BELEIDSPLAN 2023

N.V. WESTERSCHELDETUNNEL



Inhoudsopgave

1 Profiel en kerncijfers 3
2 Voorwoord 4
3 Ontwikkelingen 5
4 Verkeersprognose 6
5 Tarieven 8
6 Tolvrije dagen 9
7 Movenience 10
8 Financiën 11
9 Risicoparagraaf 17

1 Profiel en kerncijfers

De N.V. Westerscheldetunnel (WST) is op 9 november 1998 opgericht om de Westerscheldetunnel te bouwen en te exploiteren. Tot onze taken behoren de tolinning, het verkeers- en incidentmanagement en het onderhoud en beheer van de Westerscheldetunnel, de Sluiskiltunnel en de toeleidende wegen.

De missie van de WST luidt:

"Optimale dienstverlening tegen zo laag mogelijke tarieven"

Doel is dat klanten de rit over onze weg en door onze tunnels positief ervaren. Dus veilig, snel en comfortabel van de ene naar de andere kant. Veiligheid is daarbij het belangrijkste aandachtspunt, zowel voor onze klanten als van onze medewerkers en de hulpdiensten.

Voor de WST is een zo hoog mogelijke beschikbaarheid essentieel. De Westerscheldetunnel is namelijk de enige verbinding tussen Zuid-Beveland en Zeeuws-Vlaanderen. Ook de Sluiskiltunnel speelt een grote rol in de mobiliteit van de regio. Het is daarom belangrijk dat beide tunnels zoveel mogelijk zonder beperkingen beschikbaar zijn. In de praktijk betekent dit dat het onderhoud zo efficiënt mogelijk en zoveel mogelijk 's nachts, op verkeersluwe momenten, wordt gepland.

Het uitgaan van zo laag mogelijke tarieven heeft tot gevolg dat financiële meevallers ten goede komen aan de klant. Zo zijn de nominale tarieven van de WST sinds 2012 gelijk gebleven en zijn vanaf 2020 de tarieven voor de t-taggebruikers fors verlaagd. Hiermee wordt op concrete wijze invulling gegeven aan onze missie.

	2019	2020	2021	2022*	2023*
Beschikbaarheid					
Geen onregelmatigheden (%)	97,8	97,7	98,1	98,0	94,5
Verkeer					
Passages per jaar	7.746.571	6.567.366	6.937.723	7.711.803	7.923.175
Passages per dag (gem.)	21.223	17.944	19.007	21.128	21.707
Passages t-tag	5.124.996	4.343.523	4.514.730	5.050.995	5.152.014
Passages t-tag (%)	66,2	66,2	65,1	65,5	65,0
Passages veelgebruikers	1.426.342	1.022.749	1.116.032	1.385.772	1.413.487
Passages veelgebruikers (%)	18,4	15,6	16,1	18,0	17,8
Passages tolvrije dagen**	139.443	71.181	137.167	114.656	116.949
Financiën					
Tolopbrengsten (x € 1 mln.)	36,2	28,7	30,4	33,4	33,9
Gem. opbrengst per passage (x € 1)	4,68	4,36	4,38	4,33	4,28
Netto resultaat (x € 1 mln.)	15,1	8,6	10,6	12,3	9,9
Personeel					
Bezetting (fte.)	60,0	58,7	54,9	56,1	55,9
Ziekteverzuim (%)	5,4	6,6	5,5	5,0	3,0

* prognose/begroot, **in 2019 waren er 7 tolvrije dagen. In 2020 4, in 2021 8 en in 2022 en 2023 6.

2 Voorwoord

Dit beleidsplan wordt opgesteld op een moment dat de Westerscheldetunnel in het middelpunt van de belangstelling staat. Tijdens de Algemene Politieke Beschouwingen (APB) op 22 september is door het lid Van der Staaij (mede ondertekend door de leden Segers, Heerma, Van der Plas en Alkaya) een motie ingediend die de Regering verzoekt om:

- Per uiterlijk 2025 de Westerscheldetunnel (WST) tolvrij maken voor personenauto's en motoren;
- Dekking onder meer te zoeken in het Nationaal Groeifonds (NGF) met behulp van een redelijke bijdrage van de Provincie Zeeland en daarover in overleg met de provincie te treden;
- Te bezien of vroegtijdige afschaffing mogelijk en verstandig is voor vrachtvervoer.

Het Kabinet heeft de motie 'oordeel kamer' gelaten waarna de motie unaniem is aangenomen door de Tweede Kamer. Het kabinet heeft besloten de motie uit te gaan voeren en haalt de financiering hiervan in de periode 2025-2029 uit het Nationaal Groeifonds.

Het kabinet gaat er van uit dat vanaf 2030 er een systeem van 'Betalen naar Gebruik' voor alle automobiliteit wordt geïntroduceerd. De heffing wordt niet tijd- en plaatsgebonden en zou de 'dan nog bestaande tol-tracés, zoals de Westerscheldetunnel, de Kiltunnel en de voorgenomen doorgetrokken A15' vervangen. Voor de WST zou dat betekenen dat er vanuit het budget voor 'Betalen naar Gebruik' compensatie wordt geleverd voor de periode 2030- maart 2033.

Op dit moment is onduidelijk of op 1 januari 2025 de WST geheel of gedeeltelijk tolvrij wordt en of de te nemen compensatiemaatregelen tegen die tijd zijn uitgevoerd. Naar mijn idee is het verstandig om nu door te pakken, de stikstofmaatregelen in beeld te brengen en de benodigde maatregelen door het Rijk en de Provincie te laten nemen zodat de tunnel per 1 januari 2025 geheel tolvrij gemaakt kan worden. Als directeur ben ik verantwoordelijk voor het personeel van zowel de N.V. Westerscheldetunnel als Movenience. Om het personeel duidelijkheid te kunnen bieden over hun toekomst heb ik een helder besluit nodig en een duidelijke datum. Daarom pleit ik voor een tolvrije tunnel per 1 januari 2025 voor iedere gebruiker. Zowel de datum als de consequenties staan dan vast, zowel voor de gebruikers van de tunnel als voor (een deel van) het personeel.

De begroting voor 2023 staat in dit beleidsplan centraal. In het financiële overzicht zijn ontwikkelingen in de winst- en verliesrekening en de balans tot en met 2027 opgenomen. Omdat op dit moment niet duidelijk is welke afspraken er gemaakt worden over de compensatie die de WST moet ontvangen ter financiering van de resterende activiteiten zijn de jaren 2025, 2026 en 2027 opgenomen vanuit de status quo dat er tol wordt geheven. Zowel eventuele besparingen als eventuele initiële kosten om de motie uit te voeren zijn daarom ook niet meegenomen in de meerjarenbegroting.

Ik hoop dat 2023 het jaar wordt waarin de duidelijkheid verschaft wordt die nodig is om vorm te geven aan welk scenario dan ook. De medewerkers van de WST en Movenience zullen er zorg voor dragen dat de dienstverlening overeind blijft en blijven garant staan voor beheer, onderhoud en veiligheid op het tracé en van de beide tunnels.



Harald Schoenmakers
algemeen directeur

3 Overige ontwikkelingen

3.1 Rijkswaterstaat

In het kader van de 'Overeenkomst Westerscheldetunnel' zijn in 2009 afspraken gemaakt over de voorwaarden waaronder overdracht van de WST in 2033 aan de Staat plaats moet gaan vinden. Daarbij is vastgelegd dat Rijkswaterstaat (RWS) vanaf 2023 inzicht krijgt in de onderhoudsplannen van de WST. Vervolgens zal RWS, onder voorwaarden, vanaf 2025 bijdragen in de kosten van grote investeringen en/of vervangingen.

Met RWS zullen in 2023 concrete afspraken worden gemaakt hoe deze rol formeel bij de WST wordt ingevuld vanaf maart 2023.

3.2 Sluiskiltunnel

De WST is sinds de opening in mei 2015, namens de Provincie Zeeland, beheerder van de Sluiskiltunnel en het bij de tunnel behorende tracé. In de overeenkomst inzake Beheer, Onderhoud, Verkeers- en Incidentmanagement (BOVI) is vastgelegd wat de rol van de WST als materieel beheerder van de Sluiskiltunnel inhoudt ten opzichte van de Provincie Zeeland als opdrachtgever en formeel beheerder.

In mei 2021 heeft de Minister van I&W bekend gemaakt het beheer en onderhoud en het verkeers- en incidentmanagement van de Sluiskiltunnel ook tussen 2025 en 2033 te beleggen bij de WST. In 2021 en 2022 zijn er overleggen geweest die in 2023 moeten leiden tot een nieuwe BOVI-overeenkomst tussen RWS en de WST.

Het feit dat RWS een reeds bestaande tunnel krijgt overgedragen die vervolgens in beheer wordt gegeven bij een private organisatie is voor RWS uniek. Dat maakt besluitvorming over een nieuwe BOVI-overeenkomst en de contouren van een nieuwe onderhoudscontract er niet makkelijker op.

RWS heeft de WST gevraagd om de aanbesteding voor een nieuw onderhoudscontract op te starten namens RWS. Er moet nog worden besloten welke rol RWS gaat spelen in de aanbesteding van het nieuwe onderhoudscontract inclusief de daarin opgenomen renovatie van de tunneltechnische installaties.

3.3 Vervangen en verduurzamen tunnelverlichting

Het vervangen van de verlichting van de tunnel is complex en daarom is in de afgelopen jaren eerst een uitgebreid onderzoek uitgevoerd. In het beleidsplan 2022 is vervolgens de investering goedgekeurd. Het onderzoek toont aan dat bij vervanging jaarlijks circa 50% minder energie wordt gebruikt. Naast bovengenoemde argumenten is het ook in het kader van risicobeheersing verstandig om eerder afscheid te nemen van de inmiddels steeds moeilijker verkrijgbare SON-T verlichting. Bovendien kan door het vervangen van de verlichting iets worden gedaan aan de beleving voor de klant. Nu wordt de tunnel door klanten regelmatig omschreven als (te) donker. In 2022 is de vervanging technisch voorbereid, waardoor er in 2023 een nieuw verlichtingsconcept kan worden uitgerold.

De uitrol heeft gevolgen voor de beschikbaarheid van de tunnel. Waarschijnlijk zijn er in totaal in 2023 twintig extra (nacht)afsluitingen per tunnelbuis nodig. Tijdens die afsluitingen wordt het verkeer door één tunnelbuis geleid.

3.4 Tolplein

In Nederland is vanaf 2023 gepland om Maestro en V-Pay uit te faseren. Deze worden dan vervangen door debitcards van Visa en Mastercard. Deze nieuwe kaarten geven soms problemen bij passage op het tolplein omdat het invoeren van een pincode niet kan worden onderdrukt. Met name buitenlandse vrachtwagenchauffeurs stranden hierdoor nu al en kunnen alleen geholpen worden met een handmatige invoer op een losse pinterminal in de laan. Dit geeft op dit moment beperkte doorstroomproblemen. De toekomstige uitrol van deze kaarten en de eventuele oplossingsrichtingen zijn momenteel verre van duidelijk, maar vanuit het oogpunt van de WST zorgwekkend te noemen omdat een vlotte doorstroming op het tolplein mogelijk in gevaar gaat komen. Met CCV is er intensief overleg om de gevolgen zo veel als mogelijk te beperken.

3.5 Dwarsverbindingsdeuren

Momenteel zijn er in de Westerscheldetunnel flinke onderhoudsinspanningen nodig om de openingskracht van de dwarsverbindingsdeuren te minimaliseren. De discussies over de openingskrachten van vluchtdeuren in tunnels spelen landelijk en er wordt gekeken naar nieuwe normering en afwijkende constructies. De WST volgt deze discussie en neemt geen overhaaste beslissingen met het oog op het volledig vervangen van de dwarsverbindingsdeuren en/of aanpassing van het overdrukventilatiesysteem. In de tussentijd is er samen met Westerschelde Maintenance (WM) een werkgroep opgestart om zolang de discussie loopt te kijken of een kleine modificatie van de ophanging en bevestiging van de deuren kan leiden tot eenvoudiger onderhoud tijdens de onderhoudsnachten met tegelijk een gegarandeerde openingskracht. Het is de bedoeling om begin 2023 een schaalmodel op ware grootte te hebben waar verbeteringen aan de ophanging en het openen / sluiten beproefd kunnen worden. Indien deze proeven succesvol zijn zal dit in 2023 worden toegepast.

3.6 Verkeers- en incidentmanagement

Er is sprake van een toenemende verkeersstroom en meer stringente inzet van middelen om gevaarzetting bij incidenten tegen te gaan. Het aanrijden van actiewagens en het binnenrijden van afzettingen is een steeds vaker voorkomend fenomeen. Conform de CROW-richtlijnen is het de bedoeling om bij langdurende pechgevallen op het tracé en voor grootschalige omleidingen bij incidenten op te schalen met professionele apparatuur voor ondersteuning. Beoogd wordt om in 2023 aan te sluiten bij het Incident Management (IM)-contract van de Provincie Zeeland zodat over het gehele tunneltracé snel adequate middelen ter ondersteuning ingezet kunnen worden.

4 Verkeersprognose

Tot eind 2019 lag de gemiddelde groei van het aantal passages sinds de openstelling van de Westerscheldetunnel iets boven de 3% per jaar. In 2020 en 2021 werd de WST hard getroffen door de maatregelen van het kabinet als gevolg van de uitbraak van COVID-19.

In 2022 was er vanaf maart (einde COVID-maatregelen) een duidelijk herstel te zien. Voor 2022 worden 7,7 mln. passages verwacht. Dat is ongeveer gelijk aan 2019 en bijna 5% meer dan begroot.

Gezien de onzekere (economische) situatie is het moeilijk in te schatten met hoeveel procent het aantal passages in 2023 zal stijgen. Voorzichtigheidshalve is gekozen voor 2% waardoor het begrote aantal passages uitkomt op 7,9 mln.

In 2022 is het aandeel van t-tagpassages 65,5% van het totaal aantal passages. De verwachting is dat het aandeel van de t-tagpassages in 2023 iets daalt en uitkomt op 65,0%.

Op basis van de te verwachten realisatie in 2022 zijn de passages en de onderverdeling daarvan voor 2023 als volgt begroot:

Bedragen in euro's

Categorie	Voertuig	Passages 2019	Passages 2020	Passages 2021	Prognose 2022	Begroting 2023
1	Personenauto	6.361.514	5.292.772	5.507.841	6.211.054	6.335.276
2	Personenauto met aanhanger	329.331	325.027	358.739	371.381	422.845
3	Vrachtwagen, bus	165.842	155.810	166.013	174.187	190.647
4	Vrachtwagencombinatie	653.646	648.255	698.231	749.229	764.326
5	Motor	46.713	38.986	38.411	49.472	50.471
	Vrije passages op tolvrije dagen*	139.443	71.181	137.167	114.656	116.950
	Vrije passages**	50.082	35.335	31.321	41.824	42.660
	Totalen	**7.746.571**	**6.567.366**	**6.937.723**	**7.711.803**	**7.923.175**

*in 2019 waren er 7 tolvrije dagen. In 2020 4, in 2021 8 en in 2022 en 2023 6.
**Vrije passages zijn in het tolsysteem apart geregistreerd en betreffen met name passages van hulpverleningsinstanties en eigen personeel.

5 Tarieven

De directie baseert haar beleid op de Tunnelwet Westerschelde, waarin is opgenomen dat de exploitatie van de Westerscheldetunnel tot 14 maart 2033 zal duren. Zoals vastgelegd in haar missie streeft de WST binnen die kaders ernaar de toltarieven zo laag mogelijk te houden. Concreet betekent dit voor de gebruiker dat het nominale tarief sinds 2012 niet is verhoogd,

De Provincie Zeeland gebruikt het dividend wat de WST uitkeert ter dekking van:
- de aanschaf van de aandelen WST inclusief rentetoerekening;
- de provinciale bijdrage aan de realisatie van de Sluiskiltunnel, inclusief rentetoerekening;
- de beheer- en onderhoudskosten van de Sluiskiltunnel;
- een deel van de kosten van de realisatie van de vernieuwde Sloeweg.

Het uitgekeerde dividend van de WST en de kosten voor bovengenoemde zaken verlopen via een bestemmingsreserve. De stand van zaken van deze reserve wordt jaarlijks toegelicht in de jaarrekening van de Provincie Zeeland.

De tarieven voor 2023 blijven ten opzichte van 2022 ongewijzigd. Ze zijn als volgt:

	Nominaal tarief 2023	t-tag tarief 2023	Veelgebruikerstarief 2023
Cat. 1	5,00	3,00	2,50
Cat. 2	7,45	4,50	3,75
Cat. 3	18,20	11,00	9,10
Cat. 4	25,00	15,00	12,50
Cat. 5	2,50	2,00	1,50

6 Tolvrije dagen

Ieder jaar heeft de Westerscheldetunnel zes tolvrije dagen. Deze dagen zijn onderdeel van een aantal maatregelen die genomen zijn, nadat de motorrijtuigenbelasting in 2012 werd verhoogd.

In 2016 hebben Provinciale Staten de WST via een motie verzocht om een koppeling tussen evenementen en tolvrije dagen te onderzoeken. De directie van de WST heeft gehoor gegeven aan dit verzoek en heeft besloten vanaf 2017 twee van de zes tolvrije dagen te koppelen aan een cultureel evenement, weliswaar onder een aantal voorwaarden:

- op een tolvrije dag moeten zoveel mogelijk Zeeuwse klanten gebruik kunnen maken van een gratis passage door de Westerscheldetunnel. Daarom moeten beide regio's (Noord en Zuid) er voordeel van hebben;
- de tolvrije dag wordt gekoppeld aan een gratis evenement, zodat zowel de tunnel als het evenement gratis zijn.

De twee evenementen die het meest aan de voorwaarden voldoen zijn de Nationale Museumweek en de Open Monumentendag.

Voor 2023 zijn daarmee de volgende tolvrije zaterdagen vastgesteld: 28 januari, 25 februari, 1 april (Nationale Museumweek), 9 september (Open Monumentendag), 28 oktober en 25 november.

7 Movenience

Movenience is een 100% dochteronderneming van de WST, die gespecialiseerd is in betaalservices die aan mobiliteit gerelateerd zijn. Dat wil zeggen: diensten die het klanten makkelijker maken om te betalen voor tol, parkeren in parkeergarages en het opladen van elektrische auto's. Movenience bedient twee soorten klanten. Enerzijds de operators: aanbieders van voertuig gerelateerde diensten, die met één van de betaalmiddelen van Movenience (t-tag, m-tag, b-tag of e-tag) betaald kunnen worden. Anderzijds de abonnementhouders: zij die gebruikmaken van deze betaalmiddelen om af te rekenen bij de aangesloten operators.

De dienstverlening voor de operators richt zich op het uitgeven van betaalmiddelen (t-tag, m-tag b-tag of e-tag), het afwikkelen van financiële transacties en het debiteurenbeheer. Hiervoor beschikt Movenience over een eigen klantenservice. Tevens verzorgt Movenience de klantenservice voor de klanten van de WST en de Westerschelde Ferry (WSF). Vanaf 1 april 2018 kan er bij de WSF betaald worden met de b-tag, een door Movenience ontwikkeld betaalmiddel. Deze dienstverlening wordt in 2023 gecontinueerd.

Movenience heeft eind 2022 ongeveer 103.000 t-tags in bruikleen gegeven aan ruim 63.000 abonnees. Daarmee worden circa 5 miljoen passages per jaar bij de Westerscheldetunnel afgerekend. Ook kan het parkeergeld in parkeergarages in Terneuzen betaald worden met de t-tag. Voor een vast bedrag (€ 0,75 per maand) kunnen t-tag abonnees hier gebruik van maken. Daarnaast kan, vanaf 1 april 2018, met de b-tag betaald worden bij de WSF. Met de e-tag kan het opladen van elektrische voertuigen bij openbare laadpunten in Europa betaald worden.

8 Financiën

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de financiële doorwerking van het voorgenomen beleid van de WST. De begroting voor 2023 staat centraal met daarnaast de ontwikkelingen in de winst- en verliesrekening en de balans tot en met 2027.

In de cijfers is geen rekening gehouden met het vervallen van de tolheffing per 2025. De tolopbrengsten worden vanaf dat moment (deels) ingeruild voor een nog af te spreken vorm van schaduwtol.

8.1 Winst- en verliesrekening 2023-2027

Bedragen in euro x € 1.000

	2023	2024	2025	2026	2027
Tolopbrengsten	33.894	34.571	35.263	35.968	36.687
Exploitatiebijdragen	23.279	23.279	23.279	23.279	23.279
Overige bedrijfsopbrengsten	334	340	346	355	365
Totaal bedrijfsopbrengsten	**57.506**	**58.189**	**58.887**	**59.602**	**60.331**
Personeelskosten	4.994	5.115	5.222	5.360	5.498
Uitzendkrachten	969	961	980	999	1.019
Afschrijvingen	30.350	30.993	30.408	31.084	31.272
Kosten instandhouding	7.964	6.296	6.346	5.807	6.170
Overige bedrijfskosten	3.417	3.441	3.520	3.651	3.686
Totaal bedrijfslasten	**47.693**	**46.807**	**46.477**	**46.901**	**47.646**
Resultaat deelneming	39	-80	-155	-164	-156
Netto resultaat na belastingen	**9.852**	**11.303**	**12.255**	**12.536**	**12.529**

8.1.1 Tolopbrengsten

De tolopbrengsten van 2023 zijn gebaseerd op de passages uit de tabel in hoofdstuk 4 en van de tarieven in hoofdstuk 5.

Bedragen in euro x € 1.000

Cat.	Voertuig	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Prognose 2022	Begroting 2023
1	personenauto	15.523	16.189	18.168	18.531
2	cat. 1 met aanhanger	1.489	1.645	1.700	1.575
3	vrachtwagens, bussen	1.625	1.742	1.835	1.873
4	cat. 3 met aanhanger	9.945	10.708	11.588	11.822
5	motor	71	70	88	93
	Totalen	**28.653**	**30.354**	**33.379**	**33.894**

8.1.2 Exploitatiebijdrage

De exploitatiebijdrage van de Provincie is in 2010 afgekocht voor € 540 miljoen. Vanaf 2010 tot en met 2033 valt de exploitatiebijdrage jaarlijks vrij ten gunste van de winst- en verliesrekening. Aangezien deze vrijval op lineaire wijze geschiedt, gaat het jaarlijks om hetzelfde bedrag (€ 23.278.571), rekening houdend met het einde van de exploitatieperiode op 14 maart 2033.

Bedragen in euro x € 1.000

	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Prognose 2022	Begroting 2023
Exploitatiebijdrage	**23.279**	**23.279**	**23.279**	**23.279**

8.1.3 Overige opbrengsten

De doorberekende salariskosten betreffen de doorbelasting van dienstverlening voor Beheer, Onderhoud, Verkeers- en Incidentmanagement voor de Sluiskiltunnel aan de Provincie.

De overige opbrengsten betreffen de doorbelasting van dienstverlening aan de Westerschelde Ferry BV.

Bedragen in euro x € 1.000

	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Prognose 2022	Begroting 2023
Doorber. salariskosten Sluiskiltunnel	281	287	293	299
Overige opbrengsten	23	56	35	35
Totaal	**304**	**343**	**328**	**334**

8.1.4 Personeelskosten

De personeelsformatie daalt in 2023 met 0,2 fte ten opzichte van de begroting uit 2022. In de volgende tabel is de geraamde personeelsformatie per afdeling weergegeven.

	Begrote fte. 2022	Begrote fte. 2023
Directie & Secretariaat	2,3	1,7
Tolinning	7,8	7,5
Verkeers- & Incidentmanagement	13,9	13,9
Technisch Beheer & Onderhoud	11,1	12,4
Bedrijfsvoering	6,4	6,4
Communicatie	2,5	1,9
Totaal	**44,0**	**43,8**

Bedragen in euro x € 1.000

	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Prognose 2022	Begroting 2023
Personeelskosten	**4.493**	**4.456**	**4.545**	**4.994**

8.1.5 Uitzendkrachten

Uitzendkrachten worden hoofdzakelijk ingezet voor het innen van tol en vormen daarmee een flexibele schil die wordt afgestemd op de verkeersdrukte. De formatie in 2022 was iets hoger door een tijdelijke kracht bij de afdeling Technisch Beheer & Onderhoud.

	Begrote fte. 2022	Begrote fte. 2023
Tolinning	11,6	11,9
Technisch Beheer & onderhoud	0,5	-
Bedrijfsvoering	-	0,1
Communicatie	-	0,1
Totaal	**12,1**	**12,1**

Bedragen in euro x € 1.000

	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Prognose 2022	Begroting 2023
Uitzendkrachten	**788**	**812**	**986**	**969**

8.1.6 Afschrijvingen

De afschrijvingskosten worden voor het overgrote deel veroorzaakt door de afschrijving van het actief 'Westerscheldetunnel'. Dit betreft de totale bouwkosten van de Westerscheldetunnel met bijbehorende werken.

Bedragen in euro x € 1.000

	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Prognose 2022	Begroting 2023
Afschrijvingen	**30.157**	**30.137**	**30.209**	**30.350**

8.1.7 Kosten instandhouding

De instandhoudingskosten worden voor het grootste deel veroorzaakt door de kosten van het onderhoud aan de Westerscheldetunnel. Hiervoor is in 2013 een twintigjarig contract afgesloten met aannemerscombinatie Westerscheldetunnel Maintenance (WM). De kosten zijn gebaseerd op een onderhoudsplan met jaarlijks deels verschillende activiteiten en als gevolg daarvan jaarlijks wisselende lasten. In 2023 maken een aantal periodieke inspecties deel uit van het contract waardoor het bedrag in 2023 ten opzichte van 2022 hoger ligt.

De energieprijzen voor 2022 waren voor 75% vastgelegd in 2019 en in 2021. De energieprijzen voor 2023 zijn inmiddels voor 65% vastgelegd in 2022. Inmiddels zijn de prijzen enorm gestegen en dit heeft uiteraard een groot effect op de energiekosten in 2023.

Bedragen in euro x € 1.000

	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Prognose 2022	Begroting 2023
Onderhoudscontract	2.748	2.931	3.077	4.145
Energie	739	706	900	1.300
Overige onderhoudskosten	1.601	1.451	1.801	2.519
Kosten instandhouding	**5.088**	**5.088**	**5.778**	**7.964**

8.1.8 Overige bedrijfskosten

Onder overige bedrijfskosten zijn de kosten opgenomen die betrekking hebben op verzekeringen, informatiesystemen, transactiekosten en verschillende algemene kosten.

Bedragen in euro x € 1.000

	Realisatie 2020	Realisatie 2021	Prognose 2022	Begroting 2023
Overige bedrijfskosten	**3.099**	**2.887**	**3.240**	**3.417**

8.2 Balans 2023-2027

Bedragen in euro x € 1.000

	2023	2024	2025	2026	2027
Materiële vaste activa	270.231	241.658	216.078	193.388	170.006
Deelnemingen	223	67	12	122	385
Vaste activa	**270.454**	**241.725**	**216.090**	**193.510**	**170.391**
Vorderingen	1.706	1.706	1.706	1.706	1.706
Liquide middelen	20.778	17.680	20.988	20.570	20.404
Vlottende activa	**22.484**	**19.386**	**22.694**	**22.276**	**22.110**
Totaal activa	**292.938**	**261.111**	**238.784**	**215.787**	**192.501**
Gestort en opgevraagd kapitaal	66.140	56.140	56.140	56.140	56.140
Onverdeelde winst	9.852	11.303	12.255	12.536	12.529
Eigen vermogen	**75.992**	**67.443**	**68.396**	**68.676**	**68.669**
Langlopende schulden	**214.100**	**190.821**	**167.543**	**144.264**	**120.986**
Kortlopende schulden	**2.846**	**2.846**	**2.846**	**2.846**	**2.846**
Totaal passiva	**292.938**	**261.111**	**238.784**	**215.787**	**192.501**

8.2.1 Vaste activa

Deze post bestaat uit de waarde van ‘de Westerscheldetunnel’, ‘Gebouwen’ en ‘Overige vaste activa’. Het actief ‘Westerscheldetunnel’ betreft de totale bouwkosten van de Westerscheldetunnel met de toeleidende wegen en de hieraan gerelateerde werken.

Het afschrijvingspercentage van de tunnel en gebouwen is jaarlijks 3,33% tenzij door dit percentage de boekwaarde op de einddatum van de WST groter is dan € 1. In dat geval wordt afgeschreven tot de einddatum (13 maart 2033). Bij de overige vaste activa worden verschillende afschrijvingstermijnen (variërend van 5% tot 20%) toegepast.

8.2.2 Vlottende activa

Liquide middelen bestaan uit kas- en banktegoeden. De WST neemt verplicht deel aan het Schatkistbankieren als Rechtspersoon met een Wettelijke Taak (RWT).

8.2.3 Eigen vermogen

Het maatschappelijk kapitaal van de WST bedraagt € 78,18 miljoen, opgebouwd uit twee miljoen (gewone) aandelen met een nominale waarde van € 39,09 per stuk. Hiervan is per 31 december 2021 € 66.140.280 geplaatst en volgestort. Alle geplaatste en volgestorte aandelen zijn in handen van de Provincie Zeeland.

De ‘Wettelijke reserves’ zijn ontstaan naar aanleiding van de invoering van de euro. De aandelen zijn destijds geconverteerd van 100 gulden per stuk naar € 45 per stuk. Voor het ontstane verschil is een niet uitkeerbare reserve als bedoeld in artikel 67a, derde lid, van boek 2 van het Burgerlijk Wetboek gevormd.

Door de wijziging in de nominale waarde van de aandelen is deze reserve in 2021 vrijgevallen, het saldo is ultimo 2021 toegevoegd aan de overige reserve. In 2022 is deze reserve vrijgevallen ten gunste van het resultaat.

8.2.4 Langlopende schulden

De Provincie Zeeland heeft haar verplichting met betrekking tot de exploitatiebijdrage in 2010 afgekocht tegen een eenmalige som van € 540 miljoen. Vanaf 2010 tot en met 2033 valt de afkoopsom jaarlijks vrij ten gunste van de winst- en verliesrekening. Aangezien deze vrijval op lineaire wijze geschiedt, gaat het jaarlijks om hetzelfde bedrag van € 23.278.571.

8.2.5 Kortlopende schulden

In deze post is het in 2023 vrijvallende deel van de vooruit ontvangen exploitatiebijdrage opgenomen.

8.3 Investeringsschema 2023-2027

In onderstaande tabel zijn de voorgenomen investeringen in de planperiode geclusterd op basis van de indeling die ook administratief wordt aangenomen. Na de tabel volgt per cluster een korte toelichting, waarin de belangrijkste investeringen worden benoemd.

Bedragen in euro x 1.000

	2023	2024	2025	2026	2027
Tolplein	209	50	759	235	-
Tunnel	5.000	-	-	-	-
Tunnelbesturing	350	1.400	350	-	135
ICT	-	-	200	-	-
Wegen	1.311	970	3.309	2.494	-
Totaal	**6.869**	**2.420**	**4.618**	**2.729**	**135**

Tolplein

De investeringen betreffen reguliere vervangingen van de systemen op het tolplein. In 2025 is een vervanging voorzien van de laanbebording. Deze vervanging is uiteraard afhankelijk van het doorvoeren van een geheel of gedeeltelijk tolvrije tunnel.

Tunnel

De vervanging van de verlichting in de tunnel is goedgekeurd in het beleidsplan van 2022. In 2022 is de vervanging van de verlichting technisch voorbereid. In 2023 wordt het nieuwe verlichtingsconcept uitgerold en eind 2023 wordt het in gebruik genomen.

Tunnelbesturing

In 2024 is de vervanging van wandmonitoren van de bedieningsruimte voorzien.

ICT

In 2025 wordt de opslagvoorziening vervangen.

Wegen

De opgenomen investeringen betreffen de reguliere vervanging van het asfalt.

9 Risicoparagraaf

In deze paragraaf wordt inzicht gegeven in de risico's die een rol spelen in de bedrijfsvoering van de WST en invloed kunnen hebben op de toekomstige financiële resultaten. De directie baseert haar beleid op de Tunnelwet Westerschelde, waarin is opgenomen dat de exploitatie van de Westerscheldetunnel tot 14 maart 2033 zal duren.

De WST is voor haar inkomsten afhankelijk van ICT-systemen. Hiervoor zijn uitgebreide continuïteits-voorzieningen aanwezig om een ICT-calamiteit het hoofd te bieden, dan wel het effect daarvan te minimaliseren. De verschillende methoden om risico's te beoordelen en te beheersen zijn in 2016 geïntegreerd in één risicomanagementsysteem. Het risicomanagementsysteem wordt regelmatig geüpdatet. Voor zover er risico's worden benoemd die te maken hebben met het Westerscheldetunnel-complex worden deze getoetst bij de aannemer en worden waar mogelijk en zinvol preventieve maatregelen genomen. Gezien de verwachtingen van de huidige en toekomstige risico's neemt de WST op dit moment geen extra beheersmaatregelen.

Verkeersprognose

In de meerjarenraming wordt uitgegaan van een groei van 2% bovenop de prognose van 2022.

Onderhoudsovereenkomst

De aard van het huidige onderhoudscontract, met een looptijd van twintig jaar, betekent dat niet in alle gevallen een beroep kan worden gedaan op garanties en komen sommige risico's voor rekening van de WST. De WST meent dat met dit risico in de meerjarenraming voldoende rekening is gehouden.

In 2021 heeft de WST, in samenwerking met de aannemer, voor alle technische installaties en systemen een technische levensduurverwachting opgesteld. Door deze jaarlijks te actualiseren is er voldoende inzicht in de risico's. De verwachting zal jaarlijks worden bijgesteld.

Operationele risico's

Met de operationele risico's worden de risico's bedoeld die optreden ten aanzien van het exploiteren van de tunnel. Dit omvat risico's ten gevolge van onder meer ongevallen, technische mankementen en rampen die tot stremming van en schade aan de tunnel kunnen leiden. Deze risico's worden regelmatig geëvalueerd.

Voor de Westerscheldetunnel en de Sluiskiltunnel is een verzekering afgesloten met voor iedere tunnel een uitgebreide schadedekking, met een limiet van € 100 miljoen per jaar en een eigen risico van € 50.000 per aanspraak. Daarnaast is een bedrijfsaansprakelijkheidsverzekering afgesloten met een maximale dekking van € 20 miljoen per jaar en een eigen risico van € 10.000 per aanspraak.

Onvoorzien risico

In 2010 is een overeenkomst gesloten tussen de Provincie en de WST waarbij de afkoop van de exploitatiebijdrage en de uitkering van de aanwezige agioreserve is overeengekomen. In lid 4 van deze overeenkomst is overeengekomen dat de Provincie zorg zal dragen dat de WST altijd aan haar financiële en andere verplichtingen kan voldoen. Dit is niet van toepassing indien er sprake is van buitengewone onvoorziene omstandigheden van zodanige aard dat de Provincie Zeeland daar in redelijkheid niet aan gehouden kan worden.