

# Jaarverslag 2003

**N.V. Westerscheldetunnel**



*Maakt meer mogelijk!*



# Inhoudsopgave

<b>Preadvies</b>	<b>5</b>
<b>Verslag van de Raad van Commissarissen</b>	<b>7</b>
<b>Directieverslag</b>	<b>9</b>
1. Inleiding	9
2. Resultaat en eigen vermogen	11
3. De tunnel in de markt	14
4. Veiligheid en beschikbaarheid	16
5. Kanaalkruising Sluiskil	18
6. Personeel	19
7. Kerngegevens N.V. Westerscheldetunnel	22
<b>Jaarrekening</b>	<b>23</b>
1. Balans per 31 december 2003	24
2. Resultatenrekening 2003	25
3. Kasstroomoverzicht	26
4. Waarderingsgrondslagen	27
5. Toelichting op de balans	29
6. Toelichting op de resultatenrekening	33
7. Toelichting op het kasstroomoverzicht	35
8. Niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen	35
9. Overige gegevens	37
<b>Accountantsverklaring</b>	<b>39</b>



# Preadvies

## Aan de aandeelhouders van de N.V. Westerscheldetunnel

Goes, 27 mei 2004

Ter voldoening van het bepaalde in artikel 26 van de statuten heeft de Directie de jaarrekening over het boekjaar 2003 opgemaakt en conform artikel 28 van de statuten aan ons voorgelegd.

De jaarrekening is door PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. gecontroleerd en van een goedkeurende verklaring voorzien. De verklaring treft u aan bij 'Overige gegevens'.

De Raad van Commissarissen heeft in het bijzijn van de Directie de jaarrekening met de accountants, drs. W. Verhage RA en drs. C. van der Wel RA, besproken. Daarbij is de ontwikkeling van de balans en de kwaliteit van het financieel beheer aan de orde geweest.

De Raad van Commissarissen biedt u hierbij de jaarrekening aan en adviseert u deze vast te stellen conform artikel 29 van de statuten. Tevens stellen wij u voor de Directie te dechargeren voor zijn bestuur en de Raad van Commissarissen voor zijn toezicht over het afgelopen boekjaar.

De behandeling van de jaarrekening zal geschieden in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders op 24 juni 2004.

Hoogachtend,

dr. ir. G. Blom  
(voorzitter Raad van Commissarissen)





# Verlag van de Raad van Commissarissen

In 2003 heeft de omslag plaatsgevonden van een onderneming die de bouw van de tunnel als belangrijkste verantwoordelijkheid had naar een onderneming, waar het in stand houden en exploiteren van de tunnel en aansluitende wegen aan de orde is. De afronding van de bouwactiviteiten, het opstarten van het onderhouds- en tolinningsproces en de gevolgen van deze omslag voor de administratieve organisatie en de financiële situatie van de N.V. Westerscheldetunnel zijn dan ook belangrijke onderwerpen van gesprek geweest in de bijeenkomsten van de raad van commissarissen. Deze bijeenkomsten hebben in het verslagjaar viermaal plaats gevonden, waarbij de raad zich telkens, aan de hand van een kwartaalrapportage, door de Directie heeft laten informeren over de gang van zaken en over de beleidsvoornemens van de Directie. Voorts hebben de voorbereiding en het bijwonen van de twee Vergaderingen van Aandeelhouders aandacht gevergd. Uiteraard zijn er diverse tussentijdse contacten geweest over de te bespreken onderwerpen.

Speciale aandacht is natuurlijk besteed aan de opening van de tunnel op 14 maart 2003. Daarnaast is een speciale bijeenkomst georganiseerd, waarop de wenselijkheid en de mogelijkheid zijn besproken om te komen tot een herziening van de financieringsstructuur van de vennootschap. Tenslotte heeft de raad van commissarissen apart aandacht besteed aan haar eigen functioneren en het functioneren van de directie.

Inmiddels is de Code Corporate Governance vastgesteld. Hoewel de N.V. Westerscheldetunnel geen beursgenoteerde onderneming is, zullen de raad van commissarissen en de directie zich in 2004 beraden over eventuele maatregelen voortvloeiend uit de Code. Het principe daarbij is: 'Pas toe of leg uit.' De Code zal worden toegepast of, als dit niet het geval is, zal een afwijking van de Code met redenen worden toegelicht.

De raad van commissarissen complimenteert de directie en haar medewerkers met de voorspoedig verlopen afhandeling van de bouw en spreekt haar waardering uit over het door de directie gevoerde beleid. De heer ing. J. Heijboer heeft per 1 februari 2004 ontslag genomen als technisch directeur van de vennootschap. De raad van commissarissen spreekt zijn waardering uit voor de prestaties en de inzet van de heer Heijboer, die al sinds het begin van de negentiger jaren betrokken is geweest bij het project Westerscheldetunnel en vanaf begin 1996 daaraan leiding heeft gegeven.

De heer ing. J.I. Hennekeij is per 26 april 2003 afgetreden en de heer mr. drs. A.J.G. Poppelaars is per 1 mei 2003 tot commissaris benoemd. Dit is geschied in overeenstemming met de Provincie, zoals is bepaald in artikel 21 van de Statuten.

dr. ir. G. Blom  
(voorzitter Raad van Commissarissen)





# Directieverslag

## 1. Inleiding

In 2003 werd de laatste barrière tussen verschillende delen van Zeeland weggenomen: op 14 maart kon de Zeeuwse automobilist voor het eerst gebruikmaken van de Westerscheldetunnel. Daarmee reisde hij onafhankelijk van de weersomstandigheden en 24 uur per dag naar 'de overkant'. Men heeft dan ook dankbaar gebruik van gemaakt van die nieuwe mogelijkheid. Reisden er op 13 maart 2003 nog ongeveer 8.000 voertuigen met de veren over de Westerschelde, enkele dagen later waren het er meer dan 12.000, die van de tunnel gebruik maakten. Vooral in de zomerperiode nam dat aantal nog aanzienlijk toe, omdat ook veel recreanten de weg naar en door de Westerscheldetunnel wisten te vinden. Daaruit blijkt, dat deze tunnel inmiddels een grote rol in Zeeland vervult en in aanzienlijke mate bijdraagt aan de economische en sociaal-maatschappelijke ontwikkeling. Over enkele jaren heeft het in Zeeland diepgewortelde begrip 'de overkant' zijn betekenis verloren.

Was het jaar 2003 voor Zeeland belangrijk, ook voor de N.V. Westerscheldetunnel is het jaar 2003 een bijzonder boeiend jaar geweest, waarin de grote omslag van bouw naar exploitatie heeft plaats gevonden. De eerste maanden van het jaar moest nog de bouw van de tunnel worden afgerond. Er is in die tijd keihard gewerkt om de ingebruikname van de tunnel op 14 maart 2003 mogelijk te maken. Die periode van hard werken werd afgesloten met een feestelijke opening van de tunnel door Hare Majesteit Koningin Beatrix. Na 14 maart kwam de exploitatie op gang, en ook dat bleek de eerste periode een zeer intensieve inzet te vergen. Het tolinningsstelsel bleek kinderziektes te hebben, een tekort aan opleiding en ervaring met dergelijke systemen bij de medewerkers deed zich gelden, procedures moesten worden bijgesteld, etc. etc. De eerste paar maanden na de opening kunnen dan ook gekenmerkt worden als 'snel en improviserend verbeteringen aanbrengen' om de klant het vooraf beoogde minimale niveau van dienstverlening te bieden. In de tweede helft van 2003, toen enige orde en regelmaat in de dagelijkse gang van zaken in de tunnel waren ontstaan, is meer diepgaand en evaluerend gekeken naar mogelijke verbeteringen. En het mag dan ook geen verbazing wekken, dat een systeem waarmee ruim een half jaar ervaring was opgedaan, aanpassingen behoeft. In de laatste maanden van 2003 is daarom een begin gemaakt met het verbeteren van technische systemen, procedures, organisatie en bemensing. Deze verbeteringen moeten leiden tot een organisatie, die kwalitatief goed op orde is. Een hoge kwaliteit komt zowel de klantgerichtheid als de veiligheid ten goede, maar zeker ook zal dat bijdragen aan een goed rendement.

Het jaar 2003 heeft voor de NV op personeelsgebied een grote omwenteling betekend. Immers, onze eigen organisatie is in dat jaar uitgegroeid van circa 20 naar ongeveer 80 medewerkers, die tezamen ongeveer 65 voltijd functies beslaan. Daarbij is de aard van de werkzaamheden aanzienlijk veranderd en bestaat een belangrijk deel van het takenpakket uit volcontinu werk. Dat heeft onder meer tot verandering geleid van de interne cultuur. Het gezamenlijk komen tot een cultuur, waarin de begrippen openheid, samenwerking, resultaatgerichtheid en besluitvaardigheid voorop staan, heeft aandacht gevergd en zal nog de nodige aandacht en inzet vergen. Een belangrijke ontwikkeling in dit geheel was het oprichten van de Ondernemingsraad en van een personeelsvereniging per eind 2003. Beide instanties vormen met ieder z'n eigen rol daarin, een belangrijke schakel bij het creëren van een werkomgeving, waar iedere medewerker zich thuis voelt. Cultuur en teamvorming wordt ook bevorderd als alle medewerkers in één gebouw werkzaam zijn. Om dit te realiseren wordt in 2004 een aanbouw gepleegd aan het huidige bedieningsgebouw op het tolplein. Deze aanbouw zal alle personeel vanaf begin 2005 kunnen huisvesten.

De N.V. Westerscheldetunnel is ten aanzien van de exploitatie nog een jonge onderneming. Toch is inmiddels wel duidelijk, dat deze organisatie in hoog tempo nieuwe kennis en ervaring aan het opdoen is met het proces van tolninning. En dat leidt binnen Nederland tot een redelijk unieke positie: de NV is of wordt op dit terrein immers de belangrijkste ervaringsdeskundige.

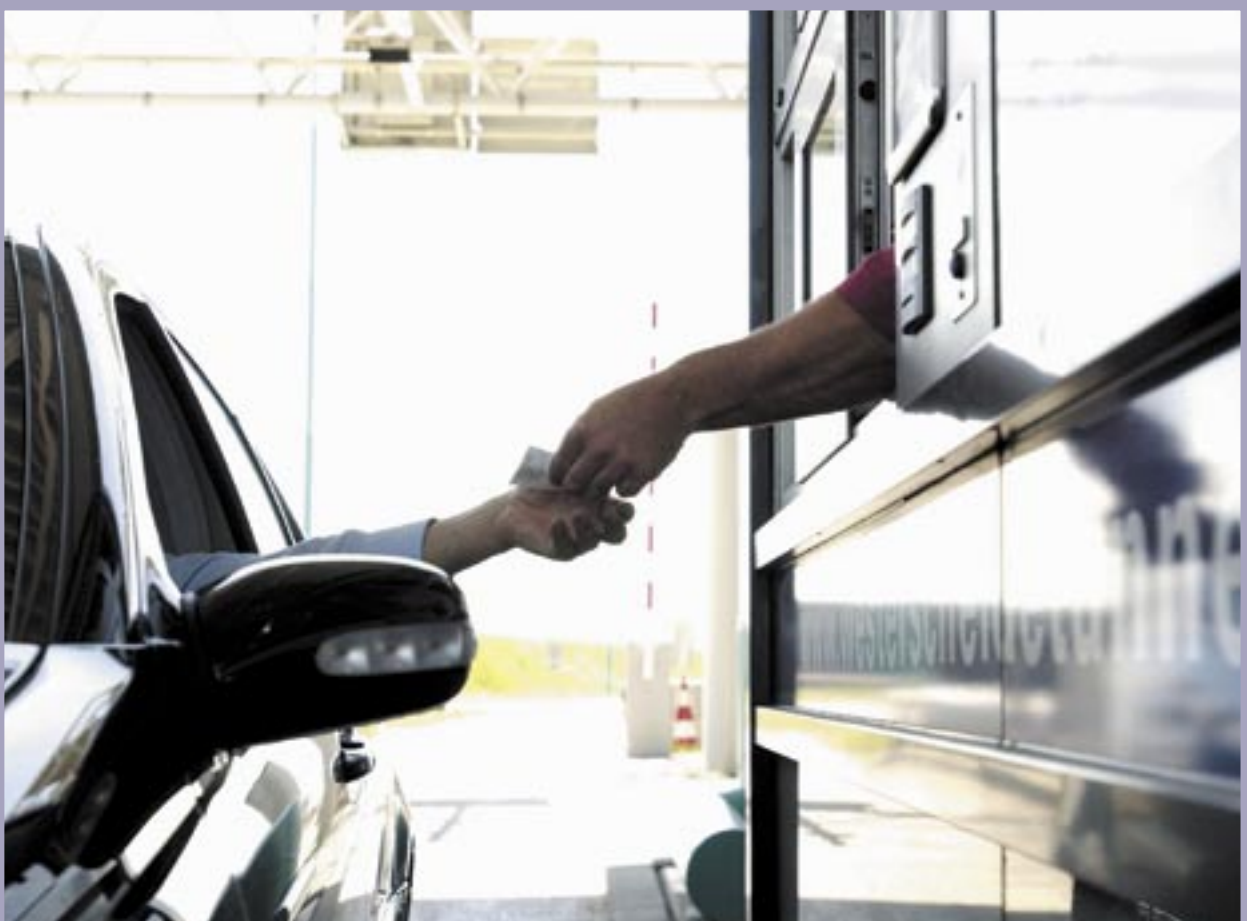
Een constatering die in Nederland al snel opgeld doet; hier vindt immers nauwelijks tolheffing plaats. Op Europese schaal en wereldwijd echter, neemt tolninning als middel tot financiering van infrastructuur sterk toe. Een tendens is daarbij, dat de overheidsbelangen in die tolmaatschappijen steeds verder worden teruggebracht. Opvallend op technisch gebied zijn voorts ontwikkelingen naar 'free-flow' systemen waarbij tolpleinen niet meer nodig zijn. Ook wordt er op juridisch/bestuurlijk gebied veel ontwikkeld aan nieuwe wetgeving.

In Europees verband wordt verwacht dat er de komende jaren een stevige slag in standaardisatie zal plaats vinden. Tevens lijkt de maatschappelijke acceptatie van tolninning, vooral als alternatief voor betaling van aanleg en onderhoud van infrastructuur, steeds groter te worden.

Internationaal en ook in Nederland vinden er dus bijzonder boeiende ontwikkelingen plaats op het gebied van tolninning. De N.V. Westerscheldetunnel wil in die ontwikkelingen mee gaan en daar een rol in spelen.

Eén uitbreiding van ons takenpakket is in 2003 concreet in gang gezet en zal in 2004 verder en intensiever gestalte krijgen. Het betreft de voorbereiding van de besluitvorming over de aanleg van de Kanaalkruising Sluiskil. Met name het vraagstuk van financiering en – daarmee samenhangend – de wens van België tot een verdiepte ligging van de tunnel zijn de belangrijkste bepalende factoren.

Samenvattend is 2003 een bijzonder jaar geweest voor de N.V. Westerscheldetunnel: een jaar van hoogtepunten, kinderziekten en op orde komen. Het jaar 2004 zal in het teken staan van de thema's groei, kwaliteit en verder kijken.



## 2. Resultaat en eigen vermogen

De directie kijkt met tevredenheid terug op het financiële resultaat van de eerste 9,5 maanden van de exploitatie. De netto winst over het boekjaar 2003 bedraagt 16,9 miljoen euro waar in Koers 2003 sprake was van een verwachting van 12 miljoen euro.

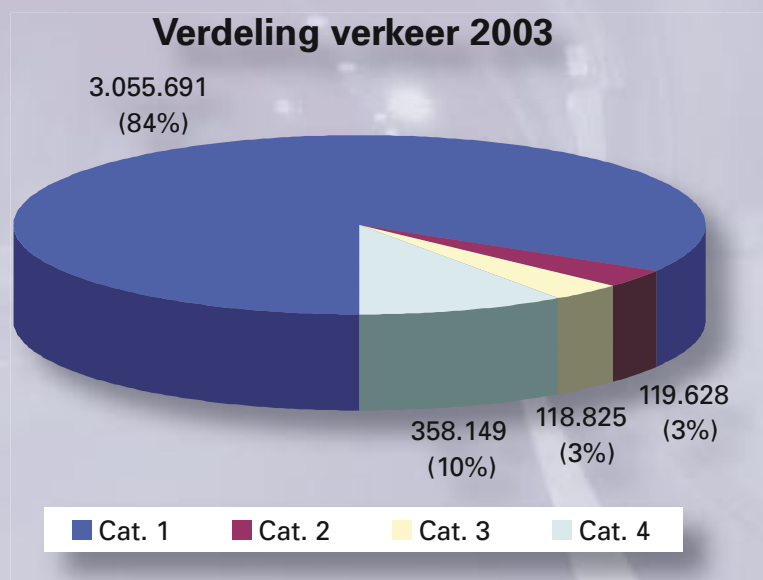
Een nuancering is hier echter meteen op zijn plaats. Bijna 2,7 miljoen van de 4,9 miljoen euro hogere winst heeft een technische oorzaak en betreft het afschaffen van de voorziening voor groot onderhoud, waardoor de kosten voor het in stand houden van de tunnel in 2003 belangrijk lager zijn uitgevallen. Bij de toelichting op de resultatenrekening wordt hierop nader ingegaan. Het overige deel van het hogere resultaat is vooral het gevolg van het grotere aantal voertuigen dan waar in de begroting voor 2003 (hierna: Koers 2003) rekening mee was gehouden.

Met de laatste uitgifte van aandelen in het begin van 2003 is de financiering van de bouw van de tunnel voltooid. Door de uitgifte had het eigen vermogen ook zijn maximale omvang bereikt. Volgens zijn in 2003 uitkeringen verricht ten laste van de winstreserve en de agioreserve. Ten eerste is een interim uitkering van dividend gedaan van 11,4 miljoen. De winstreserve op de balans per 31 december bevat daardoor niet de gehele winst van 16,9 miljoen euro, maar het saldo van 5,5 miljoen euro. Daarnaast is ook een uitkering van agio verricht ter hoogte van 23 miljoen euro. Het verloop van het eigen vermogen is nader toegelicht in de jaarrekening.

Tevredenheid is er dus over de hoeveelheid verkeer en de opbrengsten uit tol. Van een overgangsjaar tussen veerdiensten en tunnel was geen sprake. Vanaf de eerste dag werd volop gebruik gemaakt van de tunnel en maakten duizenden voertuigen extra dagelijks de tocht naar de overkant van de Westerschelde. Pas laat in de herfst zakten de vervoersaantallen terug. Het gemiddeld aantal voertuigen per dag in de periode 14 maart tot en met 31 december bedroeg 12.504 tegen een verwachting van afgerond 9.700 voertuigen in het overgangsjaar 2003 en 7.833 voertuigen per dag op de veerboten van de PSD in 2002. Het aantal van 12.504 voertuigen per dag is echter geen jaargemiddelde aangezien de relatief rustige periode van 1 januari tot 14 maart niet is meegenomen. Daarom is dit getal niet vergelijkbaar met een toekomstig jaargemiddelde voor 2004.

In onderstaande grafiek zijn de vervoersaantallen per categorie weergegeven. De categorieën zijn:

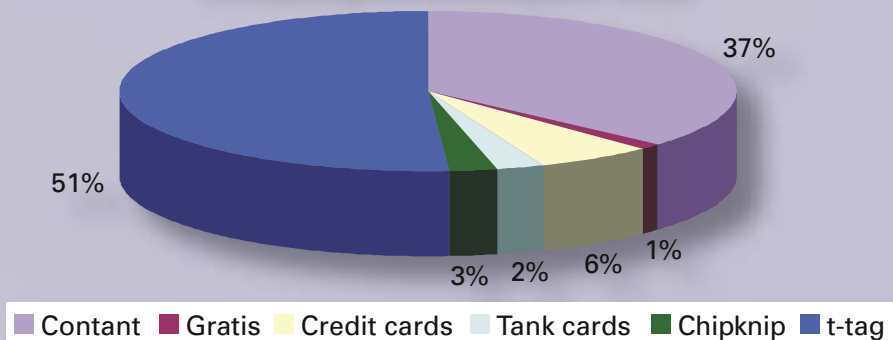
- Categorie I:** voertuigen met een lengte  $\leq$  6 meter en een hoogte  $\leq$  2,50 meter (personenauto's, motoren, terreinwagens en transportbusjes)
- Categorie II:** voertuigen met een lengte  $>$  6 meter en een hoogte  $\leq$  2,50 meter (voertuigen uit categorie I met een aanhanger)
- Categorie III:** voertuigen met een lengte  $\leq$  12 meter en een hoogte  $>$  2,50 meter (vrachtwagens en bussen)
- Categorie IV:** voertuigen met een lengte  $>$  12 meter en een hoogte  $>$  2,50 meter (vrachtwagens met aanhanger of oplegger)



De hogere verkeersaantallen deden zich zowel bij personenwagens (+32%) als vrachtwagens (+26%) voor. De exacte verwachte en gerealiseerde cijfers per categorie en de opbrengsten daarvan treft u aan in de toelichting op de resultatenrekening.

Uit een nadere analyse van het gebruik van de tunnel valt een aantal zaken op:

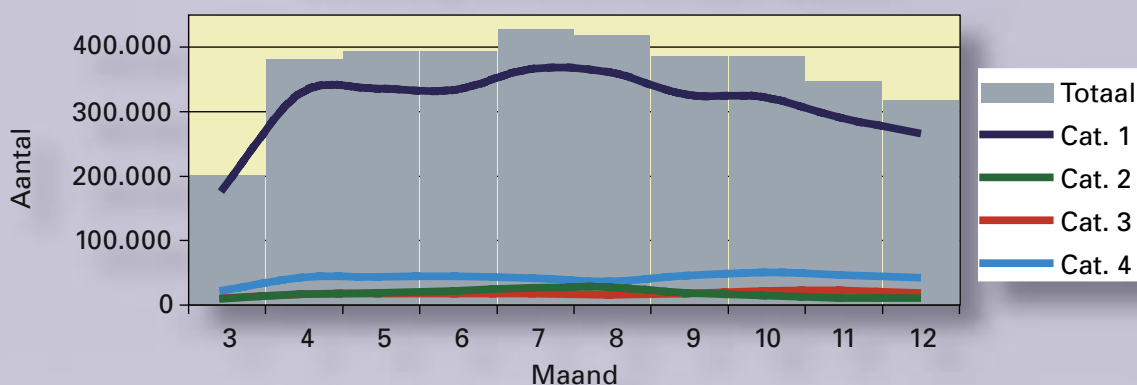
### Verdeling betaalwijzen 2003



Ten eerste is er het succes van de t-tag. Voor opening was de gedachte dat ongeveer 1/3 van onze klanten contant zou gaan betalen, 1/3 met 'plastic geld' (Chipknip, credit cards en tank cards) en 1/3 met de t-tag. De verwachting ten aanzien van contant geld is ongeveer uitgekomen met 37%. De t-tag is echter een ongekend succes gebleken: 51% van de passages werd gemaakt met de t-tag. Vooral het vrachtverkeer maakt thans volop gebruik van de t-tag met percentages van meer dan 70% in de laatste maanden van 2003.

Door de korting op een passage met t-tag is de gemiddelde opbrengst per passage lager uitgevallen: in 2003 bedroeg deze 4,23 euro, waar gerekend was op 4,48 euro.

### Verdeling verkeer 2003 per maand



Vervolgens blijkt de tunnel toch sterk seizoensafhankelijk te zijn. Na een zomer met weken van meer dan 14.000 voertuigen per dag, was de omvang van de terugloop in november en vooral december toch wel een tegenvaller. Positief daarbij was dat het vrachtverkeer goed op peil bleef, waardoor de omzet in deze laatste weken niet evenredig daalde.

In het vrachtwagensegment blijkt overigens de verdeling tussen vrachtwagens met/zonder aanhanger anders te zijn. Categorie 4 (vrachtwagens met aanhanger) is de overheersende klasse in dit segment, hetgeen de opbrengsten positief beïnvloedde.



Naast tevredenheid over de tolopbrengsten is er ook tevredenheid over de uitgaven voor het ontwerp en de bouw van de Westerscheldetunnel. Deze zijn beheerst verlopen en daardoor zijn de jaarlijkse kosten voor afschrijvingen op de resultatenrekening lager.

In de staart van het project hebben zich geen financiële tegenvallers meer voorgedaan. Per 31 december 2003 is een bedrag van 750,8 miljoen euro geactiveerd. Naast een aantal uitgaven in 2004 (maximaal 2,7 miljoen euro) kan dit bedrag nog worden beïnvloed door de afhandeling van claims die door KMW zijn ingediend. Alle claims zijn thans afgewezen en worden wellicht door middel van arbitrage beslecht.

Tegenvallers in 2003 waren de personeelskosten, algemene kosten en advieskosten. Deze waren in 2003 aanzienlijk hoger dan begroot in Koers 2003. Met name de kosten voor salarissen, pensioenen en sociale lasten zijn hoger dan begroot: er was namelijk meer personeel werkzaam dan begroot. Soms is dit tijdelijk van aard geweest, zoals bijvoorbeeld de klantenservice waar de distributie van (tijdelijke) t-tags veel meer inzet vergde. Het grootste deel is echter structureel. Er bleken meer hoofdvolgvaarders/operators, volgvaarders en ondersteunend personeel nodig, zodat in plaats van 51 voltijdfuncties thans met een bezetting van 65 voltijdfuncties rekening wordt gehouden. In dit jaarverslag en in de jaarrekening wordt hier nog op teruggekomen.

Ook algemene kosten en advieskosten bleken hoger. Zo waren er aanzienlijk meer schoonmaakkosten en portokosten (vooral voor de verzending van t-tags) dan voorzien en was de huur van het kantoorpand in Goes abusievelijk niet begroot. Advieskosten bleken hoger in verband met de mogelijke herfinanciering van de tunnel en juridisch advies.

Al met al is er sprake van een goed resultaat voor het boekjaar 2003. Hiermee is in de begroting voor 2004 (Koers 2004) ook al rekening gehouden. De directie heeft voor 2004 de doelstelling om de tolopbrengsten verder uit te bouwen. Een tweede doelstelling betreft beheersing van kosten: met name personeelskosten en algemene kosten. Ook dit zal in 2004 de nodige aandacht vergen en de eerste resultaten daarvan zullen zichtbaar gaan worden. Door het afbouwen van inhuur en de omzetting van inhuur in eigen personeel worden inhuur en personeelskosten beheerst. De algemene kosten worden projectmatig doorgelicht: zoals bijvoorbeeld kosten voor schoonmaak, telecommunicatie en energie. Met de uitkomsten worden bestaande overeenkomsten gewijzigd of beëindigd.





### 3. De tunnel in de markt

Om een goed beeld te krijgen hoe de tunnel in de markt ervaren wordt, is een klantenonderzoek gehouden. Daaruit konden de volgende conclusies worden getrokken:

#### 1. Profiel

De gebruikers van de tunnel hebben verschillende rollen. Door de week kan men een zakelijk gebruiker zijn en in het weekend een particulier gebruiker. 86% van de t-taghouders en 74% van de losse kaartkopers beschouwt zichzelf als een particulier gebruiker van de tunnel.

De gemiddelde klant van de Westerscheldetunnel is Zeeuws, met name de vaste klanten zijn bijna allemaal afkomstig uit Zeeland. De bestemming van de gebruikers ligt ook vaak in Zeeland. Dit gegeven onderstreept het belang van de tunnel voor regionaal gebruik. De Westerscheldetunnel bedient daarmee vooral de thuismarkt.

Losse klanten komen uit een groter deel van Nederland. Een aanmerkelijk deel komt uit Noord-Brabant en Zuid-Holland. Dit gebied kunnen we dan ook aanduiden als potentiële groeimarkt.

#### 2. Gebruik

T-taghouders maken vaker gebruik van de Westerscheldetunnel dan de losse kaartkopers. Maar ook onder losse kaartkopers zijn frequente gebruikers te vinden.

Behalve dat de tunnel een belangrijke verbinding is voor woon-werk en zakelijk verkeer, speelt de Westerscheldetunnel een grote rol bij bezoek aan familie en vrienden en dagjes uit. De tunnel wordt veel gebruikt voor sociaal recreatief verkeer.

Voor meer dan de helft van de ondervraagden is er met de komst van de Westerscheldetunnel niets veranderd in hun reisgedrag: ze gaan niet vaker dan voorheen naar de overkant.

T-taghouders zijn over het algemeen tevreden over de t-tag. De aangeboden korting en een snelle passage bij de tolpoorten zijn belangrijke redenen voor het nemen van een abonnement.

Het aandeel contante betalende onder de losse kaartkopers is hoog.

#### 3. Ervaringen

De gebruikers van de tunnel zijn tevreden met het tolplein en de tunnel zelf. Als positieve punten komen onder andere naar voren de klantvriendelijkheid van de medewerkers, de goede verlichting, vlotte doorstroming en de veilige, ruime tunnel. Aan het product 'tunnel' lijkt niets mis. Anders is het met de toeleidende wegen. Met name de onvoldoende capaciteit (filevorming) en de tweebaans wegen (geen mogelijkheid tot inhalen) roepen ergernis op.

Hoewel maar een klein deel van de gebruikers problemen heeft met de bewegwijzering naar de tunnel en op het tolplein is de consequentheid van klachten daarover reden om hieraan serieus aandacht te besteden.

#### Marketingcommunicatie

De strategie van marketingcommunicatie is en blijft gericht op het aantrekken van nieuwe klanten, zowel vaste klanten (t-tag houders) als losse klanten, alsmede het behouden van klanten door de band met hen te versterken. Groei van het aantal passages kan op kortere termijn met name worden bewerkstelligd in de aan Zeeland, de thuismarkt, aangrenzende regio's zoals West-Brabant, Zuid-Holland en Vlaanderen. Zowel voor de zakelijke markt als voor consumenten werden tactieken en middelen op maat gemaakt.

Na de openingscampagne werd met het oog op het toeristisch seizoen een aantal acties, zoals advertenties in recreatiebladen, een postercampagne voor kusttoeristen in Zeeland en promoties op het tolplein in samenwerking met de VVV ontwikkeld. In het verlengde hiervan werd eind augustus gestart met een serie thematische zogeheten infomercials over Zeeland. Onder de titel 'Heb je vijf minuutjes' werd maandelijks op de lokale tv in Oost-Vlaanderen een beeld van karakteristieke eigenschappen van Zeeland getoond.

De consumentenmarkt werd eveneens 'bewerkt' met de uitgave van een speciaal zogeheten lifestyle magazine van de Westerscheldetunnel. In een oplage van ruim 300.000 exemplaren werd dit promotieproduct huis-aan-huis verspreid in heel Zeeland en Oost-Vlaanderen. Lezers werd onder andere de nieuwe mogelijkheden getoond met de komst van de Westerscheldetunnel.

14 Wat de zakelijke markt aangaat, zullen in 2004 nieuwe accenten worden gelegd om het goederen-

vervoer via de Westerscheldetunnel te promoten. Hierbij beperken we ons niet tot de regio; deze markt strekt zich namelijk uit over heel Nederland en België en een deel van Noord-Frankrijk. Voor deze doelgroep is het t-tag abonnement een aantrekkelijk product.

### T-tag

Het resultaat van onder andere de marketinginspanningen was een onverwacht grote vraag naar het t-tag abonnement. Het succes hiervan werd enigszins overschaduwd door het feit dat de leverancier van dit elektronische apparaatje de vraag niet aankon. Besloten werd om tijdelijke t-tags uit te geven.

Tegen de zomer waren alle tijdelijke t-tags weer vervangen door echte. Inmiddels groeide het aantal gestaag. Het jaar werd afgesloten met bijna 40.000 verkochte tags, verdeeld over circa 30.000 vaste klanten. Een resultaat dat mede te danken is aan de succesformule van het t-tag abonnement: 25% korting per passage, een snelle passage zonder te stoppen, elektronische betaling met actueel gebruiksoverzicht via internet. Ongeveer de helft van alle passages wordt gemaakt door vaste klanten met een t-tag.

Ook het gemak waarmee automobilisten zich via de commerciële website van de N.V. Westerscheldetunnel als vaste klant kunnen aanmelden, heeft zeker bijgedragen aan de snelle groei van dit bestand. Ongeveer de helft van alle aanmeldingen vond op deze manier plaats.

### De tunnel in de media

Gedurende het gehele jaar heeft de Westerscheldetunnel veel aandacht getrokken in zowel de regionale als landelijke media. Belangrijkste aandachtspunt was naast de openingsactiviteiten en de commerciële resultaten, de veiligheid van de tunnel. Diverse malen is het onderwerp vanuit allerlei invalshoeken en op basis van zeer diverse aanleidingen uitvoerig belicht door de schrijvende pers, radio en tv. Onze conclusie is steeds onveranderd: de Westerscheldetunnel is een veilige tunnel.



## 4. Veiligheid en beschikbaarheid

### Veiligheid

Voor de openstelling op 14 maart is veel aandacht binnen onze organisatie gegaan naar het inrichten van het verkeers- en incidentmanagement. Procedures, veiligheidsplannen en de calamiteitenorganisatie werden beschreven, in nauw overleg met de openbare hulpdiensten. De operators werden gedurende een periode van twee maanden opgeleid voor hun taken. Ook de andere leden van de calamiteitenorganisatie werden opgeleid, deels gezamenlijk met de medewerkers van de hulpdiensten. Een aanzienlijk deel van het bouwbudget werd besteed aan veiligheidsvoorzieningen. Voor de bediening van de tunnel werd een eigen bedienings- en besturingssysteem ontwikkeld. Ook de openbare hulpdiensten bereidden zich voor. Zij ontwikkelden een rampenbestrijdingsplan, waarbij ook de N.V. Westerscheldetunnel nauw betrokken was. Daarnaast investeerden de hulpdiensten in materiaal en in opleidingen. Vlak voor de openstelling vonden twee multidisciplinaire oefeningen plaats, waarbij de hulpdiensten en de N.V. Westerscheldetunnel de procedures toetsten en tegelijkertijd de medewerkers konden 'ruiken' aan de praktijk.

De ervaring in de eerste ruim 9 maanden na openstelling leert dat de basis voor de plannen, opleiding en systemen goed is, maar dat er op een aantal gebieden aanscherping noodzakelijk is. Deze conclusie kwam voort uit de evaluatie van een aantal incidenten en ongevallen en uit de dagelijkse praktijk. Trajecten hiervoor zijn gestart, en afspraken met de Openbare Hulpdiensten over urgenter procedurewijzigingen zijn gemaakt.

In totaal hebben zich in de tunnel in 2003 vijf ongevallen en één onwelwording voorgedaan. Eén ongeval was zeer ernstig: bij een aanrijding tussen een vrachtwagen en een personenauto kwam de bestuurder van de personenauto om het leven. Dit ongeval is intern en extern geëvalueerd. Daarnaast is voor de betrokken medewerkers een nazorgtraject uitgevoerd. Bij de overige vier ongevallen was er slechts sprake van materiële schade.

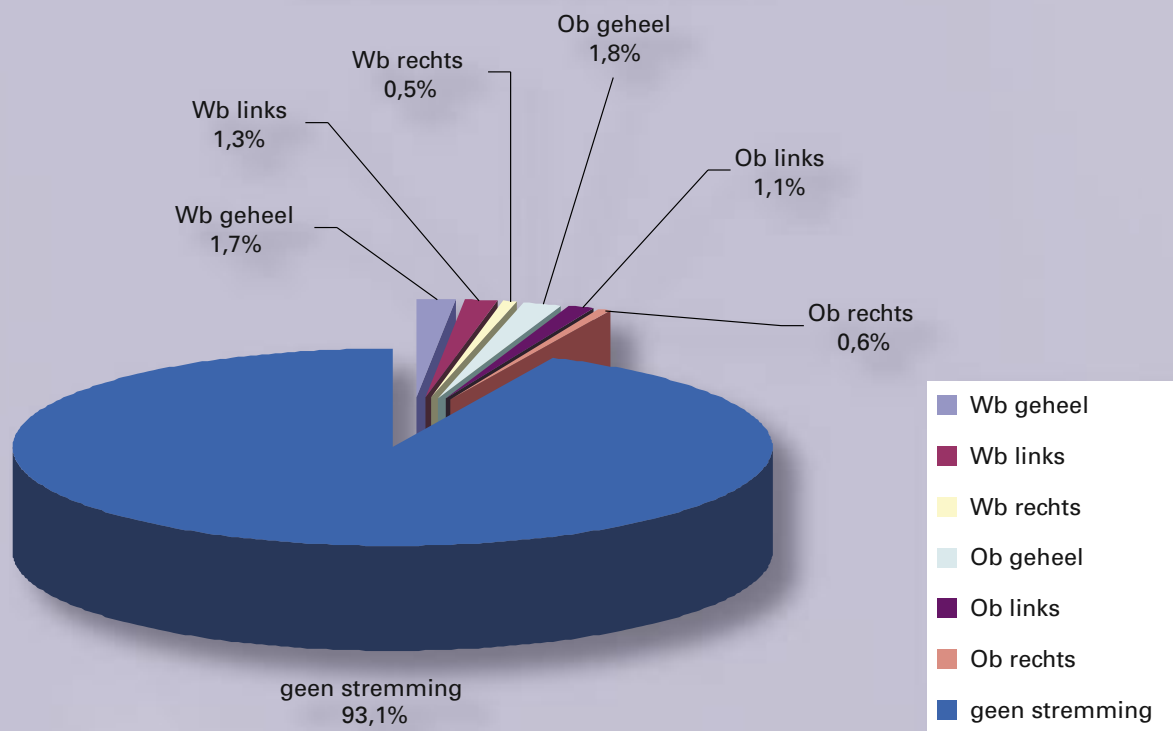
Op het tracé buiten de tunnel hebben zich daarnaast een eenzijdig ongeval met twee gewonden voorgedaan en een aantal aanrijdingen met enkel materiële schade.

Veiligheid is niet alleen een zaak van de NV en de openbare hulpdiensten, maar ook van de gebruiker. Door de organisatie voor veilig verkeer, 3VO, de gelegenheid te bieden om voorlichtingscampagnes op het tolplein te voeren, werkt de NV mee aan het veiligheidsbewustzijn van de weggebruiker. Ook in de communicatie-uitingen speelt veilig gebruik een prominente rol. Zo is een veiligheidsfolder ontwikkeld, die aangeeft wat de gebruiker moet doen in normale omstandigheden en bij incidenten en calamiteiten. Deze folder wordt aan nieuwe abonneementhouders verzonden, en wordt verspreid op het tolplein. De folder is ook te downloaden via de internetsite.

### Beschikbaarheid

Over het hele jaar 2003 is de verbinding 99,5% in stand gebleven. Dit is een redelijk constante waarde gebleken door het jaar heen. Door het afwerken van een aantal restpunten van de bouw zijn in de eerste periode relatief vaak één of meer rijstroken gestremd geweest: 16% ten opzichte van 4,7% aan het einde van 2003. Gemiddeld is in het verslagjaar 6,9% van de tijd één of meer rijstroken gestremd geweest.

## Beschikbaarheid tunnel 2003



(Wb = Westbuis; Ob = Oostbuis)

De volgende tabel geeft een overzicht van de oorzaak van de stremmingen:

Pechgeval:	83	(34%)
Ongeval/onwelwording:	6	(2%)
Onderhoud/restpunten:	93	(38%)
Landbouwverkeer:	24	(10%)
Afgevallen lading:	27	(11%)
Diversen:	12	(5%)
<b>Totaal:</b>	<b>245</b>	<b>(100%)</b>

Dit betekent dat in 2003 bijna één keer per dag één of meer rijstroken een periode gestremd zijn geweest.



## 5. Kanaalkruising Sluiskil

In april 2002 heeft de provincie Zeeland de mogelijkheden voor een kanaalkruising te Sluiskil gerapporteerd in een zogeheten business case, en deze besproken met de ministers van Verkeer & Waterstaat en Financiën. Daarbij is afgesproken dat de provincie het voortouw neemt voor het uitvoeren van een tracé/MER procedure, in samenwerking met Rijkswaterstaat en de N.V. Westerscheldetunnel. De uitvoering van deze procedure is opgedragen aan de NV.

In 2003 is verder gewerkt aan de uitwerking van deze tracé/MER procedure. Zo werd in januari van dat jaar de startnotitie uitgebracht. Het merendeel van de insprekers geeft de voorkeur aan een tunnel naast de huidige brug Sluiskil. Van Vlaamse zijde wordt opgemerkt dat de mogelijkheden voor een verdieping van het kanaal in de toekomst opgehouden moeten worden, en dat overleg over deze kruising op regeeringsniveau gewenst is.

Het advies van de Commissie MER over de startnotitie werd uitgebracht op 21 maart 2003. Aanbevolen wordt om naast het nul-alternatief drie alternatieven te onderzoeken: een tunnel, een hoge brug naast de huidige brug en een tweede brug direct ten zuiden van Sluiskil. Bij al deze alternatieven dient een variant met een dieper kanaal onderzocht te worden.

De richtlijnen voor de trajectnota/MER zijn in december 2003 gereed gekomen. In november 2003 is de volgende planstudiefase gestart: de trajectnota/MER. Medio 2004 wordt deze nota afgerond. De inspraak- en adviesprocedure is voorzien in de tweede helft van 2004.

De provincie Zeeland heeft thans het initiatief genomen voor een 'update' van de business case, waarin de financiering een centrale rol speelt. Deze wordt medio 2004 afgerond. Van belang is te melden, dat op 20 februari 2003 in de Tweede Kamer de motie Geluk c.s. is aangenomen; deze motie verzoekt de regering het overrendement van de Westerscheldetunnel te bestemmen voor de financiering van de kanaalkruising Sluiskil. Tijdens een werkbezoek van de Ministers Peijs en Zalm hebben zij er blijk van gegeven positief te staan ten opzichte van de huidige ontwikkelingen, hetgeen de haalbaarheid van de Kanaalkruising Sluiskil belangrijk dichterbij brengt.

De komende periode zal, naast de prioriteiten trajectnota, financiën en kanaalafmetingen, de nadruk liggen op uitwerking van de planning, het juridisch kader, het vergunningentraject, de wijze van marktbenadering en de grondverwerving. Over dit laatste is door de Provincie Zeeland een garantie ter hoogte van 2,5 miljoen euro afgegeven ter compensatie van de gedane uitgaven als de Kanaalkruising Sluiskil uiteindelijk toch niet doorgaat.

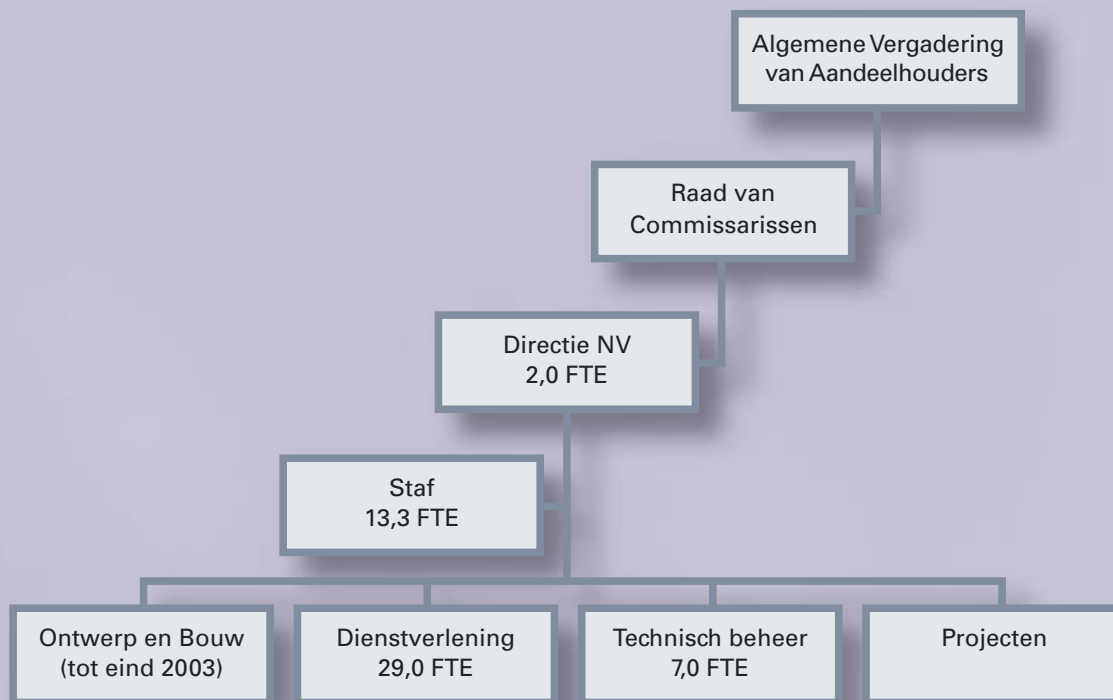




## 6. Personeel

### Organisatiestructuur

Wat betreft personeel heeft het jaar 2003 in het teken gestaan van de overgang van de bouwfase naar de exploitatiefase. Voor een goede en gestroomlijnde uitvoering van de taken die samenhangen met de exploitatie van de tunnel, is de organisatie van de N.V. Westerscheldetunnel sinds de opening van de tunnel op 14 maart 2003 uitgebouwd tot een omvang van 65,1 voltijdfuncties per eind 2003. Parallel aan de uitbouw van de organisatie ten behoeve van de exploitatie van de tunnel, heeft de afbouw plaatsgevonden van de projectorganisatie die als taak had de bouw van de tunnel te begeleiden. Deze projectorganisatie telde tijdens de hoogtijdagen van de bouw ruim 100 projectmedewerkers; per eind 2003 is de projectorganisatie geheel ontmanteld. Bij de start van de exploitatie was de oorspronkelijke blauwdruk van de organisatie als volgt.



De Directie is verantwoordelijk voor het algemene ondernemingsbeleid. In de Staf zijn alle ondersteunende functies belegd. De afdeling Projecten is verantwoordelijk voor de aansturing van nieuwe projecten. De hoofdtaak van de afdeling Technisch Beheer betreft het onderhoud van de tunnel. Bij de afdeling Dienstverlening zijn de functies ondergebracht die een directe relatie met de tunnelgebruikers hebben. Tot eind 2003 bestond daarnaast nog de projectorganisatie die verantwoordelijk was voor de bouw van de tunnel; in het organigram wordt deze aangeduid als "Ontwerp en Bouw". Overigens is bij de aanvang van de exploitatie bepaald om, op basis van de ervaringen gedurende de eerste maanden van de exploitatie, in het vierde kwartaal van 2003 een aanvang te maken met de evaluatie van de eigen organisatie, zowel in kwalitatieve als in kwantitatieve zin.

### Ontwerp en bouw (beëindigd)

Zoals gepland, is de projectorganisatie per eind december opgeheven en zijn de laatste restpunten die samenhangen met de bouw van de tunnel ondergebracht bij de afdeling Technisch Beheer. In oktober 2000 is door Rijkswaterstaat en de N.V. Westerscheldetunnel een overeenkomst gesloten waarmee de inzet van personele capaciteit 'om niet' door RWS ten behoeve van de bouw van de tunnel is geregeld. In deze overeenkomst is de totale capaciteit voor het gehele project gelimiteerd op 501 mensjaar; per 31 december 2003 bedroeg de feitelijke inzet 491 mensjaren.

### **Exploitatie**

Vóór de start van de exploitatie was in de oorspronkelijke blauwdruk op basis van de inschattingen en aannames van toentertijd een organisatie voorzien met 51,3 voltijdfuncties. De organisatie is vanaf de opening op 14 maart 2003 gegroeid naar 65,1 voltijdfuncties per 31 december 2003. Deze omvang is sinds medio 2003 stabiel, maar het betekent wel dat de huidige bezetting 14 voltijdfuncties groter is dan aanvankelijk geprognosticeerd. Dit komt omdat de feitelijke omstandigheden, zoals met name werkdruk, versterking van nagenoeg alle geledingen van de organisatie noodzakelijk hebben gemaakt.

### **Bedrijfscultuur**

Ons werk bestaat uit alle activiteiten die samenhangen met het in stand houden en exploiteren van de tunnel. Onze organisatie is gericht op onze klanten en op het leveren van kwaliteit. De structuur van onze organisatie biedt de basis voor de manier waarop we ons werk doen maar de echte invulling gebeurt door onze medewerkers. We hebben mensen in dienst met verantwoordelijkheidsgevoel. Medewerkers die klantvriendelijk en servicegericht werken. Samen gaan we ervoor; we doen ons werk als 'tunnelteam'. Daarbij staan openheid, resultaatgerichtheid, samenwerking en besluitvaardigheid als kernwaarden hoog in ons vaandel geschreven.

Onze organisatie is nog jong en volop in ontwikkeling. Dat geldt ook voor de bedrijfscultuur. De eerste maanden na de opening van de tunnel zijn hectisch geweest. We beschouwen deze eerste periode als een collectief leerproces; een periode waarin we vol enthousiasme van wal zijn gestoken en met vallen en opstaan een ontwikkeling doormaken naar een taakvolwassen uitvoering en samenwerking.

### **Ondernemingsraad**

De per 31 oktober jongstleden opgerichte Ondernemingsraad is nadrukkelijk betrokken bij de evaluatie van de organisatie en de ontwikkeling van het personele en sociale beleid. De directie ervaart de wijze waarop de OR zich van deze taak kwijt als waardevol.

### **Personeelsvereniging**

In het vierde kwartaal van 2003 was de oprichting van de personeelsvereniging "de (ver)-binding" een feit. Deze vereniging heeft als doelstelling de onderlinge verstandhouding en saamhorigheid in personeelsverband binnen onze organisatie te bevorderen.

### **Arbo-beleid**

Het Arbo-beleid is gericht op veiligheid, gezondheid en welzijn van onze medewerkers. In 2003 bedroeg het totale percentage ziekteverzuim 4,9%. Het betrof 72 meldingen met een gemiddelde verzuimduur van 11,79 dagen. Een belangrijke basis voor het Arbo-beleid is de Risico-inventarisatie en -evaluatie. Daarnaast worden taken op het gebied van Kwaliteit, Arbo en Milieu belegd bij de afdeling Technisch Beheer.

ir. M. Buis  
Algemeen directeur

Goes, 27 mei 2004



## 7. Kerngegevens N.V. Westerscheldetunnel

Naam : N.V. Westerscheldetunnel  
 Postadres : Postbus 303  
 4460 AS Goes  
 Bezoekadres : Fruitlaan 2  
 4462 EP Goes  
 Telefoon : 0113 - 278 480  
 Telefax : 0113 - 278 481  
 E-mail : info@westerscheldetunnel.nl  
 Internet : www.westerscheldetunnel.nl

### Statutair

De N.V. Westerscheldetunnel is statutair gevestigd te Goes en ingeschreven in de Kamer van Koophandel te Middelburg onder nummer 22040203.

Als officiële oprichtingsdatum geldt 9 november 1998.

### Aard van de activiteiten

De bouw van een tunnel onder de Westerschelde, inclusief aansluitende wegen en bijbehorende werken en het exploiteren van deze tunnel voor een periode van 30 jaar.

### Aandeelhouders

De Staat der Nederlanden (95,4%) en de Provincie Zeeland (4,6%)

### Maatschappelijk kapitaal

Het maatschappelijk kapitaal bedraagt € 90.000.000,-, waarvan per 31 december 2003 geplaatst en volgestort € 76.140.000,-. Van de geplaatste en volgestorte aandelen zijn 1.614.168 aandelen van in handen van de Staat der Nederlanden. De Provincie Zeeland bezit 77.832 aandelen. De aandelen hebben een nominale waarde van € 45,- per stuk.

### Raad van Commissarissen

dr. ir. G. Blom	voorzitter
prof.dr. L.J.C.M. Le Blanc	benoemd per 1 januari 2003
dhr. F.W.C. Castricum	
ing. J.I. Hennekeij	afgetreden per 26 april 2003
mr.drs. A.J.G. Poppelaars	benoemd per 1 mei 2003
ir. W. Stevelink	

### Directie N.V. Westerscheldetunnel

ir. M. Buis	Algemeen directeur
ing. J. Heijboer	Technisch directeur (tot 1 februari 2004)

# Jaarrekening





## 1. Balans per 31 december 2003

<b>Activa</b>		<b>2003</b>	<b>2002</b>
<b>1</b>	<b>Materiele vaste activa</b>	<b>733.805.560</b>	<b>704.393.054</b>
	- Tunnel, toeleidende wegen en aansluitende werken	750.808.537	704.393.054
	- Afkoop onderhoud en overige activa	2.990.191	0
	- Afschrijving materiële vaste activa	-19.993.168	0
<b>2</b>	<b>Vlottende activa</b>	<b>32.730.198</b>	<b>44.598.810</b>
	- Overlopende activa	685.984	509.572
	- Vorderingen	3.201.355	5.660.750
	- Liquide middelen	28.842.858	38.428.489
<b>Totaal activa</b>		<b>766.535.758</b>	<b>748.991.864</b>

<b>Passiva</b>		<b>2003</b>	<b>2002</b>
<b>3</b>	<b>Eigen vermogen</b>	<b>748.075.189</b>	<b>735.880.919</b>
	- Aandelenkapitaal	76.140.000	73.170.000
	- Wettelijke reserve	418.092	418.092
	- Agioreserve	666.022.827	662.292.827
	- Winstreserve	5.494.270	0
<b>4</b>	<b>Langlopende schulden</b>		
	- Lening Zeeland Seaports	<b>5.232.888</b>	<b>5.400.000</b>
<b>5</b>	<b>Kortlopende schulden</b>	<b>13.227.681</b>	<b>7.710.945</b>
	- Belastingen; premies soc.verzekeringen; loonheffing	5.817.543	52.957
	- Vooruit ontvangen bedragen	489.589	0
	- Crediteuren	2.506.771	636.959
	- Nog te betalen bedragen	2.123.336	7.021.029
	- Borgsommen	397.810	0
	- Abonnementsgelden	1.892.632	0
<b>Totaal passiva</b>		<b>766.535.758</b>	<b>748.991.864</b>

## 2. Resultatenrekening 2003

	2003	Koers 2003
+ Tolopbrengrsten	15.429.897	12.675.000
Contant	5.435.150	
T-tag	7.571.015	
credit card	889.165	
Tankcard	1.182.447	
Chipknip	342.592	
Overig	9.527	
+ Bijdrage Staat	30.923.825	31.801.000
+ Bijdrage Provincie Zeeland	1.852.040	1.913.000
+ Rente	1.663.853	
+ Algemene opbrengrsten	32.243	49.000
<b>= Som der bedrijfsopbrengrsten</b>	<b>49.901.859</b>	<b>46.438.000</b>
+ Salarissen, pensioenen en sociale lasten	3.229.654	2.213.000
+ Inhuur en advies	675.574	274.000
+ Algemene kosten	967.904	503.000
+ Informatiesystemen	523.608	499.000
+ Marketing	390.493	487.000
+ In stand houden	7.206.188	9.900.000
+ Afschrijvingen	19.993.168	20.497.000
<b>= Som der bedrijfslasten</b>	<b>32.986.588</b>	<b>34.373.000</b>
<b>Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belasting</b>	<b>16.915.270</b>	<b>12.065.000</b>
<b>Belastingen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Resultaat na belastingen</b>	<b>16.915.270</b>	<b>12.065.000</b>

In 2002 waren alle componenten van de resultatenrekening nihil, aangezien alle uitgaven en ontvangsten zijn geactiveerd op de balans.

## 3. Kasstroomoverzicht

<b>Kasstroomoverzicht</b>	<b>2003</b>		<b>2002</b>	
<b>Kasstroom uit operationele activiteiten</b>				
Resultaat na belastingen		16.915.270		-
Aanpassingen voor:				
Afschrijvingen op materiële vaste activa	19.993.168		-	
		19.993.168		
Veranderingen in werkkapitaal:				
Vorderingen	2.282.983		62.160.341	
Kortlopende schulden (excl.bankkrediet)	5.516.735		- 1.311.112	
		7.799.717		60.849.229
<b>Kasstroom uit bedrijfsoperaties</b>		<b>44.708.155</b>		<b>60.849.229</b>
<b>Kasstroom uit investeringsactiviteiten</b>				
Investeringen in materiële vaste activa	- 49.405.674		- 199.673.508	
Desinvesteringen in materiële vaste activa	-		-	
		<b>- 49.405.674</b>		<b>- 199.673.508</b>
<b>Kasstroom uit financieringsactiviteiten</b>				
Opname langlopende schulden	-		5.400.000	
Aflossing langlopende schulden	- 167.112		-	
Uitgifte aandelenkapitaal	29.700.000		171.000.000	
Betaald dividend	- 11.421.000		-	
Uitbetaald agio	- 23.000.000		-	
		<b>- 4.888.112</b>		<b>176.400.000</b>
<b>Netto kasstroom</b>		<b>- 9.585.631</b>		<b>37.575.721</b>
<b>Mutatie geldmiddelen</b>				
Geldmiddelen per 1 januari		38.428.489		852.768
Toename (afname) geldmiddelen		- 9.585.631		37.575.721
<b>Geldmiddelen per 31 december</b>		<b>28.842.858</b>		<b>38.428.489</b>

## 4. Waarderingsgrondslagen

### 4a. Grondslagen voor waardering van activa en passiva

#### **Algemeen**

De jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met in Nederland algemeen aanvaarde verslaggevingregels. De jaarrekening is opgesteld in euro's. Activa en passiva worden gewaardeerd tegen nominale waarde, tenzij een andere waarderingsgrondslag is vermeld.

#### **Vergelijking met voorgaand jaar**

De gehanteerde grondslagen van waardering en van resultaatbepaling zijn ongewijzigd gebleven ten opzichte van het voorgaande jaar.

#### **Materiële vaste activa**

De Tunnel wordt gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs plus bijkomende kosten onder aftrek van lineaire afschrijvingen gedurende een periode van 30 jaren. Tijdens de bouwfase van de Westerscheldetunnel werd het saldo van alle uitgaven en inkomsten toegerekend aan de aanleg van de tunnel. Voor de balans betekende dit dat het saldo werd geactiveerd als materiele vaste activa, onder de post 'tunnel, toeleidende wegen en aansluitende werken'. Tot aan de openstelling per 14 maart 2003 werd hierop niet afgeschreven.

De afkoop van het onderhoud en de overige vaste activa worden gewaardeerd tegen verkrijgings- of vervaardigingsprijs onder aftrek van lineaire afschrijvingen gedurende de geschatte economische levensduur of lagere bedrijfswaarde.

#### **Vorderingen**

Vorderingen en overlopende activa worden gewaardeerd op nominale waarde onder aftrek van noodzakelijk geachte voorzieningen voor oninbaarheid.

De uitgaven voor de ontwikkeling van een kanaalkruising bij Sluiskil worden apart verantwoord onder de noemer 'overlopende activa'. Deze uitgaven zijn als activa op de balans opgenomen in verband met de ontwikkelingen, die positieve verwachtingen ten aanzien van besluitvorming over de aanleg van een Kanaalkruising Sluiskil rechtvaardigen.

### 4b. Grondslagen voor bepaling van het resultaat

#### **Algemeen**

Het resultaat wordt bepaald als het verschil tussen de opbrengstwaarde van de tunnelpassages en de kosten en andere lasten over het jaar. De resultaten op transacties worden verantwoord in het jaar waarin zij zijn gerealiseerd.

#### **Koersverschillen**

Koersverschillen die optreden bij de afwikkeling van monetaire posten worden in de resultatenrekening verwerkt in de periode dat zij zich voordoen.

#### **Tolopbrengsten**

Tolopbrengsten omvat de opbrengsten uit passages van vervoersmiddelen gedurende het verslagjaar door de Westerscheldetunnel inclusief kortingen in verband met abonnementen en dergelijke en onder aftrek van over de omzet geheven belastingen.

#### **Exploitatiebijdragen**

Exploitatiebijdragen omvatten de bijdragen welke jaarlijks ter beschikking gesteld worden door de Staat der Nederlanden en door de Provincie Zeeland gedurende de exploitatieperiode van 30 jaar. Deze exploitatiebijdragen worden jaarlijks gecorrigeerd op basis van de CBS-index voor de wegenbouw "Onderhoudswerk aan wegen met gesloten verharding buiten de bebouwde kom".



### **Overige opbrengsten**

#### *Renteopbrengsten*

Deze worden tijdsevenredig verwerkt, rekening houdend met de effectieve rentevoet van de desbetreffende actiefpost.

#### *Overige opbrengsten*

Levering van diensten geschieden naar rato van de geleverde prestaties, gebaseerd op de verrichte diensten tot aan de balansdatum in verhouding tot in totaal te verrichten diensten.

### **Kosten**

De kosten worden bepaald op historische basis en toegerekend aan het verslagjaar waarop zij -betrekking hebben.

De afschrijvingen op de tunnel worden gebaseerd op een exploitatieduur van 30 jaar vanaf 14 maart 2003; op overige vaste activa wordt afgeschreven op basis van de verkrijgings- of vervaardigingsprijs. Afschrijvingen vinden plaats volgens de lineaire methode op basis van de geschatte economische levensduur.



## 5. Toelichting op de balans

### Materiële vaste activa

Het actief '*Tunnel, toeleidende wegen en aansluitende werken*' betreft de totale bouwkosten van de Westerscheldetunnel met bijbehorende werken voor een bedrag van ruim € 750,8 miljoen. Een specificatie van dit bedrag treft u aan in onderstaande tabel.

Omschrijving	31-12-2003	mutaties 2003	31-12-2002
Projectmanagement en beheer	13.103.643	1.677.202	11.426.441
Vorbereiden exploitatie	4.805.444	3.039.861	1.765.583
Communicatie	5.346.398	1.088.841	4.257.557
Bijkomende kosten	22.114.556	2.322.538	19.792.018
Ontwerp en bouw	709.064.925	41.242.466	667.822.459
Hergebruik boorspecie	3.057.230	117.523	2.939.707
Kapitaalsbelasting	5.609.926	163.350	5.446.576
Bijdragen door derden en rente	- 12.293.585	- 3.236.297	- 9.057.288
<b>Totaal</b>	<b>750.808.537</b>	<b>46.415.484</b>	<b>704.393.053</b>

Per 31 december 2003 is het ontwerp en de bouw van de tunnel geëvalueerd en hierover is op 14 april 2004 aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat gerapporteerd. Het bedrag van € 750,8 miljoen zal thans niet of nauwelijks meer wijzigen (tot maximaal € 753,5 miljoen). Nieuwe investeringen in de tunnel of eventuele betalingen uit afhandeling van claims zullen apart op de balans worden geactiveerd.

Onder de noemer '*Afkoop onderhoud en overige activa*' worden de volgende investeringen verantwoord welke in 2003 zijn gedaan: investeringen in het kader van het afkopen van toekomstig onderhoud aan berm, waterlopen en wegen van de Waterschappen Zeeuwse Eilanden (€ 1,85 miljoen) en Zeeuws Vlaanderen (€ 690.000), (2) de aanschaf van extra t-tag's (€ 280.000), (3) de ontwerpkosten van het nieuwe hoofdkantoor (€ 110.000), en (4) overige kleinere investeringen (€ 60.000).



In onderstaande tabel is het verloop van de totale post materiële vaste activa weergegeven:

	Tunnel	Gebouwen	T-tag's	Afkoop onderhoud waterschappen	Totaal
<b>1 januari 2003</b>					
Nieuwwaarde	704.393.054	0	0	0	704.393.054
Cumulatieve waardeverminderingen en afschrijvingen	0	0	0	0	0
<b>Boekwaarde</b>	<b>704.393.054</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>704.393.054</b>
<b>Mutaties 2003</b>					
Investeringen	46.415.483	107.047	334.977	2.548.167	49.405.674
Desinvesteringen	0	0	0	0	0
Afschrijvingen	- 19.913.918	0	- 11.664	- 67.586	- 19.993.168
	<b>26.501.565</b>	<b>107.047</b>	<b>323.313</b>	<b>2.480.581</b>	<b>29.412.506</b>
<b>31 december 2003</b>					
Nieuwwaarde	750.808.537	107.047	334.977	2.548.167	753.798.728
Cumulatieve waardeverminderingen en afschrijvingen	- 19.913.918	0	- 11.664	- 67.586	- 19.993.168
<b>Boekwaarde</b>	<b>730.894.619</b>	<b>107.047</b>	<b>323.313</b>	<b>2.480.581</b>	<b>733.805.560</b>
Afschrijvingspercentages	3,3	0,0	33,3	3,3	

#### Viottende activa

Onder '**Overlopende activa**' worden o.a. de uitgaven in het kader de voorbereidingen van de aanleg van de Kanaalkruising Sluiskil (€ 443.000) en het ontvangen aandeel van de Provincie Zeeland daarin (€ 216.000) verantwoord.

'**Vorderingen**' bestaat uit vorderingen op debiteuren, te ontvangen rente en overige te ontvangen bedragen. Een specificatie treft u aan in onderstaande tabel.

Vorderingen	31-12-2003	31-12-2002
Debiteuren	337.414	1.392.656
Te ontvangen rente	228.728	-
Te ontvangen BTW	2.591.621	4.260.406
Sociale lasten	5.500	7.688
Pensioenen	6.348	0
Te ontvangen bedragen	31.744	
	<b>3.201.355</b>	<b>5.660.750</b>

Het saldo '**Liquide middelen**' bestaat uit het restant budget van de Ontwerp- en bouwfase van de Westerscheldetunnel (€ 20,5 miljoen) en het saldo uit de eerste 9,5 maanden exploitatie.

De Westerscheldetunnel heeft een kredietfaciliteit op één rekening courant bij de Fortis Bank ter hoogte van 500.000 euro. Tevens is aan de verhuurder van het kantoorpand in Goes een bankgarantie

verstrekt van 43.109 euro zijnde ongeveer de huur voor een kwartaal. Tenslotte is op 14 februari 2003 aan de Staat der Nederlanden een zekerheid verstrekt in de vorm van een hypotheek op de tunnel.

### Eigen vermogen

Het maatschappelijk kapitaal van de N.V. Westerscheldetunnel bedraagt € 90 miljoen, waarvan per 31 december 2003 geplaatst en volgestort € 76.140.000,-. Van de geplaatste en volgestorte aandelen zijn 1.614.168 aandelen in handen van de Staat der Nederlanden en 77.832 aandelen in handen van de Provincie Zeeland. De aandelen hebben een nominale waarde van € 45 per stuk.

De '**Wettelijke reserve**' is 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.

Het saldo van de '**Agioreserve**' bestaat uit het door de aandeelhouders, tijdens de bouw van de Westerscheldetunnel, gestorte bedrag aan agio (€ 689.022.827) minus de in 2003 uitgekeerde agio (€ 23 miljoen).

De '**Winstreserve**' geeft het resultaat van het boekjaar weer (€ 16.915.270), onder aftrek van het reeds aan de aandeelhouders uitgekeerde eerste interim-dividend over het boekjaar 2003 (€ 11.421.000).

Het verloop van het eigen vermogen gedurende 2003:

<b>Eigen vermogen 2003</b>	
Aandelenkapitaal per 1-1-2003	73.170.000
Uitgifte februari 2003	2.970.000
<b>Aandelenkapitaal per 31-12-2003</b>	<b>76.140.000</b>
Wettelijke reserve per 1-1-2003	418.092
Mutaties 2003	0
<b>Wettelijke reserve per 31-12-2003</b>	<b>418.092</b>
Agioreserve per 1-1-2003	662.292.827
Uitgifte februari 2003	26.730.000
Uitkering agio 2003	- 23.000.000
<b>Agioreserve per 31-12-2003</b>	<b>666.022.827</b>
Winstreserve per 1-1-2003	0
Resultaat 2003	16.915.270
Uitkering interim dividend	- 11.421.000
<b>Winstreserve per 31-12-2003</b>	<b>5.494.270</b>
<b>Totaal eigen vermogen per 31-12-2003</b>	<b>748.075.189</b>

### Langlopende schulden

Het betreft hier een lening van Zeeland Seaports welke tijdens de bouwfase is aangewend voor de aanleg van de Verbeterde Ontsluiting van het Sloegebied. Ultimo 2002 bedroeg de totale lening € 5,4 miljoen. In 2003 is enerzijds de schuld toegenomen door indexering en zijn anderzijds aflossingen gedaan naar aanleiding van het gebruik van de ontsluiting in 2003 en door lagere aanlegkosten. De verwachting is dat deze lening in 2016 zal zijn afgelost.



**Kortlopende schulden**

'**Belastingen, premies sociale verzekeringen en loonheffing**' zijn het saldo van de rekeningen voor nog af te dragen pensioenpremie, sociale lasten en loonheffing.

'**Vooruit ontvangen bedragen**' betreft de reeds betaalde exploitatiebijdrage van de Provincie Zeeland voor de periode 1 januari 2004 tot en met 13 maart 2004 alsmede enkele kleinere nog te betalen posten.

Het saldo '**Nog te betalen bedragen**' en '**Crediteuren**' betreffen aangegane verplichtingen aan aannemers, leveranciers, werknemers en overige contractpartijen welke nog betaald gaan worden. Bij crediteuren is hiervoor reeds een factuur ontvangen.

De post '**Borgsommen**' bevat de door klanten betaalde borg voor 39.781 t-tag's à € 10,- per t-tag.

'**Abonnementsgelden**' bestaat uit de nog niet verbruikte tegoeden op t-tag's van klanten. In de maanden februari en maart is door de klanten bij hun aanmelding ruim € 1,5 miljoen als tegoed op de t-tag gestort. In de periode april tot en met december is dit tegoed nog toegenomen met € 350.000. Gemiddeld staat er eind 2003 per t-tag dus een bedrag open van bijna € 48. Het aantal t-tag's is dan verdeeld in 33.820 stuks met een bijboekbedrag van 60 euro en 5.961 stuks met een bijboekbedrag van 200 euro.

<b>Kortlopende schulden</b>	<b>31-12-2003</b>	<b>31-12-2002</b>
Dividendbelasting	5.750.000	0
Loonbelasting	67.543	41.187
Pensioenen	0	11.770
<b>Belastingen en premies sociale verzekeringen</b>	<b>5.817.543</b>	<b>52.957</b>
Exploitatiebijdrage 2004	487.379	0
Te betalen loonkosten	208	0
Te betalen rente	2.002	0
<b>Vooruitontvangen bedragen</b>	<b>489.589</b>	<b>0</b>
<b>Crediteuren</b>	<b>2.506.771</b>	<b>636.959</b>
Overige kortlopende schulden	1.777.869	6.982.763
Aflossingsverplichting	196.669	-
Te betalen vakantiegeld en vakantiedagen	148.798	38.266
<b>Nog te betalen bedragen</b>	<b>2.123.336</b>	<b>7.021.029</b>
<b>Borgsommen</b>	<b>397.810</b>	<b>0</b>
<b>Abonnementsgelden</b>	<b>1.892.632</b>	<b>0</b>
<b>Totaal</b>	<b>13.227.681</b>	<b>7.710.945</b>

## 6. Toelichting op de resultatenrekening

In 2002 was nog geen resultatenrekening van toepassing vanwege de bouw van de tunnel. Vanaf 14 maart 2003 is de tunnel open en de bedragen in de resultatenrekening hebben derhalve niet betrekking op een periode van 12 maanden, maar van circa van 9½ maand. Ter vergelijking zijn in de kolom 'Koers 2003' de begrotingscijfers voor 2003 vermeld.

De '**Tolopbrengsten**' zijn in het eerste exploitatiejaar boven de begroting uitgekomen, hetgeen volledig is toe te schrijven aan de voorspoedige start van de exploitatie van de tunnel, met een verkeersaanbod en een aantal klanten dat kort na de openstelling boven de geraamde cijfers uitsteeg.

In onderstaande tabel zijn de vervoersaantallen en –opbrengsten afgezet tegen de begroting in Koers 2003:

Categorie	Voertuig	Aantal begroot	Aantal 2003	Opbrengst begroot	Opbrengst 2003
		X 1.000		X € 1.000	
I	motor, personenauto	1.811	1.552	6.088	5.187
IA	cat. I met abonnement	588	1.502	1.483	3.681
II	cat. I met aanhanger	38	73	190	355
IIA	cat. II met abonnement	14	47	52	177
III	vrachtwagens, bussen	67	40	848	459
IIIA	cat. III met abonnement	102	79	963	742
IV	cat. III met aanhanger	97	122	1.633	1.858
IVA	cat. IV met abonnement	112	236	1.418	2.972
	<b>Totalen</b>	<b>2.830</b>	<b>3.652</b>	<b>12.675</b>	<b>15.431</b>

Zoals uit bovenstaande tabel blijkt is vooral het aantal passages in de categorieën I en IV met een abonnement groter dan verwacht; de t-tag is een succes gebleken. Door de toename van het aantal abonneementhouders is de gemiddelde opbrengst per passage overigens gedaald van € 4,48 naar € 4,23.

De '**Bijdrage Staat**' en '**Bijdrage Provincie Zeeland**' betreft de exploitatiebijdrage voor de periode vanaf 14 maart tot en met 31 december 2003. Het bedrag wijkt af van de begroting omdat aanvankelijk is gerekend met een hogere index. Doordat de CBS-index Onderhoud wegen minder snel is gestegen dan bij het maken van Koers 2003 werd aangenomen, zijn de bijdragen enigszins lager uitgekomen.

Onder '**Rente**' is ten eerste per saldo de indexering van de schuld aan Zeeland Seaports en de ontvangen rente van de banken verantwoord (€ 0,5 miljoen). Daarnaast betreft deze post een ontvangst van wettelijke rente (€ 1,2 miljoen) van de Staat der Nederlanden voor late betaling van de exploitatiebijdrage.

Vervolgens betreft '**Algemene opbrengsten**' een kleine post voor advisering van de directie aan derden.

De post '**Salarissen, pensioenen en sociale lasten**' geeft met een uitgave van € 3,3 miljoen een overschrijding van € 1,1 miljoen te zien ten opzichte van de begroting. De behoefte aan personele inzet is, met name in de periode kort na de openstelling van de tunnel, veel groter gebleken dan aanvankelijk was ingeschat. Vóór de start van de exploitatie was op basis van de inschattingen en aannames van toentertijd een basisformatie van 51,3 mensjaar voorzien. De organisatie is vanaf de opening op 14 maart 2003 gegroeid naar circa 65 mensjaar per eind 2003. Deze omvang is sinds medio 2003 stabiel, maar betekent wel dat de huidige bezetting 14 mensjaar groter is dan geprognosticeerd. Dit wordt veroorzaakt omdat de feitelijke omstandigheden, zoals met name werkdruk, versterking van nagenoeg alle geledingen van de organisatie noodzakelijk hebben gemaakt. In 2003

zijn de salariskosten van de maanden januari en februari nog ten laste van de bouw geboekt; de overige tien maanden zijn ten laste van het resultaat gebracht.

De bruto jaarsalarissen, inclusief vakantietoeslag, prestatiebeloningen, sociale lasten en pensioenpremies van de directie bedroegen over het gehele jaar 2003 € 270.521,-; de bezoldiging en kostenvergoeding van de Raad van Commissarissen over deze periode bedroeg € 49.220,-.

Onderstaand de specificatie van de kosten voor Salarissen, pensioenen en sociale lasten in 2003:

	2003	2002
Salarissen	1.888.417	0
Sociale lasten	181.432	0
Pensioenlasten	170.509	0
Overige personeelskosten	989.296	0
<b>Totaal</b>	<b>3.229.654</b>	<b>0</b>

Tot en met februari 2003 zijn bovenstaande uitgaven geactiveerd als materiele vaste activa (tunnel). Naast kosten van eigen personeel zijn op overige personeelskosten ook de kosten van uitzendkrachten en enige inhuur verantwoord. Dit bedraagt samen € 794.000.

Ook *'Inhuur en advies'* geeft met uitgaven tot een bedrag van € 0,67 miljoen om hiervoor genoemde redenen een overschrijding van bijna € 0,4 miljoen te zien van de begroting. Inhuur en advies betreft juridisch advies, controle van jaarrekening en advisering door een accountant en overige inhuur en advies zoals bijvoorbeeld ten behoeve van het herfinancieringstraject van de vennootschap, voor marketing, onderhoud en schade-expertise. Tevens worden onder deze noemer de kosten van inhuur van extern personeel verantwoord (€ 376.000).

Onder *'Algemene kosten'* wordt verstaan bureaunkosten (repro, telecom, porto, drukwerk, kantoorbenodigdheden, literatuur, lidmaatschappen), meubilair en kantoor machines, bedrijfskleding en overige algemene kosten. Het verschil met de begroting is aanzienlijk. Het verschil wordt met name veroorzaakt door meer porto- (o.a. verzendkosten t-tags) en schoonmaakkosten (€ 0,3 miljoen) dan was voorzien. De kosten van de huur van het kantoorpand in Goes (€ 0,12 miljoen) waren per abuis niet begroot.

Onder de noemer *'In stand houden'* worden, naast de termijnbetalingen met betrekking tot het onderhoudscontract van de tunnel, ook kleinere onderhoudsuitgaven aan gebouwen, de aanschaf van reserveonderdelen voor het tolsysteem, bergingskosten, kosten in verband met schades en gereedschappen geboekt. De kosten voor In stand houden zijn € 2,7 miljoen onder de raming van € 9,9 miljoen gebleven, omdat is afgezien van een "Voorziening groot onderhoud". De voorziening had tot doel een min of meer constant bedrijfsresultaat te garanderen bij jaarlijks wisselende kosten voor instandhouding. Naar nu blijkt zullen de kosten de eerste 10 jaren niet sterk wisselen. De kosten worden thans aan de hand van aan de aannemer betaalde termijnbetalingen ten laste van het resultaat gebracht.

De *'Afschrijvingen'* betreffen de tunnel en het van de Waterschappen afgekochte onderhoud in de periode 14 maart tot en met 31 december 2003 (zie materiele vaste activa).

## 7. Toelichting op het kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de indirecte methode. De geldmiddelen in het kasstroomoverzicht bestaan uit de liquide middelen en het bankkrediet opgenomen onder de kortlopende schulden. Betaalde dividenden zijn opgenomen onder de kasstroom uit financieringsactiviteiten.

## 8. Niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen

Ten eerste heeft de vennootschap van de Provincie Zeeland een garantie verkregen ter hoogte van 2,5 miljoen euro inzake grondverwerving voor de Kanaalkruising Sluiskil. De garantie betreft compensatie van gedane uitgaven als de Kanaalkruising Sluiskil uiteindelijk niet doorgaat.

Vervolgens heeft de N.V. Westerscheldetunnel verplichtingen aangegaan die niet uit de balans per 31 december 2003 blijken en welke eerst in de toekomst tot betaling zullen leiden. Het betreft verplichtingen tot een bedrag van bijna € 102 miljoen, die zijn gebaseerd op afzonderlijke overeenkomsten met een verschillend prijspeil. Hieronder treft u een specificatie aan.

Voor '**Materiële vaste activa**' zijn verplichtingen aangegaan voor een bedrag van € 10,3 miljoen. Het betreft o.a. een overeenkomst tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Zeeland Seaports en de N.V. Westerscheldetunnel inzake een bijdrage van bijna € 9,1 miljoen aan de wijziging van de railontsluiting van het Sloegebied. Verder is er een overeenkomst gesloten met de aannemer van de bouwfase voor het uitvoeren van meerwerk van € 1,1 miljoen. Dit meerwerk betreft onderdelen van het werk aan de tunnel die niet voor de oplevering konden worden gerealiseerd, maar de openstelling niet in de weg stonden. De overige verplichtingen op materiële vaste activa betreffen de voorbereidingen voor de bouw van een nieuw hoofdkantoor op het tolplein en enkele aanpassingen op het tolplein.

Op '**Inhuur en advies**' zijn opdrachten verstrekt die soms wat langere doorlooptijd hebben, zoals bv. een contract met een juridisch adviesbureau en personeel voor directievoering en toetsing voor de nieuwbouw van het hoofdkantoor. Het gaat hier om een bedrag van € 1,5 miljoen.

Bij '**Algemene kosten**' bestaat het bedrag aan verplichtingen hoofdzakelijk uit de huur en schoonmaak van het kantoor in Goes (t/m mei 2005). Verder zijn er leasecontracten voor bedrijfsauto's. Totaal voor een bedrag van ruim € 0,4 miljoen.

Contracten met de beheerder van '**Informatiesystemen**', Fujitsu Services, geven nog een restverplichting van € 0,9 miljoen aan.

Voor het '**In stand houden**' zijn verplichtingen aangegaan betreffende het onderhoud van het tolsysteem, de installaties, wegen en kunstwerken en de tunnel (€ 46,9 miljoen). Dit betreft de Onderhoudsovereenkomst met KMW tot 2013.

In het kader van '**Aanvullende werken**' zijn verplichtingen aangegaan voor het verdubbelen van wegen bij een bepaald aantal passages (€ 17 miljoen) en het aanleggen van een ongelijkvloerse aansluiting op de N61 (€ 25 miljoen). De ramingen zijn geïndexeerd en geactualiseerd ten opzicht van de jaarrekening 2002.

### Claims

Tussen de N.V. Westerscheldetunnel en aannemer KMW is in de afgelopen jaren een aantal geschillen ontstaan over de reikwijdte van de gesloten overeenkomsten, welke hebben geresulteerd in claims van KMW. Alle claims zijn thans afgewezen en worden wellicht door middel van arbitrage beslecht.



**Directie N.V. Westerscheldetunnel**

ir. M. Buis

Goes, 27 mei 2004

**Raad van Commissarissen**

dr. ir. G. Blom

prof. dr. L.J.C.M. Le Blanc

F.W.C. Castricum

mr. drs. A.J.G. Poppelaars

ir. W. Stevelink

## 9. Overige gegevens

### Winstbestemming

De statutaire regeling voor de winstbestemming is als volgt (artikel 30 statuten):

De winst staat ter beschikking van de algemene vergadering. Uitkeringen zijn mogelijk tot ten hoogste het uitkeerbare deel van het eigen vermogen. De directie kan besluiten tot het doen van tussentijdse uitkeringen.

Het saldo van de winstreserve op de balans per 31 december 2003 is 5.494.270 euro. Vervolgens is in maart 2004 door middel van een tweede uitkering van interim dividend 6.006.600 euro uitgekeerd. De directie stelt voor thans als volgt te besluiten:

- Het bedrag van 5.414.400 euro (3,20 euro per aandeel) wordt bestemd als dividend over 2003. Het restant van de winst over het boekjaar 2003 (79.870 euro) zal vervolgens worden toegevoegd aan de winstreserve.
- Een bedrag van 592.200 euro (0,35 euro per aandeel) wordt tenslotte herbestemd als uitkering van interim dividend welke betrekking heeft op het boekjaar 2004.





Aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van N.V. Westerscheldetunnel

# Accountantsverklaring

## Opdracht

Ingevolge uw opdracht hebben wij de jaarrekening 2003 van N.V. Westerscheldetunnel te Goes gecontroleerd. De jaarrekening is opgesteld onder verantwoordelijkheid van de leiding van de huishouding. Het is onze verantwoordelijkheid een accountantsverklaring inzake de jaarrekening te verstrekken.

## Werkzaamheden

Onze controle is verricht overeenkomstig in Nederland algemeen aanvaarde richtlijnen met betrekking tot controle-opdrachten. Volgens deze richtlijnen dient onze controle zodanig te worden gepland en uitgevoerd, dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen onjuistheden van materieel belang bevat. Een controle omvat onder meer een onderzoek door middel van deelwaarnemingen van informatie ter onderbouwing van de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening. Tevens omvat een controle een beoordeling van de grondslagen voor financiële verslaggeving die bij het opmaken van de jaarrekening zijn toegepast en van belangrijke schattingen die de leiding van de huishouding daarbij heeft gemaakt, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de jaarrekening. Wij zijn van mening dat onze controle een deugdelijke grondslag vormt voor ons oordeel.

## Oordeel

Wij zijn van oordeel dat de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de grootte en de samenstelling van het vermogen op 31 december 2003 en van het resultaat over 2003 in overeenstemming met in Nederland algemeen aanvaarde grondslagen voor financiële verslaggeving en voldoet aan de wettelijke bepalingen inzake de jaarrekening zoals opgenomen in Titel 9 Boek 2 BW.

27 mei 2004

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.



# Colofon

© 2004

Tekst en samenstelling : N.V. Westerscheldetunnel  
Fotografie : Duofoto, Meetkundige Dienst  
Ontwerp en druk : Grafisch Bedrijf Pitman