

Van Dhr. A.J. van der Maas
Afdeling Lid Gedeputeerde Staten Provincie Zeeland
Aan Deelnemers rondetafelgesprek tolvrije Westerscheldetunnel op 3 juni 2021
Datum 25 mei 2021
Onderwerp Ronde tafelgesprek Tweede Kamer over een tolvrije Westerscheldetunnel

Geachte leden van de Commissie voor Infrastructuur en Waterstaat,

De Westerscheldetunnel in Zeeland is de enige Nederlandse verbinding die Zeeuws-Vlaanderen met de rest van Nederland verbindt. Voor deze verbinding moet tol worden betaald. Uit onderzoek, uitgevoerd door Ecorys en Rebel in opdracht van het Rijk (het ministerie van I&W in uitvoering van de motie van de Tweede Kamer 24/12/2020), blijkt dat het opheffen van de tol voor de Westerscheldetunnel een positief effect heeft voor Zeeland, wat tevens doorwerkt in de rest van Nederland. Zo is het tolvrij maken van de tunnel onder andere gunstig voor de Zeeuwse arbeids- en woningmarkt en de regionale economie omdat de tol marktverstoring werkt. Maar echt onbetaalbaar is het gevoel van onrechtvaardigheid wat veel Zeeuws-Vlaamse burgers ervaren. Zij moeten tol betalen op de enige Nederlandse route die leidt tot vitale (overheids)functies die in Zeeuws-Vlaanderen niet aanwezig zijn. Het enige alternatief is een omweg van ruim 100 kilometer door België. De Westerscheldetunnel heeft de bereikbaarheid van Zeeuws-Vlaanderen weliswaar verbeterd, maar het volledige sociaal-economische potentieel van de verbinding wordt echter niet bereikt zolang er tol wordt geheven.

De Provincie Zeeland doet een beroep op het nieuwe kabinet om voldoende financiële middelen ter beschikking te stellen om een volwaardig tolvrije Westerscheldetunnel zo spoedig mogelijk te realiseren.

Context: Verkoop aandelen Westerscheldetunnel in 2009

Op 18 mei 2009 is de koopovereenkomst ondertekend van de overname van 95,4% aandelen in de NV Westerscheldetunnel van het Rijk door de Provincie Zeeland per 1 juli 2009. Doelstelling van deze verwerving was om op deze wijze het overrendement op de exploitatie van de Westerscheldetunnel in te kunnen zetten om op financieel verantwoorde wijze de aanleg van de Sluiskiltunnel te realiseren. Voor de Provincie had de overname van 95,4% aandelen in de NV Westerscheldetunnel van het Rijk een aantal voordelen. Door deze overname was het mogelijk de bouw van de Sluiskiltunnel op korte termijn te realiseren. Een langgekoesterde wens van de regio die door deze goede deal realiseerbaar werd. De tolheffing voor de Westerscheldetunnel is echter in een eerdere tijdsgeest vastgelegd tot 2033. Door gewijzigde omstandigheden ervaren steeds meer Zeeuws-Vlaamse burgers een gevoel van onrechtvaardigheid. Zij moeten tol betalen op de enige Nederlandse route die leidt tot vitale (overheids)functies die in Zeeuws-Vlaanderen niet aanwezig zijn.

Een ander voordeel van de overname is dat de Provincie Zeeland als 100% aandeelhouder het tarievenbeleid kan bepalen en op die wijze meer invloed heeft op de hoogte van de tarieven. De huidige missie van de NV Westerscheldetunnel is dan ook 'het streven naar optimale dienstverlening tegen zo laag mogelijke tarieven'. Dit heeft erin geresulteerd dat sinds 2012 de toltarieven gelijk zijn gebleven en de tagtarieven zelfs op 1 januari 2020 zijn gedaald.

Voor het Rijk had de verkoop van haar 95,4% aandelen in de NV Westerscheldetunnel van de Provincie Zeeland ook voordelen. Bij de aanleg van de Westerscheldetunnel heeft het Rijk bedongen dat zij sinds de opening van de tunnel in 2003, een jaarlijks rendement van minimaal 7,5% zou behalen over haar investering. Dit rendement ad. 7,5% bestond uit een risicovrije interestvoet van 4% en 3,5% risicopremie. Bij de verkooptransactie in 2009 was de overnamesom zo bepaald dat het Rijk precies het door haar geëiste rendement van 7,5% behaalde, over de periode waarin het Rijk de aandelen in haar bezit had. Het Rijk behaalde in 2009 bij de verkoop van haar aandelen Westerscheldetunnel op deze wijze een positief resultaat van € 543 mln.

Onderzoek Rebel en Ecorys naar een tolvrije Westerscheldetunnel

Uit recent onderzoek, uitgevoerd door Ecorys en Rebel in opdracht van het Rijk blijkt dat de geraamde tolinkomsten Westerscheldetunnel op basis van de huidige situatie tot en met 2033 € 389 mln. bedragen. Deze opbrengsten worden voor een groot deel opgebracht door de Zeeuwen. Zij maken immers noodgedwongen het meeste gebruik van deze tunnel. Om de tunnel per 2022 tolvrij te maken is een bedrag nodig van € 340 mln. Dit bedrag is lager dan de geraamde tolinkomsten (€ 389 mln.) omdat minder operationele kosten worden gemaakt omdat in dit scenario tien jaar lang geen tol meer wordt geheven. Uit het onderzoek van Rebel kan ook geconcludeerd worden dat de regio geen financiële ruimte heeft voor dekking van het tekort. Het Rijk heeft per definitie ruimere mogelijkheden.

De keuze die daarmee aan het nieuwe kabinet voorligt is de volgende:

Laat zij voor het gebruik van de Westerscheldetunnel met name de Zeeuwen € 389 mln. (geraamde tolinkomsten tot 2033) betalen zonder welvaartswinst of laat zij alle Nederlanders gezamenlijk € 340 mln. betalen om de tunnel per 2022 tolvrij te maken met daarnaast nog een geraamde welvaartswinst van € 39 mln.?

Gelijk speelveld

Een belangrijk aspect dat daarbij een rol speelt is het gevoel van onrechtvaardigheid. Nergens in Nederland dient tol te worden betaald zonder dat een alternatieve route beschikbaar is die gratis is, behalve in Zeeland. Uitgaande van het principe dat alle Nederlanders gelijk zijn en dat een gelijk speelveld van belang is, ligt een tolvrij tunnel in de rede.

Tolafspraken worden op andere plekken vrijwel altijd eerder beëindigd. De tolheffing voor de Westerscheldetunnel is in een eerdere tijdsgeest vastgelegd tot 2033. Inmiddels staan deze afspraken ter discussie en is er binnen en buiten Zeeland een steeds breder draagvlak ontstaan om de tolheffing eerder te stoppen. Het gevoel neemt toe dat het onrechtvaardig is dat alleen in Zeeland voor zo'n belangrijke primaire verbinding tol betaald moet worden. Er is geen redelijk alternatief: de kortste omweg bedraagt meer dan 100 km (via Antwerpen). Dit gevoel is nog versterkt tijdens de eerste lock-down toen in het kader van COVID-19 de grenzen met België dicht gingen en Zeeuws-Vlaanderen alleen via de toltunnel bereikbaar was.

De tol vormt een barrière voor maatschappelijke en economische ontwikkeling van Zeeuws-Vlaanderen, maar ook van Zeeland en daarmee de internationale regio tot Gent. Hoe eerder de 'rem' op nieuwe ontwikkeling verdwijnt, hoe beter. Demografische, sociale en economische opgaven in Zeeland kunnen dan adequater worden opgepakt.

Context van tolafspraken veranderd

Het Rijk heeft geïnvesteerd in de realisatie van de Westerscheldetunnel in Zeeland en heeft bij de verkoop van haar aandelen in 2009 een rendement van € 543 mln. weten te behalen. Vanwege de omvang van het bouwproject zijn afspraken gemaakt over het langdurig innen van tol (van 2003 tot 2033) bij tunnelpassages.

De Provincie Zeeland was destijds zeer content met de komst van een tunnel onder de Westerschelde. De afhankelijkheid van de veerboten was vanaf 2003 definitief verleden tijd. We waren ons vanzelfsprekend bewust van de afspraken over tolheffing. Anderzijds moeten we in ogeschouw nemen dat er zonder tol geen tunnel kwam. Deze consequentie hadden we te aanvaarden in het belang van een flinke verbetering van de bereikbaarheid in Zeeland.

Nu blijkt echter dat dit middel het optimale doel van verbetering van de bereikbaarheid belemmert door het innen van tol. Na vele jaren van tolinning is de opinie over de legitimiteit van de tolheffing wezenlijk anders. De context van de oude afspraken is na 20 jaar sterk veranderd. De Westerscheldetunnel versterkt belangrijke economische verbindingen. Het gaat niet meer alleen om de vervanging van de veerponten, of om alleen een regionale verbinding. De Westerscheldetunnel is uitgegroeid tot een internationale verbinding en versterkt ook economische verbindingen die nationaal van grote meerwaarde zijn. Bovendien nemen de verkeersknelpunten rond Antwerpen toe. Tolafschaffing maakt de regio aantrekkelijker (aan beide kanten van de tunnel) als vestigingsplaats voor bedrijven/personen.

Verzoek aan het Rijk

Gezien de positieve standpunten die de diverse politieke partijen ten aanzien van een tolvrije tunnel tijdens de verkiezingscampagnes hebben ingenomen en de positieve onderzoeksresultaten van de bureaus Ecorys en Rebel, doen wij een beroep op het nieuwe kabinet om voldoende financiële middelen ter beschikking te stellen om een volwaardig tolvrije Westerscheldetunnel zo spoedig mogelijk te realiseren. Wij pleiten er dan ook voor een tolvrije Westerscheldetunnel in het regeerakkoord op te nemen met daarbij de beoogde ingangsdatum. Een spoedige tolvrije tunnel kan het ervaren gevoel van onrechtvaardigheid wegnemen.

In het kader van behoud van werkgelegenheid in Zeeland hechten wij aan het behouden (ook na 2033) van de Zeeuwse verkeerscentrale in Borssele, door deze op te nemen in de structuur van Rijkswaterstaat, onder regie van het Verkeerscentrum Nederland in Utrecht.¹

¹ Noot: de gezamenlijke Zeeuwse overheden, verenigd in het Overleg Zeeuwse Overheden, hebben een gezamenlijk standpunt ingenomen over de Westerscheldetunnel:

<https://www.samenzeeland.nl/sites/default/files/content-files/Flyer%20Westerscheldetunnel%20tolvrij.pdf>

Hierover is ook een brief naar informateur Mariëtte Hamer gestuurd:

<https://www.samenzeeland.nl/sites/default/files/content-files/170521%20Formatiebrief%20Westerscheldetunnel%20tolvrij.pdf>