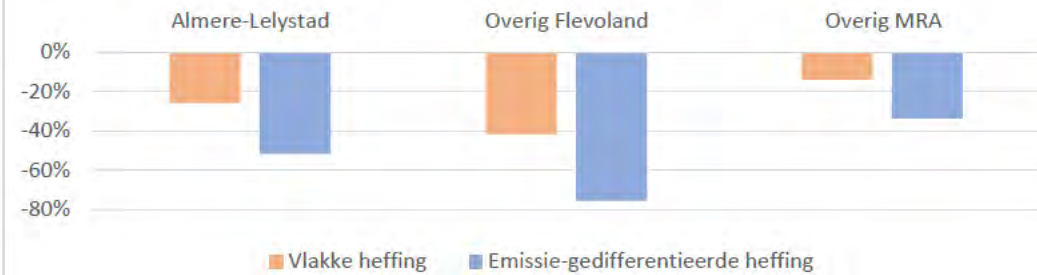
Ontwikkeling bereikbaarheid banen lage inkomens t.o.v. referentie 2030

Deze groep beschikt naar schatting voor 0% over een elektrische auto in 2030



Ontwikkeling bereikbaarheid banen middellage inkomens t.o.v. referentie 2030

Deze groep beschikt naar schatting voor 5% over een elektrische auto in 2030



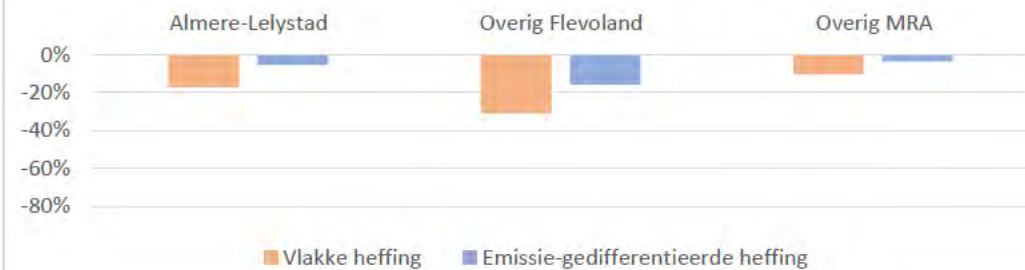
Ontwikkeling bereikbaarheid banen middelhoge inkomens t.o.v. referentie 2030

Deze groep beschikt naar schatting voor 25% over een elektrische auto in 2030



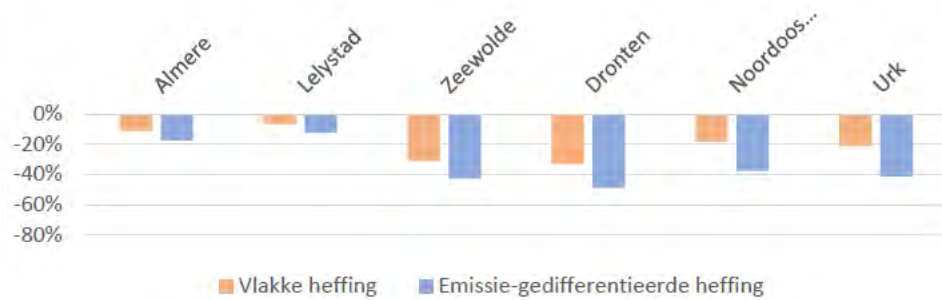
Ontwikkeling bereikbaarheid banen hoge inkomens t.o.v. referentie 2030

Deze groep beschikt naar schatting voor 50% over een elektrische auto in 2030

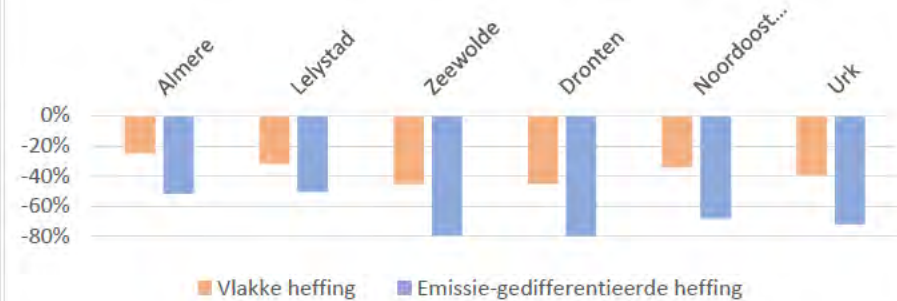




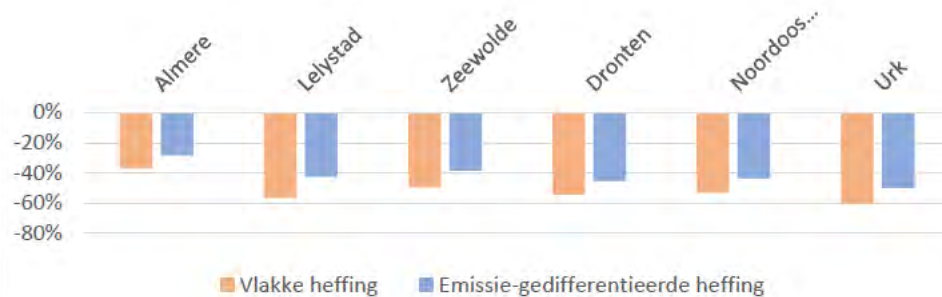
Ontwikkeling bereikbaarheid banen lage inkomens
t.o.v. referentie 2030



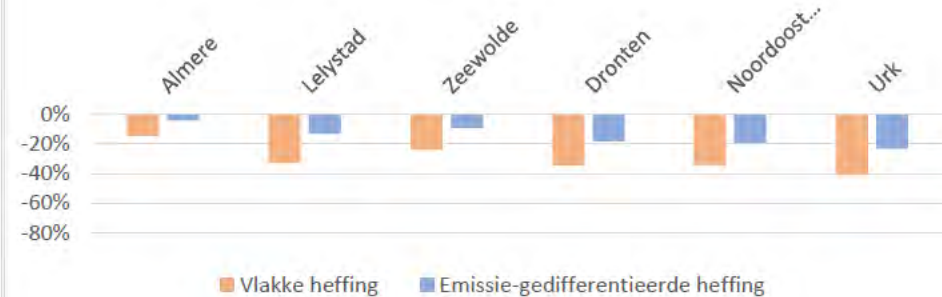
Ontwikkeling bereikbaarheid banen middellage
inkomens t.o.v. referentie 2030



Ontwikkeling bereikbaarheid banen middelhoge
inkomens t.o.v. referentie 2030



Ontwikkeling bereikbaarheid banen hoge
inkomens t.o.v. referentie 2030





5.3 Index voor ongelijkheid van bereikbaarheid: De Parma-index

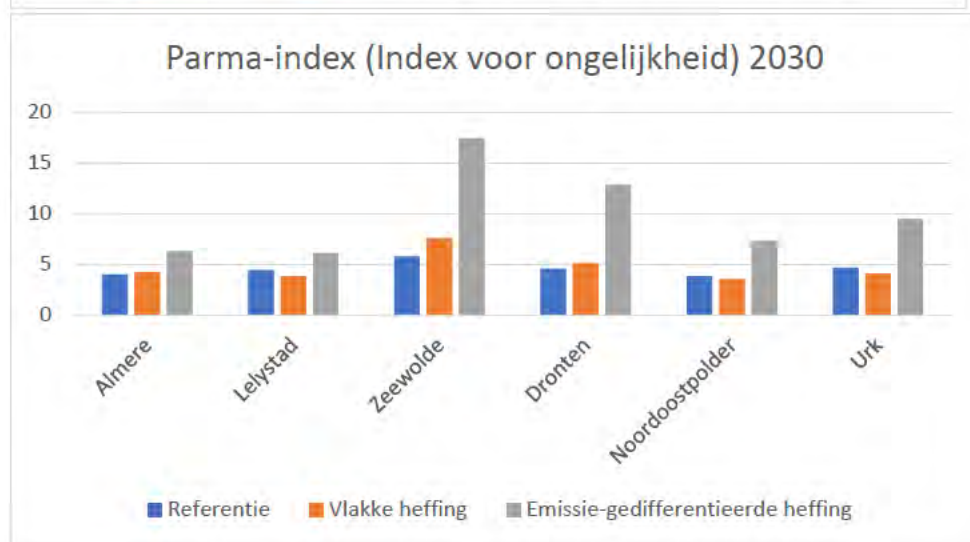
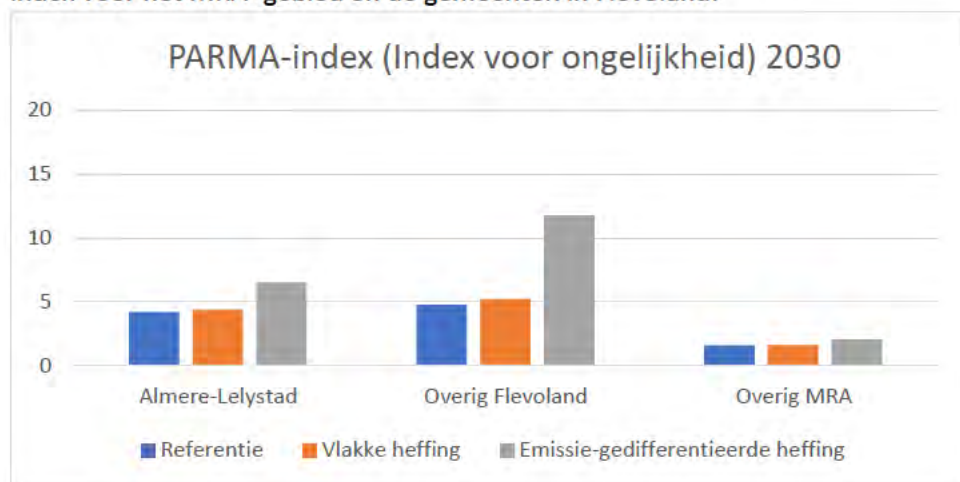
Bij de presentaties van het multimodaal toekomstbeeld is de GINI-coëfficiënt als mate van ongelijkheid gepresenteerd. Veel wetenschappers beschouwen de Parma-index als een sprekender maat voor ongelijkheid. Vooral omdat excessief hoge waarden hierin zwaarder meewegen. De Parma-index zoals die gehanteerd wordt bij inkomensongelijkheid is gedefinieerd als:

$$\frac{\text{Totaal inkomen hoogste 10\% inkomens}}{\text{Totaal inkomen laagste 40\% inkomens}}$$

Voor het geval van de ongelijkheid hebben we deze maat omgevormd tot:

$$\frac{\text{Totaal aantal bereikbare arbeidsplaatsen hoogste 25\% inkomens}}{\text{Totaal aantal bereikbare arbeidsplaatsen laagste 50\% inkomens}}$$

Hoe hoger de waarde van de Parma-index, hoe groter de ongelijkheid. Hieronder de uitkomsten van de Parma-index voor het MRA-gebied en de gemeenten in Flevoland:





Te zien is dat de ongelijkheid van bereikbaarheid van banen in Flevoland al veel groter is dan in de rest van het MRA-gebied en dat deze ongelijkheid voor Flevoland iets toeneemt bij een vlakke heffing en voor alle gebieden fors toeneemt bij een gedifferentieerde heffing naar emissies van de voertuigen.

6. Beschouwing effecten soorten heffingen

Het is duidelijk, dat alle soorten heffingen een negatief effect hebben op het kunnen bereiken van ontplooiingsmogelijkheden en op de bereikbaarheidsongelijkheid in heel Flevoland, maar met name voor Zeewolde, Dronten, Urk en Noordoostpolder. De bereikbaarheidsongelijkheid is daarbij voor overig Flevoland heel veel groter dan in het overige MRA gebied. Dat wordt veroorzaakt door het feit, dat hier de afhankelijkheid van de auto het grootst is.

Met name de variant met de gedifferentieerde heffing valt hierbij negatief uit de toon. Dat komt, omdat hierbij de bezitters van elektrische auto's, naast lage variabele autokosten ook nog een lagere kilometerheffing betalen. Omdat elektrische auto's vooralsnog vooral betaalbaar zijn voor hogere inkomens⁵ betekent dit een extra voordeel voor de hoge inkomens, die al in een veel betere bereikbaarheidspositie zitten dan mensen met een lager inkomen.

⁵ Weliswaar is de verwachting dat er steeds meer een tweedehandsmarkt zal ontstaan voor elektrische auto's, maar de verwachting is ook, dat ook de prijzen voor tweedehands elektrische auto's nog lang een stuk hoger liggen dan die van 'fossiele' auto's, vooral omdat er relatief weinig tweedehands elektrische auto's zullen zijn.



7. Conclusies

1. In geheel Flevoland betalen inwoners een beduidend hogere kilometerheffing voor woon-werk-verkeer dan in het MRA-gebied buiten Flevoland, bij toepassing van een vlakke heffing, zoals voorgesteld bij Betalen naar Gebruik. De oorzaak ligt in het feit dat de gemiddelde woon-werkafstand in Flevoland beduidend hoger ligt dan in het overige MRA-gebied.
2. Inwoners van Flevoland betalen €2 tot soms wel €6 per dag meer dan inwoners van Amsterdam en Amstelland-Meerlanden in dezelfde inkomensklasse en een voertuig met dezelfde brandstofsoort.
3. Bijvoorbeeld een inwoner van Lelystad die full-time werkt en elke dag naar zijn werk reist betaalt gemiddeld jaarlijks ruim €600 meer aan kilometerheffing dan een inwoner van Amsterdam of uit Amstelland-Meerlanden.
4. Voor inwoners van Flevoland zijn er minder banen bereikbaar met andere modaliteiten dan de auto dan in veel andere gebieden in het MRA-gebied.
5. Voor de effecten op de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen maakt het groot verschil of inwoners gebruik kunnen maken van elektrische auto's of in auto's met fossiele brandstof rijden
6. Gebruikers van auto's met fossiele brandstof met een laag inkomen hebben in Almere-Lelystad een afname van bereikbare arbeidsplaatsen van ca. 10%, in overig Flevoland van ca. 25%. Het verschil tussen Almere-Lelystad en overig Flevoland zit in de beschikbaarheid van alternatieven voor de auto.
7. Gebruikers van auto's met fossiele brandstof met een middellaag inkomen hebben in Almere-Lelystad een afname van bereikbare arbeidsplaatsen van ruim 30%, in overig Flevoland van bijna 50%. Het verschil tussen Almere-Lelystad en overig Flevoland zit in de beschikbaarheid van alternatieven voor de auto.
8. De bereikbaarheid van arbeidsplaatsen voor mensen met een middellaag inkomen met een auto met fossiele brandstof komt door de kilometerheffing van Betalen Naar Gebruik vrijwel op het niveau van de mensen met een laag inkomen
9. Ook de bereikbaarheid van arbeidsplaatsen met een middelhoog inkomen en een auto op fossiele brandstof daalt drastisch
10. Het kunnen gebruiken van elektrische auto's zou de negatieve effecten van een kilometerheffing op kunnen heffen. Omdat de aanschafkosten van een elektrische auto hoog zijn, valt dit voordeel vooral toe aan mensen met een hoog en middelhoog inkomen. De verwachting is dat dit in 2030 ook nog zo is.
11. Bij al deze varianten moet in ogenschouw worden genomen dat de kosten van Betalen Naar Gebruik van inwoners van Flevoland altijd beduidend hoger zijn dan elders in het MRA-gebied.
12. Naarmate de verdeling van elektrische auto's over de inkomensklassen meer gelijk is over de inkomensklasse (en de kilometerheffing niet te hoog), zal dit leiden tot minder bereikbaarheidsongelijkheid.
13. Wanneer elektrische auto's voornamelijk voor mensen met een hoger inkomen te bekostigen zijn, zal de bereikbaarheidsongelijkheid sterk stijgen door een kilometerheffing, doordat mensen met een lager inkomen naast de kilometerheffing ook moeten betalen voor de fossiele brandstof.
14. Betalen naar Gebruik geeft een verslechtering van de bereikbaarheid van banen voor alle groepen in Flevoland, behalve voor diegenen die zich een elektrische auto kunnen veroorloven.
Met name de middengroepen ondervinden een aanzienlijke verslechtering van zowel de bereikbaarheid als de kosten van het autogebruik. Zij zijn nog meer dan de laagste inkomens afhankelijk van de auto voor het kunnen bereiken van banen. En de middengroepen bezitten veelal nog fossiele auto's, ook in 2030. Daardoor moeten zij zowel de kilometerheffing betalen als de kosten voor brandstof. Gevoegd bij de lange woon-werkafstanden die veel inwoners van Flevoland hebben, betekent dit een duidelijke toename van de kosten.
15. Een toename van elektrische auto's die tegen lagere totaaltarieven kunnen rijden dan nu, leidt, volgens de verkenningen van het Multimodaal Toekomst Beeld (MTB), tot een verhoging van het autogebruik en daarmee tot een toename van congestie.



16. Op dit moment zijn de brandstofprijzen veel hoger dan de afgelopen decennia. Aangenomen is dat deze in 2030 weer op een lager niveau liggen. Wanneer dan de prijzen nog steeds vergelijkbaar zijn met die van nu, zullen de effecten van een kilometerheffing nog groter zijn voor de lagere inkomensgroepen.
17. Er zijn aanwijzingen voor, dat een heffing die differentieert qua heffing naar locatie leidt tot minder grote regionale verschillen. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer de tariefhoogte per locatie wordt ingegeven door de aan- of afwezigheid van alternatieven voor de auto.
18. Mocht een heffing die verschilt per gebied worden overwogen, dan is het van belang om aan de rand van deze gebieden overstapmogelijkheden naar fiets en OV in te richten, zodat reizigers de hogere heffing kunnen vermijden.

8. Aanbevelingen

1. Doe nader onderzoek naar de mogelijkheden voor het slechten van regionale verschillen door middel van locatiespecifieke differentiatie van de heffingen.
2. Het is hierbij ook van belang, dat de daadwerkelijke kosten van de heffingen onder zo'n regime worden bepaald. Hiervoor is het nodig, dat – voorafgaand aan een IKOB-verkenning – er een aantal runs met verkeersmodellen worden verricht.



Bijlage 1: Woon-werk-afstanden 2019

Gemeente	Gemiddelde woon-werk-afstand 2019 (km)
Aalsmeer	14.3
Alkmaar	22.1
Almere	30.8
Amstelveen	15.1
Amsterdam	15.0
Beemster	19.5
Bergen (NH.)	22.0
Beverwijk	17.4
Blaricum	21.3
Bloemendaal	19.1
Castricum	20.2
Diemen	15.6
Drechterland	21.1
Dronten	32.4
Edam-Volendam	15.4
Enkhuizen	24.2
Gooise Meren	20.5
Graft-De Rijp	20.5
Haarlem	18.1
Haarlemmermeer	16.4
Heemskerk	16.4
Heemstede	17.8
Heerhugowaard	21.5
Heiloo	21.5
Den Helder	23.4
Hilversum	19.5
Hollands Kroon	27.3
Hoorn	24.7
Huizen	19.9
Koggenland	18.5
Landsmeer	16.4
Langedijk	19.2
Laren	21.1
Lelystad	35.6
Medemblik	24.2
Noordoostpolder	29.2
Oostzaan	15.6
Opmeer	22.2

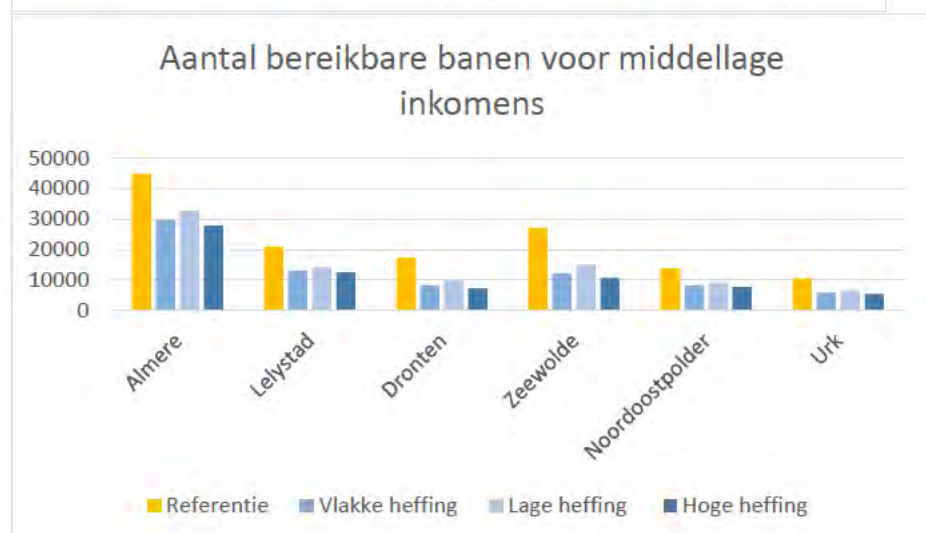
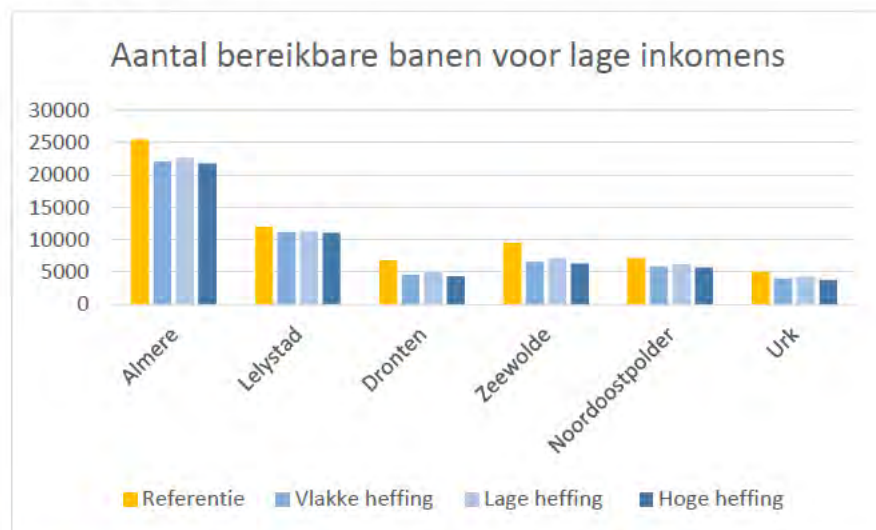


Ouder-Amstel	14.1
Purmerend	20.6
Schagen	23.2
Schermer	23.2
Stede Broec	22.2
Texel	16.5
Uitgeest	18.6
Uithoorn	15.8
Urk	18.0
Velsen	17.3
Waterland	20.6
Weesp	18.9
Wijdmeren	18.9
Wormerland	17.3
Zaanstad	17.5
Zandvoort	20.2
Zeevang	21.9
Zeewolde	31.6

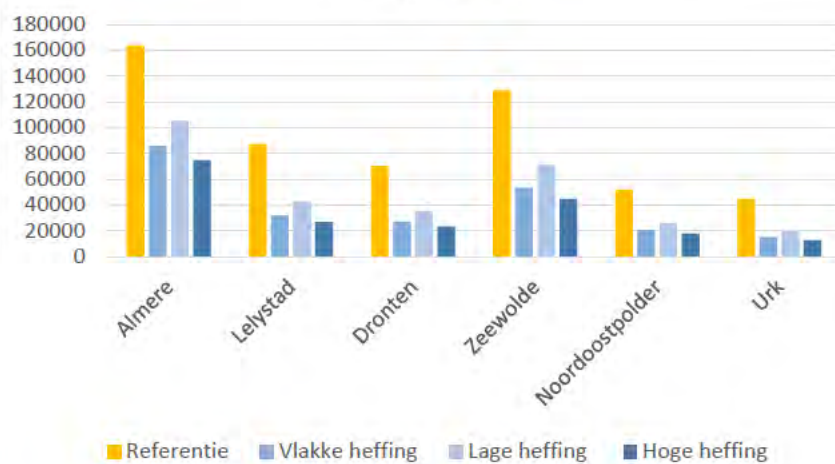
Bron: CBS



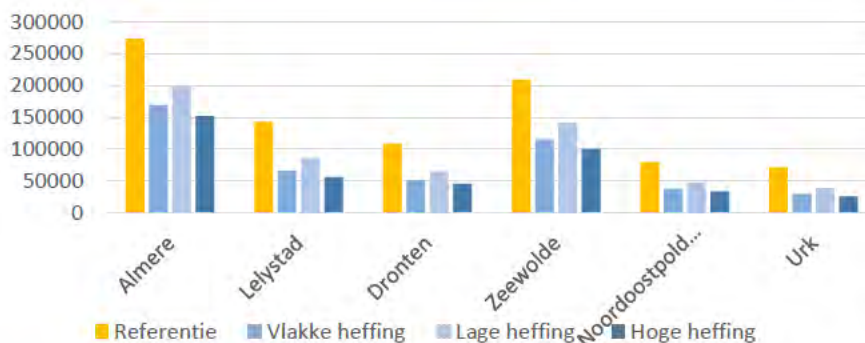
**Bijlage 2 : Aantal bereikbare banen voor verschillende inkomensgroepen bij diverse varianten km-heffing 2030
fossiele auto's**



Aantal bereikbare banen voor middelhoge inkomens



Aantal bereikbare banen voor hoge inkomens





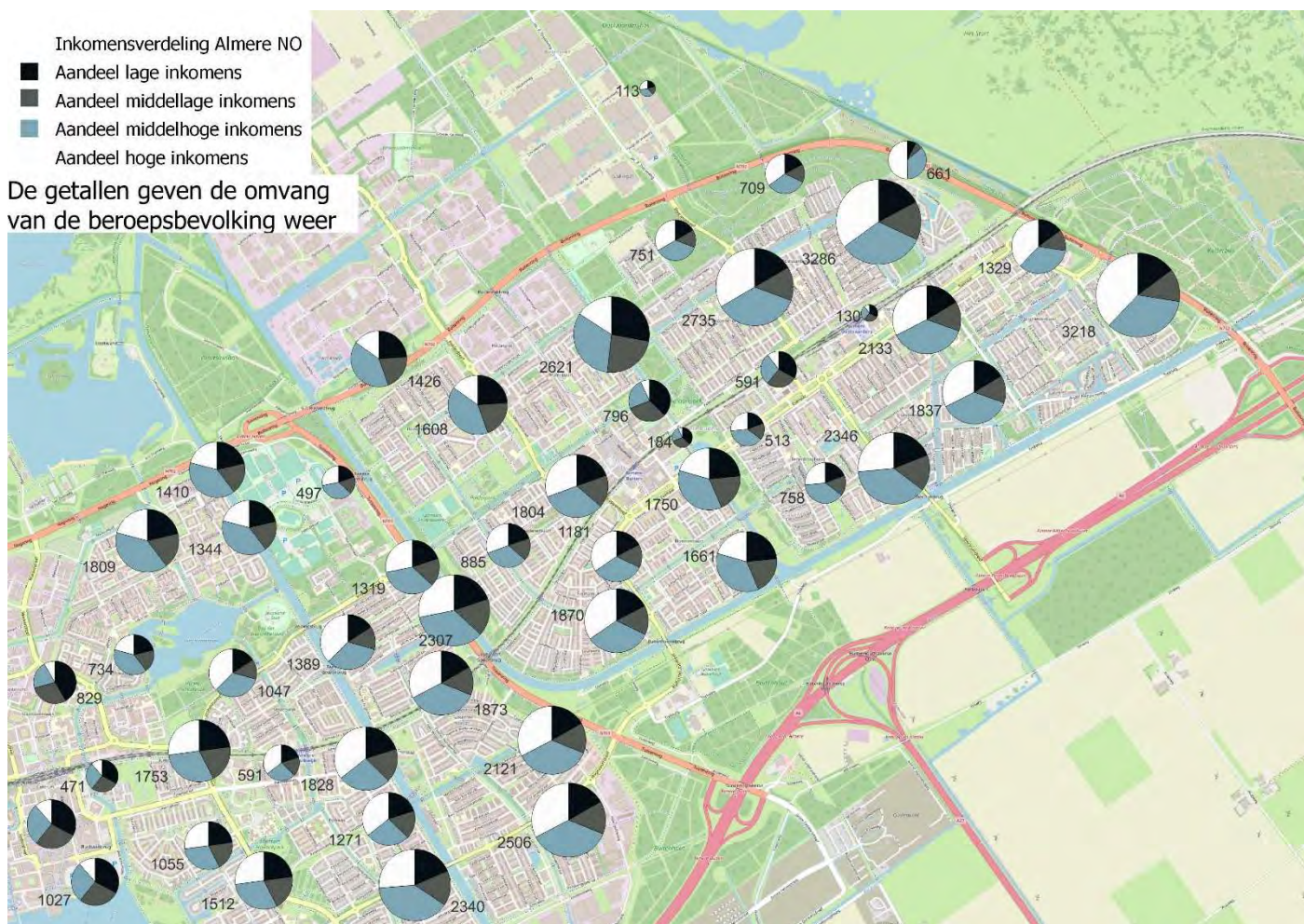
Bijlage 3: Inkomensverdeling deelgebieden Flevoland

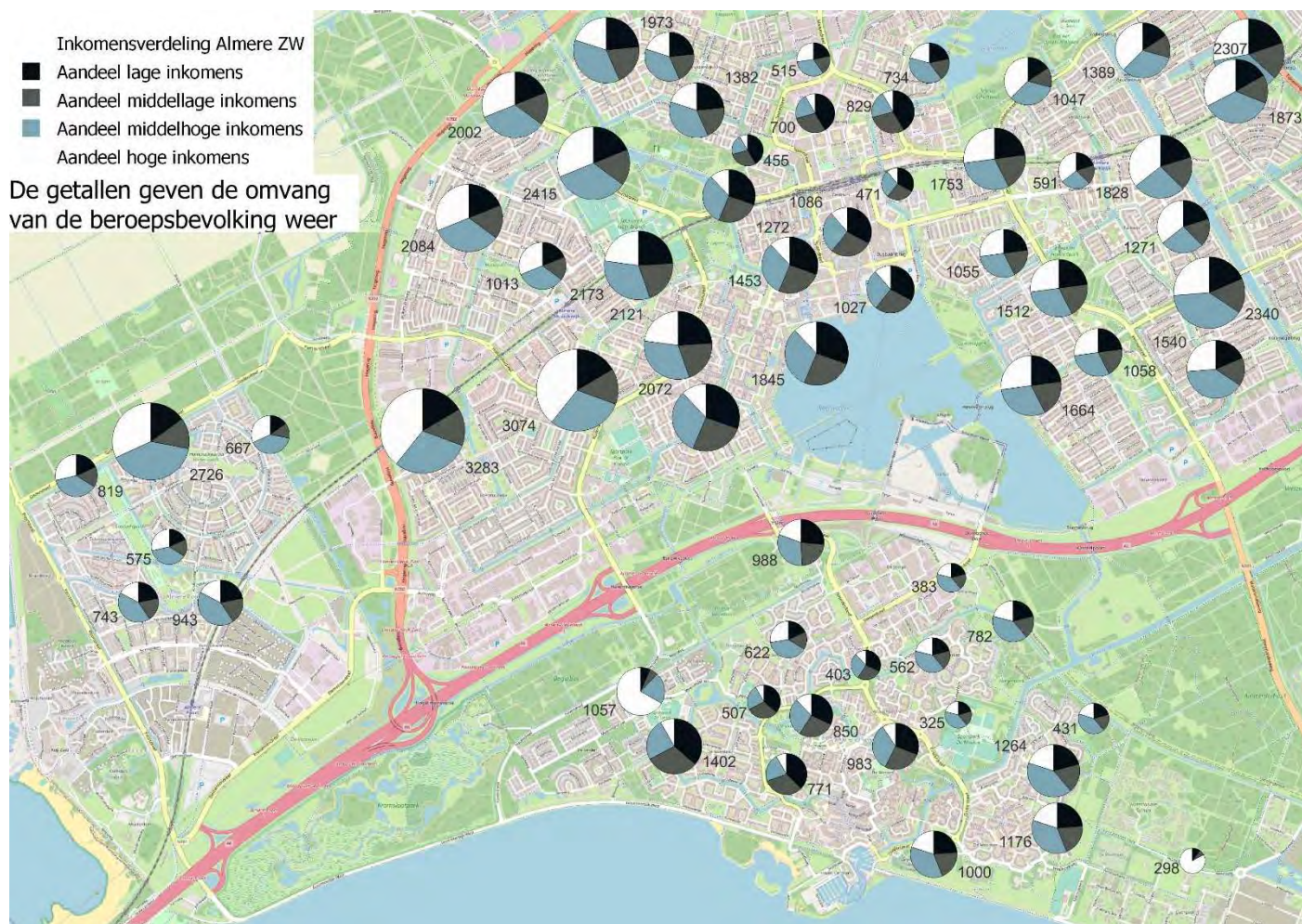
Onderstaande plaatjes geven de inkomensverdeling weer van de deelgebieden van Flevoland. De omvang van de taartdiagrammen geeft de omvang van de beroepsbevolking van de betreffende buurt of wijk weer.

Inkomensverdeling Almere NO

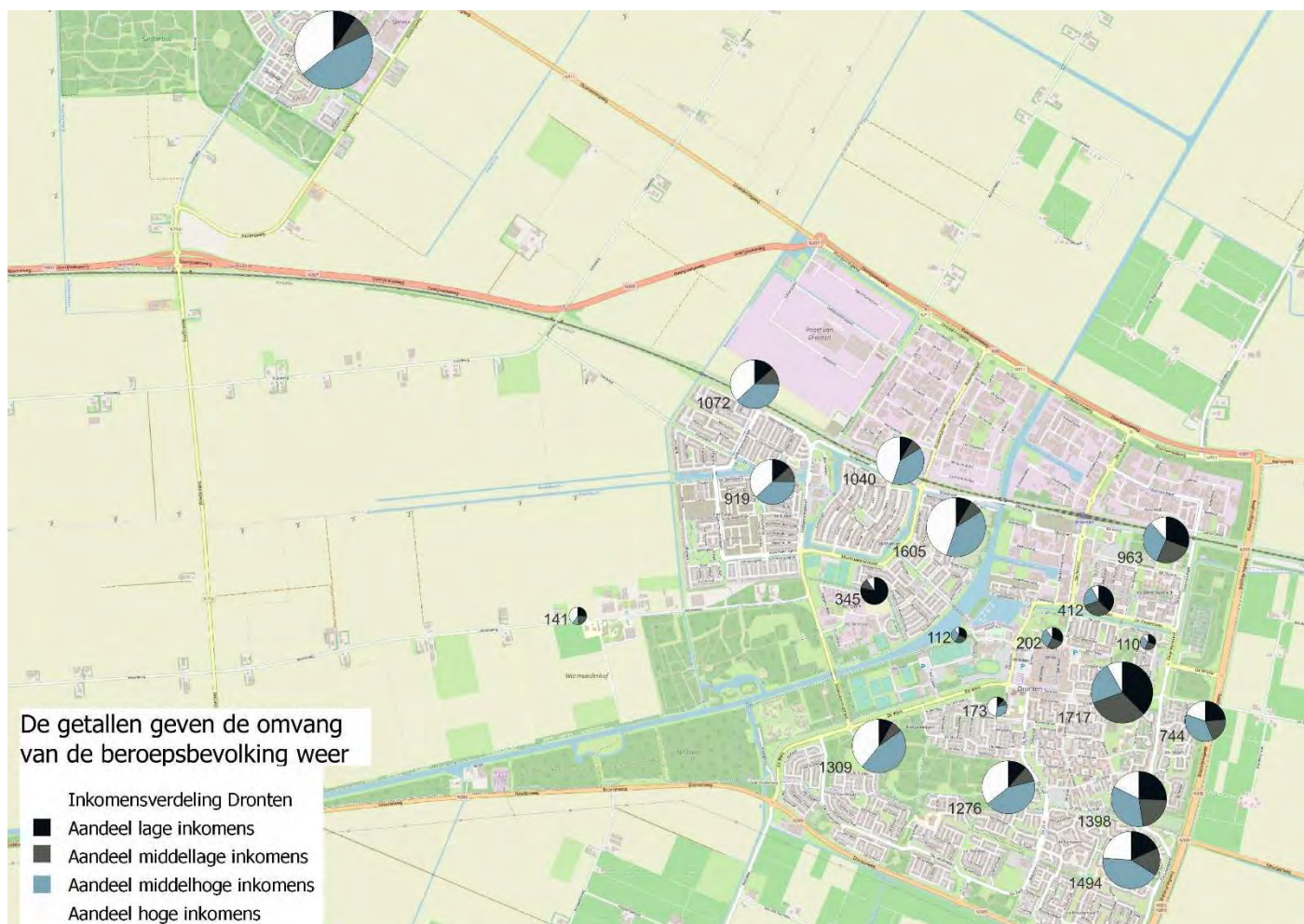
- Aandeel lage inkomens
- Aandeel middellage inkomens
- Aandeel middelhoge inkomens
- Aandeel hoge inkomens

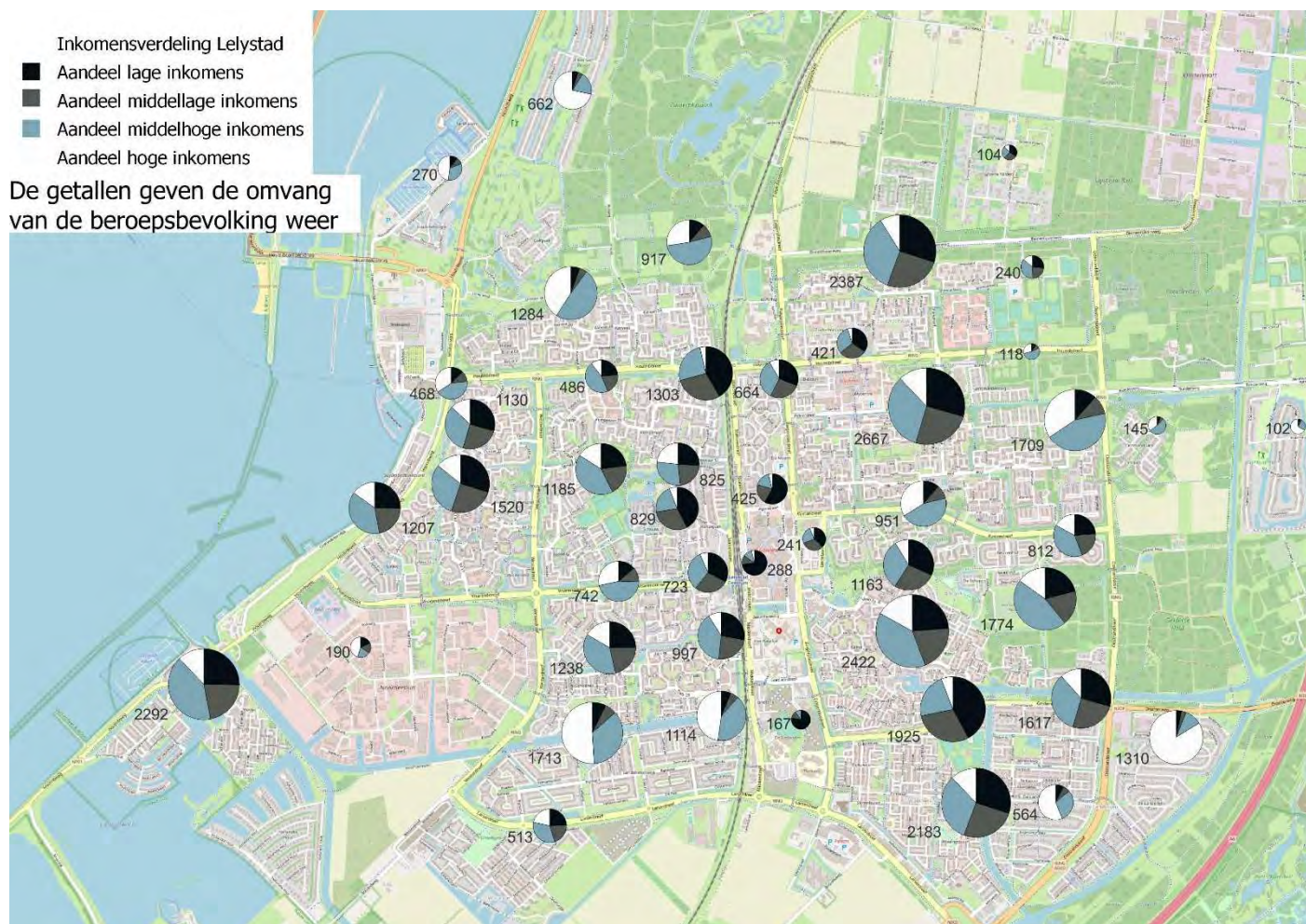
De getallen geven de omvang van de beroepsbevolking weer





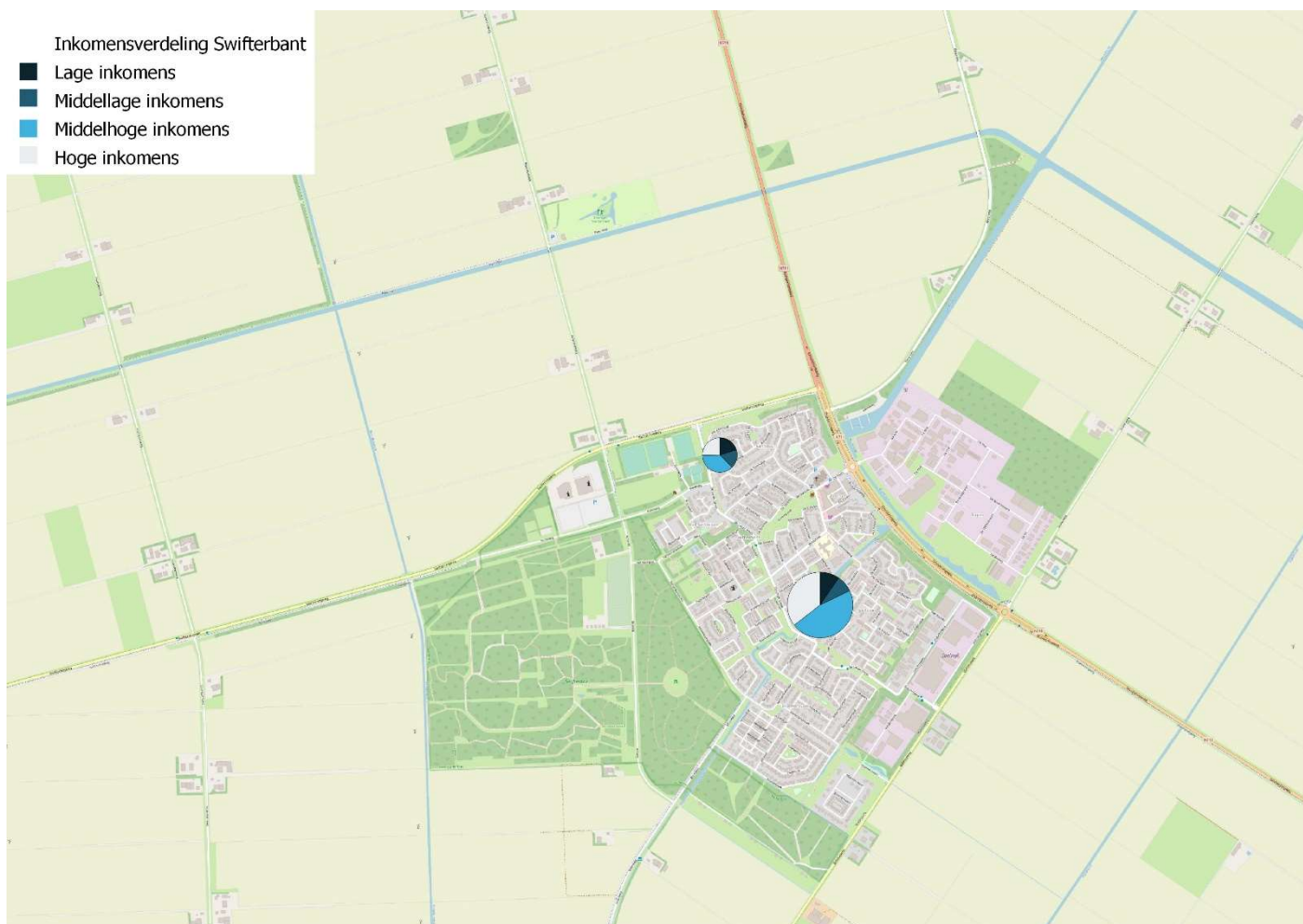


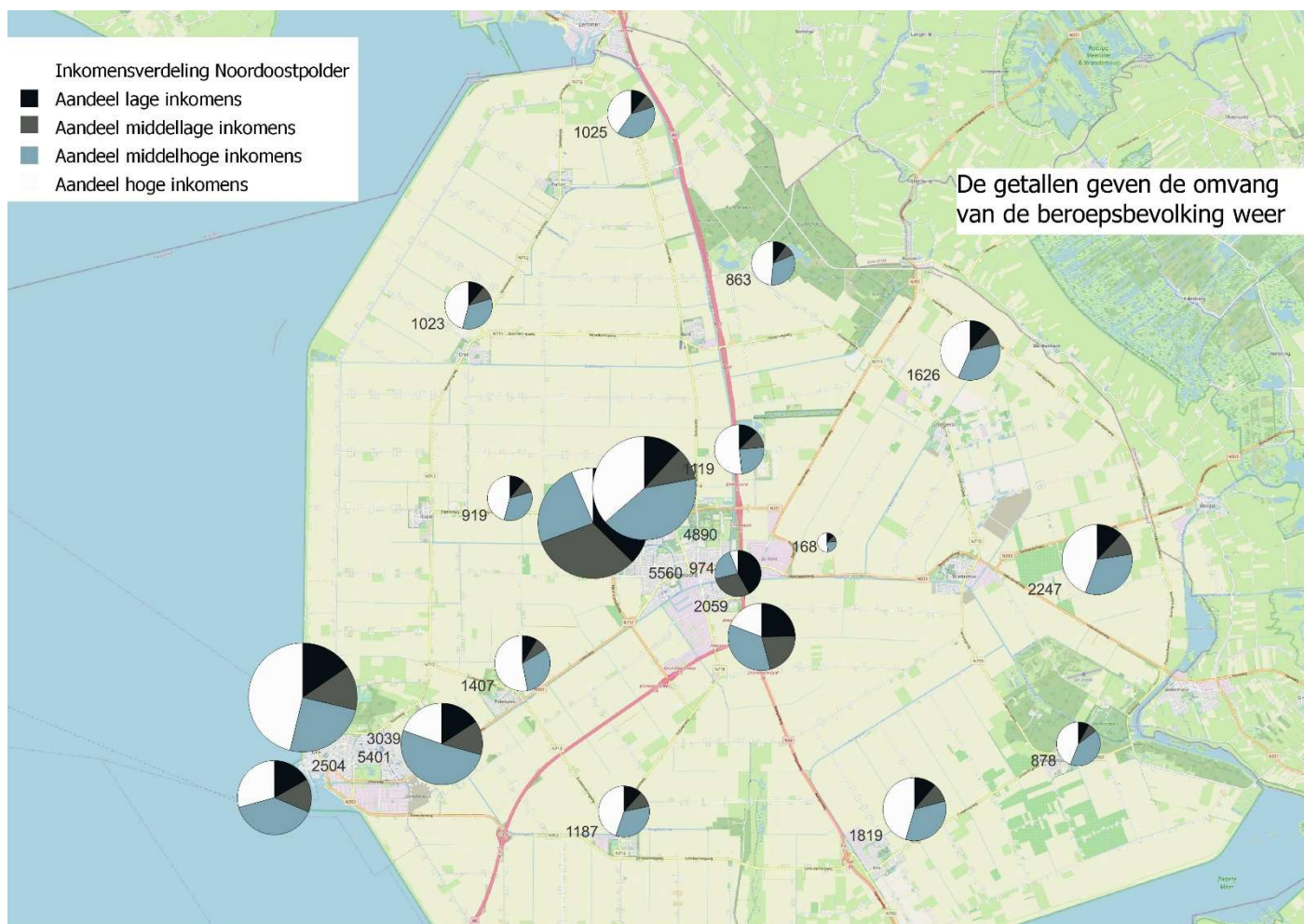


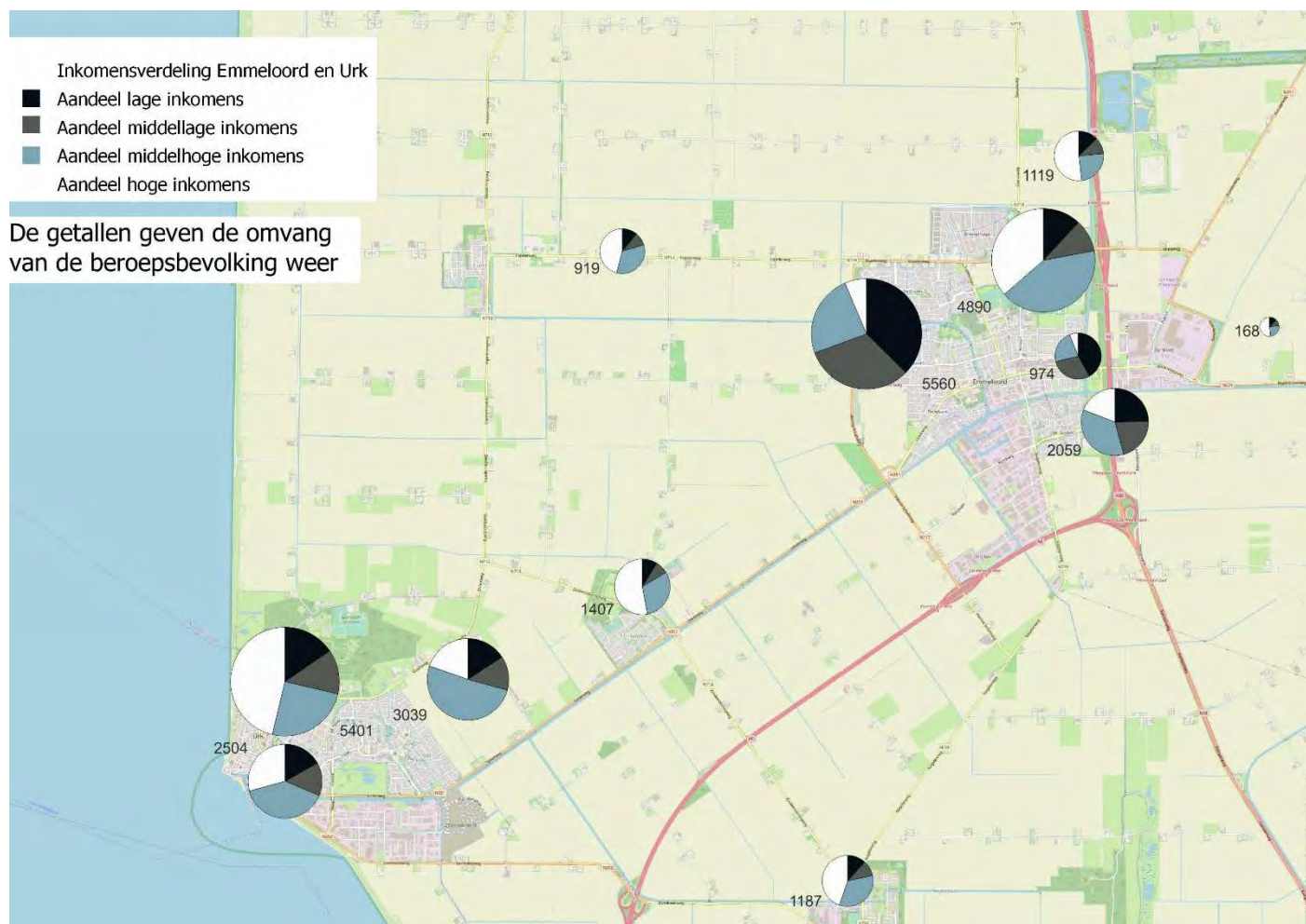


Inkomensverdeling Swifterbant

- Lage inkomens
- Middellage inkomens
- Middelhoge inkomens
- Hoge inkomens







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.