

Cobouw

6 november 2013 woensdag

Nederland is een maatje te klein voor tolprojecten

HIGHLIGHT: Minister Schultz laat het invoeren van tol bij de A13/A16 vallen. Dat betekent een gat van ruim een kwart miljard euro op de begroting van Infrastructuur die deze week in de Tweede Kamer op de agenda staat.

Voor het project A13/A16 is 964 miljoen euro nodig, waarvan 254 miljoen euro via tol zou worden betaald. Minister Schultz denkt dat te veel automobilisten gaan omrijden - via de A20 en het onderliggende wegennet - en financiert het ontbrekende kwart miljard via een potje dat was gereserveerd voor tegenvallende tolopbrengsten, liet ze eerder deze week aan de Tweede Kamer weten.

Voor de Tweede oeververbinding bij Rotterdam en de Via15 (Arnhem) blijft nog wel 593 miljoen euro aan tolopbrengsten ingeboekt. Een auto moet ruim een euro gaan betalen en een vrachtwagen ruim zeven euro om de wegdelen te passeren. De kans is levensgroot dat daar op termijn ook vanaf wordt gezien, maar ze staan door tolfinanciering wel hoog geprioriteerd op de begroting. Het bouwen van tolpoorten en innen kost namelijk ook een lieve duit en wordt gezien als groot bouw- en financieringsrisico.

Tolprojecten blijken moeizaam in Nederland. De 6 kilometer lange tunnel onder de Westerschelde is het enige tolproject dat wel goed loopt. Alle andere plannen voor tol zijn in de loop van de jaren geschrapt en/of vervangen door meer traditionele financieringsvormen. Eerder zijn tolplannen geweest voor de A4 Zuid, A3, A27 Utrecht-Hooipolder, de A2 Maasbracht-Geleen, de Tweede Coentunnel en IJmeerverbinding. "Niemand betaalt enorme tarieven als er alternatieven zijn. De kansen voor volledige tol in Nederland zijn zeer beperkt", betoogde oud-minister Onno Ruding enkele jaren geleden nog in deze krant naar aanleiding van een onderzoek naar alternatieve financieringsvormen.

Terwijl tol in Frankrijk en Spanje de gewoonste zaak van de wereld zijn, komen tolprojecten in Nederland maar niet van de grond. Niet onlogisch want Nederland is een maatje te klein voor tol en ook het wegennet is te fijnmazig aangelegd. Automobilisten rijden liever een blokje om. Minister Schultz schat het aantal omrijders bij de A13/A16 in op 40.000 en bij de Via15 om 25.000 voertuigen per etmaal, uitgaande van een tarief van ruim een euro per passage.

De minister wil het experiment niet aan en schrapt tol uit de A13/A16. Alleen als heel ver moet worden omgereden of sprake is van een gegarandeerd filevrije snellere route zijn mensen bereid om te betalen, is uit diverse onderzoeken uit het verleden gebleken. In de periode van het rekeningrijden stonden zowel tol-projecten als een kilometerheffing op de begroting. Uiteindelijk bleek de heffing politiek niet haalbaar. Bij een heffing moet een bedrag per kilometer worden afgerekend, onafhankelijk van het traject of de gekozen route. Zoiets lijkt makkelijker te realiseren dan tolwegen,

waarbij alleen de nieuwe route wordt gefinancierd met tol. Ooit is de A4Zuid tussen Rotterdam en Antwerpen op die manier doorgerekend. Tol bleek alleen haalbaar als ook betaald moest worden op A4, A16, A58 en A59.