Compensatie voor Zeeland? Schrap de tunneltol!

Posted on 4 april 2020 by Lucas Hartong

De Grondwet garandeert dat iedereen die in ons land woont gelijkelijk wordt behandeld. Dat geldt voor iedereen, behalve als je in Zeeuws-Vlaanderen woont, want dan geldt er een aanvulling op artikel 1: 'Mits je tol betaalt'. Iedereen die naar of uit Zeeuws-Vlaanderen wil moet namelijk door de Westerscheldetunnel en daarvoor betaal je tol. Niet zo'n beetje ook.

Ja, zullen sommigen zeggen, je kunt toch omrijden via België? Om naar de rest van Nederland te komen? Al gaat dat momenteel niet eens, omdat België de grens met Nederland heeft gesloten in verband met de coronacrisis. Inmiddels wordt al 17 jaar tol geheven op dat bezoekje aan oma, sporten, theater- en ziekenbezoek, werk: tolheffing op de vrijheid om je te verplaatsen. Hoog tijd voor Zeeuwse gelijkwaardigheid.

Provincie als belanghebbende

De Staat en de provincie Zeeland besloten in 1998 om de Westerscheldetunnel aan

te leggen ter vervanging van de veren die de woelige Westerschelde moesten bevaren en nogal eens te maken hadden met slecht weer. Mede daarom werd de NV Westerscheldetunnel opgericht, die als hoofdtaak kreeg om de tunnel op een gezonde manier te exploiteren.

Heel opmerkelijk is echter dat sinds 2009 de provincie de enige aandeelhouder is. Beoogd wordt om de tunnel in 2033 tolvrij te hebben, maar daaraan zit wel een 'maar': de provincie kreeg het in de bol om de in 2015 nieuw geopende Sluiskiltunnel onder het kanaal naar Gent in Zeeuws-Vlaanderen eveneens uit de meeropbrengsten van de Westerscheldetunnel te financieren. De provincie op haar beurt heeft als enige aandeelhouder het beheer en onderhoud van de Sluiskiltunnel overgedragen aan de Westerscheldetunnel NV. Of dat valt binnen het recht en mandaat van de NV is juridisch nog een grote vraag.

Die Westerscheldetunnel is – netjes gezegd – een heel aardig verdienmodel. Om een idee te geven: de tolopbrengst over 2018 bedroeg 35 miljoen euro. Na aftrek van alle kosten waaronder salarissen, afschrijving van de tunnel en overige bedrijfskosten bleef er een winst over van ruim 14 miljoen. Dat is heel prettig rendement en de provincie ontvangt dat als enige aandeelhouder rechtstreeks in de portemonnee. Geen wonder dat zij de tunnel voorlopig niet tolvrij wil maken!

Al jaren roepen diverse instanties, waaronder de gemeente Terneuzen, op tot het tolvrij maken van de tunnel. In een brief van september 2016 bijvoorbeeld reppen B&W al over 'de aandeelhoudersstrategie' van de NV Westerscheldetunnel. Zo spreekt men hardop uit dat 'de aanwending van tunnelgelden voor infrastructurele werken die buiten de tunnel/het tunneltracé vallen absoluut niet verdedigbaar is' en bovendien 'onrechtmatig, omdat de tolgelden alleen ingezet mogen worden voor de tunnel/het tunneltracé'.

Van provinciaal naar internationaal

De Tweede Kamer ging destijds akkoord met de aanleg van de nieuwe Sluiskiltunnel, maar de gemeente Terneuzen schrijft daarover aan de provincie Zeeland dat die instemming 'geen vrijbrief is om de tolgelden in te zetten voor andere infrastructurele werken'. Anders verwoord: iedere tolopbrengst die naar andere doeleinden gaat is niet meer beschikbaar voor uitvoering van het originele doel van de NV, namelijk: afschrijving en onderhoud van de tunnel en tracé. Hierdoor kan de tunnel onmogelijk eerder goedkoper of geheel tolvrij worden

gemaakt, aldus Terneuzen.

Een argument dat daarbij meespeelt, is dat met het doortrekken van de A4 richting Bergen op Zoom de route via de A58 en Westerscheldetunnel internationaalaantrekkelijker is geworden voor het Gentse en Antwerpse achterland. Wat het verder saillant maakt is dat Zeeland Seaports en de Haven van Gent in december 2017 zijn samengegaan tot North Sea Port; een grensoverschrijdend havenschap van Vlissingen tot Gent. Twee delen daarvan, Vlissingen en Borsele, zitten achter de tolbarrière. De tunnel is momenteel de facto dus bepaald geen *provinciaal* gelabelde route meer. Het zou heel normaal zijn als het Rijk vanuit de reguliere belastingopbrengsten de tunnel verder zou af-financieren.

Veel toeristische impuls gaat er niet uit van een toltunnel. Belgische toeristen mogen dan graag in Zeeuws-Vlaanderen komen om een dagje te shoppen en lekker te eten in één van de vele prima restaurants, veel verder noordelijk komen zij niet. Toeristen uit het noorden die het bourgondische zuiden willen verkennen staan voor dezelfde tolpoort, maar dan de andere kant op.

Voor ondernemend Nederland is Zeeuws-Vlaanderen een krimpregio; vestiging daar is niet echt aantrekkelijk. Als België of Vlaanderen als regio onverhoopt zouden besluiten om kilometerheffing in te voeren dan zitten de Zeeuws-Vlamingen helemaal klem. Dan is het overal betalen om in de eigen woonplaats te komen. Geen wonder dat zoveel Zeeuwen argwanend tegenover de politiek in Middelburg staan. Er worden zelfs statenzetels gewonnen, uitsluitend op basis van het gegeven dat men Zeeuws-Vlaanderen vertegenwoordigt.

Deskundig advies van buiten

In januari 2018 ging TU Delft aan de slag om te bestuderen of tol dan wel tolvrij de beste oplossing was voor Zeeland.

De conclusie was duidelijk: de tolheffing 'is een serieuze barrière'. Bij afschaffing van de tol zou een verkeerstoename te verwachten zijn via de tunnel van 25-30% – prima voor de economische ontwikkeling dus.

Sterker nog: de algehele mobiliteit binnen Zeeland zou toenemen en het zou de integratie van de gehele provincie zeer ten goede komen. Het zou Zeeuws-Vlaanderen ook letterlijk uit een isolement halen. Nu trekken jongeren overwegend weg. Als de tolheffing nog lang duurt zal dit deel van ons land zich steeds meer

richten op België, terwijl er absoluut potentieel zit in een verenigd Zeeland dat overal evenveel rechten en bewegingsvrijheid heeft. En zo komt TU Delft tot dezelfde conclusie als waarmee ik dit artikel begon: het beleid van de Zeeuwse provinciale politiek raakt aan schending van artikel 1 van onze grondwet: er is sprake van *ongelijke behandeling* van burgers.

Als de Westerscheldetunnel per direct tolvrij wordt gemaakt dan zitten daar eigenlijk alleen maar voordelen aan, zelfs voor het Zeeuws bestuur: het vertrouwen in de provinciale overheid zal toenemen en tot minder politieke spanningen in de Staten leiden. Het zal vooral zorgen voor meer rechtvaardigheidsgevoel onder de Zeeuwen.

Daarnaast zal de aanmerkelijk betere bereikbaarheid en integratie van Zeeland als geheel zorgen voor meer toeristische en economische ontwikkeling en dus meer geld in het laatje brengen. TU Delft benoemt dat kabinet Rutte III in het regeerakkoord heeft vastgelegd dat er meer geld beschikbaar is voor 'regionale knelpunten'. Alle seinen staan dus op groen om de ultieme afschrijving van de Westerscheldetunnel op bord van het Rijk te leggen in plaats van de provincie.

Evert Meijers, universitair hoofddocent aan de TU Delft, schreef op 20 februari j.l. een opiniestuk in Trouw dat niets aan duidelijkheid overliet: 'Op het gebied van bereikbaarheid heeft de overheid, zowel Rijk als provinciebestuur, heel wat boter op het hoofd. Het is onvoorstelbaar dat een treinreis van Vlissingen naar Rotterdam tegenwoordig twintig minuten langer duurt dan vijftig jaar geleden. Terwijl in de rest van het land iedereen vrijelijk gebruik kan maken van een veelheid aan verbindingen, wordt er in Zeeland tol geheven voor wat ook nog eens de enige verbinding tussen Zeeuws-Vlaanderen en de rest van Zeeland en Nederland is.' Zijn conclusie luidt dan ook onomwonden: 'De enige direct te nemen bereikbaarheidsmaatregel is het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel.'

Wientjes komt naar Zeeland

Maar ja, dat verdienmodel. Daar wil de provincie niet van af, want het gegarandeerde geld is zo handig op de begroting. Nu de marinierskazerne niet naar Vlissingen komt – de mariniers wilden niet – en er 'compensatiegesprekken' worden gevoerd onder leiding van Bernard Wientjes, die een ruim mandaat heeft gekregen, lijkt het een uitstekend moment om de eis van een tolvrije Westerscheldetunnel op tafel te leggen.

Wientjes' eerste bezoek aan Zeeland bracht alvast een heldere conclusie: voor de camera van Omroep Zeeland zei hij een stuk 'wijzer' geworden te zijn, maar vooral ook 'geschrokken'. Er is één 'maar': Wientjes is benoemd 'in overleg met het provinciebestuur van Zeeland', aldus NRC op 6 maart j.l. Op zich begrijpelijk, maar geen goed voorteken voor afschaffing van de Westerscheldetol, gezien de houding van het provinciebestuur op dat dossier. De vrees lijkt gegrond dat het opnieuw een bestuurlijk aftikken wordt tussen de Haagse en Zeeuwse partij-bobo's. Gedeputeerde Harry van der Maas (SGP) in BN De Stem van 20 maart : 'Een tolvrije tunnel kan weer wel leiden tot meer verplaatsingen en dat is ongewenst'.

Je vraagt je af in welke wereld deze Zeeuwse bestuurder leeft. Eind februari hield Omroep Zeeland een enquête, waarop door ruim 5000 Zeeuwen werd gereageerd. Op de vraag wat Zeeland als compensatie zou moeten krijgen eindigde het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel in de totaaluitslag op nummer 1.

Begin maart werd de nieuwe Stichting Zeeland Tolvrij opgericht, onder voorzitterschap van Terneuzens oud-wethouder Cees Liefting. De stichting pleit voor gratis verbindingen over en onder de Westerschelde en heeft een gesprek aangevraagd met Wientjes. Veel sympathisanten hebben zich gemeld bij de stichting. Wientjes en het Zeeuws provinciebestuur kunnen de borst nat maken. Al was het maar op basis van artikel 1 van de Grondwet.