

Suggesties voor uw verkiezingsprogramma

Tweede kamerverkiezingen 2025



U schrijft momenteel aan de toekomst van Nederland. Uw verkiezingsprogramma zal medebepalend zijn voor de kwaliteit van leven voor alle inwoners. Geïnspireerd en gedreven vanuit de brede belangen van onze 5,2 miljoen leden, denkt de ANWB graag met u mee.

Wij bieden u 7 algemene tekstsuggesties aan voor uw verkiezingsprogramma.





1. Houd automobilititeit betaalbaar

Voor de meeste mensen is de auto onmisbaar om naar hun werk te gaan, sociale -en vrijetijdsactiviteiten te ondernemen of gewoon om boodschappen te doen of om een ziekenhuis te bereiken. De plek waar iemand woont is natuurlijk bepalend voor autobezit. In de stad is werk doorgaans nabij en is openbaar -en deelvervoer goed voorhanden. Maar woon je in het landelijk gebied dan heb je meestal een auto nodig; het OV biedt onvoldoende alternatief. Dat blijkt ook uit cijfers van het CPB: 9 op de 10 mensen in het landelijk gebied hebben een auto tegen de helft in stedelijke gebieden. Daarom is het niet goed dat bijna de helft van de automobilisten zich zorgen maakt over de betaalbaarheid van automobilititeit. De betaalbaarheid staat onder druk vanwege Europees beleid, accijnzen en andere belastingen. Daarnaast is de elektrische auto nog geen alternatief.

Nederland moet mobiel blijven. Daarvoor is de auto onmisbaar. Daarom moet bezit en gebruik van de auto geen luxe worden, maar bereikbaar blijven voor de modale portemonnee.

Wij zorgen ervoor dat dat kan door:

- Het behouden van de accijnskorting.
- Te zorgen voor een transparanter en eerlijker belastingstelsel voor de auto.
- De aankoopsubsidie voor elektrische auto's te continueren.
- De begrotingssystematiek zodanig aan te passen dat lagere belastingopbrengsten door de ingroei van elektrische auto's (bijvoorbeeld door lagere accijnsinkomsten als gevolg van de overstap op zero-emissie) niet uitsluitend door automobilisten opgevangen hoeft te worden.
- Te zorgen voor een motorrijtuigenbelasting die een apart tarief heeft voor elektrische auto's.
- Autofabrikanten te verplichten om voertuigdata te delen, waarmee reparatie en onderhoud betaalbaarder en duurzamer worden.



Toelichting

De komende jaren gaat een aantal ontwikkelingen effect hebben op de brandstofprijs. Allereerst zal Europees beleid een negatief effect hebben op de portemonnee van de automobilist. Daarnaast zal de accijnskorting die er tot eind 2025 is, per 1 januari 2026 verdwijnen. Dit zorgt voor een stijging van ongeveer 25 cent, omdat ook uitgestelde inflatiecorrecties dan geïnd zullen worden. De brandstofprijs in Nederland is al zeer hoog omdat wij koploper zijn in Europa als het om accijnzen gaat. Daarnaast wordt er ook BTW geheven over de brandstof en de accijnzen, waardoor consumenten meer dan de helft van de kale benzineprijs aan belasting betalen. De overstap naar een elektrische auto is voor de meeste mensen nog niet mogelijk: de aanschafprijs is te hoog. Dit vergt de komende jaren dus nog stimulering.

Ook kan Europees beleid effect hebben op de onderhoudskosten van een auto. Autofabrikanten bepalen nu hoofdzakelijk welke bedrijven data krijgen die nodig zijn voor reparatie en onderhoud en welke tools en onderdelen daarbij worden gebruikt. Via bestaande en nieuw data-regelgeving moeten consumenten beter kunnen bepalen met welke andere dienstverleners hun voertuigdata worden gedeeld. Dit komt de concurrentie en betaalbaarheid ten goede.



2. Houd energie betaalbaar

en werk aan handelingsperspectief voor de consument

Wij willen dat nu en in de toekomst de energierekening van huishoudens betaalbaar blijft. De energietransitie is in volle gang en biedt huishoudens kansen, maar herbergt ook een aantal bedreigingen. De komende jaren zal de energietransitie verder versnellen en een betaalbare energierekening is van groot belang voor voortgang en draagvlak. Een betaalbare energierekening betekent in het bijzonder dat huishoudens handelingsperspectief hebben op korte en lange termijn.

Wij zorgen er daarom voor dat:

- Mensen weten wat er van hen wordt verwacht in de energietransitie en wat slimme keuzes zijn voor nu en de toekomst.
- De positie van de consument wordt versterkt door:
 - Energiebesparende maatregelen voor huishoudens te blijven stimuleren. Juist minder vermogende huishoudens (of huishoudens zonder eigen woning) hebben direct financieel baat bij energiebesparing.
- Energiebesparende apparaten (zoals de elektrische auto) financieel aantrekkelijk te houden
- Investeren in eigen opwek en flexibiliteit aantrekkelijk te houden.
- De aanschaf van elektrische auto's wordt gestimuleerd. Elektrische auto's worden van strategische waarde voor het energienet en de betaalbaarheid van energie voor huishoudens. Wij stimuleren bovendien het laden van elektrische auto's op dynamische tarieven. Dit voorkomt netcongestie, zorgt voor een betere benutting van groene energie en een lagere rekening voor de consument.
- Netcongestie actueel bemeterd gaat worden door netbeheerders en realtime gedeeld met marktpartijen in de energiewereld. Wij creëren bovendien een marktmechanisme dat (lokale) flexibiliteit een financiële waarde geeft waar huishoudens gebruik van kunnen maken.

Toelichting

Het goede nieuws van de energietransitie is dat het groeiende aandeel groene stroom (wind en zon) verreweg de goedkoopste stroom is die wordt geproduceerd. Het nadeel is dat vraag en aanbod steeds vaker uit de pas gaan lopen met grote prijsverschillen en netcongestie als gevolg. Met handelingsperspectief en het juiste instrumentarium kunnen consumenten/huishoudens actief bijdragen aan het verminderen van hun energieverbruik, hun verbruikspatroon afstemmen op productiepieken en netcongestie voorkomen/beperken. Dit resulteert in een lagere energierekening voor huishoudens, minder CO₂-uitstoot en minder noodzakelijke investeringen in het uitbreiden van het elektriciteitsnet. Wij vragen daarom de potentie van huishoudens te gaan benutten en deze centraler te stellen in energietransitie.



3. Houd Nederland bereikbaar

Terwijl de bevolking en de economie blijven groeien, slibt onze infrastructuur dicht door achterstallig onderhoud en uitgestelde investeringen. Deze kaalslag brengt de kwaliteit van onze infrastructuur op lange termijn in gevaar. Daarom is er structureel €1,9 miljard extra per jaar nodig voor onderhoud aan onze wegen, bruggen, tunnels en viaducten. Daarmee houden we Nederland bereikbaar.



Toelichting

De afgelopen jaren is het Mobiliteitsfonds feitelijk uitgehold. Budget werd naar andere departementen en projecten verschoven. Inflatie en stijgende bouwkosten werden niet gecompenseerd. Het is daarom noodzakelijk dat het Mobiliteitsfonds weer op peil komt, inclusief een correctie voor inflatie en kostenstijgingen. Daarnaast moet het fonds worden aangevuld tot een realistisch niveau zodat uitgestelde projecten uit het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) daadwerkelijk kunnen worden uitgevoerd.

Om het netwerk veilig en betrouwbaar te houden, is in de periode 2026–2029 een jaarlijkse intensivering van het Mobiliteitsfonds met €1,9 miljard nodig, berekende de rekenkamer in mei '25. Deze middelen zijn uitsluitend bedoeld voor onderhoud. Uitstel leidt tot hogere kosten, risico's voor de verkeersveiligheid en economische schade.

Wanneer een effectieve stikstofaankoop uiteindelijk weer ruimte biedt voor vergunningverlening, moet uitvoering van de noodzakelijke capaciteitsuitbreidingen via het MIRT prioriteit krijgen om nieuwe woningbouwlocaties bereikbaar te maken en toenemende filedruk te voorkomen.



4. Veilig verkeer voor de fietser

Het aantal verkeersdoden is in 2024 gestegen naar het schrikbarende aantal van 675 mensen, waaronder 246 fietsers. Het aantal ernstige gewonden steeg in 2023 naar 7400 personen, waarvan 70% fietser. Dit zijn geen abstracte cijfers: het gaat over mensen – met name jongeren en ouderen – die elke dag in het verkeer risico lopen op ernstig letsel of erger. Daarom is actie nodig om de bestaande ambitie – nul verkeersslachtoffers in 2050 – te behalen. Dat doen we ten eerste door fors te investeren in het veiliger maken van fietspaden, want de fietsinfrastructuur is op veel plekken nog niet ingericht op het groeiende fietsverkeer. We maken het financieel en organisatorisch mogelijk dat gemeenten en provincies fietsveiligheid prioriteit kunnen geven. Fietsers gaan ook steeds sneller door de opmars van zogenaamde lichte elektrische voertuigen (LEV). De regels voor deze categorie voertuigen zijn nog steeds niet duidelijk en dit zorgt voor onveilige situaties. Dat lossen we op door prioriteit te geven aan de invoering van de reeds voorgestelde regels voor toelating en het gebruik van deze lichte elektrische voertuigen, het zgn. LEV-kader.

Toelichting

Het uitblijven van substantiële effecten van alle inspanningen op het gebied van verkeerveiligheid vinden wij zorgelijk. Een nieuw kabinet kan geen pas op de plaats meer maken. De doelstelling om nul verkeersslachtoffers in 2050 te realiseren onderschrijven wij volledig, maar zonder versneling in beleid en uitvoering dreigt deze ambitie hol te worden. En dat terwijl de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen zijn opgelopen tot €33 miljard per jaar. Met name op het gebied van fietsveiligheid blijft het tempo van beleidsontwikkeling en uitvoering structureel achter. Samen met het maatschappelijk middenveld heeft de ANWB de afgelopen jaren gewerkt aan een juridisch kader voor de LEV. Het uitblijven van dit juridische kader schuurt in toenemende mate met de realiteit op straat.



5. De auto veilig in het verkeer: handhaving

Wat betreft autorijders is effectieve verkeershandhaving cruciaal. Met name risicogedrag zoals rijden onder invloed, te hard rijden en afleiding door telefoongebruik vraagt om strengere en zichtbaardere handhaving. Alleen zo stijgt de subjectieve pakkans – het gevoel dat je betrapt kunt worden – en verandert het gedrag daadwerkelijk. Wij zorgen ervoor dat gemeenten meer bevoegdheden krijgen om overtreders te kunnen pakken en beboeten, zoals het neerzetten van flitspalen en meer handhavingsbevoegdheden voor boa's.

Toelichting

Verkeersovertreders ervaren een lage pakkans. Dat gevoel van straffeloosheid zorgt weer voor een toename van onveilig gedrag. Een van de oorzaken van een lage pakkans is de beperkte capaciteit die de politie beschikbaar heeft voor verkeershandhaving.

Zo baart de toename van het aantal verkeersdeelnemers dat onder invloed is van alcohol zorgen: een verdubbeling in vijf jaar tijd volgens de laatste meting in 2022. De zogenaamde alcoholfuikcontroles zijn vervangen door gerichtere controles, maar daarmee verdwijnt ook de afschrikkende werking van de fuikcontroles.

De politiecapaciteit vergroten voor verkeershandhaving is complex, gezien de gehele opgave voor het politieapparaat. Een ander knelpunt is het gebrek aan samenhangende governance op het gebied van verkeersveiligheid, zowel op nationaal als op gemeentelijk niveau. Verkeersveiligheid is over het algemeen bijvoorbeeld geen vast agendapunt bij de driehoeksoverleggen. Een intensievere coördinatie en samenwerking zorgt ervoor dat maatregelen beter op elkaar aansluiten en daardoor effectiever zijn. Te beginnen met meer bevoegdheden voor gemeenten.





6. De auto veilig in het verkeer:

toezicht op rijhulpsystemen en autonome functies

Verkeersveiligheid moet te allen tijde voorop staan in de digitale mobiliteit van de toekomst. Ook gebruikers van oudere voertuigen – die zelf geen rijhulpsystemen hebben – én andere verkeersdeelnemers, zoals fietsers, voetgangers en motorrijders kunnen slachtoffer worden van fouten in deze systemen bij andere weggebruikers. Daarom moet er een verplicht meldpunt komen voor incidenten met rijhulpsystemen en autonome voertuigen, onder verantwoordelijkheid van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT).

Toelichting

Rijhulpsystemen (ADAS) zoals automatisch remmen of rijstrookassistentie worden steeds vaker toegepast in voertuigen. In de nabije toekomst zullen ook deels autonome systemen op de weg verschijnen. Deze technologie biedt kansen voor een betere verkeersveiligheid, maar er zijn ook risico's zolang fouten of verkeerd gebruik niet systematisch worden gemeld en onderzocht.

Op dit moment is er geen centrale registratie van incidenten of ongevallen waarbij rijhulpsystemen betrokken zijn. Er zijn wel signalen van excessen,

maar deze blijven onder de radar. De huidige toezichthouder (ILT) heeft onvoldoende capaciteit om dit goed in beeld te brengen.

Het opzetten van een onafhankelijk meldpunt bij ILT voor incidenten met ADAS en autonome voertuigen is daarom nodig. Dit meldpunt moet verplicht worden voor fabrikanten, importeurs, leasemaatschappijen en bij ernstige ongevallen ook voor politie of verzekeraars. Alleen met structurele meldingen ontstaat er inzicht in waar de risico's zitten en kan daarop worden gehandhaafd of bijgestuurd.



7. Ruimte voor recreatie is brede welvaart

We willen dat Nederland een land is waar het prettig wonen, werken én recreëren is. We willen dat Nederland een mooi land is. Daarom vinden we het belangrijk dat de 'mens' centraler komt te staan in de grote opgaven voor woningbouw, klimaat, natuur, waterbeheer en landbouw. Het debat en de regelgeving over deze opgaven focussen zich namelijk te vaak op de noodzakelijke technische maatregelen waardoor het tekort aan recreatieruimte in de stad en op het platteland toeneemt. Dat proces willen we omkeren.

We nemen hiertoe de volgende maatregelen:

- We gaan weer aan de slag voor een 'Landelijke maatlat voor een groene klimaatadaptieve gebouwde omgeving en verkenning groennorm' en de 'Handreiking Groen-in-en-om-de Stad'. Want buurten horen groen te zijn. Mensen hebben behoefte aan bomen, parken en groen in de straat. Daarom gaan we ervoor zorgen dat bij alle ontwikkelingen en herinrichting ook voldoende groen wordt aangelegd en dat versteende buurten groener worden. We ondersteunen gemeenten, bewonersorganisaties en ontwikkelaars met landelijke programma's voor groenere buurten.
- We steunen provincies die de groei van duurzame recreatie en toerisme stimuleren t.b.v. economische dynamiek, regionale vitaliteit en leefbaarheid.
- Wandelen en fietsen krijgen een volwaardige positie in de Nota Ruimte, NOVEX en de ruimtelijke programma's voor woningbouw, klimaat, natuur, waterbeheer en landbouw. Hiermee sluiten we aan bij de inzet van provincies om ruimte voor recreatie als volwaardige plek in rijksprogramma's en gebiedsopgaven op te nemen.
- De (voorgenomen) verplichting voor gemeenten om bestaande gevallen van permanente bewoning van recreatiewoningen toe te staan in het omgevingsplan draaien we terug. Zo wordt voorkomen dat naar schatting 90.000-100.000 plekken voor toeristen in eigen land worden onttrokken aan de voorraad.

Toelichting

Verstedelijking en platteland

Onze steden worden steeds dichter bebouwd, maar de relatie tussen de woningbouwopgave en de gezondheid en het welzijn van mensen wordt onvoldoende gezien of weggecijferd als kostenpost. Het leidt in ieder geval niet tot de broodnodige sturing van het Rijk op de bouwopgave in combinatie met voldoende 'groen en blauw' (recreatief toegankelijke groengebieden en water) voor iedereen. Tegelijk is er in het landelijk gebied in toenemende mate sprake van recreatieve druk op onze natuur, terwijl de vergoedingen voor beheer en onderhoud achteruitlopen. Met als gevolg dat deze juist op de locaties waar het druk is, minder toegankelijk wordt gemaakt voor bezoekers. Dit kan prima worden gecompenseerd door het omliggende platteland beter toegankelijkheid te maken voor bewoners in de regio en voor bezoekers van buiten de regio. Ook een goede recreatieve verbinding tussen stad en platteland zou bij stedelijke uitbreiding meer prioriteit moeten krijgen. Waarom? Omdat we in Nederland massaal houden van wandelen en fietsen.

Wandelen en fietsen

De sterke toename van de populariteit van wandelen is niet alleen een hype als gevolg van de coronacrisis. Al voor de pandemie steeg het aantal Nederlanders dat regelmatig wandelt sterk. Vierennegentig procent van de Nederlanders van 16 jaar en ouder wandelt wel eens, dat zijn 13,7 miljoen mensen. Tijdens de pandemie is zeven op de tien jongeren tot 30 jaar meer gaan wandelen. Deze stijging is structureel. En Nederlanders blijven tot op hoge leeftijd wandelen. Nederland is bovendien echt een fietsland. Niet alleen omdat het moet, maar ook omdat we het leuk vinden: 70% van de Nederlanders van 16 jaar en ouder maakt recreatieve (e-)fietstochten, dat zijn ongeveer 10,6 miljoen mensen. Samen maken we 532 miljoen tochten per jaar. En Nederlanders blijven ook tot op hoge leeftijd fietsen, zowel recreatief als utilitair. Het Rijk moet de provincies, gemeenten en waterschappen actiever ondersteunen om ruimte te maken voor wandelen en fietsen, bijvoorbeeld door in te zetten op meervoudig ruimtegebruik en koppelkansen met andere agenda's te maken.

