

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3383

Vragen van het lid **Van Haga** (Groep Van Haga) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *plattelandsbewoners die onevenredig hard worden geraakt door rekeningrijden* (ingezonden 24 juli 2023).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Staatssecretarissen van Financiën en van Infrastructuur en Waterstaat (ontvangen 21 augustus 2023).

Vraag 1

Bent u bekend met het bericht dat plattelandsbewoners onevenredig hard worden geraakt door rekeningrijden¹?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoe kunt u rekeningrijden willen invoeren als het openbaar vervoer (OV) in de meeste P10-gemeenten (netwerk van grote plattelandsgemeenten) op het platteland erbarmelijk slecht geregeld is, waardoor er geen alternatief voor de auto is? Graag een gedetailleerd antwoord.

Antwoord 2

De Staatssecretaris van IenW heeft uw Kamer op 13 juni jl. per brief geïnformeerd over het voornemen om maatregelen te onderzoeken die het regionaal OV kunnen versterken,² conform de motie Slootweg/Kuiken³. Daarbij benadruk ik nogmaals het belang dat het kabinet hecht aan voldoende bereikbaarheid voor alle mensen in heel het land, ook in dunner bevolkte gebieden. Vanwege snel stijgende kosten en langzamer terugkerende inkomsten maken de voor het regionaal OV verantwoordelijke decentrale overheden keuzes ten aanzien van het OV-aanbod. Bij de invulling van de motie is het van belang uit te gaan van de verantwoordelijkheidsverdeling tussen de decentrale overheden en het Rijk én ook om de effectiviteit van maatregelen en het financiële kader zorgvuldig mee te wegen. Het is het streven van de Staatssecretaris om de Kamer nog voor de begrotingsbehan-

¹ De Telegraaf, 24 juli 2023, <https://www.telegraaf.nl/nieuws/676810875/rekeningrijden-onder-vuur-in-de-regio-kilometertaks-raakt-vooral-platteland>.

² Kamerstuk 23 645, nr. 804

³ Kamerstuk, 36 350, nr. 17

delingen van de Ontwerpbegroting 2024 per brief te informeren over de eventuele mogelijkheden.

Over het bieden van voldoende regionaal OV-aanbod is de Staatssecretaris van IenW daarnaast doorlopend in gesprek met de verantwoordelijke decentrale overheden. Het is aan decentrale overheden met hun vervoerders om de lokale reisvraag te bedienen en maatwerk te bieden. De provinciale staten en regionale consumentenvertegenwoordigingen zien toe op de besluiten die regionaal genomen worden. Bij de invulling van de motie Slootweg/Kuiken worden mogelijkheden verkend die het kabinet heeft bij het versterken van het regionaal OV.

Vraag 3

Deelt u de mening dat de overheid niet aan de basis mag staan om ongelijkheid tussen burgers te creëren, te weten wel en geen (voldoende) aanbod van openbaar vervoer? Zo ja, hoe kan het dat bewoners op het platteland onevenredig hard op kosten worden gejaagd als rekeningrijden wordt ingevoerd door gebrek aan goed OV? Graag een gedetailleerd antwoord.

Antwoord 3

P10 neemt aan dat bewoners van plattelandsgemeenten vanwege de grotere afhankelijkheid van de auto bij invoering van BnG ook duurder uit zullen zijn dan onder de huidige motorrijtuigenbelasting. Dit blijkt niet uit onderzoeken die Staatssecretaris Van Rij en ik naar de Tweede Kamer hebben gestuurd. De gevolgen van het invoeren van Betalen naar Gebruik zijn namelijk voor een aantal varianten voor de tariefstructuur voor landelijk en stedelijk gebied in beeld gebracht. Uit onderzoek dat Staatssecretaris Van Rij en ik op 17 november 2022 naar de Tweede Kamer hebben gestuurd blijkt dat het gemiddelde jaarkilometrage van een auto in landelijk gebied met 12.400 km per jaar iets lager is dan in sterk of zeer sterk stedelijk gebied (13.000 km per jaar).⁴ In de vervolgonderzoeken die op 26 juni 2023 zijn gedeeld met de Tweede Kamer wordt deze uitkomst bevestigd.⁵ Door het hogere autobezit betalen mensen in landelijk gebied per huishouden nu gemiddeld meer motorrijtuigenbelasting (mrb) dan in stedelijk gebied. Gegeven de bovengenoemde jaarkilometrages is het niet te verwachten dat bij invoering van Betalen naar Gebruik een lastenverschuiving optreedt van automobilisten in stedelijk gebied naar automobilisten in landelijk gebied.

Hoe de invoering van Betalen naar Gebruik precies uitpakt voor mensen in stedelijk en landelijk gebied hangt af van de precieze tariefstructuur die gekozen wordt, en de tarieven daarbinnen. Het kabinet heeft daarover nog geen besluit genomen.

Zie met betrekking tot het openbaar vervoer het antwoord op vraag 2.

Vraag 4

Waarom is uw beleid erop gericht om automobilisten, die al zwaar belast worden, met kilometerheffing nog meer te belasten? Graag een gedetailleerd antwoord.

Antwoord 4

De Tweede Kamer is op 1 juli 2022 geïnformeerd over de hoofdlijnen van Betalen naar Gebruik.⁶ In deze brief is toegelicht dat door het huidige systeem om te vormen van een belasting op bezit naar een belasting op gebruik, de lasten van automobilititeit rechtvaardiger worden verdeeld. Automobilisten die weinig rijden, gaan dan minder betalen. Zij belasten het wegennet en de omgeving immers minder dan automobilisten die meer kilometers maken. Daarbij is aangegeven dat het uitgangspunt is dat de opbrengsten van de autobelastingen in het voorziene jaar van invoering, 2030, op het niveau van 2025 blijven.

⁴ Kamerstuk 32 800, nr. 79

⁵ Kamerstuk 31 305, nr. 409

⁶ Kamerstuk 32 813, nr. 1081

Vraag 5

Wilt u, nu het kabinet gevallen is, alle voorbereidingen en/of besluiten rondom het rekeningrijden per direct stopzetten? Graag een gedetailleerd antwoord.

Antwoord 5

De Tweede Kamer bepaalt welke onderwerpen controversieel verklaard worden.