

From:
Sent: Thursday, October 29, 2020 11:54:10
To: statengriffier
Cc:
Subject: Stichting Zeeland Tolvrij aangaande antwoord GS inzake kosten tolvrije Westerscheldetunnel
Attachments: 25-10-20 brief aan Staten over berekening liquidatie.docx; Evaluatie antwoord GS inzake kosten tolvrije Westerscheldetunnel.pdf



Stichting Zeeland Tolvrij.

Terneuzen, 29 oktober 2020

Aan: de Staten van Zeeland

Geacht Statenlid,

De poging vanuit onze stichting om de Westerscheldetunnel tolvrij te krijgen via het pakket aan maatregelen welke Zeeland gecompenseerd krijgt vanuit het Rijk heeft helaas geen succes opgeleverd. U heeft ingestemd met een pakket waar de tolvrije tunnel niet in zit.

In de periode vooraf, tijdens de onderhandelingen met dhr. Wientjes, was er verwarring over het bedrag dat nodig zou om de tunnel tolvrij te maken. Portefeuillehouder van der Maas gaf aan dat het ging om een bedrag van € 450 miljoen. Op vragen van Forum voor Democratie d.d. 6 juli 2020 over welk bedrag het nu werkelijk gaat heeft G.S. een antwoord gedicht welke als aanhangsel toegevoegd is tot de notulen van de Provinciale Staten Zeeland 2020 nummer 83. In de beantwoording wordt aangegeven dat er een bedrag nodig is van circa € 400 miljoen (exclusief sociaal plan, frictiekosten en afkoop van contracten).

Onze stichting heeft de beantwoording tegen het licht gehouden en geëvalueerd. We hebben de jaarrekeningen van zowel de Provincie Zeeland als de Westerscheldetunnel N.V. bekeken en gezocht naar de cijfers die de het bedrag dat uw College berekend heeft kan onderbouwen. In onze berekening kunnen we de kosten voor het tolvrij maken van de tunnel slechts onderbouwen tot een aanmerkelijk lager bedrag n.l. € 265 miljoen.

Tijdens de vergadering waar onze aanvraag om een referendum te houden over het overeengekomen compensatiepakket behandeld werd, hebben uw Staten een motie aangenomen om richting het Rijk vol in te zetten op een lobby welke zou moeten leiden tot een tolvrije tunnel. We zien dat Zeeuwse politici van verschillende partijen er voor ijveren om een tolvrije tunnel in hun verkiezingsprogramma te krijgen. Wij danken hen voor hun inzet en zouden hen graag de juiste berekening meegeven.

In de bijlage vindt u onze evaluatie van het door G.S. geleverde antwoord over de kosten die de liquidatie van de Westerscheldetunnel N.V. met zich mee zal brengen, met daarin de kosten die de stichting met hulp van de nodige financiële expertise zelf

heeft kunnen onderbouwen. Graag vernemen we uw reactie op deze analyse, en in het bijzonder uw duiding van de verschillen tussen de analyse en het door G.S. verstrekte antwoord. Natuurlijk zijn we bereid om met u hier nader over in gesprek te treden.

Namens stichting Zeeland Tolvrij, hoogachtend

C.L. Liefing, voorzitter

Bijlage: Evaluatie antwoord GS inzake kosten tolvrije Westerscheldetunnel

WESTERSCHELDETUNNEL

Evaluatie antwoord GS inzake kosten tolvrije Westerscheldetunnel

1. Inleiding

- 1.1. Deze korte notitie bevat een nadere analyse van het antwoord van Gedeputeerde Staten (“**GS**”) van de Provincie Zeeland, gegeven op 14 juli 2020, in reactie op vragen van de statenleden Dhr. Walravens en dhr. Bos (Forum voor Democratie) inzake het bedrag dat nodig is om de Westerscheldetunnel tolvrij te maken (hierna “**GS Kostenraming**”).¹
- 1.2. Met deze notitie wordt beoogd om scherper zicht te krijgen op de kosten die gemoeid zijn met het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel. Deze notitie gaat enkel uit van de oplossingsrichting zoals aangedragen door GS, namelijk het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel door liquidatie van de N.V. die momenteel in het bezit is van de Westerscheldetunnel, alsook zorg draagt voor onder meer het beheer en onderhoud van de Westerscheldetunnel (de N.V. hierna aangeduid als “**WST**”). Alternatieve constructies om de Westerscheldetunnel tolvrij te maken, zoals een overdracht van aandelen of kapitaalinjectie, zijn niet opgenomen in de analyse en behoeven nog nader onderzoek.
- 1.3. Voor de bepaling van de hiermee gemoeide kosten wordt in deze nota uitgegaan van 14 maart 2021 als startdatum voor het tolvrij maken (12 jaar eerder dan de tot nu toe geplande datum voor de beëindiging van tolrechten). Hierdoor wijkt de onderbouwing van de kosten in deze notitie mogelijk al iets af van de GS Kostenraming.

2. Opzet WST

- 2.1. WST is op 9 november 1998 opgericht om de Westerscheldetunnel te bouwen en te exploiteren. WST heeft in 2015 ook het beheer en onderhoud alsmede het verkeers- en incidentmanagement van de Sluiskiltunnel overgenomen van de Provincie Zeeland. Tot de taken van WST behoren zodoende nu de tolninning, het verkeers- en incidentmanagement en het onderhoud en beheer van de Westerscheldetunnel, het tracé en de Sluiskiltunnel.² De Sluiskiltunnel wordt in 2025 door de Provincie Zeeland overgedragen aan Rijkswaterstaat (“**RWS**”).³
- 2.2. WST heeft ook een 100% dochteronderneming, Movenience. Movenience is gespecialiseerd in betaalservices die aan mobiliteit gerelateerd zijn. Dat wil zeggen:

¹ Zie <https://www.zeeland.nl/digitaalarchief/zee2000167>.

² Zie ook Jaarverslag WST 2019, p. 4 (<https://www.westerschedeltunnel.nl/app/uploads/2020/06/Jaarverslag-2019.pdf>).

³ In afspraak met RWS en WST is in principe besloten om de bediening en het materieel beheer voor de Sluiskiltunnel gedurende de periode 2025-2033 in handen van WST te houden.

diensten die het klanten makkelijker maken om te betalen voor tol, parkeren in parkeergarages en het opladen van elektrische auto's. WST is één van de klanten van Movenience.

- 2.3. Tot slot heeft WST op 9 juli 2019 een intentieverklaring getekend waarin staat dat Westerschelde Ferry B.V. een dochteronderneming wordt van de WST voor een periode van 10 jaar.⁴

3. Liquidatie van WST

- 3.1. In de GS Kostenraming wordt een schatting gegeven gebaseerd op de liquidatie van WST, waarbij de N.V. wordt opgeheven en personeel/eigendom/verplichtingen voor zover nodig wordt overgedragen aan RWS. De kosten voor het op deze wijze tolvrij maken van de Westerscheldetunnel worden door GS geschat op EUR 400 mln. Dit betreft het volgende:

- onderhoudskosten, personeelskosten en operationele kosten en investeringen tot 14 maart 2033 (EUR 200 mln), waarbij rekening is gehouden met de besparingen op het gebied van tolninning; en
- kosten voor verlies van dividenden WST en afwaardering van de deelneming op de balans van de Provincie Zeeland (EUR 200 mln).

Bij de GS Kostenraming is nog geen rekening gehouden met:

- sociale plannen voor tolgaarders en medewerkers van Movenience;
- frictiekosten van de inpassing van medewerkers van WST bij RWS; en
- de afkoop van contracten die gerelateerd zijn aan tolninning.

- 3.2. In deze notitie is nader onderzoek gedaan naar de GS Kostenraming, waarbij het mogelijk is gebleken om de kosten direct gerelateerd aan het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel vanaf 14 maart 2021 te verifiëren tot een hoogte van EUR 265,5 mln. Dit betreft de volgende posten:

- Operationele kosten: totaal EUR 95,5 mln
 - o Salariskosten inclusief 3% indexering: EUR 19,5 mln
 - o Onderhoudskosten en overige bedrijfskosten: EUR 76 mln
- Afwaardering en verlies van dividend: totaal EUR 170 mln
 - Afwaardering aandelen WST: EUR 108 mln
 - Afschrijving Sluiskiltunnel: EUR 40 mln
 - Exploitatie, onderhoud en verzekering Sluiskiltunnel: 22 mln

Door een gebrek aan actuele informatie is bij de verificatie nog geen rekening gehouden met eventuele financieringskosten, al dan niet gerelateerd aan de

⁴ WST Jaarverslag 2019, pp. 11 en 29.

renteswap (in de 2019 jaarrekening van de Provincie Zeeland worden de kosten voor voortijdige afwikkeling nog geschat op EUR 12,7 mln).

3.3. In de bovenstaande verificatie zijn ook de kosten gerelateerd aan de Sluiskiltunnel opgenomen omdat de dividenden van WST (lees: tolinkomsten) reeds gebruikt worden om de afschrijving, de exploitatie, het onderhoud en de verzekering van de Sluiskiltunnel te financieren. Er kunnen echter vraagtekens worden gezet bij deze constructie. De Tunnelwet Westerschelde⁵ ("**Tunnelwet**"), welke tolheffing mogelijk maakt, had immers bij totstandkoming in 1998 enkel tot doel om *"een tunnel onder de Westerschelde met aansluitende wegen en bijbehorende werken tot stand te brengen, in stand te houden en als rechthebbende te exploiteren of doen exploiteren"* (art. 2(2) Tunnelwet). De exploitant wordt middels de Tunnelwet in staat gesteld om een vergoeding in rekening te brengen voor het gebruik van deze weg door de tunnel. Deze vergoeding wordt met deze constructie door GS onlosmakelijk verbonden met de kosten gerelateerd aan een andere tunnel die bij inwerkingtreding van de Tunnelwet nog niet was voorzien.

3.4. Onderhoudskosten, personeelskosten en operationele kosten en investeringen

3.4.1. De kosten die gemeoid zijn met het onderhoud en beheer van de Westerscheldetunnel bestaan uit: (i) het salaris van medewerkers (i) inhuurbudget voor uitzendkrachten; en (iii) overige bedrijfskosten (waaronder onderhoud).⁶

Salaris

3.4.2. In 2019 is door WST EUR 5.316.094 gerekend voor salarissen, pensioenen en sociale lasten. Zoals aangegeven in het jaarverslag betreft dit de kosten voor gemiddeld 57,7 fte in 2019 (circa 80 medewerkers). Van deze medewerkers zijn 29 tolgaarder, 5 tunnelwacht en 15 operator. WST heeft ook een afdeling Bedrijfsvoering, bestaande uit ICT, P&O, financiën en communicatie.⁷

3.4.3. Bij een afschaffing van tolinning zullen tolgaarders overbodig worden, net als de administratieve ondersteuning die direct hieraan gerelateerd is. Bij een overdracht naar RWS zal naar verwachting ook gebruik gemaakt kunnen worden van de reeds bestaande RWS faciliteiten voor zaken als ICT, communicatie, HR en financiën. Tunnelwachten, operators alsook de directe aansturing hiervan blijft nodig voor het beheer van de Westerscheldetunnel, en zullen dus vanuit het perspectief van RWS een additionele directe kostenpost zijn bij overname van de Westerscheldetunnel. Op

⁵ <https://wetten.overheid.nl/BWBR0009930/1998-10-23>

⁶ WST Jaarverslag 2019, p. 15.

⁷ WST Jaarverslag 2019, p. 25; <https://www.westerscheldetunnel.nl/nl/werken-bij/> (bezocht op 11 oktober 2020).

basis van de informatie in paragraaf 3.3.2 betreft dit circa 20-25 medewerkers, ofwel circa 25-30% van de huidige WST organisatie.

- 3.4.4. Gelet op het bovenstaande, en de aanname dat kantoorpersoneel in verhouding duur is, kan voor het inschatten van toekomstige salariskosten uit worden gegaan van 25% van de huidige salariskosten. Deze conservatieve inschatting levert een jaarlijkse kostenpost op van EUR 1.329.024. Over een periode van 12 jaar, met een indexering van 3%, betreft het een bedrag van EUR 19.427.000. Net als bij de GS Kostenraming wordt er hier nog geen rekening gehouden met sociale plannen en frictiekosten.

Uitzendkrachten

- 3.4.5. Uitzendkrachten worden hoofdzakelijk ingezet voor tolinning, en de kostenpost van EUR 787.218 in het 2019 WST Jaarverslag komt hierdoor te vervallen.⁸

Overige bedrijfskosten

- 3.4.6. Resterend zijn 'overige bedrijfskosten', waar ook onderhoudskosten onder vallen. In 2019 ging dit om een bedrag van EUR 8.726.562, wat ook een resterende bijdrage aan het reconstrueren van het knooppunt Sloeweg – Bernardweg – Westerscheldetunnel omvat dat in 2019 is voldaan.⁹ Exclusief deze bijdrage gaat het nog om EUR 6.622.259. Dit omvat naast ICT, communicatie en algemene kosten ook de kosten voor een 20-jarig onderhoudscontract met een aannemerscombinatie, afgesloten in 2013.
- 3.4.7. Indien deze overige bedrijfskosten constant blijven, dan moet er voor het onderhoud en de overige kosten voor het beheer nog een bedrag van EUR 80 mln tot 14 maart 2033 gerekend worden. Mogelijk vallen deze lager uit door synergievoordelen bij integratie bij RWS. Wanneer voor deze synergievoordelen een 5% kostenreductie wordt gehanteerd, dan komt het totaal voor overige bedrijfskosten neer op circa EUR 76 mln.

3.5. Kosten voor verlies van dividenden WST en hieruit voortvloeiende afwaardering

- 3.5.1. De boekwaarde van de aandelen WST die de Provincie Zeeland bezit is op 31 december 2019 is EUR 125.257.000. Bij het liquideren van WST zal er zoals GS stelt een volledige afschrijving moeten plaatsvinden op de aankoop van de WST aandelen. GS stelt dat deze afschrijving enkel EUR 108 mln zal bedragen. De positie van GS is overgenomen in deze analyse.

⁸ WST Jaarverslag 2019, p. 26.

⁹ WST Jaarverslag 2019, p. 27.

- 3.5.2. Naast een afschrijving van de aandelen WST zal ook de boekwaarde van de Sluiskiltunnel volledig afgeschreven moeten worden (er zijn geen dividendinkomsten meer om de graduele afschrijving te bekostigen). De Sluiskiltunnel heeft op 31 december 2019 een boekwaarde van EUR 49.360.000.¹⁰ Dit is circa EUR 15 mln lager dan de door GS gerapporteerde EUR 65 mln. Op 14 maart 2021 zal de boekwaarde hoogstens nog EUR 40 mln betreffen, gelet op de jaarlijkse afwaardering van EUR 9.872.000.
- 3.5.3. In principe zal de Sluiskiltunnel op 23 mei 2025 worden overgedragen aan RWS. De exploitatie, het onderhoud en de verzekering van de Sluiskiltunnel wordt tot die tijd door GS op EUR 22 mln geraamd. Dit lijkt aan te sluiten bij de onttrekkingen in de bestemmingsreserve (exclusief rentelasten). Deze waren EUR 8.139.000 in 2019, en komen exclusief rentelasten neer op circa EUR 5 mln per jaar. Het is echter onduidelijk waarom deze kosten voor de Sluiskiltunnel qua hoogte vergelijkbaar zijn met de onderhoudskosten van de Westerscheldetunnel.
- 3.5.4. Tot slot is in de GS Kostenraming ook de afschrijving van de Sloeweg toegevoegd. Aangezien tot op heden de dividendopbrengsten enkel gebruikt zijn voor de exploitatie en afschrijving van de Sluiskiltunnel, is het onduidelijk op welke basis deze post is toegevoegd. Zodoende is de afschrijving voor de Sloeweg niet opgenomen in de door deze analyse onderbouwde raming.

¹⁰ Zie <https://zeeland.begrotingsapp.nl/jaarstukken-2019---provincie-zeeland/programma/bijlage-1-staat-van-materiele-en-financile-vaste-activa#onderdeel-inleiding>