

BELEIDSPLAN 2026

N.V. WESTERSCHELDETUNNEL



MEER MOGELIJK MET DE SLUISKILTUNNEL

Inhoudsopgave

1	Profiel en kerncijfers	3
2	Voorwoord	4
3	Ontwikkelingen	5
4	Verkeersprognose	7
5	Tarieven	8
6	Financiën	9
7	Risicoparagraaf.....	14

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 tolnning, het verkeers- en incidentmanagement en het onderhoud en beheer van de Westerscheldetunnel, de Sluiskiltunnel en de toeleidende wegen. Met ingang van 1 januari 2025 is de WST gedeeltelijk tolvrij.

Ons 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.

	2022	2023	2024	2025*	2026*
Beschikbaarheid					
Geen onregelmatigheden (%)	98,2	94,5	97,8	98,0	98,0
Verkeer					
Passages per jaar	7.714.818	8.247.822	8.746.374	10.116.885	10.600.098
Passages t-tag	5.018.182	5.331.535	5.541.985	675.349	695.340
Financiën					
Tolopbrengsten (x € 1 mln.)	33,5	35,6	38,1	16,5	17,0
Nettoresultaat (x € 1 mln.)	12,8	11,1	14,2	17,1	16,3
Personeel					
Bezetting (fte.)	42,9	43,8	46,5	48,2	47,0
Bezetting (fte.) uitzendkrachten	14,3	13,8	11,7	3,3	4,9
Ziekteverzuim (%)	7,1	9,6	7,8	5,0	4,0

* prognose/begroot

2 Voorwoord

Het beleidsplan voor 2026 van de WST lijkt een soort van tussenjaar tussen het jaar 2025 waarin we gedeeltelijk tolvrij werden en het jaar 2027 waarin het herstel van de breuk in de Oostbuis uitgevoerd zal worden.

Het gedeeltelijk tolvrij worden van de Westerscheldetunnel is in 2025 goed verlopen. De aanpassingen op het tolplein zijn door de passanten goed opgepakt. Organisatorisch heeft de WST de formatie aangepast op deze nieuwe situatie en is dochteronderneming Movenience 'afgeslankt' en vanaf 1 juni 2025 ingetrokken in het kantoor van de WST op het tolplein. Dit nadat de medewerkers van Movenience in het 1^e kwartaal van 2025 de overeenkomsten van ruim 60.000 t-tagabonnees hadden beëindigd en ca. € 4 mln. aan tegoeden aan de klanten hadden teruggeboekt. Een compliment voor de medewerkers van Movenience is hierbij op zijn plaats.

Er wordt hard gewerkt aan de voorbereiding van het herstel van de Oostbuis, met alles wat daarbij komt kijken (techniek, vergunningen, verkeersmanagement e.d.). Het herstel zal starten op 11 januari 2027 en gedurende de uitvoeringsperiode, zal dit grote impact op de mobiliteit hebben. Samen met de provincie Zeeland en andere betrokken partijen wordt gewerkt aan een bereikbaarheidsplan, waarin binnen de beperkte mogelijkheden naar een zo optimale uitvoering wordt gestreefd.

Op 23 mei 2025 werd de Sluiskiltunnel overgedragen van de provincie Zeeland aan Rijkswaterstaat. De afgelopen 10 jaar voerde de WST alle taken m.b.t. de Sluiskiltunnel uit voor de provincie en bedank ik hen voor het in ons gestelde vertrouwen. Voor de periode 2025-2033 is zo'n zelfde afspraak met Rijkswaterstaat gemaakt. Voorafgaand daaraan heeft de WST namens Rijkswaterstaat een nieuw onderhoudscontract succesvol aanbesteed en ook daar spreekt veel vertrouwen uit.

Met Rijkswaterstaat wordt de overdracht van beide tunnels in maart 2033 vroegtijdig voorbereid om deze zo soepel mogelijk te laten verlopen. Stap voor stap zal de samenwerking worden geïntensiveerd.

Naast al deze ontwikkelingen zal er in 2026 in Zeeuws-Vlaanderen worden geasfalteerd en worden grotere onderhoudswerkzaamheden in de Westerscheldetunnel voorbereid. In de Sluiskiltunnel zal de 1^e fase van renovatie van systemen beginnen, met de vervanging van de verlichting.

Met al deze activiteiten op het programma prijs ik me gelukkig met de inzet van deskundige en gemotiveerde medewerkers van zowel de WST als die van de aannemers WM en CBT. Met elkaar zorgen zij voor een zo hoog mogelijke beschikbaarheid en veiligheid op het hele tracé met de twee tunnels als middelpunt.

Harald Schoenmakers
algemeen directeur

3 Ontwikkelingen

3.1 Betonschade Oostbuis

In 2023 is er in de Oostbuis richting Borssele in één van de betonnen segmenten een breuk gevonden. De situatie was en is nog steeds stabiel en de tunnel is veilig te gebruiken. Wel is reparatie op termijn noodzakelijk. In oktober 2024 heeft de WST de aanpak voor het herstel van de betonschade in de Oostbuis gepresenteerd. Het herstel betreft het aanbrengen van een inliner in de Oostbuis met als flankerende maatregel het lokaal beperkt ontgraven van de grond boven zowel de Oostbuis als de Westbuis. Om één ander te realiseren werd aangegeven dat er ongeveer 1,5 jaar nodig zou zijn om een aannemer te vinden, het vergunningentraject te doorlopen en een verkeers- en omgevingsplan op te stellen. De kosten werden ingeschat tussen de € 13,5 mln. en € 19,5 mln.. Daarnaast werd een indicatieve doorlooptijd van 4 maanden aangegeven.

Een projectteam met WST, Arcadis en Westerscheldetunnel Maintenance (WM) bereidt het herstel voor, waarbij Arcadis verantwoordelijk is voor het ontwerp en WM voor de reparatie. In juli 2025 is door middel van een zogenaamde ex ante melding op TenderNed aangegeven dat de WST voornemens is de opdracht tot herstel te gunnen aan WM. Hier zijn geen bezwaren tegen ingesteld, waardoor de reparatie door de eigen aannemer van de WST zal worden uitgevoerd. Ondersteund door Arcadis wordt met de gemeente Borssele het proces van de benodigde vergunningen voorbereid.

Op 28 mei 2025 maakte de WST bekend dat de reparatie begin 2027 gaat starten. Die planning biedt ruimte om de complexe werkzaamheden zorgvuldig voor te bereiden en goed af te stemmen op andere activiteiten in de regio. Inmiddels is duidelijk dat de Vlaketunnel in april 2026 tien dagen 'vierkant' dicht gaat en de Zeelandbrug in het najaar van 2026 acht weken afgesloten zal zijn. Het projectteam richt zich op het afronden van alle voorbereidende werkzaamheden voor 1 juli 2026. Het startmoment voor de reparatie is bepaald op 11 januari 2027.

De tijd die ons nog rest tot de start moet benut worden om samen met betrokken partijen in Zeeland te werken aan een bereikbaarheidsplan. Tijdens de herstelwerkzaamheden is alleen de Westbuis beschikbaar voor verkeer. Die zal zo optimaal mogelijk benut moeten worden om Zeeuws-Vlaanderen, Walcheren en de Bevelanden bereikbaar te houden. Met één tunnelbuis beschikbaar zal dat niet kunnen zonder forse reductie van het verkeersaanbod en verkeershinder. Binnen de wettelijke eisen voor tunnelveiligheid wordt gezocht naar een oplossing die zo min mogelijk overlast geeft tijdens de herstelperiode.

In dit bedrijfsplan wordt er, met de huidige kennis, ervan uitgegaan dat de totale kosten € 20 mln. bedragen. De kosten bestaan uit operationele kosten, afschrijvingen en gedeerde inkomsten. In 2024 en 2025 zijn ca. € 3 mln. aan voorbereidingskosten uitgegeven. In de begroting zijn de overige kosten als volgt verwerkt: voorbereidingskosten: € 1 mln. in 2026 en € 1 mln. in 2027, gedeerde inkomsten in 2027 € 4 mln. en herstelkosten ter grootte van 11 mln., af te schrijven vanaf 1 juli 2027.

3.2 Asfalteringswerkzaamheden

Naast de reguliere asfaltvervangingen zijn de komende jaren bijzondere asfalteringswerkzaamheden gepland. Zo zal het asfalt in beide tunnelbuizen vervangen moeten worden. Hiervoor is de afgelopen jaren al het nodige aan voorbereiding gedaan. In het vierde kwartaal van 2025 is er levensduur verlengend onderhoud gedaan aan het asfalt in de Westbuis. Daarmee wordt verwacht dat volledige vervanging uitgesteld kan worden tot in 2028. Het asfalt van de Oostbuis zal in 2027, direct na het herstel van de betonschade in de Oostbuis worden vervangen.

3.3 Dwarsverbindingsdeuren

Al een aantal jaren zijn er in de Westerscheldetunnel flinke onderhoudsinspanningen nodig om de benodigde openingskracht van de dwarsverbindingsdeuren te minimaliseren. In het laatste kwartaal van 2023 zijn er modificaties aangebracht aan de deuren van dwarsverbinding 3. Het plan is om deze aanpassingen de komende jaren door de gehele tunnel uit te rollen. Daarbij zal de vervanging in de Oostbuis waarschijnlijk worden gecombineerd met de herstelwerkzaamheden aan de betonschade in 2027. De deuren in de Westbuis volgen dan in 2028.

3.4 Brandblussysteem Westerscheldetunnel

Rond 2028 staan omvangrijke onderhoudswerkzaamheden gepland aan de brandblusleiding en bijbehorende appendages in de Westerscheldetunnel. Ter voorbereiding hierop wordt een modificatie overwogen waarmee het mogelijk wordt om de leiding over een beperkte afstand af te sluiten. Dit biedt

niet alleen voordelen voor de geplande werkzaamheden, maar ook bij het steeds vaker optreden van storingen.

3.5 Rijkswaterstaat (RWS)

In het kader van de 'Overeenkomst Westerscheldetunnel' zijn in 2009 afspraken gemaakt over de voorwaarden waaronder de 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 draagt, onder voorwaarden, vanaf 2025 bij in de kosten van grote investeringen en/of vervangingen met een restlevensduur na 2033. In 2025 zijn de afspraken uit het verleden verduidelijkt en in een nieuwe overeenkomst vastgelegd.

Eind 2024 is RWS gestart met een projectorganisatie die de overdracht van de WST in 2033 aan het voorbereiden is. RWS richt zich op uiteenlopende deelprojecten zoals de overdracht van de activa, de overdracht van data, de inrichting van het tolplein en de overgang van de verkeerscentrale naar Helmond. Daarnaast zal door RWS een nieuw onderhoudscontract moeten worden afgesloten voor de periode vanaf maart 2033. Hiervoor zal in 2026 door RWS een fors beroep worden gedaan op de systemen en de aanwezige kennis van de WST. Voor de WST is van belang dat de projecten goed worden afgestemd met de WST zodat de juiste personen op het juiste moment en in de juiste volgorde hierbij worden betrokken.

3.6 Sluiskiltunnel

De WST was sinds de opening in mei 2015, namens de provincie Zeeland, beheerder van de Sluiskiltunnel en het bij de tunnel behorende tracé. Op 22 mei 2025 is de Sluiskiltunnel overgedragen aan RWS maar de WST blijft tot 2033 de beheerder van de Sluiskiltunnel en het bij de tunnel behorende tracé.

Gelijktijdig met de overname in mei trad een nieuw onderhoudscontract in werking. In de overeenkomst over Beheer, Onderhoud, Verkeers- en Incidentmanagement (BOVI) is vastgelegd wat de rol van de WST als materieel beheerder van de Sluiskiltunnel inhoudt ten opzichte van RWS.

3.7 Tolplein

In 2021 is een project afgerond wat het mogelijk maakt om met één systeem zowel contactloze en contactrijke betalingen van binnen- en buitenlandse bankpassen en creditcards als betalingen van verschillende tankkaarten en moderne betaalmiddelen als telefoons en 'wearables' te doen. Hoewel het aantal betaaltransacties sinds 2025 fors is afgenomen zal in 2026 moeten worden onderzocht op welke manier de betaalsystemen in 2028 moeten worden vervangen. De onderliggende techniek wordt namelijk dan niet meer ondersteund.

3.8 NIS2

De Network and Information Security directive, of NIS2-richtlijn, is de opvolger van de NIS-richtlijn. Deze richtlijn is in 2022 vastgesteld door de Europese Unie (EU) en 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. Sinds januari 2023 werkt de Rijksoverheid aan de omzetting van NIS2-richtlijnen naar nationale wetgeving. De invoering van de Nederlandse Cyberbeveiligingswet, die de Europese NIS2-richtlijn implementeert, wordt naar verwachting ingevoerd in het tweede kwartaal van 2026.

De WST valt als een organisatie die een essentiële dienst verleent ook onder de Cyberbeveiligingswet. De WST heeft vanaf 2024 stappen gezet om hieraan te gaan voldoen. De verwachting is dat de implementatie voor de inwerkingtreding van de Wet is afgerond.

3.9 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. (WSF) 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 abonneenthouders: zij die gebruikmaken van deze betaalmiddelen om af te rekenen bij de aangesloten operator. De dienstverlening voor de WST richt zich op het uitgeven van betaalmiddelen (t-tag), het afwickelen van financiële transacties en het debiteurenbeheer. Hiervoor beschikt Movenience over een eigen klantenservice. Sinds juni 2025 is Movenience gehuisvest in het kantoor van de WST op het Tolplein.

4 Verkeersprognose

Het aantal passages in het eerste half jaar van 2025 lag 16% hoger dan in 2024. Dat is grotendeels goed te verklaren uit het gedeeltelijk tolvrij worden van de Westerscheldetunnel maar ook het verkeer wat nog moest blijven betalen (cat. 3 en 4) nam in de eerste helft van 2025 met 11% toe.

De stijging in de categorieën 3 en 4 bedroeg in 2023 (ten opzichte van 2022) nog 3%. In 2024 steeg dat percentage naar 9% en de stijging zet dus door. De stijging van de categorieën 3 en 4 lijkt een verband te hebben met de werkzaamheden op de ring van Antwerpen, maar dat kan de stijging niet helemaal verklaren.

Voor 2026 wordt voorzichtigheidshalve gerekend met een groei, ten opzichte van de verwachting van 2025, van 3% voor de categorieën 3 en 4.

In 2026 wordt voor de categorieën 1,2 en 5 gerekend met een stijging van 5%. Dit heeft overigens geen invloed (meer) op de bedrijfsopbrengsten.

Op basis van de te verwachten realisatie in 2025 zijn de passages en de onderverdeling daarvan voor 2026 als volgt begroot:

Categorie	Voertuig	Passages 2022	Passages 2023	Passages 2024	Prognose 2025	Begroting 2026
1	Personenauto	6.206.336	6.668.302	7.033.646	-	-
2	Personenauto met aanhanger	397.309	424.762	446.450	-	-
5	Motor	51.629	51.642	52.121	-	-
	Vrije passages op tolvrije dagen*	109.268	116.871	128.141	-	-
	Vrije passages**	33.078	37.797	43.216	-	-
	Tolvrije passages			20.223	8.985.325	9.434.591
3	Vrachtwagen, bus	171.366	180.342	184.863	208.189	214.435
4	Vrachtwagencombinatie	745.832	768.106	837.714	923.371	951.072
	Totalen	7.714.818	8.247.822	8.746.374	10.116.885	10.600.098

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

**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 15 maart 2033 zal duren.

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 à € 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 2026 zijn als volgt:

	nominaal tarief 2026	t-tag tarief 2026	veelgebruikerstarief 2026
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 2026 staat centraal met daarnaast de ontwikkelingen in de winst- en verliesrekening en de balans tot en met 2030.

6.1 Winst- en verliesrekening 2026-2030

Bedragen in euro x € 1.000

	2026	2027	2028	2029	2030
Tolopbrengsten	17.053	13.701	18.092	18.635	19.194
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	413	424	435	446	458
Totaal bedrijfsopbrengsten	64.961	61.620	66.022	66.576	67.147
Personeelskosten	5.992	6.070	6.169	6.329	6.453
Uitzendkrachten	549	542	555	569	650
Afschrijvingen	30.031	32.148	34.612	37.018	37.738
Kosten instandhouding	8.810	8.524	9.818	8.599	8.797
Overige bedrijfskosten	4.075	3.666	2.989	3.038	3.168
Totaal bedrijfslasten	49.457	51.950	54.143	55.553	56.806
Resultaat deelneming	4	-107	6	24	79
Financiële baten	800	100	100	100	100
Nettoresultaat na belastingen	16.308	10.663	11.985	11.147	10.520

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 2023	Realisatie 2024	Prognose 2025	Begroting 2026
1	personenauto	19.682	20.895	-	-
2	cat. 1 met aanhanger	1.946	2.058	-	-
3	vrachtwagens, bussen	1.918	1.991	2.229	2.304
4	cat. 3 met aanhanger	11.924	13.032	14.320	14.749
5	motor	95	96	-	-
	Totalen	35.565	38.072	16.549	17.053

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 2023	Realisatie 2024	Prognose 2025	Begroting 2026
Uitkering POK	-	-	24.216	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 2023	Realisatie 2024	Prognose 2025	Begroting 2026
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 Zeeland (tot en met 22 mei 2025) en RWS (vanaf 23 mei 2025).

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

Bedragen in euro x € 1.000

	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Prognose 2025	Begroting 2026
Doorberekende salariskosten	299	305	326	361
Overige opbrengsten	110	57	36	52
Totaal	409	362	362	413

6.1.5 Personeelskosten

De personeelsformatie daalt in 2026 met 0,9 fte ten opzichte van de begroting uit 2025. In de volgende tabel is de geraamde personeelsformatie per afdeling weergegeven.

	Realisatie Fte. 2024	Begrote fte. 2025	Begrote fte. 2026
Directie & Secretariaat	1,5	1,7	1,7
Tolinning	8,9	8,6	7,5
Verkeers- & Incidentmanagement	13,7	14,3	14,9
Technisch Beheer & Onderhoud	12,6	12,7	13,6
Bedrijfsvoering	7,6	8,0	6,7
Communicatie	2,2	2,6	2,7
Totaal	46,5	47,9	47,0

Bedragen in euro x € 1.000

	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Prognose 2025	Begroting 2026
Personeelskosten	4.832	5.350	5.804	5.992

6.1.6 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 2026 is 1,2 fte hoger dan de begrote formatie van 2025.

	Realisatie Fte. 2024	Begrote fte. 2025	Begrote fte. 2026
Tolinning	11,0	3,5	4,3
Bedrijfsvoering	0,5	0,2	0,5
Communicatie	0,4	-	0,1
Totaal	11,9	3,7	4,9

Bedragen in euro x € 1.000

	Realisatie 2023	Realisatie 2024	Prognose 2025	Begroting 2026
Uitzendkrachten	1.236	1.158	385	549

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 2023	Realisatie 2024	Prognose 2025	Begroting 2026
Afschrijvingen	30.209	30.646	29.906	30.031

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 2023	Realisatie 2024	Prognose 2025	Begroting 2026
Onderhoudscontract	4.234	3.229	4.259	4.159
Energie	1.321	908	900	900
Overige onderhoudskosten	3.067	2.310	2.526	3.751
Kosten instandhouding	8.622	6.447	7.686	8.810

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 2023	Realisatie 2024	Prognose 2025	Begroting 2026
Overige bedrijfskosten	4.222	4.773	4.169	4.075

6.2 Balans 2026-2030

Bedragen in euro x € 1.000

	2026	2027	2027	2028	2029
Materiële vaste activa	192.074	183.944	162.800	128.555	95.094
Deelnemingen	559	452	458	482	561
Vaste activa	192.632	184.395	163.257	129.036	95.655
Vorderingen	3.040	3.040	3.040	3.040	3.040
Liquide middelen	34.020	13.333	12.515	22.620	32.095
Vlottende activa	37.061	16.373	15.555	25.660	35.135
Totaal activa	229.693	200.769	178.813	154.697	130.790
Gestort en opgevraagd kapitaal	66.140	66.140	66.140	66.140	66.140
Onverdeelde winst	16.307	10.662	11.984	11.147	10.519
Eigen vermogen	82.448	76.802	78.125	77.288	76.659
Langlopende schulden	120.986	97.707	74.429	51.150	27.871
Kortlopende schulden	26.260	26.260	26.260	26.260	26.260
Totaal passiva	229.693	200.769	178.813	154.697	130.790

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 € 23,3 miljoen.

6.2.5 Kortlopende schulden

In deze post is het in 2026 vrijvallende deel van de vooruit ontvangen exploitatiebijdrage opgenomen.

6.3 Investeringschema 2026-2030

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

	2026	2027	2028	2029	2030
Tolplein	627	514	274	93	42
Tunnel	3.450	3.685	150		1.300
Betonschade		11.000			
ICT	100				300
Wegen	5.035	6.820	4.533	180	2.635
Gebouwen	310				
Totaal	9.522	22.019	4.957	273	4.277

Tolplein

De investeringen betreffen reguliere vervangingen van de systemen op het tolplein. In 2026 is een vervanging voorzien van de bebording boven de lanen. In 2027 is een vervanging voorzien van de betaalsystemen.

Tunnel

In 2026 is het vervangen van het PFAS-houdend blusschuim in de hulpposten in de tunnel voorzien. In 2026 en 2027 zal de ophanging, de bevestiging en de vergrendeling van de vluchtdeuren worden vervangen.

Begin 2027 is de reparatie van de betonschade in de Oostbuis gepland. Voor de reparatie van de betonschade is in de meerjarenraming een bedrag van € 11 mln. opgenomen als investering.

ICT

In 2026 wordt een deel van de IT-infrastructuur t.b.v. de kantoorautomatisering vervangen.

Wegen

De opgenomen investeringen betreffen de reguliere vervanging van het asfalt.

Gebouwen

De investering in 2026 betreft de vervanging van verschillende liften

7 Risicoparaagraaf

In deze paraagraaf 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 3% boven op de prognose van 2025.

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 als er sprake is van buitengewone onvoorziene omstandigheden van zodanige aard dat de provincie Zeeland daar in redelijkheid niet aan gehouden kan worden.