

2024 222

in feiten
en cijfers



MEER MOGELIJK MET DE SLUISKILTUNNEL

Onzekerheid

Een voorwoord schrijven begint vaak met een terugblik naar wat ik vorig jaar heb geschreven. De titel was toen, 'Continuïteit'. Eigenlijk zou deze titel dit jaar ook passend zijn, want te midden van alle onzekerheden waarin wij als N.V. Westerscheldetunnel (WST) verkeren doen we er alles aan om 24 uur per dag, 7 dagen per week paraat te staan.

Tolvrije Westerscheldetunnel

Nu ik dit schrijf staan we in het middelpunt van de belangstelling. In juli haalde een amendement voor een tolvrije tunnel nog geen meerderheid. Maar op 22 september kwam als een donderslag bij heldere hemel toch het besluit om de Westerscheldetunnel zo snel mogelijk, per 1 januari 2025, (deels?) tolvrij te maken. Op dit moment is onduidelijk of op bovengenoemde datum de WST geheel of gedeeltelijk tolvrij wordt en of de compensatiemaatregelen tegen die tijd zijn uitgevoerd. Naar mijn idee is het verstandig om nu door te pakken, de stikstofmaatregelen in beeld te brengen en de benodigde maatregelen door het Rijk en de Provincie te laten nemen zodat de tunnel per 1 januari 2025 geheel tolvrij wordt. Als directeur ben ik verantwoordelijk voor het personeel van zowel de N.V. WST als Movenience. Om het personeel duidelijkheid te kunnen bieden over hun

toekomst heb ik een helder besluit nodig en een duidelijke datum, want deze onzekerheid is voor niemand fijn en zorgt voor onrust binnen de organisatie. Hoewel dit misschien bijzonder is pleit ik dus voor een tolvrije tunnel per 1 januari 2025 voor iedere gebruiker. Zowel de datum als de consequenties staan dan vast, voor de gebruikers van de tunnel als voor (een deel van) het personeel.

Duurzaamheid

Ondanks de onzekere periode waar we nu in zitten, blijven we de dingen doen die we moeten doen. Duurzaamheid is voor ons erg belangrijk. In 2021 is alle openbare verlichting op het tracé vervangen door ledverlichting en in 2023 gaat de verlichting in de tunnel op de schop. Het vervangen van deze verlichting is complex en daarom is afgelopen jaar uitgebreid onderzoek uitgevoerd. Onderzoek toont aan dat bij de nieuwe ledverlichting 50% minder energie wordt verbruikt. Bovendien kan door deze aanpassing iets worden gedaan aan de beleving voor de klant. Nu wordt de tunnel door klanten regelmatig omschreven als (te) donker. Het vervangen van de verlichting heeft wel gevolgen voor de beschikbaarheid van de tunnel. Waarschijnlijk zijn er in 2023 twintig extra (nacht)afsluitingen per tunnelbuis nodig. Tijdens die afsluitingen wordt het verkeer door één tunnelbuis geleid.

Sluiskiltunnel

Het jaar 2025 is niet alleen vanwege de hele tolvrij discussie een belangrijk jaar voor de WST. In datzelfde jaar wordt de Sluiskiltunnel overgedragen aan de nieuwe eigenaar Rijkswaterstaat (RWS). Het lijkt misschien nog ver weg, maar de voorbereidingen hiervoor zijn al in volle gang. Op dit moment is Provincie Zeeland op papier eigenaar, maar de WST is verantwoordelijk voor het technische en operationele beheer. Het is de bedoeling dat we dit ook zo met RWS gaan afspreken. Het huidige onderhoudscontract loopt in mei 2025 af en RWS heeft ons gemandateerd om de aanbesteding voor een nieuw onderhoudscontract op te starten. De eerste stappen zijn hiervoor gezet en in 2023 zal dit project ook zeker onze aandacht opeisen.

Ik hoop dat 2023 het jaar wordt waarin we de duidelijkheid krijgen die nodig is om vorm te geven aan welk scenario dan ook. Als directeur maakt het mij trots dat, ondanks alle onzekerheid, de dienstverlening overeind blijft en de WST garant staat voor beheer, onderhoud en veiligheid op het tracé en in onze beide tunnels!



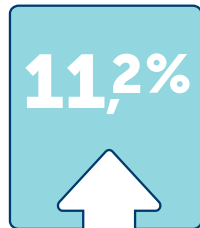
Harald Schoenmakers
Algemeen directeur

Kerncijfers

WESTERSCHELDE-TUNNEL in 2022

7.714.818

passages ten opzichte van **6.937.723** voertuigen in 2021 – een groei van



Sinds de opening in 2003 in totaal

120.121.542

miljoen passages

5.018.182

t-tag + m-tag passages

De tunnel was ruim

21 uur dicht voor pechgevallen



Op vrijdag

17 juni



passeerden de **meeste vrachtwagens ooit** met **3.705 passages**

6.552.497

passages door de Sluiskiltunnel

Gemiddeld **21.136 passages** per dag



92,6%

van de passages met een **debetkaart** was contactloos

97%

van het aantal passages was **vrachtverkeer**

1.238.654 passages veelgebruikers die vaker dan **150 keer per jaar** passeren



Zeeuwse t-tagpassages

33,8% boven de Westerschelde

41,2% Zeeuws-Vlaanderen

25% is buiten Zeeland

De **drukste dag ooit** was

17 juni

met **30.679 passages**



In totaal

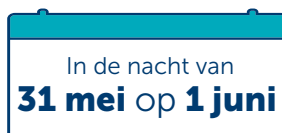
109.268

passages tijdens **tolvrije** dagen

De drukste **tolvrije** dag was **zaterdag 29 oktober** met **21.096 passages**

VRIJDAG

was de **drukste dag van de week**



was de tunnel helemaal dicht voor **groot onderhoud** en een **calamiteitenoefening**

ZONDAG

was de **rustigste dag van de week**



Verkeer

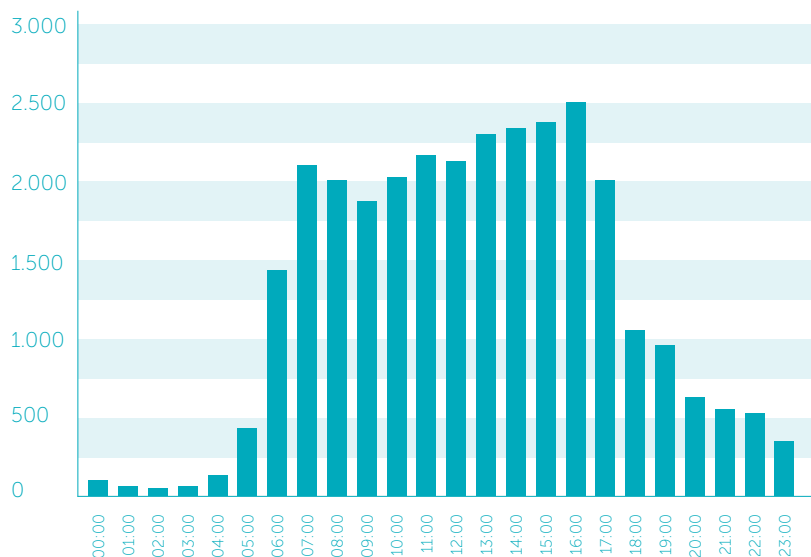
De passages van 2022 laten zien dat het weer net zo druk is op de weg als voor de coronacrisis. Afgelopen jaar hadden we vanaf maart geen overheidsmaatregelen meer die impact hadden op het verkeer. Het hele jaar door hebben we veel pieken gehad met drukke dagen.

Dat het drukker wordt, is ook goed te zien aan de rustige dagen. Waar we in 2019 nog 14 dagen hadden met minder dan 10.000 passages, waren dat er in 2022 nog maar elf.

Nieuwe records

Veel pieken dus en dat betekent nieuwe records! Dit jaar hadden we op vrijdag 17 juni zelfs de drukste dag ooit met 30.679 passages. Een afgesloten Liefkenshoektunnel in Antwerpen was de oorzaak voor de drukte op het Tolplein. De tweede, drukste dag ooit stamt ook uit afgelopen jaar. Vrijdag 21 oktober passeerden er 30.627 voertuigen. Een klein verschil met de nummer één! Fileleed bij Antwerpen speelde deze dag, zoals wel vaker, een grote rol.

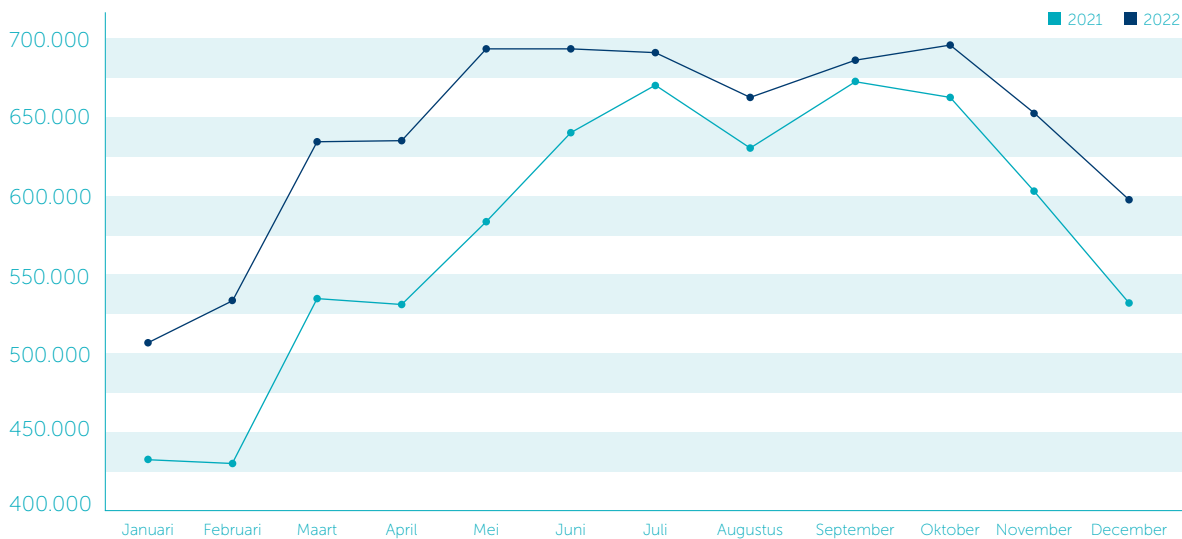
Grafiek 1: Passages per uur op de drukste dag ooit



Top 5 drukste dagen ooit



Grafiek 2: **Alle passages per maand**

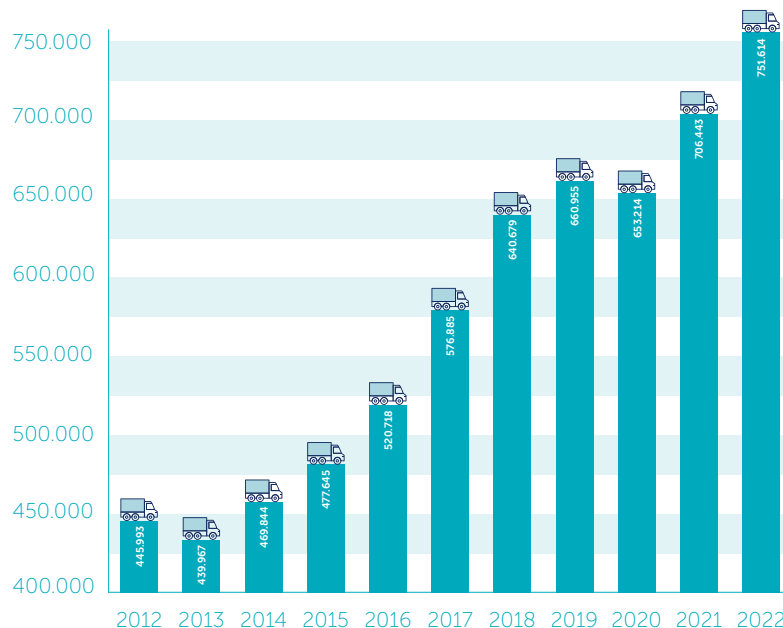


In grafiek 2 is het totaal aantal passages (alle categorieën bij elkaar) per maand te zien. Hier wordt goed weergegeven dat er in 2021 nog coronamaatregelen van kracht waren en dat we daar vanaf maart 2022 niet meer mee te maken hadden. Vanaf dat moment gaan de passages weer flink omhoog.

Vrachtverkeer

Naast dat vrijdag 17 juni de drukste dag ooit was, passeerden er deze dag ook de meeste vrachtwagens ooit. Zodra er bij Antwerpen een file staat, zien we de passages met name aan de Oostkant richting Goes met sprongen omhoog gaan. Het aantal passages blijft ieder jaar stijgen. In grafiek 3 wordt goed duidelijk dat we elk jaar flinke, nieuwe records halen met vrachtverkeer.

Grafiek 3: **Aantal vrachtverkeer passages per jaar**





Licht aan het einde van de tunnel

Duurzaamheid staat bij ons hoog in het vaandel. In 2021 is alle openbare verlichting op het tracé vervangen door ledverlichting. In 2023 gaat de verlichting in de tunnel op de schop. Projectleider Hans Huige is al twee jaar bezig met dit project en vertelt over de voorbereidingen die daarbij komen kijken.

“De huidige verlichting hangt er al zo’n twintig jaar. Eigenlijk zouden deze lampen pas in 2028 vervangen moeten worden, maar we merken dat bepaalde onderdelen steeds minder verkrijgbaar zijn. Ten opzichte van LED lampen, verbruiken de huidige veel energie. Ze branden natuurlijk 24 uur per dag! Waar we nu ongeveer iedere 2,5 jaar



zoet zijn met het vervangen van de lampen, gaan de nieuwe straks minimaal tien jaar mee. Je kunt je voorstellen dat dat ons ontzettend veel gaat besparen. Het is natuurlijk ook een stuk beter voor het milieu, want LED gaat veel langer mee en verbruikt minder energie. Natuurlijk vinden we de klantbeleving van de tunnelverlichting heel belangrijk.

Daarom zoeken we naar de optimale combinatie van klantbeleving, duurzaamheid en techniek.”

Testen, testen en nog eens testen

Nieuwe verlichting voor de tunnel uitkiezen, is niet zomaar een ritje naar een bouwmarkt en klaar is Kees. Er moet uitvoerig worden gekeken naar de beste opties, hoe bijvoorbeeld het licht valt, wat de gewenste lichtopbrengst is én dat alles moet uiteraard worden getest. “Begin maart kwamen er tijdens een onderhoudsnacht twee lichtleveranciers langs”, vertelt Hans. “Over een lengte van twee keer 100 meter is nieuwe verlichting opgehangen. Tijdens de onderhoudsnacht in mei zijn de nieuwe lampen aangezet. De nieuwe verlichting wordt een stuk witter dan de oude, die een wat gelere uitstraling heeft. Ook zijn er allerlei metingen uitgevoerd want uiteraard moet de nieuwe verlichting ook aan de geldende normen voldoen. Door een lichtdeskundig bureau is een lichtplan opgesteld zodat we konden kijken of de verlichting van de twee leveranciers daaraan voldeed. Met onze aannemer Westerschelde-tunnel Maintenance (WM) hebben we de voor- en nadelen bekeken samen met het kostenplaatje.”

De juiste instellingen

“In september zijn we met één leverancier verder in zee gegaan en hebben we twee type armaturen

getest over twee keer 100 meter. Tijdens het testen bleek bij één type de lichtbundel te breed. Oftewel: de wanden in de tunnel waren te veel verlicht naar onze zin. Onze voorkeur gaat daarom uit naar een smalle lichtbundel. Dat betekent minder verlichting aan de tunnelwand, maar ruim voldoende op het wegdek. Tijdens de onderhoudsnacht in november hebben we gekeken naar hoeveel we het licht moeten dimmen. Dat kunnen we allemaal zelf instellen. Een groot voordeel van deze LED lampen is dat er een datasysteem aan gekoppeld is zodat WM de conditie van de lampen in de gaten kan houden. Zo is heel eenvoudig te zien óf en waar de lichtopbrengst van een lamp onder de norm komt en of er eentje helemaal uit is. Als de kwaliteit van één LED in een armatuur achteruit gaat waardoor hij minder fel brandt, gaan de andere lampen feller branden waardoor we dus niet gelijk het gehele armatuur hoeven te vervangen. Een mooi systeem!”

Voordat alle nieuwe verlichting hangt en kan worden aangezet, moet er eerst nog een andere klus worden geklaard: nieuwe bekabeling leggen voor het datasysteem van de armaturen in beide buizen. Als alles volgens plan verloopt, rijden weggebruikers eind 2023 door een nieuw verlichte tunnel.

Betaalmiddelen

Er zijn veel verschillende mogelijkheden om tol te betalen bij de Westerscheldetunnel: met een t-tag, contant, met creditcard, tankpas of gewoon met de pinpas. 2022 was het tweede, volledige jaar op een rij waarin contactloos betaald kon worden. Dit is nog steeds een groot succes, want maar liefst 92,6% van de betalingen met een debetkaart werd contactloos afgerekend. Toch is er afgelopen jaar ook een opvallende andere trend: cash is back. Voor het eerst sinds jaren zijn de contante betalingen met 1% gestegen, iets wat we in deze tijd niet hadden verwacht.

t-tag

Dochteronderneming Movenience had op 31 december 2022 63.733 abonnees met 102.195 t-tags en 1.032 m-tags (voor motorrijders). In 2022 zijn met deze t-tags en m-tags 5.018.182 passages door de Westerscheldetunnel afgerekend. Dat was 65% van het totaal aantal passages.

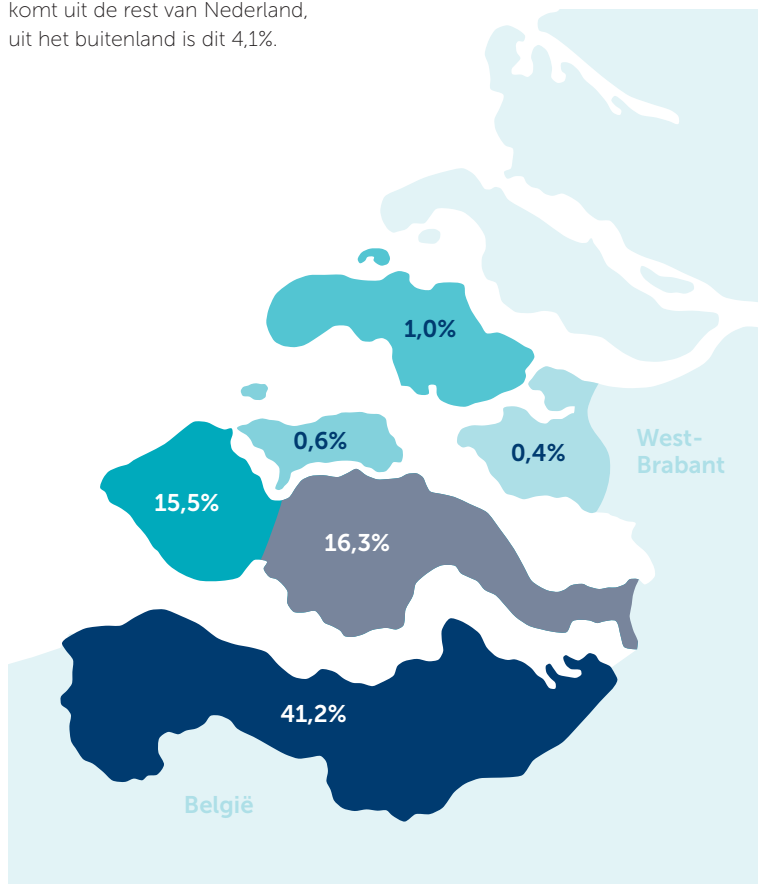
Veelgebruikerskorting

Abonnees die vaker dan 150 keer per kalenderjaar met hun t-tag door de Westerscheldetunnel rijden, krijgen extra korting. Met deze veelgebruikerskorting krijgen abonnees 50% korting op het standaardtarief. Het afgelopen jaar zijn 1.238.654 passages afgerekend met dit speciale tarief. In 2022 steeg het aantal veelgebruikers passages want in 2021 waren dit 1.116.032 passages.

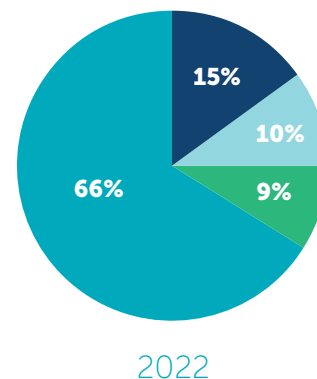
Grafiek 4: t-tagpassages naar herkomst

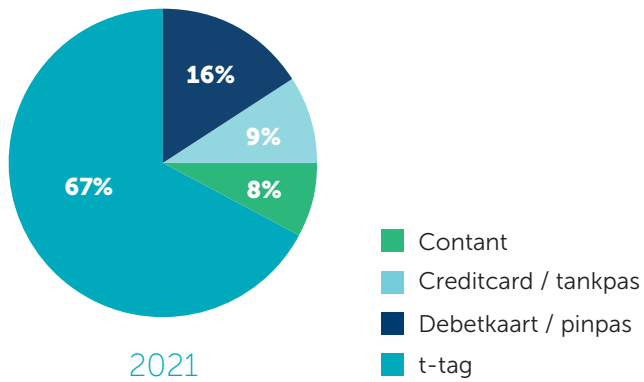


20,9% van de t-tagpassages komt uit de rest van Nederland, uit het buitenland is dit 4,1%.



Grafiek 5: Betaalmiddelen

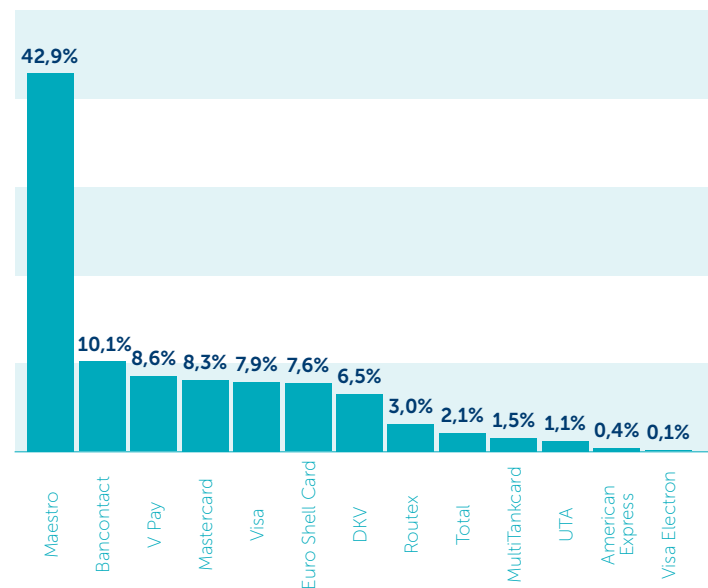




Hoe betaalden klanten?

We schreven het in de inleiding al, er wordt nog steeds heel veel met een debetkaart betaald. Maar liefst 92,6% van de betalingen met een debetkaart is contactloos, wat de doorstroming op het Tolplein bevordert. De afgelopen jaren zagen we dat steeds minder klanten contant betaalden. In 2019 was dit 13%, in 2020 nog maar 7,3% en dit jaar zien we dat dit aandeel weer gestegen is naar 9%. Deze stijging verklaren is niet gemakkelijk. Een feit is wel dat op een dag dat de Westerscheldetunnel als omleidingsroute wordt geadviseerd, er ook een piek is in het aantal contante betalingen. Dit was ook zo op 17 juni, de drukste dag van 2022. Ook in vakantieperiodes lopen de contante betalingen op.

Grafiek 6: Alle transacties met kaart in 2022





70

Vlot en veilig door de Oostbuis na een incident in de spits

Tijdens de avondspits passeren ruim 1400 voertuigen per uur de Oostbuis richting Borssele. Bij een incident ontstaat hierdoor snel een file. Om te zorgen voor een optimale verkeersstroming bij drukte, onderzochten we in 2022 de meest efficiënte manier om de Oostbuis open te stellen na een incident. Zo houden we de tunnel veilig tijdens de spits en rijdt het verkeer zo goed mogelijk door, zonder file in de tunnel.

File in de tunnel is ongewenst, omdat veel voertuigen zich tegelijkertijd in een tunnelbuis bevinden. De kans op kopstaartbotsingen wordt daardoor groter en daarmee het risico op rookvorming bij brand. Daarnaast is het ook vanuit veiligheidsoverwegingen, vanwege de manier waarop de ventilatie werkt. In het geval van een incident met rookvorming wordt de ventilatie ingeschakeld in de rijrichting van het verkeer. Zo gaat de rook niet over de voertuigen heen, die achter het incident vaststaan. Verkeer dat zich nog voor het incident in de tunnel bevindt, kan de tunnel gewoon uitrijden. In geval van file zou in ieder geval een deel van de voertuigen voor het incident ook geen kant meer op kunnen en toch in de rook komen te staan. Daarom is het van belang om file in de tunnel te voorkomen en stelt de tunneloperator een maatregel in bij drukte.

De gevolgen van toenemende verkeersdruk

De verkeersdruk neemt toe. Zeker tijdens de spits zien we hierdoor tijdens incidenten steeds meer verkeersdoorstromingsproblemen ontstaan. In de afgelopen tijd is er regelmatig een incident gebeurd bij het openstellen van de Oostbuis bij file. Dit probleem is in de Oostbuis groter dan in de Westbuis. Dit heeft onder andere te maken met de ligging van het diepste punt van de tunnel en met de invoegstrook vanuit Terneuzen. Om te voorkomen dat er bij drukte na een incident nóg een

incident gebeurt, zijn er extra maatregelen nodig. In samenwerking met adviesbureau Sweco voerden we daarom een onderzoek uit. Hierin onderzochten we de meest efficiënte manier om de Oostbuis open te stellen bij file.

Openstelling Oostbuis na incident

In een uitgebreid onderzoek analyseerden we verschillende incidentscenario's. Er zijn meerdere scenario's getest voor het openstellen van de Oostbuis na een incident met file. Hierbij is het belangrijk dat er geen stilstanden ontstaan in de tunnelbuis en er een veilig verkeersbeeld

blijft. Uiteindelijk bleek de volgende maatregel het meest efficiënt: bij de ingang van de Oostbuis staat maatregel X-70. Deze maatregel zorgt voor een dosering van het aantal passages. Indien we met twee rijstroken tegelijk open zouden gaan, zorgt dit voor stilstanden en daardoor onveilige situaties. Verderop in de tunnel geldt vervolgens de snelheidsmaatregel 80-80. Deze maatregel zorgt ervoor dat het inrijdende verkeer weer snel uit elkaar rijdt. Zo ontstaat er voldoende ruimte om veilig en vlot de weg te vervolgen!







Oefenen

Tijdens de jaarlijkse totaalafsluiting op 31 mei is door de Veiligheidsregio Zeeland een multidisciplinaire calamiteitenoefening gehouden in de Oostbuis richting Borssele. Ruim zestig mensen speelden een grootschalig ongeval na.

Naast medewerkers van de tunnel, deden verschillende hulpdiensten (brandweer, ambulance-dienst, politie) mee. Om het zo realistisch mogelijk te maken waren er ook lotus-slachtoffers en figuranten van de partij. Er werd geluisterd of alle omroepen functioneerden, of alle borden langs en boven de weg de juiste info toonden en of alles bij de dwarsverbindingen het naar behoren deed. Het doel was om samenwerking, procedures en de tunneltechniek te testen en te oefenen. Dat is gelukt. De oefening verliep succesvol!





Onderhoud

Elke vier weken, in de nacht van dinsdag op woensdag, vindt er onderhoud plaats in de Westerscheldetunnel en elk kwartaal is er een onderhoudsnacht in de Sluiskiltunnel. Tijdens een onderhoudsnacht worden onder andere reparaties en inspecties uitgevoerd en zijn er schoonmaakwerkzaamheden in de tunnel.

Elk jaar wordt de Westerscheldetunnel voor één nacht volledig afgesloten van 20.30 tot 04.00 uur. We voeren dan groot onderhoud uit aan het tracé, het Tolplein en de tunnel. Afgelopen jaar werd ook een grootschalige calamiteitenoefening gehouden, op de vorige pagina is daar meer over te lezen.

Ventilatie

In de hele tunnel hangen in totaal tachtig ventilatoren. Deze draaien op 'natuurlijke' trek, in de rijwind van het verkeer. Als het zicht wordt belemmerd in de tunnel, door bijvoorbeeld rook van vastgelopen remmen, komt er een alarm binnen bij de operator die de ventilatoren inschakelt. Afgelopen najaar is uit beide buizen een ventilator van het plafond gehaald. De huidige hangen er nu twintig jaar en ter controle zijn deze twee bakbeesten opgestuurd naar een gespecialiseerd bedrijf. Begin 2023 krijgen we te horen wat de staat is van de ventilatoren.

Asfalt

Tijdens de totaalafsluiting is maar liefst 2,5 kilometer asfalt vervangen op het tracé, alleen de rechterrijstroken. De reden hiervan is dat asfalt op de rechterbaan het zwaarder te verduren krijgt dan de linkerbaan door met name zwaar vrachtverkeer. Onder andere de uitrit van de Oostbuis en de inrit van de Westbuis kreeg een nieuwe seallaag.

Waterafvoer

Net voor de zomer is de waterafvoer naast het wegdek gecontroleerd op instortingen over een lengte van zo'n vijf kilometer, van het Tolplein naar de tunnel in beide richtingen. Op een aantal plekken bleek de afvoer verstopt of verzakt. Waar dit nodig was, is de afvoer geheel of deels vervangen. Het is voor het eerst dat we op deze grote schaal drainage hebben aangepakt.

Eén ventilator weegt

1600 kg



In **iedere** buis hangen **veertig** ventilatoren

Aantal onderhoudsnachten WST

Oostbuis **6** x Westbuis **6** x

7 x downloadnachten voor wijzigingen in de besturingssoftware

Aantal onderhoudsnachten SKT

2 x afsluitingsnachten voor testen en aanpassen stilstand detectiesysteem

4 x onderhoudsnacht 

De **meeste inspecties** werden **uitgevoerd** aan **objecten** die tijdens een **calamiteit** in werking treden zoals camera's, ventilatoren, nooddeuren en verlichting. 

Ruim **12,5** uur

zijn de tunnelbuizen van de Westerschelde-tunnel in totaal afgesloten geweest tijdens het maandelijks onderhoud **voor het instellen en opheffen van tegenverkeer en SOS testnacht.**



Een elektrische auto blussen

Bij een 'normale' autobrand is het vaak een kwestie van blussen en de klus is geklaard. Bij een elektrisch voertuig is dit een ander verhaal vanwege de accu's. Deze kunnen namelijk opnieuw gaan branden als het koelen is gestopt. Bergingsbedrijf Kuzee Autologistiek liet tijdens een onderhoudsnacht in juli zien hoe zij een uitgebrand en geblust elektrisch voertuig bergen. Hierbij werd gebruikgemaakt van een waterdompelcontainer.

Vanuit de naastgelegen hulppost werd zogenaamd water ingespoten, om het accupakket van de auto onder water te zetten en het mogelijk oploeiende vuur onder controle

te houden. Binnen een kleine driekwartier was alles uitgevoerd. Normaal gesproken laat Kuzee het autowrak dan 48 uur in de container zitten. Vervolgens wordt het wrak boven de container gehangen om uit te druipen. Hierna wordt met warmtebeeldcamera's gecheckt of het accupakket ook echt geblust is.

Goed om dit eens te oefenen aangezien er steeds meer elektrische voertuigen op de weg te vinden zijn! Een video van deze demonstratie in de tunnel vind je op onze website.





Een grote kostenpost: schades

Verkeersborden die omver worden gereden, graffiti op de viaducten, kapotte vangrails. Schades op ons tracé en aan onze eigendommen hebben we (helaas) het hele jaar door. Het afhandelen van al onze schades ligt in handen van Nienke Bronsveld, medewerker contractzaken. Aan haar de taak om zoveel mogelijk geld terug te krijgen via onze verzekeringsmakelaar AON.

“De laatste paar maanden was het opvallend vaak raak bij de tolpoortjes. Tolhuisjes Oost 5 en 6 en West 5 en 6 hebben het afgelopen tijd flink te verduren gehad. Zo moesten we onder andere een ruit laten vervangen en tolhuisjes opnieuw laten betegelen. Dat zijn dure grappen. Je moet dan al snel denken aan een schade tussen de 5.000 en 10.000 euro”, legt Nienke uit. “Waarschijnlijk zijn de tolhuisjes regelmatig de pineut omdat het steeds drukker wordt. Vrachtwagens pakken snel een andere laan als er bij laan 7 een rij staat. Aan de bestuurderskant zien ze alles prima, maar aan de bijrijderskant maken ze een verkeerde inschatting en raken ze het tolhuisje.”

Een schade van a tot z

“Schades komen in veel gevallen binnen via een tunnelwacht, omdat zij dagelijks schouw rondes rijden. Sowieso wordt bij alle schades een tunnelwacht ingeschakeld om de schade op te nemen”, legt Nienke uit. “De tunnelwacht neemt foto’s en maakt een schadeformulier aan in ons onderhoudssysteem Ultimo. Hieraan koppelen we alles zoals het bewijsmateriaal, de exacte schade, wanneer een reparatie op de planning staat etc. Zo ontstaat er een compleet schadedossier, wat we ook voor onze verzekeringsmakelaar AON nodig hebben. Als ik alles naar de verzekering heb verstuurd, is het uit mijn handen en handelt AON alles af. Ik krijg dan uiteraard nog wel te horen of we iets uitgekeerd krijgen en zo ja hoeveel. Zo maak ik een dossier compleet.”

Bewijsmateriaal

In veel gevallen weten we een dader, maar soms ook niet. “Hoewel sommige mensen het wel proberen, is er vaak geen ontkennen aan dat zij de schade hebben veroorzaakt. De schade krijgen we bijna altijd terug omdat we hele goede dossiers hebben én genoeg bewijsmateriaal. Zodra we een kenteken hebben, is alles namelijk te achterhalen.”

Onbekende daders

We kunnen natuurlijk geen schade vergoed krijgen als we geen dader hebben. Door onbekende daders draaiden we in 2022 zelf op voor bijna 50.000 euro. "Een grote kostenpost voor ons was graffiti. Deze bedragen liepen de spuigaten uit.

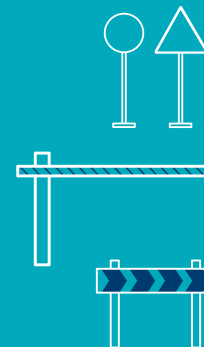


Daarom hebben we een half jaar geleden besloten dat we aanstootgevende graffiti direct weghalen en overige graffiti opsparen en dan verwijderen. Dat scheelt ons veel geld!"

Schades in 2022

Top 5:

- 1 Verkeersborden
- 2 Slagbomen
- 3 Hoogteportaal
- 4 Vangrail
- 5 Tolhuisjes



€100.000 verhaald

via onze verzekeringsmakelaar

Opvallende schade:

€33.500



Een personenauto reed tegen een actiewagen én dienstauto.



25 verkeersborden

Verkeersborden waren de meest voorkomende schade.



Grootste schade ooit:

€42.000

Dat kwam door een kapotte kraanwagen die in 2017 in de Oostbuis stond en olie lekte in de tunnel en op het tracé.

Beschikbaarheid

Het liefst willen we -net als iedereen die er gebruik van maakt- dat de Westerscheldetunnel 24 uur per dag, zeven dagen per week beschikbaar is. Toch is een tijdelijke afsluiting soms nodig voor bijvoorbeeld een auto met pech, onderhoud of rommel op de rijbaan. Afgelopen jaar waren beide buizen van de Westerscheldetunnel 98,2% van de tijd volledig beschikbaar voor verkeer.

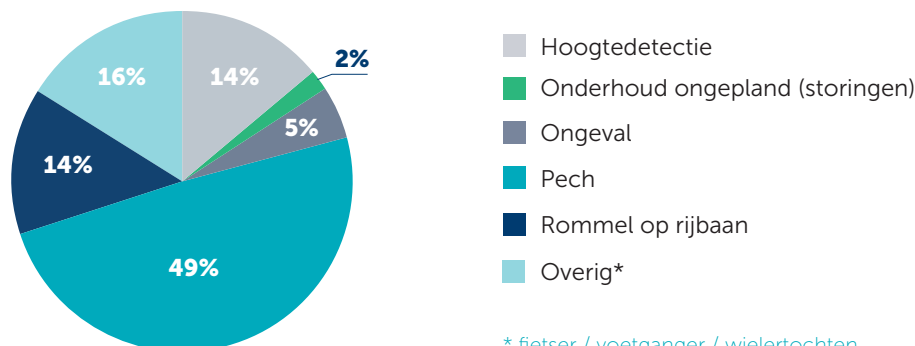
Ongeplande afsluitingen

Pechgevallen blijven de grootste boosdoener voor afsluitingen. In 2022 was de Westerscheldetunnel ruim 21 uur dicht voor voertuigen met pech. Voor overige incidenten, zie de grafiek hieronder.

Bijzondere incidenten

Er waren weinig incidenten waarvoor we langer dan een uur dicht moesten.

Grafiek 8: Ongeplande afsluitingen



In de nacht van maandag 31 januari vond er rond 2.17 uur een dodelijke aanrijding plaats op het tracé. Na onderzoek bleek dat een voetganger voor een vrachtwagen was gelopen. Voor sporenonderzoek en een verkeersongevallenanalyse (VOA) was het tracé drie uur hermetisch afgesloten.

Op maandag 25 april reed om 12.32 uur een SUV vol op een actiewagen die een pechgeval beschermde vlak voor de Westbuis met grote materiële schade als gevolg. De bestuurder gaf toe dat hij met andere dingen bezig was. De tunnelwacht zat op dat moment niet in zijn auto en bleef gelukkig ongedeerd. Om alle brokstukken op te ruimen, was de weg 1 uur en 53 minuten afgesloten.

Zaterdag 11 juni was een zwarte dag voor de Ride for the Roses. Die ochtend werd één van de deelnemers onwel buiten in



De **Oostbuis** van de Westerscheldetunnel werd in **december** tijdens de **vorstperiode** vier keer afgesloten vanwege het **verwijderen** van **ijspegels**. In totaal was de buis 49 minuten dicht.

de klim uit de Westbuis en kwam ten val. Uitgebreide reanimatie mocht helaas niet meer baten. De deelnemer overleed in het ziekenhuis. Voor de passage en de nazorg voor het slachtoffer was de Westbuis uiteindelijk 1 uur en 19 minuten dicht en de Oostbuis 1 uur en 2 minuten.

Een personenauto werd zaterdag 17 september om 03.12 uur klemgereden door een vrachtwagen op de kiss & ride strook bij het Tolplein. De bestuurder bleek onder invloed en raakte de tunnelwand in de Oostbuis. De politie kwam ter plaatse en nam de bestuurder mee.

Hoogste beschikbaarheid ooit

Augustus was een warme en drukke maand. Het aantal passages lag 5% hoger dan in 2021, maar de beschikbaarheid scoorde deze maand nog veel beter. De tunnel was deze maand zo weinig afgesloten, dat we met een percentage van 99,69% kunnen stellen dat augustus 2022 de hoogste beschikbaarheid ooit heeft. Dat was prettig voor alle vakantiegangers en andere passanten die door de tunnel reden!

* fietser / voetganger / wielertochten

Personeel in 2022*



29 man
24 vrouw

51 jaar
is de gemiddelde
leeftijd

13
gemiddeld
aantal jaren
dienstverband

Langste
dienstverband
1-1-1999 tot heden

12-12-2022 tot heden
is kortste
dienstverband



Wie woont
waar?



Wie woont
het verst /
dichtbij?



3 km
's-Heerenhoek

54 km
Cadzand



44,7

fte



39

parttimers



53
vaste
medewerkers

22
uitzend-
krachten



4
instroom

3
uitstroom



2

baby's geboren



1

collega ging
met pensioen



4

vacatures



11

sollicitatie-
brieven



22

interne
opleidingsdagen



36

collega's
hebben iets
aan opleiding
gedaan



20

BHV'ers



10

niet-verzuimers

*personeel in vaste dienst

Twee tunnels, één route, één beheerder.

N.V. Westerscheldetunnel
Postbus 303
4460 AS Goes

Bezoekadres:
Westerscheldetunnelweg 1
4454 PD Borssele

0900 235 88 66
info@westerscheldetunnel.nl
www.westerscheldetunnel.nl

 WST Verkeer

   NV Westerscheldetunnel

  Download onze app WSTVerkeer
voor actuele verkeersinformatie.



MEER MOGELIJK MET DE SLUISKILTUNNEL