

# Mening: Tolwegen Rotterdam een onbezonnen weg

**D**e ambities voor nieuwe infrastructuur in de Rotterdamse regio kunnen niet worden waargemaakt met de gereserveerde budgetten. Tolheffing moet de oplossing bieden. De keuze voor tolheffing wordt echter te simpel voorgesteld waardoor de maatschappelijke baten te optimistisch worden ingeschat en de kosten niet eerlijk worden verdeeld.

De wens bestaat het rijkswegennet in de regio Rotterdam uit te breiden met twee nieuwe verbindingen. De A13/A16 ten noorden van Rotterdam The Hague Airport en een nieuwe westelijke oeververbinding, de Blankenburgverbinding, ten westen van de huidige Beneluxtunnel. Het Rijk reserveert voor deze wegen te weinig publieke middelen. Het voorplan is nu om de bekostiging rond te krijgen door tolheffing toe te passen op deze nieuwe verbindingen. Uitgangspunt is dat de tolopbrengst voor de A13/A16 245 miljoen euro moet bedragen bij een kostenraming van 945 miljoen euro. Voor de Blankenburgverbinding is dit gesteld op 300 miljoen euro bij 1,1 miljard euro aan kosten. Alle genoemde bedragen zijn inclusief btw. Meer dan een kwart van de voorziene kosten zal dus moeten worden opgebracht door de gebruikers van deze wegen in de Rotterdamse regio.

Als enig argument voor tol wordt aangevoerd dat de gereserveerde budgetten in het Infrastructuurfonds niet toereikend zijn om de projecten volledig publiek te financieren (IenM, 2013a). Echter, tol heffen op een enkele schakel in een netwerk heeft veel weg van misbruik van marktmacht en grijpt in op de herverdeling van de welvaart. De Ontwerp-Rijksstructuurvisie Nieuwe Westelijke Oeververbinding (IenM, 2013b) biedt de mogelijkheid hier enig licht op te werpen. Voor andere projecten waar tol wordt overwogen, zijn deze gegevens niet openbaar beschikbaar.

De toelichtingen bij de Ontwerp-Rijksstructuurvisie Nieuwe Westelijke Oeververbinding laten zien dat de vereiste bijdrage uit tol voor de Blankenburgverbinding is afgeleid van rekenexercities met een verkeersmodel. De zoektocht betrof het vinden van een toltarief waarbij de opbrengst, bij een gegeven capaciteit, maximaal is. Een bekend gedrag van een monopolist die gebruikmaakt van marktmacht. Het welvaartsverlies als gevolg van de door tol veroorzaakte vraaguitval en de herverdelingsaspecten lijken geen rol te spelen.

De gehanteerde verkeersstudie laat zien dat de vereiste maximale tolopbrengst wordt bereikt bij hoge economische groei met 1,50 euro tol per passage voor het personenverkeer en 6 euro voor vrachtverkeer. In vergelijking tot een tolvrije verbinding vermindert met tol het gebruik van de Blankenburgverbinding op werkdagen in het referentiejaar 2030 met 40 procent. Het woon-werkverkeer valt met tol 47 procent lager uit,

**BAS VAN HOLST**

*Directeur-eigenaar van Doctorandus B.V.*

het overig personenverkeer 80 procent. Het vrachtverkeer valt met 6 euro tol 30 procent terug. Het zakelijk verkeer reageert volgens de verkeerskundige modellen minder heftig. Het resultaat is dat per saldo bijna 70 procent van de tolopbrengsten voor rekening komt van het bedrijfsleven. De voordelen voor het bedrijfsleven van een betere bereikbaarheid worden aldus ten dele teniet gedaan door de tolheffing.

Het bedrijfsleven zal waar mogelijk de kosten van tol doorberekenen of ten laste brengen van de overheid door het terugvorderen van de btw en verminderde vennootschapsbelastingen vanwege hogere kosten. Het voordeel voor de schatkist van tolheffing kan aldus per saldo tegenvallen. Deze kosten voor het Rijk zijn niet meegenomen in de afweging. Tegenvallende opbrengsten voor de schatkist liggen ook in het verschieft als blijkt dat de verkeersdeelnemers niet bereid zijn om tol te betalen. Het bedrijfsleven kan tol willen vermijden vanwege de administratieve lasten die verbonden zijn aan het betalen ervan. Zeker buiten de spits kan dit van belang zijn wanneer de reistijdwinst van de nieuwe verbinding relatief gering is. Dit vermijdingsgedrag komt niet tot uitdrukking in de gehanteerde verkeerskundige analyses.

De Blankenburgverbinding verbetert vooral de kwaliteit, de betrouwbaarheid en bereikbaarheid van het hoofdwegennetwerk op een deel van de Ruit van Rotterdam voor alle verkeersdeelnemers. De tol wordt echter alleen verhaald op de gebruikers van de Blankenburgverbinding. Zij betalen voor de baten van de gebruikers van de wegen elders in het netwerk, zoals de gebruikers van de Beneluxtunnel – een herverdeling van lusten en lasten. Een vergelijkbare redentatie zal opgaan voor de A13/A16.

De conclusie dringt zich op dat Rijkswaterstaat ofwel het Ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn marktmacht op een te eenvoudige wijze wil aanwenden om gebruikers van een nieuwe schakel in een netwerk te laten meebetalen voor de welvaartswinst van de niet-gebruikers van de nieuwe verbinding. Het is aan de politiek om deze keuze uit te leggen en ook om te duiden waarom juist deze verbindingen niet uit de gebruikelijke middelen zullen worden bekostigd, nu of wat later in de tijd. Dat er nu geen geld is, is een al te simpel argument. Zoals het ook te simpel is de rekening voor het tekort aan middelen bij het bedrijfsleven neer te leggen.

## LITERATUUR

IenM (2013a) *MIRT Projectenboek 2013*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

IenM (2013b) *Ontwerp-Rijksstructuurvisie Bereikbaarheid Regio Rotterdam en Nieuwe Westelijke Oeververbinding*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Milieu.