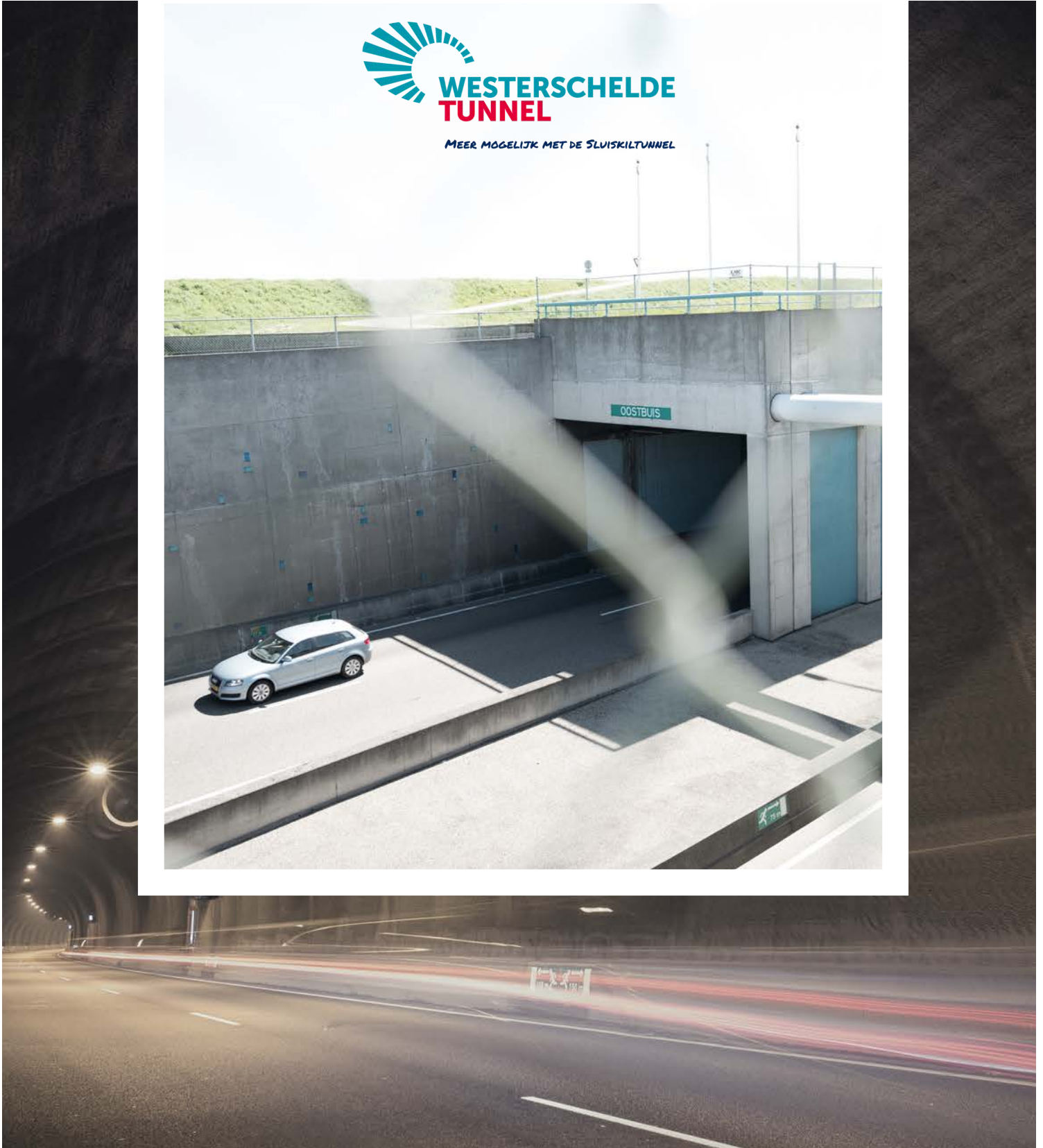
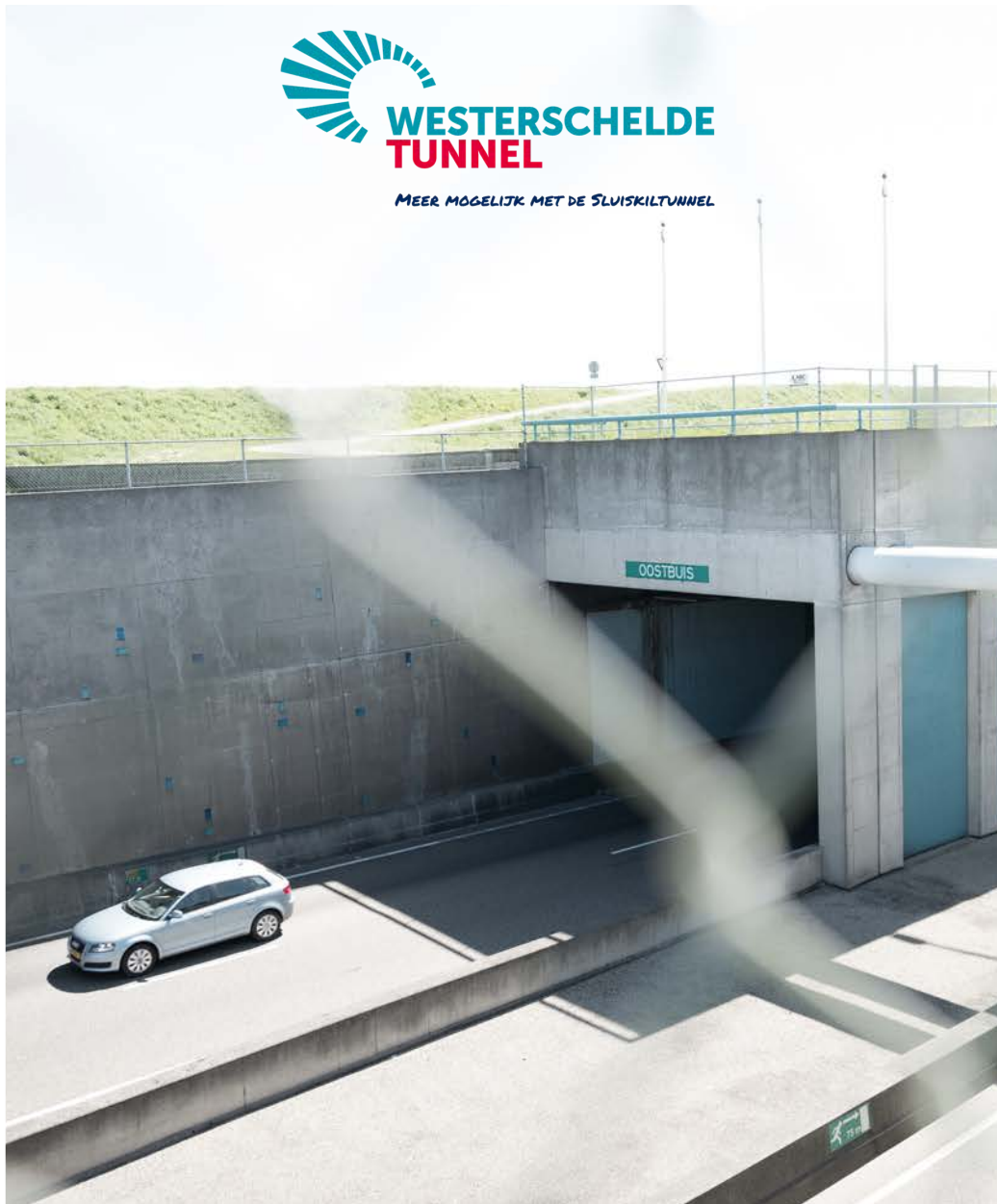


# BELEIDSPLAN 2022

N.V. WESTERSCHELDE TUNNEL



## 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.	Risicoparaagraaf	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 tolninning, 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.

	2018	2019	2020	2021*	2022*
<b>Beschikbaarheid</b>					
Geen onregelmatigheden (%)	97,7	97,8	97,7	98,0	98,0
<b>Verkeer</b>					
Passages per jaar	7.565.315	7.746.571	6.567.366	6.813.469	7.353.487
Passages per dag (gem.)	20.727	21.223	17.944	18.667	20.147
Passages t-tag	4.989.641	5.124.996	4.343.523	4.447.824	4.870.932
Passages t-tag (%)	66,0	66,2	66,2	65,3	66,2
Passages veelgebruikers	1.353.111	1.426.342	1.022.749	1.214.870	1.352.567
Passages veelgebruikers (%)	17,9	18,4	15,6	17,8	18,4
Passages tolvrije dagen**	113.283	139.443	71.181	128.783	112.628
<b>Financiën</b>					
Tolopbrengsten (x €1 mln.)	35,5	36,2	28,7	30,0	31,4
Gem. opbrengst per passage (x € 1)	4,68	4,68	4,36	4,38	4,27
Netto resultaat (x € 1 mln.)	14,8	15,1	8,6	9,8	10,3
<b>Personeel</b>					
Bezetting (fte.)	59,7	60,0	58,7	55,6	56,3
Ziekteverzuim (%)	4,6	5,4	6,6	4,0	3,0

\*Prognose/begroet, \*\*in 2018 waren er 6 tolvrije dagen. In 2019 waren er 7, in 2020 4, 2021 8 en in 2022 6.

## 2. Voorwoord

De kabinetsmaatregelen die zijn genomen om de COVID-19 uitbraak zoveel mogelijk te beperken hebben in 2020 en 2021 grote gevolgen gehad voor de WST. Met name in het eerste maanden van 2021 bleef het aantal passages fors achter op de begroting. Pas vanaf mei trad er een voorzichtig herstel op. Naar verwachting zal het aantal passages in 2021 uitkomen op circa 6,8 mln.. Dat is 3% minder dan begroot en 12% minder dan in 2019. Gelet op de voortdurende onzekerheid is het lastig om in te kunnen schatten of en in hoeverre er sprake zal zijn van herstel van de passages in 2022 en de daaropvolgende jaren. In de voorliggende begroting is uitgegaan van 7.354.035 passages in 2022. Dat is ongeveer 95% van het aantal passages in 2019. Een toelichting hierop is in hoofdstuk vier opgenomen.

De lobby voor een tolvrije Westerscheldetunnel, de aangenomen moties in de Tweede Kamer en vervolgens de onderzoeken naar een tolvrije Westerscheldetunnel hebben in 2021 grote invloed gehad op de bedrijfsvoering en het personeel van de WST en Movenience. Hoewel het op dit moment lijkt alsof een spoedige tolvrije Westerscheldetunnel een kwestie van tijd, is heeft de WST in deze tijd vooral te maken met onzekerheden. Zo is in 2021 nog niet beslist of de Westerscheldetunnel überhaupt tolvrij wordt en is ook niet duidelijk welke concrete einddatum ontstaat indien dat besluit wordt genomen.

In 2021 zijn verschillende stappen op het gebied van duurzaamheid genomen. Traditionele verlichting zorgt voor het grootste deel van het energieverbruik bij de WST. In 2021 is de openbare verlichting, de verlichting in de gebouwen en de verlichting in het kabelkanaal vervangen door energiezuinige ledverlichting. Het grootste energieverbruik bij de WST wordt nu nog veroorzaakt door de verlichting in de tunnelbuizen. In 2021 is een onderzoek afgerond dat aantoont dat vervanging van de tunnelverlichting een forse energie- en CO2 besparing oplevert. Daarom is besloten de geplande investeringen eerder uit te voeren dan oorspronkelijk was voorzien. In 2022 wordt gestart met de voorbereiding waarna in 2023 de vervanging effectief wordt. Een toelichting hierop is in hoofdstuk drie opgenomen.

In mei 2021 werd bekend dat de Minister van I&W heeft besloten om het beheer en onderhoud en het verkeers- en incidentmanagement van de Sluiskiltunnel tussen 2025 en 2033 te beleggen bij de WST. Momenteel lopen er gesprekken om dit besluit om te zetten naar concrete afspraken. Daarmee komt de samenwerking met Rijkswaterstaat voor zowel de Sluiskiltunnel als de Westerscheldetunnel 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.

Ondanks de onzekere periode waarin de WST en Movenience verkeren zullen de medewerkers in 2022 zich onveranderd gemotiveerd blijven inzetten voor de veiligheid en beschikbaar van de tunnels, het tracé en het tolplein. Als directeur vervult mij dat met trots en zet ik mij in voor een zo goed mogelijke uitkomst voor hen indien de tunnel op korte termijn tolvrij wordt.

  
Algemeen directeur 

## 3. Ontwikkelingen

### 3.1 Rijkswaterstaat

In het kader van de 'Overeenkomst Westerscheldetunnel' zijn in 2009 afspraken gemaakt over de voorwaarden waaronder overdracht van de WST in 2033 aan de Staat plaats moet gaan vinden. Daarbij is vastgelegd dat Rijkswaterstaat vanaf 2023 inzicht krijgt in de onderhoudsplannen van de WST. Vanaf 2025 zal Rijkswaterstaat, onder voorwaarden, bijdragen in de kosten van grote investeringen en/of vervangingen. Met Rijkswaterstaat zullen in 2022 afspraken worden gemaakt hoe deze rol van hen bij de WST wordt ingevuld vanaf maart 2023.

De WST is sinds de opening in mei 2015, namens de Provincie Zeeland, beheerder van de Sluiskiltunnel en het bij de tunnel behorende tracé. In de overeenkomst inzake Beheer, Onderhoud, Verkeers- en Incidentmanagement (BOVI) is vastgelegd wat de rol van de WST als materieel beheerder van de Sluiskiltunnel inhoudt ten opzichte van de Provincie Zeeland als opdrachtgever en formeel beheerder. In mei 2021 heeft de Minister van I&W bekend gemaakt het beheer en onderhoud en het verkeers- en incidentmanagement van de Sluiskiltunnel ook tussen 2025 en 2033 te beleggen bij de WST. In 2021 zijn overleggen gestart die moeten leiden tot een nieuwe BOVI-overeenkomst tussen RWS en de WST. Daarnaast moet besloten worden welke rol RWS gaat spelen in de aanbesteding van het nieuwe onderhoudscontract (na mei 2025).

### 3.2 Duurzaamheid

De WST heeft in 2019 een visie opgesteld die zich richt op de beperking van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. De doelstelling is om in 2033, wanneer het bedrijf wordt overgedragen aan de Staat, 49% minder CO<sub>2</sub> uit te stoten dan in 2018. De WST zet zo in op dezelfde CO<sub>2</sub>-verarming in 15 jaar, als het Klimaatakkoord in 40 jaar. In 2020 is de visie uitgebreid met doelstellingen op het gebied van de andere aspecten van duurzaamheid. Daarbij is aangesloten op de 'Sustainable Development Goals' (SDG's) van de Verenigde Naties.

In de loop van 2022 wordt er geen gas meer gebruikt bij de WST door de vervanging van de klimaatinstallatie in kantoor. In 2021 is de verlichting in het kabelkanaal van de tunnel, het Tolplein en het tracé vervangen door LED-verlichting. Het vervangen van de verlichting van de tunnel is complex en daarom is in 2021 eerst een onderzoek uitgevoerd. Dat onderzoek toont aan dat bij vervanging jaarlijks ca. 50% minder energie wordt gebruikt. Naast bovengenoemde argumenten is het ook in het kader van risicobeheersing verstandig om eerder afscheid te nemen van de inmiddels steeds moeilijker verkrijgbare SON-T verlichting. Bovendien kan door het vervangen van de verlichting iets worden gedaan aan de beleving voor de klant. Nu wordt de tunnel door klanten regelmatig omschreven als (te) donker. De WST heeft de intentie om de geplande investering in 2022/2023 uit te gaan voeren. In 2022 zal de vervanging technisch worden voorbereid waarna in 2023 het nieuwe verlichtingsconcept zal worden uitgerold.

## 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 en 2021 werd de WST hard getroffen door de maatregelen van het kabinet als gevolg van de uitbraak van COVID-19. Voor 2022 wordt een herstel van het aantal passages verwacht, maar wordt tegelijkertijd rekening gehouden dat het woon-werkverkeer minder hard stijgt omdat een aantal werknemers één of meerdere dagen thuis werkt.

Naar verwachting zal het aantal passages in 2021 uitkomen op circa 6,8 mln. en dat is 3% minder dan begroot en 12% minder dan in 2019. Voor 2022 wordt uitgegaan van een groei van 8% ten opzichte van 2021. Deze groei lijkt in eerste instantie hoog maar wordt met name in de eerste vijf maanden van 2022 gerealiseerd als de cijfers vergeleken worden met de maanden van 2021 met de lockdown en de avondklok.

In 2021 is het aandeel van t-tagpassages 65,3% van het totaal aantal passages. De verwachting is dat het aandeel van de t-tagpassages in 2022 uitkomt op 66,2%.

Op basis van de te verwachten realisatie in 2021, zijn de passages en de onderverdeling daarvan voor 2022 als volgt begroot:

Bedragen in euro's

Categorie	Voertuig	Passages 2019	Passages 2020	Prognose 2021	Begroting 2022
11	Personenauto	6.361.514	5.292.772	5.380.972	5.958.590
22	Personenauto met aanhanger	329.331	325.027	365.061	329.232
33	Vrachtwagen, bus	165.842	155.810	167.806	165.829
44	Vrachtwagencombinatie	653.646	648.255	692.903	692.867
55	Motor	46.713	38.986	43.575	46.692
	Vrije passages op tolvrije dagen*	139.443	71.181	128.783	112.628
	Vrije passages**	50.082	35.335	34.369	47.649
	<b>Totalen</b>	<b>7.746.571</b>	<b>6.567.366</b>	<b>6.813.469</b>	<b>7.353.487</b>

\*In 2019 waren er 7 tolvrije dagen, in 2020 4, in 2021 8 en in 2022 6.

\*\*Vrije passages zijn in het tolsysteem apart geregistreerd en betreffen met name passages van hulpverleningsinstanties en personeel.

## 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.

Als gevolg van COVID-19 is het aantal passages in 2020 en 2021 fors gedaald. Door het aanpassen van de verkeersprognose zijn ook de inkomsten van de bestemmingsreserve bij de Provincie gedaald.

In de Aandeelhoudersvergadering van 20 mei 2021 is over deze ontwikkelingen gesproken. In deze vergadering heeft de aandeelhouder besloten de tarieven voor 2022 niet te verhogen. De volgende argumenten zijn hiervoor aangevoerd:

- in IPO-verband is een verzoek tot compensatie richting het Rijk neergelegd voor de derving van inkomsten als gevolg van COVID-19. De tolopbrengsten WST 2020 maken hier onderdeel van uit voor een bedrag van € 2,3 mln. Alhoewel het nog onduidelijk is of het Rijk in 2020 en 2021 een bijdrage zal uitkeren ter dekking van de gemiste omzet bij de WST acht de aandeelhouder dit wel kansrijk;
- daarbij is het op dit moment nog onduidelijk hoe de passages zich vanaf de tweede helft van 2021 zullen ontwikkelen.

De tarieven voor 2022 blijven derhalve ten opzichte van 2021 ongewijzigd. Ze zijn als volgt:

Categorie	Nominaal tarief 2022	t-tag tarief 2022	Veelgebruikerstarief 2022
1	5,00	3,00	2,50
2	7,45	4,50	3,75
3	18,20	11,00	9,10
4	25,00	15,00	12,50
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 2022 zijn daarmee de volgende tolvrije zaterdagen vastgesteld: 29 januari, 26 februari, 9 april (Nationale Museumweek), 10 september (Open Monumentendag) op die dag ook tracé afsluiting Zuid, 29 oktober en 26 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 abonenthouders: 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 (WSF). Vanaf 1 april 2018 kan er bij de WSF betaald worden met de b-tag, een door Movenience ontwikkeld betaalmiddel. Deze dienstverlening wordt in 2022 gecontinueerd.

Movenience heeft eind 2021 ongeveer 95.000 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 parkeergarages in Terneuzen 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 WSF. Met de e-tag kan het opladen van elektrische voertuigen bij openbare laadpunten in Europa betaald worden.

In 2022 wordt onderzoek gedaan op welke wijze Movenience een rol kan gaan spelen als toldienstaanbieder voor de inning van de tol voor de Blankenburgverbinding in 2024 en de in 2026 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 2022 staat centraal met daarnaast de ontwikkelingen in de winst- en verliesrekening en de balans tot en met 2026.

### 8.1 Winst- en verliesrekening 2022-2026

Bedragen in euro's x € 1.000

	2022	2023	2024	2025	2026
Tolopbrengsten	31.385	32.013	32.653	33.306	33.972
Exploitatatiebijdragen	23.279	23.279	23.279	23.279	23.279
Overige bedrijfsopbrengsten	322	329	335	341	350
<b>Totaal bedrijfsopbrengsten</b>	<b>54.986</b>	<b>55.621</b>	<b>56.267</b>	<b>56.926</b>	<b>57.601</b>
Personeelskosten	4.578	4.667	4.734	4.797	4.887
Uitzendkrachten	894	901	964	1.046	1.067
Afschrijvingen	30.356	30.432	31.012	30.259	30.480
Kosten instandhouding	5.698	6.982	5.753	5.882	5.253
Overige bedrijfskosten	3.177	3.235	3.313	3.444	3.478
<b>Totaal bedrijfslasten</b>	<b>44.703</b>	<b>46.217</b>	<b>45.776</b>	<b>45.428</b>	<b>45.165</b>
<b>Resultaat deelneming</b>	<b>62</b>	<b>39</b>	<b>-21</b>	<b>-26</b>	<b>-11</b>
<b>Netto resultaat na belastingen</b>	<b>10.345</b>	<b>9.443</b>	<b>10.470</b>	<b>11.472</b>	<b>12.425</b>

#### 8.1.1 Tolopbrengsten

De tolopbrengsten van 2022 zijn gebaseerd op de passages uit de tabel in hoofdstuk 4 en van de tarieven in hoofdstuk 5. De daling van de opbrengsten in 2020 heeft te maken met de tariefsverlaging en de daling van het aantal passages als gevolg van de pandemie.

Bedragen in euro's x € 1.000

Categorie	Voertuig	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Prognose 2021	Begroting 2022
1	Personenauto	21.143	15.523	15.755	17.314
2	Categorie 1 met aanhanger	1.687	1.489	1.669	1.511
3	Vrachtwagen, bussen	1.995	1.625	1.753	1.736
4	Categorie 3 met aanhanger	11.324	9.945	10.605	10.738
5	Motor	94	71	81	86
	<b>Totalen</b>	<b>36.244</b>	<b>28.653</b>	<b>29.863</b>	<b>31.385</b>

### 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 2019	Realisatie 2020	Prognose 2021	Begroting 2022
<b>Exploitatiebijdrage</b>	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 Sluiskiltunnel aan de Provincie.

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

Bedragen in euro's x € 1.000

	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Prognose 2021	Begroting 2022
Doorber. salariskosten Sluiskiltunnel	276	281	287	292
Overige opbrengsten	58	23	51	30
<b>Totaal</b>	<b>334</b>	<b>304</b>	<b>338</b>	<b>322</b>

### 8.1.4 Personeelskosten

De personeelsformatie daalt in 2022 met 1,5 fte ten opzichte van de begroting uit 2021. In de volgende tabel is de geraamde personeelsformatie per afdeling weergegeven.

	Begrote fte. 2021	Begrote fte. 2022
Directie & Secretariaat	2,1	2,3
Tolinning	6,9	6,8
Verkeers- & Incidentmanagement	15,1	14,9
Technisch Beheer & Onderhoud	11,1	11,1
Bedrijfsvoering	6,8	6,4
Communicatie	3,5	2,5
<b>Totaal</b>	<b>45,5</b>	<b>44,0</b>

Bedragen in euro's x € 1.000

	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Prognose 2021	Begroting 2022
<b>Personeelskosten</b>	4.481	4.493	4.476	4.578

### 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 stijgt in 2022 iets door het opnemen van een tijdelijke kracht bij de afdeling Technisch Beheer & Onderhoud.

	Begrote fte. 2021	Begrote fte. 2022
Tolinning	11,4	11,6
Technisch Beheer & Onderhoud	-	0,5
Bedrijfsvoering	0,1	0,2
<b>Totaal</b>	<b>11,5</b>	<b>12,3</b>

Bedragen in euro's x € 1.000

	Realisatie 2019	Realisatie 2020	Prognose 2021	Begroting 2022
<b>Uitzendkrachten</b>	787	788	749	894

### 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 2019	Realisatie 2020	Prognose 2021	Begroting 2022
<b>Afschrijvingen</b>	29.958	30.157	30.150	30.356

### 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 2019	Realisatie 2020	Prognose 2021	Begroting 2022
Onderhoudscontract	2.634	2.748	3.105	3.068
Energie	647	739	700	700
Overige onderhoudskosten	1.029	1.601	1.611	1.690
<b>Kosten instandhouding</b>	<b>4.310</b>	<b>5.088</b>	<b>5.416</b>	<b>5.698</b>

### 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 2022 € 0,255 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 2021 was € 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 2019	Realisatie 2020	Prognose 2021	Begroting 2022
<b>Overige bedrijfskosten</b>	3.157	3.099	2.934	3.177

### 8.2 Balans

Bedragen in euro's x € 1.000

	2022	2023	2024	2025	2026
Materiële activa	298.106	268.959	238.920	212.845	190.374
Deelnemingen	532	506	495	495	495
<b>Vaste activa</b>	<b>298.639</b>	<b>269.465</b>	<b>239.415</b>	<b>213.340</b>	<b>190.869</b>
Vorderingen	1.573	1.573	1.572	1.572	1.572
Liquide middelen	16.917	21.909	29.708	33.506	33.652
<b>Vlottende activa</b>	<b>18.489</b>	<b>23.482</b>	<b>31.281</b>	<b>35.078</b>	<b>35.224</b>
<b>Totaal activa</b>	<b>317.128</b>	<b>292.947</b>	<b>270.696</b>	<b>248.419</b>	<b>226.094</b>
Gestort en opgevraagd kapitaal	66.140	66.140	66.140	66.140	66.140
Wettelijke reserves	418	418	418	418	416
Onverdeelde winst	10.345	9.443	10.470	11.471	12.425
<b>Eigen vermogen</b>	<b>76.903</b>	<b>76.001</b>	<b>77.028</b>	<b>78.030</b>	<b>78.983</b>
<b>Langlopende schulden</b>	<b>237.379</b>	<b>214.100</b>	<b>190.821</b>	<b>167.543</b>	<b>144.264</b>
<b>Kortlopende schulden</b>	<b>2.846</b>	<b>2.846</b>	<b>2.846</b>	<b>2.846</b>	<b>2.846</b>
<b>Totaal passiva</b>	<b>317.128</b>	<b>292.947</b>	<b>270.696</b>	<b>248.419</b>	<b>226.094</b>

### 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 € 78,18 miljoen, opgebouwd uit twee miljoen (gewone) aandelen met een nominale waarde van € 39,09 per stuk. Hiervan is per 31 december 2021 € 66.140.280 geplaatst en volgestort. Alle geplaatste en volgestorte aandelen zijn in handen van de Provincie Zeeland.

In de aandeelhoudersvergadering van 2 december 2020 is besloten het geplaatste kapitaal van de WST te verlagen. Begin 2021 is de nominale waarde van een aandeel gewijzigd van € 45,00 naar € 39,09 per stuk. Het kapitaal van de WST is hierdoor verlaagd met € 9.999.720,-. Het afstempelen is in feite een vervroegde uitkering van het eigen vermogen dat oorspronkelijk in 2033 zou plaatsvinden. De Provincie heeft de uitkering gebruikt om de waardering van de aandelen van de WST op de provinciale balans te verminderen.

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.

### 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 2022 vrijvallende deel van de vooruit ontvangen exploitatiebijdrage opgenomen.

### 8.3 Investeringschema 2022-2026

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

	2022	2023	2024	2025	2026
Tolplein	92	168	50	776	235
Tunnel	4.110	-	-	1.350	-
Tunnelbesturing	350	-	-	-	-
ICT	-	-	-	200	-
Wegen	1.158	923	923	1.667	7.719
<b>Totaal</b>	<b>5.710</b>	<b>1.229</b>	<b>973</b>	<b>3.993</b>	<b>7.953</b>

#### Tolplein

De investeringen betreffen reguliere vervangingen van de systemen op het Tolplein. In 2025 is een vervanging voorzien van de laanbebording.

In 2022 zal de vervanging van de verlichting technisch worden voorbereid waarna in 2023 het nieuwe verlichtingsconcept zal worden uitgerold.

#### Tunnelbesturing

In 2022 wordt de AMX (het communicatiemiddel voor de operators) op het Tolplein vervangen.

#### ICT

In 2025 wordt een deel van de netwerkapparatuur en een aantal servers vervangen.

#### Wegen

De opgenomen investeringen betreffen de jaarlijkse reguliere vervanging van het asfalt.

## 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 continuïteits-voorzieningen 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 2022. Gezien de huidige en steeds wisselende situatie met de COVID-19 pandemie en het toenemende thuiswerken 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.

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