

**Brief aan de leden
T.a.v. het college**

informatiecentrum tel. BAMM (070) 373 8020	uw kenmerk	bijlage(n) 3
onderwerp Anders Betalen voor Mobiliteit	ons kenmerk BAMM/U200800083 Lbr. 08/8	datum 5 maart 2008

Samenvatting

Met ingang van 2011 wordt naar het zich laat aanzien begonnen met het invoeren van een nieuw systeem voor het betalen van mobiliteit per auto in het gehele land. Niet meer het bezit van de auto, maar het gebruik van de auto wordt belast. De motorrijtuigenbelasting (MRB) en de aanschafbelasting voor auto's (BPM) worden geheel of gedeeltelijk afgeschaft. Hiervoor in de plaats komt een kilometerheffing gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukenmerk van de auto. Dit principe is reeds in de Nota Mobiliteit van begin 2006 verwoord en kon toen rekenen op breed draagvlak bij de verschillende overheden, bedrijfsleven en maatschappelijke organisaties. Ook in het parlement bestond toen breed draagvlak.

Het kabinet heeft eind vorig jaar de voorstellen voor de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit (ABvM) naar de Tweede Kamer gestuurd. De Tweede Kamer heeft op 31 januari 2008 een uitgebreide hoorzitting over dit onderwerp gehouden waarvoor alle betrokken partijen, waaronder de VNG, waren uitgenodigd. Een week later heeft de Kamer tijdens een Algemeen Overleg de plannen inhoudelijk besproken met de betrokken bewindslieden. Een kamermeerderheid steunt de plannen van het kabinet.

In deze informatieve ledenbrief geven wij aan welke voorstellen het Kabinet heeft gedaan, welke afwegingen hierbij zijn gemaakt, wat de gevolgen voor gemeenten zijn, hoe onze reactie op de kabinetsplannen luidt en hoe het debat in de Tweede Kamer is verlopen.

Aan de leden

informatiecentrum tel. BAMM (070) 373 8020	uw kenmerk	bijlage(n) 3
onderwerp Anders Betalen voor Mobiliteit	ons kenmerk BAMM/U200800083 Lbr. 08/8	datum 5 maart 2008

Geacht college,

Inleiding

Op 30 november 2007 heeft het Kabinet zijn voorstellen voor de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit (verder: ABvM) naar de Tweede Kamer gestuurd (zie bijlage). Deze voorstellen vloeien voort uit de Nota Mobiliteit en het eerdere advies van het Platform Nouwen over ABvM. De VNG is via het Nationaal Mobiliteitsberaad (NMB) nauw betrokken geweest bij de totstandkoming van het kabinetsbesluit. In deze informatieve ledenbrief geven wij aan welke voorstellen het Kabinet heeft gedaan, welke afwegingen hierbij zijn gemaakt, wat de gevolgen voor gemeenten zijn, hoe onze reactie op de kabinetsplannen luidt en hoe het debat in de Tweede Kamer is verlopen.

Coalitieakkoord

In het Coalitieakkoord en het daarop volgende beleidsprogramma (juni 2007) heeft het Kabinet een 'onomkeerbare en betekenisvolle stap' gedurende deze kabinetsperiode op weg naar een eerlijker systeem van betalen voor mobiliteit aangekondigd. Deze afspraak betekent dat de invoering van ABvM eerder moet plaatsvinden dan in de Nota Mobiliteit en door het Platform Nouwen was voorzien (invoering in periode 2012 – 2016). Het Kabinet heeft overwogen om een 'tussenstap' te nemen op weg naar het eindbeeld ABvM, waarbij gebruik zou moeten worden gemaakt van andere technieken (zendertjes en portalen in plaats van satelliet en GPS) op slechts delen van het wegennet (hoofdwegennet) en/of voor slechts bepaalde doelgroepen (leaserijders of vrachtverkeer). Vanuit de VNG hebben wij eerder aangegeven dat wij op zich akkoord kunnen gaan met een 'tussenstap', onder de strikte voorwaarde dat deze tussenstap niet zou mogen leiden tot extra (sluip)verkeer op het onderliggend wegennet. Dit zou immers ten koste gaan van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid (luchtkwaliteit en geluid) op en langs de lokale en regionale wegen. Een tussenstap moet ook passen binnen het eindbeeld voor ABvM. Het Kabinet heeft onze inbreng en de reacties van andere partijen zwaar laten meewegen en heeft - mede daardoor - uiteindelijk afgezien van een 'tussenstap' met andere technieken.

Kabinetsvoorstellen

De inhoud van de kabinetsvoorstellen van 30 november 2007 komt puntsgewijs op het volgend neer:

- Het Kabinet ziet af van een tussenstap, maar gaat direct voor het eindbeeld ABvM, zoals opgenomen in de Nota Mobiliteit.
- Automobilisten moeten gaan betalen voor het gebruik van de auto en niet langer voor het bezit hiervan.
- Het Kabinet voert de kilometerprijs in op alle wegen, gedifferentieerd naar tijd, plaats en milieukeurmerk van de auto en met gelijktijdige afbouw van de vaste lasten voor de auto. De MRB en het Eurovignet voor het vrachtverkeer worden volledig omgezet in de kilometerprijs. Voor de BPM is nog niet duidelijk welk gedeelte wordt omgezet.
- Er mag geen lastenverzwaring voor de automobilisten gezamenlijk optreden als gevolg van de invoering van de kilometerbeprijzing.
- De exploitatiekosten van de kilometerbeprijzing mogen niet meer dan 5% van de opbrengsten bedragen.
- De opbrengsten van de kilometerbeprijzing vloeien in het Infrastructuurfonds en worden besteed aan wegen en infrastructuur voor openbaar vervoer.
- Het Kabinet wil een inningssysteem realiseren op basis van satelliettechniek en GPS.
- Het Kabinet wil in 2011 starten met het invoeren van de kilometerprijs eerst alleen voor het vrachtverkeer (samen met België, Duitsland en Frankrijk).
- Het Kabinet wil vanaf 2012 de kilometerprijs stapsgewijs invoeren voor personenauto's. Begonnen wordt met nieuwe auto's én een gedeelte van het bestaande autopark, waarschijnlijk via een 'jaargangenmodel'. Elk volgend jaar gaat een ander gedeelte van het bestaande autopark over.
- Vanaf 2012 wordt in de Noordvleugel (de regio rond Amsterdam) de eerste tijd- en plaatsdifferentiatie van de kilometerprijs mogelijk eerst gedurende een periode van twee jaar.
- Het rijk bepaalt de tarieven en tijdstippen voor de tijd- en plaatsdifferentiatie van de kilometerprijs. De locaties waar deze differentiatie mag worden toegepast worden ook landelijk vastgesteld met betrokkenheid van decentrale overheden of wegbeheerders.
- In 2016 moet het systeem van de gedifferentieerde kilometerprijs in het gehele land draaien, inclusief de omzetting van de vaste autobelastingen (MRB, BPM en Eurovignet).
- Het Kabinet wil reeds vanaf 2008 projecten laten uitvoeren (onder andere in de Noordvleugel) om de techniek te testen én gedrags- en bereikbaarheidseffecten te realiseren. Het Kabinet denkt hierbij onder andere aan convenanten met bedrijfsleven over spitsmijden en mobiliteitsmanagement. Het rijk heeft hiervoor € 100 miljoen beschikbaar.
- De staatssecretaris van Financiën komt in voorjaar 2008 met een plan voor: de omzetting van de MRB en het Eurovignet, de (gedeeltelijke?) omzetting van de BPM, een oplossingsrichting voor de provinciale opcenten, een optimale aansluiting bij de vergroening van het fiscaal stelsel en de opname van de opbrengsten van de kilometerbeprijzing in het Infrastructuurfonds.

- Het Kabinet zal voor de zomer 2008 een Basisrapportage ABvM (plan van aanpak) voor de implementatie van ABvM naar de Tweede Kamer sturen.

In 2011 - voor het einde van deze kabinetsperiode - moeten de volgende 'onomkeerbare en betekenisvolle stappen' zijn gerealiseerd:

- De wetgeving voor ABvM, inclusief het eindbeeld ABvM in 2016, moet zijn afgerond;
- De omzetting van de vaste autobelastingen moet in volle gang zijn;
- De backoffice voor de uitvoering van ABvM moet functioneren;
- De techniek met satellieten en GPS moet zijn uitgetest;
- De aanbesteding voor het vrachtvervoer moet plaatsgevonden hebben;
- De kilometerbeprijzing voor het vrachtvervoer moet zijn gestart.

VNG-reactie

Zoals hiervoor aangegeven is de VNG nauw betrokken geweest bij de totstandkoming van het onderhavige kabinetsbesluit. In het NMB hebben wij hierover veelvuldig met de minister van Verkeer en Waterstaat en met bestuurders van andere decentrale overheden gesproken. Ook binnen de VNG is het onderwerp diverse malen besproken op ambtelijk niveau in het Intergemeentelijk Verkeersoverleg (IVO) en op bestuurlijk niveau met de Commissie Milieu en Mobiliteit en het VNG-bestuur. Op basis van deze besprekingen heeft het VNG-bestuur zijn standpunt bepaald. Dit standpunt is schriftelijk aan de Tweede Kamer gestuurd met het oog op de genoemde hoorzitting en het algemeen overleg in de Tweede Kamer.

Kort samengevat heeft het VNG-bestuur als volgt gereageerd op de kabinetsvoorstellen.

- De VNG is akkoord met de hoofdlijnen van de kabinetsvoorstellen en is verheugd dat het Kabinet niet heeft gekozen voor een 'tussenstap' met alle gevaar van dien voor extra (sluip)verkeer op de lokale en regionale wegen;
- De VNG is akkoord met een gefaseerde invoering van de kilometerbeprijzing - te beginnen met het vrachtverkeer - maar pleit voor een versnelde uitrol, wanneer het beprijzingssysteem in de praktijk werkt. De automobilititeit en daarmee de bereik- en leefbaarheidsproblemen in en rond de stedelijke gebieden nemen immers fors toe en vragen om een oplossing. Wij menen dat de gedifferentieerde kilometerprijs hierbij van grote waarde kan zijn.
- De VNG pleit ervoor om in het kader van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) de effecten op de luchtkwaliteit als gevolg van de gefaseerde invoering van de kilometerbeprijzing te laten doorrekenen.
- De VNG vraagt aandacht voor het 'flankerend beleid' zoals extra voorzieningen voor openbaar vervoer, park&ride/transferia en fietsvoorzieningen. Wij menen dat deze voorzieningen direct bij de invoering van de kilometerbeprijzing geregeld moeten zijn, zodat de weggebruiker ook een alternatief voor het autogebruik wordt geboden.
- De VNG pleit daarnaast voor meer zeggenschap voor de decentrale overheden bij de toepassing van de tijd- en plaatsdifferentiatie van de kilometerbeprijzing. Wij stellen voor om dit te doen via de zogenaamde 'gebiedsgerichte netwerkaanpak', waarbij overheden met elkaar bepalen welke

maatregelen aan het wegennet moeten worden getroffen. Het moet gaan om een evenwichtig pakket van 'benutten, beprijzen en bouwen' van wegen.

- De VNG pleit ervoor om de vergroening van de mobiliteit via allerlei fiscale maatregelen zoveel mogelijk los te koppelen van de invoering van ABvM. Voorkomen moet worden dat het beeld ontstaat dat de automobilititeit – mede als gevolg van vergroeningsmaatregelen – duurder is geworden en dat dit wordt toegerekend aan de invoering van ABvM.

Voor de volledige reactie verwijzen wij u graag naar de brief van het VNG-bestuur van 10 januari 2008 aan de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat uit de Tweede Kamer.

Overleg in de Tweede Kamer

Op 6 februari jl. heeft de Tweede Kamer de kabinetsvoorstellen besproken met minister Eurlings. Tijdens dit overleg is vooral veel aandacht besteed aan de afbouw van de BPM, het flankerend beleid (extra openbaar vervoer en mobiliteitsmanagement), de bescherming van de privacy, de budgettaire neutraliteit voor de burger en de opcenten van de provincies. De coalitiepartijen (CDA, PvdA en CU) en de SGP steunen de kabinetsvoorstellen nagenoeg volledig. Groen Links en D66 zijn in principe ook voorstander van ABvM en steunen de hoofdlijnen van het kabinetsbesluit. VVD, SP en PVV zijn tegen de kabinetsplannen voor ABvM. VVD geeft daarbij aan dat zij het principe van ABvM nog steeds steunt, maar dat eerst de reeds doorgevoerde lastenverzwaring voor de automobilisten moeten worden teruggedraaid. Korthedshalve verwijzen wij u naar de bijgevoegde terugblik van de bijeenkomsten in de Tweede Kamer over ABvM.

Slot

Wij vertrouwen erop u door middel van deze ledenbrief op de hoogte te hebben gesteld van de huidige stand van zaken over de invoering van ABvM in ons land. De VNG zal ook de komende jaren nauw betrokken blijven bij de verdere uitwerking en invoering van de gedifferentieerde kilometerprijs in ons land. Wij zullen u regelmatig op de hoogte houden van de vorderingen die worden gemaakt. Wanneer u vragen, opmerkingen, commentaar en dergelijke heeft over deze ledenbrief of het onderwerp ABvM in het algemeen, vernemen wij deze graag van u.

Hoogachtend,

Vereniging van Nederlandse Gemeenten



mr. R.J.J.M. Pans,
voorzitter directieraad

Deze ledenbrief staat ook op www.vng.nl onder brieven.