

Position paper t.b.v. rondetafelgesprek tolvrige Westerscheldetunnel d.d. 3 juni.

Terneuzen, 30 mei 2021

Geachte commissieleden,

De Kamer heeft bij motie van het lid Schonis c.s. (Kamerstuk 35 570 XII, nr. 41) gevraagd om de sociale en economische effecten van een tolvrije tunnel op Zeeuws-Vlaanderen en op Zeeland als geheel te onderzoeken en tevens onderzoek te doen naar de financiële mogelijkheden om de Westerscheldetunnel tolvrij te maken, hierbij te kijken naar verschillende bekostigingsmodellen en de Kamer hierover te informeren ten behoeve van de aanstaande kabinetsformatie.

Dank nog aan dit voormalig Kamerlid uit Zeeland welke de hele Kamer wist te overtuigen van het nut en noodzaak van dit onderzoek. Een ander Zeeuws Kamerlid, André Bosman, vertelde uw Kamer vorig jaar nog vol trots: "Zeeuwen zijn doeners, aanpakkers! Als zij een tunnel willen dan bouwen ze een tunnel en betalen ze hem zelf."

Dat was toch een beetje grootspraak, Zeeland hoort ook bij Nederland en kan echt niet alles zelf. Het lijkt daarmee alsof de inwoners van Zeeland en met name die uit Zeeuws Vlaanderen met volle overtuiging elke keer op de heen en terugweg hun portemonnee trekken om te kunnen gaan werken, boodschappen te doen, familie te bezoeken, naar noodzakelijke voorzieningen te gaan en al het andere wat via het Nederlandse wegennet voor iedereen bereikbaar is en zich daar graag bij neerleggen. Zij, en dat zijn voornamelijk Zeeuws Vlamingen, willen wel maar kunnen niet anders, er is geen alternatief. Zij kunnen pas van Rijkswegen gebruik maken nadat ze tol hebben betaald, om terug naar huis te gaan idem dito.

Zeeuws-Vlaanderen omvat een gebied (van oost naar west 80 km) zo groot als van Rotterdam naar Amsterdam, heeft een sterke economie met een stevig industrieel cluster maar kent geen snelwegen en geen spoorverbinding voor personenvervoer. Er wonen ruim 100.000 mensen, welke qua mobiliteit in dit uitgestrekte gebied veelal afhankelijk zijn van de auto.

Veel Zeeuws Vlamingen betalen jaarlijks meer aan tol voor 6,6 km weg dan aan wegenbelasting voor het Rijkswegennet wat inmiddels 5500 km beslaat. De tolheffing zorgt voor een directe extra financiële belasting bovenop de wegenbelasting welke niet alleen tot uiting komt aan de tolpoortjes maar ook indirect in de rekeningen die vergezeld gaan bij het leveren van pakketjes (waddentarieef) en in de doorrekening in prijzen en tarieven van handelaren en dienstverleners. De extra kosten die ondernemers en overheden maken moeten tenslotte ergens op verhaald worden.

Veelgebruikerskorting en een prijsverlaging in 2020 nemen het gevoel niet weg dat je als inwoner van Zeeuws Vlaanderen er niet toe doet, dat je in een wingewest woont en er niet bij hoort. Als je je zoon of dochter terug van een studie 's avonds weer op moet halen van een treinstation in Goes omdat er geen bus meer rijdt, als je je zieke familielid wilt bezoeken in het psychiatrisch ziekenhuis, als je een opleiding wilt volgen, naar je werk wilt, mantelzorg aan je achtergebleven ouders wilt verlenen, altijd moet je betalen op de heen- en terugreis. Er zijn ook heel wat dagen dat mensen zelfs meerdere keren per dag heen en weer moeten. Ondertussen lezen we in de krant de opening van de ene na de andere tunnel, waarbij geen extra bijdrage in de vorm van tol gevraagd wordt.

De motie van Schonis c.s. was niet voor zijn tijd: er is namelijk iets scheefgegroeid wat recht gezet moet worden.

Hoewel we waardering hebben voor de inzet onder tijdsdruk van de onderzoekers van Ecorys en Rebel merken we toch op beperkingen te zien in de onderzoeken. Vooral het onderzoek naar de financiële mogelijkheden heeft een beperkte scope. In dit rapport wordt geschreven over de huidige situatie rond de tolheffing en de mogelijke toekomst zonder het verleden hierin te betrekken. We betalen al 18 jaar tol. Juist bij onrechtvaardige besluiten uit het verleden zijn door onze Stichting vele vragen gesteld en ligt de pijn van de Zeeuws-Vlaamse inwoners. We denken dat de tolheffing juridisch niet meer houdbaar is. De onderzoeken reppen daar niet over.

De speciale wet, de Tunnelwet Westerschelde, was bedoeld om een private investeerder te verleiden te investeren in de tunnel. Het Rijk wilde daar immers geen prioriteit aan geven. Deze wet biedt de mogelijkheid tol te heffen op een openbare weg. Er kwam echter geen investeerder uit de markt waardoor de overheid zelf op trad als investeerder en een rendement eiste van 7,5%.

Dankzij deze bijzondere constructie en gebruikersvergoeding kon de tunnel toch tot stand worden gebracht. In de “Nota naar aanleiding van het verslag” gaf de toenmalige minister nadere toelichting: “De bijzondere constructie diende zodanig te zijn dat het Rijk de extra rijksmiddelen (boven de omgezette rijksbijdrage aan de veren) die in het project worden gestopt kunnen worden terugverdiend.” (zie Kamerstukken II 1997/98 25675, 6. P.2-3).

Het was een bijzonder constructie. Het is geen belasting maar een overeenkomst die de individuele passant aangaat met de NV om gebruik te mogen maken van de tunnel. Daar wordt een vergoeding voor gevraagd. De winsten die worden behaald door de N.V. Westerscheldetunnel gaan als dividend naar de aandeelhouder, die daar zelf een bestemming aan mag geven die verder gaat dan het terugverdienen van de extra rijksmiddelen alleen.

Het Rijk heeft inmiddels geen aandelen meer in de N.V.; ze zijn verkocht aan de Provincie die het belangrijk vond om deze in publieke handen te houden. Daarbij werden budgettaire voordelen gerealiseerd zowel bij het Rijk als de Provincie. De Rijksinvestering werd in het geheel terug ontvangen in 2009 en werd er zelfs nog € 543 miljoen aan rendement overgehouden. Er is nog een voordeel: het Rijk kan vanaf 2033 de bijdrage aan de vroegere autoveren als besparing inboeken. In maart 2033 wordt het Rijk eigenaar van de tunnel voor een bedrag van € 1,=. Wat overblijft is het onderhoud van de bijna in staat van nieuw verkerende tunnel die wordt opgeleverd door de huidige eigenaar.

Wij menen dat deze overeenkomst tussen twee overheden, waarbij publiek geld ingezet werd om een publieke voorziening, een openbare weg, via een private onderneming te financieren en te exploiteren er toe geleid heeft dat de derde partij, in dit geval de tolbetaler die verder niet betrokken is, daar veel meer dan de rekening voor betaald heeft.

Ons inziens kan door een eenmalige bijdrage of een jaarlijkse bijdrage over de resterende 11 jaar deze ongewenst scheefgegroeide situatie per 1-1-2022 direct recht gezet worden. De tolbetaler heeft er namelijk al voor betaald. Door genoeg te nemen met een lager rendement, € 203 miljoen in plaats van de eerder ontvangen € 543 miljoen, kan het Rijk de benodigde € 340 miljoen die nodig is om de tunnel tolvrij te maken, inzetten. Dan nog hebben de Zeeuwen uw tunnel meer dan betaald.

Zie ook ons eerdere rapport: [GEDACHTEN ZIJN TOLVRIJ](#)