



Vereniging van
Nederlandse Gemeenten

Vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat
uit de Tweede Kamer der Staten Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den HAAG

doorkiesnummer	uw kenmerk	bijlage(n)
(070) 373 8422		
onderwerp	ons kenmerk	datum
Anders Betalen voor Mobiliteit	BAMM/U200800002	10 januari 2007

Geachte commissieleden,

Op 30 november 2007 heeft minister Eurlings u het kabinetsbesluit met betrekking tot Anders Betalen voor Mobiliteit (hierna ABvM) toegestuurd. Het bestuur van de VNG heeft op 13 december 2007 zijn standpunt bepaald ten aanzien van het kabinetsbesluit. Ter voorbereiding van de hoorzitting en het algemeen overleg tussen de Tweede Kamer en de minister zenden wij u hierbij op voorhand het standpunt van de VNG. Wij zijn bereid onze reactie nader toe te lichten tijdens de hoorzitting.

Voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van met name de stedelijke gebieden in Nederland is, naast het bouwen van nieuwe infrastructuur en het beter benutten van de bestaande infrastructuur, ABvM een onmisbaar instrument. Wij vinden het rechtvaardig, dat in de toekomst betaald moet worden voor het gebruik van de auto in plaats van voor het bezit van de auto.

Wij ondersteunen de keuze van het Kabinet om gedurende deze kabinetsperiode een betekenisvolle en onomkeerbare stap te zetten op weg naar het eindbeeld voor ABvM, zoals in de Nota Mobiliteit is verwoord. Belangrijk aandachtspunt en voorwaarde voor de steun van de gemeenten voor dit beleid is het feit, dat het Kabinet niet gekozen heeft voor een tussenstap waarbij de kilometerheffing eerst alleen voor het hoofdwegennet zou worden ingevoerd. Een dergelijke keuze zou tot onaanvaardbare gevolgen voor het onderliggend wegennet hebben geleid vanwege de te verwachten toename van het sluipverkeer.

Postbus 30435
Nassaulaan 12

2500 GK Den Haag
2514 JS Den Haag

Tel 070 373 83 93

Fax 070 363 56 82

www.vng.nl

De VNG verbouwt. Vanaf 19 november 2007 is ons tijdelijke bezoekadres: Koningin Marialaan 15-17, 2595 GA Den Haag.

Het Kabinet wil starten met het vrachtvervoer in 2011. Gezien het draagvlak voor het kabinetsbesluit bij het bedrijfsleven en de maatschappelijke organisaties is deze planning realistisch, mits de bijbehorende wet- en regelgeving ook op tijd gereed is. Dit is een verantwoordelijkheid voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Tweede Kamer. De integrale invoering van ABvM is voorzien in 2016. Tot die tijd zal er nog sprake zijn van een forse toename van de mobiliteit over de weg, waardoor de problemen met name in de stedelijke gebieden gedurende de spitsperiodes zullen toenemen. Hierbij gaat het niet alleen om bereikbaarheidsproblemen, maar ook om de problematiek rondom luchtkwaliteit. Wij zijn van mening dat, indien in 2012 blijkt dat het systeem volledig werkt en de inningsorganisatie op orde is, het Kabinet en de Tweede Kamer open moeten staan voor een discussie voor een versnelde integrale uitrol van het systeem.

Wij benadrukken dat de effecten van de invoering van ABvM op de luchtkwaliteit in Nederland en met name in de stedelijke gebieden moeten worden doorgerekend. Momenteel wordt er druk gewerkt aan het Nationaal Samenwerkingprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De effecten op de luchtkwaliteit van de nu voorgestelde wijze waarop de invoering van ABvM is voorzien (inclusief de planning) moeten in beeld worden gebracht. Hiermee wordt voorkomen dat gemeenten gedurende de invoering van ABvM worden geconfronteerd met knelpunten rondom luchtkwaliteit waarin in het NSL niet is voorzien. Het achteraf corrigeren van knelpunten rondom luchtkwaliteit inzake het NSL en het treffen van vervangende maatregelen brengt extra bestuurlijke en financiële lasten met zich mee, zowel voor decentrale overheden als de rijksoverheid.

In het kabinetsbesluit ontbreekt helaas de aandacht voor het onderwerp 'flankerend beleid' met uitzondering van mobiliteitsmanagement en spitsmijden. Onder flankerend beleid verstaan wij het aanbieden van alternatieve mogelijkheden tot verplaatsing gedurende de congestieperiodes. Wanneer het gebruik van de auto in de stedelijke gebieden gedurende de congestieperiodes fors duurder wordt gemaakt, moet gelijktijdig ook een redelijk alternatief aan de automobilist worden geboden. Wij doelen hierbij op het aanbieden van extra voorzieningen voor openbaar vervoer, park&ride/transferia en fietsvoorzieningen. Hierin moet extra worden geïnvesteerd en wij verzoeken het Rijk om hiervoor stimulerende middelen of instrumenten beschikbaar te stellen. Ervaringen uit het buitenland leren dat het flankerend beleid bij de invoering van de congestieheffing in 2012 direct goed moet zijn geregeld.

Wij vinden daarnaast dat de toepassing van de tijd/plaatsdifferentiatie (congestieheffing) te centralistisch door het Kabinet wordt ingevuld. Het rijk bepaalt de tarieven en de tijden waarop de congestieheffing mag worden toegepast. De decentrale overheden mogen alleen meepraten over de locaties, maar ook hier beslist uiteindelijk het rijk. Aangezien de oplossing van bereik- en leefbaarheidproblemen in de verschillende regio's om maatwerk vraagt, moet de rol van de decentrale overheden bij het hanteren van dit instrument gelijkwaardig worden ingevuld. Wij stellen voor dat de congestieheffing via de netwerkaanpak wordt ingevuld. De betrokken overheden bepalen daarbij gezamenlijk de locaties, tijden en tarieven en hierover worden afspraken gemaakt via bijvoorbeeld de MIRT-overleggen als onderdeel van afspraken over benutten, prijzen én bouwen. Wij realiseren ons, dat het rijk uiteindelijk de tarieven moet vaststellen in verband met het garanderen van de budgetneutraliteit op macroniveau. De tariefvaststelling moet echter niet meer dan een formaliteit zijn, nadat hierover afspraken zijn gemaakt in de genoemde MIRT-overleggen.

Wij begrijpen niet waarom het kabinet vanaf 2012 gedurende een periode van twee jaar de differentiatie

naar tijd en plaats beperkt mogelijk wil maken. Wij vragen ons af waarom deze congestieheffing niet direct voor onbepaalde tijd wordt ingevoerd. Tevens vragen wij ons af waarom de congestieheffing eerst alleen in de Noordvleugel mogelijk wordt gemaakt. Wanneer andere regio's ook behoefte hebben aan dit instrument in verband met bereik- en leefbaarheidproblemen zoals luchtkwaliteit, moeten zij dit ook kunnen toepassen. Ook bij grootschalige werkzaamheden aan de weg, bijvoorbeeld de A2 bij Maastricht of rond Eindhoven zou dit instrument moeten kunnen worden toegepast om gedrags- en bereikbaarheidseffecten te realiseren.

De opbrengsten van de congestieheffing die in een regio worden gegenereerd moeten naar onze mening zoveel mogelijk beschikbaar komen voor die regio ter financiering van extra infrastructuur of van alternatieve vervoersmogelijkheden ter plaatse. Dit komt ook ten goede aan het draagvlak in die regio voor de congestieheffing.

Ten aanzien van de onderwerpen mobiliteitsmanagement en spitsmijden zijn wij van mening dat het voortouw ligt bij het bedrijfsleven c.q. de werkgevers en de werknemersorganisaties. Zij zullen met elkaar niet-vrijblijvende afspraken moeten maken over onder andere flexibele werktijden, telewerken, alternatieve mogelijkheden voor autogebruik en spitsmijden. De overheden hebben hierbij een stimulerende en soms faciliterende rol. Wij denken hierbij met name aan situaties zoals grootschalige wegwerkzaamheden.

Tot slot menen wij dat de vergroening van de mobiliteit die het Kabinet voorstaat zoveel mogelijk moet worden losgekoppeld van de invoering van ABvM. Voorkomen moet worden dat in de toekomst het beeld ontstaat dat de automobilititeit – mede als gevolg van vergroeningsmaatregelen – duurder is geworden en dat dit wordt toegerekend aan de invoering van ABvM. Een heldere en begrijpelijke communicatie over ABvM is onontbeerlijk. Wij benadrukken dat de staatssecretaris van Financiën in overleg met de minister hieraan expliciet aandacht besteedt inzake de plannen voor de afschaffing en/of afbouw van de MRB en de BPM.

Een afschrift van deze brief sturen wij aan de ministers van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en de staatssecretaris van Financiën.

Hoogachtend,

Vereniging van Nederlandse Gemeenten



Mevrouw A. Jorritsma-Lebbink
voorzitter