DRAAIBOEK TOLVRIJE WESTERSCHELDETUNNEL

Provincie Zeeland

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

INHOUDSOPGAVE

1. AANLEIDING EN SAMENVATTING 3

2. INFOGRAPHIC 5

3. AANPAK EN UITGANGSPUNTEN 6

4. UITWERKING DEELASPECTEN 7

4.1. Financieel / Fiscaal 7
4.1.1. Inleiding 7
4.1.2. Schaduwtol 7
4.1.3. Alternatieven 9

4.2. Juridisch 9
4.2.1. Inleiding 9
4.2.2. Aanpassen ministeriële regeling 9
4.2.3. Eventuele aanpassingen wegennet 10

4.3. Personeel & organisatie N.V. Westerscheldetunnel 10
4.3.1. Gevolgen voor medewerkers 10
4.3.2. Contracten 11

5. CONCLUSIE 12

1. AANLEIDING EN SAMENVATTING

Op 24 november 2020 is de motie Schonis[1] aangenomen, waarin de regering wordt verzocht om in overleg met de regio te laten onderzoeken wat de sociale en economische effecten zijn van een tolvrije Westerscheldetunnel op Zeeuws-Vlaanderen en op Zeeland als geheel, en om in samenspraak met de regio onderzoek te doen naar de financiële mogelijkheden om de Westerscheldetunnel tolvrij te maken, hierbij te kijken naar verschillende bekostigingsmodellen en de Kamer hierover te informeren ten behoeve van de aanstaande kabinetsformatie. Naar aanleiding van deze motie hebben het Rijk en de regio in samenspraak twee onderzoeksopdrachten uitgezet. De eindrapporten hiervan zijn op 8 april 2021 naar de Kamer gestuurd: "Onderzoek sociale en economische effecten tolvrije Westerscheldetunnel" (Ecorys) en "Tolvrije Westerscheldetunnel, onderzoek financiële mogelijkheden en bekostigingsmodellen" (Rebel Group).

Naar aanleiding van deze twee onderzoeksrapporten heeft de Commissie voor Infrastructuur en Waterstaat op donderdag 3 juni 2021 in een rondetafelgesprek gesproken met wetenschappers, bestuurders, ondernemersverenigingen, de havens en Stichting Zeeland Tolvrij over de mogelijkheden en de voor- en nadelen van het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel.

Tijdens het Tweeminutendebat MIRT op 24 juni 2021 zijn twee moties aangenomen over het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel. In de motie van het lid Stoffer c.s.[2] wordt de regering verzocht om met de provincie Zeeland in gesprek te gaan over de uitkomsten van de onderzoeken over het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel en te bezien of er nog verdere voorbereidingen kunnen worden getroffen ten behoeve van besluitvorming over een mogelijke dekking door een nieuw kabinet. In de motie van de leden Alkaya en Van der Plas[3] wordt de regering verzocht de tolheffing zo spoedig mogelijk te beëindigen en de dekking hiervoor bijvoorbeeld te zoeken in de onderuitputting of annulering van infrastructurele projecten waarvoor geen of gering draagvlak bestaat.

In reactie op deze moties heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aan de Kamer[4] geschreven dat ter uitvoering van de motie van het lid Stoffer, het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en de provincie Zeeland gezamenlijk de komende periode in kaart brengen welke stappen gezet moeten worden, indien door het nieuwe kabinet wordt besloten tot het vervroegd tolvrij maken van de Westerscheldetunnel. Dit zal resulteren in een draaiboek voor de noodzakelijke activiteiten. Het voorliggende document geeft invulling aan deze toezegging.

Het ministerie van IenW en de provincie Zeeland hebben de afgelopen maanden in een ambtelijke werkgroep gezamenlijk in kaart gebracht welke stappen gezet moeten worden indien een nieuw kabinet besluit tot het eerder tolvrij maken van de tunnel. Daarbij zijn de financiële/fiscale, juridische en personele/organisatorische aspecten in kaart gebracht. Rijkswaterstaat (als onderdeel van het ministerie) en de N.V. Westerscheldetunnel zijn betrokken bij deze werkgroep.

1 Kamerstukken 2020/21, 35570 XII, nr. 41.
2 Kamerstukken II 2020/21, 35570 A, nr. 64.
3 Kamerstukken II 2020/21, 35570 A, nr. 67.
4 Kamerstukken II 2020/21, 35570 A, nr. 90.

Figuur 1, kaartbeeld van de tunnel

De werkgroep adviseert het referentietarief op nihil te stellen. Daarmee wordt de tunnel voor de gebruiker gratis. Dit kan door het tarief in de "Vaststellingsregeling eerste referentietarief N.V. Westerscheldetunnel" op nihil te stellen door middel van een ministeriële regeling. De vigerende Tunnelwet Westerscheldetunnel blijft daarbij ongewijzigd in stand. Een onderdeel van de procedure om te komen tot een ministeriële regeling is het in kaart brengen van de neveneffecten die verwacht worden door dit besluit.

Het wegnemen van de tolheffing zal naar verwachting leiden tot een toename van het verkeer op het traject van de Westerscheldetunnel en tot gewijzigde verkeersstromen op omliggende (hoofd-)wegen. Aan de hand van een verkeersmodel dienen de effecten op het betreffende verkeersnetwerk in kaart te worden gebracht. Afhankelijk van de uitkomsten van dit verkeersmodel dienen mogelijk maatregelen te worden getroffen op het gebied van milieu (stikstofdepositie, luchtkwaliteit, geluidshinder) en verkeersveiligheid. Dit kan aanzienlijke aanvullende kosten opleveren. Pas na uitvoering hiervan kan de tunnel tolvrij worden.

Indien door een nieuw kabinet besloten wordt tot het zo spoedig mogelijk tolvrij maken van de Westerscheldetunnel, derft de N.V. Westerscheldetunnel inkomsten. Deze kunnen door het Rijk worden gecompenseerd. Daarbij adviseert de werkgroep een scenario van schaduwtol. In dit scenario betaalt het Rijk in feite de tol aan de N.V. Westerscheldetunnel die niet langer in rekening wordt gebracht aan de gebruikers.

Voordat het tolvrij maken van de tunnel geëffectueerd kan worden, moeten aanvullende acties worden ondernomen, zoals het opstellen van een bestuursovereenkomst tussen de N.V. Westerscheldetunnel, het Rijk en de provincie Zeeland, afstemming met de Belastingdienst, het opstellen van een sociaal plan en het aanpassen van het tolplein om de verkeersstromen te reguleren.

2. INFOGRAPHIC

Voorbereiding

1 Politieke besluitvorming

Het Kabinet neemt een besluit over het eventueel tolvrij maken van de Westerscheldetunnel.

2 Verkeers onderzoek

Onderzoek over de verandering in de verkeersstromen die optreden wanneer de tunnel tolvrij wordt.

3 MAANDEN

Wijziging van referentietarief

Deze wijziging kan al worden voorbereid tijdens de rest van het proces. Van inwerkingtreding is pas sprake wanneer de vergunningen onherroepelijk zijn en eventuele maatregelen afgerond zijn.

4 MAANDEN

3 Milieu onderzoek

Onderzoek naar met name stikstofdepositie, luchtkwaliteit en geluidshinder. Deze stap bouwt voort op het verkeersonderzoek.

3 MAANDEN

4 Vergunningen en het eventueel treffen van maatregelen

De duur van deze stap hangt af van welke vergunningen er benodigd zijn (met bijbehorende inspraakprocedures) en van de aard en omvang van de noodzakelijke te treffen maatregelen op het gebied van stikstofdepositie, luchtkwaliteit en geluidshinder.

MOGELIJK VERTRAGING

6 MAANDEN - 2 JAAR

Inwerkingtreding

De genoemde termijnen zijn indicatief

3. AANPAK EN UITGANGSPUNTEN

Het ministerie van IenW en de provincie Zeeland hebben de afgelopen maanden in een ambtelijke werkgroep gezamenlijk in kaart gebracht welke stappen gezet moeten worden indien een nieuw kabinet besluit tot het eerder tolvrij maken van de Westerscheldetunnel. Daarbij zijn de financiële/fiscale, juridische en personele/organisatorische aspecten in kaart gebracht. Rijkswaterstaat (als onderdeel van het ministerie) en de N.V. Westerscheldetunnel zijn ook betrokken bij deze werkgroep. Op specifieke onderdelen is gebruik gemaakt van expertise van externe adviesbureaus.

Aan de hand van het draaiboek kan het nieuwe kabinet samen met de provincie Zeeland een besluit nemen over het tolvrij maken van de tunnel.

Door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de Gedeputeerde Staten van de provincie Zeeland zijn in gezamenlijkheid de volgende uitgangspunten bij dit draaiboek gedefinieerd:

- Zo spoedig mogelijk een tolvrije Westerscheldetunnel; dat wil zeggen: de gebruiker betaalt € 0,00;
- De financiële dekking hiervan wordt betrokken bij de kabinetsformatie;
- Overdracht wegbeheer traject Westerscheldetunnel van de provincie Zeeland naar Rijkswaterstaat medio maart 2033, conform bestaande afspraken;
- Kosten die na 2033 vallen en nu naar voren komen zijn voor het Rijk (bijvoorbeeld herinrichten tolplein);
- Streven naar behoud van werkgelegenheid in Zeeland. Zo spoedig mogelijk duidelijkheid bieden aan personeel Westerscheldetunnel.

4. UITWERKING DEELASPECTEN

4.1. FINANCIEEL / FISCAAL

4.1.1. Inleiding

De provincie Zeeland is enig aandeelhouder van de N.V. Westerscheldetunnel. De N.V. Westerscheldetunnel is economisch eigenaar van de Westerscheldetunnel en exploiteert deze op basis van tolheffing. De basis voor deze exploitatie is gelegen in de vigerende Tunnelwet Westerschelde. Op basis van deze wet ontvangt de N.V. Westerscheldetunnel tol voor voertuigen die van de Westerscheldetunnel gebruik maken. De tunnel is in 2003 in gebruik genomen en vanaf dat moment wordt er door de gebruikers tol betaald.
De N.V. Westerscheldetunnel zorgt voor het onderhoud van de tunnel en draagt alle andere kosten die verband houden met de instandhouding en exploitatie van de Westerscheldetunnel. Daarbij wordt jaarlijks een exploitatieoverschot behaald dat via dividend wordt uitgekeerd aan de provincie Zeeland. Dit dividend wordt door de provincie Zeeland gebruikt voor het dekken van de financiële lasten die verband houden met de Westerscheldetunnel en de Sluiskiltunnel. Er worden geen aanvullende bijdragen van bijvoorbeeld het Rijk ontvangen.
Na de beëindiging van de vigerende Tunnelwet Westerschelde (per 13 maart 2033) zal de Westerscheldetunnel door de N.V. Westerscheldetunnel worden overgedragen aan het Rijk. De overdracht zal plaatsvinden voor € 1,- en Rijkswaterstaat zal het beheer en onderhoud van de Westerscheldetunnel vanaf dat moment overnemen.

Uitgangspunt in het voorliggende draaiboek is dat in lijn met de aangenomen moties in de Tweede Kamer de Westerscheldetunnel zo spoedig mogelijk tolvrij wordt. Daarbij wordt ervan uitgegaan dat de benodigde financiële middelen worden vrijgemaakt bij de kabinetsformatie.

Door het adviesbureau Rebel Group is berekend[5] dat in het geval de Westerscheldetunnel per 1 januari 2022 tolvrij wordt, eenmalig een bedrag van € 340 miljoen benodigd is. Een andere mogelijkheid is dat dit bedrag in termijnen van ca. € 30 miljoen per jaar wordt betaald in de periode van 2022 t/m 2033. Indien de Westerscheldetunnel later dan 1 januari 2022 tolvrij wordt gemaakt daalt het benodigde bedrag van € 340 miljoen naar rato (ca. € 30 miljoen per jaar), maar het precieze bedrag moet berekend worden op het moment dat de tunnel tolvrij wordt. Alle bovengenoemde bedragen zijn exclusief btw.

4.1.2. Schaduwtol

De exacte uitwerking van de te kiezen financiële constructie zal met de Belastingdienst moeten worden afgestemd als de Westerscheldetunnel vervroegd tolvrij gemaakt wordt. Op dit moment lijkt zogenoemde schaduwtol de preferente financiële constructie om voor dekking van het wegvallen van de inkomsten (bij het vervroegd tolvrij worden van de Westerscheldetunnel) te zorgen. Bij schaduwtol betaalt het Rijk in feite de tol aan de

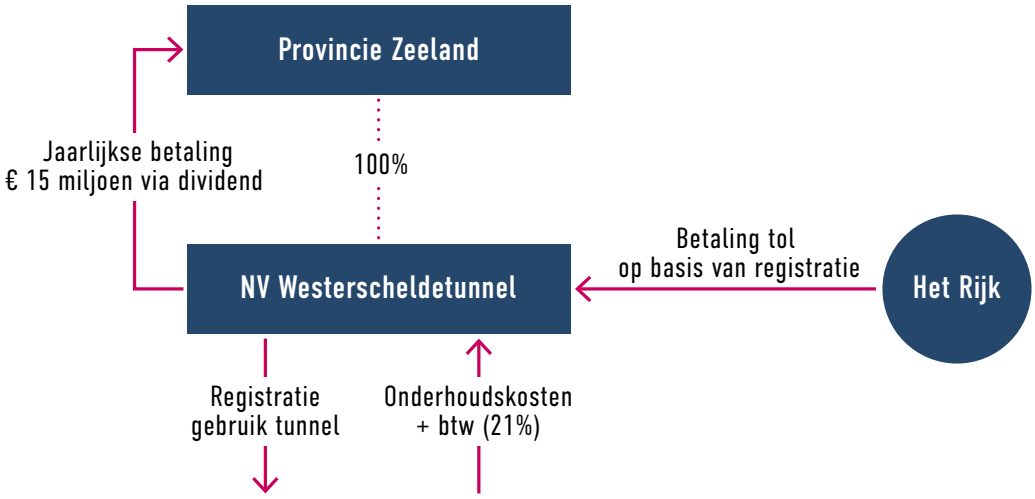
5 Rapport Rebel Group: "Tolvrije Westerscheldetunnel, onderzoek financiële mogelijkheden en bekostigingsmodellen" d.d. 1 april 2021.

N.V. Westerscheldetunnel die niet langer in rekening wordt gebracht aan de gebruikers.[6] Voor ieder passerend voertuig wordt door N.V. Westerscheldetunnel een vergoeding in rekening gebracht aan het Rijk op basis van een voertuigregistratie. Hierbij wordt uitgegaan van een maximumbijdrage vanuit het Rijk van € 340 miljoen (bij een tolvrije tunnel vanaf 2022). De N.V. Westerscheldetunnel keert jaarlijks haar resultaat door middel van dividend uit aan de provincie Zeeland ter dekking van haar jaarlijkse lasten gerelateerd aan de Westerscheldetunnel en de Sluiskiltunnel.

De betaling van deze schaduwtol door het Rijk aan de N.V. Westerscheldetunnel wordt voor de btw aangemerkt als een 'derde betaling'. N.V. Westerscheldetunnel presteert[7] nog steeds aan de gebruikers van de Westerscheldetunnel, maar de verschuldigde vergoeding wordt betaald door een derde (in dit geval het Rijk). Deze bijdrage blijft dan ook belast met 21% btw. Over de betalingen van de tol door het Rijk zal zodoende btw moeten worden afgedragen. In dit scenario blijft de N.V. Westerscheldetunnel btw-ondernemer. Er doet zich in feite geen wijziging voor in de prestaties die de N.V. Westerscheldetunnel verricht. De btw op (onderhouds)-kosten mag door de N.V. Westerscheldetunnel in aftrek worden gebracht. Een ander voordeel van dit scenario is dat een directe afwaardering van de balans (impairment van de vaste activa) van de N.V. Westerscheldetunnel niet aan de orde is.

Op het moment dat het Rijk in totaal maximaal € 340 miljoen (exclusief btw) heeft betaald aan schaduwtol zullen de betalingen stoppen. Dat betekent dat de N.V. Westerscheldetunnel vanaf dat moment geen prestaties meer verricht tegen vergoeding en dat vanaf dat moment niet langer ondernemer is voor de btw. De btw op de onderhoudskosten komt vanaf dat moment dan ook niet langer voor aftrek in aanmerking. Om btw-nadeel te voorkomen moet de tunnel dan ook worden overgedragen aan het Rijk zodra de schaduwtol volledig is betaald. Deze overdracht is niet belast met btw.

Schaduwtol



6 De herkomst van de financiële middelen maakt onderdeel uit van de politieke besluitvorming. Het is niet bepaald dat het Rijk de (enige) financier zal zijn.

7 De N.V. Westerscheldetunnel zorgt voor het onderhoud van de tunnel en draagt alle andere kosten die verband houden met de instandhouding en exploitatie van de Westerscheldetunnel.

4.1.3. Alternatieven

Inzake het zo spoedig mogelijk tolvrij maken van de Westerscheldetunnel zijn op basis van de geformuleerde uitgangspunten ook alternatieve scenario's uitgedacht.

1. Een storting van het Rijk aan de Provincie Zeeland, met als optie:

a) Betaling van een eenmalig bedrag van € 340 miljoen. De provincie Zeeland stort jaarlijks een bedrag van € 15 miljoen door aan N.V. Westerscheldetunnel ter dekking van haar jaarlijkse lasten;
b) Betaling van een vast bedrag van € 30 miljoen per jaar. De provincie Zeeland stort jaarlijks een bedrag van € 15 miljoen door aan de N.V. Westerscheldetunnel.

2. Een storting van het Rijk aan de N.V. Westerscheldetunnel met als optie:

a) Betaling van een eenmalig bedrag van € 340 miljoen. De N.V. Westerscheldetunnel keert jaarlijks een dividend uit van € 15 miljoen aan de provincie Zeeland ter dekking van haar jaarlijkse lasten gerelateerd aan de Westerscheldetunnel en de Sluiskiltunnel.
b) Betaling van een vast bedrag van € 30 miljoen per jaar. De N.V. Westerscheldetunnel keert jaarlijks een dividend uit van € 15 miljoen aan de provincie Zeeland.

Door Deloitte zijn de fiscale gevolgen van de hiervoor beschreven scenario's onderzocht.[8] Uit dit onderzoek blijkt dat er vanuit fiscaal opzicht op het vlak van zowel staatssteun, vennootschapsbelasting als dividendbelasting geen voorkeursscenario is. Voor wat betreft de btw is dit wel het geval. In de alternatieve scenario's ontstaat er een aanvullende btw-last, omdat de N.V. Westerscheldetunnel hierbij de btw op (onderhouds)kosten niet langer in aftrekking mag brengen.

4.2. JURIDISCH

4.2.1. Inleiding

De grondslag voor het heffen van tol in de Westerscheldetunnel is vastgelegd in de vigerende Tunnelwet Westerschelde. In deze wet, die per 13 maart 2033 vervalt, zijn de kaders vastgelegd waarbinnen de toltarieven dienen te worden vastgesteld. Onder de Tunnelwet hangt de "Vaststellingsregeling maximum referentietarief N.V. Westerscheldetunnel".

Om de Westerscheldetunnel zo spoedig mogelijk tolvrij te maken kan het referentietarief op nihil te worden gesteld door middel van een wijziging van de Vaststellingsregeling. De vigerende Tunnelwet Westerscheldetunnel blijft daarbij ongewijzigd in stand.

4.2.2. Aanpassen ministeriële regeling

Een onderdeel van de procedure om te komen tot een wijziging van de Vaststellingsregeling is het in kaart brengen van de gevolgen die verwacht worden door dit besluit. Dit in het kader van zorgvuldige besluitvorming en de noodzakelijke belangenafweging.

8 Rapport Deloitte: "Fiscale analyse van het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel" d.d. september 2021".

Aan de hand van een verkeersmodel dienen de effecten van het tolvrij maken van de tunnel op het betreffende verkeersnetwerk in kaart te worden gebracht. Indien uit dit verkeersmodel blijkt dat sprake is van een toename van het verkeer als gevolg van het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel, dient aanvullend onderzoek plaats te vinden omtrent met name stikstofdepositie, luchtkwaliteit en geluidshinder. Afhankelijk van de uitkomsten van dit onderzoek zijn mogelijk maatregelen wenselijk of noodzakelijk om deze negatieve effecten te compenseren of te mitigeren. Of deze negatieve effecten zich manifesteren is met name afhankelijk van de verwachte toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van het tolvrij maken van de tunnel. Mogelijk zijn vergunningen of andere toestemmingen noodzakelijk in verband met de te verwachten effecten.

Afhankelijk van de mate waarin negatieve effecten als gevolg van het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel worden verwacht, vergt dit de nodige tijd om dit juridische proces zorgvuldig te doorlopen. Met name het in kaart brengen van de mogelijke negatieve gevolgen van stikstof en het daarbij doorlopen van mogelijke beroepsprocedures tot aan de Raad van State kan de nodige tijd vergen. Een indicatie van de termijnen van de verschillende processtappen is weergegeven in de infographic in hoofdstuk 2.

4.2.3. Eventuele aanpassingen wegennet

Naar verwachting zal het eerder tolvrij maken van de Westerscheldetunnel leiden tot een toename van het verkeer op het traject Westerscheldetunnel en tot gewijzigde verkeers-stromen op omliggende (hoofd-)wegen in Nederland en België.

Aan de hand van een verkeersmodel dienen de effecten op het verkeersnetwerk in zuidwest Nederland met het grensoverschrijdend verkeer in kaart gebracht te worden. Afhankelijk van de uitkomst van dit verkeersmodel, moeten mogelijk maatregelen worden getroffen op het gebied van milieu (stikstofdepositie, luchtkwaliteit, geluidshinder) en verkeersveiligheid.

Indien er door het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel aanpassingen nodig zijn aan het hoofdwegennet (bijvoorbeeld A58 en N254), dan kan het nodig zijn om een (vervroegd) MIRT-onderzoek te starten over de gevolgen van de toename van het verkeer voor het wegennet. Als dit zou leiden tot maatregelen waardoor de capaciteit dient te worden vergroot tussen twee aansluitingen of knooppunten, dan is aanvullende besluitvorming nodig. Afhankelijk van de planning is er een tracébesluit of een projectbesluit nodig.
Zijn er aanpassingen nodig aan het onderliggende wegennet dan is er mogelijk aanvullende ruimtelijke besluitvorming nodig op provinciaal of gemeentelijk niveau.

4.3. PERSONEEL & ORGANISATIE N.V. WESTERSCHELDETUNNEL

4.3.1. Gevolgen voor medewerkers

De consequenties van het vervroegd tolvrij maken van de Westerscheldetunnel treffen de tolgaarders en de medewerkers van Movenience (beheerders van t-tag, automatisch tolsysteem), omdat het bedrijf zonder de dienstverlening aan de Westerscheldetunnel niet levensvatbaar is. Het gaat concreet om 18 fte. / 23 medewerkers met een loonsom (inclusief werkgeverslasten) van € 17,6 mln. in de periode 2022 – 2033.

Daarnaast verliezen ook 11 fte. / 21 uitzendkrachten hun (weliswaar tijdelijke) baan. Financieel heeft dit geen consequenties, maar het verlies van arbeidsplaatsen voor deze mensen mag niet onbenoemd blijven.
Het vervroegd tolvrij maken van de Westerscheldetunnel zou betekenen dat de betrokken medewerkers niet langer verzekerd zijn van een baan tot aan 2033, terwijl dat tot voorheen wel het perspectief was.

In het rapport van Rebel Group is een raming van de afvloeiingskosten (per 2022) van € 0,8 mln. opgenomen, specifiek voor de tolgaarders en de medewerkers van Movenience. De daadwerkelijke uitkomst hangt af van de opstelling van een sociaal plan dat met de vakbonden FN.V. en CN.V. moet worden afgesloten.

4.3.2. Contracten

De beëindiging van tolheffing bespaart kosten, omdat niet langer systemen onderhouden en actueel hoeven te worden gehouden en omdat er geen onderhoud meer nodig is op het tolplein. Voor de uitvoering van de tolheffing heeft de N.V. Westerscheldetunnel een aantal overeenkomsten met derden gesloten. Het gaat daarbij (geanonimiseerd) om contracten met betrekking tot:

- het ter beschikking stellen van uitzendkrachten;
- het onderhoud van het tolsysteem, zowel de front- als de backoffice, als het databasebeheer;
- de inhuur van technische ondersteuning op het tolplein;
- het onderhoud van de laaninformatiepanelen;
- de geautomatiseerde kluismachine en de buizenpost;
- de transactieverwerking van credit-, debit- en tankkaarten;
- het waardevervoer en geldverwerking.

In de contracten is over het algemeen een opzegtermijn van 3 maanden opgenomen, waardoor naar verwachting nauwelijks frictiekosten te verwachten zijn.

5. CONCLUSIE

Indien er wordt besloten tot het vervroegd tolvrij maken van de Westerscheldetunnel, adviseert de werkgroep het referentietarief op nihil te stellen. Dit kan door het tarief in de "Vaststellingsregeling eerste referentietarief N.V. Westerscheldetunnel" op nihil te stellen door middel van een ministeriële regeling. De vigerende Tunnelwet Westerscheldetunnel blijft daarbij ongewijzigd in stand. Een onderdeel van de procedure om te komen tot een ministeriële regeling is het in kaart brengen van de neveneffecten die verwacht worden door dit besluit. Het wegnemen van de tolheffing zal naar verwachting leiden tot een toename van het verkeer op het traject van de Westerscheldetunnel en tot gewijzigde verkeersstromen op omliggende (hoofd-)wegen. Aan de hand van een verkeersmodel dienen de effecten op het betreffende verkeersnetwerk in kaart te worden gebracht. Afhankelijk van de uitkomsten van dit verkeersmodel dienen mogelijk maatregelen te worden getroffen op het gebied van milieu (stikstofdepositie, luchtkwaliteit, geluidshinder) en verkeersveiligheid. Dit kan aanzienlijke aanvullende kosten opleveren. Pas na uitvoering hiervan kan de tunnel tolvrij worden.

Indien door een nieuw kabinet besloten wordt tot het zo spoedig mogelijk tolvrij maken van de Westerscheldetunnel, derft de N.V. Westerscheldetunnel inkomsten. Deze kunnen door het Rijk worden gecompenseerd. Daarbij adviseert de werkgroep een scenario van schaduwtol. In dit scenario betaalt het Rijk in feite de tol aan de N.V. Westerscheldetunnel die niet langer in rekening wordt gebracht aan de gebruikers.

Voordat het tolvrij maken van de tunnel geëffectueerd kan worden, moeten aanvullende acties worden ondernomen, zoals: o.a. het opstellen van een bestuursovereenkomst tussen de N.V. Westerscheldetunnel, het Rijk en de provincie Zeeland, afstemming met de belastingdienst, het opstellen van een sociaal plan en het aanpassen van het tolplein om de verkeersstromen te reguleren.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
070 456 00 00

Provincie Zeeland
Provinciehuis, Abdij 6
4331 BK Middelburg
01 18 - 63 18 79

alarm
stap
uit