

JAAERVERSLAG 2004

N.V. Westerscheldetunnel



Maakt meer mogelijk!



Inhoudsopgave

Preadvies	5
Verslag van de Raad van Commissarissen	7
Directieverslag	9
1. Inleiding	9
2. Financiële ontwikkelingen in 2004	11
3. De tunnel in de markt	13
4. Veiligheid	15
5. Technisch Beheer	16
6. Personeel	19
7. Corporate Governance	21
8. Business Development	22
9. Kanaalkruising Sluiskil	24
Jaarrekening	26
1. Balans per 31 december 2004	26
2. Resultatenrekening 2004	27
3. Kasstroomoverzicht	28
4. Waarderingsgrondslagen	29
5. Toelichting op de balans	31
6. Toelichting op de resultatenrekening	35
7. Toelichting op de kasstroom	36
8. Niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen	37
9. Overige gegevens	38
Accountantsverklaring	39



Preadvies

Aan de aandeelhouders van de N.V. Westerscheldetunnel

Borssele, 3 juni 2005

Ter voldoening van het bepaalde in artikel 26 van de statuten heeft de Directie de jaarrekening over het boekjaar 2004 opgesteld 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 accountant besproken. Daarbij zijn de financiële ontwikkelingen alsmede 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. De behandeling van de jaarrekening zal geschieden in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders op 23 juni 2005.

Hoogachtend,

Dr. Ir. G. Blom
(voorzitter Raad van Commissarissen)



Verslag van de Raad van Commissarissen

Inleiding

Het jaar 2004 is het jaar waarin de onderneming zich verder heeft ontwikkeld in de exploitatie van de Westerscheldetunnel. Sinds de ingebruikname van de tunnel is reeds veel ervaring opgedaan met de nog relatief nieuwe bedrijfsprocessen. Zodoende is er in de vergaderingen van de Raad van Commissarissen veel aandacht geweest voor doorlopende verbeteringen die in gang gezet zijn op basis van de ervaringsgegevens. Zo is er in het afgelopen jaar onder andere aandacht geweest voor de strategie van de onderneming en de hiermee samenhangende financiële prognoses, mogelijke verbeteringen in de vermogensstructuur, Kanaalkruising Sluiskil, Corporate Governance, aandeelhouderschap en het bepalen van een strategie ten aanzien van mogelijke nieuwe activiteiten door de onderneming. Daarnaast is vanzelfsprekend gesproken over de ontwikkelingen binnen de organisatie aan de hand van de uitgebreide en systematische interne kwartaalverslaggeving die door de onderneming is opgesteld. In de loop van het jaar is gestart met het bij toerbeurt bijwonen van overlegvergaderingen tussen de OR en de directie. Alle commissarissen zullen jaarlijks een overlegvergadering bijwonen. Voorts is aandacht besteed aan de voortdurende verbetering van het proces van interne controle en risicobeheersing. De Raad is zich er van bewust dat haar toezichhoudende en adviserende rol optimaal gerealiseerd wordt indien de individuele commissarissen ook onafhankelijk kunnen optreden. Deze onafhankelijkheid wordt binnen de Raad bewaakt. Hiertoe is het functioneren van de Raad, en van de individuele commissarissen alsmede het functioneren van de directie in een aparte vergadering besproken.

Samenstelling en vergaderingen van de Raad

De Raad is in het verslagjaar vier keer bijeengekomen voor reguliere vergaderingen. Daarnaast zijn twee aandeelhoudersvergaderingen voorbereid en bijgewoond en is een tweetal vergaderingen georganiseerd ten aanzien van specifieke onderwerpen. De vergaderingen werden veelal door de complete Raad bezocht.

De Raad bestond gedurende het verslagjaar uit de volgende personen:

dr. ir. G. Blom (voorzitter)
 ir. W. Stevelink
 prof. dr. L.J.C.M. Le Blanc (tot 1 september 2004)
 F.W.C. Castricum
 mr. drs. A.J.G. Poppelaars
 drs. W.L. Moerman (vanaf 1 oktober 2004)

De heer Le Blanc is per 1 september afgetreden en per 1 oktober opgevolgd door de heer Moerman. De heer Stevelink is vanaf 1 januari 2005 herkozen in de Raad voor een termijn van vier jaar. De heer Poppelaars is lid van de Raad op grond van het aandeelhouderschap van de Provincie Zeeland, overeenkomstig artikel 21 van de Statuten van de vennootschap.

Corporate Governance

De Raad onderschrijft de doelstelling van de vennootschap ten aanzien van het toepassen van de code Corporate Governance. In het verslagjaar heeft dit geresulteerd in het opstellen van een reglement voor de Raad en een uitbreiding van informatieverstrekking in de externe rapportage waaronder dit jaarverslag. Momenteel is de Raad betrokken bij een aantal verdere ontwikkelingen in het

kader van Corporate Governance. Daarnaast zal de Raad zich buigen over een profielschets van de Raad en een door de aandeelhouders vast te stellen beloningsbeleid voor de Directie.

Boekjaar 2004

De Raad van Commissarissen spreekt zijn waardering uit voor het door de directie, binnen de vastgestelde kaders, gevoerde beleid. Hierdoor en door de inspanningen van de medewerkers voldoen de resultaten van de onderneming aan de gestelde verwachtingen. Dit geldt zowel de dienstverlening aan de gebruikers van de tunnel, als het financiële resultaat. De Raad bedankt directie en medewerkers voor hun inzet voor de onderneming.

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



Directieverslag

1. Inleiding

De N.V. Westerscheldetunnel is het jaar 2004 ingegaan met de thema's 'groei, kwaliteit en vooruitkijken'. Immers, in het jaar daarvoor werd de tunnel in gebruik genomen en werden de eerste ervaringen met de technische systemen, procedures en een vrijwel nieuwe bemensing in de organisatie opgedaan. Optimalisatie en kwaliteitsverbetering op vele aspecten waren mogelijk, gewenst en soms noodzakelijk. In 2004 is daar hard aan gewerkt en goede voortgang geboekt. Om een paar voorbeelden te noemen: door een wijziging in de aanpak van het onderhoud kon de periodieke afsluitingstijd van een tunnelbuis met 70% worden teruggebracht, storingen in de technische systemen werden geanalyseerd en verholpen, veiligheidsprocedures werden in overleg met de hulpverleningsdiensten vereenvoudigd, waardoor een beter optreden mogelijk werd, en - op een heel ander gebied - het overleg met de Ondernemingsraad liep beter, onder meer door het besluit om bij het overleg over arbeidsvoorwaarden de bonden te betrekken. Ook werd de aanbouw van het nieuwe kantoor op het tolplein grotendeels voltooid, waardoor begin 2005 alle medewerkers bij elkaar worden gehuisvest. Voorts zijn op financieel gebied aanpassingen doorgevoerd, die tot een betere beheersing van uitgaven en inkomsten en tot betere verslaglegging zullen leiden. In samenhang met dit laatste is in 2004 ook een start gemaakt met de invulling van de aanbevelingen van de commissie Tabaksblat over corporate governance.

Kortom, geconstateerd kan worden, dat de organisatie als geheel langzamerhand groeit naar een 'volwassen' situatie. Overigens zijn we nog niet helemaal zover, omdat ook in 2005 nog verdere verbeteringen zullen worden doorgevoerd.

Groei

Dat alles is in 2004 gepaard gegaan met een aanzienlijke groei in de hoeveelheid verkeer, dat de Westerscheldetunnel passeerde. Gemiddeld bedroeg dat bijna 13.500 voertuigen per dag, hetgeen circa 10% meer was dan in de vergelijkbare periode van 2003. Deze grote groei werd mede mogelijk gemaakt doordat op de Ring van Antwerpen werkzaamheden werden uitgevoerd, hetgeen extra verkeer in onze tunnel heeft opgeleverd. Groei vond ook plaats in het aantal vaste klanten. Zij zorgden voor ongeveer 65% van de passages. Daarmee is de t-tag een groot succes gebleken. Dat zorgt uiteraard voor een vlotte doorstroming en snelle administratieve afwikkeling, maar kent ook een keerzijde: er ontstaat een drukkende werking op de gemiddelde tolprijs.

Vooruitkijken

De exploitatie van de Westerscheldetunnel heeft in 2004 natuurlijk veruit de meeste aandacht gevergd. Maar er is ook 'vooruit gekeken'. Onder meer naar de aanleg van de Kanaalkruising Sluiskil. In samenwerking met betrokken overheden is verder invulling gegeven aan de planologische procedure, vooral tot uiting komend in het opstellen van de Trajectnota/MER. De ter inzage legging hiervan, gepland in de herfst van 2004, heeft echter aanzienlijke vertraging opgelopen doordat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat als bevoegd gezag te kampen kreeg met het landelijke probleem van luchtvervuiling in de vorm van fijn stof. Pas in 2005 wordt de procedure voortgezet. Toch is de voorbereiding van het project in gestaag tempo voortgegaan.

Een andere ontwikkeling met perspectief voor de toekomst betreft Business Development. Dat is de term, waaronder onze ambitie schuil gaat om elders in Nederland een rol te spelen bij het beprijzen van weginfrastructuur, al dan niet in combinatie met de aanleg van nieuwe infrastructuur.

Er zijn kennis en inzicht ontwikkeld over de mogelijkheden en onmogelijkheden van beprijzing aan de hand van een tweetal cases, te weten de realisatie van de A4-zuid en van een oostelijke randweg bij Eindhoven. Een belangrijk resultaat van de activiteiten van Business Development is, dat de N.V. Westerscheldetunnel inmiddels bij belanghebbenden een naam heeft gevestigd als deskundige en creatieve onderneming op het terrein van beprijzing.

Financiële positie

Tenslotte is in het verslagjaar de financiële positie van de N.V. Westerscheldetunnel op twee fronten nadrukkelijk in ogenschouw genomen. Ten eerste heeft de NV zelf een studie laten uitvoeren naar de mogelijkheid om het eigen vermogen gedeeltelijk te vervangen door een aanzienlijke hoeveelheid vreemd vermogen. Dit bleek een reële mogelijkheid te zijn, waarbij een substantiële verbetering van het rendement kon worden verkregen. Tot een daadwerkelijke aantrekking van vreemd vermogen is het echter niet gekomen. Belangrijke overweging daarbij betreft het tweede element, te weten het voornemen van het Ministerie van Financiën om als grootste aandeelhouder haar aandelen te vervreemden. Deze vervreemding van aandelen zal waarschijnlijk in 2005 verder worden uitgewerkt.



2. Financiële ontwikkelingen in 2004

Ontwikkelingen 2004

Het afgelopen jaar was het eerste volledige exploitatiejaar van de onderneming. In vergelijking met de verwachtingen was reeds in 2003 sprake van tevredenheid over de financiële ontwikkelingen. Ook het jaar 2004 is met een tevredenstellend resultaat afgesloten.

Opbrengsten

Zoals uit de resultatenrekening blijkt, bestaan de opbrengsten van de organisatie voor het grootste deel uit exploitatiebijdragen vanuit het Rijk en de Provincie Zeeland. Dit beliep in 2004 66% van de totale opbrengsten (2003: eveneens 66%).

In haar begroting baseert de NV zich voor de te verwachten verkeersaantallen op de bestaande, door de Provincie Zeeland ontwikkelde, verkeersmodellen. Op basis van deze modellen was in de begroting rekening gehouden met een zeer forse groei in verkeersaantallen ten opzichte van 2003. Helaas zijn deze omzetdoelstellingen (net) niet gehaald. Naast een wat achterblijvend aantal passages komt dit vooral door het succes van de t-tag: omdat veel meer gebruik gemaakt wordt van dit betaalmiddel dan begroot, heeft dit door de korting van 25% op de toltarieven ook een sterk effect op de omzet. Meer bijzonderheden omtrent verkeersgegevens treft u aan in hoofdstuk 3 van dit directieverslag.

Kosten

De kosten voor onderhoud bleven evenals in 2003, in 2004 sterk lager dan verwacht. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat gezien de verwachte jaarlijkse afwijkingen in onderhoudsactiviteiten, deze daling voor de lange termijn niet structureel genoemd kan worden.

De omvang van de personeelskosten, advieskosten en algemene kosten werden in 2004 nog beïnvloed door de laatste afrondende activiteiten uit de bouwperiode. Hierdoor zijn de kosten voor inhuur en uitzendkrachten in 2004 hoog uitgevallen, ondanks de daling van het aantal uitzendkrachten ten opzichte van 2003.

Daarnaast bleek dat in de eerste 21 maanden van exploitatie een grotere bezetting noodzakelijk was dan begroot. Daarom is in het boekjaar besloten om een vrij groot aantal posities die bezet werden door uitzendkrachten, te vervangen door (tijdelijke) arbeidscontracten.

Zoals in het jaarverslag 2003 reeds genoemd is, zijn de hoger dan gebudgetteerde vaste kosten, voor een deel structureel van aard. Anderzijds is een toename van efficiency mogelijk nu de onderneming meer ervaring heeft opgedaan met de exploitatie van de tunnel en de organisatie die daarvoor nodig is. Dit heeft de volle aandacht van de directie, hetgeen inmiddels vertaald is in een aantal concrete plannen die uitgevoerd worden in 2005.

Investerings

In het boekjaar is geïnvesteerd in een aantal projecten die de kwaliteit van ons product verder moeten verbeteren, zoals de aanpassingen aan het tolplein, verbeteringen in de tunnel zelf, en de bouw van het nieuwe hoofdkantoor. Voor het komend jaar verwachten wij een lager niveau aan investeringen. In de komende vijf jaar verwachten wij echter nog enkele grote investeringen te moeten uitvoeren zoals de verdubbeling van de wegen op het tracé en de aanleg van een ongelijkvloerse kruising met de N61 in Zeeuwsch-Vlaanderen.

Conclusie

Over het geheel bekeken concluderen wij dat het eindresultaat van 2004 boven verwachting ligt en tot tevredenheid stemt. Echter gezien het bovenstaande dient in de nabije toekomst aandacht geschonken te worden aan de ontwikkeling van tolopbrengsten en de kostenontwikkeling binnen de organisatie.

Rendement en vermogen

De bouw van de tunnel is gefinancierd door de aandeelhouders. Hiertoe is door de aandeelhouders eigen vermogen ter beschikking gesteld hetgeen gedurende het bouwproces ter beschikking is gekomen en aan het einde van de bouw maximaal € 766 miljoen beliep.

Bij de besluitvorming tot aanleg van de tunnel is overeengekomen dat dit ingebrachte vermogen gedurende de exploitatieperiode een rendement moet opleveren voor de aandeelhouders. Om aan deze vereisten te kunnen voldoen dient een voldoende resultaat bereikt te worden uit de exploitatie van de tunnel en dient dit resultaat en het ingebrachte vermogen zo spoedig mogelijk teruggestort te worden aan de aandeelhouders. Een en ander is zichtbaar te maken aan de hand van het behaalde rendement op het gemiddeld eigen vermogen:

Bedragen in € x 1000	2003	2004
Resultaat	16.915	23.783
Gemiddeld Eigen Vermogen	759.578	730.020
Rendement op EV	2,23%	3,26%

Door de aandeelhouders wordt een rendement van 7,5% verwacht over de contante waarde van alle kasstromen over de gehele periode van bouw en exploitatie van de tunnel. Om te kunnen meten of aan de verwachte rendementen voldaan kan worden, is een vereist rendement per jaar berekend. De uitkomsten van zowel 2003 als 2004 voldoen ruimschoots aan de vereiste rendementen om over de gehele periode op een rendement van 7,5% te kunnen komen.

Belangrijke variabelen voor toekomstige ontwikkeling van dit rendement zijn:

- de inflatie, die bepalend is voor de ontwikkeling van exploitatiebijdragen (deze variabele is door de onderneming niet te beïnvloeden);
- het verkeersaanbod en de toltarieven;
- kostenontwikkeling en timing van investeringen.

Financiering van de vennootschap

Tot op heden wordt de vennootschap nagenoeg geheel gefinancierd met het door de beide aandeelhouders ingebrachte eigen vermogen. Gezien de afname van het risicoprofiel van de vennootschap en de daarmee samenhangende mogelijke gunstige condities voor externe financiering, is in de loop van 2004 een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheid om tot herfinanciering van de vennootschap over te gaan waarbij een significant deel van het eigen vermogen vervangen kan worden door vreemd vermogen. Parallel aan dit onderzoek ontstond echter ook de discussie binnen het Ministerie van Financiën omtrent mogelijke verkoop van haar aandelen in de vennootschap. Op grond hiervan is onderzoek naar herfinanciering tot nader bericht stilgezet. Volgens huidige planning zal in de loop van 2005 duidelijkheid ontstaan omtrent de eventuele aandelenverkoop door het betreffende ministerie.

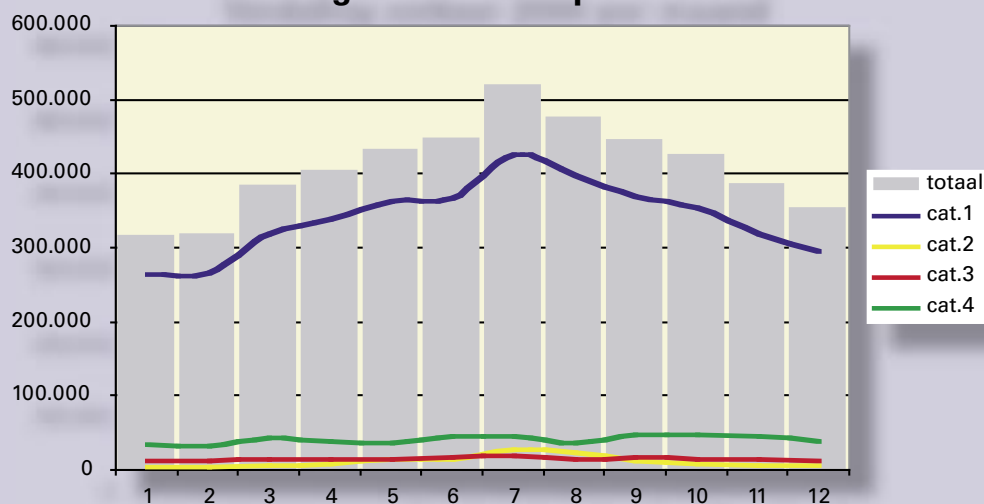
3. De tunnel in de markt

Na een vliegende start in 2003 was het zaak om in 2004 zowel een blijvende groei in het aantal passages te realiseren, als ook een hoge mate van klanttevredenheid te bereiken.

Passages

De stijgende lijn van 2003 zette zich in 2004 gestaag voort. Al in het voorjaar werd de vijf miljoenste passant met enig feestelijk vertoon verwelkomd. Met het aanbreken van het toeristisch seizoen steeg het daggemiddelde verder. Met name het aantal auto's met caravan en campers nam zien-derogen toe. Daarnaast was gedurende de zomermaanden een flinke stijging van gemiddeld circa 25% waar te nemen van het vrachtverkeer. Dit was mede te danken aan de ingrijpende wegwerkzaamheden aan de Ring Antwerpen. Veel chauffeurs vermeden files en vertragingen door voor de slimste route via de Westerscheldetunnel te kiezen. Op topdagen werden rond de 20.000 passages geregistreerd. Over het gehele boekjaar bekeken kon een gemiddelde van bijna 13.500 passages per etmaal worden geboekt.

Verdeling verkeer 2004 per maand



T-tag

Het succes van de t-tag, het abonnement voor de vaste klant, was in 2004 boven verwachting. Door actieve promotie met behulp van een aparte flyer werden nieuwe vaste klanten aangetrokken. Het aantal vaste klanten nam met 5.387 toe tot 34.319. In totaal waren er eind 2004 zo'n 47.740 actieve t-tags in omloop. Dat is ruim 7.950 meer dan in 2003. Niet alleen nam het aantal abonnees sterk toe, ook het aantal passages met abonnement steeg meer dan begroot, met name in de categorieën I, III en IV. Een gevolg daarvan was, dat het aantal passages zónder abonnement in categorie I tegenviel.

Klanttevredenheid

Het aantal telefonische contacten via de Klantenservice nam met 8.873 sterk af ten opzichte 13.274 in het voorgaande jaar. De meeste contacten had men met (potentiële) abonnementshouders: men wenste vaste klant te worden of extra t-tags, of men wilde NAW-gegevens aanpassen. Gemiddeld had 4 % van alle contacten betrekking op klachten over bijvoorbeeld de werking van de t-tag en de (foutieve) classificering van voertuigen door het tolsysteem. Ook werden klachten geregistreerd over de afsluitingen van één van de tunnelbuizen bij incidenten zoals pech op de weg, afgeval- len lading e.d., of over een volledige tunnelsluiting bij een ongeval.

Wat opvalt is dat de Westerscheldetunnel zelf wordt ervaren als een vlotte verbinding, maar dat de aansluitende wegen soms voor problemen zorgen.

Een apart onderzoek op initiatief van de brancheorganisatie EVO, liet zien dat vrachtovervoerders over het algemeen positief zijn over Westerscheldetunnel. Wel werden diverse suggesties gedaan voor verbeteringen die men graag zou willen zien: verdubbeling van de aan- en afvoerwegen, plaatsing van informatieborden, betere bewegwijzering van de grote steden, betere verlichting in de tunnel, nauwkeuriger tarifiering. Mede op basis hiervan is besloten tot plaatsing van lichtkranten die informatie bieden aan de klanten ten aanzien van onderhoudswerkzaamheden of afsluiting van de tunnel.

Marketing

Naar de consument toe werden twee belangrijke marketinginstrumenten ingezet. In het voorjaar verscheen een nieuwe uitgave van het eigen MMM magazine in een oplage van ruim 350.000 exemplaren. Dit kleurrijke tijdschrift biedt (potentiële) klanten van de Westerscheldetunnel een aantrekkelijk overzicht van de talrijke activiteiten in het Zeeuwse en Vlaamse land. Het is de Westerscheldetunnel die de verbinding legt met deze nieuwe mogelijkheden. Daarnaast werd in Oost-Vlaanderen op de regionale tv-zender AVS maandelijks een apart programma uitgezonden onder de titel 'Heb je vijf minuutjes?' Hierin werden aan de kijker beelden getoond van de aantrekkelijke kanten van Zeeland, zoals watersport, streekproducten, historische monumenten, culinaire specialiteiten, kunst en cultuurevenementen.

Met het oog op de wegwerkzaamheden aan de Ring Antwerpen en de problemen die hierdoor ontstonden voor het doorgaande verkeer, heeft de Westerscheldetunnel zich met behulp van een op maat gemaakte campagne geprofileerd als een alternatieve route voor met name het vrachtverkeer. Billboards op de achterzijde van vrachtwagens en flyers bij tankstations en restaurants langs de belangrijkste toeleidende wegen gaven duidelijk aan welke keuze je het beste maakt: de Westerscheldetunnel, de slimste route. Tegelijkertijd werd een direct mail-actie gelanceerd met een gratis 'probeerticket'. Meer dan 200 vervoerders maakten hiervan gebruik.

In de media

In het verslagjaar stond de Westerscheldetunnel zeer regelmatig en vaak positief in het nieuws. Met name de regionale kranten en zenders namen wekelijks een of meerdere onderwerpen onder de loep. Enkele voorbeelden: het eenjarig bestaan van de tunnel, de vijf miljoenste passage, de introductie van de nieuwe marketingcampagne 'De slimste route', diverse kleine incidenten in de tunnel en op toeleidende wegen, uitbreidingsplannen voor het tolplein, de Kanaalkruising Sluiskil en de invoering van trajectcontrole.



4. Veiligheid

Ook in 2004 investeerde de N.V. Westerscheldetunnel sterk in veiligheid. De praktijkervaring uit het eerste jaar is gebruikt voor de optimalisering van de kwaliteit van processen, procedures en systemen.

De samenwerking met de openbare hulpdiensten wordt als positief ervaren. Doordat gezamenlijke ervaring opgedaan is bij incidenten en oefeningen, stijgt het inzicht in en het begrip voor elkaars werkzaamheden. Dit leidt tot een betere en snellere aanpak bij incidenten, wat vervolgens ook resulteert in een hogere beschikbaarheid van de tunnel.

Nadat in 2003 werd geconstateerd dat het Rampenbestrijdingsplan te complex was, is samen met de openbare hulpdiensten gewerkt aan de optimalisatie van het rampenbestrijdingsplan en het eigen calamiteitenbestrijdingsplan. Dit proces zal begin 2005 worden afgerond. Voor de tussenliggende periode werden heldere procedureafspraken gemaakt om de belangrijkste knelpunten vroegtijdig op te lossen.

In maart 2004 heeft een grote multidisciplinaire oefening plaatsgevonden. Doel was naast het oefenen van onze medewerkers en de hulpdiensten, het toetsen van het rampenbestrijdingsplan. Er is door alle partijen afzonderlijk en ook samen uitvoerig geëvalueerd. Voor de leerpunten zijn acties op touw gezet.

Opleidingen

De N.V. Westerscheldetunnel heeft een ambitieus opleidingsplan voor de eigen calamiteitenorganisatie opgesteld. Op basis van de competenties die bij de verschillende rollen binnen de calamiteitenorganisatie horen, is aan iedere functie een pakket aan opleidingen gekoppeld. Onderdelen zijn theorie met betrekking tot procedures en plannen, mono-disciplinaire oefeningen en trainingen op het vlak van besluitvorming en stresshantering. De uitvoering hiervan is gepland in 2005.

Naar aanleiding van de ervaring van klanten en eigen medewerkers is het tunnelbesturings- en bewakingssysteem geëvalueerd. Uit die evaluaties is een tiental wensen ten aanzien van het systeem geformuleerd. Deze modificaties hebben onder meer betrekking op de verkeerssignalering en op de gebruiksvriendelijkheid van het systeem. In 2005 wordt een traject gestart om deze wijzigingen te realiseren.

In oktober was de Westerscheldetunnel klaar voor C2000. Ondanks de landelijke problemen, bleek uit de tests door de hulpdiensten dat C2000 in de tunnel naar volle tevredenheid is geïnstalleerd.

Verkeerscontroles

De snelheid van het verkeer in de tunnel ligt vaak te hoog. Om deze terug te dringen heeft de politie met grote regelmaat snelheidscontroles uitgevoerd. Verder is de beslissing genomen dat in 2005 trajectcontrole in de tunnel gerealiseerd zal worden.

Naast snelheidscontroles heeft de politie ook met regelmaat alcoholcontroles uitgevoerd.

Samenwerking

De N.V. Westerscheldetunnel heeft tijdens de bouw en ook in de exploitatiefase bijzondere kennis opgebouwd op gebied van tunnelveiligheid. We hechten er ook aan deze kennis te delen met de buitenwereld. Een concrete actie die is ondernomen op dit gebied, is de samenwerking met het Lectoraat Ondergronds Bouwen van de Hogeschool Zeeland. Zo zijn bijvoorbeeld afspraken gemaakt over het beschikbaar stellen van stageplaatsen.

5. Technisch Beheer

Het verslagjaar heeft bij Technisch Beheer in het teken van optimalisatie gestaan. Deze optimalisatie is terug te vinden in de voortgang bij de clusters Beheer, Onderhoud en Aanpassingswerken. De inspanningen hebben bijgedragen aan een verbetering van de kwaliteit ten aanzien van veiligheid, beschikbaarheid en levensduur.

Beheer

Binnen het cluster Beheer en Onderhoud was de aandacht gericht op verschillende zaken die hebben bijgedragen aan de optimalisatie van het beheer van de tunnel, de toeleidende wegen en de gebouwen. Zo is er veel tijd besteed aan het optimaliseren van de onderhoudsplanning en de kwaliteitsborging hiervan. Ook werd gestart met het opzetten van een systeem voor kwaliteit, arbo en milieu (KAM), waarin tegelijkertijd al verbeteringen werden meegenomen. Behalve aan het periodiek overleg van de beheercommissie met de toezichthouder Rijkswaterstaat neemt de N.V. Westerscheldetunnel ook deel aan het landelijke beheerdersoverleg, waarbij direct contact gelegd wordt met andere tunnelbeheerders. Het wegbeheer wordt in verschillende gevallen in nauwe samenwerking en afstemming met andere wegbeheerders in de regio uitgevoerd.

Onderhoud

De uitvoering van het onderhoud is in 2004 geëvalueerd en geoptimaliseerd, waarbij het onderhoud nog sterker dan voorheen op functionaliteit is gericht. Belangrijk resultaat daarvan is, dat het aantal onderhoudsafsluitingen is gehalveerd, qua tijdsduur is ingekort en in een andere nacht wordt uitgevoerd. Dat alles heeft geleid tot een afname van geplande stremmingen in een tunnelbuis met 70%. Dit komt de beschikbaarheid en veiligheid van de tunnel ten goede.

Aanpassingswerken

In 2004 is een aantal projecten gestart en/of uitgevoerd, die bijdragen aan de verbetering van functionele, operationele of bedrijfsvoeringsaspecten van het tunnelbedrijf.

Nazorg bouw

In december 2003 werden alle openstaande restpunten van de bouw gedefinieerd. Deze zijn vervolgens overgeheveld naar de onderhoudsovereenkomst. Met behulp van extra personeel dat tijdelijk werd ingezet, zijn in 2004 al deze restpunten afgerond.

Nieuw hoofdkantoor

Begin 2004 is gestart met de bouw van een nieuw hoofdkantoor. Dit kantoor werd aan het bestaande bedieningsgebouw op het tolplein gebouwd. Na de realisatie hiervan is in januari 2005 het personeel van de locatie Goes in de nieuwbouw gehuisvest: 'samen onder één dak' met de collega's van de operationele diensten.

C2000

Met het oog op de landelijke introductie van het nieuwe digitale communicatiesysteem voor de hulpdiensten, C2000, zijn hiervoor in samenwerking met het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties ook in de Westerscheldetunnel de noodzakelijke technische voorzieningen getroffen. Inmiddels is het nieuwe systeem vanaf september 2004, wat de N.V. Westerscheldetunnel betreft, volledig operationeel; de hulpdiensten gaan het systeem echter pas in 2005 in gebruik nemen.

Verbetering tolplein

In 2004 werd duidelijk dat met het oog op een betere doorstroming een aantal aspecten van het tolplein verbeterd moest worden. Besloten werd om laan 7 volledig te integreren in het plein, waardoor meer ruimte wordt verkregen voor het in- en uitvoegen van het verkeer. Bovendien is gekozen voor volledig nieuwe bebording boven de tollanen, volgens het concept van de Franse tolwegen. Dit geeft de automobilist naar verwachting meer duidelijkheid bij de keuze van de tollaan, hetgeen de doorstroming én de veiligheid op het tolplein bevordert. De voorbereidingen voor het uitvoeren van deze werkzaamheden werden in 2004 gestart.

Tunnelbesturing

Ook is begonnen met de bouw van een tweede bedieningsunit voor de besturing van de tunnel, die zal functioneren als testomgeving of noodbediening. Daarbij zijn er verschillende belangrijke verbeteringen in het tunnelbesturingssysteem doorgevoerd en is er een start gemaakt met het ontwerp voor de verbetering van verkeersmaatregelen, die in de besturing ingesteld kunnen worden.

Trajectcontrole

Door het Ministerie van Justitie is in samenwerking met regionale autoriteiten het voornemen opgevat om na de zomer van 2005 een trajectcontrolesysteem in de Westerscheldetunnel operationeel te hebben. Dat vereist onder meer aanpassingen in de tunnel, nieuwe portalen en bebording, en koppeling met het tunnelbesturingssysteem. In de herfst van 2004 zijn daarvoor de eerste voorbereidingen getroffen.

MER Sloeweg

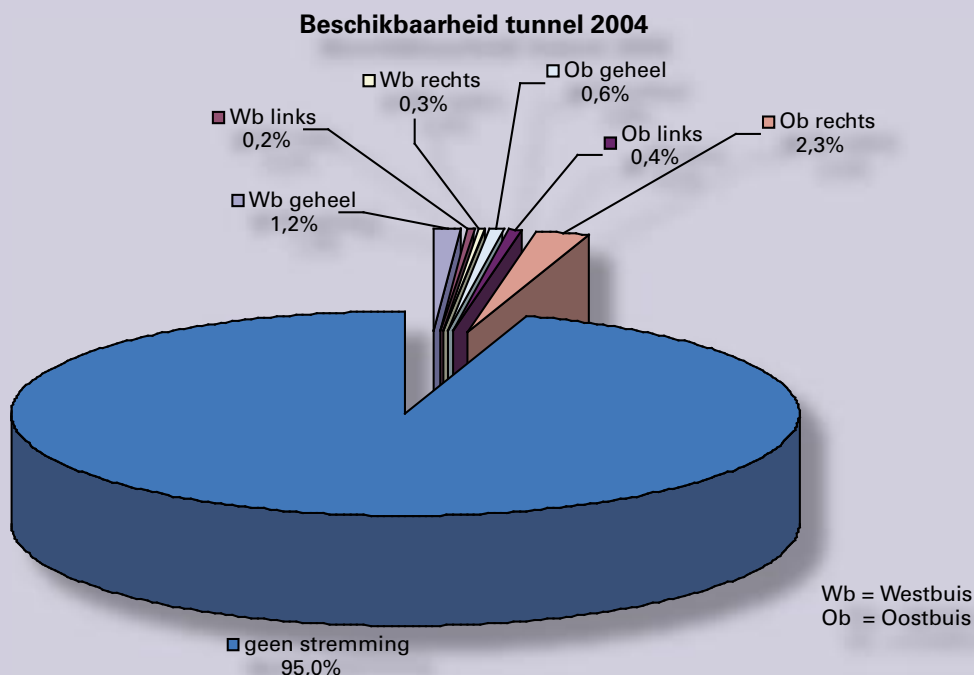
De provincie Zeeland heeft het initiatief genomen tot verdubbeling van de Sloeweg. Dit is een belangrijk gegeven, omdat hiermee de capaciteit van de verbindingsweg tussen de A58 en de tunnelweg in de toekomst zal worden vergroot. In 2004 werd de m.e.r- studie afgerond en ter inzage gelegd. Vooralsnog staat de verbreding van de Sloeweg gepland voor 2010.

Beschikbaarheid

Onderstaande cijfers geven een overzicht van de beschikbaarheid van de tunnel in 2004. We zien in de kwartaalcijfers van 2004 een duidelijke verbetering van de beschikbaarheid van de tunnel. In het vierde kwartaal zijn er, voor 96,85% van de tijd, geen verstoringen in de beschikbaarheid van de tunnel opgetreden. Slechts 0,2% van het laatste kwartaal is de tunnel volledig afgesloten geweest.

Overzicht beschikbaarheid	Geen stremming	Verbinding instandgehouden
1e kwartaal 2004	91,8%	99,4%
2e kwartaal 2004	95,0%	99,5%
3e kwartaal 2004	96,7%	99,7%
4e kwartaal 2004	96,9%	99,8%
Jaargemiddelde 2004	95,0%	99,6%

Deze cijfers zijn in de onderstaande grafiek uitgedrukt:



De onderstaande tabel geeft een opsomming van de onregelmatigheden die in de tunnel hebben plaatsgevonden, in het jaar 2004.

	Aantal	%
Pechgeval	104	34%
Ongeval/Onwelwording	5	2%
Onderhoud/ Restpunten	93	30%
Landbouwverkeer	27	9%
Afgevallen lading	49	16%
Diversen	31	10%
Totalen	309	100%



6. Personeel

Organisatiestructuur

De projectorganisatie die verantwoordelijk was voor de bouw van de tunnel werd per eind 2003 geheel ontmanteld. De structuur van de organisatie met als taak de winstgevende exploitatie van de tunnel is na positief advies van de Ondernemingsraad per 1 januari 2004 als volgt vastgesteld:



De Directie is verantwoordelijk voor het algemene ondernemingsbeleid. Voor de coördinatie van de informatievoorziening en de communicatie & marketing activiteiten zijn twee specialistische functies voorzien. De stafafdeling Planning & Control behartigt de financiële zaken; de stafafdeling Algemene Zaken de personele en facilitaire zaken. Bij de afdeling Dienstverlening zijn alle functies die een directe relatie hebben met de tunnelgebruikers samengebracht: de klantenservice, de tolinning en het verkeers- en incidentmanagement. De afdeling Projecten heeft als taak het voorbereiden en aansturen van nieuwe projecten, zoals de Kanaalkruising Sluiskil. Daarnaast worden nieuwe bedrijfsactiviteiten geïnitieerd onder de noemer van Business Development. De hoofdtaak van de afdeling Technisch Beheer tenslotte, is het onderhoud van de tunnel. Dit bestaat uit het feitelijke beheer en onderhoud van het Westerscheldetunnel-complex inclusief de toeleidende wegen en uit de aansturing van zogenaamde aanpassingswerken, zoals bijvoorbeeld de realisatie van het nieuwe hoofdkantoor op het tolplein.

Tolinning en verkeers- en incidentmanagement gebeuren volcontinu, dus dat wil zeggen 7 dagen per week gedurende 24 uur. Ook het onderhoud wordt deels buiten kantooruren uitgevoerd. De overige functies worden vervuld in dagdienst.

Personeelsbeleid

Het personeelsbeleid is gericht op drie hoofdthema's, namelijk het ontwikkelen van de bedrijfscultuur, het professionaliseren van de medezeggenschap en het ontwikkelen van de medewerkers. Deze drie hoofdthema's worden vormgegeven en uitgewerkt op vijf terreinen:

1. Management van de formatie

Onder management van de formatie verstaan wij het optimaliseren van de eigen organisatie, de inrichting en coördinatie van functies en het verdelen van taken en bevoegdheden. Wat betreft de organisatiestructuur en de omvang van de formatie is het motto 'lean and mean'. Dit wil zeggen dat permanent wordt gestreefd naar een soepel functionerende, slanke organisatie. Dit betekent dat de bezetting, zowel in kwalitatief als kwantitatief opzicht, de constante aandacht van het management

heeft. Hierbij is steeds weer de vraag aan de orde wat de optimale bezetting is, gegeven de feitelijke werkdruk en te verwachten ontwikkelingen. Eind 2004 telde de organisatie in totaal 73 eigen personeelsleden, samen goed voor 60 voltijdfuncties, exclusief de Raad van Commissarissen en exclusief ingehuurd personeel. Tijdens de drukke zomerpiek werd de vaste bezetting tolgaarders aangevuld met uitzendkrachten.

2. Gezondheidsmanagement

Het gezondheidsmanagement van de N.V. Westerscheldetunnel rust op twee peilers. De eerste is een actieve verzuimbegeleiding door de direct leidinggevende. Dit vanuit de idee dat een leidinggevende niet alleen verantwoordelijk is voor de fitte medewerker die aan het werk is, maar ook voor de zieke medewerker die tijdelijk thuis zit. Dit is de 'eerste lijn' van het gezondheidsmanagement. De 'tweede lijn' is het Arbobeleid. Dit beleid voorziet in een overkoepelend geheel van maatregelen en voorzieningen, gericht op veiligheid, gezondheid en welzijn op de werkplek. Onderwerpen die in dit kader zijn uitgewerkt zijn bijvoorbeeld de risico-inventarisatie en -evaluatie, het periodiek arbeidsgezondheidskundig onderzoek en de bedrijfshulpverlening. Ook is bij de inrichting van het nieuwe kantoorgebouw op het tolplein expliciet rekening gehouden met de hedendaagse inzichten in veiligheid, gezondheid en welzijn. Het ziekteverzuim over geheel 2004 was 4,4%.

3. Kennismanagement

Het volgen van vak- en functiegerichte opleidingen en trainingen wordt gestimuleerd. Want wie goed wil zijn in zijn werk, moet goed zijn in zijn vak. Dat geldt zeker ook voor het werk in onze organisatie, waar veel kennisintensieve onderwerpen aan de orde zijn. Denk bijvoorbeeld aan het adequaat omgaan met eventuele calamiteiten. Onze medewerkers worden intensief voorbereid voor de momenten dat het erop aan komt. Dit gebeurt door theoretische scholing, maar ook en vooral door praktijkgerichte oefeningen. Bij de simulatie van rampscenario's zijn de openbare hulpdiensten nauw betrokken. Hierdoor wordt zowel de interne organisatie als de samenwerking met externe organisaties in de praktijk aangescherpt en getraind.

Naast functiegerichte scholing en calamiteitentraining, zijn er in 2004 onder meer trainingen geweest op het gebied van de tunnelbediening en klantvriendelijkheid en werd er een intensieve mediatraining gevolgd. In 2004 is 4% van de totale personeelskosten besteed aan opleiding en training.

4. Kwaliteit van de aansturing

Een gezonde bedrijfscultuur en goede resultaten gaan hand in hand. Voorwaarde hiervoor is wel dat het voor iedere medewerker kristalhelder is wat er wordt verwacht en ook wat er is bereikt. In het verschaffen van duidelijkheid over doelstellingen en bereikte resultaten ligt een belangrijke verantwoordelijkheid bij de leidinggevenden. Maar daarnaast heeft iedere individuele medewerker hierin ook een duidelijke eigen verantwoordelijkheid. Deze bestaat uit het signaleren, bespreekbaar maken en dus beïnvloeden van de wijze waarop het werk wordt gedaan en de kwaliteit van het resultaat. Hierbij gelden in de onderlinge omgang en het werkoverleg tussen leidinggevende en medewerker vier kernwaarden, namelijk openheid, resultaatgerichtheid, samenwerking en besluitvaardigheid. Hoe korter de communicatielijnen zijn, hoe beter dat is. Mede om deze reden is ten behoeve van het personeel van de stafafdelingen die nog in Goes waren gehuisvest een nieuw kantoor gerealiseerd op het tolplein, vlakbij de operationele afdelingen.

5. Professionalisering medezeggenschap

In een nog jonge onderneming is veel werk aan de winkel op het gebied van het sociale beleid. Hierbij speelt de Ondernemingsraad (OR) een nadrukkelijke en actieve rol. In de overlegvergaderingen tussen OR en directie zijn in 2004 dan ook tal van onderwerpen aan de orde geweest. Inherent aan het verschil in positie van OR en directie zijn er natuurlijk ook onderwerpen waarover de standpunten en meningen van elkaar afwijken. Vastgesteld kan worden dat ook bij de behandeling van die onderwerpen in harmonie wordt samengewerkt. Dit is een gezonde situatie, want immers 'in het botsen der meningen wordt de waarheid gevonden'. In het kader van de verdere professionalisering van de medezeggenschap hebben OR en directie gezamenlijk een training gevolgd. Beiden kijken hierop met genoegen terug. Tevens heeft de OR besloten om de onderhandelingen over arbeidsvoorwaarden uit te besteden aan de vakbonden; de directie ondersteunt deze beslissing.

7. Corporate Governance

“Goed ondernemerschap omvat integer en transparant handelen door het bestuur van de vennootschap, alsmede goed toezicht hierop. Hierbij dient rekening gehouden te worden met de belangen van alle bij de onderneming betrokken belanghebbenden”.

Aldus wordt in de Nederlandse Corporate Governance code (mede) inhoud gegeven aan het begrip Corporate Governance. Deze code is niet direct van toepassing op de vennootschap omdat de N.V. Westerscheldetunnel niet een beursgenoteerde onderneming is. Bovendien is de communicatie tussen de onderneming en haar twee aandeelhouders eenvoudig te realiseren.

Zaken als transparantie en verantwoordelijkheid voor de afweging van belangen van betrokkenen en het creëren van aandeelhouderswaarde op lange termijn zijn echter van wezenlijk belang voor de N.V. Westerscheldetunnel.

Het is daarom niet vreemd dat de onderneming actief is op verschillende gebieden van Corporate Governance. Enkele voorbeelden:

- Deel van de strategie is het behouden en continu verbeteren van het planning en control proces binnen de organisatie.
- In interne rapportages wordt specifiek aandacht besteed aan risico's en aan het proces tot het verbeteren van risicobeheersing.
- Risico's zijn besproken met de Raad van Commissarissen.
- Regelmatig wordt aan de aandeelhouders vergelijkbare informatie verstrekt.
- In dit kader is onder meer een reglement voor de Raad van Commissarissen opgesteld en is het directiereglement aangepast.



8. Business Development

In 2004 is Business Development als nieuwe loot toegevoegd aan de stam van activiteiten van de N.V. Westerscheldetunnel toen bleek dat er mogelijk een nieuwe markt voor beprijzing in Nederland zou ontstaan. Drie overwegingen spelen een rol bij het besluit om te onderzoeken of er een bredere markt voor de NV is weggelegd:

1. Uitbreiding van de tolsystemen in Nederland vraagt om een uniform technisch systeem (interoperabiliteit). Het is in het belang van de bedrijfsvoering dat de N.V. Westerscheldetunnel bij de besluitvorming daarover betrokken is;
2. De N.V. Westerscheldetunnel is het enige commerciële tolbedrijf in Nederland en beschikt derhalve over unieke ervaringskennis;
3. In Nederland opereert de NV op het gebied van bouwen en beprijzen van infrastructuur als enig bedrijf op het scheidsvlak tussen publiek en privaat, waardoor de onderneming het in zich heeft om in het spanningsveld tussen overheid en bedrijfsleven krachtadig te kunnen opereren.

Beprijzen

Uit overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat begin 2004 is duidelijk geworden dat er een aantal praktische vragen leeft rondom beprijzen van infrastructuur. Het vormt de input voor de Nota Mobiliteit waarin het beleidsvoornemen om te komen tot beprijzing is neergelegd. De N.V. Westerscheldetunnel heeft deze lijn gevolgd en ervoor gekozen twee concrete cases als voorbeeld te nemen om daarmee voeding te geven aan de discussie rondom de Nota Mobiliteit.

A4 Zuid

De eerste case is een antwoord op de uitnodiging van minister Peijs van Verkeer en Waterstaat aan het bedrijfsleven om met een concreet voorstel te komen voor de A4 Zuid tussen Rotterdam en Antwerpen. De essentie van de case is de aanleg van twee ontbrekende schakels in de A4 Zuid, namelijk: Bergen op Zoom - Dinteloord en de aansluiting op knooppunt Benelux door de Hoekse Waard via een tunnel onder de Oude Maas.

Randweg Eindhoven

Doordat de case A4 Zuid duidelijk gericht is op een lijnverbinding tussen twee stedelijke knooppunten is bij de tweede case gekeken naar een stedelijke omgeving. De keuze is daarbij gevallen op Eindhoven. Er leeft daar gedurende enkele decennia een duidelijk vraag om de randweg rondom de stad Eindhoven, net zoals bij alle andere grote steden in Nederland, te sluiten. Echter, vanwege de landschappelijke kwaliteiten van die locatie is daar nooit invulling aan gegeven. Het voorstel van de N.V. Westerscheldetunnel zou, met inachtneming van alle belangen, daarop een antwoord kunnen geven. Voorgesteld wordt om vanaf de A58 een geboorde tunnel aan te leggen met een aansluiting op de A270 en vervolgens via een tweede tunnel aan te sluiten op de A67.



Tolconcepten

In beide cases wordt onderzocht volgens welke tolconcepten het mogelijk is om de nieuwe infrastructuur te realiseren. Uitgangspunt hierbij is, dat de investering privaat gefinancierd wordt en de inkomsten worden gegenereerd uit beprijzing. De beide cases zijn daarbij zo gekozen, dat deze exemplarisch zijn voor andere knelpunten in Nederland.

Het onderzoek bestaat uit drie stappen:

1. Opstellen van een raming waarin globaal wordt vastgelegd wat de nieuwe infrastructuur gaat kosten
2. Uitvoeren van een vervoerswaarde-studie, waarbij modelmatig bekeken wordt bij welke tolprijs de meest optimale inkomsten worden gerealiseerd
3. Op basis van inzicht in de benodigde investeringen en jaarlijkse lasten, wordt getoetst onder welke condities private investeerders geïnteresseerd zijn in deelneming in het project

De cases worden voorjaar 2005 afgerond. Separaat hieraan is in het voorjaar van 2004 een korte opdracht uitgevoerd voor de gemeente Hilversum. De vraagstelling was in een korte periode op basis van een verkenning een voorstel uit te werken om het Media Park in Hilversum beter bereikbaar te maken. De oplossing die daarbij met alle belanghebbende partijen tot stand is gebracht, is gestoeld op een combinatie van herstructurering van de bestaande woningvoorraad en de inpassing van een overkluisde verbinding tussen de A1 en het Media Park. De resultaten zijn vastgelegd in een voorstel onder de titel: Tussen Westerheide en Dudok-noord.

Europees

Daarnaast is de N.V. Westerscheldetunnel in 2004 lid geworden van de ASECAP (Association Européenne des Concessionnaires d'Autoroutes et d'Ouvrages à Péage). Dit is een vereniging van Europese tolmaatschappijen, waarbij ieder land vertegenwoordigd is door één organisatie. De NV neemt namens Nederland zitting in de stuurgroep. De ASECAP is een belangrijke gesprekspartner van de Europese Commissie als het gaat om het toekomstige beprijzingsbeleid in Europa. Onderwerpen hierbij zijn het Eurovignet en de interoperabiliteit van tolsystemen in Europa. Dit laatste wordt opgepakt in het project CESARE III, waarin de NV één van de twaalf deelnemers is. Binnen anderhalf jaar moet dit uitmonden in een regeling waarbij de automobilist, net zoals bij de mobiele telefonie, kan kiezen voor één provider (bijvoorbeeld de t-tag van de N.V. Westerscheldetunnel) en daarmee toegang heeft tot alle tolsystemen in Europa.



9. Kanaalkruising Sluiskil

In 2004 is verder gewerkt aan de tracé/m.e.r. procedure voor een nieuwe kanaalkruising bij Sluiskil. Tevens werd de business case geactualiseerd en zijn voorbereidende werkzaamheden voor ontwerp en aanbesteding uitgevoerd.

Trajectnota/MER

De trajectnota/MER is in mei 2004 gereedgekomen. In deze nota worden de effecten op het milieu, de economie, de veiligheid en de ruimtelijke ordening van de twee tracéalternatieven, een tunnel en een tweede brug, met elkaar vergeleken in de huidige situatie en bij een eventueel verruimd kanaal (kanaaldiepte van 13,5 en 18 m). Tevens werd in een quick scan aandacht gegeven aan de gevolgen van de bouw van een (half)hoge brug. Uit de onderzoeksresultaten blijkt dat een tunnel het meest milieuvriendelijk alternatief is. De publicatie en ter inzage legging van de Trajectnota/MER was gepland voor september 2004. Echter, naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State op 15 september 2004 met betrekking tot aanleg van infrastructuur elders in het land, over de interpretatie van het besluit luchtkwaliteit, werd de publicatie van de trajectnota uitgesteld. Inmiddels is de trajectnota/MER in het voorjaar van 2005 ter inzage gelegd. Dit betekent een vertraging van minimaal 8 maanden in de voorbereiding.

Diepteligging

In november 2004 hebben de Gouverneur van de provincie Oost-Vlaanderen en de Commissaris van de Koningin van de provincie Zeeland een advies uitgebracht aan de ministers over de toekomstige diepte van het kanaal van Gent naar Terneuzen. Geadviseerd wordt om bij de bouw van een eventuele tunnel rekening te houden met een kanaaldiepte van 16 meter. Dit geeft ten opzichte van het huidige ontwerp (kanaaldiepte 13,5 m) meerkosten van circa € 25 miljoen. Op basis van recente afspraken zal pas in juni 2006 bekend zijn welke diepte wordt geadviseerd en hoe de kosten zullen worden verrekend.

Financiering/Business case

De ministers Peijs en Zalm hebben op 11 februari 2004 een werkbezoek gebracht aan de Westerscheldetunnel. Beiden lieten zich positief uit over de noodzaak van een tunnel bij Sluiskil. Ten aanzien van de financiering is toegezegd dat het deel van het rendement van de Westerscheldetunnel dat boven de 7,5% ligt, mag worden aangewend voor realisatie van de Kanaalkruising Sluiskil.

De Provincie heeft, mede naar aanleiding van de opgetreden verkeersintensiteiten, een nieuwe prognose gemaakt van het toekomstig verkeer door de Westerscheldetunnel. Op basis van deze prognose en de nieuwe kostenraming uit de trajectnota/MER is de business case van april 2002 geactualiseerd. Inmiddels heeft de Provincie een geactualiseerde business case met een voorstel voor financiering van de

Kanaalkruising Sluiskil aan de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van Financiën aangeboden. Dit rapport bevestigt de conclusies van april 2002: financiering, aanleg en exploitatie van de nieuwe kanaalkruising Sluiskil zonder dat de investering voor Rijksrekening komt, is haalbaar indien hiervoor een samenwerkingsverband wordt opgezet tussen het Rijk, de Provincie Zeeland en de N.V. Westerscheldetunnel.





Vorbereidende werkzaamheden

Naast de werkzaamheden voor de trajectnota/MER zijn in 2004 ook activiteiten ter voorbereiding van het ontwerp en de aanbesteding uitgevoerd. Onder andere:

- In overleg met betrokkenen en experts is een risicoanalyse uitgevoerd over de planstudiefase t/m het tracébesluit. De analyse is gerapporteerd in augustus 2004; de risicolijst wordt bijgehouden in het projectteam en het opdrachtgeversoverleg.
- Gestart is met een plan van aanpak met werkhypothese voor de wijze van aanbesteden. In 2005 zal besloten worden over de wijze van aanbesteden.
- Een eerste opzet voor de begrenzing van het project is gereed (scope en programma van eisen). Overleg met de gemeente Terneuzen over de projectgrenzen is gestart.
- De inventarisatie van de benodigde vergunningen is gereed.
- Overleg met de gemeente Terneuzen en de openbare hulpdiensten over de veiligheidsvoorwaarden voor het tunneltracé, is opgestart.
- Het veldonderzoek naar de natuurwaarden is uitgevoerd en gerapporteerd. Vervolgens is opdracht gegeven voor het opstellen van een natuurcompensatieplan.
- Opdrachten voor het opstellen van een landschapsplan en een architectuurnota zijn voorbereid.
- Werkzaamheden ten behoeve van minnelijke verwerving van de benodigde gronden werden voortgezet.

ir. M. Buis
Directeur

Borssele, 3 juni 2005

Jaarrekening

1. Balans per 31 december 2004

(bedragen in euro's)

Activa		2004	2003
1	Materiele vaste activa	723.814.486	733.805.560
	- tunnel	721.158.194	733.375.200
	- overige vaste activa	219.043	323.313
	- in uitvoering	2.437.249	107.047
2	Vlottende activa	21.318.275	32.730.198
	- overlopende activa	423.449	685.984
	- debiteuren	263.903	337.414
	- belastingen en sociale lasten	16.928	2.597.121
	- vorderingen	796.330	266.821
	- liquide middelen	19.817.665	28.842.858
Totaal activa		745.132.761	766.535.758

Passiva		2004	2003
3	Eigen vermogen	720.699.822	748.075.189
	- aandelenkapitaal	76.140.000	76.140.000
	- wettelijke reserve	418.092	418.092
	- agioreserve	631.022.827	666.022.827
	- winstreserve	13.118.903	5.494.270
4	Langlopende schulden	14.044.509	5.232.888
5	Kortlopende schulden	10.388.430	13.227.681
	- belastingen en sociale lasten	1.163.467	5.817.543
	- vooruit ontvangen bedragen	-	489.589
	- crediteuren	4.918.951	2.506.771
	- borgsommen	477.490	397.810
	- abonnementsgelden	2.303.653	1.892.632
	- nog te betalen bedragen	1.524.869	2.123.336
Totaal passiva		745.132.761	766.535.758

2. Resultatenrekening 2004

(bedragen in euro's)

	2004	2003*	
1 <i>Tolopbrengsten</i>	21.450.175	15.429.897	
contant	5.952.337	5.435.150	
t-tag	11.879.405	7.571.015	
creditcard	1.200.844	889.165	
tankcard	1.925.687	1.182.447	
chipknip	484.914	342.592	
overig	6.987	9.527	
2 <i>Bijdragen</i>	41.587.183	32.775.865	
Bijdrage Staat	39.211.639	30.923.825	
Bijdrage Provincie Zeeland	2.375.544	1.852.040	
3 <i>Rente</i>	316.760	1.663.853	
4 <i>Algemene opbrengsten</i>	80.530	32.243	
= Som der bedrijfsopbrengsten	63.434.647	49.901.859	
5 <i>Salarissen, pensioenen en sociale lasten</i>	3.692.009	2.435.514	#
6 <i>Inhuur en uitzendkrachten</i>	1.416.165	1.169.791	#
7 <i>Algemene kosten</i>	1.867.314	1.267.827	#
8 <i>Informatiesystemen</i>	493.610	523.608	
9 <i>Marketing</i>	428.804	390.493	
10 <i>In stand houden</i>	6.487.048	7.206.188	
11 <i>Afschrijvingen</i>	25.266.463	19.993.168	
= Som der bedrijfslasten	39.651.413	32.986.589	
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belasting	23.783.233	16.915.270	
14 <i>Belastingen</i>	-	-	
Resultaat na belastingen	23.783.233	16.915.270	

= aangepast voor vergelijkingsdoeleinden

* Exploitatie vanaf 15 maart 2003

3. Kasstroomoverzicht

(bedragen in euro's)

	2004	2003
Kasstroom uit operationele activiteiten		
Resultaat na belastingen	23.783.233	16.915.270
Aanpassingen voor:		
Afschrijvingen op materiële vaste activa	25.266.463	19.993.168
	25.266.463	19.993.168
Veranderingen in werkkapitaal:		
Vorderingen (excl. liquide middelen)	2.386.729	2.282.983
Kortlopende schulden	- 2.839.251	5.516.735
	-452.522	7.799.718
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	48.597.174	44.708.156
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		
Investeringen in materiële vaste activa	- 15.275.390	- 49.405.674
Desinvesteringen in materiële vaste activa	-	-
	- 15.275.390	- 49.405.674
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		
Mutatie langlopende schulden	8.811.623	- 167.112
Uitgifte aandelenkapitaal	-	29.700.000
Betaald dividend	- 16.158.600	- 11.421.000
Uitbetaald agio	- 35.000.000	- 23.000.000
	- 42.346.977	- 4.888.112
Netto kasstroom	- 9.025.193	- 9.585.630
Mutatie geldmiddelen		
Geldmiddelen per 1 januari	28.842.858	38.428.489
Toename (afname) geldmiddelen	-9.025.193	-9.585.631
Geldmiddelen per 31 december	19.817.665	28.842.858

4. Waarderingsgrondslagen

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

In de specificatie van de materiele vaste activa zijn met ingang van dit boekjaar eenduidiger categorieën gehanteerd. In de resultatenrekening zijn de kosten van uitzendkrachten nu opgenomen onder de post 'Inhuur en uitzendkrachten' in plaats van onder 'Salarissen, pensioenen en sociale lasten'. Advieskosten zijn nu opgenomen onder de algemene kosten. De gehanteerde grondslagen van waardering en van resultaatbepaling zijn ongewijzigd gebleven ten opzichte van het voorgaande jaar.

Grondslagen voor waardering van activa en passiva

Materiële vaste activa

De tunnel wordt gewaardeerd tegen verkrijgingprijs 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.

Overige vaste activa worden gewaardeerd tegen verkrijgings- of vervaardigingsprijs onder aftrek van lineaire afschrijvingen gedurende de geschatte economische levensduur of lagere bedrijfs-waarde. De vaste activa welke nog in uitvoering zijn worden apart gerubriceerd. Over deze laatste categorie wordt pas afgeschreven als het actief gereed en in gebruik genomen is.

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.

Grondslagen voor bepaling van het resultaat

Algemeen

Het resultaat wordt bepaald als het verschil tussen de opbrengstwaarde van de tunnelpassages, de bijdragen 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 die 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'.

Voor de berekening wordt uitgegaan van de per balansdatum definitieve of meest recente indexcijfers. Verschillen met reeds ontvangen bijdragen, die ontstaan door gewijzigde indexcijfers per balansdatum, worden tot het moment van eindafrekening als vordering of schuld opgenomen op de balans.

Overige opbrengsten

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

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 lineair afgeschreven op basis van de verkrijgings- of vervaardigingsprijs. De afschrijvingstermijn van overige activa varieert van 3 tot 10 jaar, afhankelijk van de geschatte economische levensduur van het actief.



5. Toelichting op de balans

1) Materiële vaste activa

Het actief '**Tunnel**' betreft de totale bouwkosten van de Westerscheldetunnel met bijbehorende werken. Verder onderscheiden we investeringen in '**Overige materiële vaste activa**' en '**Activa in uitvoering**'. Een specificatie treft u aan in onderstaande tabel.

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

	Tunnel	Overige vaste activa	Activa in uitvoering	Totalen
1 januari 2004				
Nieuwwaarde	753.356.704	334.977	107.047	753.798.728
Cumulatieve waardeverminderingen en afschrijvingen	- 19.981.504	- 11.664	-	- 19.993.168
Boekwaarde	733.375.200	323.313	107.047	733.805.560
Mutaties 2004				
Investeringen	12.945.188	-	2.330.202	15.275.390
Desinvesteringen	-	-	-	
Afschrijvingen	- 25.162.194	-104.270	-	- 25.266.464
	- 12.217.006	-104.270	2.330.202	- 9.991.074
31 december 2004				
Nieuwwaarde	766.301.892	334.977	2.437.249	769.074.118
Cumulatieve waardeverminderingen en afschrijvingen	- 45.143.698	- 115.934	-	- 45.259.632
Boekwaarde	721.158.194	219.043	2.437.249	723.814.486

Het totaal van de investeringen in 2004 bedraagt € 15,3 miljoen. Dit betreft voor een bedrag van € 10,1 miljoen de bijdrage van de NV in de totstandkoming van de uitbreiding van het Sloespoor overeenkomstig contractuele afspraken. Hiervan is € 8,7 miljoen pas verschuldigd in 2006 en 2007 en is derhalve als schuld in de balans opgenomen. Daarnaast is in 2005 geïnvesteerd in enkele aanpassingen aan de tunnel. Investeringen in uitvoering betreffen met name de bouw van het nieuwe hoofdkantoor van de NV en IT systemen welke beide begin 2005 zijn opgeleverd.

2) Vlottende activa

Onder '**Overlopende activa**' worden de uitgaven in het kader van de voorbereidingen van de aanleg van de Kanaalkruising Sluiskil (€ 847.000) en het ontvangen aandeel van de Provincie Zeeland daarin (€ 424.000) verantwoord.

De vorderingen inzake belastingen en sociale lasten bestaat ultimo boekjaar met name uit sociale lasten, waar dit het vorig boekjaar vooral betrekking had op te vorderen omzetbelasting.

Een specificatie van de '**Vorderingen**' treft u aan in onderstaande tabel.

Vorderingen	31-12-2004	31-12-2003
Te ontvangen rente	111.362	228.728
Pensioenen	-	6.348
Vooruitbetaalde bedragen	421.538	-
Te ontvangen bedragen	263.430	31.745
	796.330	266.821

Het saldo '**Liquide middelen**' bestaat uit de kas- en banksaldi.

De Westerscheldetunnel heeft een kredietfaciliteit op één rekening courant bij de Fortis Bank ter hoogte van € 500.000. Tevens is aan de verhuurder van het kantoorpand in Goes een bankgarantie verstrekt van € 43.109 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.

3) Eigen vermogen

Het maatschappelijk kapitaal van de N.V. Westerscheldetunnel bedraagt € 90 miljoen, opgebouwd uit 2 miljoen (gewone) aandelen met een nominale waarde van € 45 per stuk. Hiervan is per 31 december 2004 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 '**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 miljoen) minus de tot en met 2004 uitgekeerde agio (€ 58 miljoen).

De '**Winstreserve**' geeft het saldo weer van cumulatieve resultaten na aftrek van uitgekeerd dividend.

Het verloop van het eigen vermogen gedurende 2004 is als volgt samen te vatten:

Eigen vermogen	
Aandelenkapitaal per 1-1-2004	76.140.000
Mutaties 2004	-
Aandelenkapitaal per 31-12-2004	76.140.000
Wettelijke reserve per 1-1-2004	418.092
Mutaties 2004	-
Wettelijke reserve per 31-12-2004	418.092
Agioreserve per 1-1-2004	666.022.827
Uitkering agio 2004	- 35.000.000
Agioreserve per 31-12-2004	631.022.827
Winstreserve per 1-1-2004	5.494.270
Resultaat 2004	23.783.233
Uitkering interim dividend	- 16.158.600
Winstreserve per 31-12-2004	13.118.903
Totaal eigen vermogen per 31-12-2004	720.699.822

4) Langlopende schulden

Langlopende schulden	31-12-2004	31-12-2003
Lening Zeeland Seaports	5.344.509	5.232.888
Schuld inzake bijdrage uitbreiding Sloespoor	8.700.000	-
	14.044.509	5.232.888

De lening van Zeeland Seaports is tijdens de bouwfase aangewend voor de aanleg van de Verbeterde Ontsluiting van het Sloegebied. Over het uitstaande saldo is een rente van 5% verschuldigd, die wordt toegevoegd aan het saldo. Aflossingen vinden plaats op basis van de mate van het gebruik van de ontsluiting. De op grond hiervan over het afgelopen boekjaar verschuldigde aflossing, is opgenomen onder kortlopende schulden. De verwachting is dat deze lening in 2017 zal zijn afgelost.

Op grond van contractuele afspraken is een bijdrage verschuldigd voor de uitbreiding van het Sloespoor. De totale uitgaven (inclusief een schatting van de indexering op grond van het contract) die hiermee gemoeid zijn, zijn opgenomen onder investeringen. Het bedrag dat niet binnen een jaar verschuldigd is, is hierboven opgenomen. Over dit saldo is geen intrest verschuldigd.

5) Kortlopende schulden

Schulden uit hoofde van belastingen en sociale lasten zijn als volgt te specificeren:

	31-12-2004	31-12-2003
Dividendbelasting	-	5.750.000
Omzetbelasting	1.066.195	-
Loonbelasting	53.196	67.543
Pensioenen	44.076	-
Belastingen en premies sociale verzekeringen	1.163.467	5.817.543

De '**Vooruit ontvangen bedragen**' bestonden ultimo 2003 voornamelijk uit vooruit ontvangen exploitatiebijdragen.

De post '**Borgsommen**' bevat de door klanten betaalde borg voor 47.749 t-tag's à € 10,- per t-tag.

Abonnementsgelden' bestaat uit de nog niet verbruikte tegoeden op t-tags van klanten. Gemiddeld staat er eind 2004 per t-tag een bedrag open van € 48,25. Het aantal t-tags is dan verdeeld in 40.331 stuks met een bijboekbedrag van 60 euro en 7.418 stuks met een bijboekbedrag van 200 euro.

De nog te betalen bedragen zijn als volgt te specificeren:

	31-12-2004	31-12-2003
Overige kortlopende schulden	991.716	1.777.869
Aflossingsverplichting	329.005	196.669
Te betalen vakantiegeld en vakantiedagen	204.148	148.798
Nog te betalen bedragen	1.524.869	2.123.336



6. Toelichting op de resultatenrekening

2004 is voor de exploitatie van de Westerscheldetunnel het eerste volle boekjaar. De vergelijkingscijfers van het boekjaar 2003 hebben, in verband met de openstelling van de tunnel per 14 maart 2003 niet betrekking op een periode van 12 maanden, maar van circa 9½ maand.

1) Tolopbrengsten

De **'Tolopbrengsten'** zijn in het tweede exploitatiejaar een krappe 4% onder de (overigens) ambitieuze begroting gebleven.

In onderstaande tabel zijn de vervoersaantallen en -opbrengsten afgezet tegen de begroting:

Categorie	Voertuig	Aantal begroot	Aantal 2004	Opbrengst begroot	Opbrengst 2004
		X 1.000		X € 1.000	
I	motor, personenauto	2.256	1.755	7.771	5.893
IA	cat. I met abonnement	2.142	2.337	5.544	6.025
II	cat. I met aanhanger	115	87	594	438
IIA	cat. II met abonnement	74	58	285	223
III	vrachtwagens, bussen	50	59	645	709
IIIA	cat. III met abonnement	93	129	905	1254
IV	cat. III met aanhanger	154	155	2.653	2.474
IVA	cat. IV met abonnement	302	345	3.901	4.434
Totalen		5.186	4.925	22.298	21.450

Zoals uit bovenstaande tabel blijkt is vooral het aantal passages in de categorieën I, III en IV met een abonnement groter dan verwacht, maar met name de passages in categorie I zonder abonnement vallen tegen; de t-tag is een groter succes gebleken dan verwacht. Door de toename van het aantal abonneementhouders en de aanpassing van de tarieven is de gemiddelde opbrengst per passage overigens gestegen van € 4,23 naar € 4,36.

3) Rente

Onder **'Rente'** is per saldo de indexering van de schuld aan Zeeland Seaports (€ 0,4 miljoen) en de ontvangen rente van de banken verantwoord (€ 0,7 miljoen).

5) Salarissen, pensioenen en sociale lasten

De bruto jaarsalarissen, inclusief vakantietoeslag, prestatiebeloningen, sociale lasten en pensioenpremies van de directie bedroegen over het gehele jaar 2004 € 151.652 (2003: € 270.521); de bezoldiging en kostenvergoeding van de Raad van Commissarissen over deze periode bedroeg € 49.220 (2003: € 47.779). Het beloningsniveau van Directie en Commissarissen is ten opzichte van 2003 nauwelijks gewijzigd; de daling van de directiebeloning is te verklaren doordat de directie in 2003 uit twee personen bestond, terwijl er in 2004 grotendeels sprake was van een eenhoofdige directie.

Onderstaand de specificatie van de kosten voor Salarissen, pensioenen en sociale lasten in 2004:

	2004	2003
Salarissen	2.713.969	1.888.417
Sociale lasten	251.301	181.432
Pensioenlasten	326.036	170.509
Overige personeelskosten	400.703	195.156
Totaal	3.692.009	2.435.514

Het gemiddeld aantal fte's over 2004 bedroeg 59,3 (2003: 37,9).

10) In stand houden

Voor het onderhoud aan de Westerscheldetunnel is voor de eerste 10 jaar na opening een contract afgesloten met een aannemerscombinatie. De hieraan gerelateerde uitgaven vormen de belangrijkste post binnen deze kostensoort. Daarnaast omvat dit ook kleinere onderhoudsuitgaven aan gebouwen, de aanschaf van reserveonderdelen voor het tolsysteem, bergingskosten, kosten in verband met schades en gereedschappen.

7. Toelichting op het kasstroomoverzicht

Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de indirecte methode. De geldmiddelen in het kasstroomoverzicht bestaan uit de liquide middelen.



8. Niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen

Kanaalkruising Sluiskil

De vennootschap heeft 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.

Investerings in materiële vaste activa

Voor zover voor materiële vaste activa in uitvoering facturen zijn ontvangen, zijn deze opgenomen op de balans. Het nog resterende bedrag voor uit te voeren investeringen bedraagt € 0,7 miljoen. Dit betreft de bouw van het nieuwe hoofdkantoor, enkele aanpassingen op het tolplein, grondaankopen en investeringen in automatiseringsinfrastructuur.

Daarnaast zijn verplichtingen aangegaan voor toekomstige verdubbeling van wegen bij een bepaald aantal passages (€ 17 miljoen) en het aanleggen van een ongelijkvloerse aansluiting op de N61 (€ 24 miljoen). De ramingen zijn geïndexeerd en geactualiseerd ten opzicht van de jaarrekening 2003. Voorts heeft de NV de verplichting om in de toekomst het natuurgebied 'Inlaag 2005' te Ellewoutsdijk in te richten als uitvloeisel van de door de bouw van de tunnel gewenste natuurcompensatie. Naar verwachting zal een en ander in de loop van 2005 gerealiseerd worden en is hiermee een bedrag van € 0,7 miljoen gemoeid.

Onderhoudsverplichtingen

Voor het 'In stand houden' van de activa zijn verplichtingen aangegaan betreffende het onderhoud van de installaties, wegen en kunstwerken en de tunnel (€ 44,7 miljoen). Dit betreft de Onderhoudsovereenkomst met KMW tot 2013.

Contracten met de beheerder van 'Informatiesystemen', Fujitsu Services, geven nog een restverplichting van € 0,5 miljoen aan ten behoeve van onderhoud en ondersteuning.

Overige verplichtingen

Dit bestaat hoofdzakelijk uit de huur en schoonmaak van het kantoor in Goes (t/m mei 2005) en huur van datalijnen. Verder zijn er leasecontracten voor bedrijfsauto's. Totaal voor een bedrag van ruim € 0,2 miljoen.

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. Deze claims zijn of worden neergelegd bij de Raad van Arbitrage voor de Bouw. Voor twee claims heeft dit kort voor het jaareinde geleid tot een voor de vennootschap zeer goede uitspraak waartegen overigens in maart 2005 weer beroep is aangetekend door de tegenpartij.

Directie N.V. Westerscheldetunnel

ir. M. Buis

Raad van Commissarissen

dr. ir. G. Blom

F.W.C. Castricum

drs. W.L. Moerman

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 kunnen slechts plaatshebben tot ten hoogste het uitkeerbare deel van het eigen vermogen.*
- *Uitkering van winst geschiedt na de vaststelling van de jaarrekening waaruit blijkt dat zij geoorloofd is.*
- *De directie kan, met inachtneming van het dienaangaande in het tweede lid bepaalde, besluiten tot het doen van tussentijdse uitkeringen.*
- *De algemene vergadering kan, met inachtneming van het dienaangaande in het tweede lid bepaalde, besluiten tot uitkeringen ten laste van een reserve.*
- *De vordering van de aandeelhouder tot uitkering vervalt door een tijdsverloop van vijf jaren.*

Het saldo van de winstreserve op de balans per 31 december 2004 is als volgt te specificeren:

Winstreserve	
Winstreserve per 1-1-2004	5.494.270
Resultaat 2004	23.783.233
Uitkering interim dividenden in 2004	- 16.158.600
Winstreserve per 31-12-2004	13.118.903

De directie stelt voor thans als volgt te besluiten:

- Een bedrag van € 10.152.000 wordt bestemd als dividend over het boekjaar 2004. Dit bedrag is reeds in februari 2005 in de vorm van interim dividend uitgekeerd aan de aandeelhouders.

Na uitkering van bovenstaand dividend resteert derhalve een winstreserve van € 2.966.903.



Accountantsverklaring

PRICEWATERHOUSECOOPERS 

PricewaterhouseCoopers
Accountants N.V.
Buitenruststraat 8
4337 EH Middelburg
Postbus 7055
4330 GB Middelburg
Telefoon (0118) 67 11 00
Fax (0118) 67 11 22
www.pwc.com/nl

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

Accountantsverklaring

Opdracht

Ingevolge uw opdracht hebben wij de jaarrekening 2004 van N.V. Westerscheldetunnel te Borssele 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 2004 en van het resultaat over 2004 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.

3 juni 2005

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

PricewaterhouseCoopers is de handelsnaam van onder meer de volgende vennootschappen: PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. (KvK 34180285), PricewaterhouseCoopers Belastingadviseurs N.V. (KvK 34180284), PricewaterhouseCoopers Advisory N.V. (KvK 34180287) en PricewaterhouseCoopers B.V. (KvK 34180289). Op diensten verleend door deze vennootschappen zijn Algemene Voorwaarden van toepassing, waarin onder meer aansprakelijkheidsvoorwaarden zijn opgenomen. Deze Algemene Voorwaarden zijn gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel te Amsterdam en ook in te zien op www.pwc.com/nl

Colofon

© 2005

Tekst en samenstelling : N.V. Westerscheldetunnel

Fotografie : Duofoto, e.a.



: Pitman Grafisch Bedrijf B.V. Goes

