

**2002**

**titel:** 'Laat bedrijf betalen voor bereikbaarheid'

**medium:** De Volkskrant

**datum:** 24-1-2002

**auteur:** A. Koper

### **'Laat bedrijf betalen voor bereikbaarheid'**

Het volgende kabinet moet de stedelijke regio's eigen middelen ter beschikking stellen voor de aanleg van infrastructuur. Een bereikbaarheidsheffing die door het bedrijfsleven wordt betaald, is daarvoor een uitstekend middel.

Dat zegt de Amsterdamse wethouder van ruimtelijke ordening en verkeer D. Stadig (PvdA) vandaag in Den Haag tijdens een conferentie van de vier grote steden met minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat.

De nieuwe bereikbaarheidsheffing moet worden geïnd en besteed door een 'vervoersautoriteit' die vergaande bevoegdheden krijgt in de organisatie van het openbaar vervoer en het wegverkeer in de regio.

Volgens Stadig fungeert een vergelijkbaar systeem in Frankrijk al jaren tot volle tevredenheid. Gemeenten mogen daar een percentage op de loonsom van bedrijven heffen, waaruit exploitatietekorten in het openbaar vervoer worden gedekt.

In Nederland kunnen de opbrengsten worden gebruikt voor de aanleg van regionale infrastructuur. Volgens Stadig is dat nodig omdat het nog niet is gelukt bedrijven te bewegen tot financiële deelname aan nieuwe tunnels en wegen. Voor de concurrentiepositie van het Randstedelijke bedrijfsleven zijn die echter wel van groot belang.

Het Nationaal Verkeer- en Vervoersplan (NVVP) van minister Netelenbos voorziet overigens in een vergaande decentralisatie van rijksgeld voor infrastructuur naar provincies en de gemeenten. Maar volgens de steden is dat onvoldoende.

Verkeerswethouder B. Bruins (VVD) van Den Haag meent net als Stadig dat er 'creatieve oplossingen' nodig zijn voor de verkeersproblemen in de Randstad. Zijn Rotterdamse partijgenoot N. Janssens is 'mordicus tegen een heffing op de loonsom van bedrijven', maar vindt wel dat de regio's meer eigen middelen nodig hebben. Janssens en zijn collegawethouder M. van den Bergh (Leefbaar Utrecht) denken dat de kilometerheffing die over een aantal jaren wordt ingevoerd, daarvoor kan worden gebruikt. Dat is in strijd met het voornemen van het kabinet om de inkomsten van de kilometerheffing naar automobilisten terug te sluisen.

Maar dat hoeft volgens Janssens niet tot in de lengte van dagen zo te blijven. 'De opbrengsten van spitstarieven zouden ter beschikking van de regio moeten worden gesteld.'

De Kamers van Koophandel in de Randstad steunen Stadigs pleidooi voor een regionale vervoers autoriteit. Maar P. Tordoior, hoogleraar economische geografie aan de UvA en directeur beleidsadviesing van de Amsterdamse Kamer, voorspelt veel verzet tegen diens bereikbaarheidsheffing. 'Die is niet eerlijk, omdat de burgers niet meebetalen. Je moet een systeem hebben waarin de kosten van infrastructuurprojecten worden doorberekend aan burgers en bedrijven die ervan profiteren. De onroerendzaakbelasting lijkt mij daarvoor het meest geschikte instrument.'

De grote steden zijn in het algemeen tevreden over de wijze waarop het kabinet hun toekomstplannen heeft verwerkt in de Vijfde nota ruimtelijke ordening en het vervoersplan van minister Netelenbos. Zij wijzen er echter op dat de financiering van nogal wat urgente projecten achterblijft.

Utrecht en Den Haag willen middelen om hun stations geschikt te maken voor regionale railsystemen en de HSL. . Den Haag rekent verder op een spoedige beslissing over een nieuwe tramlijn naar Leidscheveen en Delft. Utrecht wil dat er eindelijk eens een begin wordt gemaakt met Randstadspoor, het lightrailstelsel dat het regionale wegennet moet ontlasten. Amsterdam gaat ervan uit dat in de komende kabinetsperiode een begin wordt gemaakt met het doortrekken van de busbaan Zuidtangent naar het in aanbouw zijnde IJburg.

Verder pleiten alle grote steden voor snelle investeringen in het rijkswegennet. De A 4 door Midden-Delfland en

onderdeel van een vervoerscorridor tussen Antwerpen en Zaandam, moet bij wijze van spreken met terugwerkende kracht worden aangelegd.

Andere prioriteiten liggen onder meer bij een verbinding tussen de A 13 en A 16, de aanleg van de A 15 en de daarbij horende nieuwe Botlektunnel bij Rotterdam.

Den Haag wil de vrijwel permanente file op de Utrechtsebaan oplossen via een aantal nieuwe toegangswegen waarvan Trekvliesstracé (van Ypenburg, via industrieterrein de Binckhorst naar Den Haag Centraal) en de deels ondertunnelde noordelijke randweg de belangrijkste zijn.

Amsterdam vraagt 136 miljoen euro (300 miljoen gulden) extra van het rijk voor de Westrandweg en de tweede Coentunnel tussen Schiphol en Zaandam. Ook moet er een ondertunnelde en dus kostbare verbinding komen tussen de A 6 en de A 9, waardoor het verkeer uit Almere beter door kan stromen.

Utrecht eist ten slotte dat er werk wordt gemaakt van de verbouw en gedeeltelijke overkapping van de A 2 (richting Amsterdam), die Leidsche Rijnafsnijdt van de oude stad.

---

Copyright: de Volkskrant