

Eerste reacties op Nota Mobiliteit

Donderdag 8 september is deel drie van de Nota Mobiliteit gepresenteerd. Een aantal partijen geven hierop hun reactie.

VNO-NCW Positief over aanpak knelpunten; teleurgesteld over gebrek visie op vervolg

Door het baanbrekende voorstel van het Platform Nouwen voor een nieuw systeem van betalen voor gebruik van de weg niet in zijn geheel over te nemen, verspeelt het kabinet een unieke kans om het brede draagvlak hiervoor bij bedrijfsleven, overheden en maatschappelijke organisaties binnen te halen, aldus voorzitter Bernard Wientjes van ondernemingsorganisatie VNO-NCW namens het bedrijfsleven in een reactie op de vandaag gepresenteerde Nota Mobiliteit. De door het Platform geadviseerde structurele hervorming van financiering en aanleg van wegen via een eerlijk systeem van betalen voor weggebruikers vanaf 2012, biedt een serieus perspectief op een betere bereikbaarheid. Het kabinet gaat daaraan voorbij. De aanpak van knelpunten op de kortere termijn met publiek-private samenwerking is wel positief.

In het advies van het Platform Nouwen wordt een nieuwe visie geschetst voor het mobiliteitsbeleid op langere termijn. Daarin wordt afscheid genomen van het huidige belastingen van weggebruikers om de schatkist van de minister van Financiën te vullen, met onvoldoende investeren in de wegen en blijvend fileleed als tegenprestatie. Het Platform biedt een eerlijk perspectief: betalen voor weggebruik, en de opbrengst van die betalingen volledig bestemmen voor verbetering, onderhoud en aanleg van wegen. De weggebruiker is niet langer de melkkoe die belasting betaalt, maar betaalt voortaan voor een product. Wie veel rijdt, betaalt meer. En wie betaalt, krijgt daarvoor goed onderhouden wegen met voldoende capaciteit

"Het is teleurstellend dat het kabinet niet het politieke startsein heeft willen geven voor deze systeemhervorming, ook al wordt die pas vanaf 2012 gerealiseerd," zegt voorzitter Bernard Wientjes van ondernemingsorganisatie VNO-NCW.

Het kabinet volgt wel het advies voor de fase tot 2012, namelijk de aanpak van knelpunten in het wegennet. Dat is positief. Maar het bedrijfsleven wil dat het kabinet het voorstel van de commissie Nouwen alsnog in zijn geheel overneemt, en de kans op een structurele hervorming niet verloren laat gaan. De Tweede Kamer moet hier op aandringen. Het bedrijfsleven is het overigens eens met het kabinet dat de kosten van het nieuwe systeem beduidend lager moeten zijn, dan nu geraamd. Het advies van het Platform laat daar ook geen misverstanden over bestaan. Een definitief besluit om echt over te stappen op het nieuwe systeem moet later worden genomen, wanneer er meer zicht is op de kosten ervan. Het kabinet had de contouren van het nieuwe systeem wel nu al moeten vastleggen.

In samenwerking met: MKB Nederland, Bovag/RAI, TLN en Bouwend

MKB-Nederland: Nota Mobiliteit mist daadkracht voor korte termijn

MKB-Nederland is teleurgesteld dat het kabinet in de Nota Mobiliteit het advies van de commissie Nouwen over een andere vorm van beprijzing in het verkeer niet integraal heeft overgenomen. Gelukkig wordt er wel snel een start gemaakt met de aanpak van een aantal grote knelpunten in de infrastructuur, al is onduidelijk welke precies en hoe het kabinet denkt dit te financieren.

De mkb-koepel onderschrijft de noodzaak dat de bereikbaarheid en doorstroming op wegen, openbaar vervoer en over het water fors moeten worden verbeterd. Maar de plannen in de Nota geven slechts een aanzet voor de lange termijn, de periode 2012-2020. Voor de korte termijn biedt het plan echter geen oplossingen. Goed voorbeeld hiervan zijn de consequenties van het besluit Luchtkwaliteit: er is geld voor infrastructurele projecten zoals de aanleg van spitsstroken, maar uitvoering ervan mag voorlopig niet.

Het is te begrijpen, zo stelt MKB-Nederland dat het kabinet eerst verder onderzoek wil doen naar de te verwachten kosten van de invoering van een kilometerheffing. Maar dit mag geen alibi zijn om de beslissing door te schuiven naar een volgend kabinet.

ANWB: Kabinet zet draagvlak mobiliteitsbeleid op het spel

Door cruciale delen van het Advies van het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit niet over te nemen, zet het kabinet het brede draagvlak onder maatschappelijke partijen (die het advies opstelde) op het spel. De ANWB hoopt dat de Tweede Kamer zich voortvarender zal opstellen en bij het kabinet zal aandringen het platformadvies wel in zijn geheel te omarmen.

Het platform, waarin naast de ANWB ook het bedrijfsleven en andere maatschappelijke organisaties zijn

vertegenwoordigd, adviseerde het kabinet:

- om op termijn een andere manier van betalen voor het gebruik van de weg in te voeren;
- het vervangen van vaste kosten voor het bezit van de auto door een tarief per kilometer;
- de zo verkregen inkomsten uitsluitend te besteden aan het verbeteren van de bereikbaarheid.

De hoge invoering en systeemkosten worden nu als excuus gebruikt het besluit voor een eerlijke kilometerprijs over te laten aan een volgend kabinet. De ANWB had liever gezien dat dit kabinet had uitgesproken er zelf alles aan te doen deze kosten naar beneden te brengen.

VNG: Waardering voor Nota Mobiliteit

De Nota en uitvoeringsagenda zijn in nauwe samenwerking met de VNG tot stand gekomen. De VNG stemt in met de hoofdlijnen van de Nota, maar meent dat op een aantal punten nog nadere aanscherping nodig is.

Cok Sas, wethouder in Dordrecht en lid van de VNG commissie Verkeer en Vervoer bracht bij minister Peijs twee belangrijke punten onder de aandacht.

1 Invoering van prijsbeleid

Dit is voor gemeenten van belang om Nederland en in het bijzonder de stedelijke gebieden bereikbaar en leefbaar (luchtkwaliteit) te houden. De VNG pleit voor snelle invoering van een gedifferentieerde kilometerprijs.

2. Verkeersveiligheid:

Gemeenten geven hoge prioriteit aan verbetering van de verkeersveiligheid, en willen hiervoor geld vrij maken. Invoering van een bestuurlijke boete voor lichtere verkeersovertredingen waaronder ook te hard rijden en door rood licht rijden is absoluut noodzakelijk.

De VNG meent dat onderstaande punten scherp moeten worden gezien, alvorens tot een goede uitvoering van de Nota te komen:

- integrale analyses van netwerken van wegen, spoor en waterwegen in alle regio ter verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid;
- betere benutting van de infrastructuur en milieunormering ten aanzien van stedelijke verdichting;
- een goede balans tussen de ambities en de middelen voor de uitvoering van de Nota Mobiliteit op decentraal niveau;

De VNG heeft de punten kort samengevat in de folder "Gemeenten bereikbaar, veilig en leefbaar, VNG-reactie op de Nota Mobiliteit".

Rabobank Nederland: Stoppen met duurzaam mobiliteitsbeleid

Wij hopen dat de Tweede Kamer zal aandringen om het platform advies in zijn geheel te omarmen. Wanneer dit niet het geval is, dan gaan wij onze creatief inspirerende rol, met het accent op een combinatie van "positieve prikkels" en beprijzen, heroverwegen. Wellicht trekken wij ons dan voorlopig terug uit alle projecten, die een afgeleide zijn van ons "duurzame mobiliteitsbeleid". Het kan dan jaren duren voordat wij als bank weer onze nek uitsteken om veel andere private partijen ertoe te brengen risicodragende initiatieven te nemen. Dit voornemen van het kabinet staat tevens op gespannen voet met ons gezamenlijk streven naar duurzame oplossingen, die ook maatschappelijk verantwoord zijn.

Stichting Nederlands (Tel)E-werkforum: Spoedige beprijzing

Het autogebruik (en niet het bezit) dient zo spoedig mogelijk beprijsd te worden, waardoor de weggebruiker eerder zal gaan nadenken over zinvolle alternatieven. Dat betekent tevens een reductie van de CO₂-uitstoot.

Fontys: Kilometerheffing te duur

F. van de Camp: "Het kabinet verdient een pluim, omdat het zich niet heeft laten inpakken door de lobbyende bedrijven die met de enorme orders zouden gaan strijken die het gevolg zijn van invoering van de kilometerheffing, maar zich nuchter heeft gerealiseerd dat dit qua kosten enkele bruggen te ver is.

Al jaren loop ik als econoom te waarschuwen tegen de enorme kostenopdriving voor de overheid die het gevolg zal zijn van invoering van een kilometerheffing. De extra systeemkosten leveren geen enkele bijdrage aan verbetering van de infrastructuur, maar zijn alleen maar nodig om de automobilitetskosten eerlijker te verdelen. Men kan overigens grote vraagtekens zetten bij de stelling dat een kilometerheffing eerlijker is. Zo blijven belangrijke partijen buiten schot als het over betalen voor de infrastructuur gaat: bedrijventerreinen, pretparken, vakantieoord, etc. hebben allemaal baat bij een goede infrastructuur

wegens de betere bereikbaarheid, maar zij hoeven daaraan niet mee te betalen. Ook is het de vraag of de automobilisten via de kilometerheffing een bijdrage zouden moeten leveren aan verbetering van het openbaar vervoer, als zij daar zelf geen gebruik van maken. Het grootste bezwaar is echter dat de kosten van invoering van de heffing in geen enkele verhouding staan tot het gewenste doel.

De, dus ook nog eens vermeende, eerlijkheid heeft met andere woorden een extreem hoog prijskaartje. Voor dat geld zou ook de infrastructuur verbeterd kunnen worden, waardoor de files verminderen en een kilometerheffing gevoeglijk achterwege kan blijven. Als vervolgens middels de kilometerheffing de kosten uitsluitend anders verdeeld worden, en de invoering brengt miljarden aan extra kosten met zich mee, dan blijft er dus ook veel minder over om aan de infrastructuur te besteden. Eerlijk is mooi, maar dan moet het echt eerlijk zijn en niet tot extreem hoge kosten leiden."

Radbouduniversiteit: Beprijzen rendabel

Ik ben teleurgesteld in de besluitvorming over de het beprijzen:

1. Inhoudelijk: uit de analyses van het CPB blijkt dat beprijzen een zeer rendabele maatregel is. Om je alleen te richten op de kosten is dan ook een veel te beperkte scope.
2. Procesmatig: velen zijn betrokken geweest bij de totstandkoming van een compromis op nadrukkelijke uitnodiging van de minister. Zonder af te doen aan de specifieke verantwoordelijkheden van de minister is dit toch geen honorering van deze inspanningen.

CE, Oplossingen voor milieu, economie en technologie: Weinig lef en visie

Ook wij zijn zeer teleurgesteld over het besluit van het kabinet aangaande kilometerheffing.

De meeste investeringen in asfalt hebben immers een veel lager maatschappelijk rendement dan de introductie van een kilometerheffing. Een kans voor open doel om in een keer de bereikbaarheid en leefbaarheid op een kosteneffectieve manier aan te pakken blijft onbenut. Dit getuigt helaas van weinig lef en visie.

PvdA en GroenLinks: Teleurstelling over uitblijven kilometerheffing PvdA en GroenLinks hebben felle kritiek op het uitblijven van kabinetsplannen voor rekeningrijden. Adviezen voor invoering van een knelpuntenheffing vanaf 2009 als opstapje naar een landelijke kilometerprijs vanaf 2012 zijn volgens de oppositiepartijen in de wind geslagen.

"Het kabinet bewijst lippendienst aan de commissie-Nouwen. Het is voor het kabinet de commissie 'Nou en' door de knelpunten- en kilometerheffing voor zich uit te schuiven", zei woensdag PvdA-fractievoorzitter Verdaas na het lezen van de vernieuwde Nota Mobiliteit. De ministerraad werd het vrijdag eens over deze verkeersplannen tot 2020. Het ging erom of de adviezen van een werkgroep, geleid door oud-ANWB-voorzitter Nouwen, voor beprijzing van het autorijden, waren omarmd.

Mislukt ministerschap

In de nota staat dat het kabinet "alle voorbereidingen treft om een volgend kabinet in staat te stellen om een besluit te nemen over de kilometerprijs". De kosten van de kilometerprijs "zijn te hoog en prohibitief voor invoering". Duyvendak: "Zoals sinds 1989 (verkeersminister Kroes) beprijzing zogenaamd wordt voorbereid voor een volgend kabinet. Peijs zet deze treurige traditie voort."

Pure angst

Volgens Dijkema stelt het kabinet een besluit uit "uit pure angst dat dit kiezers kost". De kosten van een kilometerheffing lopen op tot 2 à 4 miljard euro voor de systeemkosten (zoals tolkastjes en controleapparatuur) en 1 à 1,5 miljard per jaar voor het onderhoud. Er zijn volgens het CDA heel veel argumenten om eerst te kijken of de techniek goedkoper kan.

D66: Kilometerheffing rond grote steden direct invoeren

Volgens D66 is de verkeersnood in de grote steden zo hoog dat het niet verantwoord is te talmen met invoering van de kilometerheffing. Kamerlid Boris van der Ham zegt dat het kabinet ten onrechte bang is de automobilist voor het hoofd te stoten: "Ervaringen in het buitenland leren dat weggebruikers juist erg blij zijn met de kortere files en snellere doorstroming die het resultaat zijn van de kilometerheffing. De belangen van de autorijder en het milieu vallen samen. De kilometerheffing zal een grote bijdrage leveren aan het terugdringen van files en luchtverontreiniging, maar we kachelen in slakkentempo door."

D66 vraagt de regering de grote steden de ruimte te gunnen, met betrekking tot een heffing naar tijd en plaats in te voeren, om de verkeersproblemen - in het belang van milieu een automobilist aan te pakken.

Openbaar vervoer

Ook in de plannen voor het openbaar vervoer (OV) ziet D66 te weinig ambitie. "Een echte visie op

uitbreiding en verbetering van het OV is er niet. We zouden meer geconcentreerder moeten bouwen, zodat openbaar vervoer een doelmatiger en aantrekkelijker alternatief wordt".

Ook de plannen voor het OV in niet-verstedelichte gebieden zijn in de ogen van D66 te mager. Er zou garanties moeten zijn dat mensen in dunbevolkte gebieden van OV gebruik kunnen maken, bijvoorbeeld dankzij kleinschalig busvervoer en beltaxi.

Schonere auto's

Ronduit positief is D66 over de plannen om schonere auto's fiscaal te stimuleren en roetfilters te verplichten. De ambitie moet zijn om het wagenpark binnen 10 jaar te vervangen met schonere auto's met daarbij een strenge wettelijke normstelling om deze ambitie te halen.

De maatregelen om de verkeersveiligheid te vergroten en om knelpunten in het wegennet aan te pakken kunnen uiteraard op warme steun van D66 rekenen.

SP: Nota Mobiliteit is keuze voor doodlopende asfaltweg

SP-Kamerlid Arda Gerkens: Het beleid van minister Peijs is onevenwichtig. We blijven de komende jaren vooral voortmodderen op de doodlopende weg van almaar meer autoverkeer.

De SP is faliekant tegen de knelpuntenheffing, omdat het dom is om de infrastructuur uit te breiden en het daarna pas prijsbeleid te voeren. Zo zorg je eerst voor meer autoverkeer, om vervolgens te zeggen dat men juist minder moet gaan rijden. Voor de periode 2010 tot 2020 trekt de minister geen cent extra uit voor openbaar vervoer, terwijl er miljarden in asfalt gaat. Daar zijn doorstroming, milieu en leefbaarheid niet bij gebaat.

Milieudefensie: 'Asfaltnota is oliedom'

Milieudefensie vindt de Nota Mobiliteit bedroevend slecht voor het milieu, onrealistisch en dus oliedom. In de nota staat geen enkele concrete beleidsmaatregel om de verkeersgroei te temperen of de lucht schoon te maken. 'Deze nota wil slechts vele miljarden voor extra snelwegen uittrekken en het openbaar vervoer verder afknijpen, in plaats van het aantrekkelijker te maken,' aldus Joris Wijnhoven, campagneleider Verkeer bij Milieudefensie

Ondanks de steeds schaarsere olie, gaat Peijs door met het oude beleid: meer wegen, meer autoverkeer en dus een steeds grotere afhankelijkheid van die olie. Waar olie schaars en dus duur wordt, kun je beter de mobiliteitsgroei tegengaan en de afhankelijkheid verminderen van de vuile transportsector.

Minister Peijs laat de luchtvaart met 4 tot 6 procent groeien. Het personenautoverkeer maakt 20 procent meer kilometers. En het goederenverkeer, vooral vrachtauto's, groeit zelfs met 15 tot 80 procent. Om de uitstoot van broeikasgassen tegen te gaan, refereert Peijs slechts aan een vaag 'innovatieprogramma', dat volstrekt onvoldoende is. Sterker nog, tot 2020 zullen de CO2-emissies alleen maar toenemen.