

Vergaderjaar 2013–2014

**33 750 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2014**

**Nr. 19**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 november 2013

Zoals met uw Kamer gedeeld hebben drie wegenprojecten een tologgave op de begroting van in totaal € 857 mln (prijsspeil 2013). De tologgave van de Blankenburgverbinding (NWO) bedraagt € 311 mln, van de A13/16 € 254 mln en van de A12/A15 Ressen-Oudbroeken (ViA15) € 293 mln. Om het Tracébesluit voor deze projecten te kunnen voorbereiden heb ik toltarieven vastgesteld. Het toltarief is van invloed op de hoeveelheid verkeer dat gebruik maakt van de infrastructuur. Op basis daarvan kunnen vervolgens de omgevingseffecten en maatregelen voor het Tracébesluit in beeld worden gebracht.

In de regio Rotterdam is de druk op het wegennet groot. Uit de NMCA-berekeningen blijkt dat het verkeersaanbod groot is en er zelfs bij lage economische groei forse knelpunten ontstaan. Daardoor staat ook de leefbaarheid aan de noordkant van Rotterdam onder druk. Daarom ben ik van mening dat de nieuwe verbinding A13/16 maximaal benut moet worden.

Uit de verdere uitwerking blijkt echter dat tol op A13/16 een hogere vraaguitval veroorzaakt dan eerder verondersteld. Ik heb met het meest recente verkeersmodel berekend dat de vraaguitval circa 40.000 voertuigen per etmaal bedraagt, uitgaande van de tarieven uit de verkenningsfase (personenvervoer € 1,18 en vracht € 2,37 prijspeil 2013). Dit zou betekenen dat grote aantallen auto's over het onderliggend wegennet en de A20 zouden gaan.

Door de tol op de A13/16 wordt deze nieuwe schakel niet optimaal benut. Ik heb daarom besloten om af te zien van tol op de A13/16. Hiermee wordt deze nieuwe verbinding maximaal benut, zodat de bereikbaarheid en leefbaarheid in deze regio op peil gehouden kan worden.

Het ramen van tolopbrengsten is omgeven met veel onzekerheden. In het verleden heb ik om die reden een aantal risicoreserveringen op het Infracfonds getroffen. Een deel van deze reserveringen zet ik nu in voor de afkoop van de tol bij de A13/A16. Door dit besluit nu te nemen voorkom ik vertragingen bij de realisatie van dit project. In de begrotingsvoorbereiding 2015 zal ik echter kritisch bezien of de resterende risicoreserveringen voldoende zijn om de risico's bij de overige twee tolprojecten te beheersen.

Bij de ViA15 is de tolopbrengst noodzakelijk om het project te bekostigen. Ook voor dit project heb ik onderzocht wat het tarief uit de verkenningfase betekent voor de vraaguitval. De vraaguitval bedraagt circa 25.000 voertuigen per etmaal. In absolute aantallen gaat het hier echter om minder verkeer dan bij de A13/16. Het verlagen van de tarieven om de vraaguitval verder te beperken is financieel niet mogelijk. Verlaging van het tarief zal leiden tot lagere tolopbrengsten waardoor de tologgave niet gehaald wordt. Voor de planuitwerking ga ik daarom uit van de tarieven die ik in de verkenningfase heb gehanteerd. In prijspeil 2013 bedraagt dit voor personenvervoer € 1,62 en voor vracht € 7,54.

Ook bij de NWO is de tolopbrengst noodzakelijk om het project te bekostigen. Bij de NWO is het financieel mogelijk gebleken om het toltarief ten opzichte van de verkenningfase te verlagen om de vraaguitval te beperken tot circa 35.000 voertuigen per etmaal. Ook met de verlaagde tarieven is de tologgave te realiseren. Voor de planuitwerking ga ik uit van een tarief voor personenvervoer € 1,18 en voor vracht € 7,11 (prijspeil 2013).

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus