

Westerscheldetunnel tolvrij



Een tolvrije tunnel

Zeeland wil dat de Westerscheldetunnel als cruciale verkeersader zo snel mogelijk tolvrij wordt. De Westerscheldetunnel verbindt de Zeeuws-Vlaamse grensregio met de rest van Nederland. Tolheffing remt de kracht en mogelijkheden van die verbinding. Hulp van het Rijk is nodig om gebruik van de tunnel zo snel mogelijk tolvrij te maken. De urgentie wordt bij inwoners, bedrijven en overheden breed gevoeld, want Zeeland staat voor grote opgaven. De tol vormt een extra barrière voor nieuwe ontwikkelingen en wordt als onrechtvaardig ervaren. Op 24 november 2020 is de motie Schonis c.s. over onderzoek naar de financiële mogelijkheden om de Westerscheldetunnel tolvrij te maken Kamerbreed aangenomen waarin de regering wordt verzocht te onderzoeken wat de sociale en economische effecten zijn van een tolvrije tunnel op Zeeuws-Vlaanderen en Zeeland. In aanloop naar de verkiezingen van maart 2021 pleitten de meeste partijen voor een tolvrije tunnel. Dit laat de urgentie, noodzaak en levendigheid van dit onderwerp zien. Achter de schermen wordt er al jaren naar een oplossing gezocht.

De in opdracht van het Rijk uitgevoerde onderzoeken tonen aan dat een tolvrije Westerscheldetunnel overwegend positieve directe en indirecte effecten heeft. Bijvoorbeeld op het gebied van arbeidsmarkt, regionale economie, en leefbaarheid. De maatschappelijke baten zijn 1.5x zo hoog als de maatschappelijke kosten. Ook in de rest van Nederland is een beperkte doorwerking van de positieve effecten. Er wordt tevens opgemerkt dat de draagkracht van de regio om tolvrij te financieren beperkt is, en het Rijk per definitie meer mogelijkheden heeft.

Een tolvrije tunnel is essentieel voor een gelijk speelveld. Zeeland vindt het noodzakelijk om de tolinning zo snel mogelijk te stoppen. Tolafspraken worden op andere plekken vrijwel altijd eerder beëindigd. De tolheffing voor de Westerscheldetunnel is in een eerdere tijdsgeslacht 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). De tol vormt een barrière voor maatschappelijke en economische ontwikkeling van Zeeuws-Vlaanderen, maar ook van Zeeland en daarmee de internationale regio tot Gent (North Sea Port District). 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. Vanwege de omvang van het bouwproject zijn afspraken gemaakt over het langdurig innen van tol (van 2003 tot 2033) bij tunnelpassages. Voor de bouw werd de tol door velen als noodzakelijk gezien om de tunnel te kunnen realiseren ter vervanging van de veerboten. De Westerscheldetunnel was een verbetering van bestaande verbindingen. Nu blijkt echter dat dit middel, het optimale doel van verbetering van de bereikbaarheid belemmert door het innen van tol. Na vele jaren van tolnning 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 (inter)nationaal 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 verbinding van internationale importantie en versterkt ook economische verbindingen die nationaal van grote meerwaarde zijn. Daarbij komt dat de Zeeuwse havens sinds 2018 zijn opgegaan in het internationaal havengebied North Sea Port. Dat havengebied wordt nu via de weg alleen verbonden door een toltunnel zonder dat er een redelijk (vrij toegankelijk) alternatief is. Bovendien nemen de verkeersknelpunten rond Antwerpen toe. Tolafschaffing maakt de regio aantrekkelijker (aan beide kanten van de tunnel) als vestigingsplaats voor bedrijven/personen.

Tol: meer dan het afbetalen van een investering

De Provincie Zeeland heeft in 2009 de aandelen van de tunnel verworven. Via de tolgelden wordt de tunnel 'afbetaald' maar worden ook de onderhouds- en beheerkosten van het tunneltracé betaald. De tolobbrengsten zijn tevens aangewend voor de investering in onder meer de aanleg van de Sluiskiltunnel. Hierdoor hebben tolpassanten zélf meebetaald aan deze extra schakel in de verbinding tussen de Westerscheldetunnel en Vlaanderen (van waaruit ook meegefinancierd is aan de Sluiskiltunnel). Door de Sluiskiltunnel en de verbreding van toeleidende wegen is de verkeersroute via de tunnel verder versterkt en verbeterd.

Wat vraagt Zeeland?

Om zo spoedig mogelijk een tolvrije tunnel te realiseren moeten de inkomsten van de tolpassages tot 2033 op een andere wijze vergoed worden. Op basis van het huidige gebruik gaat het om circa € 30 miljoen per jaar. Hierbij vragen we hulp van het Rijk. Deze hulpvraag wordt ondersteund door de positieve sociale en economische effecten die geschetst worden door de in opdracht van het ministerie van I&W uitgevoerde onderzoeken. Tevens vraagt Zeeland aandacht voor het behouden (ook na 2033) van de Zeeuwse verkeerscentrale in Borssele.

Wat kost een rit door de tunnel?

Een losse passage voor een personenauto kost € 5. Een abonnee (met een t-tag) betaalt € 3 per passage en na 150 passages in een kalenderjaar zakt dit naar € 2,50 (veelgebruikerskorting na 150 passages).

- **Forens**
Wie iedere dag met de auto heen en weer rijdt door de tunnel van en naar het werk, uitgaande van een vijfdaagse werkweek en vijf vakantieweken in een jaar, betaalt voor 470 tunnelpassages. Inclusief de veelgebruikerskorting, betaalt deze forens (of zijn werkgever) per jaar € 1.250.
- **Transport**
De toltarieven verschillen per voertuigencategorie. Een passage voor een grote vrachtwagen is € 25, met t-tag € 15 en veelgebruikers betalen € 12,50. Stel dat een transportbedrijf gemiddeld iedere werkdag één keer op en neer rijdt via de tunnel met een vrachtwagen, dan zijn dat 520 tunnelpassages in een jaar. De jaarlijkse kosten komen uit op € 6.875.

Bezoekers

Veel inwoners rijden niet voor het woon-werkverkeer, maar wel privé door de tunnel. Met enige regelmaat gaan zij door de tunnel om op bezoek te gaan bij vrienden of familie aan de overkant, om te winkelen, te sporten, of om naar het theater te gaan. Die gebruiker betaalt € 3 per passage, dus € 6 per bezoek. Ook als je maar een keer per week naar de 'overkant' gaat, betaal je meer dan € 300 per jaar aan tunnelkosten.



Vereniging van
Zeeuwse Gemeenten



Waterschap Scheldestromen



OZO