

## **Opmerkelijk pleidooi van ondernemers**

**Stort de extra opbrengst in een algemeen mobiliteitsfonds**



Impressie van de tunnel bij Broek in Waterland.

*Johan Moes*

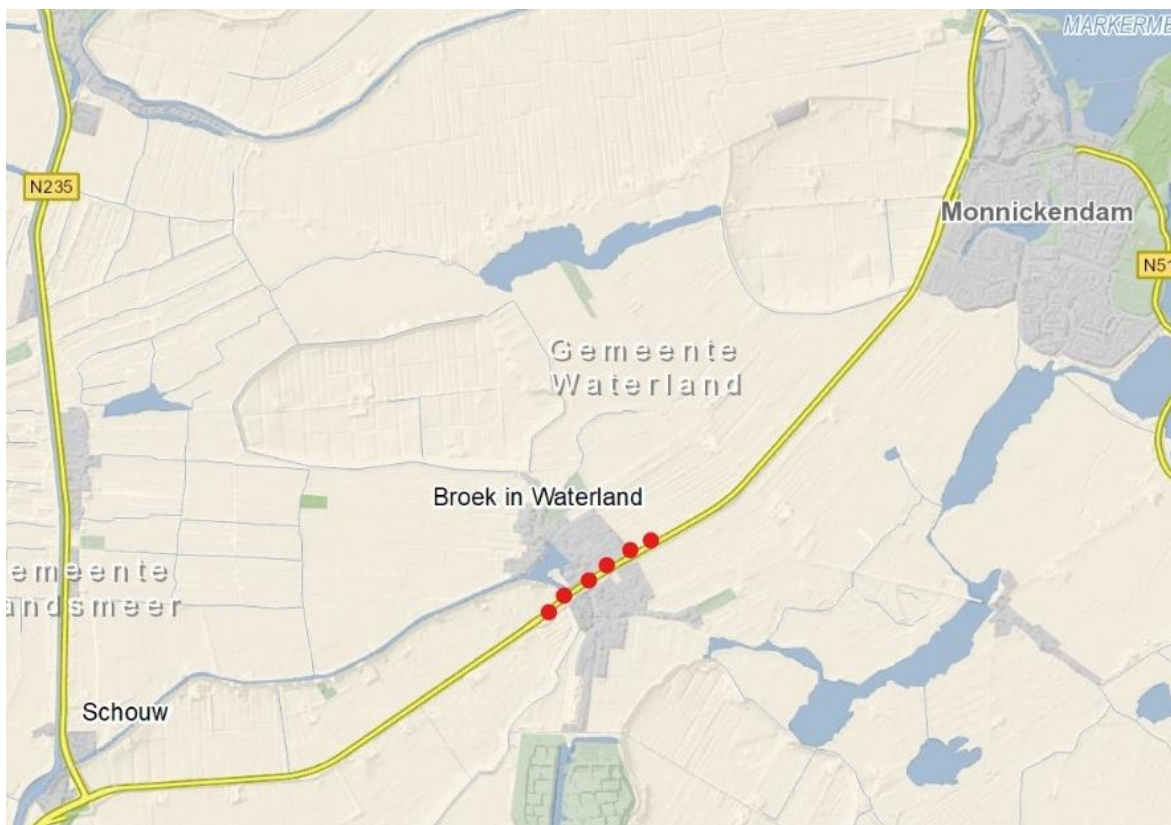
Een ondergrondse N247 bij Broek in Waterland gaat flink in de papieren lopen. Welke variant van een onderdoorgang het ook wordt, het vergt een investering van minstens 215 miljoen euro. Waar moet dat geld vandaan komen? Het bedrijfsleven in Noord-Holland heeft er zo zijn ideeën over en komt met een pleidooi dat je van ondernemers zelden of nooit hoort: verhoog de belasting.

Broek in Waterland Er lijkt geen weg meer terug voor de ondertunneling van de provinciale weg, die Broek in Waterland doormidden snijdt. De dagelijkse files worden langer en langer en de overlast voor zowel weggebruikers als dorpsbewoners neemt met de dag toe. Jaren lang is in samenwerking tussen de Dorpsraad Broek in Waterland en de provincie Noord-Holland onderzoek gedaan naar mogelijkheden om daar voor eens en voor altijd een einde aan te maken. Tot voor kort had de provincie, eigenaar van de weg, nog een sprankje hoop dat de problemen konden worden opgelost met een relatief goedkope bovengrondse reconstructie van de N247, maar onderzoek wees uit dat dat totaal geen soelaas biedt.

**Varianten**

Alleen met [een verdiepte N247 kunnen de problemen worden opgelost, concludeerden de onderzoekers](#). De vraag is alleen nog: welke vorm krijgt zo'n verdiepte weg? Er liggen drie varianten op tafel: twee voor een relatief korte onderdoorgang, variërend in breedte en waarbij de weg halverwege Broek weer boven de grond komt als een soort open tunnelbak, en een wat langere tunnel over de hele lengte van het dorp. De totale kosten, inclusief onderhoud de komende decennia, worden geraamd op 215 miljoen euro voor de eenvoudigste korte onderdoorgang tot 276 miljoen voor de langere tunnel.

Hoeveel geld voor het project wordt uitgetrokken, is uiteindelijk aan provinciale staten, die zich daar pas na de verkiezingen van 15 maart over zullen buigen. Maar de druk om te kiezen voor de langere tunnel, en dus de duurste variant, neemt toe. [Voor de Broeker dorpsraad en veel bewoners van het dorp is een 'echte tunnel' de enige acceptabele optie](#) omdat alleen bij die variant de twee dorpsdelen weer echt samen kunnen smelten en de overlast van herrie, stank en de uitstoot van schadelijke stoffen flink kan worden beperkt.



## Denkkracht

Inmiddels spreken ook andere betrokken partijen zich hardop uit voor de langere tunnel. Zoals de gemeente Waterland: „Wij hopen op de verlengde versie van de tunnel”, zegt wethouder Harm Scheepstra, die vol lof is over de manier waarop de provincie en de dorpsraad tot nu toe hebben samengewerkt in het hele proces. „Als nu een besluit valt waarmee de inwoners van Broek zich in de maling genomen voelen, plat uitgedrukt, zou dat verduveld jammer zijn.”

De wethouder zegt er meteen bij dat ten aanzien van de financiering van een tunnel er van de gemeente niet veel verwachten hoeft te worden. „Als we iets kunnen bijdragen, zullen we dat zeker niet laten, maar ik wil op dat punt geen valse verwachtingen wekken. In de vorm van denkkracht hebben we uiteraard de volle bereidheid om mee te werken.”

Maar met denkkraft alleen financier je geen tunnel, dat weten de ondernemers in Noord-Holland als geen ander. Net als de gemeente hebben diverse ondernemersclubs zich inmiddels geschaard achter de langere tunnelvariant en zij hebben ook ideeën over waar het geld, of een deel ervan, vandaan moet komen: een verhoging van de provinciale wegenbelasting. „Een goede oplossing voor de lange termijn van de problemen bij Broek is voor een heel groot deel van Noord-Holland belangrijk”, zegt Thierry van der Weide, voorzitter van de Vereniging Ondernemend Waterland (VOWA), die zo’n 700 ondernemers in deze regio vertegenwoordigt. „Als er straks gezocht wordt naar dekking van dit soort investeringen, dan zou een verhoging van de opcenten op de wegenbelasting een oplossing kunnen zijn. Naar mijn smaak is dat ook goed uit te leggen aan het bedrijfsleven. Het is rechtvaardig dat elke inwoner van Noord-Holland die een auto heeft, meebetaalt aan infrastructurele projecten in de provincie. Op die manier betalen mensen in Waterland ook mee aan bijvoorbeeld een project tussen Alkmaar en Heerhugowaard, of bij Den Helder of in het Gooi. Dat is een vorm van solidariteit, zo werkt het nu eenmaal.”

Welk deel van de investering bij Broek op die manier betaald kan worden en wat voor belastingverhoging daarvoor precies nodig is, kan Van der Weijde niet zeggen. „Ik heb alleen aangegeven dat dit wat ons betreft een goede denkrichting is. Het feit dat we dat zeggen als VOWA is al vrij bijzonder, want doorgaans zijn ondernemers ervoor om de belastingen te verlagen in plaats van verhogen.”

Het pleidooi wordt gesteund door werkgeversorganisatie VNO-NCW. „Wij staan niet onwelwillend tegenover een verhoging van de provinciale opcenten als dat geormerkt wordt voor infrastructuur”, zegt Robert Tieman van de afdeling West van de werkgeversclub. „Ondanks dat de langere tunnelvariant bij Broek in Waterland aanzienlijk duurder is, is dat toch de variant waar wij voor pleiten.”



*Huidige situatie N247 ter hoogte van Broek in Waterland*

## **Uitgehold**

„Bij de provincie is de laatste jaren het budget voor infrastructuur behoorlijk uitgehoud”, licht Friso de Zeeuw toe namens het Economisch Forum Holland boven Amsterdam, waarin regionale ondernemersverenigingen, werkgeversorganisaties en brancheorganisaties boven het Noordzeekanaal samenwerken om de regionale economie te versterken. „Tegelijkertijd is het tarief van opcenten op de motorrijtuigenbelasting in Noord-Holland relatief laag, het laagst van heel Nederland. Ik ben ervoor om het budget voor infrastructuur aanzienlijk op te hogen en dat kan met een verhoging van de opcenten. Dan zou dus niet het hele bedrag dat binnenkomt aan opcenten geoormerkt worden voor infrastructuur en mobiliteit, maar wel dat deel waarmee de belasting verhoogd wordt.”

De ondernemersclubs benadrukken dat een verhoging van de provinciale opcenten niet kan worden ingezet voor één specifiek project, zoals de tunnel in Broek. De Zeeuw: „De extra opbrengst moet worden gestort in een algemeen mobiliteitsfonds waaruit projecten in de hele provincie gefinancierd worden. Als je het koppelt aan één project, krijg je het verhaal dat bewoners van de Wieringermeer moeten meebetalen aan een tunnel in Broek en dat klopt natuurlijk niet.”

Zou het dan toch niet eerlijker zijn om straks voor die tunnel tol te gaan heffen, zodat de kosten ervan alleen worden gedragen door de gebruikers? Die optie wordt door de ondernemers resoluut van de hand gewezen. Er zijn in Nederland maar enkele tunnels waar tol wordt geheven en de ervaring daarmee zijn niet best, zeggen zij. Mede om die reden, maar ook met het oog op de mogelijke invoering van rekeningrijden in het hele land, wil de overheid het liefst ook weer zo snel mogelijk af van het systeem van tolheffing. „Los daarvan vergt het extra investeringen in elektronische systemen om tol te kunnen heffen en zullen ook dan Noord-Hollanders terecht de vraag stellen waarom ze op de ene plek tol moeten betalen, terwijl elders een knelpunt wordt opgelost uit de algemene middelen”, aldus De Zeeuw.

## ***Extra Hoe werkt de wegenbelasting en wat betekent een verhoging van de opcenten?***

*De wegenbelasting in Nederland, officieel motorrijtuigenbelasting, is opgebouwd uit twee bedragen. Het grootste deel is een vast basisbedrag dat door het Rijk is vastgesteld voor auto's in verschillende gewichtsklassen.*

*Daarnaast zijn er de zogenoemde provinciale opcenten. Die laatste component is een percentage dat elke provincie in rekening mag brengen bij haar inwoners die een motorvoertuig bezitten. Autobezitters betalen het totaalbedrag aan de Belastingdienst, die vervolgens de opcenten weer uitkeert aan de provincies.*

*Het opcenten-tarief verschilt per provincie en varieert van 67,9 procent in Noord-Holland tot 95,7 procent in Zuid-Holland en Groningen. Provincies zijn vrij om hun eigen opcenten-tarief vast te stellen, maar het Rijk heeft er wel een maximum op gezet van 118,3 procent in 2022. Geen enkele provincie hanteert dat maximumtarief. Het Noord-Hollandse tarief is het laagst van heel Nederland.*

*Stel dat het door het Rijk vastgestelde basistarief 400 euro is voor een gemiddelde benzineauto die 1300 kilo weegt. Voor een inwoner van Noord-Holland komt daar dan nog 67,9 procent aan opcenten bij, oftewel 271,60 euro. Het totaalbedrag aan wegenbelasting komt dan uit op 671,60 euro per jaar.*

*Een inwoner van Zuid-Holland of Groningen met exact dezelfde auto is ruim honderd euro duurder uit.*

*Noord-Holland incasseert jaarlijks iets meer dan 225 miljoen euro aan opcenten. Voor het rekengemak uitgaande van gemiddelden, rijden er in de provincie zo 'n 830.000 auto's rond die stuk voor stuk de opcenten van 271,60 euro opleveren. Een stijging van het tarief van de opcenten met 5 procent zou in deze situatie 16,6 miljoen euro extra opleveren.*

*Een stijging van het tarief met 5 procent betekent een toename van de inkomsten met 7,3 procent en die extra inkomsten worden elk jaar opnieuw geïncasseerd: 16,6 miljoen per jaar is dus 166 miljoen in tien jaar tijd. Omdat de tariefstijging alleen betrekking heeft op de opcenten en niet op het door het Rijk vastgestelde basisbedrag, blijft de stijging van het totaalbedrag dat de autobezitter uiteindelijk betaalt, beperkt tot een kleine 3 procent.*

*Met een stijging van het opcenten-tarief van 5 procent, zou Noord-Holland nog steeds de goedkoopste provincie van Nederland zijn. Zelfs met een stijging van 10 procent zou het tarief in deze provincie nog steeds het laagst zijn van het land. Voor de autobezitter zou in dat geval het totaal te betalen bedrag stijgen met een kleine 6 procent.*