

# ARTIKEL VAN DE MAAND

## FEBRUARI 2005



Uit: Het Financieele Dagblad, 21 januari 2005

### Bedrijf moet eigen toegangsweg vrijhouden

BERT VAN KALLES

**Het kabinet komt miljarden tekort om de files echt aan te pakken. Bedrijven moeten daarom hun bereikbaarheid zelf regelen en betalen.**

DEN HAAG - Bedrijven moeten medeverantwoordelijk worden gemaakt voor hun eigen bereikbaarheid, zegt de Raad van Verkeer en Waterstaat in een advies dat vandaag uitkomt. 'Maar dat lukt alleen als zij snel resultaat zien en niet het idee hebben dat zij financieel dubbel worden gepakt', meent voorzitter Friso de Zeeuw. 'Een alerte overheid moet voor draagvlak zorgen door soepel in te spelen op voorstellen en wensen van bedrijven en fiscale prikkels geven om vervoer te verplaatsen van de weg naar het water en het spoor. Dan gaan bedrijven meebetalen aan infrastructuur.' Het is in de ogen van de adviesraad 'een grote stap voorwaarts' dat het kabinet de samenhang tussen economie, ruimte en mobiliteit centraal stelt. Maar het mobiliteitsbeleid is te veel gericht op infrastructuur. 'Ondanks dat er euro 80 mrd voor is gereserveerd, dreigt het bereikbaarheidsprobleem onoplosbaar te worden. Wij zeggen echter niet kom op met twintig miljard extra. Dat heeft weinig zin.' De raad pleit voor een 'dynamischer' mobiliteitsbeleid, waarbij de rijksoverheid haar 'organiserend vermogen' moet versterken. 'Dat klinkt veel abstracter dan het is', zegt De Zeeuw. 'Je moet de juiste financiële prikkels geven en bedrijven, burgers, lagere overheden en Brussel nauwer betrekken bij het verbeteren van de bereikbaarheid.' 'Bedrijven moeten af van het idee dat de overheid alles maar moet regelen. Zij moeten zelf aan de slag, door werktijden te spreiden, samen bedrijfsvervoer te organiseren, door te investeren in veilige routes naar stations, en kritisch te kijken naar hun megabudgetten voor lease-auto's.' Dat geldt ook voor bedrijven die publieksattracties organiseren. Die moeten zorgen voor goede reisinformatie en gunstig vervoersgedrag belonen. Zo wordt volgens hem 'handel in bereikbaarheid' geïntroduceerd. 'Het moet duidelijk worden dat bereikbaarheid geld waard is. Neem de exploitant van het Hilversumse Mediapark. Die wil dat de trein er vaker stopt en zegt: "ik koop die kaartjes zelf in en kijk wel of ik ze kwijtraak". Dat geeft aan dat bereikbaarheid te koop is.' De keerzijde is dat bereikbaarheid waarde heeft en betaald moet worden. De raad erkent dit en geeft het kabinet het advies om bedrijven mee te laten betalen aan investeringen in infrastructuur als die leiden tot waardegroei. Een voorbeeld van dit soort 'value capturing' is projectontwikkelaars laten meebetalen aan infrastructuur als daardoor hun bouwgrond meer waard wordt. 'Maar je moet de mogelijkheden niet overdrijven. Grondexploitatie is geen flappentap.' Bedrijven zullen zich echter snel een melkkoe voelen. Dus moet zorgvuldig worden bekeken of er

niet twee keer wordt betaald. En het principe "voor wat hoort wat" moet gelden', zegt De Zeeuw. 'Als in de grondprijs voor een bedrijventerrein al een oprit naar de snelweg zit, is het einde oefening. Komt er een tweede oprit bij of wordt een ov-lijn doorgetrokken waardoor de bereikbaarheid en gelijktijdig de exploitatie van vastgoed aantoonbaar verbetert, dan kun je bedrijven best laten meebetalen aan die extra voorzieningen.' Laten zien wat er gebeurt met het opgehaalde geld is volgens De Zeeuw belangrijk. Heffingen op de auto moeten zoveel mogelijk ten goede komen aan infrastructuurbereikbaarheid. 'Wij willen dat nog deze kabinetsperiode wordt begonnen met een variabele kilometerheffing. Maak zichtbaar dat de opbrengst naar wegen en openbaar vervoer gaat in de buurt waar het geld wordt opgehaald. In de Tweede Kamer zijn steeds meer voorstanders van dit "labellen" van geld, maar Gerrit Zalm voelt er niks voor. Dus gebeurt er nog niets.' Labellen is onvermijdelijk bij de kilometerheffing die snel moet worden ingevoerd, stelt de raad. 'Nu doorzetten is de boodschap. Het gevoel voor urgentie is er. Als je te veel tijd neemt, loop je grote risico's op verlies van draagvlak.' De raad wil ook af van de lappendeken van lokale regels voor de winkelbevoorrading en bepleit een beperkt aantal grote distributiecentra. Dat verhoogt de logistieke efficiency en maakt de koppeling mogelijk tussen weg, rails en water. Om bedrijven te verleiden hun goederenvervoer van de overvolle wegen te verplaatsen naar kustvaart, binnenvaart en spoor, zijn volgens de raad fiscale prikkels gewenst. Deze 'modal shift' is Europees beleid, maar vervoersminister Karla Peijs ziet er weinig in. Volgens De Zeeuw onterecht: 'Er zit vervoersruimte in spoor en water. Zonde om het geïnvesteerde overheidsgeld niet beter te benutten.' Er wordt een proef van vijf jaar bepleit met een premie van één cent per tonkilometer die van de weg gaat. Een ondernemer die 25 mln tonkilometer naar het binnenschip haalt, kan euro 250.000 van de belasting aftrekken. Als zo 10% van het wegtransport naar water of spoor wordt verplaatst, kost dat Zalm euro 78 mln aan fiscale baten. 'Er zijn weinig maatregelen die met zo'n laag bedrag en met zo'n gering risico zo'n enorm effect hebben', zegt De Zeeuw. 'En er zijn geen extra administratieve lasten. Bedrijven moeten de gegevens toch al aan de fiscus verstrekken.'

Copyright (c) 2005 Het Financieele Dagblad