

**DELTAMETROPOOL**

postbus 2885  
2601 CW Delft  
bezoekadres:  
Oostblok 1 Delft

tel: 015 - 2153011

fax: 015 - 2153018



# PERSBERICHT

Delft, 27 mei 2005

## **PLAN VERENIGING DELTAMETROPOOL SLUIT AAN BIJ ADVIES COMMISSIE NOUWEN MAAR VOORGESTELDE 'SYSTEEMWIJZIGING' IS SLECHTS EERSTE STAP**

De Vereniging Deltametropool steunt het advies van het nationaal platform Anders betalen voor mobiliteit dat, onder voorzitterschap van mr. P.A. Nouwen, pleit voor de landelijke invoering van kilometerheffing in ons land. Wethouder Norder van Den Haag, voorzitter van de mobiliteitsstuurgroep van de vereniging, reageert opgelucht: "Eén van de meest voor de hand liggende en effectieve maatregelen voor de benutting en financiering van weginfrastructuur in de Randstad staat op de agenda."

Norder constateert echter, in vergelijking met het buitenland, een achterhaalde, verbluffend ingewikkelde structuur van wegbeheerders en OV-autoriteiten. Omdat een internationaal concurrerende Randstad een centralere mobiliteitsregie nodig heeft, pleit hij voor een concrete stap in deze richting bij de operationalisering van het advies: "We zullen snel moeten toe groeien naar een nieuwe zelfstandige vervoersautoriteit. Alleen een centrale organisatie kan de uitvoering en afstemming integraal en slagvaardig ter hand nemen."

De Stichting Vrienden van de Deltametropool, waarin het Randstedelijke bedrijfsleven vertegenwoordigd is, zal op dit thema met een eigen voorstel komen. De stuurgroep Deltanet van de Vereniging Deltametropool leidt het onderzoek van de vereniging naar infrastructuur, vervoer en de regie daarop in de Deltametropool.

### **Niet kiezen tussen welvaart en welzijn**

Voorzitter Norder benadrukt het grote belang van het mobiliteitsvraagstuk: "Mobiliteit is essentieel als de Randstad zich wil ontwikkelen tot internationaal concurrerende Deltametropool. Niet alleen omdat mobiliteit de economische dynamiek en daarmee onze welvaart sterk medebepaalt – vooral vanwege onze geografische ligging met twee gigantische mainports, maar ook omdat mobiliteit de leefbaarheid en daarmee ons welzijn direct beïnvloedt. Denk maar aan de huidige discussie over luchtkwaliteit bij snelwegen." De vereniging sluit zich volgens Norder niet aan bij de gangbare voor- en tegenstanders van meer verkeer en infrastructuur: "We moeten in de spits meer economisch belangrijke verplaatsingen mogelijk maken, maar wel op duurzame wijze. Economie en milieu moeten en kunnen samengaan."

### **De nood is aan de man**

Ten eerste het 'moeten': "Wil de Randstad een aantrekkelijke metropool blijven om je als werkgever of werknemer te vestigen, dan is actie nu geboden," zegt hij. De urgentie blijkt onder meer uit vergelijkend onderzoek, gepubliceerd in de Randstadmonitor van het Bureau Regio Randstad, waaruit de concurrentiepositie van de Randstad zich ongunstig blijkt te ontwikkelen ten opzichte van andere Europese regio's. En die concurrentiepositie hangt af van zowel het vestigings- als het woonklimaat.

### **Kilometerheffing werkt**

Ten tweede het 'kunnen': "Kilometerheffing maakt zowel een economisch betere benutting van onze infrastructuur als die betere luchtkwaliteit mogelijk. Ten eerste door een betere doorstroming: het 'schaarse goed' mobiliteit zal efficiënter worden verdeeld over de gebruikers, doordat de prijs ervan afhangt van tijd en plaats. Ten tweede door de verwerking van milieukeurmerken in het tarief." Norder betreurt het echter wel dat het platform beprijzing vooral als financieringsmiddel ziet, "terwijl

onderzoek toch uitwijst dat veel weggebruikers bij voldoende hoge tarieven uitwijken naar andere vervoerswijzen, routes, bestemmingen en vooral tijdstippen”.

Stuurgroepvoorzitter Norder vindt kilometerheffing niet alleen effectief, maar ook rechtvaardig: “Betalen naar gebruik bij vermindering van vaste lasten is ook op andere markten volledig geaccepteerd.” Bovendien ziet hij geen alternatief: “We moeten wel, want de middelen en de milieuruimte om simpelweg meer asfalt te storten ontbreken gewoon. Het eventuele herverdelende effect van beprijzing zullen we moeten accepteren.”

De Vereniging Deltametropool steunt daarom het advies voor een landelijke invoering van kilometerheffing op grond van tijdstip, plaats en milieubelasting, en tot die tijd een heffing op de belangrijkste knelpunten (alle knelpunten in West-Nederland en langs de A2). “De vooralsnog historische eenstemmigheid van dit antwoord op de letterlijk en figuurlijk verstikkende congestie moet dan ook sterk worden volgehouden, ook in de politiek,” aldus Norder. Hij geeft daarbij een radicale en daadkrachtige invoering de meeste kans op succes.

### **Systeemverandering uitwerken**

Norder onderschrijft Nouwens pleidooi voor een grotere rol van de markt bij ontwerp, aanleg en beheer van (nieuwe) infrastructuur, binnen de kaders van de overheid. Maar alleen een constellatie van consortia die de regionale opbrengsten in (onderhoud van) infrastructuur investeren, lijkt hem te eng: “Openbaar vervoer kan een veel kostenefficiëntere investering zijn, maar Nouwen rept alleen van infrastructuur – dus wel een busbaan, maar niet de exploitatie ervan. Het moet gaan om de bereikbaarheid en de gevolgen daarvan, niet om asfalt alleen.

Volgens zijn stuurgroep Deltanet raken deze vragen aan een hele nieuwe discussie; over de integrale regie op verkeer en vervoer in met name de Randstad. Norder: “Wij constateren, in vergelijking met het buitenland, een achterhaalde, verbluffend ingewikkelde structuur van wegbeheerders en OV-autoriteiten. De vereniging is van mening dat alleen een (nieuwe) zelfstandige autoriteit, met ook massavervoer in het takenpakket, in staat is de uitvoering en afstemming in goede orde ter hand te nemen. Een internationaal concurrerende Randstad heeft centralere mobiliteitsregie nodig; wij willen snel een ontwikkeling in die richting.” November a.s. licht de stuurgroep haar ideeën hierover toe in perscentrum Nieuwspoor.

---

### **Noot voor de redactie**

Vereniging Deltametropool stelt zich ten doel om, gegeven het ontstaan van de Europese Unie, in West-Nederland de in beginsel reeds aanwezige metropool tot ontwikkeling te brengen.

De volgende overheden en organisaties in de Randstad zijn bij de vereniging aangesloten:

- twaalf van de grote steden in de Randstad
- twee gemeentelijke samenwerkingsverbanden
- drie provincies
- vijf waterschappen
- drie Kamers van Koophandel
- vier woningcorporaties
- twee land- en tuinbouworganisaties
- Staatsbosbeheer en Natuurmonumenten
- ANWB en HTM
- VNO-NCW

Het mobiliteitsconcept van de vereniging, Deltanet, wordt ontwikkeld onder leiding van een stuurgroep die bestaat uit voorzitter Norder (wethouder Gemeente Den Haag), Van der Horst (wethouder Gemeente Amsterdam) Bielders (voorzitter KvK Utrecht).

In november 2005 zal de stuurgroep Deltanet haar ideeën over de infrastructuur, reisinformatie, beprijzing en regie op verkeer en vervoer nader toelichten tijdens een persconferentie in perscentrum Nieuwspoor.

Voor meer informatie:

- de coördinator v.h. agentschap van de vereniging de heer J.J.T.L. The: tel. 015-2153011
- de persvoorlichtster van de heer Norder mevrouw I.M.C. Freriksen: tel. 070-3532622 / 06-21278785

[www.deltametropool.nl](http://www.deltametropool.nl)