

Cobouw

18 oktober 2014 zaterdag

Bouw vreest risico tolweg

BYLINE: Koenen, Ingrid

SECTION: Infra

LENGTH: 481 woorden

HIGHLIGHT: Bedrijven in de bouw voelen niets voor de exploitatie van tolwegen of -tunnels. Grote marktpartijen zijn beducht voor de financiële risico's.

Minister maakt Tolwet voor Blankenburgtunnel en ViA15

Minister Schultz (infrastructuur) komt volgend jaar met een Tolwet om 601 miljoen euro te kunnen heffen voor de financiering van de Blankenburgtunnel ten westen van Rotterdam en de ViA15 bij Nijmegen. De bouw vindt dat de rijksoverheid alle financiële risico's moet afdekken, blijkt uit navraag door Cobouw.

"In de Nederlandse situatie moeten marktpartijen niet verantwoordelijk zijn voor de inkomsten uit tolheffing", reageert pps-directeur Erik Hermsen van Strukton. Daarmee verwoordt hij een breedgedragen mening bij de grote bouwbedrijven. De pps-units van BAM, Ballast Nedam en Dura Vermeer laten zich in vergelijkbare bewoordingen uit.

"Vervoersstromen zijn te onvoorspelbaar", voegt de woordvoerder Ballast Nedam daaraan toe. "Het inschatten van onvoorspelbare tolrisico's leidt tot hoge risicovoorzieningen en inzet van zeer veel eigen vermogen. Hierdoor wordt het project onnodig duur", aldus BAM.

"Nederland is een maatje te klein voor tolwegen. Omrijden kan bijna altijd", sluit Dura Vermeer daarop aan.

De bouwers hebben geen zin in het risico van tegenvallende tolinkkomsten. Dat zou torenhoge toeslagen betekenen als een tolconsessie onderdeel wordt van de geplande dbfm-contracten. Extra tolpoortjes bouwen, onderhouden en zelfs het innen is tegen een bescheiden meerprijs uiteraard geen probleem.

Loskoppelen

Rijkswaterstaat is daar inmiddels ook van overtuigd en heeft de minister geadviseerd om de tolheffing los te koppelen van de bouwcontracten. De uiteindelijke beslissing ligt echter bij het ministerie. Voor zowel de Blankenburgtunnel als de ViA15 wil Schultz komend jaar een tracébesluit nemen, zodat de daadwerkelijke uitvoering een belangrijke stap dichterbij komt. Afgelopen zomer hield het ministerie een internetconsultatie onder het publiek; die leverde 94 suggesties op.

Voor de bouw van de oeververbinding bij Rotterdam staat 1,168 miljard euro gereserveerd, waarvan 315 miljoen euro nog uit tol moet komen. Voor het doortrekken van de A15 bij Nijmegen staat 840 miljoen euro klaar, waarvan 287 miljoen euro uit tol.

Voor de twee Nederlandse trajecten wordt gedacht aan een tarief van ruim 1 euro voor een auto en ruim 7 euro voor een vrachtwagen. Onderzoek heeft uitgewezen dat bij dergelijke tarieven niet wordt omgreden. De bouwsector heeft geen zin om dat soort aannames voor waar aan te nemen en laat dat risico liever bij het Rijk.

Vorig jaar sneuvelde al het plan om 200 miljoen van de benodigde 975 miljoen euro via tol te financieren bij de nieuwe A13/A16. De minister zag af van tol omdat de A20 en het onderliggende wegennet dicht in de buurt liggen en er geen plannen zijn om ook daar tol te heffen. Het gat op de begroting werd gedicht vanuit het stroppenpotje voor tegenvallende tolinkomsten. Niemand weet hoeveel meer er in dat potje zit.

> pagina 3: alle seinen op rood voor Tolheffing

Cobouw

18 oktober 2014 zaterdag

Alle seinen op rood voor tolheffing

BYLINE: Koenen, Ingrid

SECTION: Financiering

LENGTH: 718 woorden

HIGHLIGHT: < vervolg van pagina 1 Het toldossier is in Nederland opnieuw actueel nu volgend jaar de nieuwe Tolwet op de agenda van de Tweede Kamer komt. Oud-minister Karla Peijs deed eerder een vruchteloze poging voor vijf trajecten en ook 'Tineke Tolpoort' is in de vergetelheid geraakt.

Een auto moet ruim 1 euro gaan betalen en een vrachtwagen 7 euro om de weggedeelten te passeren. De kosten van bouw en beheer van de tolpoorten en het innen van de tol moet nog wel af van die inkomsten. Het is zeker geen gelopen race dat zo'n wet het zal halen.

Eigenlijk staan alle seinen op rood voor tol in Nederland. Het verzet tegen Belgische en Duitse tolplannen is daar een recent voorproefje van. De Telegraaf trok ooit samen op met de ANWB om minister Netelenbos - 'Tineke Tolpoort' - in te dammen bij haar plannen om tol te heffen, boven op de wegenbelasting en accijns. De speciaal aangelegde proef-meetsystemen prijken nog altijd langs de A12 bij Utrecht.

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 of vervangen door meer traditionele financieringsvormen. De dubbeldekssnelweg met een supersnelle filevrije bovenbaan, was bijvoorbeeld zo'n plan en

marktconsortia beten zich stuk op het uitwerken van een tolplan voor de doorgetrokken A4 in Noord-Brabant richting Antwerpen.

Verder zijn er tolplannen geweest voor de A4 Zuid, de A3, de A27 Utrecht-Hooipolder, de A2 Maasbracht-Geleen, de Tweede Coentunnel en de IJmeerverbinding. Toenmalig minister Peijs diende een wetsvoorstel in om tol mogelijk te maken, maar dat is in een diepe bureaulade verdwenen. "Niemand betaalt enorme tarieven als er alternatieven zijn. De kansen voor volledige tol in Nederland zijn zeer beperkt", analyseerde oud-minister Onno Ruding enkele jaren geleden nog in deze krant naar aanleiding van zijn onderzoek naar alternatieve financieringsvormen.

Terwijl tolwegen in Frankrijk, Spanje en Polen de gewoonste zaak van de wereld zijn, komen tolprojecten in Nederland niet van de grond. Dat is 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 schatte zelf vorig jaar nog het aantal omrijders bij de A13/A16 op 40.000. Bij dat traject gaf het hoge aantal omrijders de doorslag om het idee van tol in tweede instantie toch te schrappen.

Ze maakte toen ook bekend dat bij de ViA15 25.000 voertuigen per etmaal kiezen voor omrijden, uitgaande van een tarief van ruim 1 euro per passage. Dat is toch ruim 9 miljoen euro op jaarbasis aan gederfde inkomsten. De kansen voor de Blankenburgtunnel lijken beter, maar ook bij Rotterdam zijn diverse alternatieven. De provincie Zuid-Holland heft nog altijd tol bij de Kiltunnel in de Hoeksche Waard, maar ook daar rijden veel mensen liever om.

Buitenland

Het is dan ook niet verwonderlijk dat de Nederlandse bouwsector weinig brood ziet in een tolconsessie. In het buitenland is het vrij normaal dat marktconsortia in ruil voor een consessie een weg of tunnel voor eigen rekening en risico bouwen. Nederlandse bouwers pikken zelfs graag een graantje mee bij buitenlandse toltrajecten. Zo bouwde BAM ooit de Liefkenshoektunnel bij Antwerpen en Ballast Nedam heeft het ontwerp, bouw, financiering en beheer gedaan van de 12,9 kilometer lange Confederationbrug in Canada. Maar bij beide projecten waren de risico's voor de bouwers beperkt.

Soms nemen marktpartijen wel het risico: Bilfinger beet zich ooit stuk op de toltunnel bij het Duitse Lübeck en ook bij het Spaanse Valencia ligt een tolgeweg waarbij de vervoerstromen veel te optimistisch zijn geraamd. De tolinkomsten komen niet in de buurt van de opbrengsten.

Tol in het buitenland

Nederland: vrijwel tolvrij; wel tol bij Westerscheldetunnel en Kiltunnel
Duitsland: tolvrij, mogelijk wel tol vanaf januari 2016. Milieustickers in diverse stadscentra
België: tolvrij, wel tol bij de Liefkenshoektunnel en discussie over tolvignet
Frankrijk: veel tolwegen
Luxemburg: tolvrij
Zwitserland: tolvignet
Oostenrijk: tolvignet
Italië: veel tolwegen, toltunnels en milieustickers in steden
Polen: diverse tolwegen
Tsjechië: tolvignet
Slowakije: tolvignet
Hongarije: tolvignet
Slovenië: tolvignet, plus toltunnel
Kroatië: diverse tolwegen
Spanje: diverse tolwegen en milieuzones in steden
Portugal: diverse tolwegen
Denemarken: tolvrij, wel tol bij Grote Beltbrug, Sontbrug
Verenigd Koninkrijk: tolvrij, wel tol op enkele trajecten, bruggen en tunnels. Londen kent milieuvignet

GRAPHIC: De 6 kilometer lange tunnel onder de Westerschelde is het enige tolproject dat wel goed loopt. Foto: Hollandse Hoogte/Evert van Moort