WESTERSCHELDE TUNNEL

MEER MOGELIJK MET DE SLUISKILTUNNEL

Scenario's tarievenbeleid Westerscheldetunnel



Inhoudsopgave

1 Inleiding 3
2 Het gevoerde tarievenbeleid 4
3 Samenstelling verkeer 6
4 Randvoorwaarden 8
5 Scenario’s eerder tolvrij 9
6 Scenario’s lagere tarieven per 1 januari 2020 10

1 Inleiding

Op 30 september 2016 is de aandeelhoudersstrategie voor de N.V. Westerscheldetunnel (WST) in Provinciale Staten vastgesteld. Besloten werd om het belang van de huidige klant centraal te stellen, de wettelijk overeengekomen tolperiode tot 14 maart 2033 te respecteren en de tarieven in de jaren 2017, 2018, 2019 en 2020 niet te verhogen.

In de meerjarenraming die ten grondslag lag aan de besluitvorming van destijds werd uitgegaan van een jaarlijkse stijging van het aantal passages van 2%. In 2016 en 2017 bedroeg de groei van het aantal passages respectievelijk 6,3% en 8,0%. Deze hoge groei heeft zich met 5,3% ook in 2018 doorgezet. Daarmee is er, voor wat betreft de te verwachten toekomstige omzet, een wezenlijke andere situatie ontstaan dan in 2016 werd voorzien.

In de huidige meerjarenraming, waarbij vanaf 2021 een jaarlijkse prijsstijging van 2% is opgenomen en een gemiddelde groei van de passages van ca. 2,5%, ontstaat er in 2033 een theoretisch overschot van € 177 mln. in de bestemmingsreserve.

Op verzoek van de Provincie heeft de WST op 30 november 2018 een presentatie aan Statenleden gegeven waarin de mogelijkheden, naast het voorzetten van het huidige tarievenbeleid, werden geschetst op basis van de actuele meerjarenraming. De presentatie kende twee hoofdkeuzes: eerder tolvrij of lagere tarieven. Het voorzetten van het beleid dat sinds 2012 wordt gevoerd, betekent dat de tarieven tot maart 2033 niet meer verhoogd zullen worden en dat de tunnel iets eerder tolvrij kan worden.

Gedeputeerde Staten (GS) hebben naar aanleiding van de presentatie en met het oog op de Provinciale Statenverkiezingen op 20 maart a.s. de WST verzocht om de scenario’s nader uit te werken. Gelet op de politieke reacties naar aanleiding van de presentatie wordt in dit rapport uitgegaan van een ingangsdatum van 1 januari 2020, één jaar eerder dan in de aandeelhouderstrategie en de meerjarenraming wordt aangehouden.

In dit rapport wordt, voordat ingegaan wordt op de scenario’s, aandacht besteed aan het gevoerde tarievenbeleid, de samenstelling van het verkeer en randvoorwaarden. De berekeningen zijn gebaseerd op de meerjarenraming van de WST die loopt tot maart 2033. De lange looptijd van die ramingen brengt altijd onzekerheid met zich mee, waardoor de uitkomsten van de scenario’s nu weliswaar met rekenkundige precisie worden aangeboden, maar zich uiteraard nog in de praktijk moeten bewijzen.

2 Het gevoerde tarievenbeleid

Categorie-indeling
Bij de start van de exploitatie van de Westerscheldetunnel is er een heffingsgrondslag bepaald in de vorm van voertuigcategorieën. Er is gekozen om te gaan werken met twee parameters: lengte (mede omdat deze al gehanteerd werd bij de veerdiensten) en hoogte (omdat deze het beste de zwaarte van het passerende voertuig representeerde). Door de variaties in lengte en hoogte ontstonden vier categorieën. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de wettelijke indeling die spreekt van trekkende en getrokken voertuigen. Dit komt met name tot uiting in de categorieën 2 en 4.

Bij de opening van de Westerscheldetunnel waren de categorieën als volgt:

Categorie 1: voertuigen met een lengte ≤ 6 meter en een hoogte ≤ 2,50 meter.
Categorie 2: voertuigen met een lengte > 6 meter en een hoogte ≤ 2,50 meter.
Categorie 3: voertuigen met een lengte ≤ 12 meter en een hoogte > 2,50 meter.
Categorie 4**:** voertuigen met een lengte >12 meter en een hoogte > 2,50 meter.

t-tag
Sinds de opening van de tunnel worden de volgende betaalmiddelen geaccepteerd: contant geld, creditcard, chipknip en verschillende tankcards. Daarnaast is het mogelijk om met de door de WST geïntroduceerde t-tag te betalen. Met de t-tag kan elektronisch en met korting afgerekend worden. Daarmee is invulling gegeven aan de motie ‘Van den Berg’ (Kamerstukken 25675, nr. 18a), waarin de WST wordt opgedragen om een speciale regeling voor veelgebruikers te hanteren.

Bij de opening van de Westerscheldetunnel waren de tarieven als volgt:

	nominaal tarief 2003	t-tag tarief 2003	korting in procenten
Cat. 1	€ 4,00	€ 3,00	25%
Cat. 2	€ 6,00	€ 4,50	25%
Cat. 3	€ 15,00	€ 11,25	25%
Cat. 4	€ 20,00	€ 15,00	25%

2003 – 2009
In deze periode was de missie van de WST ‘*Winstgevend exploiteren’*. Dit was ingegeven door de rendementseis van 7,5% van de aandeelhouders.

Het t-taggebruik oversteeg meteen ruimschoots de verwachtingen. In het eerste jaar werd de t-tag met een aandeel van 51% meteen het belangrijkste betaalmiddel. Het aandeel groeide gestaag door naar bijna 70%. De keerzijde van dit succes was dat de totale korting die moest worden verleend ook ruim boven de verwachtingen lag. Met ingang van 2006 werd de korting, om financiële redenen, in absolute zin (in euro’s) dan ook bevroren.

2010 – 2011
In juli 2009 heeft de Provincie Zeeland de aandelen in de WST van het Rijk gekocht. Daarmee verkreeg de Provincie directe zeggenschap en werd een tarievenbeleid opgesteld. Vanaf 2010 werd de missie van de WST –'*Het streven naar optimale dienstverlening tegen zo laag mogelijke tarieven ' .* Onderdeel hiervan was het introduceren van een veelgebruikerskorting. Dit kwam voort uit de constatering dat de gehanteerde t-tagkorting, mede door het succes van de t-tag, niet voldoende onderscheidend naar de klant toe was. Deze kortingsregeling, die de WST op 1 januari 2011 invoerde, had de volgende kenmerken:

- de eerste 200 passages per t-tag, per kalenderjaar worden afgerekend tegen het geldende t-tagtarief;
- de passages na het genoemde drempelaantal in een categorie worden afgerekend met een extra korting van gemiddeld 12,5%.

2012
GS besloot in 2011 een deel van de extra inkomsten als gevolg van de verhoging van de opcenten van de motorrijtuigenbelasting te gebruiken om bij de WST een lager dividend toe te staan. Vanaf 1 januari 2012 werden de tarieven, op voorstel van de WST ingrijpend gewijzigd en meer gedifferentieerd.

De daaruit voortkomende maatregelen per 1 januari 2012 waren als volgt:

1. De t-tagtarieven bleven, in tegenstelling tot de nominale tarieven, gelijk aan die van 2011.
2. De veelgebruikerskorting werd verhoogd van circa 12,5% naar circa 20% ten opzichte van het t-tagtarief en de drempel voor de veelgebruikerskorting werd verlaagd van 200 naar 150 passages per t-tag per jaar
3. De hoogtegrens werd van 2,50 meter verhoogd naar 3,00 meter zodat een groot deel van de kleine vrachtwagens, bestelbussen en campers (oorspronkelijk categorie 3 voertuigen) voortaan in een goedkopere categorie zouden vallen.
4. Bij passage van motoren langs de kassa geldt (ongeacht het betaalmiddel) een lager tarief (voor 2012 is het tarief € 2,50)
5. Er worden jaarlijks zes tolvrije dagen door de directie van de WST aangewezen.

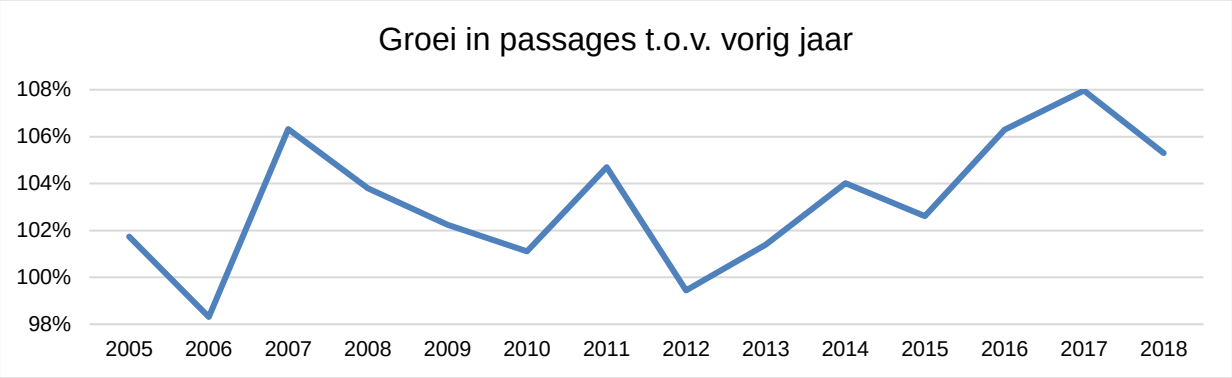
2013-2016
Volgens het toen geldende tarievenbeleid zou voor 2013 een tariefsverhoging van 2% en een verhoging van 2% als gevolg van de verhoogde BTW doorgevoerd moeten worden. De kosten van het in 2012 aanbestede onderhoudscontract vielen echter veel lager uit dan was voorzien in de meerjarenbegroting. De lagere kosten stelden de WST in staat om aan de missie concreet invulling te geven door de verhoging van de BTW per 1 oktober 2012 niet door te belasten in de tarieven en ook alle andere tarieven in 2013 niet te laten stijgen.

In 2014 werd voor de WST een tarievenbeleid vastgesteld waarbij in 2015 en 2016 de tarieven weer verhoogd zouden worden. Op verzoek van een meerderheid van Provinciale Staten besloot de directie van de WST om ook in die jaren het tarief op hetzelfde niveau te houden, in afwachting van de op te stellen aandeelhoudersstrategie.

2017-2019
Op 30 september 2016 werd de aandeelhouderstrategie voor de WST vastgesteld. Besloten werd de huidige klant te laten profiteren en de tarieven in de jaren 2017, 2018, 2019 en 2020 niet te verhogen.

3 Samenstelling verkeer

Sinds de openstelling van de Westerscheldetunnel op 14 maart 2003 zijn ruim 90 miljoen klanten gepasseerd en ligt de gemiddelde groei van het aantal passages iets boven de 3% per jaar. In 2017 bedroeg de groei 8,0% en dat was de grootste groei sinds de opening van de Westerscheldetunnel. Deze hoge groei zet met 5,3% ook in 2018 door.



In 2018 is er in totaal 7.565.315 keer gepasseerd bij de Westerscheldetunnel. Gemiddeld zijn dat 20.727 passages per dag. In categorie 1, de categorie voor personenauto's vond in 2018 de grootste groei in absolute zin plaats met 277.574 tot 6.214.514 passages (+4,7%). Het vrachtverkeer (cat. 4) groeide procentueel fors (met +11,0%) en was daardoor goed voor 8,4% van alle passages.

Het aantal passages van abonnementhouders (t-tag) steeg in absolute zin met 222.077 (+4,7%). Het aantal passages als percentage van het totaal daalde in 2018 met 0,4% tot 66,0%. Het aantal passages wat afgerekend wordt tegen het veelgebruikerstarief steeg in 2018 met 5,4% tot 1.353.111. Dat was 17,9% van het totale aantal passages.

De verdeling van de passages naar betaalwijze is de afgelopen jaren nagenoeg hetzelfde gebleven. Er is, ten opzichte van 2017 in 2018 een lichte afname van 1,5% van de contante transacties en een flinke toename van betalingen met een creditcard of pinpas (tot 17%).

De verdeling van de passages in 2018 is als volgt:

Categorie	Voertuig	Passages		t-tag passages	
1	personenauto	6.214.514	82,1%	4.263.858	68,6%
2	auto met aanhanger	326.790	4,3%	205.249	62,8%
3	vrachtwagen, bus	165.598	2,2%	121.764	73,5%
4	vrachtwagencombinatie	633.944	8,4%	377.271	59,5%
5	motor	52.322	0,7%	21.499	41,1%
	tolvrije passages	113.283	1,5%		
	vrije passages	58.864	0,8%		
	Totalen	**7.565.315**	**100%**	**4.989.641**	**66,0%**

De verdeling van de t-tagpassages in 2018 is als volgt:

Passages	Aantal t-tag passages	Verhouding
0-150	3.636.530	73%
> 151	1.353.111	27%

T-tagklanten kunnen aangeven of ze een ‘zakelijk’ gebruiker zijn of een ‘particulier’. In 2018 werden 2.799.237 (56%) zakelijke t-tagtransacties geregistreerd. Van alle veelgebruikerstransacties was 65% (873.701) zakelijk. De inschatting is dat een groot deel van de particuliere passages wordt gedeclareerd bij de werkgever.

De herkomst van de t-tagpassages in 2018 is als volgt:

Aantal passages	Totaal	
Schouwen-Duiveland	46.537	0,9%
Noord Beveland	31.920	0,6%
Walcheren	862.684	17,3%
Zuid Beveland	842.871	16,9%
Tholen	19.847	0,4%
Zeeuws Vlaanderen	2.039.558	40,9%
ZEELAND	**3.843.417**	**77,0%**
Bergen op Zoom	74.790	1,5%
Roosendaal	100.936	2,0%
Breda	75.498	1,5%
Overig Nederland*	730.506	14,6%
Overige landen	12.555	0,3%
België	151.939	3,0%
OVERIG	1.146.224	23,0%
TOTAAL	**4.989.641**	**100,0%**

*In overige Nederland vallen o.a. Connexxion en transportbedrijven die een t-tag hebben via Multi Service Tolls en Transpass. Hierdoor is het beeld enigszins vertekend en is het aandeel Zeeuwse passages in werkelijkheid hoger.

4 Randvoorwaarden

Meerjarenraming
In de meerjarenraming van de WST is de ontwikkeling van het aantal passages van grote invloed op het te verwachten dividend.

Sinds de openstelling van de Westerscheldetunnel ligt de gemiddelde groei van het aantal passages iets boven de 3% per jaar. In de meerjarenraming werd de afgelopen jaren uitgegaan van een toekomstige jaarlijkse stijging van het aantal passages van 2%. In 2016 en 2017 bedroeg de groei van het aantal passages respectievelijk 6,3% en 8,0%. Deze hoge groei heeft zich met 5,3% ook in 2018 doorgezet. Daarmee is er, voor wat betreft de te verwachten toekomstige omzet, een wezenlijke andere situatie ontstaan dan in 2016 werd voorzien.

Voor de jaren 2019 - 2023 wordt een groei van 2,75% begroot. In de jaren erna wordt rekening gehouden met een afnemende groei naar eerst 2,5% en vanaf 2029 naar 2%.

Bedrijfscontinuïteit
Bij alle door te rekenen scenario's geldt als uitgangspunt dat de WST zijn taken uitvoert tot 14 maart 2033 en daarna alle activa aan Rijkswaterstaat overdraagt. In 'het eerder tolvrij' scenario betekent dit dat enige tijd een 'nultarief' wordt gehanteerd, waarbij de overige taken van de WST, verkeer- en incidentmanagement, beheer en onderhoud en contractmanagement, worden voortgezet.

In alle scenario's mag de bedrijfscontinuïteit van de WST gedurende de resterende looptijd niet in gevaar komen. Daarom wordt in de berekeningen een saldo van € 20 mln. (zie bestemmingsreserve) aangehouden, om tegenvallers in de passages, kosten of investeringen op te kunnen vangen. Tevens wordt voorgesteld om, naast de jaarlijkse monitoring middels beleidsplan en jaarrekening, vierjaarlijks de balans van het gevoerde beleid op te maken, al dan niet in de vorm van een actualisatie van de aandeelhoudersstrategie.

Bestemmingsreserve Westerscheldetunnel / Sluiskiltunnel
De Provincie Zeeland zet het dividend dat de WST uitkeert in ter dekking van:
- de aanschaf van de aandelen van de WST in 2009 inclusief rentetoerekening;
- de bijdrage aan de realisatie van de Sluiskiltunnel inclusief rentetoerekening;
- de onderhouds- en beheerkosten van de Sluiskiltunnel;
- een deel van de kosten van de realisatie van de Sloeweg (fase I).

Het uitgekeerde dividend van de WST en de lasten voor bovengenoemde zaken verlopen via een bestemmingsreserve op de balans van de Provincie. Op dit moment laat de meerjarenraming van de WST zien dat het bedrag wat de WST aan dividend uit zal gaan keren circa € 177 mln. hoger is dan nodig is om de genoemde kosten te dekken. Ten aanzien van deze bestemmingsreserve gelden drie randvoorwaarden:
- de reserve mag gedurende de looptijd niet negatief worden;
- in de reserve wordt vooralsnog een rekenkundig positief saldo in 2033 van minimaal € 20 mln. aangehouden;
- in de methodiek m.b.t. dotaties en onttrekkingen van de bestemmingsreserve treden geen wijzigingen, het blijft een gesloten systeem.

5 Scenario's eerder tolvrij

In het scenario 'eerder tolvrij' wordt de tolheffing eerder beëindigd dan de in de Tunnelwet Westerschelde opgenomen datum van 14 maart 2033. Invulling van dit scenario bekent concreet dat er in de jaren daarvoor 'gespaard' moet worden om de gederfde tolinkomsten op te kunnen vangen.

Tegenover gederfde inkomsten staan bespaarde kosten, al zijn deze van een andere omvang. De activiteit tolheffing omvat de volgende taken/kosten: tolgaarders, zowel in vaste dienst als uitzendkrachten, onderhoud tolplein, onderhoud tolsysteem, transactie- en bankkosten van niet-tagpassages en de aan de t-tag verbonden Movenience kosten. De besparing van directe kosten zou dan ca. € 3,1 mln. per jaar (in prijspeil 2020) bedragen. Het gaat daarbij om ongeveer 25 à 30 medewerkers die overbodig worden.

In de huidige meerjarenraming komt het theoretisch overschot uit op € 177 mln. Dit overschot is met name gebaseerd op de groei van de passages en een jaarlijkse prijsstijging, wat logischerwijs tot gevolg heeft dat de 'laatste' exploitatiejaren de hoogste tolopbrengst genereren (bijvoorbeeld € 62,9 mln. in 2032 t.o.v. € 35,4 mln. in 2018).

Vanuit de klant geredeneerd zal een kortere tolperiode 'van betekenis' moeten zijn en derhalve substantieel korter dan 30 jaar. Voor de berekeningen van dit scenario is als basis gekozen voor 1 januari 2029, wat effectief neerkomt op ruim 4 jaar eerder tolvrij. De gederfde inkomsten bedragen over die periode ca. € 250 mln., waar ca. € 16,5 mln. besparingen tegen overstaan.

De toepassing van dit scenario in de meerjarenraming van de WST en de bestemmingsreserve van de provincie (met een minimaal saldo van € 20 mln.) resulteert in een jaarlijkse tariefstijging van ca. 5% per jaar. Ter indicatie: het nominale en het t-tagtarief voor een personenauto wordt dan in 2028 respectievelijk € 7,75 en € 5,90. Met eventuele effecten van prijselasticiteit is geen rekening gehouden.

Een dergelijke berekening kan uiteraard voor verschillende datums worden uitgevoerd en dat resulteert in onderstaande tabel. In deze tabel is tevens het scenario van het voortzetten van het bestaand beleid opgenomen. Dit betekent dat de tarieven, die sinds 2012 niet meer zijn verhoogd, tot maart 2033 niet meer verhoogd worden. Op basis van de huidige ramingen kan de tunnel in dat scenario ook eerder tolvrij worden.

	1-1-2029	1-1-2030	Medio 2030*	Medio 2031
Gederfde tolinkomsten (ca.)	251 mln.	195 mln.	165 mln.	106 mln.
Bespaarde directe kosten (ca.)	16,7 mln.	12,6 mln.	10,6 mln.	6,5 mln.
Benodigde tariefstijging (ca.) vanaf 2020	5%	2,5%	2%	0%
Nominaal tarief personenauto	€ 7,75	€ 6,50	€ 6,10	€ 5,00
t-tag tarief personenauto	€ 5,90	€ 4,80	€ 4,90	€ 3,80
Veelgebruikerstarief personenauto	€ 4,75	€ 4,05	€ 3,60	€ 3,05

* Dit betreft de huidige meerjarenraming gebaseerd op een gemiddelde jaarlijkse aanpassing van de tarieven van 2% vanaf 2021.

6 Scenario’s lagere tarieven per 1 januari 2020

De positieve vooruitzichten maken het ook mogelijk om de toltarieven te verlagen. Daarvoor zijn talloze scenario’s te bedenken. De WST heeft haar voorkeur uitgewerkt in paragraaf 6.2. Daarnaast komen er een aantal alternatieven aan bod in paragraaf 6.3.

6.1 Uitgangspunten WST

De missie van de WST luidt: "Optimale dienstverlening tegen zo laag mogelijke tarieven"

Het hanteren van zo laag mogelijke tarieven heeft tot gevolg dat financiële meevallers in eerste instantie ten goede komen aan de klant. Zo zijn de tarieven van de WST sinds 2012 gelijk gebleven. Op 30 september 2016 is in Provinciale Staten de aandeelhouderstrategie voor de WST vastgesteld. Besloten is dat de tarieven in ieder geval tot 2021 niet worden verhoogd. Hiermee wordt op concrete wijze invulling gegeven aan onze missie.

De WST heeft de wettelijke taak om tol te heffen bij het passeren van de tunnel. Deze combinatie heeft als effect dat vanaf het begin van de exploitatie de passant als klant is beschouwd wat een wezenlijk andere benadering is dan die van andere wegbeheerders. De belangrijkste uiting daarvan is voor het merendeel van de klanten de t-tag, met daaraan verbonden de snelle doorgang, de eenvoudige geautomatiseerde betaling en de korting per passage.

Bij het opstellen van dit scenario worden een aantal uitgangspunten gehanteerd:
- de tarievenstructuur (met vijf categorieën en drie soort tarieven) blijft gehandhaafd;
- het aantal tolvrije dagen blijft gelijk;
- korting aan de ene soort klant mag niet leiden tot een verhoging voor de andere klant;
- korting aan de ene categorie mag niet leiden tot een verhoging voor de andere klant;
- de korting moet bij een zo’n groot mogelijke groep klanten terechtkomen.

Vanaf 2010 is de t-tagklant centraler komen te staan in het beleid. Dat wil zeggen dat het in eerste aanleg de t-taggebruiker is die profiteert van hogere kortingen op of mindere stijgingen van het tarief. Een belangrijk ander aspect van optimale dienstverlening is een vlotte doorstroming op het tolplein. T-tagklanten passeren het tolplein snel waarmee een goede doorstroming kan worden bereikt. Daarnaast blijkt uit de cijfers dat waarschijnlijk meer dan 80% van de t-tagpassages door een Zeeuwse klant worden gemaakt.

6.2 WST voorstel lagere tarieven

De WST kiest er voor om alleen voor t-tag klanten de tarieven te verlagen. Tegelijkertijd verhogen we de nominale tarieven niet om de tunnel niet onaantrekkelijker te maken voor niet frequente klanten.

De WST is van mening dat een veelgebruikerskorting onderscheidend moet zijn en blijven ten opzichte van de t-tag en ook daadwerkelijk invulling moet geven aan het begrip 'veelgebruikerskorting'. Naar het oordeel van de WST doet een verdere verlaging van de veelgebruikersgrens daar afbreuk aan. De huidige grens voor veelgebruikerskorting blijft gehandhaafd op 150 passages per t-tag per jaar.

Na deze fundamentele keus moet er nog gekeken worden naar de toedeling van de korting tussen de 'gewone' t-tagklant en de veelgebruiker.

Op basis van de verdeling van de t-tagpassages is het logisch om het grootste deel van de verlaging van de tarieven bij de grootste groep gebruikers (< 150 passages) te leggen. Daarbij profiteren veelgebruikers per definitie ook vanaf de eerste passage van deze korting. Daarnaast verhogen we ook de veelgebruikerskorting om het verschil tussen t-tag en veelgebruiker substantieel te houden.

Dit resulteert in het volgende voorstel:
- de korting van de t-tag gaat van 24% naar 40% van het nominale tarief;
- de korting van de veelgebruiker gaat van 39% naar 50% van het nominale tarief.

De tarieven zouden dan met ingang van 1 januari 2020 er als volgt uitzien:

	Nominaal tarief 2020	t-tag tarief 2020	Korting	Veelgebruikers-tarief 2020	Korting
Cat. 1	5,00	3,00	40%	2,50	50%
Cat. 2	7,45	4,50	40%	3,75	50%
Cat. 3	18,20	11,00	40%	9,10	50%
Cat. 4	25,00	15,00	40%	12,50	50%
Cat. 5	2,50	2,00	20%	1,50	40%

Dit scenario heeft de volgende consequenties:

- de berekeningen zijn uitgevoerd op basis van tolheffing tot 14 maart 2033;
- de inzet van de WST is er op gericht om de tarieven zo laag mogelijk te houden, gelet op de looptijd tot 2033 kan dit niet gegarandeerd worden;
- voor de t-tagklanten komt de extra korting van dit scenario uit op gemiddeld 20%, de voor de klantgroepen zakelijk en niet-zakelijk worden vrijwel gelijk verdeeld;
- voor een klant die per jaar 450 keer passeert met één t-tag betekent dit dat de totale kosten dalen met € 285,- per jaar. Het gemiddelde tarief bedraagt nu nog € 3,30 en door de verlaging daalt dit naar € 2,67.

6.3 Alternatieve scenario's

GS heeft, op verzoek van fracties uit PS, gevraagd om vier alternatieve scenario's door te rekenen waarbij naast korting aan de huidige gebruiker tevens de mogelijkheid blijft bestaan om de tolheffing eerder dan maart 2033 te beëindigen. Het gaat feitelijk om twee scenario's afgezet tegen twee mogelijke prijsindexeringen.

1. **Het verhogen van de veelgebruikerskorting naar 50% van het nominale tarief**

   In dit scenario worden ten opzichte van het huidige tarief alleen de veelgebruikerstarieven verlaagd per 1 januari 2020. De overige tarieven wijzigen ten opzichte van de huidige tarieven niet.

2. **Het verhogen van de t-tagkorting naar 30% en van de veelgebruikerskorting naar 50% van het nominale tarief**

   In dit scenario worden zowel de t-tagtarieven als de veelgebruikerstarieven verlaagd per 1 januari 2020. De overige tarieven wijzigen ten opzichte van de huidige tarieven niet.

3. **Het verhogen van de veelgebruikerskorting naar 50% van het nominale tarief per 1 januari 2020 en prijsindexatie van de tarieven per 1 januari 2021**

   In dit scenario worden ten opzichte van het huidige tarief de veelgebruikerstarieven verlaagd per 1 januari 2020. Alle tarieven worden vervolgens vanaf 1 januari 2021 jaarlijks met 2% verhoogd.

4. **Het verhogen van de t-tagkorting naar 30% en van de veelgebruikerskorting naar 50% van het nominale tarief en prijsindexatie van de tarieven per 1 januari 2021**

   In dit scenario worden ten opzichte van het huidige tarief de t-tagtarieven en de veelgebruikerstarieven verlaagd per 1 januari 2020. Alle tarieven worden vervolgens vanaf 1 januari 2021 jaarlijks met 2% verhoogd.

In onderstaande tabel zijn de effecten van deze maatregelen opgenomen.

	Alternatief 1	Alternatief 2	Alternatief 3	Alternatief 4
Nominaal tarief personenauto 2020-2030	€ 5,00	€ 5,00	€ 5,00 - € 6,00	€ 5,00 - € 6,00
T-tag tarief personenauto 2020-2030	€ 3,80	€ 3,50	€ 3,80 - € 4,80	€ 3,50 - € 4,25
Veelgebruikerstarief personenauto 2020-2030	€ 2,50	€ 2,50	€ 2,50 - € 3,00	€ 2,50 - € 3,00
Eerder tolvrij	1-10-2031	1-3-2032	1-9-2030	1-6-2031