

Stand van zaken rond Kilometerbeprijzing-15 december 2009

Historisch perspectief

In 1999 werd de ANWB geconfronteerd met het wetsvoorstel rond rekeningrijden. Een wetsvoorstel dat op veel weerstand stuitte. De belangrijkste argumenten tegen waren:

- Er kwam een toeslag bovenop de reeds bestaande autobelastingen;
- automobilisten ervoeren onvoldoende alternatieve mobiliteitsoplossingen;
- maatschappelijke organisaties als de ANWB waren niet bij de voorbereiding van de wet betrokken.

Vanuit de leden kwamen er destijds vele signalen om deze manier van beprijzen een halt toe te roepen. De ANWB heeft daarop campagne gevoerd en het wetsvoorstel is van tafel gehaald.

Destijds had de ANWB al een genuanceerd standpunt rond beprijzen van mobiliteit. Echter, die nuance was niet aan te geven ten tijde van de campagne. Nuances zouden de kracht van de campagne verminderen.

De, overigens bewust gekozen, ongenueerde campagne gaf behalve waardering van onze leden ook vele andere reacties. Kern daarvan was de vraag aan te geven op welke wijze de ANWB dan wel een oplossing zag voor de invoering van beprijzingsmaatregelen. Deze vraag van met name het maatschappelijk middenveld, ministeries en politiek hebben ertoe geleid dat de ANWB zich tot op de dag van vandaag met beprijzing van het wegverkeer heeft bezig gehouden. Daarbij speelt overigens ook een belangrijke rol dat de ANWB als maatschappelijk relevante organisatie gezien wil worden. Het is dan ook onvermijdelijk dat de ANWB zich actief bezig houdt met een thema dat zo dicht bij leden staat en bovendien kern is van onze statutaire activiteiten.

Tussen Rekeningrijden en Kilometerprijs

In de periode nadat Rekeningrijden van tafel werd gehaald, is de ANWB betrokken geweest bij het ontwikkelen van andere manieren voor het betalen voor mobiliteit. Niet als initiatiefnemer, maar als actief betrokkene bij het onderwerp. In 2004 werd op initiatief van de Minister van Verkeer en Waterstaat het Platform Anders Betalen voor Mobiliteit opgericht waarin de ANWB participeerde. In 2005 leidde dat tot een advies aan de Minister waarin de uitgangspunten voor een andere wijze van betalen zijn vastgelegd. Kortweg moest een nieuw systeem het volgende opleveren:

- Een eerlijkere verdeling van de lasten (betalen naar gebruik);
- en bijdrage leveren aan een betere bereikbaarheid;
- verbeteren van de leefomgeving.

De principes die in het advies zijn opgenomen, zijn getoetst bij ANWB leden. Belangrijkste principe voor de ANWB is 'betalen naar gebruik', omdat wij uit onderzoek weten dat onze leden daar ook voorstander van zijn. Uit die toetsing volgde instemming om van de Bondsraad deze richting verder uit te werken.

In de periode sinds 2005 heeft de ANWB in een klankbordrol naar het ministerie geadviseerd over de wet die zij aan het ontwikkelen was. Op die manier zijn verschillende bouwstenen aangeleverd, die naar ons idee een plaats in de wet zouden moeten krijgen. Belangrijk daarbij is op te merken dat het ministerie initiatiefnemer en eindverantwoordelijk is voor het wetsvoorstel dat nu ter tafel ligt. Of, en zo ja op welke wijze, de van verschillende kanten aangereikte bouwstenen ook een plaats hebben gekregen in het uiteindelijke wetsvoorstel, moest worden ontdekt bij het openbaar maken van de wet. Oók voor intensief betrokken partijen als de ANWB.

De wet Kilometerprijs

Op 13 november jl. heeft Minister Eurlings het wetsvoorstel Kilometerprijs aan de Tweede Kamer aangeboden. Met het verschijnen van het wetsvoorstel gaat het proces nu een andere fase in. De discussie met het ministerie is zo goed als afgerond; het wetsvoorstel is immers gereed en openbaar en kan alleen door amendementen nog worden gewijzigd.

Het voorstel wordt op dit moment getoetst aan de principes die wij eerder hebben vastgesteld op basis van ledenonderzoek, zoals niet extra betalen, volledige afbouw vaste lasten, borging van de privacy van de weggebruiker etc. Meer informatie over onze toetsingscriteria vindt u terug op www.anwb.nl/kilometerprijscheck.

Na de eerste inhoudelijke toetsing aan de eerder geformuleerde criteria, wil de ANWB de periode tot aan de behandeling in de Tweede Kamer benutten om met zijn leden een dialoog te voeren over de wet.

Standpuntbepaling en communicatie

De ANWB heeft nog geen standpunt ingenomen over het wetsvoorstel. Daar zijn 2 redenen voor.

Ten eerste laat een wet waaraan jarenlang is gewerkt, zich niet in enkele weken beoordelen. De uiterst gecompliceerde materie verdient een zorgvuldige bestudering. Het kost de nodige tijd om te doorgronden wat de (financiële) consequenties zijn voor onze leden. Aangezien dit wetsvoorstel enorme gevolgen zal hebben voor de automobilist, willen wij ook de tijd nemen om dit te delen met de Bondsraad en ANWB leden en hen te vragen naar hun mening.

Ten tweede hebben wij op dit moment nog niet de informatie compleet, die nodig is om de effecten voor de automobilist in hun totaliteit te kunnen beoordelen. Belangrijk element daarin is bijvoorbeeld het spitstarief. Zonder dat te kennen, kunnen wij de financiële consequenties niet doorrekenen, noch beoordelen of het wetsvoorstel tegemoet komt aan één van onze belangrijkste voorwaarden: de automobilist mag niet extra gaan betalen.

De afgelopen weken is er door de media al veel aandacht besteed aan het wetsvoorstel. Ook de ANWB is naar een reactie gevraagd, waarbij de kern van de vraag was of wij vóór of tegen het voorstel zijn.

De ANWB heeft daarin echter geen uitspraken gedaan. De argumenten hierbij zijn in het voorgaande genoemd. Bovendien leent het onderwerp zich vanwege de complexiteit niet tot een digitale ja – nee uitspraak. Onze reactie naar de Tweede Kamer zal dan ook meer het karakter krijgen van een advies welke punten moeten worden verbeterd om de invoering van een nieuw beprijzingssysteem te laten slagen.

Dat wij nog geen standpunt hebben, betekent overigens niet dat wij niet communiceren met onze leden of de verschillende actoren in dit proces (ministerie, Tweede Kamer en andere belangenorganisaties). De lijn die wij in de communicatie hebben ingezet, is dat wij weliswaar nog geen oordeel kunnen geven over het wetsvoorstel, maar dat wij wel onze overwegingen laten zien bij de issues die wij tegenkomen in de wet. Recent deden wij dat over privacy (zie bijlage). Zo maken wij de buitenwereld deelgenoot van ons denkproces en stellen wij onze leden in de gelegenheid daarop te reageren. Boodschap naar onze leden toe is daarbij steeds dat wij luisteren naar- en begrip hebben voor hun zorgen, waarbij wij ze uitnodigen te reageren.

Eerste inhoudelijke analyse

Inmiddels is de eerste analyse van het wetsvoorstel gemaakt. Als wij de voorlopige balans opmaken, kunnen wij constateren dat een aantal zaken al redelijk of goed is geregeld, maar dat er ook enkele grote zorgpunten zijn. Redelijk of goed geregeld zijn wat ons betreft de privacy en de bezwaar- en beroepsprocedure; punten waar wij eerder zorgen over hadden. Wel zal nog moeten blijken of de weggebruiker die mening uiteindelijk ook deelt.

Wij hebben echter ook een paar grote zorgpunten:

- Spitstarief

Zolang de hoogte van het spitstarief onbekend is, kunnen wij de financiële consequenties niet doorrekenen, noch beoordelen of het wetsvoorstel tegemoet komt aan één van onze belangrijkste voorwaarden: de automobilist mag niet extra gaan betalen.

- Overgangsfase

In de komende jaren wordt de BPM geleidelijk afgebouwd. Omdat de overheid deze operatie budgetneutraal wil uitvoeren, wordt de motorrijtuigenbelasting verhoogd om dit te compenseren. Voor bepaalde groepen automobilisten leidt dit mogelijk tot een lastenverzwaring van 200 à 300%.

- Gebruikersraad

De ANWB pleit al lang voor inspraak van de weggebruiker op o.a. de tariefstelling en de besteding van de opbrengsten van de kilometerprijs, via een gebruikersraad. Dit punt is echter nog onvoldoende verankerd in het wetsvoorstel.

- De rechten van de weggebruiker t.a.v. het functioneren van het kastje

Wij hebben grote zorgen bij de borging van de rechten van de weggebruiker in het geval het 'kastje' niet functioneert.

- Kosten en logistiek

De kosten voor invoering en exploitatie van het systeem zijn een zorgpunt. ANWB leden vinden het belangrijk dat die kosten niet te hoog worden. De ANWB vindt daarom dat er moet worden vastgehouden en gehandhaafd op de 5% norm die eerder is gesteld. Verder is ook de logistieke invoering een aandachtspunt; hiervoor moet voldoende tijd worden genomen.

- Functioneren van het systeem

Het complexe technische systeem roept, met name bij onze leden, veel vragen op. De betrouwbaarheid van het systeem, de waarborgen die het biedt tegen het van buitenaf uitlezen van vertrouwelijke gegevens en de weerstand tegen fraude zijn daarbij duidelijke zorgpunten.

Wat de ANWB betreft moet er in de komende weken dan ook zicht komen op bevredigende oplossingen voor deze zorgpunten. Daarover voeren wij nog gesprekken met het ministerie. Afhankelijk van de antwoorden die wij nog van hen krijgen, zullen wij ook Kamerleden informeren over deze zorgen.

Communicatie, co-creatie en onderzoek

De komende periode zal in het teken staan van het betrekken van leden bij de meningsvorming rond het wetsvoorstel. Op dit moment wordt een combinatie van onderzoek, communicatie en co-creatie uitgewerkt met de volgende doelstellingen:

- Leden de gelegenheid bieden hun mening te geven over het onderwerp;
- ze betrekken bij het besluitvormingsproces rond deze wet;
- breed communiceren dat die gelegenheid wordt geboden om te voorkomen dat leden het idee krijgen dat 'hen niets is gevraagd';
- het op een geordende wijze verzamelen van die meningen;
- het verwerken van die meningen in onze reactie aan de Tweede Kamer.

Gelet op de soort reactie die wij uiteindelijk aan de Tweede Kamer willen geven, zal het betrekken van leden uitdrukkelijk niet het karakter krijgen van een referendum. Zoals eerder aangegeven past een digitale 'voor of tegen' reactie niet bij deze complexe materie. In dit geval zullen wij onze leden vragen naar de voor- en nadelen van de verschillende onderdelen van Anders Betalen voor Mobiliteit. Daarbij zullen wij ze vooraf zoveel mogelijk informeren en confronteren met feitelijke informatie rond het onderwerp, om hen de gelegenheid te bieden op basis van kennis een afweging te maken. De discussie via en in de media wordt tot op dit moment vooral gedomineerd door emoties en onderbuikgevoelens, en bieden daardoor een vertekend beeld van de werkelijkheid. De start van onze informatie / onderzoeksactiviteiten is voorzien in de tweede week van januari. In de Bondsraadvergadering van 23 januari kunnen wij dan een eerste indruk geven van de resultaten, die wij in de periode tot de behandeling in de Tweede Kamer verder zullen aanvullen. Daarbij zullen wij de Bondsraad uiteraard nauw aangesloten houden.

Risicoanalyse

Het dossier Kilometerprijs staat volop in de belangstelling. Bij onze leden, ministeries, de politiek en de maatschappelijke organisaties waarmee wij samenwerken.

Gelet op de historie, en het aandeel in de discussie rond de huidige kilometerprijs, staat de ANWB in het middelpunt van de belangstelling.

Relevant daarbij zijn de volgende, belangrijkste risico's:

- De ANWB bereikt niet de gewenste resultaten voor onze leden en / of is niet in staat duidelijk te maken welke inspanningen er zijn verricht om de belangen van leden in de wet te verankeren. Dit kan leiden tot ontevredenheid bij (een deel van) onze leden. Mogelijkerwijze met opzegging van het lidmaatschap tot gevolg. Eerder onderzoek wijst uit dat in het meest gunstige geval nog altijd ca. 30% van de ANWB leden tegenstander zal blijven van de invoering van de kilometerprijs.
- De ANWB heeft de positie gekregen woordvoerder te zijn van het draagvlak. De Minister heeft aangegeven het wetsvoorstel in te trekken als blijkt dat er geen draagvlak is. Daarmee lijkt de ANWB de beslissende stem in handen te hebben rond het al dan niet doorgaan van dit wetsvoorstel. Wanneer wij ons tegen het voorstel zouden uitspreken, kan dat betekenen dat de 'schuld' van het afschaffen van dit wetsvoorstel de ANWB wordt verweten. Dit zal bij bepaalde partijen uit het maatschappelijke veld worden aangegrepen om de geloofwaardigheid van de ANWB ter discussie te stellen.
- Indien om welke reden dan ook het wetsvoorstel van tafel gaat, betekent dit tevens dat de gehele systeemsprong die met deze wet uiteindelijk wordt beoogd, veel verder naar de toekomst wordt geschoven. Het principe van 'de gebruiker betaalt', een belangrijk element in het door onze leden gewenste eerlijker betaalsysteem, zal daarmee ook uit beeld dreigen te raken. Bovendien bestaat er dan een behoorlijk risico dat de verschillende regio's, in hun zoektocht naar beheersbare verkeersstromen, de bekende tolpoorten weer ter sprake zullen brengen.

Door de eerder beschreven aanpak wil de ANWB vermijden de scherprechter te zijn in dit dossier. Met name de keuze om overwegingen en verbeterpunten aan te geven in plaats van een uitspraak vóór of tegen de wet te zijn, moet leiden tot een meer genuanceerde positie. Het goed aangesloten houden van onze leden is een continue punt van aandacht. De wijze waarop wij hen in januari massaal gaan benaderen, moet bovenop de communicatie-inspanningen die wij de afgelopen jaren via de eigen media al hebben gepleegd, hen het vertrouwen geven dat zij betrokken zijn en dat er met hun mening iets wordt gedaan. In de tussenliggende periode zal de meningsvorming van onze leden nauwlettend worden gevolgd, zodat de eventuele effecten op ledentevredenheid en opzeggedrag kunnen worden voorspeld.

Vervolg

De aandacht voor de kilometerprijs zal de komende maanden zeker niet afnemen. De Tweede Kamer zal naar verwachting in januari een hoofdlijnen debat over de wet voeren. De behandeling van de wet is in het voorjaar voorzien. Er is nog geen datum gesteld, maar de indruk is dat behandeling niet vóór april zal plaatsvinden.

De tijd die er is tot aan de behandeling van de wet, zal de ANWB benutten om in een co-creatieproces met leden argumenten te verzamelen die relevant zijn als input voor de discussie die de Tweede Kamer over het onderwerp voert. Aan de wijze waarop wij dat vormgeven, wordt op dit moment volop gewerkt. Het ligt in de bedoeling om in de eerste helft van januari, gedacht wordt aan 9 januari, massaal naar buiten te treden met een oproep naar onze leden om deel te nemen aan dit co-creatieproces. Uiteraard zullen wij op dat moment een goed werkende 'machine' moeten hebben die een veelheid van reacties kan verwerken. Over de wijze waarop dat gebeurt zullen wij u te zijner tijd nader informeren. Eerder genoemde argumenten zullen worden geordend rond de 7 kernbegrippen die de ANWB als uitwerking van artikel 3 van de statuten hanteert. Dit moet leiden tot een advies aan de Tweede Kamer. Het voorgenomen advies zal met de Bondsraad worden besproken. Dit advies zal een bijdrage moeten leveren aan het debat tijdens de behandeling van de wet. Er is niet gekozen voor een referendum methode die leidt tot een digitale vóór of tegen stemming. De Tweede Kamer zal immers in het debat ook eerst argumenteren alvorens zich uit te spreken en een keuze te maken. De reactie van de ANWB zal een advies bevatten, waarin zowel pluspunten als verbeterpunten zijn opgenomen. Omdat wij in de komende tijd zowel de Minister als de Tweede Kamer de gelegenheid willen bieden invulling te geven aan die verbeterpunten, willen wij ons voor die tijd dus ook niet als vóór of tegenstander uitspreken.

Gelet op de dynamiek van het onderwerp, zullen wij u de komende weken en maanden voor zover nodig op de hoogte houden van de verdere voortgang. Actuele ontwikkelingen rond het onderwerp kunt u uiteraard ook volgende via de speciale actiepagina's op www.anwb.nl. Voor het moment vertrouwen wij erop u met het voorgaande voldoende te hebben geïnformeerd.