

Position Paper onderzoekers Rebel en Ecorys Tolvrije Westerscheldetunnel

Inleiding

Dit position paper is opgesteld ter voorbereiding van de Tweede Kamerleden voor het rondetafelgesprek over een tolvrije Westerscheldetunnel op 3 juni. Dit paper is gezamenlijk opgesteld door de projectleiders van beide onderzoeksbureaus Rebel en Ecorys. Voor de samenvatting van de onderzoeken verwijzen we u naar beide rapportages. In dit position paper gaan we in op de samenhang tussen de uitkomsten van beide onderzoeken.

Samenhang beide onderzoeken

Het onderzoek van Ecorys laat zien dat als alle maatschappelijke kosten en baten worden beschouwd, kan worden geconcludeerd dat de welvaartswinst van vervroegd afschaffen van tol in de WST tussen de € 27 en € 39 mln. (netto contante waarde 2022-2032) bedraagt. De maatschappelijke baten zijn circa anderhalf maal zo hoog als de maatschappelijke kosten en negatieve effecten. Het onderzoek van Rebel laat zien dat het financiële effect van vervroegd tolvrij maken vanaf 2022 leidt tot een tekort op de begroting van de provincie Zeeland van 340 miljoen euro. Dit effect kan worden uitgesplitst in een financieel tekort voor de instandhouding en organisatie van de WST van € 158 mln. (dit betreft voornamelijk bediening, organisatie en beheer en onderhoud van de tunnel) en een begrotingstekort voor de Provincie Zeeland van € 181 mln.

Betekent dit dan dat de overheid € 340 mln. aan kosten moet maken om een welvaartswinst van tussen de € 27 en € 39 mln. te bereiken? Nee, dit is een onjuiste vergelijking. In de referentiesituatie zullen de gebruikers van de Westerscheldetunnel ca. € 387 mln. aan tol betalen in de periode tot 2033. In de situatie waarin de tunnel in 2022 tolvrij zou worden, betalen deze gebruikers geen € 387 mln. Zij hebben daarmee extra koopkracht, die ze in de economie kunnen inzetten. Er ontstaat dan wel een financieel gat ter grootte van € 340 mln. Dit bedrag is € 47 mln. lager dan het totaal aan gedeerde opbrengsten van € 387 mln., omdat er in de jaren tot en met 2033 geen kosten worden gemaakt voor het innen van de tol (met uitzondering van de kosten voor het afvloeien van het personeel). Om het gat van € 340 mln. te kunnen dekken wordt dit vraagstuk geagendeerd voor de kabinetsformatie met het idee dat dit mogelijk uit algemene middelen en/of gezamenlijke overheidsbegrotingen wordt betaald. Deze middelen worden dan in feite opgebracht door alle burgers en bedrijven in Nederland.

De minister van IenW geeft in haar aanbiedingsbrief van 8 april aan: *“Daarbij moet bedacht worden dat het vrijmaken van middelen om de gedeerde opbrengsten in te passen in de Rijksbegroting, andere investeringen die leiden tot welvaartswinst juist onder druk kan zetten.”* Dat is een correcte constatering. Dat geldt overigens ook voor de provincie Zeeland, mocht zij (een deel van) het financiële tekort dekken. En de mogelijkheid om alternatieve bestedingen te doen, geldt ook voor de burgers, die de tol of belasting moeten betalen.

De correcte vergelijking tussen de welvaartswinst en het financiële tekort is een referentiesituatie met tol waarin voornamelijk de Zeeuwse burgers en bedrijven ca. € 387 mln. aan tol betalen. En een situatie zonder tol waarin alle burgers en bedrijven in Nederland samen € 340 mln. betalen en daarmee netto € 47 mln. besparen. En dat er een additionele welvaartswinst is van tussen de € 27 tot € 39 mln. omdat er meer verkeer wordt gegenereerd, waardoor vooral de arbeidsmarkt beter gaat functioneren.

Bart Witmond (Ecorys) en Remco Derksen (Rebel), 31 mei 2021