

# **Rondetafelgesprek Tolvrije Westerscheldetunnel**

## **Tweede Kamer 3 juni 2021**

### **Bijdrage prof dr Wim Derksen**

1. Vooraf is een goed begrip van de relatie tussen kennis en beleid van belang. Het is onjuist om te denken dat in onderzoek kan worden bewezen wat moet worden gedaan. Kennis onderbouwt op zijn best een goede politieke afweging.
2. Maatschappelijke kosten en baten-analyses vormen een wereld op zich. Er is een kleine groep deskundigen, die steeds beter zijn geworden in het opstellen van een mkba. Daardoor zijn mkba's onderling vaak heel erg consistent. Onderzoekers hanteren dezelfde prijzen voor een verkeersdode en voor reistijd. Maar hoe consistent ze zijn met de werkelijkheid is nauwelijks bekend. Laat staan hoe consistent ze zijn met de toekomst.
3. Mkba's zijn schematische weergaves van de werkelijkheid. Ze zijn (veel) beperkter dan de werkelijkheid. Het gaat alleen om baten en kosten die 'gemonetariseerd' kunnen worden. Dat wil zeggen: kunnen worden vertaald naar marktprijzen. Dat kan op zich al kwestieus zijn, maar het grootste probleem is dat heel veel zaken geen marktprijzen kennen. Rechtvaardigheid. Solidariteit. Rust. Kwaliteit. Natuur. Biodiversiteit. En wie niet kan worden beprijsd valt af in een mkba.
4. Soms wordt dit probleem opgelost door een dergelijke waarde met één of twee plusjes in de slottabel te zetten. Zoals hier geldt voor 'rechtvaardigheid'. Maar in de uiteindelijke 'netto contante waarde' zijn die twee plusjes niet meegenomen. Dat is heel logisch, want rechtvaardigheid heeft geen prijs op de markt, maar is een publiek belang dat door de overheid wordt geborgd.
5. Maar let wel: er zijn nog zoveel andere waarden die hier moeten worden meegewogen. Welke waarden dat zijn én hoe die weging moet plaatsvinden blijft een kwestie van politiek en niet van wetenschap.
6. Mkba's kunnen niet omgaan met verdelingseffecten. Laat ik dit verduidelijken. We weten uit de theorie dat vergroting van de bereikbaarheid de welvaart doet toenemen, maar we weten niet waar die welvaartswinst zal neerslaan. Dus je mag verwachten dat door opheffing van de tol de bereikbaarheid toeneemt en uiteindelijk ook de welvaart. Maar is dat de welvaart op Walcheren en Zuid-Beveland of op Zeeuws-Vlaanderen? De voordelen van de tunnel zelf zijn voor een belangrijk deel neergeslagen op Walcheren en Zuid-Beveland. Vooral de economische bloei van Goes is niet los te zien van de komst van de tunnel. Het is ook interessant dat het inwonertal van Terneuzen en Zeeuws-Vlaanderen

na de komst van de tunnel is gekrompen, terwijl Middelburg en Goes zijn gegroeid. Dat is niet allemaal één op één toe te schrijven aan de tunnel. Er zijn ook filialen van Zeeuwse bedrijven op Zeeuws Vlaanderen gesloten, omdat de hoofdvestiging in Goes of Middelburg inmiddels eenvoudig bereikbaar is geworden. Conclusie: het is helemaal niet zeker of de economie van Zeeuws Vlaanderen beter wordt van een tolvrije Westerscheldetunnel. Het kan ook een verdere impuls geven aan Walcheren en Zuid-Beveland.

7. Begrijp me goed. Mijn opmerkingen zijn relativeringen van de mkba. Ik beweer niet dat ze fout zitten. Ik beweer slechts dat we veel te weinig weten om hier maatschappelijke kosten en baten van elkaar af te trekken. Of de Westerscheldetunnel tolvrij moet worden is gewoon een politieke afweging. En mij zou deze mkba daarbij niet helpen.

1 juni 2021