

13 april 2012

## **Vraagtekens bij tol voor trucks; blankenburgtunnel; Bedrijfsleven blij met Nieuwe Westelijke Oeververbinding in Rotterdams havengebied**

Dat die tunnel er komt, was de niet verrassende uitkomst van het debat over de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO), vorige week in de Tweede Kamer.

De regeringspartijen VVD en CDA en gedoogpartner PVV bleken de Blankenburgvariant aan een meerderheid te helpen en gaven de partijen die een voorkeur uitspraken voor de Oranjetunnel (PvdA, SP, D66, ChristenUnie) of tegen welke tunnel dan ook (GroenLinks, Partij voor de Dieren) geen schijn van kans. De finale stemming moet overigens nog plaatsvinden.

Of er nu 'handjeklap' was gespeeld met minister Melanie Schultz van Haegen (I&M), zoals de oppositie suggereerde, of dat ze zich liet overtuigen, feit is dat Schultz (VVD) tijdens het debat nuchter vaststelde dat haar 'kale variant' van de Blankenburgtunnel het in de Tweede Kamer niet ging halen. "Ik kan koppen tellen", merkte ze op, en ging grif akkoord met de wensen die CDA en PVV op tafel hadden gelegd.

Dat kon ze zonder al te veel moeite doen, omdat de kosten van de Blankenburgtunnel bij nader inzien blijken mee te vallen: 1 miljard euro in plaats van de begrote 1,2 miljard euro. De ruimte in het budget werd direct geïncasseerd: met een extra overkapping (kosten 80 miljoen euro) werd het CDA over de streep getrokken. Door af te zien van tol voor personenauto's (150 miljoen lagere opbrengst) kreeg de PVV zijn zin. Schultz had zelf al 25 miljoen gereserveerd voor extra inpassingsmaatregelen.

Geen tol voor automobilisten dus, maar de tol voor het vrachtverkeer bleef recht overeind. Sterker nog: de Kamer drong aan op een eerder hogere bijdrage van het vervoerend bedrijfsleven dan een lagere. De Blankenburgtunnel wordt in Den Haag gezien als vooral in het belang van de almaar groeiende Rotterdams haven.

Daar heeft het Havenbedrijf Rotterdam zelf aan bijgedragen door in 2009 voor te stellen de NWO aan te leggen in een vergelijkbare constructie als de Tweede Maasvlakte, met participatie in de bouw en/of de exploitatie, inclusief een financieel risico. Dat voorstel is door de toenmalige minister Eurlings afgewezen, maar het aanbod kwam vorige week in de Tweede Kamer als een boemerang terug; als het Havenbedrijf de Blankenburgtunnel zo graag wil, waarom betaalt het dan niet gewoon mee?

De kans dat dat gebeurt, is er nog steeds, want minister Schultz zegde de Kamer toe nog maar eens in gesprek te gaan met het Havenbedrijf. Zelf opperde ze een variant waarbij het bedrijfsleven in het algemeen - maar misschien wel het Havenbedrijf Rotterdam in het bijzonder - de geplande tolobbrengst 'aan de voorkant' ophoest, zodat ook vrachtwagens straks geen tol hoeven te betalen. Daarmee zou de noodzaak vervallen om te investeren in tolinfrastructuur, wat de tunnel ook nog eens iets goedkoper zou maken.

De tolopbrengsten door het vrachtverkeer is evenals het personenverkeer op 150 miljoen euro begroot. Of het Havenbedrijf bereid is om over die optie na te denken, kon een woordvoerder niet zeggen. "Dat is wat prematuur. We gaan ons hier over buigen, samen met de andere organisaties in het goederenvervoer."

Overigens heeft het rijk als aandeelhouder enige invloed op het beleid van het Havenbedrijf Rotterdam.

De vervoers- en ondernemingsorganisaties - Deltalinqs, EVO, TLN, VNO NCW West en MKB Rotterdam - hebben verheugd gereageerd op de steun in de Tweede Kamer voor de Blankenburgtunnel, als de variant die 'de meeste winst oplevert voor het verkeer en de economie in de Rotterdams regio'. Maar ze zijn terughoudend over het voorstel om alleen tol voor vrachtwagens in te stellen. "De sector wordt met extra kosten belast terwijl de automobilist wordt ontzien."

Toch keren de organisaties zich vooralsnog niet vierkant tegen het voorstel. "De organisaties willen eerst met de minister hierover in overleg en zijn daarnaast benieuwd of een nadere uitwerking van dit plan een heffing voor het vrachtverkeer rechtvaardigt."

Als het parlement binnenkort definitief instemt en het project de procedures zonder tijdverlies doorstaat, kan in 2014 worden begonnen met bouwen. De Blankenburgtunnel moet er dan in 2020 liggen.