

# BELEIDSPLAN 2024

N.V. WESTERSCHELDE TUNNEL



## Inhoudsopgave

|   |                        |    |
|---|------------------------|----|
| 1 | Profiel en kerncijfers | 3  |
| 2 | Voorwoord              | 4  |
| 3 | Ontwikkelingen         | 5  |
| 4 | Verkeersprognose       | 6  |
| 5 | Tarieven               | 8  |
| 6 | Tolvrije dagen         | 9  |
| 7 | Movenience             | 10 |
| 8 | Financiën              | 11 |
| 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 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 nominale 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.

|                                    | 2020      | 2021      | 2022      | 2023*     | 2024*     |
|------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Beschikbaarheid                    |           |           |           |           |           |
| Geen onregelmatigheden (%)         | 97,7      | 98,1      | 98,2      | 94,5      | 98,0      |
| Verkeer                            |           |           |           |           |           |
| Passages per jaar                  | 6.567.366 | 6.937.723 | 7.714.818 | 8.280.361 | 8.445.968 |
| Passages per dag (gem.)            | 17.944    | 19.007    | 21.136    | 22.686    | 23.076    |
| Passages t-tag                     | 4.343.523 | 4.514.730 | 5.018.182 | 5.346.868 | 5.453.805 |
| Passages t-tag (%)                 | 66,2      | 65,1      | 65,0      | 64,6      | 64,6      |
| Passages veelgebruikers            | 1.022.749 | 1.116.032 | 1.238.654 | 1.431.686 | 1.460.320 |
| Passages veelgebruikers (%)        | 15,6      | 16,1      | 16,1      | 17,3      | 17,3      |
| Passages tolvrije dagen**          | 71.181    | 137.167   | 109.268   | 120.826   | 123.243   |
| Financiën                          |           |           |           |           |           |
| Tolopbrengsten (x € 1 mln.)        | 28,7      | 30,4      | 33,5      | 35,7      | 36,7      |
| Gem. opbrengst per passage (x € 1) | 4,36      | 4,38      | 4,35      | 4,31      | 4,35      |
| Netto resultaat (x € 1 mln.)       | 8,6       | 10,6      | 12,8      | 10,6      | 11,8      |
| Personeel                          |           |           |           |           |           |
| Bezetting (fte.)                   | 58,7      | 54,9      | 51,1      | 56,5      | 58,2      |
| Ziekteverzuim (%)                  | 6,6       | 5,5       | 7,1       |           | 3,0       |

\* prognose/begroot, \*\*in 2020 waren er 4 tolvrije dagen. In 2021 8 en in 2022, 2023 en 2024 6.

## 2 Voorwoord

Dit beleidsplan wordt opgesteld op een moment dat de Westerscheldetunnel in het middelpunt van de belangstelling staat. Zowel de betonschade in de Oostbuis als het tolvrij worden van de Westerscheldetunnel zorgt voor veel aandacht bij verschillende partijen.

Tijdens een onderhoudsafsluiting van de Oostbuis eind 2022 werd een lekkage waargenomen. Wat een normale lekkage leek, bleek bij nader onderzoek om een scheur in het beton te gaan. Deze scheur loopt over meerdere betonnen segmenten van de tunnelringen. In één van de segmenten is sprake van een breuk. De scheur en de breuk zitten onder het land bij Ellewoutsdijk, dus niet onder water. Er is sprake van een stabiele situatie dankzij voldoende ondersteuning door de omliggende tunnelsegmenten. Een team van experts monitort continu de situatie.

Eind november verscheen het rapport van Arcadis waarin de veiligheid beoordeeld is en de meest aannemelijke hypothese voor de oorzaak is omschreven. In het 2<sup>e</sup> kwartaal van 2024 zal een plan van aanpak voor de reparatie worden opgesteld. In dit beleidsplan is nog geen rekening gehouden met de uitvoering van de reparatie, omdat het inzicht in de kosten en in de consequenties voor de beschikbaarheid van de Westerscheldetunnel nog ontbreken.

Rijkswaterstaat (RWS) en de WST hebben de afgelopen jaren intensief samengewerkt om de overdracht van de Sluiskiltunnel van de Provincie Zeeland naar RWS voor te bereiden. In 2024 moet dat uitgewerkt worden in afspraken hoe beide organisaties met elkaar willen gaan werken in de periode 2025-2033. Komend jaar zullen ook de eerste overleggen worden gevoerd over de overdracht van de Westerscheldetunnel in 2033.

Op 20 november hebben minister Harbers en Gedeputeerde Van der Maas een bestuursovereenkomst getekend met afspraken over het vervroegd tolvrij maken van de Westerscheldetunnel voor personenauto's. Er wordt toegewerkt naar een tolvrije situatie voor de categorieën 1,2 en 5 per 1 januari 2025.

De begroting voor 2024 staat in dit beleidsplan centraal. In het financiële overzicht zijn ontwikkelingen in de winst- en verliesrekening en de balans tot en met 2028 opgenomen. Omdat op dit moment nog niet duidelijk is welke afspraken er gemaakt worden tussen de WST en de Provincie Zeeland, zijn zowel inkomsten als uitgaven gebaseerd op de huidige situatie. Het is evident dat het besluit over het tolvrij worden impact gaat hebben op diverse posten in deze begroting van zowel de WST als Movenience.

Door alle ontwikkelingen staan de WST en Movenience onder grote druk. De medewerkers van beide organisaties zullen er zorg voor dragen dat de dienstverlening overeind blijft en blijven garant staan voor beheer, onderhoud en veiligheid van de beide tunnels en de toeleidende wegen.

Harald Schoenmakers  
algemeen directeur

## 3 Ontwikkelingen

### 3.1 WST Tolvrij

In 2021 hebben het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat (I&W), de provincie Zeeland, Rijkswaterstaat Zee en Delta en de WST in een ambtelijke werkgroep gezamenlijk in kaart gebracht welke stappen gezet moeten worden voor het eerder tolvrij maken van de Westerscheldetunnel. Deze stappen zijn beschreven in een Draaiboek Tolvrije Westerscheldetunnel. Dit document beschrijft de belangrijkste elementen die van belang zijn voor het tijdpad, de verkeers- en milieuonderzoeken en per thema (technische aanpassingen, personeel, bestuurlijke besluitvorming en financieel) de belangrijkste effecten van het in beginsel geheel tolvrij maken van de Westerscheldetunnel.

Omdat de destijds demissionaire Minister geen geld kon vrijmaken en bij het nieuwe kabinet de Westerscheldetunnel niet voorkwam in het Regeerakkoord (behoudens Betalen naar Gebruik vanaf 2030) bleef het hierbij.

Op 22 september 2022 stemde de Tweede Kamer unaniem voor een tolvrije tunnel met het volgende verzoek aan de regering:

- per 1 januari 2025 de Westerscheldetunnel tolvrij te maken voor personenauto's en motoren;
- dekking voor de afschaffing van de tol onder meer te zoeken in het Nationaal Groeifonds (NGF) en met behulp van een redelijke bijdrage van de provincie Zeeland, en daarover in overleg met deze provincie te treden;
- te bezien of vroegtijdige afschaffing mogelijk en verstandig is voor vrachtvervoer.

Het kabinet besloot op 30 september 2022 € 140 mln. inclusief btw beschikbaar te stellen voor een gedeeltelijk tolvrije tunnel voor de periode 1 januari 2025 - 31 december 2029. Vervolgens is in november 2022 een Plan van Aanpak door het ministerie van I&W en de provincie Zeeland vastgesteld. De uitwerking van dit Plan van Aanpak is onder regie van een Kerngroep, waar de WST ook in is vertegenwoordigd, opgepakt.

Op 6 juli nam de Tweede Kamer opnieuw unaniem een motie aan waarin de Minister werd opgedragen om met een plan te komen voor een tolvrije tunnel per 1 januari 2025.

Op 20 november hebben minister Harbers en Gedeputeerde Van der Maas een bestuursovereenkomst getekend met afspraken over het vervroegd tolvrij maken van de Westerscheldetunnel voor personenauto's. Er wordt toegewerkt naar een tolvrije situatie per 1 januari 2025 voor de categorieën 1,2 en 5.

### 3.2 Betonschade

In één van de betonnen segmenten van de Oostbuis van de Westerscheldetunnel is een breuk gevonden. De situatie is stabiel en de tunnel is veilig te gebruiken. De weg blijft dan ook open voor alle verkeer.

Tijdens een onderhoudsafsluiting van de Oostbuis is eind 2022 een lekkage waargenomen. Het gaat om het laatste gedeelte van de Oostbuis vanuit Terneuzen richting Borsele. Wat eerder een normale lekkage leek, bleek bij nader onderzoek om een scheur in het beton te gaan. Deze scheur loopt over meerdere betonnen segmenten van de tunnelringen (één ring bestaat uit acht segmenten). In één van de segmenten is sprake van een breuk.

De scheur en de breuk zitten onder het land bij Ellewoutsdijk, dus niet onder water. Er is sprake van een stabiele situatie dankzij voldoende ondersteuning door de omliggende tunnelsegmenten. Een team van experts monitort continu de situatie.

Om de eventuele ontwikkeling van de breuk en scheur goed te kunnen volgen, zijn in juni 2023 scheurwijdte-meters geïnstalleerd. In september werd aanvullende apparatuur geplaatst om een nog beter beeld te krijgen.

Het onderzoek naar de oorzaak en oplossing loopt. Reparatie is op termijn noodzakelijk. Hoe dat eruit gaat zien, wanneer dat plaatsvindt en wat dat betekent voor de gebruikers is op dit moment nog niet bekend.

### 3.3 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 RWS vanaf 2023 inzicht krijgt in de onderhoudsplannen van de WST.

Vervolgens zal RWS, onder voorwaarden, vanaf 2025 bijdragen in de kosten van grote investeringen en/of vervangingen met een restlevensduur na 2033. De Beheercommissie, met daarin leden van de WST en RWS, is het hiervoor aangewezen orgaan.

RWS heeft aangegeven vanaf 2024 te starten met de voorbereidingen voor de overname van de WST in 2033. Voor de WST is van belang dat alle verschillende aspecten voor de overname met de juiste personen in de juiste volgorde worden besproken.

In 2023 is gesproken met RWS over de toekomst van de verkeerscentrale in Borssele na 2033. In 2024 zal een onderzoek hierover meer duidelijkheid moeten geven. De WST zal blijven aandringen op het binnen afzienbare tijd afronden van dit onderzoek. Dit kan namelijk gevolgen hebben voor de werkgelegenheid in Zeeland, maar in de periode 2025-2033 ook voor de bedrijfsvoering, waarbij borging van de bezetting van de operators een belangrijk punt van aandacht is. Daarnaast kan het invloed hebben op toekomstige technische keuzes voor beide tunnels

### 3.4 Sluiskiltunnel

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 2025 wordt de Sluiskiltunnel overgedragen aan RWS. In mei 2021 heeft de Minister van I&W bekend gemaakt dat ook het beheer en onderhoud en het verkeers- en incidentmanagement van de Sluiskiltunnel in de periode 2025 - 2033 wordt belegd bij de WST. Eind 2023 is daarom een overeenkomst tussen RWS en de WST inzake Beheer, Onderhoud, Verkeers- en Incidentmanagement (BOVI) getekend.

In december 2022 sloot RWS een overeenkomst met de WST waarin de WST opdracht kreeg om namens RWS een contract met een marktpartij voor het onderhoud van de Sluiskiltunnel voor de periode 2025-2033 op te stellen, aan te besteden en af te sluiten. Verwacht wordt dat aan het begin van 2024 de aanbesteding wordt gepubliceerd.

### 3.5 Dwarsverbindingsdeuren

Momenteel zijn er in de Westerscheldetunnel flinke onderhoudsinspanningen nodig om de benodigde openingskracht van de dwarsverbindingsdeuren te minimaliseren. De discussies over de openingskrachten van vluchtdeuren in tunnels spelen landelijk en er wordt gekeken naar nieuwe normering en afwijkende constructies. In 2023 is een mockup opgesteld om kleinere modificatie van de ophanging en bevestiging van de deuren en de vergrendeling te testen. Deze proef is veelbelovend en in de tweede helft van 2023 zijn een paar deuren van modificaties voorzien. Indien de modificaties naar verwachting functioneren zal een plan worden opgesteld om dit vanaf 2025 uit te rollen in de hele tunnel.

### 3.6 Verkeers- en incidentmanagement (IM)

Er is sprake van een toenemende verkeersstroom en meer stringente inzet van middelen om gevaarzetting bij incidenten tegen te gaan. Het aanrijden van actiewagens en het binnenrijden van afzettingen is een steeds vaker voorkomend fenomeen. Conform de CROW-regelgeving schaaft de WST sinds 2023, bij langdurende pechgevallen op het tracé en voor grootschalige omleningen bij incidenten, professionele IM-ondersteuning in. In 2023 is aansluiting gezocht bij het IM-contract van de Provincie Zeeland bij de Vermeulen groep die over het gehele tunneltracé snel adequate middelen ter ondersteuning kan inzetten. In 2024 zal evaluatie plaatsvinden en wordt er gekeken of en hoe het contract moet worden verlengd.

Ook verkeerscommunicatie wordt gezien de toenemende drukte steeds belangrijker. Daarbij gaat het niet alleen om de feitelijke informatie, maar ook in hoeverre de verstrekte informatie de reiziger beïnvloedt bij de keuze om een reis uit te stellen of te annuleren. In 2024 zal onderzocht worden waar en in hoeverre dit kan worden verbeterd.

## 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.

In 2022 was er vanaf maart (einde covid-maatregelen) een duidelijk herstel te zien. Dat herstel zet in 2023 door met een stijging ten opzichte van 2019 met maar liefst 10%. Voor 2023 worden 8,3 mln. passages verwacht.

Voor 2024 wordt voorzichtigheidshalve gerekend met een groei van 2%. De verwachting is dat het aandeel van de t-tagpassages uitkomt op 64,6%.

Op basis van de te verwachten realisatie in 2023 zijn de passages en de onderverdeling daarvan voor 2024 als volgt begroot:

Bedragen in euro's

| Categorie | Voertuig                          | Passages<br>2020 | Passages<br>2021 | Passages<br>2022 | Prognose<br>2023 | Begroting<br>2024 |
|-----------|-----------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|
| 1         | Personenauto                      | 5.292.772        | 5.507.841        | 6.206.336        | 6.651.595        | 6.784.628         |
| 2         | Personenauto met aanhanger        | 325.027          | 358.739          | 397.309          | 434.708          | 443.403           |
| 3         | Vrachtwagen, bus                  | 155.810          | 166.013          | 171.366          | 187.655          | 191.408           |
| 4         | Vrachtwagencombinatie             | 648.255          | 698.231          | 745.832          | 793.607          | 809.479           |
| 5         | Motor                             | 38.986           | 38.411           | 51.629           | 51.678           | 52.711            |
|           | Vrije passages op tolvrije dagen* | 71.181           | 137.167          | 109.268          | 120.826          | 123.243           |
|           | Vrije passages**                  | 35.335           | 31.321           | 33.078           | 40.292           | 41.097            |
|           | <b>Totalen</b>                    | <b>6.567.366</b> | <b>6.937.723</b> | <b>7.714.818</b> | <b>8.280.361</b> | <b>8.445.968</b>  |

\*in 2020 waren er 4 tolvrije dagen. In 2021 8 en in 2022, 2023 en 2024 6.

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

## 5 Tarieven

De directie baseert haar beleid op de Tunnelwet Westerschelde, waarin is opgenomen dat de exploitatie van de Westerscheldetunnel tot 14 maart 2033 zal duren. Zoals vastgelegd in haar missie streeft de WST binnen die kaders ernaar de toltarieven zo laag mogelijk te houden. Concreet betekent dit voor de gebruiker dat het nominale tarief sinds 2012 niet is verhoogd.

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 tarieven voor 2024 blijven ten opzichte van 2023 ongewijzigd. Ze zijn als volgt:

|        | Nominaal tarief 2024 | t-tag tarief 2024 | Veelgebruikerstarief 2024 |
|--------|----------------------|-------------------|---------------------------|
| 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 2024 zijn daarmee de volgende tolvrije zaterdagen vastgesteld: 27 januari, 24 februari, 6 april (Nationale Museumweek), 7 september (Open Monumentendag), 26 oktober en 30 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 (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 2023 gecontinueerd.

Movenience heeft eind 2023 ongeveer 110.000 t-tags in bruikleen gegeven aan ruim 67.000 abonnees. Daarmee worden circa 4,6 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.

## 8 Financiën

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de financiële doorwerking van het voorgenomen beleid van de WST. De begroting voor 2024 staat centraal met daarnaast de ontwikkelingen in de winst- en verliesrekening en de balans tot en met 2028.

In de cijfers is geen rekening gehouden met het vervallen van de tolheffing per 2025. De tolopbrengsten worden vanaf dat moment (deels) ingeruild voor een nog af te spreken financiering.

### 8.1 Winst- en verliesrekening 2024-2028

Bedragen in euro x € 1.000

|                                       | 2024          | 2025          | 2026          | 2027          | 2028          |
|---------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Tolopbrengsten                        | 36.719        | 37.453        | 38.202        | 38.966        | 39.746        |
| Exploitatiebijdragen                  | 23.279        | 23.279        | 23.279        | 23.279        | 23.279        |
| Overige bedrijfsopbrengsten           | 340           | 360           | 396           | 406           | 417           |
| <b>Totaal bedrijfsopbrengsten</b>     | <b>60.338</b> | <b>61.092</b> | <b>61.877</b> | <b>62.651</b> | <b>63.442</b> |
| Personeelskosten                      | 5.476         | 5.580         | 5.697         | 5.848         | 6.000         |
| Uitzendkrachten                       | 824           | 840           | 857           | 874           | 946           |
| Afschrijvingen                        | 30.973        | 33.478        | 34.236        | 34.501        | 35.655        |
| Kosten instandhouding                 | 7.931         | 6.852         | 6.367         | 6.713         | 7.995         |
| Overige bedrijfskosten                | 3.583         | 3.615         | 3.703         | 3.809         | 3.888         |
| <b>Totaal bedrijfslasten</b>          | <b>48.787</b> | <b>50.610</b> | <b>51.105</b> | <b>51.989</b> | <b>54.729</b> |
| Resultaat deelneming                  | 250           | 250           | 250           | 250           | 250           |
| <b>Netto resultaat na belastingen</b> | <b>11.801</b> | <b>10.977</b> | <b>11.267</b> | <b>11.157</b> | <b>9.208</b>  |

#### 8.1.1 Tolopbrengsten

De tolopbrengsten van 2024 zijn gebaseerd op de passages uit de tabel in hoofdstuk 4 en van de tarieven in hoofdstuk 5.

Bedragen in euro x € 1.000

| Cat. | Voertuig             | Realisatie 2021 | Realisatie 2022 | Prognose 2023 | Begroting 2024 |
|------|----------------------|-----------------|-----------------|---------------|----------------|
| 1    | personenauto         | 16.189          | 18.290          | 19.566        | 19.957         |
| 2    | cat. 1 met aanhanger | 1.645           | 1.799           | 1.797         | 2.078          |
| 3    | vrachtwagens, bussen | 1.742           | 1.819           | 1.933         | 2.058          |
| 4    | cat. 3 met aanhanger | 10.708          | 11.522          | 12.283        | 12.529         |
| 5    | motor                | 70              | 95              | 95            | 97             |
|      | <b>Totalen</b>       | <b>30.354</b>   | <b>33.525</b>   | <b>35.674</b> | <b>36.719</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 x € 1.000

|                     | Realisatie<br>2021 | Realisatie<br>2022 | Prognose<br>2023 | Begroting<br>2024 |
|---------------------|--------------------|--------------------|------------------|-------------------|
| Exploitatiebijdrage | <b>23.279</b>      | <b>23.279</b>      | <b>23.279</b>    | <b>23.279</b>     |

### 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 x € 1.000

|                             | Realisatie<br>2021 | Realisatie<br>2022 | Prognose<br>2023 | Begroting<br>2024 |
|-----------------------------|--------------------|--------------------|------------------|-------------------|
| Doorberekende salariskosten | 287                | 293                | 299              | 305               |
| Overige opbrengsten         | 56                 | 39                 | 125              | 35                |
| Totaal                      | <b>343</b>         | <b>332</b>         | <b>424</b>       | <b>340</b>        |

### 8.1.4 Personeelskosten

De personeelsformatie stijgt in 2024 met 3,7 fte ten opzichte van de begroting uit 2023. In de volgende tabel is de geraamde personeelsformatie per afdeling weergegeven.

|                                | Begrote<br>fte.<br>2023 | Begrote<br>fte.<br>2024 |
|--------------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Directie & Secretariaat        | 1,7                     | 1,7                     |
| Tolinning                      | 7,5                     | 9,3                     |
| Verkeers- & Incidentmanagement | 13,9                    | 14,2                    |
| Technisch Beheer & Onderhoud   | 12,4                    | 12,4                    |
| Bedrijfsvoering                | 6,4                     | 7,4                     |
| Communicatie                   | 1,9                     | 2,6                     |
| Totaal                         | <b>43,8</b>             | <b>47,6</b>             |

Bedragen in euro x € 1.000

|                  | Realisatie<br>2021 | Realisatie<br>2022 | Prognose<br>2023 | Begroting<br>2024 |
|------------------|--------------------|--------------------|------------------|-------------------|
| Personeelskosten | <b>4.456</b>       | <b>4.450</b>       | <b>4.899</b>     | <b>5.476</b>      |

### 8.1.5 Uitzendkrachten

Uitzendkrachten worden hoofdzakelijk ingezet voor het innen van tol en vormen daarmee een flexibele schil die wordt afgestemd op de verkeersdruk. De formatie in 2024 is 1,4 fte lager dan de begrote formatie van 2023.

|                              | Begrote fte. 2023 | Begrote fte. 2024 |
|------------------------------|-------------------|-------------------|
| Tolinning                    | 11,9              | 10,5              |
| Technisch Beheer & onderhoud | -                 | -                 |
| Bedrijfsvoering              | 0,1               | 0,2               |
| Communicatie                 | 0,1               | -                 |
| Totaal                       | <b>12,1</b>       | <b>10,7</b>       |

Bedragen in euro x € 1.000

|                 | Realisatie 2021 | Realisatie 2022 | Prognose 2023 | Begroting 2024 |
|-----------------|-----------------|-----------------|---------------|----------------|
| Uitzendkrachten | <b>812</b>      | <b>1.063</b>    | <b>1.172</b>  | <b>824</b>     |

### 8.1.6 Afschrijvingen

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

Bedragen in euro x € 1.000

|                | Realisatie 2021 | Realisatie 2022 | Prognose 2023 | Begroting 2024 |
|----------------|-----------------|-----------------|---------------|----------------|
| Afschrijvingen | <b>30.137</b>   | <b>30.100</b>   | <b>30.259</b> | <b>30.973</b>  |

### 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. In 2023 maakten een aantal periodieke inspecties deel uit van het contract waardoor het bedrag in 2023 ten opzichte van 2024 hoger ligt.

De kosten voor energie dalen in 2024 als gevolg van de vervanging van de verlichting in de tunnel die eind 2023 is gerealiseerd.

Bedragen in euro x € 1.000

|                          | Realisatie 2021 | Realisatie 2022 | Prognose 2023 | Begroting 2024 |
|--------------------------|-----------------|-----------------|---------------|----------------|
| Onderhoudscontract       | 2.931           | 3.050           | 4.175         | 3.589          |
| Energie                  | 706             | 1.009           | 1.300         | 800            |
| Overige onderhoudskosten | 1.451           | 1.613           | 3.311         | 3.542          |
| Kosten instandhouding    | <b>5.088</b>    | <b>5.672</b>    | <b>8.786</b>  | <b>7.931</b>   |

### 8.1.8 Overige bedrijfskosten

Onder overige bedrijfskosten zijn de kosten opgenomen die betrekking hebben op verzekeringen, informatiesystemen, transactiekosten en verschillende algemene kosten.

Bedragen in euro x € 1.000

|                        | Realisatie<br>2021 | Realisatie<br>2022 | Prognose<br>2023 | Begroting<br>2024 |
|------------------------|--------------------|--------------------|------------------|-------------------|
| Overige bedrijfskosten | 2.887              | 3.221              | 4.462            | 3.583             |

## 8.2 Balans 2024-2028

Bedragen in euro x € 1.000

|                                | 2024           | 2025           | 2026           | 2027           | 2028           |
|--------------------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
| Materiële vaste activa         | 243.720        | 219.453        | 190.237        | 164.155        | 137.621        |
| Deelnemingen                   | 1.139          | 1.389          | 1.389          | 1.389          | 1.389          |
| Vaste activa                   | <b>244.859</b> | <b>220.842</b> | <b>191.626</b> | <b>165.544</b> | <b>139.010</b> |
| Vorderingen                    | 2.026          | 2.026          | 2.026          | 2.026          | 2.026          |
| Liquide middelen               | 25.538         | 26.566         | 32.393         | 33.248         | 37.087         |
| Vlottende activa               | <b>27.563</b>  | <b>28.592</b>  | <b>34.419</b>  | <b>35.273</b>  | <b>39.113</b>  |
| <b>Totaal activa</b>           | <b>272.422</b> | <b>249.434</b> | <b>226.045</b> | <b>200.817</b> | <b>178.123</b> |
| Gestort en opgevraagd kapitaal | 66.140         | 66.140         | 66.140         | 66.140         | 66.140         |
| Onverdeelde winst              | 10.977         | 11.267         | 11.157         | 9.208          | 9.792          |
| Eigen vermogen                 | <b>77.118</b>  | <b>77.407</b>  | <b>77.297</b>  | <b>75.348</b>  | <b>75.932</b>  |
| Langlopende schulden           | <b>190.821</b> | <b>167.543</b> | <b>144.264</b> | <b>120.986</b> | <b>97.707</b>  |
| Kortlopende schulden           | <b>4.483</b>   | <b>4.483</b>   | <b>4.483</b>   | <b>4.483</b>   | <b>4.483</b>   |
| <b>Totaal passiva</b>          | <b>272.422</b> | <b>249.434</b> | <b>226.045</b> | <b>200.817</b> | <b>178.123</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 hieraan gerelateerde werken.

Het afschrijvingspercentage van de tunnel en gebouwen is jaarlijks 3,33% tenzij door dit percentage de boekwaarde op de einddatum van de WST groter is dan € 1. In dat geval wordt afgeschreven tot de einddatum (13 maart 2033). Bij de overige vaste activa worden verschillende afschrijvingstermijnen (variërend van 5% tot 20%) toegepast.

### 8.2.2 Vlottende activa

Liquide middelen bestaan uit kas- en banktegoeden. De WST neemt verplicht deel aan het Schatkestbankieren 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 2023 € 66.140.280 geplaatst en volgestort. Alle geplaatste en volgestorte aandelen zijn in handen van de Provincie Zeeland.

### 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 2024 vrijvallende deel van de vooruit ontvangen exploitatiebijdrage opgenomen.

## 8.3 Investeringschema 2024-2028

In onderstaande tabel zijn de voorgenomen investeringen in de planperiode geclusterd op basis van de indeling die ook administratief wordt aangenomen. Na de tabel volgt per cluster een korte toelichting, waarin de belangrijkste investeringen worden benoemd.

Bedragen in euro x 1.000

|                 | 2024         | 2025         | 2026         | 2027         | 2028         |
|-----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Tolplein        | 135          | 735          | 235          |              |              |
| Tunnel          | 3.050        | 3.850        |              | 135          |              |
| Tunnelbesturing | 1.000        |              |              |              |              |
| ICT             |              | 250          |              |              |              |
| Wegen           | 1.305        | 4.145        | 4.710        | 1.780        | 7.100        |
| Totaal          | <b>5.490</b> | <b>8.980</b> | <b>4.945</b> | <b>1.915</b> | <b>7.100</b> |

#### Tolplein

De investeringen betreffen reguliere vervangingen van de systemen op het tolplein. In 2025 is een vervanging voorzien van de laanbebording. Deze vervanging is uiteraard afhankelijk van het doorvoeren van een geheel of gedeeltelijk tolvrije tunnel.

#### Tunnel

In 2024 zullen de brandblusinstallaties waarin PFAS-houdend schuim is aangetroffen moeten worden gereinigd en mogelijk vervangen. Voorzichtigheidshalve is in de begroting uitgegaan van het moeten vervangen van de installaties.

In 2025 zal de ophanging, de bevestiging en de vergrendeling van de vluchtdeuren worden vervangen.

#### Tunnelbesturing

In 2024 is de vervanging van wandmonitoren van de bedieningsruimte voorzien.

#### ICT

In 2025 wordt de een groot deel van de IT-infrastructuur t.b.v. de kantoorautomatisering vervangen. .

#### Wegen

De opgenomen investeringen betreffen de 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 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 2024.

### 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.

### Betonschade

De WST heeft een bedrag voorzien voor de betonreparatie. Op dit moment is echter geen raming van de kosten gemaakt waardoor onduidelijk is of deze voorziening voldoende is. De verwachting is dat de reparatie geen invloed gaat hebben op de tarieven en binnen de financiële mogelijkheden van de WST blijft.

### 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.