



# GEDACHTEN ZIJN TOLVRIJ

**Stichting Tolvrij Zeeland**

info@zeelandtolvrij.nl  
www.zeelandtolvrij.nl

**De Zeeuwen en hun  
Westerscheldetunnel**

*Feiten en analyses op een rij*

Februari 2021

www.zeelandtolvrij.nl





“Wij pleiten daarom voor een tolvrij Zeeland al was het maar om naar de toekomst toe te voorkomen dat “onze” overheid geld verdient aan een overtocht die voor veel inwoners, in het bijzonder voor Zeeuws Vlamingen, in toenemende mate geen luxe maar noodzaak is.”

# Inhoudsopgave

## 01

### **Samenvatting**

05 Samenvatting

---

## 02

### **Inleiding**

08 Inleiding

---

## 03

### **Ontwikkelingen in een historisch perspectief**

10 De Tunnelwet

---

11 Ontwikkelingen in Zeeuws-Vlaanderen

---

13 Beleidsmatige ontwikkelingen

---

## 04

### **Algemeen juridisch kader**

16 Algemeen juridisch kader

---

18 Ongerechtvaardigd en onrechtmatig

---

## 05

### **Tolheffing van terugverdien- naar winstmodel voor overheden**

19 Durfinvestering met publiek geld

---

22 Hardnekkig verschil van inzicht

---

# 1. Samenvatting



De Westerscheldetunnel is sinds 2003 de vervanging voor de autoveren die decennialang Zeeuws-Vlaanderen met overig Nederland verbonden. Deze tunnel was er nooit gekomen zonder een bijdrage van de gebruiker; de Provincie kon het niet betalen en de Staat wilde het niet. Toch werd er een creatieve oplossing bedacht: er zou tol geheven worden vergelijkbaar met de kosten voor een overtocht op basis van de veerpont maar nu voor het gebruik van een openbare weg\*. Samen met de overheidsbijdrage van de veren was dit de basis van de exploitatie van de tunnel met uiteindelijk een (geschatte) maximale looptijd van 30 jaar.

In de tijdsgeest van de jaren 2000-2010 en de gewenste privatisering door de overheid kwam de discussie op gang om de aandelen te verkopen. Uiteindelijk kocht de ene overheid Provincie Zeeland de aandelen van de andere overheid: de Staat.

De gehele transactie van de verkoop van de aandelen NV Westerscheldetunnel als volgt worden samengevat:

1. In afwijking van het bovengenoemde referentietarief is er door de overheid een 7,5% rendementseis gesteld en werd met de vaststelling van de € 971 miljoen verkoopprijs een winst gerealiseerd door de overheid van ca. € 543 miljoen. Deze winst moet uiteindelijk door de tolbetaler in de toekomst worden betaald.
2. Daarnaast is de Kamer voorgelicht door de minister dat de afkoop (met 4,5% rekenrente en 1,5% jaarlijkse index) van de verenbijdrage naar de exploitant nl. NV Westerscheldetunnel zou gaan, ruim € 881 miljoen, maar dat is niet gebeurd. In tegenstelling is deze verrekend met genoemde verkoopprijs van de aandelen met de Provincie Zeeland.
3. De Provincie Zeeland is op haar beurt in gebreke gebleven -willens en wetens door de verkopende partij- dat de afkoop van deze verenbijdrage qua 'afkoop' zo'n € 340 miljoen lager werd vastgesteld op 'dag 1' van de overeenkomst en dat deze lineair is vastgesteld dus zonder oprenting of indexvergoeding.

Had de 'deal' niet doorgegaan dan had de exploitant eind 2020 al € 392 miljoen meer als bijdragen ontvangen dan wat er nu is verantwoord. Dit bedrag loopt op tot € 945 miljoen eind 2032/2033. De tolconstructie wordt misbruikt om deze transactie te bekostigen.

Dankzij deze deal betalen gebruikers van de Westerscheldetunnel nog steeds voor het privatiserings-gedachtegoed uit 1998 en ook nog voor de winst die de overheid hiermee maakt. Dit terwijl de tunnel voor veel Zeeuwen een noodzakelijke voorziening is geworden door het centralisatiebeleid van diezelfde overheid.

\* Zie daarvoor artikel 9 Tunnelwet Westerschelde: Het referentietarief bedraagt op de datum, bedoeld in artikel 3, eerste lid, ten hoogste het bedrag dat bij regeling van Onze Minister is vastgesteld.

Vanaf 14 maart 2021 wordt voor het 19e jaar tol geheven op de Westerscheldetunnel. Er is sinds de invoering ervan in 2003 geen jaar geweest waarin dit niet ter discussie stond. Sterker nog; al in 1958 trokken duizenden Zeeuws Vlamingen naar Den Haag met een eis voor "Vrije Veren". Dit nadat de in 1945 gedane belofte van vrije overtochten na de verwoestende "Strijd om de Westerschelde" drie jaar later door de regering alweer teniet werd gedaan. We spreken inmiddels over een periode van 73 jaar betaalde verbindingen.

De tolheffing is anno 2021 een achterhaald concept voortkomend uit afspraken die in 1998 zijn gemaakt tussen het Rijk en Provincie Zeeland. De wereld heeft niet stilgestaan:

- Na opening van de tunnel zijn veel overheidsvoorzieningen en diensten van algemeen belang uit de regio verdwenen en wordt een deel van de Zeeuwse bevolking gedwongen te betalen om deze voorzieningen te kunnen bereiken;
- In 2015 is een nieuwe zienswijze op tolheffing vastgelegd in de Wet tijdelijke tolheffing Blankenburgverbinding en ViA15;



- In 2020 spreekt het kabinet uit terughoudend te zijn met het aangaan of inrichten van een deelneming door de overheid; slechts bij zwaarwegende redenen zal het kabinet daarvan afwijken. Zie Kabinetsreactie beleidsdoorlichting Deelnemingenbeleid van W.B. Hoekstra Directie Financiën.

De Wet tijdelijke tolheffing op de Blankenburgverbinding en de ViA15 zegt precies waar tolheffing voor is: voor de gedeeltelijke bekostiging van deze nieuw aan te leggen verbindingen én tijdelijk totdat de tologpave is gerealiseerd.

De tolheffing is vormgegeven als een bestuursrechtelijke geldschuld die verschuldigd is op het moment dat een betreffende weg wordt gebruikt. De tolheffing is een publiekrechtelijke prijs voor een concrete dienst. In de tunnelwet voor de Westerscheldetunnel is van hetzelfde principe uitgegaan, zij het dat het om een privaatrechtelijke overeenkomst gaat waarbij de bescherming van het publiek belang uit het oog is verloren.

Het Rijk heeft namelijk de tolheffing bij deze tunnel binnen een privaatrechtelijke constructie vormgegeven waar het Rijk samen met de Provincie Zeeland 100% aandelen van in bezit hadden. De opgerichte N.V. Westerscheldetunnel (WST) is geen bestuursorgaan, neemt geen besluiten en is niet gehouden aan de algemene beginselen van Behoorlijk Bestuur. Een eventuele juridische toetsing moet plaats vinden door de burgerlijke rechter. Inmiddels heeft het Rijk zijn aandelen met 7,5% rendement lucratief verkocht aan de Provincie Zeeland, is het geïnvesteerde kapitaal terugbetaald en is de Provincie de enig aandeelhouder geworden.

Deze overheid benut het 'overrendement' tot 2033 om ook andere verbindingen te financieren. Dat leidt ertoe dat personen die in de buurt van de Westerscheldetunnel wonen/werken disproportioneel

veel bijdragen aan infrastructurele voorzieningen elders. De winsten die NV WST maakt zijn onevenredig hoog én lijken in te druisen tegen de inhoud en strekking de daarvoor speciaal opgestelde Tunnelwet.

Een rendementseis stellen van 7,5% terwijl het gaat om verkeersinfrastructuur welke normaal de overheid zelf dient te voorzien is geen toonbeeld van een overheid die oog heeft voor het publieke belang. Door als Rijksoverheid in te stemmen met het verhogen van tologgave om daarmee een andere overheid de mogelijkheid te geven andere verbindingen te bekostigen lijkt op een uitruil van belangen waarbij de derde partij, het publieke belang, geschaad is.

Door het ontbreken van een tolvrij alternatief tussen Zeeuws-Vlaanderen en de rest van Nederland worden deze inwoners benadeeld en wordt er onrechtmatig onderscheid gemaakt tussen bewoners van Zeeuws-Vlaanderen en de inwoners van andere delen van Nederland.

Grondrechten lijken in het geding en een oplossing ligt voor de hand; maak de Westerscheldetunnel tolvrij. Dit kan op verschillende manieren worden ingevuld en is afhankelijk van de gewenste structurele oplossing:

- Korte termijn: door een vrijstelling voor inwoners van Zeeland middels de 'Wadden'-route qua aandeelhouderschap of het introduceren van een 'schaduw'-tol;
- Door de kapitaal deelname (deelname) van het verleden recht te zetten en deze terug te kopen van de Provincie Zeeland incl. het aandeel in de Sluiskiltunnel;
- Door als Rijk de exploitatiekosten over te nemen en de NV te ontmantelen.

De Westerscheldetunnel is weliswaar in 2033 geheel afgeschreven maar vertegenwoordigt nog wel degelijk een waarde in het economisch verkeer wat een overname van de aandelen in 2021 door de Staat (mede) kan rechtvaardigen.





## 2. Inleiding

Voor hen die de kaart van Nederland niet helemaal op hun netvlies hebben: Zeeuws-Vlaanderen is geen dunbevolkt afgelegen eiland maar een gebied waar ruim honderduizend mensen wonen, in het hart van Europa nabij de grens met België en gelegen onder de Westerschelde. De derde haven van Nederland met een sterke chemie cluster en een kanaal met grote Zeesluizen als portaal naar Vlaanderen, op termijn cruciaal in de Seine-Schelde verbinding.

Tijdens de Tachtigjarige Oorlog (1568-1648) lag Zeeuws-Vlaanderen in de vuurlinie van de Staatse en Spaanse troepen. In de periode van 1795 tot 1814 was het huidige Zeeuws-Vlaanderen zelfs een onderdeel van Frankrijk. Op 20 juli 1814 bepaalde Willem I de vereniging van Staats-Vlaanderen met Zeeland, onder de nieuwe naam Zeeuws-Vlaanderen. Toen in 1830 België onafhankelijk werd van Nederland, hebben Franse en Belgische militairen opnieuw





geprobeerd om Zeeuws-Vlaanderen te veroveren. Bij gebrek aan een landverbinding met de rest van Zeeland en dus Nederland vonden de Belgen dat Zeeuws Vlaanderen beter bij België aangehecht kon worden.

In 1843 werd met het verdrag van Maastricht de grens met België vastgelegd. Hierdoor hoort Zeeuws-Vlaanderen definitief bij Nederland. Hoewel, tijdens WO1, voerde België een campagne voor gebiedsuitbreiding. Na de oorlog eiste België als compensatievergoeding Zeeuws -Vlaanderen op. In 1919 besloten de grote mogendheden in Versailles dat Zeeuws Vlaanderen Nederlands grondgebied blijft.

Als gevolg van de ligging van de staatsgrens tussen Nederland en België en de natuurlijke begrenzing van de Westerschelde verkeert Zeeuws-Vlaanderen in een geografisch isolement ten opzichte van de rest van Nederland.

Men ervaart de Westerschelde meer als grens dan de Vlaamse grens. Dit heeft nadelige gevolgen voor de sociale en economische ontwikkeling van dit gebied. Hoewel er sinds 2003 sprake is van een vaste oeververbinding, de Westerscheldetunnel, houdt de tolheffing bij de tunnel deze nadelige positie met al zijn gevolgen voor Zeeuws-Vlaanderen in stand.

Deze constructie leidt vooral tot onevenredige benadeling van een specifieke groep inwoners van Nederland in het grensgebied Zeeuws-Vlaanderen, omdat juist deze regio geen alternatief heeft om via Nederlands grondgebied de rest van Nederland te bereiken.

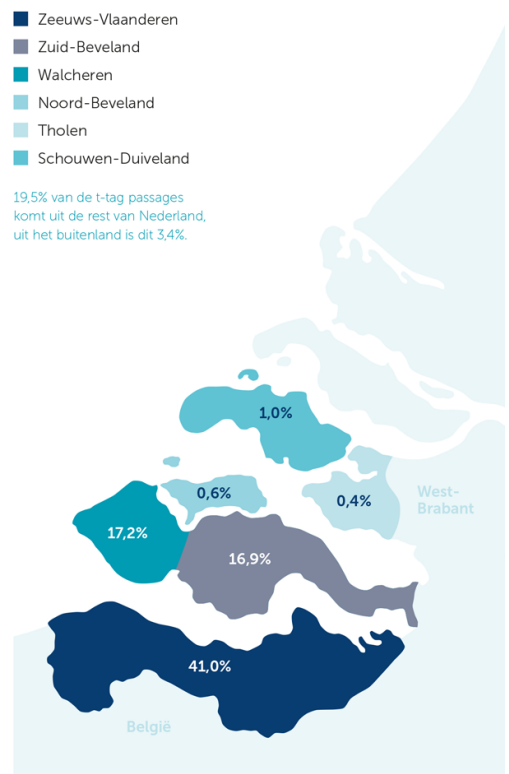


Er zijn veel verschillende mogelijkheden om tol te betalen bij de Westerscheldetunnel: met een t-tag, contant, met creditcard, tankpas of gewoon met een pinpas. Sinds het invoeren van contactloos betalen, zien we dat klanten hier volop gebruik van maken.

**T-tag**  
Per 31 december 2019 had dochteronderneming Movenience 57.771 abonnees met 90.433 t-tags en 742 m-tags (voor motorrijders). Met deze t-tags zijn in 2019 5.124.996 passages door de Westerscheldetunnel afgeteld. Dat is 66,2% van het totaal aantal passages.

**Migratie**  
Kleiner, zwart en een accu in plaats van een batterij: in 2018 introduceerde Movenience de nieuwe t-tag. De verwachting is dat de nieuwe t-tag binnen vier tot vijf jaar de oude t-tag helemaal vervangt. Tot die tijd kunnen klanten zowel met de oude als nieuwe t-tag op het Tolplein passeren. Eind augustus 2019 is Movenience gestart met het omwisselen van t-tags. De ruim 70.000 oude t-tags die nu in omloop zijn, worden de komende jaren gefaseerd omgewisseld voor een nieuwe. Per 31 december 2019 rijden er 20.000 klanten met een nieuwe t-tag.

Grafiek 3: T-tag passages naar herkomst



Verdeling T-tag passages naar herkomst: (bron Westerschelde website "2019 in feiten en cijfers")

# 3. Ontwikkelingen in een historisch perspectief

## 3.1 De Tunnelwet

De tolheffing ten behoeve van het gebruik van de Westerscheldetunnel is gebaseerd op de Tunnelwet Westerscheldetunnel (1 oktober 1998). Het is een speciale wet om het leidende principe te omzeilen dat bij de inrichting van de wegeninfrastructuur er geen extra kosten in rekening mogen worden gebracht bij het gebruik van een openbare weg.

Deze wet biedt de mogelijkheid voor een private partij een vergoeding te vragen voor het gebruik daarvan. Het was een voor de overheid creatieve manier om een project welke niet volledig publiek gefinancierd kon worden toch mogelijk te maken. Men hoopte daarmee private beleggers te verleiden in de tunnel te investeren.

In de memorie van toelichting bij de totstandkoming van de wet wordt benadrukt dat het project zonder deze bijzondere constructie en zonder de gebruikersvergoeding op basis van de normale prioriteitsstellingen niet tot stand kon komen.

In de “Nota naar aanleiding van het verslag” gaf de 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 Rijk bleek uiteindelijk bereid om als investeerder in eerste instantie de aanlegkosten te financieren, maar alleen op basis van een bijzondere aanpak gebaseerd op tolheffing, een constructie die privatisering mogelijk maakt, waarbij ten minste 7,5% rendement voor de aandeelhouder in het vooruitzicht werd gesteld.





Met andere woorden, de constructie die met de Tunnelwet en de oprichting van de NV werd opgezet was niet bedoeld om alleen de kostprijs terug te verdienen, maar ook om winstgevend te zijn voor de aandeelhouder.

Uiteindelijk werd er geen private belegger gevonden en werd de tunnel een beleggingsobject (publiek gefinancierd door en in eigendom) van het Rijk en de Provincie Zeeland.

### 3.2 Ontwikkelingen in Zeeuws-Vlaanderen

Door rationalisering en centralisering zijn veel overheidsvoorzieningen en diensten van algemeen belang in de periode 2003 tot 2010 uit het gebied verdwenen. Het gevoel er niet bij te horen is wijdverbreid in Zeeuws-Vlaanderen.

Het is de uithoek van de uithoek Zeeland. Het feit dat je vanuit Nederland alleen na het betalen van tol het gebied in kan draagt daaraan bij. Andersom kunnen Zeeuws Vlamingen alleen de rest van Nederland bereiken door als enige in Nederland tol te moeten betalen voor een cruciale wegverbinding waarvoor geen alternatieven zijn.

Een verbinding waar je door schaalvergroting en opschaling van voorzieningen en het vertrek van werkgelegenheid steeds vaker gebruik van moet maken.

Zeeuws Vlamingen zijn dankzij het belabberde openbaar vervoer in dit uitgestrekte gebied, 85 km breed, voornamelijk afhankelijk van de personenauto. Het aantal kilometer Rijksweg in dit gebied is sinds de komst van tunnel afgenomen en er is geen trein (meer) voor reizigersvervoer, zo'n 70 jaar geleden werd de lijn Terneuzen-Hulst- Mechelen opgeheven. De enige nationale verbinding over land is via de Westerschelde-toltunnel.

En daar moet voor betaald worden; niet alleen wanneer je gebruik moet maken van de tunnel, ook de tolkosten gemaakt door bedrijven, overheidsvoorzieningen en -diensten, worden verrekend in de prijzen, tarieven en heffingen.

Die kosten liegen er niet om. Zowel uit de ambulante handel als uit de agrarische sector wordt gemeld dat het gaat om vele duizenden euro's per jaar. Een uitvraag naar andere ondernemingen en organisaties zal snel duidelijk maken dat zij veel extra kosten moeten maken. Particulieren ervaren met bedrijven dat pakketbezorging in Zeeuws-Vlaanderen regelmatig in prijs wordt verhoogd

middels een "Waddentarief". Op deze wijze worden al jaren tientallen miljoenen uit de Zeeuwse economie getrokken om de tunnel af te betalen.

Helaas werkt de Westerschelde voor Zeeuws-Vlaanderen meer als barrière dan de Vlaamse grens. Het gebied in het hart van Europa met ruim 100.000 inwoners dat door de ligging nabij een grens en achter een toltunnel gezien wordt gezien als een eiland en kan daardoor zijn potentieel niet ten volle benutten.

Dat wordt het meest manifest in tijden van uitbraken, zoals de Corona pandemie in maart 2020, waarbij Zeeuws-Vlaanderen met zuidelijk een gesloten grens vanwege de Belgische "lockdown" en noordelijk een toltunnel economisch zwaar werd getroffen.

De Zeeuwse havenfaciliteiten op beide oevers aan de Westerschelde bieden met de zeesluis aan het kanaal van Gent naar Terneuzen ook de toegang tot Gent. Met de fusie tussen Zeeland Seaports en de Haven van Gent tot North Seaport maakt de noodzaak van verdere sociaaleconomische integratie van de beide overkanten van de Westerschelde meer expliciet.



Zeeuws-Vlaanderen is inmiddels in snel tempo aan het 'vervlaamsen': enerzijds neemt de oriëntatie op Vlaanderen voor werk, winkelen, complexere ziekenhuiszorg en onderwijs op alle niveaus toe, anderzijds stijgt het aantal Vlamingen dat in Zeeuws-Vlaanderen woont snel. Dat veel vrijkomende huizen in Zeeuws-Vlaanderen opgekocht worden door Vlamingen, komt vooral omdat de toltunnel ervoor zorgt dat er weinig concurrentie is van Nederlandse woningzoekenden van boven de Westerschelde.

Hierdoor blijven de prijzen dusdanig laag dat huizen aantrekkelijker geprijsd zijn dan in Vlaanderen. Voor Vlamingen speelt de tolbarrière in het noorden niet; zij blijven vaak nog georiënteerd op het zuiden, op Vlaanderen voor voorzieningen en werk, wat het toch al kleine draagvlak voor voorzieningen in Zeeuws-Vlaanderen verder aantast.

De seinen staan op rood. Alle provinciale politieke partijen hebben in een motie uitgesproken dat de tunnel zo snel mogelijk tolvrij moet worden vanwege de huidige negatieve effecten op de regionaal-economische ontwikkeling. De tolheffing verdeelt Zeeland in tweeën. Afschaffing van de tolheffing is noodzakelijk om de sociaaleconomische integratie binnen onze provincie tot stand te brengen.



Het tolvrij maken zal niet alleen Zeeuws-Vlaanderen financieel een boost geven maar zal dat vanwege de toegenomen bereikbaarheid aan beide zijden van de Westerschelde leiden tot een geïntegreerde arbeids- en woningmarkt en daarmee de welvaart van de gehele Zeeuwse bevolking vergroten.

### 3.3 Beleidsmatige ontwikkelingen

#### 3.3.1 Nieuwe wetgeving ná 2009

Zoals eerder gesteld is de tolheffing gebaseerd op de zgn. Tunnelwet Westerscheldetunnel. Door nieuwe wetgeving ten aanzien van tijdelijke tolheffing (2015) en nieuwe inzichten in het Deelnemingenbeleid (2020) staat deze private constructie haaks op de huidige beleidsontwikkelingen.

We weten dat de Wet tijdelijke tolheffing op de Blankenburgverbinding en de ViA15 is gebaseerd op de volgende beleidsuitgangspunten:

- tolninning zal alleen geschieden op nieuwe doorsnijdingen
- tolninning dient alleen als (gedeeltelijke) bekostiging van infrastructuur, en niet voor sturing in verkeersstromen;
- tolninning geschiedt alleen indien er een gratis alternatief beschikbaar is;
- tolninning geschiedt door middel van free-flowtechniek;
- de kosten van tolninning zijn niet meer dan 20% van de totale tolinkomsten;
- de tolninning dient te geschieden op uniforme wijze en dient te voldoen aan Europese eisen.



Als we nu kijken naar de tol in de Westerscheldetunnel en we leggen deze naast de Wet tijdelijke tolheffing komen we tot de conclusie dat op vijf van de zes beleidsuitgangspunten niet voldaan wordt.

Tolheffing is binnen deze wet alleen mogelijk voor de gedeeltelijke bekostiging van deze nieuw aan te leggen verbindingen en tijdelijk totdat de tologgave is gerealiseerd. De tolheffing is een publiekrechtelijke prijs voor een concrete dienst en is vormgegeven als een bestuursrechtelijke geldschuld die verschuldigd is op het moment dat betreffende weg wordt gebruikt.

In de tunnelwet voor de Westerscheldetunnel is van hetzelfde principe uitgegaan, zij het dat het om een privaatrechtelijke overeenkomst gaat waarbij de bescherming van het publiek belang uit het oog lijkt te zijn verloren.

Het Rijk heeft namelijk de tolheffing bij de Westerscheldetunnel binnen een privaatrechtelijke constructie vormgegeven waar het Rijk samen met de Provincie Zeeland 100% aandelen van in bezit hadden. De opgerichte N.V. Westerscheldetunnel is geen bestuursorgaan, neemt geen besluiten in bestuursrechtelijke zin en is niet gehouden aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Een eventuele juridische toetsing moet plaats vinden door de burgerlijke rechter.

Inmiddels heeft het Rijk zijn aandelen met lucratieve winst verkocht en is de Provincie Zeeland de enig aandeelhouder. Deze overheid heeft de tologgave opgerekt om er ook andere verbindingen mee te kunnen bekostigen. De tol wordt niet alleen ingezet voor het leveren van die ene concrete dienst (gebruik van de tunnelweg) maar ook voor andere diensten (lees andere wegen) die naar ons oordeel niet vallen binnen de reikwijdte van de Tunnelwet.



### **3.3.2 Zijn privaatrechtelijke exploitaties (deelnemingen) wel tot nut van het algemeen belang?**

Landelijk loopt de discussie of participaties door de overheid (lees Provincie) in privaatrechtelijke exploitaties (deelnemingen) wel tot "nut zijn van het algemeen belang". In de Kabinetsreactie beleidsdoorlichting Deelnemingenbeleid staat: "Interventie door de overheid heeft als doel het behartigen van publieke belangen. Als de overheid wil ingrijpen in de markt kan dat op verschillende manieren, waaronder door het aangaan van een deelneming.

De behoefte aan meer zeggenschap die daarmee wordt verkregen, kan ontstaan als publieke belangen niet goed omschreven of afgebakend kunnen worden (oftewel niet-contracteerbaar zijn)." Het kabinet is inmiddels terughoudend geworden met het aangaan of oprichten van een deelneming.



---

Zij doet dat niet zomaar, daar moeten zwaarwegende redenen voor zijn. (Zie *Kabinetsreactie beleidsdoorlichting Deelnemingenbeleid [Kenmerk 2020-0000239919 18-12-2020]* van W.B. Hoekstra Directie Financiën.)

Bij de afweging of een staatsdeelneming geschikt is als aanvullend instrument om publieke belangen te borgen hanteert het kabinet vier criteria. De beleidsdoorlichting concludeert dat de criteria 'nationaal publiek belang' en 'rendement' in de praktijk het zwaarst wegen. Vaak wordt al in een verkennend stadium geconcludeerd dat een deelneming niet het geschikte instrument is. Meestal is dat omdat het publiek belang op een andere, minder ingrijpende manier kan worden geborgd (bijvoorbeeld door wet- en regelgeving), of omdat de beoogde onderneming zichzelf niet kan financieren en daardoor afhankelijk blijft van overheidsmiddelen."

De tolheffing op een publieke voorziening door een private partij is een concept welke door afspraken uit het verleden tussen Staat en Provincie Zeeland in stand gehouden wordt en anno 2021 niet binnen de nu geldende beleidskaders past. Het is de vraag of je infrastructurele verantwoordelijkheden van de overheid welke gewoonlijk uit de algemene publieke middelen betaald dienen te worden zomaar kunt loslaten.

Met name de inwoners van Zeeuws-Vlaanderen moeten tol betalen aan een met publiek geld in het leven geroepen privaatrechtelijke entiteit, een door winst gedreven N.V., voor infrastructuur waar geen alternatief voor is.

Vergelijk dat met de rest van Nederland waar diverse grote infrastructurele projecten zijn gerealiseerd zonder tolheffing. De bijgestelde beleidsoverwegingen anno 2020 geven aanleiding om de huidige afspraken direct te herzien.

## 4. Algemeen juridisch kader

De tolheffing is gebaseerd op de Tunnelwet Westerschelde. In de “Nota naar aanleiding van het verslag” wordt door de Minister een nadere toelichting gegeven dat het project alleen binnen bereik kan komen met een specifieke betaling door tunnelweggebruikers. (zie Kamerstukken II 1997/98 25675, 6. P.2-3): “Op zich lijkt zo’n betaling strijdig met het gelijkheidsbeginsel; immers, voor het gebruik van het wegennet hoeft niet specifiek door gebruikers te worden betaald.





Wil men toch op afzienbare termijn dit tunnelproject werkelijkheid laten worden, dan is dus een bijzondere betaling door gebruikers onmisbaar. Tevens is daarbij, ook rekening houdend met de wens van de regering tot het waar mogelijk betrekken van de private sector bij investeringen in infrastructuur, gezocht naar een vorm die de op gespannen voet met het gelijkheidsbeginsel staande gebruikersbetaling naar omstandigheden aanvaardbaar maakt.”

Op grond van deze wet is het de N.V. Westerscheldetunnel (NV WST) toegestaan om een vergoeding te verlangen voor het gebruik van de openbare weg door de tunnel. Het toetsingsverbod van art. 120 Grondwet verhindert toetsing aan (art 1 van) de Grondwet, aan rechtsbeginselen en aan ander ongeschreven recht.

Hoewel het toetsingsverbod geldt voor de grondwet concluderen we dat de Tunnelwet Westerscheldetunnel inbreuk maakt op verdragsrechtelijk gewaarborgde rechten van inwoners van Zeeuws-Vlaanderen en dat de Tunnelwet Westerscheldetunnel ongerechtvaardigd onderscheid maakt tussen inwoners van Zeeuws-Vlaanderen en andere inwoners van Nederland.

Inwoners van Zeeuws-Vlaanderen lijden onder de gevolgen van ongerechtvaardigd onderscheid wegens hun ‘woonplaats’. Een inwoner van Zeeuws-Vlaanderen is afhankelijk van deze tunnel voor toegang tot de wegen in de rest van Nederland en alle daar aanwezige voorzieningen op het terrein van:

- arbeidsmarkt,
- overheidsdiensten,
- onderwijs en zorg

Deze voorzieningen zijn derhalve alleen toegankelijk voor inwoners van Zeeuws-Vlaanderen wanneer zij tol betalen, terwijl deze toegangsdrempel voor andere inwoners van Nederland niet aanwezig is. Een gratis en redelijk alternatieve route om deze voorzieningen te bereiken is voor Zeeuws-Vlamingen niet aanwezig. Er is ook geen rechtvaardiging voor dit onderscheid.

Als gevolg van de tolheffing dragen inwoners van Zeeuws-Vlaanderen naar rato meer bij aan infrastructurele projecten dan inwoners in de rest van Nederland. De tolgelden worden gebruikt voor het afbetalen van een lening voor de aanleg van de Westerscheldetunnel bij de Nederlandse Staat, boven op de gebruikelijke motorrijtuigenbelasting en overige belastingen.

Op iets wat een publieke dienst zou moeten zijn wordt ook nog eens 21% omzetbelasting geheven. Daarnaast worden dividenduitkeringen afkomstig uit de NV WST niet alleen voor de aflossing van de Westerscheldetunnel benut maar ook voor andere infrastructurele projecten in Zeeland, zoals de aanleg van de Sloeweg (N62) en de Sluiskiltunnel.

Op deze wijze worden inwoners van Zeeuws-Vlaanderen extra belast voor de aanleg en het onderhoud van de aanwezige infrastructuur, terwijl deze infrastructuur een publieke functie vervult en de aanleg en het onderhoud gelijkelijk door alle burgers dient te worden gedragen. De Nederlandse Staat maakt op deze wijze inbreuk op verdragsrechtelijk gewaarborgde rechten en maakt ongerechtvaardigd onderscheid.



## 4.1 Ongerechtvaardigd en onrechtmatig

De Stichting Zeeland Tolvrij beschouwt het ontwerpen en in stand houden van een juridische constructie waardoor tolheffing op een cruciale wegverbinding mogelijk wordt gemaakt als onrechtmatig handelen. De weg werd ooit aangelegd als een regionale verbindingsweg maar is door de vele ingrepen aan toeleidende wegen veranderd naar een wegverbinding van (inter)nationaal belang.

Voor Zeeuws Vlamingen betekent dat deze verbinding de enige mogelijkheid is om de weggetrokken en vrij toegankelijke geachte overheidsvoorzieningen en diensten van algemeen belang te kunnen bereiken. Ware de Tunnelwet in 1998 niet onrechtmatig dan is zij dit mettertijd geworden. Er wordt inbreuk gemaakt op:

- het recht om zich vrijelijk te verplaatsen;
- het recht om op gelijke voet te worden toegelaten tot overheidsvoorzieningen en -diensten van algemeen belang;
- het discriminatieverbod op grond van woonplaats;
- discriminatieverbod met betrekking tot het recht op familieleven;
- het verbod op discriminatie waar het gaat om toegang tot sociale en economische rechten;
- het verbod op het maken van onderscheid;
- en het recht op bescherming van het privéleven.

Daarnaast belemmert deze constructie de bestrijding van sociale uitsluiting; de bevordering van harmonische ontwikkeling bij regionale verschillen en is er sprake van discriminatie die voortvloeit uit het dubbel betalen voor het gebruik van het wegennet.

Inbreuk maken op verdragsrechtelijk gewaarborgde rechten en ongerechtvaardigd onderscheid maken is een grondslag voor 'onrechtmatig handelen'.

# 5. Tolheffing van terugverdien- naar winstmodel voor overheden

Sinds de opening van de tunnel in 2003 is er door gebruikers tol betaald om de aanlegkosten van de tunnel terug te verdienen, maar ook om een significante winst uit te kunnen keren aan het Rijk en de Provincie Zeeland. Zo heeft het Rijk op deze manier niet alleen haar initiële investering van circa € 730 mln. terugverdiend, maar daarbovenop ook winsten en besparingen geboekt die tot en met 2019 oplopen tot een totaal van circa € 935 mln.

Tot en met 2033 nemen de totale winsten en besparingen voor het Rijk naar schatting zelfs toenemen tot ca. €1,5 miljard (ontvangen winst Rijk, btw en bespaarde exploitatiebijdrage). We laten hierbij het rente-effect nog buiten beschouwing om geen nieuwe discussie op te roepen over het te hanteren rentepercentage. Daarmee is genoemde bedrag feitelijk een minimumpositie maar is het in werkelijkheid nog hoger.

Deze situatie is ontstaan doordat bij de start van het project is gekozen voor een aanpak gericht op rendement en privatisering die deze tunnel heeft gevormd tot een winstmachine voor het Rijk en de Provincie Zeeland. De kosten om de tunnel vanaf 2021 tolvrij maken, en deze situatie naar de toekomst toe te herstellen, vallen in het niet bij de winsten en besparingen die door het Rijk al zijn behaald.

## 5.1 Durfinvestering met publiek geld

In 1998 is een constructie opgezet waarbij het Rijk optrad als durfinvesteerder en de aanleg van de tunnel voor het leeuwendeel heeft voorgeschoten tegen een rendement van minstens 7,5%.

De Provincie Zeeland had destijds niet het budget voor de aanleg van de tunnel en het Rijk wilde de kosten niet dragen voor deze vaste oeververbinding. Wel was het Rijk uiteindelijk bereid om als investeerder in eerste instantie de aanlegkosten te financieren, maar alleen op basis van een bijzondere aanpak gebaseerd op tolheffing, een constructie die privatisering mogelijk maakt, en ten minste 7,5% rendement voor het Rijk.

Met andere woorden, de constructie die met de Tunnelwet en de oprichting van de NV werd opgezet was niet bedoeld om alleen de kostprijs terug te verdienen, maar ook om winstgevend te zijn voor de aandeelhouder. Zowel het Rijk als de Provincie legden vast dat na opening van de tunnel de bijdragen aan de exploitatie van de auto-veren (de 'veren-bijdrage') voor een periode van 30 jaar hun bijdrage aan de exploitatie van de tunnel werd.

### Netto Investerings 1998-2009

<b>Aandelenkapitaal</b>	€ 76.558.000
<b>Extra kapitaal (agio)</b>	€ 689.023.000
<b>Totale investering</b>	€ 765.581.000
<b>af: terugontvangen kapitaal (agio)</b>	-€ 157.000.000
<b>af: reeds ontvangen dividend</b>	-€ 159.926.000
<b>Netto geïnvesteerd bedrag 1/7/2009</b>	€ 448.655.000
<b>Aandeel STAAT 95,4%</b>	<b>€ 428.017.000</b>



Het privatiseren van de exploitatie van de Westerscheldetunnel was vanaf dag 1 een koppelverkoop met de financiering van de aanleg van de Sluiskiltunnel (kosten ca. € 275 mln.). In 2006 wilde zowel het Rijk als de provincie Zeeland de aandelen in de WST verkopen.

Met het geld dat door de verkoop zou binnenkomen, wilde de provincie een tunnel onder het Kanaal Gent-Terneuzen financieren. Het is "een diepgewortelde wens van het Zeeuwse bedrijfsleven dat er een tunnel onder het Kanaal Gent-Terneuzen komt". Het Rijk was bereid de winst die boven de 7,5% rendement kwam in te zetten op de Sluiskiltunnel.

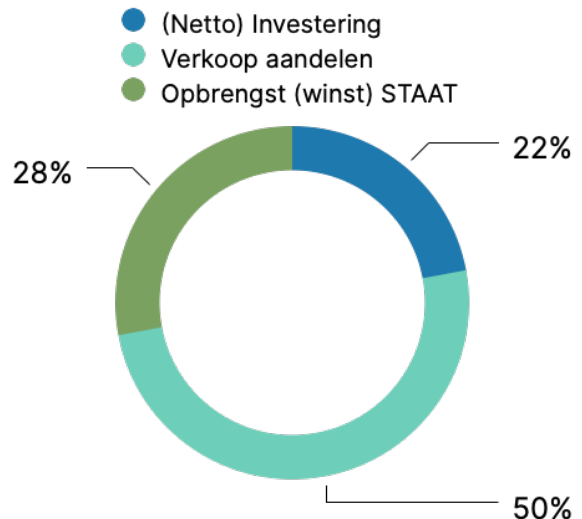
Bezorgd over de borging van het publiek belang, heeft Provinciale Staten van Zeeland zich in motie 2006 uitgesproken tegen privatisering en in 2009 besloten de aandelen van het Rijk geheel over te nemen. Bij deze verkoop verdiende het Rijk niet alleen haar investering terug, maar verzilverde het ook in één keer haar 7,5% rendement op de investering tot en met 2009. Bij deze verkoop kocht het Rijk ook haar bijdrage aan de exploitatie van de tunnel af tot en met 2033 voor een eenmalige som van € 881 mln.

Het verschil moest de Provincie Zeeland nog bijleggen om de aandelen over te nemen (€ 89 mln.). Vanaf dat moment ging de jaarlijkse winstuitkering niet meer naar het Rijk, maar geheel naar de Provincie Zeeland.

Dit speelde een belangrijke rol bij de verkoop van de aandelen, omdat de Provincie met deze nieuwe inkomstenbron in staat was om o.a. de Sluiskiltunnel te financieren. Provincie Zeeland besluit gedurende 10 jaar de dividenduitkeringen gebruiken om de financiële afspraken na te komen inzake de Sluiskiltunnel. Anno 2021 is hiervan nog zo'n 5 jaar te gaan. Dan is er minstens ca. € 90 mln. betaald via de tolobbrengsten Westerscheldetunnel.

Bedrag	Staat 95,4%
(Netto) Investering	€ 428.017.000
Verkoop aandelen	€ 970.749.000
Opbrengst (winst) STAAT	€ 542.732.000

**€ 543 mln. rendement:** Het Rijk verlangde een rendement op haar investering van ten minste 7,5%. Dit is opgenomen in de verkoopprijs van €971 mln. die in 2009 door de Provincie Zeeland is betaald voor de overname van de tunnel.



In dit bedrag van €971 mln. zit €428 mln. om de resterende inleg van het Rijk terug te betalen. De rest, €543 mln., is winst voor het Rijk. Daarbij heeft het Rijk ook nog eens jaren eerder zijn rendement ontvangen dan gepland.

#### Afdracht Omzetbelasting over de ontvangen TOL

Bedrag	OMZET	BTW
Omzet 19% tot 2012	€ 213.576.000	€ 40.580.000
Omzet 21% vanaf 2013	€ 244.316.000	€ 51.310.000
Totale gerealiseerde tolobbrengsten t/m 2019	€ 457.892.000	€ 91.890.000
Schatting 2020 t/m 2033 (€ 32.500.000 * 13 jaar) tegen 21%	€ 422.500.000	€ 88.730.000
Tolinkomsten resp. BTW	€ 880.392.000	€ 180.620.000

BTW: Strikt genomen is BTW geen kostenpost. Als de NV Westerscheldetunnel bij de aanleg van de tunnel de BTW terugvraagt, dragen de uitvoerende ondernemers de BTW af. Voor het Rijk is dit een neutrale post. Uiteindelijk betaalt de eindgebruiker de BTW. In dit geval is het de particulier die de BTW niet kan verrekenen. Ondernemers kunnen de BTW wel verrekenen. Zoals hiervoor al aangegeven, betalen de gebruikers van de diensten van de ondernemers de extra kosten in de tarieven die door deze ondernemingen in rekening worden gebracht. Het ontbreekt aan gegevens om dit onderdeel concreet in cijfers om te zetten. Maar dat het Rijk hier niet slechter van is geworden, zal duidelijk zijn. Overigens wordt er inmiddels anders gedacht over heffing van BTW over Tol.

#### Realisatie 'Rijksbijdrage veren Westerschelde'

Bedrag	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Exploitatiebijdrage	€ 32.776.000	€ 41.587.000	€ 42.992.000	€ 44.873.000	€ 48.775.000	€ 51.116.000	€ 55.018.000

\*er is initieel € 766 mln. geïnvesteerd door het Rijk en de Provincie Zeeland, maar voorafgaand aan de verkoop was al €317 mln. terugbetaald via dividenden en terugontvangen kapitaal (agio) waardoor er € 428 mln. overbleef als investering van het Rijk.

**Circa €392 mln. besparingen op rijksbijdrage aan veerverbinding:** Zoals hiervoor al aangegeven, is de bijdrage in de exploitatie van de veren na de opening van de Westerscheldetunnel omgezet in een exploitatiebijdrage voor de tunnel. Bij de overdracht van de tunnel naar de provincie heeft het Rijk deze exploitatiebijdrage afgekocht in een bedrag ineens (€ 881 mln.). Hiertoe is de jaarlijkse bijdrage tot de einddatum met jaarlijks 1,5% (inflatie) naar boven bijgesteld en vervolgens tegen 4,5% contant gemaakt. Na de overdracht in 2009 brengt de NV Westerscheldetunnel een bedrag van € 540 mln. (jaarlijks lineair ca. € 23 mln.) als exploitatiebijdrage ten gunste van de tunnelexploitatie. Door de overgang van de tunnel naar de Provincie krijgt de tunnelexploitatie t/m 2020 dus ca. € 392 mln. dus minder dan voorzien. Dit blijkt uit de onderstaand berekening:

Effect zonder verkoop aandelen WST aan Provincie: Exploitatiebijdrage (veren)			
Jaar	Oorspronkelijke Bijdrage incl. 1,5% index en oprenting 4,5%	Afgekochte Bijdrage WST	Vershil
2010	€ 54.359.822	€ 23.000.000	
2011	€ 55.175.219	€ 23.000.000	
2012	€ 56.002.848	€ 23.000.000	
2013	€ 56.842.890	€ 23.000.000	
2014	€ 57.695.534	€ 23.000.000	
2015	€ 58.560.967	€ 23.000.000	
2016	€ 59.439.381	€ 23.000.000	
2017	€ 60.330.972	€ 23.000.000	
2018	€ 61.235.937	€ 23.000.000	
2019	€ 62.154.476	€ 23.000.000	
2020	€ 63.086.793	€ 23.000.000	
	€ 644.884.839	€ 253.000.000	€ 391.884.839
UITEINDELIJK EFFECT	etc.		
t/m 2033	€ 1.485.990.973	€ 540.000.000	€ 945.990.973

Als we dit doortrekken naar de einddatum (2033) gaat dit om ca. € 945 mln. Ook hier hebben we de rentefactor buiten beschouwing gelaten.

“ *Alles bij elkaar heeft de bouw van de Westerscheldetunnel het Rijk tot en met 2019 circa € 935 mln. opgeleverd aan winst en besparingen.*

Zoals eerder genoemd heeft het Rijk met de Westerscheldetunnel niet alleen de bouwkosten voorgeschoten, maar ook een lucratieve investering voor zichzelf opgezet ten koste van de tolbetaler. Indien de gebruikers enkel de kostprijs van de tunnel zouden betalen, dan was deze al in 2019 afbetaald. Dat niet alleen, de winsten en besparingen die door het Rijk en de Provincie worden behaald door deze constructie zullen tot 2033 alleen maar toenemen. Ook werkt de verlaging van de jaarlijkse exploitatiebijdrage van het Rijk aan de tunnel door, wat voor de periode tussen 2020 en 2033 neerkomt op circa € 160-170 mln.

Als de situatie ongewijzigd blijft, dan zal het Rijk ten koste van de tolbetaler al snel winsten en besparingen realiseren die rond of zelfs boven de € 1 miljard liggen. Daarbij ontvangt de Provincie Zeeland sinds 2009 alle resterende winst die met de tunnel gemaakt worden. Dit is geld wat direct of indirect betaald wordt aan de overheid bovenop reguliere belastingen en heffingen.

## 5.2 Hardnekkig verschil van inzicht

De ontstane situatie kan naar de toekomst toe hersteld worden door het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel, waarbij de kosten hiervoor slechts een fractie zijn van de winsten en besparingen die al gerealiseerd zijn door het Rijk.

Deze kosten zijn lager dan tot nu toe werd berekend door de Provincie Zeeland, welke deze stelt op € 400 mln. De Stichting Zeeland TOLVRIJ heeft berekend dat de kosten direct gerelateerd aan het vanaf 14 maart 2021 tolvrij maken van de Westerscheldetunnel te verifiëren zijn tot een hoogte van EUR 265,5 mln. tot 2033.

Dit betreft de volgende posten:

- Salariskosten toezicht etc. inclusief 3% indexering: €19,5 mln.
- Onderhoudskosten en overige bedrijfskosten: €76 mln. (samen: operationele kosten totaal €95,5 mln.)
- Afwaardering aandelen NV Westerscheldetunnel op de balans van Provincie Zeeland: €108 mln.
- Afschrijving Sluiskiltunnel: boekwaarde eind 2020 balans Provincie Zeeland €40 mln.
- Exploitatie, onderhoud en verzekering Sluiskiltunnel: €22 mln. (dekking dividuutkering vervalt de komende 5 jaar)

In een gesprek met de enig aandeelhouder de provincie met actieve inbreng van de tunneldirectie werden de verschillen van ruim 100 miljoen verklaart door te verwachten vervangingsinvesteringen en rente. Beide posten bedragen elk €50 mln. en zijn verder niet verifieerbaar. Het is naar onze mening onjuist om deze factoren en gemiste dividendstromen in de overnamesom (2021) op te nemen.

Het blijft de vraag of NV WST (of een gelieerde rechtspersoon) tolgelden die zijn geïnd bij de Westerscheldetunnel mag aanwenden voor de bouw van andere tunnels, viaducten en wegen.

Hetzelfde geldt voor de vraag of de winsten die NV Westerscheldetunnel moet maken in opdracht van de aandeelhouder niet onevenredig hoog zijn en zich verzet tegen de inhoud en strekking van de Tunnelwet Westerschelde én of de aandelenoverdracht van Rijk naar Provincie zich wel verhoudt met dezelfde Tunnelwet.

De Staat heeft bewust gezocht naar een vorm die gebruikersbetaling aanvaardbaar maakt wetende dat het op gespannen voet staat met het gelijkheidsbeginsel. Binnen de Wegenwet (artikel 14 lid 1 en 2) is dit namelijk verboden. Vervolgens heeft de Staat dat aanvaardbaar geacht omdat de financiering de Westerscheldetunnel daartoe noodzaakte. Daaropvolgend heeft de Staat toegestaan dat de Provincie de Tunnelwet oprekte om ook de financiering van andere infrastructuur te bekostigen.

Wanneer de burger zich zo zou gedragen ten aanzien van de Staat dan zou de Staat maatregelen treffen en alles terugvorderen wat te veel is betaald.

**Wij pleiten daarom voor een tolvrij Zeeland al was het maar om naar de toekomst toe te voorkomen dat "onze" overheid geld verdient aan een overtocht die voor veel inwoners, in het bijzonder voor Zeeuws Vlamingen, in toenemende mate geen luxe maar noodzaak is.**

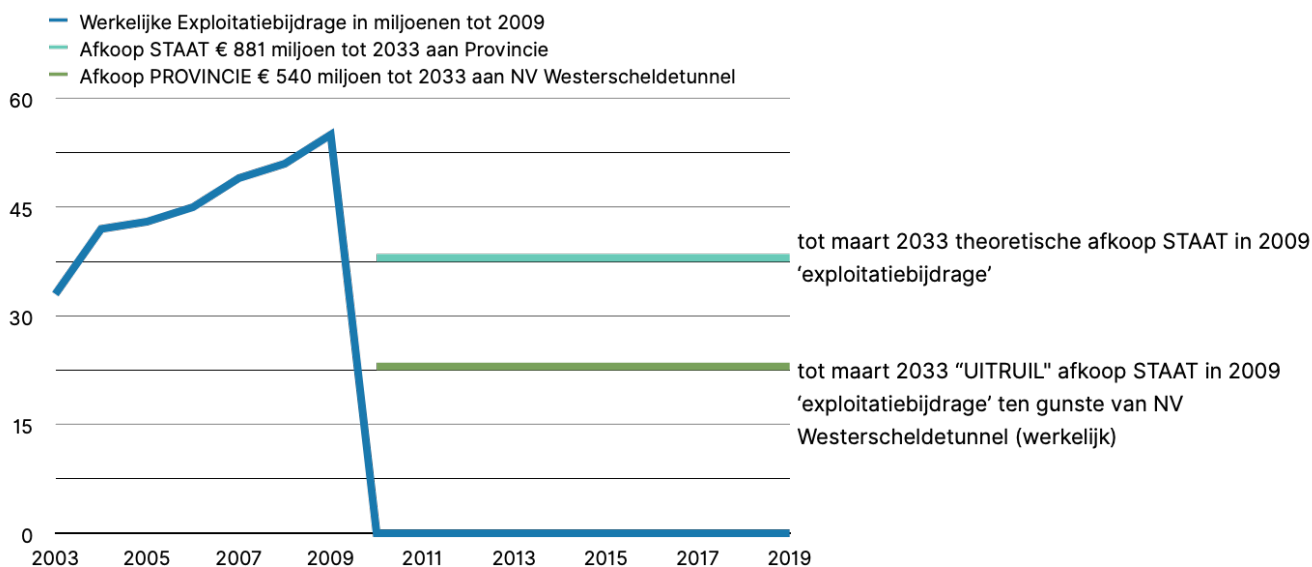
**Stichting Zeeland TOLVRIJ  
Februari 2021**

# Bijlagen

BIJLAGE 1: Bijdrage 'Exploitatiebijdrage' historie Westerscheldetunnel NV vs AFKOOP door Staat/Provincie in 2009

Bedrag	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Werkelijke Exploitatiebijdrage in miljoenen tot 2009	33	42	43	45	49	51	55	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Afkoop STAAT € 881 miljoen tot 2033 aan Provincie								38	38	38	38	38	38	38	38	38	38
Afkoop PROVINCIE € 540 miljoen tot 2033 aan NV Westerscheldetunnel								23	23	23	23	23	23	23	23	23	23

BIJLAGE 2: Effect afkoop exploitatiebijdrage door STAAT en daarna PROVINCIE



BIJLAGE 3: Indien de berekende index van 1,5% per jaar en oprenting van 4,5% zou zijn toegepast VANAF 2009 dan is onderstaande recap weer te geven (Immers deze % zijn gebruikt om de afkoop exploitatie bijdragen te berekenen)

Titel	Bedrag
Verkoop aandelen (Winst STAAT)	€ 542.732.000
Besparing afkoop exploitatiebijdragen t/m 2019	€ 391.884.839
Aandeel 2020-2033	€ 554.106.134
	€ 945.990.973
BTW ontvangsten	pm € 0
"BESPARINGEN" STAAT/PROVINCIE	€ 1.488.722.973
DIVIDENDUITKERINGEN NV	
periode Staat/Provincie	€ 159.992.000
periode Provincie t/m 2019	€ 135.497.000
	€ 295.489.000
Schatting periode 2020-2033	€ 150.000.000
	€ 445.489.000
Ontvangsten Staat/Provincie	€ 1.934.211.973

## BIJLAGE 4: Berekening verkoopprijs aandelen Staat aan Provincie Zeeland

Overzicht investeringen Westerscheldetunnel en rendementsverwerking Staat ad 7,5%

Transactiedatum:	01/07/2009		Agio			Aandeel Staat (95,4%)		Verkoopprijs aandelen contante waarde staat (7,5% rendement)
Datum	Aandelenkapitaal	Agio storting	Terugbetaling agio	Dividend	Totaal	Aandeel Staat	Factor	Waarde
09/11/1998	18.151.209	121.159.318			139.310.527	132.902.243	2,1590	€ 286.933.994
01/02/1999	136.134	43.426.767			43.562.901	41.559.008	2,1234	€ 88.245.295
01/08/1999	1.815.121	16.336.088			18.151.209	17.316.253	2,0486	€ 35.474.462
01/11/1999	4.991.582	44.924.241			49.915.823	47.619.695	2,0116	€ 95.793.773
01/05/2000	3.176.462	28.588.154			31.764.616	30.303.444	1,9464	€ 58.802.008
11/11/2000	4.537.802	40.840.219			45.378.021	43.290.632	1,8673	€ 80.837.284
01/02/2001	3.766.376	33.897.382			37.663.758	35.931.225	1,8372	€ 66.014.371
01/05/2001	3.630.242	32.672.176			36.302.418	34.632.507	1,8051	€ 62.516.857
01/07/2001	4.991.582	44.924.241			49.915.823	47.619.695	1,7835	€ 84.928.670
15/10/2001	4.991.582	44.924.241			49.915.823	47.619.695	1,7464	€ 83.164.735
02/01/2002	6.300.000	56.700.000			63.000.000	60.102.000	1,7193	€ 103.335.174
01/05/2002	5.400.000	48.600.000			54.000.000	51.516.000	1,6793	€ 86.510.411
01/08/2002	4.500.000	40.500.000			45.000.000	42.930.000	1,649	€ 70.790.649
01/10/2002	7.200.000	64.800.000			72.000.000	68.688.000	1,6292	€ 111.905.230
01/02/2003	2.970.000	26.730.000			29.700.000	28.333.800	1,59	€ 45.050.266
12/11/2003				-11.421.000	-11.421.000	-10.895.634	1,503	€ -16.376.587
04/12/2003				-23.000.000	-23.000.000	-21.942.000	1,4965	€ -32.836.381
15/04/2004				-6.006.600	-6.006.600	-5.730.296	1,4666	€ -8.403.980
28/04/2004				-35.000.000	-35.000.000	-33.390.000	1,4539	€ -48.544.576
17/08/2004				-10.152.000	-10.152.000	-9.685.008	1,4223	€ -13.774.606
14/02/2005				-40.000.000	-40.000.000	-38.845.008	1,3722	€ -65.652.512
26/08/2005				-4.966.903	-4.966.903	-4.738.425	1,3207	€ -6.258.242
20/02/2006				-7.000.000	-7.000.000	-6.786.876	1,275	€ -53.278.466
20/04/2006				-6.492.000	-6.492.000	-6.193.368	1,2602	€ -7.804.861
12/06/2006				-6.000.000	-6.000.000	-5.724.000	1,247	€ -7.138.063
15/02/2007				-20.000.000	-20.000.000	-19.601.525	1,1873	€ -48.205.560
15/04/2007				-8.354.000	-8.354.000	-7.969.716	1,1735	€ -9.352.423
24/10/2007				-6.000.000	-6.000.000	-5.724.000	1,1297	€ -6.466.518
15/02/2008				-20.000.000	-20.000.000	-19.378.380	1,1043	€ -47.911.653
12/06/2008				-9.431.603	-9.431.603	-8.997.749	1,079	€ -9.708.557
30/04/2009				-8.118.551	-8.118.551	-7.745.098	1,0124	€ -7.840.764
<b>Investering:</b>	<b>76.558.092</b>	<b>689.022.827</b>	<b>-157.000.000</b>	<b>-159.925.664</b>	<b>448.655.255</b>	<b>428.017.114</b>		<b>970.749.430</b>

## BIJLAGE 5: Exploitatiegegevens NV Westerscheldetunnel t/m 2019

NV Westerscheldetunnel	19% btw					21% btw														Totaal
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019			
<b>OMZET:</b>																				
<b>Tunnelopbrengsten</b>	15.430	21.450	21.945	22.585	24.467	25.999	25.999	27.208	28.493	26.756	26.531	27.673	28.291	30.292	33.059	35.471	36.243	<b>457.892</b>		
Exploitatiedragende Staat/Prov.	32.776	41.587	42.992	44.873	48.775	51.116	55.018	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>317.137</b>		
Vrijval afkoop "uitrui" exploitatiedragende Provincie	0	0	0	0	0	0	0	23.279	23.279	23.279	23.279	23.279	23.279	23.279	23.279	23.279	23.279	<b>232.790</b>		
Overige bedrijfsopbrengsten	33	81	8	5	47	93	441	345	818	619	641	582	419	433	480	575	698	<b>6.818</b>		
<b>KOSTEN:</b>	<b>48.239</b>	<b>63.118</b>	<b>64.945</b>	<b>67.463</b>	<b>73.289</b>	<b>77.208</b>	<b>81.458</b>	<b>51.332</b>	<b>52.590</b>	<b>50.654</b>	<b>50.451</b>	<b>51.534</b>	<b>51.989</b>	<b>54.004</b>	<b>56.818</b>	<b>59.325</b>	<b>60.220</b>	<b>1.014.637</b>		
Personneelskosten	2.436	3.692	3.843	3.604	3.653	3.616	3.984	4.586	4.497	4.874	4.978	5.394	4.846	4.875	5.042	5.243	5.316	<b>74.479</b>		
Uitzendkrachten	1.170	1.416	498	271	556	915	862	786	1.088	1.549	947	782	653	751	710	749	787	<b>14.490</b>		
Overige kosten	9.390	9.277	9.219	9.240	11.237	13.332	12.940	13.821	13.558	13.098	8.786	6.395	7.048	6.456	8.521	9.054	8.724	<b>170.096</b>		
<b>EBITDA:</b>	<b>12.996</b>	<b>14.385</b>	<b>13.560</b>	<b>13.115</b>	<b>15.446</b>	<b>17.863</b>	<b>17.786</b>	<b>19.193</b>	<b>19.143</b>	<b>19.521</b>	<b>14.711</b>	<b>12.571</b>	<b>12.547</b>	<b>12.082</b>	<b>14.273</b>	<b>15.046</b>	<b>14.827</b>	<b>259.065</b>		
Afschrijvingen	35.243	48.733	51.385	54.348	57.843	59.345	63.672	32.139	33.447	31.133	35.740	38.963	39.442	41.922	42.545	44.279	45.393	<b>755.572</b>		
Interest/rente	19.993	25.266	26.001	26.147	26.267	26.406	26.631	26.920	27.971	27.766	28.812	29.029	29.491	29.876	29.194	29.484	30.244	<b>465.498</b>		
Belastingen	15.250	23.467	25.384	28.201	31.576	32.939	37.041	5.219	5.476	3.367	6.928	9.934	9.951	12.046	13.351	14.795	15.149	<b>290.074</b>		
Aandeel derden	1.664	317	69	62	220	320	425	101	27	46	59	51	21	5	710	749	698	<b>5.544</b>		
<b>RESULTAAT</b>	<b>16.914</b>	<b>23.784</b>	<b>25.453</b>	<b>28.263</b>	<b>31.796</b>	<b>33.259</b>	<b>37.466</b>	<b>5.320</b>	<b>5.503</b>	<b>3.413</b>	<b>6.987</b>	<b>9.985</b>	<b>9.972</b>	<b>12.051</b>	<b>14.061</b>	<b>15.544</b>	<b>15.847</b>	<b>295.618</b>		
Belastingen					90	151	156	-19	-58	-92	-92	-93	-48	-28	-53	-20	-17	<b>-123</b>		
Aandeel derden					105	177	182	-22	-57	-110	-111	-111	-59					<b>-6</b>		
<b>Resultaat na belastingen</b>	<b>16.914</b>	<b>23.784</b>	<b>25.453</b>	<b>28.263</b>	<b>31.991</b>	<b>33.587</b>	<b>37.804</b>	<b>5.279</b>	<b>5.388</b>	<b>3.211</b>	<b>6.784</b>	<b>9.781</b>	<b>9.865</b>	<b>12.023</b>	<b>14.008</b>	<b>15.524</b>	<b>15.830</b>	<b>295.489</b>		

Staat: met name 95% dividend:

159.992

Provincie: vanaf 2009 dividend

135.497

295.489



# Achtergrondinformatie & Persberichten

<http://evertmeijers.com/tolweg-tol-weg-scenariostudie-westerscheldetunnel/rapport-tolweg-of-tol-weg-tudelft-zb> (In "TOLWEG of TOL WEG" wordt verkend wat de ruimtelijke, economische, demografische en maatschappelijke gevolgen zouden zijn van het continueren van de tolheffing voor de Westerscheldetunnel en het afschaffen daarvan.)

[https://www.zeelandtolvrij.nl/uploads/baalen\\_c\\_c\\_van\\_het\\_verdriet\\_van\\_zeeuws-vlaanderen%20\(1\).pdf](https://www.zeelandtolvrij.nl/uploads/baalen_c_c_van_het_verdriet_van_zeeuws-vlaanderen%20(1).pdf) (Jaarboek Parlementaire Geschiedenis 2018. Regio versus Randstad: "Het verdriet van Zeeuws Vlaanderen")

[https://www.researchgate.net/publication/321315495\\_Effecten\\_van\\_de\\_Westerscheldetunnel\\_Samenvatting\\_onderzoeksresultaten\\_en\\_beleidsaanbevelingen](https://www.researchgate.net/publication/321315495_Effecten_van_de_Westerscheldetunnel_Samenvatting_onderzoeksresultaten_en_beleidsaanbevelingen) ("Effecten van de Westerscheldetunnel: Samenvatting onderzoeksresultaten en beleidsaanbevelingen")

<https://doi.org/10.1016/j.jrurstud.2019.01.027> (Meijers E Van der Wouw D 2019 Rural Studies "Struggles and strategies of rural region in the age of the 'urban triumph' ")

NRC: Schande die tol voor de Westerscheldetunnel ([https://www.researchgate.net/publication/324260039\\_Schande\\_die\\_tol\\_voor\\_de\\_Westerscheldetunnel](https://www.researchgate.net/publication/324260039_Schande_die_tol_voor_de_Westerscheldetunnel))

Trouw: Opinie Trouw Zeeland te ver Meijers (<https://www.trouw.nl/cs-b8e7728e> )

Economische schade coronacrisis verschil per regio: [https://digitalekrant.pzc.nl/pzc/6271/article/1118002/11/1/render/?page\\_url=https%3A%2F%2Fkrant.pzc.nl%2Ftitles%2Fpzc%2F7132%2Fpublications%2F6271%2Fpages%2F10&token=252626acb392cb4915bb1f77f057f0d7](https://digitalekrant.pzc.nl/pzc/6271/article/1118002/11/1/render/?page_url=https%3A%2F%2Fkrant.pzc.nl%2Ftitles%2Fpzc%2F7132%2Fpublications%2F6271%2Fpages%2F10&token=252626acb392cb4915bb1f77f057f0d7)

POWned De Hofbar ([https://www.npostart.nl/de-hofbar/03-11-2020/POW\\_04779830](https://www.npostart.nl/de-hofbar/03-11-2020/POW_04779830))

AVROTROS Radar. WAAROM?! jongerenprogramm (<https://youtu.be/WwQpcasV7Zs>)

NOS Journaal:

<https://www.facebook.com/1644816582424225/videos/766794643894399>

<https://www.facebook.com/westerscheldetunneltolvrij/videos/1698283263744223/>

<https://nos.nl/artikel/2099053-zeeuwen-naar-den-haag-voor-tolvrije-westerscheldetunnel.html>

<https://nos.nl/artikel/2102740-westerscheldetunnel-kan-eerder-tolvrij.html>

<https://nos.nl/artikel/2230359-westerscheldetunnel-tijdelijk-tolvrij-na-ongelukken.html>

WNL: <https://www.facebook.com/westerscheldetunneltolvrij/videos/414352539141288/>

Omroep Zeeland:

<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/111064/Zeeuws-Vlaamse-boeren-Tunnel-moet-tolvrij>

<https://www.facebook.com/westerscheldetunneltolvrij/videos/625995181533222/>

<https://www.omroepzeeland.nl/nieuws/118363/Dit-willen-de-Zeeuwen-in-ruil-voor-de-mariniers-tolvrije-tunnel-en-waterstoffabriek>

Provincie: <https://www.zeeland.nl/verkeer-en-openbaar-vervoer/sluis-kiltunnel-en-westerscheldetunnel/waarom-tol-de-westerscheldetunnel>

Binnenlandsbestuur: België trekt aan Zeeuws Krimpgebied (<https://onlinetouch.nl/binnenlandsbestuurmarketing/bb-15-2020?html=true#/34/>)

**“Wij pleiten daarom voor een tolvrij Zeeland al was het maar om naar de toekomst toe te voorkomen dat “onze” overheid geld verdient aan een overtocht die voor veel inwoners, in het bijzonder voor Zeeuws Vlamingen, in toenemende mate geen luxe maar noodzaak is.”**





**Stichting Tolvrij Zeeland**

info@zeelandtolvrij.nl  
www.zeelandtolvrij.nl