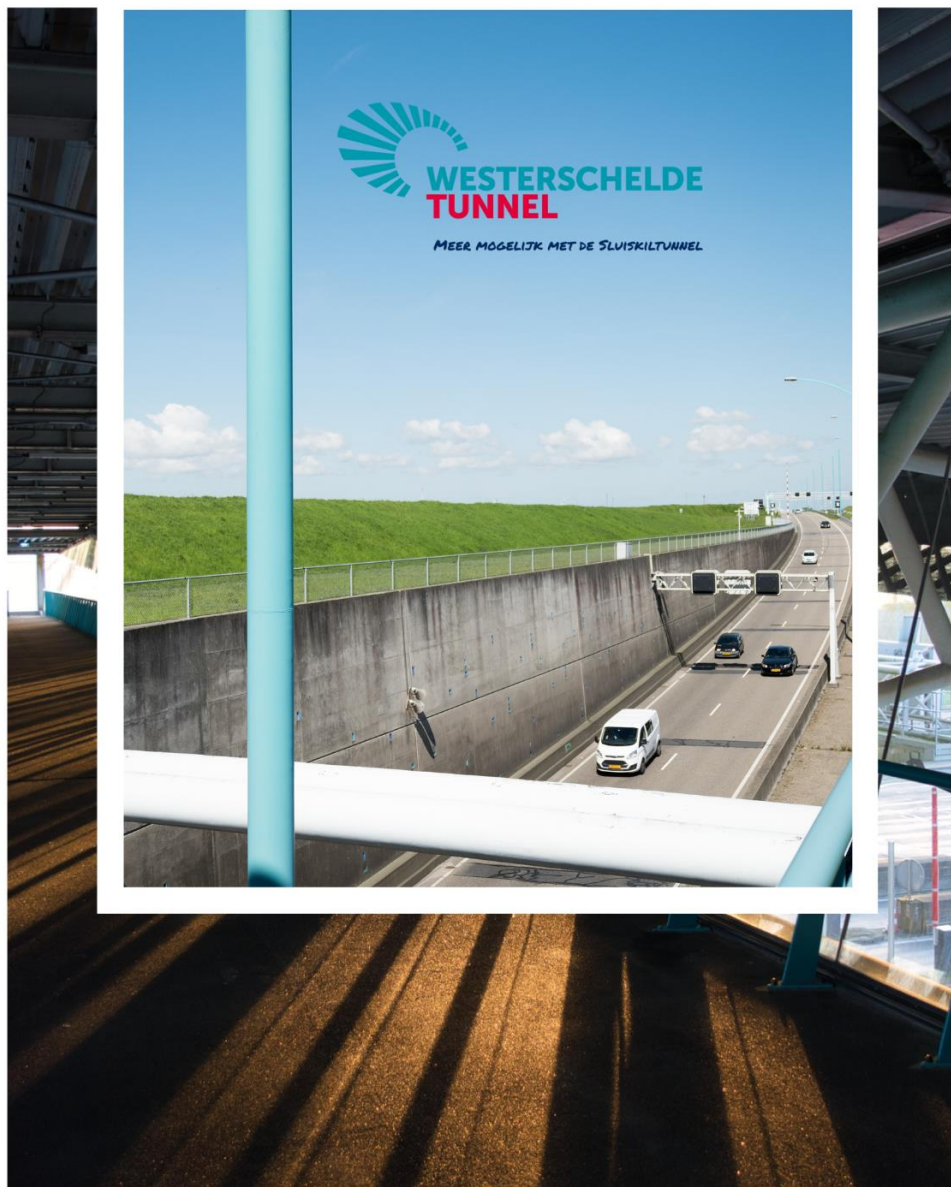


BELEIDSPLAN 2025

N.V. WESTERSCHELDETUNNEL



Inhoudsopgave

1	Profiel en kerncijfers	3
2	Voorwoord.....	4
3	Ontwikkelingen	5
4	Verkeersprognose	9
5	Tarieven	10
6	Financiën	11
7	Risicoparaagraaf.....	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. Met ingang van 1 januari 2025 wordt de WST gedeeltelijk tolvrij.

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.

	2021	2022	2023	2024*	2025*
Beschikbaarheid					
Geen onregelmatigheden (%)	98,1	98,2	94,5	98,0	98,0
Verkeer					
Passages per jaar	6.937.723	7.714.818	8.247.822	8.667.543	8.836.063
Passages per dag (gem.)	19.007	21.136	22.535	23.682	24.208
Passages t-tag	4.514.730	5.018.182	5.331.535	5.597.799	628.508
Passages t-tag (%)	65,1	65,0	64,6	64,6	5,9
Passages veelgebruikers	1.116.032	1.238.654	1.327.129	1.473.606	138.870
Passages veelgebruikers (%)	16,1	16,1	16,1	17,0	1,2
Passages tolvrije dagen**	137.167	109.268	116.871	127.693	-
Financiën					
Tolopbrengsten (x € 1 mln.)	30,4	33,5	35,6	37,4	15,0
Gem. opbrengst per betaalde passage (x € 1)	4,38	4,35	4,31	4,32	14,45
Netto resultaat (x € 1 mln.)	10,6	12,8	11,1	13,4	15,7
Personeel					
Bezetting (fte.)	54,9	51,1	53,4	58,7	51,4
Ziekteverzuim (%)	5,5	7,1	9,6	6,5	4,0

* prognose/begroot

**in 2021 waren er 8 tolvrije dagen, in 2022, 2023 en 2024 6.

2 Voorwoord

Dit beleidsplan wordt opgesteld op een moment dat de Westerscheldetunnel in het middelpunt van de belangstelling staat. Zowel de betonschade in de Oostbuis als het gedeeltelijk tolvrij worden van de Westerscheldetunnel met ingang van 1 januari 2025 zorgen voor veel aandacht bij verschillende partijen.

Het gedeeltelijk tolvrij worden heeft een grote impact op de organisatie van de WST en die van Movenience. De bezetting op het Tolplein wordt naar beneden bijgesteld. Omdat nog onduidelijk is hoe het verkeer gaat reageren op de nieuwe situatie is de herziene bezetting ook nog voorlopig en zal er op basis van ervaringen bijgestuurd moeten worden.

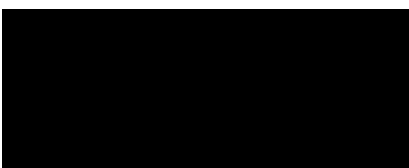
Movenience zal in het 1^e deel van 2025 druk bezig zijn met de afwikkeling van de t-tagcontracten die samenhangen met het tolvrij worden van de categorieën 1,2 en 5. Movenience blijft daarna in afgeslankte vorm de taken voor de WST en de Westerschelde Ferry uitvoeren en wordt gehuisvest in het kantoorgebouw Tolplein.

Begin oktober heeft de WST gecommuniceerd over de herstelaanpak van de betonschade in de Oostbuis. Op basis van de huidige inzichten vindt die reparatie plaats in het voorjaar van 2026. De voorbereiding daarvan vinden grotendeels plaats in 2025. Gelet op de enorme impact daarvan zal de WST zich moeten laten ondersteunen op (verkeers)technisch, juridisch en communicatief vlak. Het herstel in 2026 zal niet zonder hinder voor het verkeer uitgevoerd kunnen worden. De WST zal zich tot het uiterste inspannen om de overlast voor de klant zo veel mogelijk te beperken.

Rijkswaterstaat (RWS) en de WST hebben de afgelopen jaren intensief samengewerkt om de overdracht van de Sluiskiltunnel van de Provincie Zeeland naar RWS voor te bereiden. In 2024 zijn afspraken gemaakt over hoe de WST en RWS met elkaar gaan samenwerken in de periode 2025-2033. Een goed voorbeeld daarvan is dat de WST namens RWS de aanbestedingsprocedure voor een nieuw onderhoudscontract vanaf mei 2025 voor de Sluiskiltunnel heeft uitgevoerd. Daarnaast blijft de WST voor RWS het Beheer, Onderhoud, Verkeers- en Incidentmanagement (BOVI) van de Sluiskiltunnel uitvoeren. Vanaf 2025 worden ook de eerste overleggen gevoerd over de overdracht van de Westerscheldetunnel in 2033.

De begroting voor 2025 staat in dit beleidsplan centraal. In het financiële overzicht zijn ontwikkelingen in de winst- en verliesrekening en de balans tot en met 2029 opgenomen. De reparatie van de betonschade is voorzien in 2026. De kosten daarvan zullen zowel bestaan uit operationele kosten, afschrijvingen als gederfde inkomsten. Omdat op dit moment daar nog geen onderscheid in gemaakt kan worden, is daar onder meer in de meerjarige tolopbrengsten nog geen rekening mee gehouden. In de nu voorliggende begroting is de betonschade als investering van € 19,5 miljoen opgenomen en zijn de lasten als afschrijvingen vanaf 2027 verwerkt. In het beleidsplan van 2026 zal de uitwerking naar de verschillende kosten- en opbrengstencomponenten plaatsvinden.

Het is duidelijk dat 2025 de nodige uitdagingen gaat bieden. Ondersteund door deskundige en gemotiveerde collega's en op onderdelen door externe expertise zie ik die uitdagingen met vertrouwen tegemoet.



Harald Schoenmakers
algemeen directeur

3 Ontwikkelingen

3.1 WST gedeeltelijk tolvrij

Na een traject van onderhandelingen is op 20 november 2023 tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) en de provincie Zeeland (provincie) overeenstemming bereikt over een gedeeltelijk tolvrije WST per 1 januari 2025. Gedeeltelijk tolvrij betekent tolvrij voor personenauto's en motoren, wat neerkomt op de categorieën 1, 2 en 5.

Het ministerie en de provincie Zeeland hebben overeenstemming bereikt over de wijze waarop het gereserveerde geld kan worden overgemaakt. Dit zal middels een zogenaamde Specifieke Uitkering (SPUK) plaatsvinden met een zeer geringe verantwoording achteraf. De SPUK wordt definitief na de begrotingsbehandeling van 2025 in de Tweede en Eerste Kamer.

De provincie Zeeland en de WST hebben op 17 september een zogenaamde Prestatie Overeenkomst (POK) getekend. Dit betreft een jaarlijkse bijdrage van € 24,2 miljoen.

De WST moet op het Tolplein een uitvoerbaar onderscheid kunnen maken tussen betalende en gratis passerende voertuigen. Fysiek zal er daarom vooralsnog op het Tolplein weinig tot niets wijzigen. De WST heeft een aantal uitgangspunten gedefinieerd. Voor het Tolplein betekent dat het volgende:

1. Het Tolplein moet voldoen aan wet- en regelgeving, bijvoorbeeld ten aanzien van obstakelbeveiliging
2. Het moet veilig zijn voor passanten en voor medewerkers van de WST die op het Tolplein werken
3. Het heffen van tol voor de categorieën 3 en 4 moet te handhaven zijn.

In 2024 zijn talloze voorbereidingen getroffen. Zo wordt het tolsysteem per 1 januari aangepast. Als er een voertuig categorie 1, 2 of 5 de laan in rijdt gaat de slagboom automatisch open. Het behouden van een uitrijslagboom is noodzakelijk om het betalende verkeer en het tolvrije verkeer te kunnen handhaven. Ook is dit noodzakelijk voor de (verkeers)veiligheid op het Tolplein. De maximale snelheid blijft 30 km/u.

De lanen 1, 2 en 3 worden ingericht voor de categorieën 1 en 2. Laan 4 wordt ingericht voor vrachtwagens en bussen met een t-tag. Laan 7 is al geschikt voor exceptioneel- en breedtetransport en wordt ingericht voor vrachtwagens en bussen die willen betalen met een kaart. Laan 6 blijft een kassa laan. Deze is alleen overdag op werkdagen geopend. Laan 5 wordt een speciaal ingerichte motorrijlaan, waar alleen motoren kunnen passeren.

Vanaf 1 januari gaat ook een nieuw werkrooster voor tolgaarders in. Deze blijven nodig hoewel het aantal contante betalingen fors zal afnemen. Daarnaast blijven tolgaarders nodig om assistentie te verlenen aan verkeerd gereden voertuigen of aan vrachtwagens die problemen ondervinden met het betalen van tol.

Op 23 september is de externe communicatie gestart over het inleveren van de t-tag en het verrekenen van het tegoed. Vanaf 4 november wordt de externe communicatie gestart over de inrichting van het Tolplein. De website rijtolvrij.nl staat hier centraal in.

3.2 Betonschade Oostbuis

In februari 2023 werd aan het einde van de Oostbuis een breuk in een tunnelsegment aangetroffen. Dit was de uitkomst van een onderzoek dat was opgestart na het in december 2022 ontdekken van een scheur in de tunnelling bij de poging om een lekkage te repareren. Onder regie van de WST werden deskundigen ingeschakeld met als belangrijkste opdracht de veiligheid te borgen en te onderzoeken wat er aan de hand is. Gedurende dit proces heeft de directie van de WST besloten om de aanpak in een projectstructuur om te vormen en een externe projectleider van Arcadis aan te stellen. Medio augustus 2023 werden stakeholders (provincie Zeeland, gemeenten Borsele en Terneuzen en Rijkswaterstaat) geïnformeerd. Op 31 augustus vond de externe communicatie plaats. Achteraf is deze periode als Fase 1 betiteld.

Fase 2 betrof het onderzoek van de mogelijke oorzaak en de veiligheidssituatie. Geconstateerd werd dat er géén direct gevaar bestaat voor de weggebruiker. Ten aanzien van de mogelijke oorzaak werd geconcludeerd dat er geen sprake is van één enkele duidelijke oorzaak, maar van een samenspel van omstandigheden die aanleiding tot de schade heeft gegeven. Belangrijke aspecten daarin zijn:

- Zetting door kruip (voortgaande vervorming onder invloed van gelijkblijvende belastingen) van samendrukbare lagen tussen en naast de twee tunnelbuizen geven toenemende belastingen.
- De interactie tussen de ringen is in werkelijkheid stijver dan in het ontwerp is aangenomen.
- De aan de binnenzijde van de tunnelsegmenten aanwezige (en door de breuksnede doorlopende) wapening in ringrichting is (lokaal) niet voldoende gebleken om de daarop optredende snedekrachten bij scheurvorming over te nemen en te beheersen.

Het onderzoek naar de mogelijke oorzaak is op 30 november 2023 met een publieksversie gepubliceerd. De conclusies zijn op 19 december 2023 toegelicht aan de gemeente Borsele als bevoegd gezag en de door hen ingeschakelde specialisten van Rijkswaterstaat.

In Fase 3 is er gezocht naar een uiteindelijke oplossing of oplossingen. Uitgangspunt daarbij was dat de techniek leidend is en dat voldaan moet worden aan randvoorwaarden zoals het voldoen aan wet- en regelgeving, uitvoerbaarheid en robuustheid. Stap voor stap werd duidelijk dat een ingrijpende oplossing onvermijdelijk is. Technisch gezien bestaat die uit het aanbrengen van een binnenring ('inliner'), die de krachten van de bestaande tunnelling zal overnemen. Omdat bij een dergelijke toepassing ook het kabelkanaal, met daarin essentiële voorzieningen als energie, data en waterafvoer, verwijderd zou moeten worden is er veel tijd gestoken om alternatieven te beoordelen. Uiteindelijk is daar de variant uitgekomen van de binnenring die afsteunt op het kabelkanaal.

Op 4 oktober is de uitkomst van het onderzoek in Fase 3 gepresenteerd. Vervolgens is aangegeven dat het vervolg uit 3 sporen zal bestaan:

- Het opstellen van een verkeers- en omgevingsplan;
- Het contracteren van een aannemer;
- Het afstemmen en doorlopen van de vergunningprocedure met het bevoegd gezag.

De inschatting is dat de totale doorlooptijd voordat het herstel daadwerkelijk uitgevoerd kan worden circa 1,5 jaar is.

Na 4 oktober zijn alle drie de sporen in gang gezet. De WST heeft aan de primaire stakeholders (provincie Zeeland, gemeente Borsele, gemeente Terneuzen, Veiligheidsregio Zeeland en Rijkswaterstaat) toegezegd om hen driemaandelijks te informeren over de stand van zaken.

3.3 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.

Op 22 mei 2025 wordt de Sluiskiltunnel overgedragen aan RWS. Eind 2023 is een overeenkomst tussen RWS en de WST inzake Beheer, Onderhoud, Verkeers- en Incidentmanagement (BOVI) getekend. Zo blijft de WST in feite dezelfde werkzaamheden uitvoeren maar vanaf mei voor een nieuwe eigenaar.

In december 2022 sloot RWS een overeenkomst met de WST waarin de WST opdracht kreeg om namens RWS een contract met een marktpartij voor het onderhoud van de Sluiskiltunnel voor de periode 2025-2033 op te stellen, aan te besteden en af te sluiten. In het vierde kwartaal is het onderhoud voor de periode 2025-2033 gegund. Het nieuwe onderhoudscontract blijft binnen het bij RWS daarvoor gereserveerde budget. In het eerste halfjaar van 2025 zal een zogenaamde transitieperiode plaatsvinden met de afwikkeling van het oude contract en de opstart van het nieuwe contract. Dit vergt voor betrokken partijen een forse inspanning.

In 2024 zijn al gesprekken met RWS gevoerd over de inhoudelijke en financiële verantwoording door de WST. Deze worden in de eerste helft van 2025 verder uitgewerkt.

3.4 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 RWS vanaf 2023 inzicht krijgt in de onderhoudsplannen van de WST.

RWS zal, onder voorwaarden, vanaf 2025 bijdragen in de kosten van grote investeringen en/of vervangingen met een restlevensduur na 2033. De Beheercommissie, met daarin leden van de WST en RWS, is het hiervoor aangewezen orgaan.

RWS start daarnaast in 2025 met een projectorganisatie die de overdracht van de WST in 2033 moet gaan voorbereiden. Dit project heeft verschillende uiteenlopende deelprojecten zoals het overdragen van de activa, het inzicht geven in de levensduurverwachting van deze activa, de eventuele overgang van personeel en het verplaatsen van de verkeerscentrale van Borssele naar Helmond. Daarnaast zal door RWS een nieuw onderhoudscontract moeten worden afgesloten voor de periode vanaf maart 2033. Hiervoor zal door RWS een fors beroep worden gedaan op de systemen en de aanwezige kennis van de WST. Voor de WST is van belang dat het project goed wordt afgestemd met de WST zodat de juiste personen op het juiste moment en in de juiste volgorde hierbij worden betrokken.

3.5 Dwarsverbindingsdeuren

Momenteel zijn er in de Westerscheldetunnel flinke onderhoudsinspanningen nodig om de benodigde 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. In 2023 is een mockup opgesteld om kleinere modificatie van de ophanging en bevestiging van de deuren en de vergrendeling te testen. Deze proef is veelbelovend en in het laatste kwartaal van 2023 zijn de deuren van dwarsverbinding 3 van deze modificaties voorzien. Het plan is om deze aanpassingen de komende jaren door de gehele tunnel uit te rollen. Onderzocht wordt of het mogelijk is om de vervanging van de ophanging van de deuren in de Oostbuis te combineren met de voorziene betonreparatie.

3.6 NIS2

De Europese Unie (EU) heeft per december 2022 de 'Network and Information Security Directive 2' (NIS2) aangenomen. De NIS2-richtlijn is de opvolger van de NIS-richtlijn uit 2016 en is bedoeld om de digitale beveiliging en weerbaarheid van essentiële diensten in EU-lidstaten te verbeteren. De NIS2-richtlijn vergroot de reikwijdte van de NIS-richtlijn door meer sectoren te omvatten. Uitval van hun diensten kunnen zorgen voor maatschappelijke en economische ontwrichting. Ook stelt de richtlijn strengere beveiligingsnormen en meldingsvereisten voor incidenten. Lidstaten moeten de richtlijn opnemen in hun nationale wetgeving.

Sinds januari 2023 werkt de Rijksoverheid aan de omzetting van de NIS2-richtlijn naar nationale wetgeving. In Nederland zal de NIS2-richtlijn geïmplementeerd worden in de vorm van de Cyberbeveiligingswet (Cbw). Nederland zal waarschijnlijk in het derde kwartaal van 2025 haar wetgeving aanpassen.

De WST valt als een organisatie die een essentiële dienst verleent ook onder de Cyberbeveiligingswet. Er komen drie verplichtingen: registratieplicht (jezelf kenbaar maken bij de overheid), zorgplicht (tot nemen van beveiligingsmaatregelen) en meldplicht (van informatiebeveiligingsincidenten). Ook komt er bestuurlijke aansprakelijkheid en opleidingsplicht voor bestuurders en toezicht en handhaving door een toezichthouder. De WST heeft in 2024 de eerste stappen gezet om hieraan te gaan voldoen. In 2025 krijgt dit een vervolg.

3.7 Movenience

Movenience is een 100% dochteronderneming van de WST, die gespecialiseerd is in betaalservices die aan mobiliteit gerelateerd zijn. Movenience bedient twee soorten klanten. Enerzijds de operators N.V. Westerscheldetunnel en de Westerschelde Ferry B.V. als aanbieder van mobiliteit-gerelateerde diensten, die met één van de betaalmiddelen van Movenience (t-tag of b-tag) betaald kunnen worden.

Anderzijds zijn dat de abonneementhouders: zij die gebruikmaken van deze betaalmiddelen om af te rekenen bij de aangesloten operator. De dienstverlening voor N.V. Westerscheldetunnel richt zich op het uitgeven van betaalmiddelen (t-tag), het afwickelen van financiële transacties en het debiteurenbeheer. Hiervoor beschikt Movenience over een eigen klantenservice.

Daarnaast 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 2025 gecontinueerd.

Vanaf 1 januari 2025 blijft Movenience de t-tagdienstverlening verzorgen voor de categorieën 3 en 4 van de WST en de b-tag dienstverlening voor de WSF. In het eerste half jaar van 2025 dienen alle t-tagcontracten voor de categorieën 1,2 en 5 te worden afgewikkeld. Daarna wordt Movenience in afgeslankte vorm gehuisvest in het kantoorgebouw Tolplein.

4 Verkeersprognose

In 2023 steeg het aantal passages met 6,9% ten opzichte van 2022. Dat beeld was iets vertekend omdat in de eerste maanden van 2022 nog covid-maatregelen van kracht waren. De stijging zet in 2024 door. In 2025 wordt een groei verwacht van 5% ten opzichte van 2024.

Voor 2025 wordt voorzichtigheidshalve gerekend met een groei, ten opzichte van de verwachting van 2024, van 2% voor de categorieën 3 en 4.

Het is onduidelijk welk effect het gedeeltelijk tolvrij worden van de Westerscheldetunnel heeft op het aantal passages in de categorie 1,2 en 5. In 2025 wordt gerekend met dezelfde groei als in 2024, namelijk 5%. Dit heeft overigens geen invloed (meer) op de bedrijfsopbrengsten.

Op basis van de te verwachten realisatie in 2024 zijn de passages en de onderverdeling daarvan voor 2025 als volgt begroot:

Bedragen in euro's

Categorie	Voertuig	Passages 2021	Passages 2022	Passages 2023	Prognose 2024	Begroting 2025
1	Personenauto	5.507.841	6.206.336	6.668.302	6.981.247	7.330.310
2	Personenauto met aanhanger	358.739	397.309	424.762	447.390	469.760
3	Vrachtwagen, bus	166.013	171.366	180.342	189.328	193.116
4	Vrachtwagencombinatie	698.231	745.832	768.106	821.483	837.913
5	Motor*	38.411	51.629	51.642	51.182	-
	Vrije passages op tolvrije dagen**	137.167	109.268	116.871	127.693	-
	Vrije passages***	31.321	33.078	37.797	49.220	4.964
	Totalen	6.937.723	7.714.818	8.247.822	8.667.543	8.836.063

* Vanaf 2025 worden passages van motoren niet meer geteld.

**In 2020 waren er 4 tolvrije dagen. In 2021 8 en in 2022, 2023 en 2024 6.

***Vrije passages zijn in het tolsysteem apart geregistreerd en betreffen met name passages van hulpverleningsinstanties en eigen personeel (tot en met 2024).

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.

Na een traject van onderhandelingen is op 20 november 2023 tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) en de provincie Zeeland (provincie) overeenstemming bereikt over een gedeeltelijk tolvrije Westerscheldetunnel per 1 januari 2025. Gedeeltelijk tolvrij betekent tolvrij voor personenauto's en motoren, wat neerkomt op de categorieën 1, 2 en 5.

De provincie Zeeland en de WST hebben op 17 september een zogenaamde Prestatie Overeenkomst (POK) getekend over de wijze waarop de compensatie voor de gemiste tolopbrengsten a € 24,2 miljoen naar de WST wordt overgemaakt. Deze overeenkomst stelt de WST in staat de tarieven voor de categorieën 1, 2 en 5 vanaf 2025 op nihil te stellen

De tarieven voor 2025 zijn als volgt:

	Nominaal tarief 2025	t-tag tarief 2025	Veelgebruikerstarief 2025
Cat. 1	0,00	0,00	0,00
Cat. 2	0,00	0,00	0,00
Cat. 3	18,20	11,00	9,10
Cat. 4	25,00	15,00	12,50
Cat. 5	0,00	0,00	0,00

6 Financiën

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de financiële doorwerking van het voorgenomen beleid van de WST. De begroting voor 2025 staat centraal met daarnaast de ontwikkelingen in de winst- en verliesrekening en de balans tot en met 2029.

6.1 Winst- en verliesrekening 2025-2029

Bedragen in euro x € 1.000

	2025	2026	2027	2028	2029
Tolopbrengsten	15.052	15.352	15.660	15.973	16.292
Uitkering POK	24.216	24.216	24.216	24.216	24.216
Exploitatiebijdragen	23.279	23.279	23.279	23.279	23.279
Overige bedrijfsopbrengsten	360	396	406	417	429
Totaal bedrijfsopbrengsten	62.907	63.243	63.561	63.885	64.216
Personeelskosten	5.708	5.818	5.995	6.207	6.334
Uitzendkrachten	373	362	369	376	449
Afschrijvingen	29.942	30.633	35.306	37.172	37.719
Kosten instandhouding	7.982	6.814	7.208	8.544	7.318
Overige bedrijfskosten	3.464	3.480	2.811	2.842	2.890
Totaal bedrijfslasten	47.469	47.107	51.689	55.141	54.710
Resultaat deelneming	-377	-77	-62	-51	-36
Financiële baten	600	400	200	200	200
Netto resultaat na belastingen	15.661	16.459	12.010	8.893	9.670

6.1.1 Tolopbrengsten

De tolopbrengsten van 2025 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 2022	Realisatie 2023	Prognose 2024	Begroting 2025
1	personenauto	18.290	19.682	20.554	-
2	cat. 1 met aanhanger	1.799	1.946	2.077	-
3	vrachtwagens, bussen	1.819	1.918	2.031	2.072
4	cat. 3 met aanhanger	11.522	11.924	12.725	12.980
5	motor	95	95	94	-
	Totalen	33.525	35.565	37.481	15.052

6.1.2 Uitkering POK

Als compensatie voor het gedeeltelijk tolvrij worden van de WST hebben de provincie Zeeland en de WST een zogenaamde Prestatie Overeenkomst (POK) getekend. Het gaat jaarlijks om hetzelfde bedrag (€ 24.215.702).

Bedragen in euro x € 1.000

	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Prognose 2024	Begroting 2025
Uitkering POK	-	-	-	24.216

6.1.3 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 2022	Realisatie 2023	Prognose 2024	Begroting 2025
Exploitatiebijdrage	23.279	23.279	23.279	23.279

6.1.4 Overige opbrengsten

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

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

Bedragen in euro x € 1.000

	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Prognose 2024	Begroting 2025
Doorberekende salariskosten	293	293	305	325
Overige opbrengsten	39	39	70	35
Totaal	332	332	375	360

6.1.5 Personeelskosten

De personeelsformatie stijgt in 2025 met 0,3 fte ten opzichte van de begroting uit 2024. In de volgende tabel is de geraamde personeelsformatie per afdeling weergegeven.

	Begrote fte. 2024	Begrote fte. 2025
Directie & Secretariaat	1,7	1,7
Tolinning	9,3	8,6
Verkeers- & Incidentmanagement	14,2	14,3
Technisch Beheer & Onderhoud	12,4	12,7
Bedrijfsvoering	7,4	8,0
Communicatie	2,6	2,6
Totaal	47,6	47,9

Bedragen in euro x € 1.000

	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Prognose 2024	Begroting 2025
Personeelskosten	4.450	4.832	5.381	5.708

6.1.6 Uitzendkrachten

Uitzendkrachten worden hoofdzakelijk ingezet voor het innen van tol en vormen daarmee een flexibele schil die wordt afgestemd op de verkeersdrukke. De formatie in 2025 is 7,0 fte lager dan de begrote formatie van 2024.

	Begrote fte. 2024	Begrote fte. 2025
Tolinning	10,5	3,5
Bedrijfsvoering	0,2	0,2
Communicatie	-	-
Totaal	10,7	3,7

Bedragen in euro x € 1.000

	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Prognose 2024	Begroting 2025
Uitzendkrachten	1.063	1.236	1,164	373

6.1.7 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 2022	Realisatie 2023	Prognose 2024	Begroting 2025
Afschrijvingen	30.100	30.209	30.705	29.942

6.1.8 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.

Bedragen in euro x € 1.000

	Realisatie 2022	Realisatie 2023	Prognose 2024	Begroting 2025
Onderhoudscontract	3.050	4.234	3.659	4.373
Energie	1.009	1.321	900	900
Overige onderhoudskosten	1.613	3.067	3.207	2.609
Kosten instandhouding	5.672	8.622	7.766	7.982

6.1.9 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 2022	Realisatie 2023	Prognose 2024	Begroting 2025
Overige bedrijfskosten	3.221	4.222	3.985	3.464

6.2 Balans 2025-2029

Bedragen in euro x € 1.000

	2025	2026	2027	2028	2029
Materiële vaste activa	217.513	216.505	191.555	165.591	128.191
Deelnemingen	337	260	197	147	111
Vaste activa	217.850	216.765	191.752	165.738	128.302
Vorderingen	8.707	8.707	8.707	8.707	8.707
Liquide middelen	32.485	11.090	8.375	7.993	22.928
Vlottende activa	41.192	19.797	17.082	16.700	31.635
Totaal activa	259.042	236.562	208.834	182.438	159.937
Gestort en opgevraagd kapitaal	66.140	66.140	66.140	66.140	66.140
Onverdeelde winst	15.661	16.460	12.010	8.893	9.670
Eigen vermogen	81.801	82.600	78.150	75.033	75.810
Langlopende schulden	167.543	144.264	120.986	97.707	74.429
Kortlopende schulden	9.698	9.698	9.698	9.698	9.698
Totaal passiva	259.042	236.562	208.834	182.438	159.937

6.2.1 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.

6.2.2 Vlottende activa

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

6.2.3 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 2023 € 66.140.280 geplaatst en volgestort. Alle geplaatste en volgestorte aandelen zijn in handen van de Provincie Zeeland.

6.2.4 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.

6.2.5 Kortlopende schulden

In deze post is het in 2025 vrijvallende deel van de vooruit ontvangen exploitatiebijdrage opgenomen.

6.3 Investeringschema 2025-2029

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

	2025	2026	2027	2028	2029
Tolplein	90	960	140	265	90
Tunnel	2.450	3.650	185	-	-
ICT	300	-	-	-	-
Wegen	5.900	5.010	2.530	7.935	230
Totaal	8.740	9.620	2.855	8.200	320

Tolplein

De investeringen betreffen reguliere vervangingen van de systemen op het tolplein. In 2026 is een vervanging voorzien van de betaalsystemen en de bebording boven de lanen.

Tunnel

In 2025 is de reguliere vervanging een deel van de bedieningsruimte voorzien. In 2025 is ook het vervangen van het pfas-houdend blusschuim in de hulpposten in de tunnel voorzien.

In 2026 zal de ophanging, de bevestiging en de vergrendeling van de vluchtdeuren worden vervangen.

In 2026 is de reparatie van de betonschade in de Oostbuis gepland. Voor de reparatie van de betonschade is in de meerjarenraming een bedrag van € 19,5 mln. opgenomen als investering. In het beleidsplan van 2026 zal de uitwerking naar kosten, afschrijvingen en gedeerde inkomsten plaatsvinden.

ICT

In 2025 wordt de een deel van de IT-infrastructuur t.b.v. de kantoorautomatisering vervangen.

Wegen

De opgenomen investeringen betreffen de reguliere vervanging van het asfalt.

7 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 continuïteitsvoorzieningen 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 2024.

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.

Betonschade

De WST heeft in haar meerjarenbegroting een bedrag voorzien van € 19,5 mln. voor de betonreparatie. Op dit moment is aannemelijk dat deze voorziening voldoende is. De verwachting is dat het totaal van de kosten binnen de financiële mogelijkheden van de WST blijft.

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.