

Aan de voorzitter van Provinciale Staten van Zeeland
p.a. afdeling statengriffie

onderwerp
Reactie op notitie Stichting
Zeeland Tolvrij d.d. 16 dec. 2020

kenmerk
20041890


behandeld door

verzonden

Middelburg, 2 februari 2021

Geachte voorzitter,

Op 16 december 2020 hebben uw Staten van de Stichting Zeeland tolvrij per e-mail een notitie "Tolheffing Westerscheldetunnel: winstmodel voor de overheid" ontvangen (*kenmerk 20041288*). Daarin stelt de stichting dat het Rijk, inmiddels niet alleen haar investering in de Westerscheldetunnel zou hebben terugverdiend maar daar bovenop ook winsten en besparingen heeft geboekt die tot en met 2019 oplopen tot een totaal van € 755 mln. Middels de voorliggende brief geven wij onze reactie op deze notitie.

I. Verkoop aandelen Westerscheldetunnel

In haar notitie stelt de Stichting Zeeland Tolvrij dat het Rijk een resultaat ad. € 543 miljoen heeft behaald op de verkoop van haar aandelen Westerscheldetunnel in 2009. Dit is juist.

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. In lijn met de "Tunnelwet Westerscheldetunnel" zou de grondslag voor tolheffing in 2033 vervallen. Dit betekende dat uitgaande van een doelrendement van minimaal 7,5%, door het Rijk tot 2033 jaarlijks een stijging van de tunneltarieven was voorzien om haar beoogde rendement te kunnen behalen.

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. De overnamesom was 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.

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 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. Dit heeft erin geresulteerd dat sinds 2012 de toltarieven gelijk zijn gebleven en de t-tagtarieven zelfs op 1 januari 2020 zijn gedaald. Door de goede deal heeft de Provincie Zeeland bovendien zeggenschap over de aanwending van het financieel resultaat van de tunnel en komt dit financieel resultaat niet ten gunste van het Rijk. Dit heeft er concreet voor gezorgd dat binnen de in de "Tunnelwet Westerschelde" bepaalde tolperiode van 30 jaar, naast de bouw van de Westerscheldetunnel ook de bouw van de Sluiskiltunnel en een investering in de Sloeweg is gerealiseerd.

Indien deze transactie met het Rijk niet had plaats gevonden zou dit naar verwachting hebben geresulteerd in een jaarlijkse stijging van de toltarieven tot 2033 om te kunnen voldoen aan het doelrendement van minimaal 7,5%. Daarnaast zou de Sluiskiltunnel op korte termijn niet zijn gerealiseerd, de dividenden van de NV Westerscheldetunnel zouden in de staatskas vloeien.

Voor nadere details omtrent deze transactie verwijzen wij u naar het Statenvoorstel aandelentransactie NV Westerscheldetunnel, investering Sluiskiltunnel en ontvlechting reserve dat op 29 mei 2009 in uw Staten is behandeld (*kenmerk 09018622 /12*).

II. BTW

In haar notitie stelt de Stichting Zeeland Tolvrij dat het Rijk een btw-voordeel zou hebben van € 92 mln. i.v.m. de btw afdracht op de tolopbrengst.

Daarbij gaat de Stichting echter voorbij aan het feit dat bij de bouw van de Westerscheldetunnel de btw over de investering is teruggevorderd. Dit betreft een bedrag van ca. € 160 mln. Indien geen terugvordering van de btw mogelijk zou zijn geweest, dan waren de terug te verdienen aanlegkosten van de tunnel aanzienlijk hoger geweest. Daarnaast heeft de NV Westerscheldetunnel een btw-voordeel op haar uitgaven ad. € 38 mln. (periode 2003-2019) i.v.m. terug te vorderen btw. Per saldo is er dan ook geen sprake van een btw-voordeel voor het Rijk.

III. Exploitatiebijdrage

In haar notitie stelt de Stichting Zeeland Tolvrij dat het Rijk een voordeel zou hebben van € 120 mln. als gevolg van besparingen op de rijksbijdrage aan de oeververbinding.

De afkoop van de exploitatiebijdrage maakte onderdeel uit van de verkooptransactie per 1 juli 2009 van 95,4% aandelen in de NV Westerscheldetunnel van het Rijk door de Provincie Zeeland.

Het Rijk (Ministerie van Verkeer & Waterstaat) had een verplichting tot het betalen van een jaarlijkse exploitatiebijdrage aan de NV WST (circa € 52 miljoen per jaar; prijspeil 2009). Als onderdeel van de verkooptransactie heeft de Provincie deze verplichting overgenomen en daarvoor een afkoopsom van het Rijk van € 881 miljoen ontvangen. Dit bedrag is bepaald door de netto contante waarde te bepalen van de jaarlijkse exploitatiebijdrage die het Rijk aan de NV WST betaalde. Bij de bepaling van de netto contante waarde is gerekend met een rekenrente van 4,5% en een indexatie van 1,5%.

In de berekening van de Stichting Zeeland Tolvrij wordt geen rekening gehouden met de voorgaande netto contante waarde berekening hetgeen een verklaring is voor het verschil. Per saldo heeft het Rijk € 1.184 mln. bijgedragen aan de exploitatie van de Westerscheldetunnel (€ 302 mln. over de periode 2003-2009 en een bedrag van € 881 mln. over de periode 2009-2033).

Kosten om de tunnel tolvrij te maken

In eerdere beantwoording van artikel 44 vragen (*kenmerk 20022129*) hebben wij aangegeven dat om de Westerscheldetunnel tolvrij te maken circa een bedrag van € 400 miljoen noodzakelijk is (exclusief sociaal plan, frictiekosten en afkoop van contracten). Daarbij hebben wij aangegeven dat dit bedrag jaarlijks afneemt.

In haar notitie stelt de Stichting Zeeland tol vrij dat zij op basis van de haar beschikbare informatie een bedrag van 265 mln. heeft weten te kunnen verifiëren.

Naar aanleiding van de notitie hebben wij met de Stichting zowel bestuurlijk als ambtelijk overleg gevoerd. Uit een eerste vergelijking van de cijfers blijkt dat het grootste deel van dit verschil (ca. 75%) wordt veroorzaakt doordat de Stichting in haar berekening toekomstige vervangingsinvesteringen en rentelasten niet meeneemt. Het gaat hierbij om het asfalteren van tracé en tunnelbuizen, het vervangen van technisch installaties en de vervanging van de verlichting. Daarnaast is een aantal posten zoals een bijdrage aan de Sloeweg en personeelskosten niet volledig meegenomen.

Daarbij merken wij op dat op 24 november 2020 de Tweede Kamer een motie heeft aangenomen van het lid Schonis (*Kamerstuk 35570, nr. 41*). De motie verzoekt de regering, om in overleg met de regio onderzoek te doen naar de sociale en economische effecten van een tol vrije tunnel op Zeeuws-Vlaanderen en op Zeeland als geheel en naar de financiële mogelijkheden om de Westerscheldetunnel

tolvrij te maken, en hierbij te kijken naar verschillende bekostigingsmodellen. De motie vraagt de Kamer over de uitkomsten te informeren ten behoeve van de aanstaande kabinetsformatie.

Door gedeputeerde Van der Maas bent u in de commissie Bestuur op 22 januari 2021 geïnformeerd over de uitvoering van deze motie. Het Rijk en de regio werken constructief samen aan de afhandeling van de motie. In samenspraak is een aanpak ontwikkeld en zijn twee onderzoeksopdrachten uitgewerkt. De eerste opdracht is het uitvoeren van een onderzoek naar de sociale en economische effecten van een tolvríje tunnel op Zeeuws-Vlaanderen en op Zeeland als geheel. De tweede opdracht is het uitvoeren van een onderzoek naar financiële mogelijkheden om de Westerscheldetunnel tolvríj te maken, inclusief het in beeld brengen van de bijbehorende bekostigingsmodellen. Beide opdrachten zijn inmiddels gegund en de betreffende adviesbureaus zijn aan de slag met de beantwoording. In april zullen de eindrapportages beschikbaar komen ten behoeve van de aanstaande kabinetsformatie.

Het voorgaande betekent dat een extern financieel adviesbureau o.a. in haar onderzoek het bedrag dat nodig is om de tunnel per 1 januari 2022 tolvríj te maken zal berekenen.

Met vriendelijke groet,

gedeputeerde staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris