

Betalen naar gebruik combineert verschillende doelen en vraagt daarom om een verstandig compromis

Betalen naar gebruik kan bijdragen aan verschillende doelen zoals stabiele belastinginkomsten, het anders verdelen van de belastingdruk, vermindering van CO₂-uitstoot of het verbeteren van de bereikbaarheid. Daarnaast spelen ook de technische uitvoerbaarheid, de systeemkosten en privacyaspecten een rol. Wat optimaal is voor het ene doel, kan suboptimaal zijn voor een ander doel. Het vraagt daarom om een verstandig compromis.

Betalen naar gebruik maakt autobezit toegankelijker, maar autogebruik duurder

Een omzetting van de motorrijtuigenbelasting naar Betalen naar Gebruik betekent dat autobezit toegankelijker wordt: wie een auto niet zoveel wil gebruiken kan tegen minder kosten zich een auto veroorloven. Wie weinig rijdt, gaat er op vooruit, wie veel rijdt, op achteruit. Automobilisten krijgen een prikkel om de auto minder te gebruiken en dat leidt tot minder autogebruik.

Minder autogebruik, minder uitstoot, minder verkeersslachtoffers minder files

Minder autogebruik betekent minder CO₂-uitstoot, minder stikstofuitstoot, minder verkeersdoden, minder files. In Kansrijk mobiliteitsbeleid hebben we geraamd dat een tarief van 3 cent per kilometer op den duur kan leiden tot grofweg 5% a 10% minder autokilometers. Bij een volledige omzetting van de mrb zal het tarief gemiddeld eerder circa 6 cent worden, en de effecten ook groter. Bij invoering in 2030 is het effect niet meteen volledig. De kortetermijneffecten kunnen grofweg 20 tot 50 procent lager uitvallen dan die op lange termijn.

Het effect op de CO₂uitstoot en stikstofuitstoot neemt af naarmate een groter deel van het wagenpark elektrisch is.

Zolang een groot deel van het wagenpark op fossiele brandstoffen rijdt, kan Betalen naar gebruik bijdragen een reductie van de CO₂-uitstoot. In de Klimaat en Energieverkenning (KEV) van 2022 is geraamd dat in 2030 voor ca. 75% van de personenautokilometers van fossiele brandstoffen gebruik wordt gemaakt. In de jaren daarna- neemt dat aandeel verder af tot ca. 30% in 2040. In 2050 zal het naar verwachting nog zeer beperkt zijn. De bijdrage die Betalen naar Gebruik kan leveren aan reductie van de CO₂-uitstoot is in 2030 nog substantieel maar loopt dus terug. Het ingroeipad van elektrische auto's is niet in beton gegoten. Als door andere maatregelen het wagenpark sneller of trager "vergroent", heeft dat invloed op het emissie-effect van Betalen naar Gebruik. Wel is duidelijk dat hoe langer er gewacht wordt met invoering, hoe minder CO₂ reductie er nog met het instrument behaald kan worden. Wel draagt het dan nog bij aan beperking van het energiegebruik.

Betalen naar gebruik kan ook de stikstofuitstoot van het verkeer reduceren, maar ook dit effect neemt duidelijk af in de verdere toekomst, niet alleen omdat elektrisch auto's weinig stikstof uitstoten, maar ook omdat de huidige generatie benzine- en dieselauto's minder stikstof uitstoten dan oudere generaties.

Differentiatie van het tarief is van belang voor het emissie-effect

De vormgeving van het systeem (tariefstelling) werkt door in de samenstelling van het autopark en daarmee op de emissie-effecten. Indien de mrb wordt omgezet in een vlak tarief, waarbij alle auto's eenzelfde tarief krijgen, pakt het systeem voor zwaardere (en daarmee veelal onzuinige) auto's relatief gunstig uit. Tegelijkertijd worden dieselauto's, maar ook elektrische auto's gemiddeld relatief aantrekkelijker, wat juist weer gunstig is voor het CO₂ effect. Het differentiëren van het kilometertarief naar bepaalde autokenmerken kan het emissie-effect van het systeem vergroten. Daarmee kan voorkomen worden dat onzuinige auto's relatief goedkoper worden en het kan de transitie naar elektrische auto's stimuleren.

Differentiatie is ook van belang voor verdelingseffecten

Ook voor de verdelingseffecten is een differentiatie van belang. Op dit moment is de mrb voor zware auto's en voor dieselauto's veel hoger dan voor lichte benzine auto's. Een differentiatie van het kilometertarief naar voertuigkenmerken als gewicht en brandstofsoort kan het rijden met kleinere, lichtere en schonere auto's betaalbaarder houden. Daarnaast leidt BnG in zichzelf al tot verdelingseffecten, waarin veelrijders meer betalen en weinig rijders minder. Het kan wel zijn dat vanuit emissie-effecten er andere wensen zijn voor differentiatie dan vanuit verdelingseffecten, bijvoorbeeld als een elektrische auto voor bepaalde groepen nog geen goed betaalbaar of bruikbaar alternatief is.

Minder files is niet hetzelfde als een betere bereikbaarheid

Een kleine afname van het autoverkeer in de spits kan veel effect op de files hebben. In spits kan 1% minder autoverkeer de files met zo'n 3% verminderen. Het sociaal recreatief verkeer zal door BnG het sterkste afnemen, maar ook het woon-werkverkeer neemt af. De kortere files zijn prettig, maar de hogere kosten voor autogebruik geven toch een belemmering om banen verderop te kiezen. In die zin is een afname van de files niet hetzelfde als een betere bereikbaarheid voor de arbeidsmarkt.

Belangrijk is de vraag in hoeverre werkgevers werknemers gaan compenseren in hun woon-werkvergoedingen. Als werkgevers veel vergoeden, kan dat het functioneren van de arbeidsmarkt ten goede komen, maar het effect van BnG op de files, de emissies en dergelijke kleiner maken. Bovendien is er sprake van een verdelingseffect. Vergoedingen voor woon-werkverkeer zijn namelijk niet voor alle werkenden in gelijke mate beschikbaar. Ongeveer 60% van de werknemers krijgt een woonwerkvergoeding voor de auto, maar bij de hoger opgeleiden/hogere inkomens is dit hoger. Zij maken ook de meeste kilometers.

Als filereductie centraal staat, is een gerichte congestieheffing logischer maar dat hoeft niet met hetzelfde systeem

Een groot deel van het autoverkeer is buiten de spits en/of buiten de Randstad. In die situaties, waar vrijwel geen sprake is van congestie, geeft minder autoverkeer nauwelijks tijdwinst. Als het oogmerk filereductie is, is een zo gericht mogelijke spitsheffing veel effectiever dan een vast tarief. Dan is differentiatie naar tijd en plaats gewenst.

Een simpel systeem, bijvoorbeeld gebaseerd op een kilometerteller kan wel differentiëren naar autokenmerken maar niet naar tijd en plaats. Andere systemen, zoals een Smart vignet, ANPR of DSRC zijn wel naar tijd en plaats te differentiëren maar zijn erg kostbaar om op alle wegen uit te rollen. Het is ook mogelijk om twee systemen te combineren: een kilometertellersysteem voor een vast tarief per kilometer, te differentiëren naar autokenmerken, en op de drukste plekken in drukke

uren een Smart vignet, ANPR of DSRC systeem. Dat is wellicht goedkoper en beheersbaarder dan een alles-in-eensysteem.

Welke lessen kunnen we trekken uit pogingen in het verleden om een vorm van betalen naar gebruik in te voeren en uit het buitenland?

Bij Anders Betalen voor Mobiliteit werden zoveel eisen en doelen gesteld, dat het onuitvoerbaar werd. Iedere stelselwijziging heeft voor- en nadelen. Daarom is het van belang realistisch te zijn met de verwachtingen die je wekt. Het is geen wondermiddel.

Bij buitenlandse voorbeelden was de weerstand vooraf groter dan achteraf.