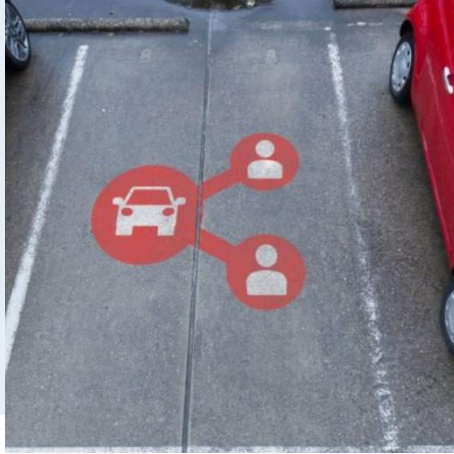




**Empaction**  
PARKEER- EN MOBILITEITSPROFESSIONALS

DE  
TOEKOMST  
BEREIKBAAR



## NVC - Discussie

# Rekeningrijden vs. Deelmobiliteit

25 mei 2023

|   |
|---|
| <p><b>Titel sessie (max. 60 leestekens)</b></p> <p>Rekeningrijden vs. deelmobiliteit</p>  |
| <p><b>Naam spreker + mobiel telefoonnummer + email + functie</b></p> <p>Marco de Jong   06 24 91 08 90   <a href="mailto:m.de.jong@empaction.nl">m.de.jong@empaction.nl</a>   Managing Partner</p>  |
| <p><b>Stelling</b></p> <p>Het invoeren van betalen naar autogebruik in plaats van autobezit heeft onwenselijke gevolgen voor de adoptie van deelmobiliteit</p>  |
| <p><b>Samenvatting (max. 140 leestekens inclusief spaties)</b></p> <p>Gemeenten zetten in op deelmobiliteit om verdichting in stedelijke gebieden mogelijk te maken, zonder dat dit ten koste gaat van de leefbaarheid en bereikbaarheid. Rekeningrijden bedreigt echter de voortgang van deelmobiliteit. Het bezit van auto's wordt goedkoper, waardoor de aantrekkelijkheid van deelauto's afneemt. Dit leidt tot meer privé auto's en minder (openbare) ruimte. Rekeningrijden houdt (nog) geen rekening met verschillende factoren, waardoor aanbieders van deelmobiliteit geen goede businesscase meer kunnen maken. Rekeningrijden kan negatieve gevolgen hebben voor het autobezit en de adoptie van deelmobiliteit.</p>   |
| <p><b>Discussie</b></p> <p>De laatste tijd zijn de gemeenten deelmobiliteit gaan inzetten als oplossingsrichting voor de alsmaar groeiende verdichtingsopgave in de stedelijke gebieden. Om de woningbouw niet te remmen en de schaarse ruimte zo efficiënt mogelijk in te zetten, kiezen steeds meer gemeenten voor het minder aantrekkelijk maken van het bezitten van een auto. Mensen die de auto niet echt nodig hebben, kunnen voor de incidentele reizen alternatieven kiezen, zoals de deelauto. Nu heeft het kabinet aangekondigd om betalen naar gebruik (BnG), rekeningrijden, in te voeren. Dit hangt als het zwaard van Damocles boven de ontwikkelingen en het beleid van de gemeenten over deelmobiliteit. Met het huidige stelsel is het niet rendabel om een auto grotendeels stil te laten staan, waardoor een deelauto aantrekkelijk werd. Het voorgestelde BnG-model zorgt ervoor dat het bezitten van een auto niet meer duur is, maar het gebruik van de auto wel. Dit zal resulteren in een verhoogd autobezit, zeker onder de huishoudens die voorheen twijfelden over de financiële haalbaarheid van een auto. De noodzaak en aantrekkelijkheid van een deelauto zal afnemen voor de gebruiker, terwijl deze nog zeker aanwezig is voor de gemeente. Met steeds meer auto's en minder ruimte, wordt het spanningveld tussen de verdichtingsopgave en de woningbouwopgave steeds groter.</p> <p>Niet alleen de toename in autobezit zal de adoptie van deelmobiliteit vermoeilijken, het wordt voor de aanbieder ook bijna onmogelijk om deelauto's aan te bieden. Het huidige plan voor rekeningrijden houdt namelijk geen rekening met tijden, soorten ritten, soorten auto's of soort bestuurder. Iedereen betaald per gereden kilometer. Door extra kosten voor het gebruik in te stellen worden de aanbieders daardoor extra belast. Hierdoor worden deelauto's relatief duur voor gebruikers en is er geen businesscase te maken.</p> |

Kortom, met het BnG-model wordt autobezit goedkoper waardoor het autobezit zal toenemen. Hierdoor is deelmobiliteit minder concurrerend en zal de slagingkans fors afnemen. Het invoeren van rekening rijden zal negatieve gevolgen hebben op de verdichtingsopgave en met name op de adoptie van deelmobiliteit.

### Context (aanvullende informatie)

Het kabinet heeft aangekondigd in 2030 over te willen gaan naar het model van Betalen naar Gebruik (BnG). Het BnG model, ook wel rekeningrijden genoemd, is een alternatieve benadering van mobiliteit die gericht is op het belasten van het gebruik van de weg in plaats van het bezit van een auto (Rijksoverheid, 2022a). In het voorgestelde rekeningrijden-systeem betalen bestuurders enkel een vergoeding op basis van de gereden kilometers, er wordt geen onderscheidt gemaakt in tijdstip van rijden, soort auto of soort autorit (Rijksoverheid, 2022b). Het kabinet hoopt hiermee mensen nogmaals te laten nadenken over de noodzaak van de autorit of dat een alternatief vervoersmiddel ook niet geschikt is. Dit heeft hopelijk het gevolg dat meer mensen de auto laten staan waardoor de CO2 uitstoot zal verlagen en er minder files op de weg komen.

Daarnaast heeft het kabinet als doel met het BnG-model om het inkomen op peil te houden. Vanaf 2030 is namelijk de verkoop van nieuwe CO2 uitstotende voertuigen niet meer toegestaan. Dit betekent dat het wagenpark vooral uit elektrische voertuigen zal gaan bestaan. Dit heeft als gevolg dat de inkomsten uit brandstofbelasting ook sterk zullen dalen. Het invoeren van het BnG model zou dit moeten compenseren.

Hoewel rekeningrijden waarschijnlijk zal zorgen voor een verlaging in het gebruik van de auto, zal het echter een stimulerende werking hebben op het bezitten van een auto. Uit verschillende studies is gebleken dat het personenauto wagenpark groeit bij een variabele kosten model zoals het BnG-model (Knoope, Krabbenborg, Romijn, Wortelboer van Donselaar, 2022). Dit zal waarschijnlijk ontstaan doordat een deel van de huishoudens die nu geen auto bezitten een auto zullen gaan aanschaffen en dat huishoudens die al wel een auto bezitten eerder voor de extra auto zullen kiezen nu het financieel voordeliger wordt.

#### Bronnen:

Knoope, M., Krabbenborg, L., Romijn, G. en Wortelboer van Donselaar, P. (2022, November).

Verwachte effecten van betalen naar gebruik Inzichten vanuit de literatuur en een expertsessie: Achtergrondrapport. *KiM*.

Rijksoverheid (2022a). Plannen kabinet met betalen naar gebruik. Geraadpleegd via:

<https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/belastingen-op-auto-en-motor/plannen-kabinet-met-betalen-naar-gebruik>

Rijksoverheid (2022b). 1e hoofdlijnenbrief Betalen naar Gebruik. Geraadpleegd via:

<https://open.overheid.nl/documenten/ronl-9dd3e422527fe9acae0639582c9b11a792813853/pdf>