



Beleidsplan

N.V. Westerscheldetunnel



MEER MOGELIJK MET DE SLUISKILTUNNEL

Inhoudsopgave

1	Profiel en kerncijfers	3
2	Voorwoord	4
3	Ontwikkelingen	5
4	Verkeersprognose	6
5	Tarieven	7
6	Tolvrije dagen	8
7	Movenience	9
8	Financiën	10
9	Risicoparagraaf.....	16

1 Profiel en kerncijfers

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

De missie van de WST luidt:

"Optimale dienstverlening tegen zo laag mogelijke tarieven"

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

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

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

	2017	2018	2019	2020*	2021*
Beschikbaarheid					
Geen onregelmatigheden (%)	97,2	97,7	97,8	97,8	98,0
Verkeer					
Passages per jaar	7.184.988	7.565.315	7.746.571	6.581.066	7.048.322
Passages per dag (gem.)	19.685	20.727	21.223	18.030	19.310
Passages t-tag	4.767.564	4.989.641	5.124.996	4.338.077	4.769.221
Passages t-tag (%)	66,4	66,0	66,2	65,9%	67,7%
Passages veelgebruikers	1.284.330	1.353.111	1.426.342	1.039.613	1.129.064
Passages veelgebruikers (%)	17,9	17,9	18,4	15,8%	16,0%
Passages tolvrije dagen**	115.361	113.283	139.443	89.838	96.511
Financiën					
Tolopbrengsten (x € 1 mln.)	33,1	35,5	36,2	28,7	30,6
Gem. opbrengst per passage (x € 1)	4,60	4,68	4,68	4,37	4,34
Netto resultaat (x € 1 mln.)	13,3	14,8	15,1	8,8	10,2
Personeel					
Bezetting (fte.)	60,3	59,7	60,0	59,1	56,7
Ziekteverzuim (%)	2,8	4,6	5,4	6,0	4,0

* prognose/begroot, **in 2019 waren er 7 tolvrije dagen

2 Voorwoord

De kabinetsmaatregelen die zijn genomen om de COVID-19 uitbraak zoveel mogelijk te beperken hebben uiteraard ook grote gevolgen voor de WST. In het tweede kwartaal van 2020 daalde het aantal passages met 27%. Hoewel er in de loop van 2020 tijdelijk een voorzichtig herstel optrad bleef dat herstel ver beneden de oorspronkelijke verwachting steken. Naar verwachting zal het aantal passages in 2020 uitkomen op 6.869.431 en dat is 17% minder dan begroot en 15% minder dan in 2019.

Gelet op de grote onzekerheid van dit moment is het onmogelijk om precies in te kunnen schatten of en in hoeverre er sprake zal zijn van herstel van de passages in 2021 en de daaropvolgende jaren. In de voorliggende begroting is uitgegaan van 7.048.322 passages in 2021. Een toelichting hierop is in hoofdstuk vier opgenomen.

Zoals voor zoveel bedrijven en organisaties is 2021 voor de WST een overgangsjaar. Als het aantal passages zich in 2021 niet herstelt zoals nu verwacht wordt, dan is een tariefsverhoging vanaf 2022 onvermijdelijk. In welke mate en vorm deze tariefsverhoging dan wordt doorgevoerd zal tijdig worden afgestemd met de Provincie Zeeland als enig aandeelhouder.

In 2019 is tussen de Provincie Zeeland en de WST een intentieverklaring getekend om de aandelen van de Westerschelde Ferry BV te verkopen aan de WST. Inmiddels is vastgesteld dat het overnemen van de aandelen voor beide partijen niet de beste keus zou zijn. Er is wel afgesproken om, waar dat toegevoegde waarde heeft, structureel met elkaar te gaan samenwerken.

In 2021 zullen verdere stappen op het gebied van duurzaamheid worden genomen. Daarnaast komt de samenwerking met Rijkswaterstaat voor zowel de Westerscheldetunnel als de Sluiskiltunnel steeds dichterbij. Een toelichting op beide ontwikkelingen staat in hoofdstuk 3. De verkeersprognose, de tarieven en tolvrije dagen in 2021 volgen in de hoofdstukken 4 t/m 6.

De WST is in 2020 nog nadrukkelijker onder een vergrootglas komen te liggen. De oppositie tegen het betalen van tol is begrijpelijk, maar moet wel in historisch perspectief worden geplaatst. Zonder het instrument van tolheffing was de Westerscheldetunnel er waarschijnlijk nooit gekomen. Voor de Sluiskiltunnel betekent dit zelfs dat deze minimaal 20 jaar eerder is gerealiseerd dan ooit was voorzien. De prijs die de klant daarvoor betaald is overigens op dit moment gelijk aan die van het tarief in 2003.

Ik besef dat de discussie niet alleen rationeel maar steeds meer ook emotioneel gevoerd wordt en ik respecteer die inbreng zolang dat niet leidt tot bekladding of vernieling van onze eigendommen of onheuse bejegening van de medewerkers van de WST. Ondanks de toenemende aandacht voor ons bedrijf blijven wij ons voor 100 procent inzetten voor een veilige en betrouwbare verbinding.



Harald Schoenmakers
algemeen directeur

3 Ontwikkelingen

3.1 Duurzaamheid

De WST heeft in 2019 een visie opgesteld die zich richtte op de beperking van CO₂-uitstoot. De doelstelling is om in 2033, wanneer het bedrijf wordt overgedragen aan de Staat, 49% minder CO₂ uit te stoten dan in 2018. De belangrijkste factor in het kunnen reduceren van het energiegebruik van de WST betreft de verlichting in zowel de tunnel, als op het tracé en in het kabelkanaal. De vervanging van de straatverlichting en de verlichting in het kabelkanaal worden begin 2021 uitgevoerd. Het vervangen van de verlichting van de tunnel is complexer en daarom wordt samen met de aannemer momenteel een onderzoek uitgevoerd. Als de uitkomst van het onderzoek positief uitvalt dan zou dat moeten leiden tot het vervangen van de tunnelverlichting in 2025 of 2026.

In 2021 zal de WST geen gebruik meer maken van gas om haar gebouwen te verwarmen. In 2021 zal de huidige gasinstallatie van het kantoorgebouw Zuid worden vervangen door een gasloze oplossing.

In 2020 is een visie vastgesteld over de andere aspecten van duurzaamheid. Naast het verbeteren van de biodiversiteit zal in 2021 de WST starten met het opzetten van een materialenpaspoort. Het paspoort geeft inzicht in de materialen (maar ook componenten en systemen) die aanwezig zijn in de tunnel. Het materialenpaspoort wordt gekoppeld aan een digitaal platform: Excess Materials Exchange. Deze circulaire 'marktplaats' koppelt vraag en aanbod van tweedehands materialen/installaties. Onder andere Rijkswaterstaat, Philips, Schiphol en ProRail zijn nu al aanwezig op het EME-systeem. Naar verwachting kan 95% van de materialen uit vrijgekomen tunneltechnische installaties circulair worden ingezet.

3.2 Tolplein

In 2020 is een project gestart 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. Doel is om in meerdere lanen het hele scala aan betaalmogelijkheden aan te bieden waardoor de druk op de kassalanen afneemt, wat weer een voordeel heeft voor de doorstroming. Daarnaast biedt het de mogelijkheid om in de daluren de bezetting van de bemande kassalanen beter af te stemmen op de behoefte van het verkeer. Naar verwachting wordt het project in het eerste kwartaal van 2021 afgerond.

3.3 Overgang naar Rijkswaterstaat

In het kader van de aandelenoverdracht in 2009 afgesloten 'Overeenkomst Westerscheldetunnel' zijn afspraken gemaakt over de voorwaarden waaronder overdracht van de WST aan de Staat plaats moet gaan vinden. Daarbij wordt er van uitgegaan dat de Staat vanaf 2023 inzicht krijgt in de onderhoudsplannen van de WST. In 2021 zal gestart worden met een project om deze afspraak te integreren in de reguliere bedrijfsvoering van de WST. Daarbij zal er met name gekeken moeten worden op welke wijze de levensduurverwachtingen inzichtelijk kunnen worden gemaakt.

3.4 BOVI Sluiskiltunnel na 2025

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) die op 22 mei 2015 is getekend, is vastgelegd wat de rol van de WST als materieel beheerder van de Sluiskiltunnel inhoudt ten opzichte van de Provincie Zeeland als opdrachtgever en formeel beheerder.

In principe zal de Sluiskiltunnel op 23 mei 2025 worden overgedragen aan Rijkswaterstaat. Door Rijkswaterstaat zal eind 2020 of begin 2021 een principebesluit worden genomen om in de periode 2025-2033 het verkeers- en incidentmanagement en het beheer en onderhoud bij de WST te laten. De komende jaren zal dit principebesluit, ook in overleg met de Provincie, verder moeten worden uitgewerkt.

4 Verkeersprognose

Tot eind 2019 lag de gemiddelde groei van het aantal passages sinds de openstelling van de Westerscheldetunnel iets boven de 3% per jaar. In 2020 werd de WST hard getroffen door de maatregelen als gevolg van de uitbraak van COVID-19. Naar verwachting komt het aantal passages in 2020 17% lager uit dan begroot.

Voor 2021 wordt uitgegaan van een groei van 7% bovenop de prognose van 2020. Dit percentage is als volgt opgebouwd:

- januari en februari : 95% van dezelfde maanden in 2020;
- maart tot en met mei : hetzelfde aantal passages als gemiddeld voor januari/februari 2021;
- juni : gelijk aan juni 2020;
- vanaf juli : een groei van 2% ten opzichte van 2020;
- vanaf oktober : een groei van 4% ten opzichte van 2020.

De verdeling van de betaalde passages is als volgt:

	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Prognose 2020	Begroting 2021
Contant	15,9%	13,4%	7,7%	7,2%
Creditcard/tankpas	10,7%	10,8%	11,4%	11,4%
Debetcard	5,9%	8,0%	13,7%	13,8%
t-tag	67,5%	67,8%	67,2%	67,6%
Totaal betaalde passages	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Ondanks de verlaging van de t-tagtarieven op 1 januari 2020 nam het aandeel van de t-tagpassages in 2020 niet toe. Het aandeel van de t-tagpassages als percentage van de betaalde passages was in 2019 67,8%. De verwachting is dat dit aandeel in 2020 uitkomt op 67,2%. In 2021 is een lichte groei tot 67,7% voorzien.

Op basis van de te verwachten realisatie in 2020, zijn de passages en de onderverdeling daarvan voor 2021 als volgt begroot:

Bedragen in euro's

Categorie	Voertuig	Passages 2018	Passages 2019	Prognose 2020	Begroting 2021
1	Personenauto	6.214.514	6.361.514	5.291.279	5.666.960
2	Personenauto met aanhanger	326.790	329.331	323.387	346.347
3	Vrachtwagen, bus	165.598	165.842	155.650	166.701
4	Vrachtwagencombinatie	633.944	653.646	646.884	692.813
5	Motor	52.322	46.713	38.216	40.929
	Vrije passages op tolvrije dagen	113.283	139.443	89.838	96.217
	Vrije passages*	58.864	50.082	35.812	38.354
	Totalen	7.565.315	7.746.571	6.581.066	7.048.322

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. Binnen die kaders streeft de WST ernaar de toltarieven zo laag mogelijk te houden, zoals ook is vastgelegd in haar missie.

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

- de aanschaf van de aandelen WST inclusief rentetoerekening;
- de provinciale bijdrage aan de realisatie van de Sluiskiltunnel inclusief rentetoerekening;
- de beheer- en onderhoudskosten van de Sluiskiltunnel;
- een deel van de kosten van de realisatie van de vernieuwde Sloeweg.

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

De effecten van de uitbraak van COVID-19 zijn duidelijk merkbaar voor de passages van de WST. Ten opzichte van eerdere ramingen is er sprake van een fors lager aantal passages in 2020, in 2021 en de jaren erna. Onduidelijk is op dit moment hoe groot het effect uiteindelijk zal zijn.

Het is goed denkbaar dat bij een structureel lager aantal passages de tarieven vanaf 2022 moeten worden verhoogd.

De tarieven voor 2021 zijn ten opzichte van 2020 ongewijzigd. Ze zijn als volgt:

	Nominaal tarief 2021	t-tag tarief 2021	Veelgebruikerstarief 2021
Cat. 1	5,00	3,00	2,50
Cat. 2	7,45	4,50	3,75
Cat. 3	18,20	11,00	9,10
Cat. 4	25,00	15,00	12,50
Cat. 5	2,50	2,00	1,50

6 Tolvrije dagen

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

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

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

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

Voor 2021 zijn daarmee de volgende tolvrije zaterdagen vastgesteld: 30 januari, 27 februari, 24 april (Nationale Museumweek), 11 september (Open Monumentendag), 30 oktober en 27 november.

7 Movenience

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

De dienstverlening voor de operators richt zich op het uitgeven van betaalmiddelen (t-tag, m-tag b-tag of e-tag), het afwickelen van financiële transacties en het debiteurenbeheer. Hiervoor beschikt Movenience over een eigen klantenservice. Tevens verzorgt Movenience de klantenservice voor de klanten van de WST en de Westerschelde Ferry. Vanaf 1 april 2018 kan er bij de Westerschelde Ferry betaald worden met de b-tag, een door Movenience ontwikkeld betaalmiddel. Deze dienstverlening wordt in 2021 gecontinueerd.

Movenience heeft eind 2020 94.000 t-tags in bruikleen gegeven aan ruim 60.000 abonnees. Daarmee worden bijna 5 miljoen passages per jaar bij de Westerscheldetunnel afgerekend. Ook kan het parkeergeld in diverse parkeergarages in Terneuzen en Middelburg betaald worden met de t-tag. Voor een vast bedrag (€ 0,75 per maand) kunnen t-tag abonnees hier gebruik van maken. Daarnaast kan, vanaf 1 april 2018, met de b-tag betaald worden bij de Westerschelde Ferry. Met de e-tag kan het opladen van elektrische voertuigen bij openbare laadpunten in Nederland betaald worden.

In 2019 is begonnen met het fasegewijs omruilen van de t-tags. Eind 2020 zijn circa 23.250 oude t-tags omgeruild. In 2021 en de jaren er na zullen er naar verwachting zo'n 18.000 t-tags per jaar worden omgeruild.

In 2021 zal onderzoek gedaan worden of en op welke wijze Movenience een rol kan gaan spelen voor de inning van de in 2023 te introduceren Vrachtwagenheffing in Nederland.

8 Financiën

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de financiële doorwerking van het voorgenomen beleid van de WST. De begroting voor 2020 staat centraal met daarnaast de ontwikkelingen in de winst- en verliesrekening en de balans tot en met 2025.

8.1 Winst- en verliesrekening 2021-2025

Bedragen in euro's x € 1.000

	2021	2022	2023	2024	2025
Tolopbrengsten	30.598	31.210	31.834	32.471	33.121
Exploitatiebijdragen	23.279	23.279	23.279	23.279	23.279
Overige bedrijfsopbrengsten	330	336	342	348	165
Totaal bedrijfsopbrengsten	54.207	54.825	55.455	56.098	56.564
Personeelskosten	4.503	4.557	4.663	4.761	4.847
Uitzendkrachten	771	787	803	819	836
Afschrijvingen	30.203	30.370	30.417	30.268	29.414
Kosten instandhouding	5.387	5.176	6.250	5.198	5.573
Overige bedrijfskosten	3.088	3.244	3.266	3.339	3.465
Totaal bedrijfslasten	43.953	44.135	45.399	44.386	44.136
Bijzondere lasten	-	-	-	-	-
Resultaat deelneming	-27	-48	-52	-29	-33
Netto resultaat na belastingen	10.227	10.642	10.004	11.683	12.395

8.1.1 Tolopbrengsten

De tolopbrengsten van 2020 zijn gebaseerd op de passages uit de tabel in hoofdstuk 4 en van de tarieven in hoofdstuk 5.

Bedragen in euro's x € 1.000

Cat.	Voertuig	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Prognose 2020	Begroting 2021
1	personenauto	20.751	21.143	15.515	16.562
2	cat. 1 met aanhanger	1.655	1.687	1.482	1.584
3	vrachtwagens, bussen	1.975	1.995	1.627	1.739
4	cat. 3 met aanhanger	10.985	11.324	9.950	10.638
5	motor	105	94	70	75
	Totalen	35.471	36.244	28.644	30.598

8.1.2 Exploitatiebijdrage

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

Bedragen in euro's x € 1.000

	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Prognose 2020	Begroting 2021
Exploitatiebijdrage	23.279	23.279	23.279	23.279

8.1.3 Overige opbrengsten

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

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

Bedragen in euro's x € 1.000

	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Prognose 2020	Begroting 2021
Doorber. salariskosten Sluisbiltunnel	270	276	281	287
Overige opbrengsten	15	58	15	43
Totaal	286	334	296	330

8.1.4 Personeelskosten

De personeelsformatie daalt in 2021 met 2,9 fte ten opzichte van de begroting uit 2020. In de volgende tabel is de geraamde personeelsformatie per afdeling weergegeven.

	Begrote fte. 2020	Begrote fte. 2021
Directie & Secretariaat	2,4	2,1
Tolinning	9,3	7,9
Verkeers- & Incidentmanagement	14,3	14,1
Technisch Beheer & Onderhoud	11,5	11,1
Bedrijfsvoering	7,1	6,6
Communicatie	3,5	3,4
Totaal	48,1	45,2

Bedragen in euro's x € 1.000

	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Prognose 2020	Begroting 2021
Personeelskosten	4.503	4.481	4.478	4.503

8.1.5 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 2021 is gelijk ten opzichte van de begroting uit 2020.

	Begrote fte. 2020	Begrote fte. 2021
Tolinning	11,2	11,4
Bedrijfsvoering	0,3	0,1
Totaal	11,5	11,5

Bedragen in euro's x € 1.000

	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Prognose 2020	Begroting 2021
Uitzendkrachten	749	787	653	771

8.1.6 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.

Bedragen in euro's x € 1.000

	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Prognose 2020	Begroting 2021
Afschrijvingen	29.195	29.958	30.187	30.203

8.1.7 Kosten instandhouding

De instandhoudingskosten worden voor het grootste deel veroorzaakt door de kosten van het onderhoud aan de Westerscheldetunnel. Hiervoor is in 2013 een twintigjarig contract afgesloten met aannemerscombinatie Westerscheldetunnel Maintenance (WM). De kosten zijn gebaseerd op een onderhoudsplan met jaarlijks deels verschillende activiteiten en als gevolg daarvan jaarlijks wisselende lasten.

Bedragen in euro's x € 1.000

	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Prognose 2020	Begroting 2021
Onderhoudscontract	2.464	2.634	2.672	3.068
Energie	669	647	637	637
Overige onderhoudskosten	1.419	1.029	1.683	1.682
Kosten instandhouding	4.552	4.310	4.992	5.387

8.1.8 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 2021 € 0,25 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 2020 was eveneens € 0,25 per transactie.

Daarnaast zijn hier de kosten voor verzekeringen, informatiesystemen en verschillende algemene kosten opgenomen.

Bedragen in euro's x € 1.000

	Realisatie 2018	Realisatie 2019	Prognose 2020	Begroting 2021
Overige bedrijfskosten	3.140	3.157	3.036	3.088

8.2 Balans 2020-2024

Bedragen in euro's x € 1.000

	2021	2022	2023	2024	2025
Materiële vaste activa	323.633	294.489	264.534	234.783	214.300
Deelnemingen	497	445	416	383	383
Vaste activa	324.130	294.934	264.950	235.166	214.683
Vorderingen	1.615	1.615	1.615	1.615	1.615
Liquide middelen	14.874	20.876	26.942	35.128	33.044
Vlottende activa	16.489	22.491	28.558	36.743	34.659
Totaal activa	340.619	317.425	293.507	271.909	249.342
Gestort en opgevraagd kapitaal	66.140	66.140	66.140	66.140	66.140
Wettelijke reserves	418	418	418	418	418
Onverdeelde winst	10.227	10.642	10.004	11.683	12.395
Eigen vermogen	76.785	77.200	76.562	78.241	78.952
Langlopende schulden	260.657	237.379	214.100	190.821	167.543
Kortlopende schulden	3.177	2.846	2.845	2.847	2.846
Totaal passiva	340.619	317.425	293.507	271.909	249.342

8.2.1 Vaste activa

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

8.2.2 Vlottende activa

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

8.2.3 Eigen vermogen

Het maatschappelijk kapitaal van de WST bedraagt € 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.

In de aandeelhoudersvergadering van 22 november 2017 is het principe om overtollige liquiditeiten tussentijds bij de WST uit te keren aan de aandeelhouder, door het afstempelen van het eigen vermogen, goedgekeurd. Begin 2021 zal een bedrag van € 10 mln. worden afgestempeld en overgemaakt worden naar de Provincie Zeeland. Het afstempelen is in feite een vervroegde uitkering van het eigen vermogen dat oorspronkelijk in 2033 zou plaatsvinden. De Provincie gebruikt de uitkering om de waardering van de aandelen van de WST op de provinciale balans te verminderen.

In de gepresenteerde balans is deze mutatie reeds verwerkt.

8.2.4 Langlopende schulden

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

8.2.5 Kortlopende schulden

In deze post is het in 2021 vrijvallende deel van de vooruit ontvangen exploitatiebijdrage opgenomen.

8.3 Investeringschema 2021-2025

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

	2021	2022	2023	2024	2025
Tolplein	512	281	78	50	848
Tunnelbesturing	335	-	-	-	550
ICT	400	-	-	-	-
Wegen	1.770	335	330	466	1.842
Gebouwen	1.000	-	-	-	1.000
Totaal	4.017	616	408	516	4.240

Tolplein

De investeringen betreffen reguliere vervangingen van de systemen op het Tolplein. In 2021 wordt het project voor het aanbieden van contactloos betalen in de automatische lanen afgerond. Hierdoor wordt voldaan aan de steeds strenger wordende beveiligingseisen op betalingsgebied. In 2025 is een vervanging voorzien van de laanbebording.

Tunnelbesturing

In 2021 wordt de AMX (het communicatiemiddel voor de operators) op het Tolplein vervangen. Daarnaast wordt in 2021 de hoogtedetectie voor de Westbuis verplaatst.

In 2025 is de vervanging van een deel van de automatisering in de bedieningsruimte voorzien.

ICT

In 2021 wordt een deel van de netwerkapparatuur en een aantal servers vervangen. Deze apparatuur wordt gebruikt voor de (virtuele) servers van Movenience en de WST.

Wegen

De opgenomen investeringen betreffen de jaarlijkse reguliere vervanging van het asfalt. Daarnaast zal in 2021 de verlichting op het tracé worden vervangen. Met deze vervanging wordt gelijk gekozen voor een verduurzaming van de verlichting.

In 2021 is de vervanging van de Dynamische Route Informatie Panelen (DRIP's) voorzien.

Gebouwen

De investering in 2021 betreft een aanpassing en verduurzaming van het kantoorgebouw op het Tolplein, het plaatsen van zonnepanelen op beide kantoren en het vervangen van de klimaatinstallatie van kantoorgebouw Zuid.

In 2025 is een vervanging opgenomen voor de videowalls en de daar bijbehorende systemen van de bedieningsruimte.

9 Risicoparagraaf

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

De WST is voor haar inkomsten afhankelijk van ICT-systemen. Hiervoor zijn uitgebreide 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 2021. Gezien de huidige en steeds wisselende situatie met de COVID-19 pandemie zijn deze cijfers uiterst onzeker.

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.

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.