



16019779

## Gedeputeerde Staten

de voorzitter van Provinciale Staten  
p/a Statengriffie**onderwerp**  
Jaarplan 2017 NV Westerscheldetunnel**kenmerk**  
16019726**behandeld door**  
drs. A.W. Wissekerke  
(0118) 63 1167**verzonden**  
Middelburg,  
6 december 2016

Geachte voorzitter,

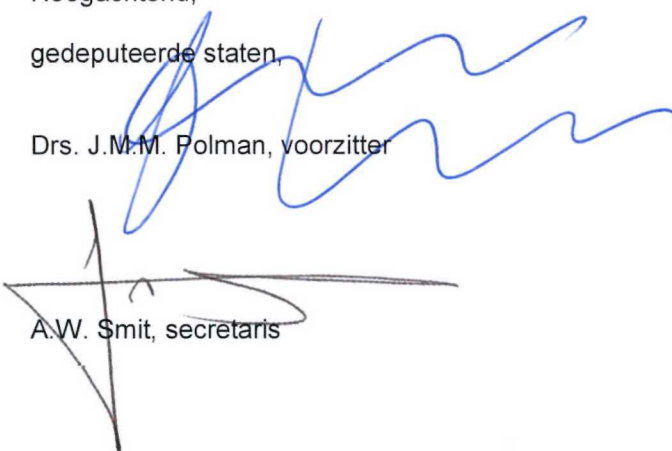
Hierbij zenden wij u het jaarplan 2017 van de N.V. Westerscheldetunnel. Het jaarplan 2017 gaat in op de belangrijkste doelstellingen van de N.V. Westerscheldetunnel voor het komende jaar en de meerjarenbegroting voor 2017 t/m 2021. Het jaarplan is behandeld tijdens de Algemene vergadering van Aandeelhouders van de N.V. Westerscheldetunnel op 23 november 2016 en is inmiddels gepubliceerd.

Wij stellen u voor het jaarplan ter kennisname voor te leggen aan de leden van Provinciale Staten.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

  
A.W. Smit, secretaris

Bijlagen: 1.



Beleidsplan

**'Werken aan de toekomst'**



**WESTERSCHELDE  
TUNNEL**

MEER MOGELIJK MET DE SLUISKILTUNNEL

## Inhoudsopgave

1	Profiel.....	4
2	Kerncijfers .....	5
3	Voorwoord.....	6
4	Activiteiten.....	7
5	Renovatie Tunneltechnische Installaties .....	8
6	Verkeersprognose .....	10
7	Tolvrrije dagen .....	11
8	Tarieven .....	12
9	Movenience.....	13
10	Financiën .....	14
11	Risicoparaagraaf.....	18

## 1 Profiel

De N.V. Westerscheldetunnel (WST) werd op 11 november 1998 opgericht om de Westerscheldetunnel te bouwen en te exploiteren. De bouw is succesvol afgerond in 2003 en sindsdien draagt de WST de verantwoordelijkheid voor het beheer, onderhoud, verkeers- en incidentmanagement van de Westerscheldetunnel, de toeleidende wegen en de inning van tol. Vanaf 22 mei 2015 is de WST namens de Provincie Zeeland tevens de beheerder van de Sluiskiltunnel. De Provincie Zeeland is de enige aandeelhouder van de WST.

De dienstverlening van de WST is primair gericht op het invullen van de behoeften van de klant, begrensd door veiligheidsvoorschriften en financiële haalbaarheid. De missie van de WST luidt:

**"Het streven naar optimale dienstverlening tegen zo laag mogelijke tarieven"**

Het hanteren van zo laag mogelijke tarieven heeft tot gevolg dat financiële meevallers in eerste instantie ten goede komen aan de klant. Zo zijn de tarieven van de WST sinds 2012 niet meer verhoogd.

Veiligheid is het belangrijkste speerpunt van de WST. Operators bewaken de tunnels 24 uur per dag met behulp van moderne apparatuur. Zowel de Westerscheldetunnel als de Sluiskiltunnel hebben twee afzonderlijke tunnelbuizen, dwarsverbindingen om de 250 meter, goed ingerichte hulpposten en voldoen aan de geldende wet- en regelgeving. Zo kunnen onze klanten niet alleen snel, maar ook met een veilig gevoel passeren.

De WST streeft naar een zo hoog mogelijke beschikbaarheid van het gehele tracé. Beide tunnels en de toeleidende wegen vormen immers een belangrijke verbinding tussen de A58 en België. Jaarlijks kiezen meer dan zes miljoen passanten voor de Westerscheldetunnel. Daarnaast passeerden er dit jaar ruim drie miljoen voertuigen de Sluiskiltunnel.

Zeeland blijft de komende jaren in beweging om haar Noord-Zuidverbinding verder te optimaliseren. De uitvoeringswerkzaamheden in het kader van de verdubbeling van de Sloeweg zijn in 2016 afgerond. Er moet nog een besluit genomen worden over het kruispunt Sloeweg, Bernardweg, Westerscheldetunnelweg en volgens de huidige planning wordt de verdubbeling van de Tractaatweg naar verwachting in 2019 afgerond.

## 2 Kerncijfers

	2014	2015	2016*	2017*
<b>Beschikbaarheid</b>				
Geen onregelmatigheden (%)	98,3	98,4	98,0	97,0
<b>Verkeer</b>				
Passages per jaar	6.101.866	6.260.906	6.585.449	6.717.158
Passages per dag (gem.)	16.717	17.153	18.042	18.403
Passages t-tag	4.140.097	4.233.381	4.450.163	4.590.283
Passages t-tag (%)	67,8	67,6	67,6	68,3
Passages veelgebruikers	1.070.854	1.102.515	1.073.572	1.085.398
Passages veelgebruikers (%)	17,5	17,6	16,3	16,1
Passages tolvrije dagen	107.933	108.954	112.584	114.836
<b>Financiën</b>				
Tolopbrengsten (x € 1 mln.)	27,7	28,3	29,9	30,5
Gem. opbrengst per passage (x € 1)	4,54	4,52	4,55	4,53
Netto resultaat (x € 1 mln.)	9,6	9,9	11,5	10,9
<b>Personeel</b>				
Bezetting (fte.)	64,8	61,6	61,6	61,1
Ziekteverzuim (%)	4,8	1,9	3,4	3,0

\*prognose/begroot

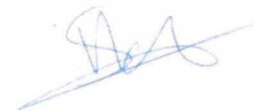
### 3 Voorwoord

Op 30 september 2016 is in Provinciale Staten de aandeelhouderstrategie voor de WST vastgesteld. Besloten is om het belang van de huidige klant centraal te stellen en de wettelijk overeengekomen tolperiode te handhaven. Dat betekent dat de tarieven in ieder geval de komende vier jaren niet worden verhoogd. Door een toename van het aantal passages en beheersing van de kosten is het namelijk al sinds 2012 mogelijk om ook met gelijkblijvende tarieven aan de doelstelling van de aandeelhouder, Provincie Zeeland, te voldoen. De WST is verheugd met deze keuze, omdat daarmee op concrete wijze invulling gegeven kan worden aan de missie "streven naar een optimale dienstverlening tegen zo laag mogelijke tarieven".

De WST zet in op het bewerkstelligen van publieke en maatschappelijke acceptatie van haar activiteiten, maar is zich ervan bewust dat het heffen van tol altijd onderwerp van publieke én politieke discussie zal zijn. Desalniettemin zijn er inmiddels meer dan 75 miljoen passages door de Westerscheldetunnel geweest en zijn de dagelijkse verkeersbewegingen van de ene kant van de Westerschelde naar de andere inmiddels op werkdagen bijna verdrievoudigd ten opzichte van de tijd van de veerboten.

Het komende jaar staat geheel in het teken van de renovatie van de tunneltechnische systemen in de Westerscheldetunnel. De Westerscheldetunnel is in maart 2003 in bedrijf genomen. Hoewel er sindsdien diverse modificaties hebben plaatsgevonden, raakt de techniek van de tunnelinstallaties op onderdelen achterhaald. Deze systemen zijn op termijn niet meer adequaat te onderhouden of kunnen niet meer communiceren met moderne systemen. Om de speerpunten veiligheid en beschikbaarheid ook in de toekomst te kunnen waarborgen, is een renovatie van een groot aantal tunneltechnische installaties noodzakelijk. Het gaat dan om de verkeersinstallaties (verkeerssignalering, stilstands-detectie en de bijbehorende computers), de video-, omroep- en noodtelefooninstallaties, alle besturings-computers, netwerken, glasvezelverbindingen en de bedieningssystemen voor de operators. De renovatie start op 1 januari 2017 en duurt tot medio 2018.

Uiteraard spelen veiligheid en beschikbaarheid ook een grote rol tijdens het uitvoeren van de renovatie. De Westerscheldetunnel en haar toeleidende wegen vormen de slagader in de verbinding tussen Zuid-Beveland en Zeeuws-Vlaanderen. Er zijn helaas geen omleidingsroutes in de directe periferie van de tunnel. De WST streeft om die reden ook naar een zo hoog mogelijke beschikbaarheid van het tracé. De extra werkzaamheden voor de renovatie worden gefaseerd uitgevoerd met zoveel mogelijk behoud van de huidige beschikbaarheid. Als er al extra afsluitingen nodig zijn, dan zullen deze in de nachtelijke uren plaatsvinden. Dan is er namelijk wel, net als tijdens een reguliere onderhoudsnacht, tegenverkeer mogelijk. De WST zal deze extra afsluitingen tijdig communiceren naar klanten en belanghebbenden.



Harald Schoenmakers,  
algemeen directeur

## 4 Activiteiten

### 4.1 Beschikbaarheid tolplein

Een belangrijk aspect in optimale dienstverlening is een vlotte doorstroming op het tolplein. In eerste instantie wordt er op ingezet om zoveel mogelijk klanten door middel van een t-tagabonnement te laten betalen. Bedrijfseconomisch is dat niet de beste keuze vanwege de korting die abonnees krijgen, maar deze klanten passeren de tollanen wel snel en zonder een beroep te doen op de bemande kassa's. De klanten die wel langs de kassa's komen, omdat ze contant of met PIN willen betalen, proberen we zo snel en klantvriendelijk mogelijk te helpen.

Het uitgangspunt is om de openingstijden van de kassa's zoveel mogelijk te laten aansluiten op de behoeften van de klant en om afgesloten tollanen overdag zoveel mogelijk te voorkomen. Komend jaar wordt er voor het eerst gewerkt met een rooster voor tolgaarders dat optimaal afgestemd is op de verkeersintensiteit. Dat betekent dat op topdagen de bezetting kan oplopen tot maximaal 8 tolgaarders tegelijk. Ook de aanvangstijden en de tijdstippen van de pauzes zijn flexibeler. Hierdoor moet in 2017 de beschikbaarheid van de kassalanen op de drukste momenten van de dag nog verder stijgen.

### 4.2 Veiligheidsbeheerplan Westerscheldetunnel

De Westerscheldetunnel is in 2003, toen er nog geen specifieke 'tunnelwetgeving' voorhanden was, geopend op grond van een gebruiksvergunning die is afgegeven door de gemeenten Borsele en Terneuzen. In 2006 werd de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Warvw) van kracht, die per 1 juli 2013 is herzien. In deze wet is onder andere opgenomen dat de WST uiterlijk per 1 januari 2019 moet beschikken over een veiligheidsbeheersplan zodat, conform de Warvw, een formele openstellingsvergunning kan worden afgegeven door de gemeenten Borsele en Terneuzen.

De WST heeft ervoor gekozen om, aansluitend op het verkrijgen van de vergunning voor de Sluiskil-tunnel, in 2015 ook een veiligheidsbeheerplan voor de Westerscheldetunnel op te stellen, om vervolgens een openstellingsvergunning aan te kunnen vragen. Deze vergunning is op 19 mei 2016 verleend en vervangt daarmee de oorspronkelijke gebruiksvergunning.

Tijdens en na de renovatie moeten de tunneltechnische installaties blijven voldoen aan de voorwaarden uit de vergunning. Daarom wordt opnieuw een risicoanalyse (QRA) door een onafhankelijke partij opgesteld. Hierin wordt bepaald of nog steeds aan de wettelijk voorgeschreven norm ten aanzien van groepsrisico wordt voldaan. In 2017 wordt met de gemeenten Borsele en Terneuzen afgestemd hoe kan worden aangetoond dat aan de voorwaarden van de vergunning wordt voldaan.

### 4.3 Nieuwe generatie t-tag

Samen met Movenience en Efkon, de leverancier van de huidige t-tag, wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een nieuwe generatie t-tag, die ook op basis van infrarood technologie werkt. Voor de WST en Movenience is het belangrijk dat de nieuwe t-tag gebruik maakt van een accu in plaats van een losse batterij, dat de accu langer meegaat dan vijf jaar, dat de t-tag een kleiner formaat heeft en dat de aanduidingen op de tag beter en langer leesbaar zijn.

Het voordeel van het gebruik van dezelfde technologie is dat de randapparatuur op het tolplein straks beide generaties t-tags kan aflezen, waardoor geen snelle integrale migratie noodzakelijk is. Momenteel worden er testen uitgevoerd met het door Efkon ontwikkelde prototype. Op basis van de uitkomsten van die testen kan een gefundeerde beslissing over de invoering worden genomen. Bij een goed verloop van de testen is de verwachting dat de nieuwe t-tag eind 2017 beschikbaar komt. Er zal dan sprake zijn van een gefaseerde invoering waar de WST en Movenience nog de uitgangspunten voor moeten vaststellen.

## 5 Renovatie Tunneltechnische Installaties

### 5.1 Scope

In 2014 zijn de WST en onderhoudsaannemer Westerscheldetunnel Maintenance (WM) met de voorbereidingen van de renovatie gestart. Er is gekeken of de scope van de aanbesteding van 2012 nog actueel was en welke onderdelen eventueel in aanmerking zouden komen voor een update.

Uit de analyses bleek dat de scope op twee punten aangepast moest worden:

- a. Het vervangen van de brandmeldinstallatie wordt aan de scope toegevoegd, omdat het onwenselijk is om dit niet gelijktijdig met de renovatie van de andere systemen te doen.
- b. Het bestaande CO-meetsysteem wordt gedurende de renovatie vervangen door een NO<sub>x</sub>-meetsysteem. Met dit systeem wordt een verandering van het zicht (door rook of brand) en de concentratie van schadelijke stoffen gemeten. In de oorspronkelijke scope was uitgegaan van vier meetpunten per tunnelbuis, maar in de afgelopen jaren is de behoefte ontstaan om dit aantal in het middengebied van de tunnelbuis uit te breiden. Besloten is om het aantal meetpunten per tunnelbuis van vier naar zeven te verhogen.

Bij de 'State-of-the-Art'-analyse is nagegaan of de algemene ontwikkeling van techniek aanleiding zou geven tot aanpassing van (onderdelen) van de overeengekomen renovatie met WM.

Hier zijn drie aanpassingen uit voortgekomen:

- a. In de overeenkomst tussen de WST en WM zijn de specificaties van de camera, het aantal camera's en de posities van de camera's vastgelegd. Omdat de ontwikkelingen in de (camera) techniek de afgelopen jaren zo snel zijn gegaan en de WST in de tussentijd ook de bedieningsruimte heeft gerenoveerd (inclusief videowall), was er een duidelijke aanleiding om de keuze van de camera te heroverwegen. Door middel van een uitgebreide proef is onderzocht of een full HD-camera meerwaarde biedt en welke merk en type dan het meest geschikt is. Uit die proef is een ander type camera gekomen met meer functionaliteit en een verbeterde performance.
- b. In de tunnel zijn 100 panelen bevestigd, waarmee verkeersmaatregelen kunnen worden doorgegeven. De huidige signaalgevers zijn speciaal voor de tunnels ontworpen en hebben een klein oppervlak met beperkte mogelijkheden. In de Sluiskiltunnel zijn LED-signaalgevers gebruikt en uit onderzoek blijkt dat deze ook geschikt zijn voor de Westerscheldetunnel. Het oppervlak is groter en er kunnen meer verkeersstekens worden getoond, waaronder het door ons gewenste verkeerssteken 'einde alle verboden'.
- c. Het huidige SOS-systeem alarmeert de operator bij een onderschrijding van een vastgestelde snelheid. Dit gebeurt op basis van een lus-detectiesysteem met een puntmeting iedere 60 meter. Nadeel van deze techniek is dat voertuigen onopgemerkt tot stilstand kunnen komen tussen twee lussen in. In de renovatie is een integrale vervanging van het SOS-systeem voorgeschreven inclusief uitbreiding naar de toeritten en spookrijderdetectie. WM heeft bij de aanbidding de mogelijkheid van Mave-tun geopperd. In april van 2015 heeft Rijkswaterstaat een test gedaan met dat systeem in de Leidse Rijn A2 tunnel bij Utrecht. Het Mave-tun systeem doorstond deze test foutloos. WM heeft aan de WST gevraagd om een onderzoek te mogen starten omtrent mogelijke toepassing van het Mave-tun systeem bij de WST. Dit onderzoek, dat in het voorjaar van 2016 is uitgevoerd, geeft voor de WST en WM meer dan voldoende zekerheid dat het nieuwe systeem toepasbaar is en een meerwaarde biedt ten opzichte van het huidige systeem. Mave-tun werkt met een grotere lus afstand (ca. 300 meter), maar combineert een puntmeting met snelheidsdiscriminatie door de inzet van specifieke software. De WST is ervan overtuigd dat dit systeem de verkeersveiligheid van de Westerscheldetunnel op een nog hoger niveau brengt.



*MEER MOGELIJK MET DE SLUISKILTUNNEL*

## 5.2 Veiligheid

Het belangrijkste uitgangspunt is dat de renovatiewerkzaamheden veilig worden uitgevoerd. Veilig voor het uitvoerende personeel en voor de weggebruiker. Daarnaast moet de operator in geval van calamiteiten kunnen optreden zonder hinder te hebben van de werkzaamheden. Ook mogen de hulpdiensten op geen enkele wijze last hebben van de werkzaamheden, als zij op zouden moeten treden in de Westerscheldetunnel.

De meeste nieuwe systemen zullen parallel aan de bestaande systemen opgebouwd worden. Denk hierbij aan de computersystemen, videobewaking en het computernetwerk. Pas als de nieuwe systemen volledig zijn opgebouwd en na uitvoerig testen goed zijn bevonden, worden de oude installaties verwijderd. De verkeersinstallaties (verkeerssignaling, verkeersdetectie, hoogtedetectie, slagbomen en VRI) zullen, in verband met de samenhang, in één keer vervangen worden.

## 5.3 Verkeershinder

Communicatie over beschikbaarheid is een belangrijk aspect van de dienstverlening van de WST. Uitgangspunt daarbij is dat de klant consequent, tijdig en betrouwbaar geïnformeerd wordt op momenten dat de Westerscheldetunnel of de Sluiskiltunnel niet beschikbaar zijn. De WST zet een breed scala aan middelen in om daaraan te voldoen, variërend van app, website, Twitter, e-mail en SMS. In 2016 is de weergave van de beschikbaarheid op de website veel inzichtelijker gemaakt, waardoor het voor de klant eenvoudiger is geworden om in één oogopslag te zien of hij/zij op dat moment wel of niet kan passeren. In 2017 krijgt dat een vervolg door ook de andere middelen tegen het licht te houden en waar mogelijk en zinvol ook die mee te laten groeien met ontwikkelingen in het communicatielandschap en de wensen en beleving van de klant.

Bij de communicatie over de verkeershinder die gepaard gaat met de renovatiewerkzaamheden wordt gebruik gemaakt van de bestaande communicatiekanalen van de WST. Op de nieuwe website en in de maandelijkse nieuwsbrief krijgen de renovatiewerkzaamheden een vaste plek. De ombouw in de tunnelbuizen zelf vindt zoveel als mogelijk in de nachtelijke uren plaats om de hinder zo beperkt mogelijk te houden.

## 5.4 Financieel

Toen het algehele onderhoudscontract voor de periode 2013-2033 werd aanbesteed, is ook de investering voor de renovatie van de tunneltechnische installaties daar in meegenomen. Een renovatie bijrijzen vijf jaar voordat deze wordt uitgevoerd is bijzonder. Voor de WST was dit echter noodzakelijk, omdat anders het risico bestond dat de renovatie door een andere aannemer zou worden uitgevoerd dan de aannemer die voor het onderhoud was gecontracteerd. Besloten werd om op het moment van de aanbesteding de dan gangbare techniek als uitgangspunt te nemen in de wetenschap dat de scope op een later moment nog zou moeten worden geactualiseerd naar de huidige stand van de techniek (State-of-the-Art).

Het nominale bedrag van de aanbesteding van de renovatie is steeds opgenomen als investering in de beleidsplannen. Nu de scope volledig is vastgesteld is dit bedrag vermeerderd met de kosten voor de scopewijziging, de extra kosten als gevolg van de state-of-art analyse en de prijsindex. In paragraaf 10.3 zijn de totale kosten van de renovatie in het investeringsoverzicht opgenomen.



## 6 Verkeersprognose

Sinds de openstelling van de Westerscheldetunnel ligt de gemiddelde groei van het aantal passages iets boven 2% per jaar.

Na een stijging van 2,6% in 2015, zal in 2016 naar verwachting een groei van 5% worden gerealiseerd terwijl een stijging van 2% was begroot. Voor 2017 wordt, ten opzichte van de prognose voor 2016, wederom een stijging van 2% begroot.

In 2016 steeg het aantal vrachtwagens (categorie 4) meer dan het gemiddelde tot 7,7% van het totaal aantal passages. In 2017 wordt verwacht dat het aandeel van het vrachtverkeer op hetzelfde hoge niveau van 2016 blijft.

Het aandeel van de t-tagpassages bleef in 2016 gelijk met 67,6%. In 2017 en de jaren erna zal actief worden ingezet om dit percentage te verhogen, om op die wijze de doorstroming op het tolplein te bevorderen. In de begroting is rekening gehouden dat het aandeel t-tagpassages in 2017 stijgt tot 68,3%.

Op basis van de te verwachten realisatie in 2016, zijn de passages en de onderverdeling daarvan voor 2017 als volgt begroot:

Bedragen in euro's

Cat.	Voertuig	Realisatie 2014	Realisatie 2015	Prognose 2016	Begroting 2017
1	personenauto	1.513.488	1.561.646	1.640.305	1.629.626
1A	cat. 1 met abonnement	3.545.754	3.645.060	3.831.576	3.951.693
2	cat. 1 met aanhanger	83.046	87.631	92.091	91.978
2A	cat. 2 met abonnement	140.495	148.322	163.412	168.635
3	vrachtwagens, bussen	29.154	29.067	34.116	33.679
3A	cat. 3 met abonnement	124.339	112.962	111.841	115.196
4	cat. 3 met aanhanger	156.817	166.625	186.369	185.890
4A	cat. 4 met abonnement	308.049	306.325	321.823	332.465
5	motor	25.427	24.653	26.177	26.348
5A	motor met abonnement	21.460	20.712	21.511	22.294
	Tolvrije dagen	107.933	108.954	112.584	114.836
	Vrije passages	45.904	48.949	43.644	44.517
	<b>Totaal</b>	<b>6.101.333</b>	<b>6.260.903</b>	<b>6.585.449</b>	<b>6.717.168</b>

## 7 Tolvrije dagen

De tolvrije dagen bij de Westerscheldetunnel zijn onderdeel van een pakket maatregelen die gerealiseerd zijn, nadat de motorrijtuigenbelasting (MRB) in 2012 werd verhoogd.

De verhoging van de MRB is, op wens van de Provincie Zeeland, aangewend om meer differentiatie aan te brengen in de tarieven. Zo is de korting voor t-tagklanten verhoogd, is de regeling voor veelgebruikerskorting verruimd, is er een speciaal tarief gekomen voor motorrijders, is de hoogtegrens verhoogd en zijn tolvrije dagen geïntroduceerd. De tolvrije dagen moeten het voor alle Zeeuwse burgers mogelijk maken om door de Westerscheldetunnel te reizen zonder een eventuele barrière van tol.

Omdat de tolvrije dagen met name bedoeld zijn als compensatie voor inwoners van Zeeland die niet per definitie binnen één van de speciale doelgroepen vallen, zijn er een aantal uitgangspunten geformuleerd voor de planning van deze dagen. Zo valt een tolvrije dag altijd op zaterdag omdat klanten die doordeweeks reizen veelal al profiteren van andere maatregelen. In de zomer zijn er geen tolvrije dagen, omdat dan toeristen er onevenredig van zouden profiteren. Tenslotte wordt een vast ritme gehanteerd om houvast te kunnen bieden aan reizigers en de omgeving.

In maart 2014 is door de WST een onderzoek uitgevoerd naar de tolvrije dagen. Het blijkt dat bezoek aan familie, vrienden of kennissen samen met winkelen en recreatie de voornaamste redenen zijn om gebruik te maken van een tolvrije dag. Uit het onderzoek blijkt ook dat klanten op een tolvrije dag maar beperkt evenementen bezoeken (6%). Een derde geeft wel aan eerder naar een evenement te gaan als dit op een tolvrije dag zou vallen.

In 2016 hebben Provinciale Staten de WST via een motie verzocht om een koppeling tussen evenementen en tolvrije dagen nog eens te onderzoeken. De directie van de WST wil gehoor geven aan deze motie en heeft besloten in 2017 en 2018, bij wijze van proef, 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.

Daarnaast blijven ook de andere genoemde kaders van kracht. Dit betekent dat verschillende festivals en evenementen afvallen, omdat ze niet aan bovenstaande voorwaarden voldoen. De twee evenementen die het meest aan de voorwaarden voldoen zijn de Nationale Museumweek (in 2017 op 8 april) en de Open Monumentendag (in 2017 op 9 september). De WST is bereid om de komende twee jaar een tolvrije dag te koppelen aan deze twee evenementen. Het effect daarvan zal in die twee jaar duidelijk moeten worden, onder andere op basis van het aantal passages.

Voor 2017 zijn daarmee de volgende zes tolvrije dagen vastgesteld. Dat zijn de volgende zaterdagen: 28 januari, 25 februari, 8 april, 9 september, 28 oktober en 25 november.

## 8 Tarieven

De directie baseert haar strategie op de Tunnelwet Westerschelde, waarin is opgenomen dat de exploitatie van de Westerscheldetunnel tot 14 maart 2033 zal duren.

De WST is de exploitatie in 2003 gestart met de missie 'winstgevend exploiteren', met als basis de rendementsdoelstelling van de (rijks)aandeelhouder van 7,5%. Na de overname van de aandelen door de Provincie Zeeland in 2009 veranderde deze doelstelling.

De Provincie Zeeland gebruikt het dividend wat de WST uitkeert ter dekking van:

- Aanschaf aandelen WST inclusief rentetoerekening.
- Bijdrage aan de realisatie van de Sluiskiltunnel inclusief rentetoerekening.
- Onderhoud- en beheerkosten van de Sluiskiltunnel.
- Bijdrage aan de realisatie van de vernieuwde Sloeweg.

Op 30 september 2016 is de aandeelhouderstrategie voor de WST in Provinciale Staten vastgesteld. Besloten is om het belang van de huidige klant centraal te stellen en de wettelijk overeengekomen tolperiode te respecteren. Dat betekent dat de tarieven in ieder geval de komende vier jaren niet worden verhoogd. Door de toename van het aantal passages en beheersing van de kosten is het mogelijk om ook met gelijkblijvende tarieven aan de doelstelling van de aandeelhouder te volden. In 2020 zal de aandeelhoudersstrategie geactualiseerd worden. Tussentijds wordt de stand van zaken met betrekking tot bestemmingsreserve Sluiskiltunnel jaarlijks toegelicht in de jaarrekening van de Provincie.

De tarieven voor 2017 zijn als volgt:

	Nominaal tarief 2016	Nominaal tarief 2017	t-tag tarief 2016	t-tag tarief 2017	Veelgebruikers- tarief 2016	Veelgebruikers- tarief 2017
Cat. 1	5,00	5,00	3,80	3,80	3,05	3,05
Cat. 2	7,45	7,45	5,70	5,70	4,55	4,55
Cat. 3	18,20	18,20	13,90	13,90	11,15	11,15
Cat. 4	25,00	25,00	19,00	19,00	15,25	15,25
Cat. 5	2,50	2,50	2,50	2,50	2,00	2,00

## 9 Movenience

Movenience is een 100% dochteronderneming van de WST die in 2007 is opgericht vanwege de Europese ontwikkeling waarin onderscheid moest worden gemaakt tussen de beheerder en exploitant van de infrastructuur enerzijds en de 'provider' die de auto gebonden transacties afwikkelt anderzijds.

Movenience is gespecialiseerd in aan mobiliteit gerelateerde betaalservices. Dat wil zeggen: diensten die het weggebruikers 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 of e-tag) betaald kunnen worden. Anderzijds de abonneementhouders: zij die gebruikmaken van deze betaalmiddelen om voor de diensten van de aangesloten operators af te rekenen.

De dienstverlening voor de operators richt zich op het uitgeven van betaalmiddelen (t-tag, m-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 Sluiskiltunnel.

Movenience heeft aan ruim 54.000 abonnees meer dan 80.000 t-tags in bruikleen gegeven. Daarmee worden ruim 4.200.000 passages per jaar bij de Westerscheldetunnel afgerekend.

### 9.1 Parkeren

In diverse parkeergarages in Vlissingen, Middelburg en Terneuzen kan het parkeergeld betaald worden met de t-tag. Voor een vast bedrag (€ 0,75 per maand) kunnen t-tag abonnees hier gebruik van maken. Medio 2016 maken ruim 2.300 abonnees gebruik van deze service. Aan de gemeente Goes is een offerte uitgebracht voor de toepassing van de t-tag in de parkeergarage Westwal. Hierover is nog geen besluit genomen.

### 9.2 e-tag

Eind 2012 is een overeenkomst gesloten met DELTA N.V. waarin de samenwerking tussen beide bedrijven op het gebied van laadpassen voor elektrische auto's is vastgelegd. Hoewel de overeenkomst inmiddels is afgelopen, treedt Movenience zelfstandig op als laaddienstverlener met als betaalmiddel de e-tag: een pas waarmee betaald kan worden voor het opladen van elektrische voertuigen bij de openbare laadpunten in Nederland. De Zeeuwse markt hiervoor is overigens nog zeer beperkt. In 2016 wordt ingezet om ruim 2.800 transacties af te wikkelen voor e-tag klanten.

### 9.3 Westerscheldeferry

Sinds 1 januari 2016 verzorgt Movenience de financiële administratie, personeels- en salarisadministratie en de klantenservice voor de Westerschelde Ferry BV. Deze dienstverlening wordt in 2017 naar verwachting uitgebreid met dienstverlening op het gebied van ICT.

## 10 Financiën

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de financiële doorwerking van het voorgenomen beleid. De begroting voor 2017 staat centraal met daarnaast de ontwikkelingen in de winst- en verliesrekening en de balans tot en met 2021.

### 10.1 Winst- en verliesrekening 2017-2021

Bedragen in euro's x € 1.000

	2017	2018	2019	2020	2021
Tolopbrengsten	30.458	31.030	31.616	32.215	33.564
Exploitatiebijdragen	23.279	23.279	23.279	23.279	23.279
Overige bedrijfsopbrengsten	266	271	276	282	288
<b>Totaal bedrijfsopbrengsten</b>	<b>54.003</b>	<b>54.580</b>	<b>55.171</b>	<b>55.776</b>	<b>57.131</b>
Personeelskosten	4.375	4.485	4.571	4.670	4.762
Uitzendkrachten	611	623	636	648	661
Afschrijvingen	28.594	29.307	29.919	30.052	29.863
Kosten instandhouding	6.096	4.454	4.541	4.597	5.028
Overige bedrijfskosten	3.542	3.296	3.351	3.229	3.311
<b>Totaal bedrijfslasten</b>	<b>43.218</b>	<b>42.165</b>	<b>43.018</b>	<b>43.196</b>	<b>43.625</b>
<b>Resultaat deelneming</b>	<b>137</b>	<b>-</b>	<b>15</b>	<b>25</b>	<b>25</b>
<b>Netto resultaat na belastingen</b>	<b>10.922</b>	<b>12.415</b>	<b>12.168</b>	<b>12.605</b>	<b>13.531</b>

#### 10.1.1 Tolopbrengsten

De tolopbrengsten van 2017 zijn gebaseerd op de passages uit de tabel in hoofdstuk 6 en van de tarieven in hoofdstuk 8.

Bedragen in euro's x € 1

Cat.	Voertuig	Realisatie 2014	Realisatie 2015	Prognose 2016	Begroting 2017
1	personenauto	6.230.484	6.438.984	6.768.634	6.724.317
1A	cat. 1 met abonnement	10.565.426	10.852.032	11.382.424	11.827.153
2	cat. 1 met aanhanger	510.522	537.148	565.985	565.268
2A	cat. 2 met abonnement	624.226	660.496	723.067	752.308
3	vrachtwagens, bussen	438.154	435.548	512.252	505.669
3A	cat. 3 met abonnement	1.342.225	1.224.924	1.210.770	1.128.743
4	cat. 3 met aanhanger	3.238.781	3.439.483	3.846.796	3.836.823
4A	cat. 4 met abonnement	4.629.148	4.611.941	4.839.426	5.020.264
5	motor	52.514	50.537	54.031	54.383
5A	motor met abonnement	41.581	40.306	41.672	43.521
	<b>Totalen</b>	<b>27.673.061</b>	<b>28.281.399</b>	<b>29.945.057</b>	<b>30.458.449</b>

### 10.1.2 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), uiteraard rekening houdend met het einde van de exploitatieperiode op 14 maart 2033.

### 10.1.3 Overige opbrengsten

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

### 10.1.4 Personeelskosten

De netto personeelsformatie daalt in 2017 met 0,5 fte. ten opzichte van de prognose van 2016. In de volgende tabel is de geraamde personeelsformatie weergegeven, inclusief de inzet van uitzendkrachten (die hoofdzakelijk worden ingezet als tolgaarder).

Personeel	Bruto fte.	Uitzendkrachten	Netto fte.
Directie & Secretariaat	2,6	-	2,6
Tolinning	8,9	10,0	18,9
Verkeers- & Incidentenmanagement	14,4	-	14,4
Technisch Beheer & Onderhoud	13,3	-	13,3
Bedrijfsvoering	7,9	0,5	8,4
Marketing & Communicatie	3,5	-	3,5
<b>Totaal</b>	<b>50,6</b>	<b>10,5</b>	<b>61,1</b>

### 10.1.5 Afschrijvingen

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

### 10.1.6 Instandhoudingskosten

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 wisselende lasten.

### 10.1.7 Overige bedrijfskosten

De overige bedrijfskosten worden voor het grootste deel veroorzaakt door de transactiekosten die Movenience in rekening brengt bij de WST. Per t-tagtransactie betaalt de WST in 2017 € 0,365 aan Movenience. Dat bedrag is gebaseerd op een berekening van de bespaarde en vermeden kosten van de WST plus een fiscale opslag. De vergoeding in 2016 was nog € 0,395 terwijl in 2018 de kosten per transactie verlaagd worden naar € 0,25. Daarnaast zijn hier de kosten voor verzekeringen, informatiesystemen en verschillende algemene kosten opgenomen.

## 10.2 Balans 2017-2021

Bedragen in euro's x € 1.000

	2017	2018	2019	2020	2021
Materiële vaste activa	431.880	404.455	375.136	346.284	323.701
Deelnemingen	460	465	516	597	728
<b>Vaste activa</b>	<b>432.340</b>	<b>404.920</b>	<b>375.652</b>	<b>346.881</b>	<b>324.429</b>
Vorderingen	1.691	1.691	1.691	1.691	1.691
Liquide middelen	10.867	16.507	22.281	28.229	28.379
<b>Vlottende activa</b>	<b>12.558</b>	<b>18.198</b>	<b>23.972</b>	<b>29.920</b>	<b>30.070</b>
<b>Totaal activa</b>	<b>444.898</b>	<b>423.118</b>	<b>399.624</b>	<b>376.801</b>	<b>354.499</b>
Gestort en opgevraagd kapitaal	76.140	76.140	76.140	76.140	76.140
Wettelijke reserves	418	418	418	418	418
Onverdeelde winst	10.922	12.415	12.168	12.605	13.531
<b>Eigen vermogen</b>	<b>87.480</b>	<b>88.973</b>	<b>88.726</b>	<b>89.163</b>	<b>90.089</b>
<b>Langlopende schulden</b>	<b>353.771</b>	<b>330.493</b>	<b>307.214</b>	<b>283.936</b>	<b>260.657</b>
<b>Kortlopende schulden</b>	<b>3.647</b>	<b>3.647</b>	<b>3.648</b>	<b>3.647</b>	<b>3.647</b>
<b>Totaal passiva</b>	<b>444.898</b>	<b>423.118</b>	<b>399.624</b>	<b>376.801</b>	<b>354.499</b>

### 10.2.1 Vaste activa

Deze post bestaat uit de waarde van 'de Westerscheldetunnel', 'Gebouwen' en 'Overige vaste activa'. Het actief 'Tunnel' betreft de totale bouwkosten van de Westerscheldetunnel met de toeleidende wegen en de aansluitende 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.

### 10.2.2 Eigen vermogen

Het maatschappelijk kapitaal van de WST bedraagt € 90 miljoen, opgebouwd uit twee miljoen (gewone) aandelen met een nominale waarde van € 45 per stuk. Hiervan is per 31 december 2013 € 76.140.000 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.



MEER MOGELIJK MET DE SLUISKILTUNNEL

### 10.2.3 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.

### 10.3 Investeringschema 2017-2021

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's x 1.000

	2017	2018	2019	2020	2021
Tolplein		585	275	120	190
Tunnelbesturing	17.215	875		135	
ICT				300	
Wegen	620	175	280	250	
Gebouwen				350	
Voertuigen	200	200			
<b>Totaal</b>	<b>18.035</b>	<b>1.835</b>	<b>555</b>	<b>1.155</b>	<b>190</b>

#### Tolplein

De investeringen betreffen reguliere vervangingen van een deel van de lichtgordijnen en de camera's op het tolplein.

#### Tunnelbesturing

De opgenomen investering in 2017 en 2018 betreft de renovatie van de tunneltechnische systemen. In het investeringsbedrag is het nominale bedrag (€ 12,1 mln.) uit de aanbesteding opgenomen. Dit bedrag is vermeerderd met de kosten voor de state-of-art analyse / scopewijziging (€ 5,3 mln.) en de prijsindex (€ 0,7 mln.).

#### ICT

De investering in 2020 betreft de vervanging van de ICT-infrastructuur voor de kantoorautomatisering.

#### Wegen

De opgenomen investering in 2017 betreft de realisatie van de calamiteitendoorsteek aan de noordzijde van de Westerscheldetunnel. Deze doorsteek kan ook gebruikt worden om tegenverkeer op het tracé te realiseren bij langdurige incidenten en werkzaamheden. De investeringen in 2018, 2019 en 2020 betreffen een reservering voor het opnieuw asfalteren van een deel van het tolplein, de Tevixhoekweg, de toeritten van de tunnel en het kunstwerk over de Paardegatsche Watergang.

#### Gebouwen

Dit betreft een reservering voor vervangingen in de bedieningsruimte op het tolplein.

#### Voertuigen

Dit betreft de vervanging van de servicemobielen die in het kabelkanaal worden gebruikt.

## 11 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 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 Westerscheldetunnelcomplex 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 over de gehele looptijd rekening gehouden met een jaarlijkse volumestijging van het verkeer van iets meer dan 2%. Op middellange termijn hebben de realisatie van de Sluiskiltunnel, de verbreding van de Sloeweg en de Tractaatweg, economische ontwikkelingen en de ontwikkeling van het toerisme in Zeeland vermoedelijk een positief effect op de verkeersstromen en daarmee ook op het aantal passages bij de WST. Daar staat tegenover dat de vergrijzing en de krimp van de Zeeuwse bevolking mogelijk een negatieve invloed kunnen hebben op het aantal passages.

### Onderhoudsovereenkomst

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

### 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.