

2005

Jaarverslag




Maakt meer mogelijk!

Colofon

© 2006

Tekst en samenstelling : N.V. Westerscheldetunnel

Fotografie : Duofoto, e.a.

 : Pitman Grafisch Bedrijf B.V. Goes

N.V. Westerscheldetunnel

postadres
Postbus 303

4460 AS Goes

bezoekadres

Westerscheldetunnelweg 1

4454 PD Borssele

telefoon 0113-278480

telefax 0113-278481

KvK te Middelburg

nr. 22040203

www.westerscheldetunnel.nl

info@westerscheldetunnel.nl



2005

Jaarverslag

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 2005	11
3. De tunnel in de markt	13
4. Veiligheid	15
5. Technisch Beheer	17
6. Personeelsbeleid	20
7. Corporate Governance	22
8. Business Development	23
9. Kanaalkruising Sluiskil	25
Jaarrekening 2005	27
1. Balans per 31 december 2005 (voor winstbestemming)	28
2. Resultatenrekening 2005	29
3. Kasstroomoverzicht	30
4. Waarderingsgrondslagen	31
5. Toelichting op de balans	33
6. Toelichting op de resultatenrekening	36
7. Toelichting op de kasstroomoverzicht	37
8. Niet uit de balans blijkende rechten en verplichtingen	39
9. Overige gegevens	39
Accountantsverklaring	40

Preadvies

Aan de aandeelhouders van de N.V. Westerscheldetunnel

Borssele, 29 maart 2006

Ter voldoening van het bepaalde in artikel 26 van de statuten heeft de directie de jaarrekening over het boekjaar 2005 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 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 goed te keuren conform artikel 29 van de statuten. De behandeling van de jaarrekening zal geschieden in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders op 20 april 2006.

Hoogachtend,

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



Verlag van de Raad van Commissarissen

Inleiding

De Raad van Commissarissen heeft tot taak toezicht te houden op het beleid van de directie en de algemene gang van zaken in de organisatie. Tevens adviseert de Raad de directie. Gedurende het overleg met de directie is er in het afgelopen jaar zoals gebruikelijk veel aandacht geweest voor zaken als de strategie van de organisatie, de financiële ontwikkelingen en het functioneren van het tunnelbedrijf (met name gericht op beschikbaarheid en veiligheid). Doorgaans worden deze ontwikkelingen besproken aan de hand van de door de onderneming opgestelde kwartaalrapportage. In november is uitgebreid stilgestaan bij het strategisch plan en de daarmee verband houdende financiële prognoses.

Specifieke gespreksonderwerpen in het afgelopen jaar waren: de voorgenomen aandelenverkoop, de strategie ten aanzien van mogelijke nieuwe activiteiten, het ziekteverzuim, de ontwikkeling van de tolopbrengsten en de tarifiering.

De verdere implementatie van de voor de N.V. Westerscheldetunnel relevante onderwerpen van de Code Tabaksblat en de invoering daarvan hebben een belangrijke rol gespeeld in het afgelopen jaar. Voor verdere details verwijzen wij u naar het hoofdstuk corporate governance, elders in dit jaarverslag.

De Raad is in het verslagjaar vijf keer bij elkaar gekomen voor reguliere vergaderingen. Daarnaast is er gedurende een specifiek overleg aandacht besteed aan diverse corporate governance aspecten. Tevens evalueerde de Raad haar eigen functioneren alsmede het functioneren van de directie. De vergaderingen werden veelal door de complete Raad bezocht. Daarnaast is bij toerbeurt de overlegvergadering tussen Ondernemingsraad en directie bijgewoond door een lid van de Raad en is door de voorzitter overleg gevoerd met de aandeelhouders.

Boekjaar 2005

De exploitatie van de Westerscheldetunnel in 2005 levert een gemengd beeld op. Enerzijds zijn de financiële resultaten, door het tegenvallend verkeersaanbod, achtergebleven bij de verwachting, anderzijds is opnieuw gebleken dat de tunnel een veilige en betrouwbare verbinding vormt.

“Veilig en betrouwbaar” is bij uitstek van belang voor het succes van de onderneming. Het is ook bij uitstek het resultaat van de inspanningen van allen, directie en medewerkers.

De Raad van Commissarissen heeft daar veel waardering voor en wil dat langs deze weg tot uitdrukking brengen.

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

Samenstelling van de Raad van Commissarissen

Hieronder volgt nadere informatie over de samenstelling van de Raad, waarbij tevens relevante (neven)functies vermeld zijn.

Dr.ir. G. Blom (1938) (voorzitter)

- Voorzitter Raad Vastgoed Rijksoverheid
- Voorzitter Raad van Toezicht Stichting Delft Cluster
- Plaatsvervangend voorzitter Commissie voor de Milieu-effectrapportage
- Lid Raad van Commissarissen 'DLV Adviesgroep N.V.' (tot 21 oktober 2005)
- Buitengewoon lid van de Onderzoeksraad voor Veiligheid
- Lid Commissie Taakstellingen en flankerend beleid beton- en metselzandvoorziening
- Lid College Bodemdaling door Aardgaswinning

FW.C. Castricum (1947)

- Lid van de Raad van Toezicht Avans Hogeschool
- Voorzitter van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV)
- Buitengewoon lid van de Onderzoeksraad voor Veiligheid

Drs. W.L. Moerman (1950)

- Lid kernteam commissarissenopleiding Erasmus Universiteit Rotterdam

Mr.drs. A.J.G. Poppelaars (1959)

Huidige functie: Lid van Gedeputeerde Staten van Zeeland (sinds 1999)

- Commissaris Delta N.V.
- Commissaris Evides N.V.
- Lid Bestuurlijk Overleg De Bevelanden (infrastructuur)
- Lid Bestuurlijk Overleg Rijksweg 57
- Voorzitter portefeuillehouders Verkeer en Vervoer in Zeeland
- Voorzitter Regionaal Overleg Verkeersveiligheid Zeeland
- Voorzitter Stuurgroep Duurzaam Veilig West-Zeeuws-Vlaanderen
- Bestuurslid Incodelta (goederenvervoer)
- Lid IPO-adviescommissie Mobiliteit
- Lid IPO-adviescommissie Veiligheid

Ir. W. Stevelink (1935)

- Geen nevenfuncties

De heer Castricum is op diens verzoek per 1 januari 2006 afgetreden. De heer Blom is per 1 januari 2006 herkozen als voorzitter van de Raad. De heer Poppelaars is lid op grond van het aandeelhouderschap van de Provincie Zeeland, overeenkomstig artikel 21 van de Statuten van de vennootschap.

Directieverslag

1. Inleiding

Terugkijkend op 2005 mag worden geconstateerd, dat onze organisatie min of meer een volgroeide status heeft bereikt. Dat dit enige tijd vergde is niet vreemd als men bedenkt, dat in 2003 de exploitatie van de tunnel startte en er dus een grotendeels nieuwe organisatie aan de slag ging met nieuwe procedures, nieuwe technische systemen en in een nieuwe omgeving. De afgelopen jaren is noodzakelijkerwijs veel aandacht besteed aan het bijstellen en optimaliseren van al die processen.

Doorstromen

In dit groeiproces is in 2005 vooral aandacht besteed aan twee thema's, te weten doorstromen en doorgroeien. De doorstroming is in belangrijke mate gestimuleerd door wijzigingen op het tolplein. Zo is het afgelopen jaar het tolplein in zuidelijke richting verlengd en verbreed; dat is in combinatie gedaan met het ombouwen van de rijstroken voor breedtetransport tot 'normale' rijstroken. En voorts is de bebording op het tolplein herzien. Dat alles heeft geleid tot een betere doorstroming op die locatie. Een dissonant hierin zijn de problemen met de slagbomen die zich in de laatste maanden voordeden.

Positief is verder ook, dat de doorstroming in de tunnel zelf werd verbeterd. Dit blijkt onder meer uit de verhoogde beschikbaarheid van de tunnel.

Doorgroeien

Een belangrijk punt van zorg is in het afgelopen jaar de ontwikkeling van het aantal passages geweest. De groei bleef in belangrijke mate achter bij de verwachtingen volgens het door ons gehanteerde verkeersmodel. Hoewel 9,8% groei was voorspeld, bleek dat over het jaar 2005 een groei van slechts 1,4% werd gerealiseerd. Deze tegenvaller wordt in belangrijke mate toegeschreven aan een lagere economische groei in het algemeen en aan de slechte toeristische ontwikkelingen in Zeeland in het bijzonder.

Waar de doorgroei zich wél nadrukkelijk manifesteerde, was in het gebruik van de t-tag. In 2005 werd maar liefst 62% van de passages met de t-tag betaald. En dat kwam de serviceverlening aan onze klanten ten goede en ook de doorstroming op het tolplein. Dit succes kent echter ook een keerzijde. Omdat op iedere t-tag passage 25% korting werd gegeven, bleven de gemiddelde inkomsten per passage achter bij de verwachtingen.

De tegenvallende groei in het aantal passages en het toegenomen gebruik van de t-tag tezamen hebben geleid tot lagere opbrengsten bij vrijwel gelijk blijvende kosten en derhalve tot de conclusie, dat de tarieven met ingang van 2006 meer moesten worden verhoogd dan met de inflatiecijfers en dat er een andere kortingsstructuur moet worden toegepast voor onze veelgebruikers. Er is reeds een onderzoek gestart naar mogelijke introductie van een gestaffelde kortingsstructuur.

Personeel

Het doorgroeien heeft op personeelsgebied een paar opvallende resultaten voortgebracht. Zo is in overleg met de daartoe door de Ondernemingsraad gemachtigde vakbonden een CAO tot stand gebracht met een looptijd tot 1 april 2007. Daarmee is een helder kader geschapen voor de arbeidsvoorwaarden, hetgeen ondermeer tot constructiever en professioneler overleg met de Ondernemingsraad heeft geleid. Een ander resultaat is, dat het hoge ziekteverzuim onder de tolgaarders via

een uitgebreid pakket aan maatregelen sterk is teruggebracht. Ook is een start gemaakt met het verkrijgen van een betere bezetting op het tolplein door middel van een nieuw rooster. Kortom, ook in de personele sfeer is er meer rust en stabiliteit ontstaan.

Veiligheid

Onveranderd is er in 2005 veel aandacht geweest voor de veiligheid in de tunnel. Dat is geschied in de vorm van overleg met hulpverleningsdiensten, aanpassing van plannen en procedures, opleidingen, etc., etc. De meest in het oog springende activiteit betreft echter de ingebruikname van een trajectcontrolesysteem voor handhaving van de maximumsnelheid in de tunnel. Qua procedures is er een antwoord opgesteld op een rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid inzake tegenverkeer in de tunnel; gelukkig heeft onderzoek ons bevestigd in ons eerdere standpunt, dat tegenverkeer tijdens onderhoudswerkzaamheden veilig en verantwoord is. Voorts loopt er bij en met bestuurders in de regio nog steeds een discussie over de financiering van de brandweervoorzieningen.

Kanaalkruising Sluiskil

Doorgroeien in 2005 beoogde vooral alles wat met de Westerscheldetunnel zelf te maken had. Maar ook was groei voorzien in twee relatief nieuwe ontwikkelingen. De eerste betreft de voorbereiding van de bouw van de Kanaalkruising Sluiskil. De publicatie van de Trajectnota/MER liep aanzienlijke vertraging op vanwege de landelijke fijn stof problematiek. Verder was de financiering van de Kanaalkruising in het overleg tussen



de beide aandeelhouders van de Westerscheldetunnel langdurig onderwerp van gesprek en is in 2005 niet tot uitsluitel gekomen. Toch is er op diverse terreinen ook voortgang geboekt. Zo is de Trajectnota/MER nog in 2005 vastgesteld. Het belangrijkste punt daaruit is: als er een nieuwe verbinding wordt aangelegd, zal dat een tunnel zijn pal ten zuiden van de huidige brug bij Sluiskil. Daarnaast werd in de discussie over de diepte van de ligging van deze tunnel eind 2005 een belangrijke stap gezet, doordat de Vlaamse overheid zich bereid heeft verklaard om onder voorwaarden de kosten van een extra verdiepte ligging voor haar rekening te nemen.

Business Development

Een tweede ontwikkeling betreft Business Development. In de eerste helft van het jaar werden twee in eigen beheer uitgewerkte business cases voor beprijzen van infrastructuur in een apart rapport aangeboden aan de minister van Verkeer en Waterstaat en aan de voorzitter van de commissie 'Anders betalen voor mobiliteit'. In de loop van het jaar kreeg de visie van de N.V. Westerscheldetunnel gebaseerd op 'beprijzen maakt meer mobiliteit mogelijk' veel aandacht van bedrijven en overheden, zowel regionaal als nationaal. Dit trok ook diverse malen de aandacht van de landelijke pers. Kortom, er werd een goede basis gelegd voor verdere ontwikkeling van het potentieel in deze nieuwe en dynamische markt. De ophanden zijnde aandelenverkoop heeft de vaart in dit proces voor het komende jaar echter aanzienlijk getemperd. De aandeelhouders wensen namelijk het verkoopproces niet te bezwaren met nieuwe initiatieven.

2. Financiële ontwikkelingen in 2005

Resultaat 2005

Het jaar 2005 is afgesloten met een positief resultaat van € 25,4 miljoen (2004: € 23,8 miljoen).

De totale opbrengsten bestaan in 2005 voor 66% uit exploitatiebijdragen betaald door het Rijk en de Provincie Zeeland (2004: 66%). Omtrent deze bijdragen zijn tot maart 2033 afspraken gemaakt, waarbij rekening is gehouden met inflatiecorrectie. Zonder deze bijdrage is de exploitatie van de tunnel niet kostendekkend.

Voor de bouw van de Westerscheldetunnel is door de aandeelhouders (het Rijk en de Provincie Zeeland) eigen vermogen ter beschikking gesteld tot een bedrag van € 766 miljoen in 2003. De aandeelhouders wensen terugbetaling van dit geïnvesteerde eigen vermogen en willen daarboven een rendement behalen van 7,5% over de gehele investeringsperiode tot 2033. Voor zover het werkelijke rendement hoger is dan 7,5% is door de minister van Financiën toegezegd dat dit ten goede komt aan de realisatie van de Kanaalkruising Sluiskil.

Op grond van deze afspraken is een jaarlijkse stijging van het resultaat noodzakelijk om gemiddeld over de hele periode uit te komen op het minimumrendement van 7,5%. In de eerste jaren zal derhalve een rendement over het eigen vermogen behaald worden dat ver beneden de 7,5% ligt. In latere jaren wordt rekening gehouden met een hoger rendement, een en ander als resultante van verwachte stijging van de baten en de daling van het eigen vermogen.

De huidige rendementsontwikkelingen zijn als volgt samen te vatten:

bedragen in € x 1000	2003	2004	2005
Resultaat (voor 2003: exploitatie vanaf 15 maart 2003)	16.915	23.783	25.384
Gemiddeld Eigen Vermogen	759.578	730.020	691.256
Rendement op EV	2,23%	3,26%	3,67%

Jaarlijks wordt een prognose opgesteld van het verwachte rendement over de gehele periode vanaf 1998 tot maart 2033. Deze prognose is mede bepalend voor de tariefbepaling. Op basis van de meest recente berekening wordt een rendement van 7,9% verwacht, waardoor 0,4% ruimte overblijft voor het opvangen van mogelijke toekomstige tegenvallers of voor de financiering van de Kanaalkruising Sluiskil.

Opbrengsten

De exploitatiebijdragen van Rijk en Provincie Zeeland vormen het grootste deel van de inkomsten van de onderneming. Deze bijdragen stegen ten opzichte van vorig boekjaar met 3,2% ten gevolge van de inflatiecorrectie.

De andere inkomsten bestaan met name uit tolobbrengsten. Deze stegen met € 494.338 ofwel 2,3%. Deze stijging is echter veel lager dan begroot. De begroting van de tolobbrengsten was tot en met 2005 gebaseerd op de bestaande door de Provincie Zeeland en Rijkswaterstaat ontwikkelde verkeersmodellen. Deze voorspellen een aanzienlijke verkeersgroei tot en met 2010. Naar nu blijkt bedraagt de verkeersgroei in 2005 ten opzichte van 2004 slechts 1,4%, in afwijking van de prognose van 9,8%. Daarnaast bedroeg de stijging van de gemiddelde prijs per passage slechts 0,9%, terwijl de tariefverhoging over 2005 ten opzichte van 2004 2,4% bedroeg. Het verschil tussen gerealiseerde prijsstijging en de tariefstijging wordt met name verklaard door de sterke toename van het aantal t-tag passages. Passage met behulp van de t-tag resulteerde immers in een korting van 25%. Ten opzichte van 2004 steeg het aantal t-tag passages in 2005 met 3,5% tot 61,8% van het totaal aantal passages (2004: 58,3%).

Kosten

De grootste kostenpost van de onderneming bestaat uit de afschrijving van de tunnel, gebouwen en de materiële vaste activa. Deze kosten zijn niet of nauwelijks te beïnvloeden. De afschrijvingen stegen ten opzichte van het voorgaande jaar met 2,9%. De operationele kosten zoals salarissen en onderhoud, daalden met 5,7% ten opzichte van het vorige jaar. Hieruit blijkt dat de toenemende ervaring in het exploiteren van de tunnel leidt tot betere kostenbeheersing. Daarnaast wordt in de komende jaren een verdere optimalisering verwacht.

Investeringsen

Werd 2004 nog in sterke mate gekenmerkt door investeringen die samenhangen met het afronden van de bouwactiviteiten, in 2005 zijn de investeringen sterk beperkt gebleven. Voor de eerstkomende jaren zullen de investeringen op een vergelijkbaar niveau blijven, maar vanaf 2009 zullen naar verwachting enkele substantiële investeringen aan de orde zijn, zoals het verdubbelen van de toelijdende wegen naar de tunnel.

Aandelenverkoop

De voorgenomen verkoop van de aandelen van de N.V. Westerscheldetunnel heeft een belangrijke rol gespeeld in het afgelopen jaar. Momenteel is er nog geen definitieve besluitvorming bekend ten aanzien van de verkoop. De organisatie is momenteel nauw betrokken bij de totstandkoming van de concessievoorwaarden, due diligence onderzoeken en overige zaken die voorbereid moeten worden in het kader van een aandelenverkoop. De directie behartigt hierbij de belangen van de N.V. en haar medewerkers, ook in de toekomst.



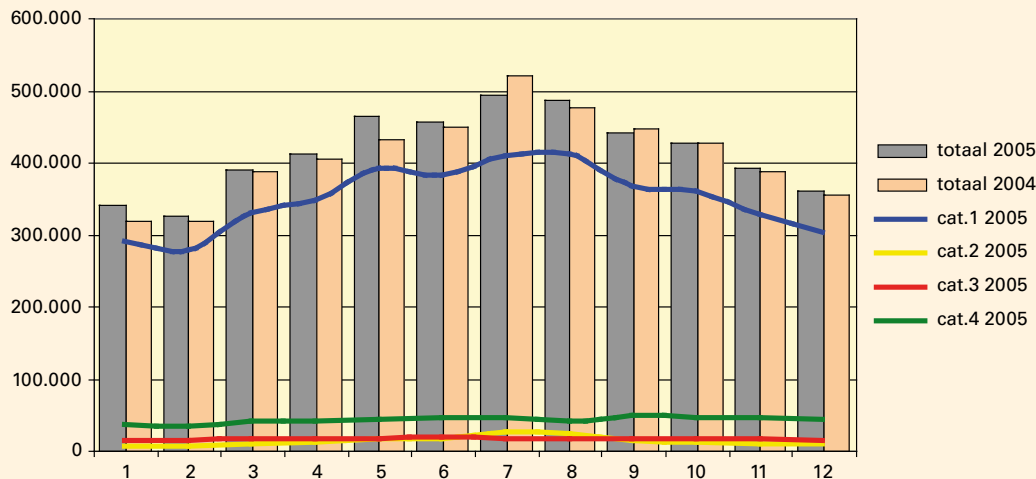
3. De tunnel in de markt

In 2005 stond een aantal doelstellingen in de markt voorop: het realiseren van een toename in het aantal passages met 9,8 %, stimuleren van de groei van het aantal abonnees en daarbij zorgen voor tevreden klanten, zowel voor particuliere als zakelijke gebruikers.

Het aantal abonnees steeg en uit de respons van klanten bleek dat de tevredenheid hoog scoorde. Echter wat het aantal passages betrof, bleef de werkelijke groei van 1,4% sterk achter bij de prognose. De oorzaak hiervan ligt voor een belangrijk deel in een lagere economische groei in het algemeen en achterblijvende toeristische ontwikkelingen in Zeeland in het bijzonder.

Verdeling verkeer 2005 per maand

(totaal vgl. met 2004)



t-tag

Het succes van de t-tag zette ook in 2005 door. Het aantal vaste klanten met een abonnement nam met 3.630 toe tot 37.949. In totaal hadden zij 52.403 t-tags in gebruik. Dat is ten opzichte van 2004 een toename van 4.654 t-tags. Daarnaast vertoonde het aantal passages met abonnement een sterke stijging met name in de categorieën I en III. Een gevolg daarvan was, dat het aantal passages zonder abonnement in alle categorieën tegenviel.

Klantenservice

De bereikbaarheid en de snelheid van het afhandelen van gesprekken en schriftelijke vragen door de klantenservice scoren onverminderd hoog.

In 2005 zijn 16.538 klantcontacten afgehandeld. Dit betrof in 71% van de gevallen vragen over het abonnement of de financiële afhandeling van passages, 27% waren informatieverzoeken en 2% klachten. De meeste klachten hadden betrekking op de werking van de t-tags of kwamen van klanten wiens t-tag om financiële redenen geblokkeerd werd.

Klanttevredenheid

In het laatste kwartaal van 2005 is een grootschalig klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd onder zowel vaste als incidentele klanten van de Westerscheldetunnel. In totaal werd door bijna 1.500 respondenten een uitgebreide vragenlijst teruggestuurd. Uit de voorlopige resultaten blijkt dat men (zeer) tevreden is over de tunnel in het algemeen, de dienstverlening op het tolplein en over de ondersteuning van de klantenservice.

Marketing

Ook in 2005 werd de markt 'bewerkt' met de distributie van het eigen MMM-magazine in Vlaanderen en heel Zeeland. Verder werd intensief samengewerkt met onder andere de VVV Zeeuws-Vlaanderen, de Stichting Vlissingen Promotie en de Dienst voor Toerisme Oost-Vlaanderen.

In de loop van het jaar is een voorstel uitgewerkt voor de introductie van een zogeheten klantenvoordeelprogramma. Dit loyaliteitsprogramma is met name bedoeld om klanten te binden aan de Westerscheldetunnel. De voorbereiding van een mogelijke introductie vindt plaats in 2006.

Met het oog op het vrachtverkeer werden initiatieven ontplooid in samenwerking met EVO en TLN, de Nederlandse brancheorganisaties voor transport en logistiek. Dit resulteerde onder andere in de organisatie van het minisymposium 'Bereikbare mobiliteit' en in de introductie van een advertentie-campagne in de vakbladen.

Verder werd de campagne 'Westerscheldetunnel, de slimste route' ook in 2005 voortgezet.

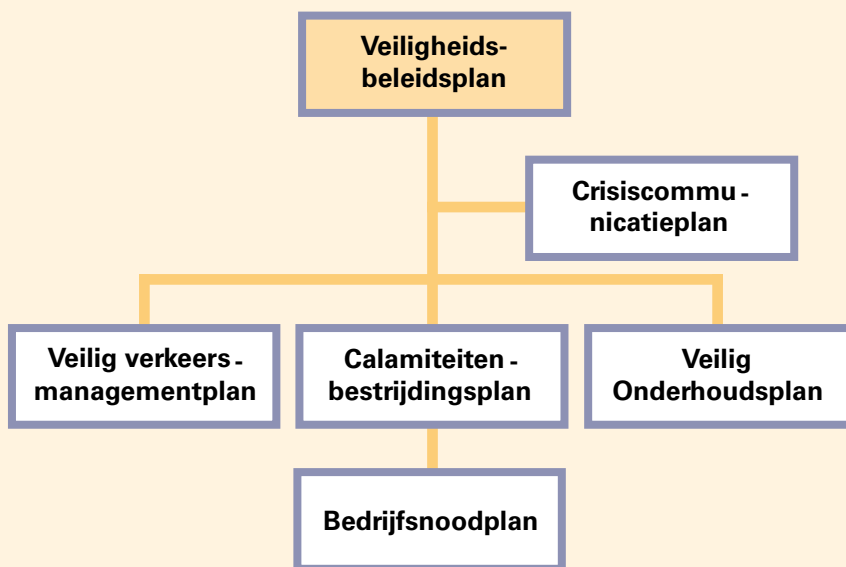
In de media

De Westerscheldetunnel stond ook in 2005 zeer regelmatig, in sommige perioden bijna dagelijks, in het nieuws. Met name in de regio kreeg de tunnel veel aandacht met onderwerpen zoals de tien miljoenste passage, de oplevering van het aangepaste tolplein, de nieuwe bebording, veiligheidsissues, het fenomeen 'tunnelwandelen', kleine incidenten, de slagboomproblematiek, de gevolgen van extreme sneeuwval en de aangekondigde tariefsverhogingen voor 2006. Daarnaast kregen de Business Development activiteiten van de N.V. Westerscheldetunnel in het kader van beprijzen van infrastructuur landelijke publiciteit.



4. Veiligheid

In 2005 is gestart met de herziening van de veiligheidsplannen van de N.V. Westerscheldetunnel. Aan de basis voor deze verschillende plannen staat het Veiligheidsbeleidsplan.



Inmiddels zijn het calamiteitenbestrijdingsplan en het veilig onderhoudsplan herzien, in 2006 volgen de overige plannen. De gemeenten hebben een nieuwe versie van hun rampenbestrijdingsplan gemaakt. Ook is in overleg met de gemeenten een voorstel gedaan voor de herziening van de gebruiksvergunning. Reden hiervoor is dat, nu de tunnel een aantal jaren in bedrijf is, er bij de brandweer en bij de NV meer kennis van en ervaring met veilig gebruik van de Westerscheldetunnel en de toepasbaarheid van de gebruiksvergunning bij het handhaven van het veiligheidsniveau is opgebouwd.

Opleiding en oefening calamiteitenorganisatie

De leden van de calamiteitenorganisatie hebben een uitgebreid opleidingsprogramma gevolgd. De opleiding bestond uit theorie afgewisseld met cases en monodisciplinaire oefeningen. De geplande multidisciplinaire oefening met de openbare hulpdiensten is niet doorgegaan. Inmiddels zijn er afspraken gemaakt met betrekking tot de tijd en het proces om te komen tot een grootschalige oefening. Ook is afgesproken een aantal kleinschalige multidisciplinaire oefeningen te plannen in de loop van 2006.

Wetgeving tunnelveiligheid

Door deelname aan het landelijke tunnelbeheerdersoverleg is de N.V. Westerscheldetunnel nauw betrokken bij de totstandkoming van de invulling aan de toekomstige wetgeving ten aanzien van tunnelveiligheid.

Onderzoeksraad voor Veiligheid

In januari verscheen het rapport 'Tweerichtingsverkeer in één tunnelbuis tijdens geplande werkzaamheden' van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Aanleiding was vooral het ongeval dat in 2003 in onze tunnel tijdens onderhoud plaatsvond. In het rapport deed de Onderzoeksraad ondermeer een aantal aanbevelingen aan de tunnelbeheerders die tweerichtingsverkeer toestaan tijdens onderhoud. Deze beheerders werd gevraagd een standpunt te bepalen ten aanzien van de aanbevelingen. In 2005 zijn in opdracht van de NV risicoanalyses uitgevoerd met betrekking tot verkeersafwikkeling tijdens onderhoud. Het standpunt ten aanzien van de aanbevelingen van de raad is begin 2006 bepaald en vervolgens conform voorschrift verzonden aan de minister van Verkeer en Waterstaat.

Trajectcontrole

De gemiddelde snelheid in de tunnel lag te hoog. Vooral in de nachtelijke uren werd veel te hard gereden. In december is het trajectcontrolesysteem in de tunnel in gebruik genomen. Het effect op de snelheid in de tunnel was onmiddellijk zichtbaar; het overgrote deel van de gebruikers houdt zich aan de maximumsnelheid.

C2000

Alle hulpdiensten in Zeeland zijn voor hun communicatie inmiddels overgestapt op C2000.

Nieuw ventilatieregime

Uit proeven bleek dat met het oorspronkelijke ventilatieregime niet altijd voorkomen kon worden dat rook uit de ongevalsbuis in de veilige buis terechtkwam. In samenwerking met de Bouwdienst van Rijkswaterstaat is een nieuw ventilatieregime ontwikkeld en geïmplementeerd, dat lekkages naar de veilige buis voorkomt. Ook zijn speciale regimes ontwikkeld die bij mist of bij een gevaarlijk stoffenincident buiten de tunnel zoals bij DOW, ingezet kunnen worden.

Incidenten

In 2005 vonden zes eenzijdige ongevallen plaats. In vijf gevallen ging het om voertuigen met een aanhanger die tijdens het inrijden van de tunnel in de problemen kwamen. De ongevallen werden naar alle waarschijnlijkheid veroorzaakt door overbelasting en/of een te hoge snelheid. Als extra waarschuwing zijn inmiddels borden geplaatst, die de gebruikers informeren over het hellingspercentage.

Eind november leidde een combinatie van hevige sneeuwval en stroomuitval ertoe dat de tunnel gedurende drie uur niet beschikbaar was. Daarnaast heeft een aantal korte afsluitingen plaatsgevonden met diverse oorzaken.



5. Technisch Beheer

In 2005 ging bij Technisch Beheer de aandacht voornamelijk uit naar de volgende zaken:

- modificaties en projecten;
- optimaliseren van de beheer- en onderhoudstaken;
- verbeteren van het tolinningsysteem.

Het resultaat hiervan was, dat zowel de technische infrastructuur als het management op onderhoud op een hoger niveau is komen te liggen. Om ervoor te zorgen dat de afdeling Technisch Beheer en de operationele technische systemen optimaal functioneren, zal deze lijn in 2006 worden voortgezet.

Modificaties en projecten

Tijdens het verslagjaar heeft Technisch Beheer voor het eerst geopereerd met de nieuwe bezetting, die minimaal noodzakelijk geacht werd voor het op het gewenste kwaliteitsniveau uitvoeren van haar taken. Door de grote hoeveelheid modificaties en projecten die dit jaar hebben plaatsgevonden, is het - ondanks de grote inzet van de afdeling - niet gelukt alle werken af te ronden in 2005. Een aantal zal in het volgende jaar worden afgerond.

De volgende grotere modificaties en projecten zijn dit jaar uitgevoerd:

- afronding, oplevering en ingebruikname van het nieuwe hoofdkantoor;
- verbouwing van het bedieningsgebouw;
- herinrichting van het tolplein en het integreren van de buitenste lanes;
- aanbrengen van nieuwe bebording boven de lanes op het tolplein;
- aanleggen van informatiepanelen langs het tracé;
- aanleggen van een brandblusvijver nabij het tolplein;
- aanleg en ingebruikname van het fietspad aan de noordwest zijde van het tolplein;
- aanleggen van eenabri en een overdekte wachtruimte voor buspassagiers op het tolplein;
- implementatie van het nieuwe ventilatieregime in de tunnel;
- aanleggen en ingebruikname van het trajectcontrolesysteem in de tunnel;
- bouw van een loods voor Technisch Beheer op toerit zuid;
- C2000.

Hiernaast kennen we nog een aantal langlopende projecten:

Verdubbeling wegen

Het project verdubbeling toeleidende wegen tunnel werd in 2005 gestart. Het geheel is in twee delen opgesplitst, te weten een noordelijk en een zuidelijk deel, omdat in het noordelijk deel (Zuid-Beveland) eerder congestie wordt verwacht dan in het zuidelijk deel (Zeeuws-Vlaanderen).

Er heeft een inventarisatie plaatsgevonden van de uit te voeren voorbereidingen om tijdig een start te kunnen maken met de bouw. Vervolgens is opdracht verstrekt om een voorontwerp te maken. De eerste versie hiervan is reeds getoetst, de op- en aanmerkingen worden verwerkt tot een lijst van aanpassingen op het voorontwerp. Het projectplan en het programma van eisen zijn beide 'in concept' gereed. Verder is er besloten de weg uit te voeren als regionale stroomweg (categorie III) voorzien van een verharde vluchtstrook. De werkzaamheden voor verdubbeling van de toeleidende wegen zullen aansluiten bij de verbreding van de Sloeweg respectievelijk de Traktaatweg. Volgens de huidige planning zullen deze in de periode van 2011 tot 2013 worden afgerond.

Inrichten natuurgebied Ellewoutsdijk (Inlaag 2005)

Door Grontmij wordt, in opdracht van de N.V. Westerscheldetunnel, een bestek met tekeningen en een raming opgesteld voor de inrichting van de inlaag 2005. Over dit op te stellen bestek vond in 2005 intensief overleg plaats tussen alle betrokken partijen, te weten de Provincie Zeeland, Rijkswaterstaat, Domeinen, de Vereniging Natuurmonumenten en de N.V. Westerscheldetunnel. Voor de werkzaamheden werd reeds een ontgrondingvergunning aangevraagd.

Verder vonden onderhandelingen plaats tussen Domeinen, het Waterschap Zeeuwse Eilanden en de Vereniging Natuurmonumenten over grondruil, grondoverdracht en langdurige beheersovereenkomsten. De hoop en verwachting bestaan, dat in 2006 de inlaag volledig kan worden ingericht.

Optimaliseren van de beheer- en onderhoudstaken

In 2005 werd de aandacht voor de optimalisatie van de beheer- en onderhoudstaken gecontinueerd. Hierbij is het inspectieregime van de NV geoptimaliseerd. Er heeft voor de eerste maal een uitgebreide evaluatie van ons onderhoud en onderhoudsconcept plaatsgevonden. Dit moet leiden tot verbetering van het betreffende concept en zal eveneens dienen als input voor de aanpassingen binnen de RCM (reliability centered maintenance) aanpak.

Verder is er veel energie gestopt in een nauwere samenwerking met omliggende wegbeheerders. Op het gebied van gladheidbestrijding werd in dit verband grote voortgang geboekt.

Inspecties

De conditie van de tunnel en de wegen is in 2005 grondig geïnspecteerd door middel van een zogeheten tunnelscan en een tweejaarlijkse meting van het wegdek. Hieruit bleek dat zowel alle elektrotechnische installaties in de E-kelders, als het wegdek van het hele tracé in zeer goede conditie verkeren.

Verbeteren van het tolinningsstelsel

In 2005 zijn diverse verbeteringen in het tolinningsstelsel aangebracht. Maar hoewel de betrouwbaarheid van het systeem inmiddels redelijk hoog is, zijn er nog steeds een aantal problemen. Er is uitgebreid onderzoek verricht naar het functioneren van de hardware; deze is waar mogelijk geoptimaliseerd. De laatste punten zullen in 2006 uitgevoerd worden. De software is volledig doorgelicht en ook hier zijn de problemen in kaart gebracht. Deze zullen zo goed mogelijk worden opgelost, zodat het systeem in ieder geval tot 2008 naar behoren blijft functioneren.

Verder is er een start gemaakt met de eerste gesprekken voor de mogelijke vervanging van het systeem in 2008; deze zullen in 2006 meer vorm krijgen.

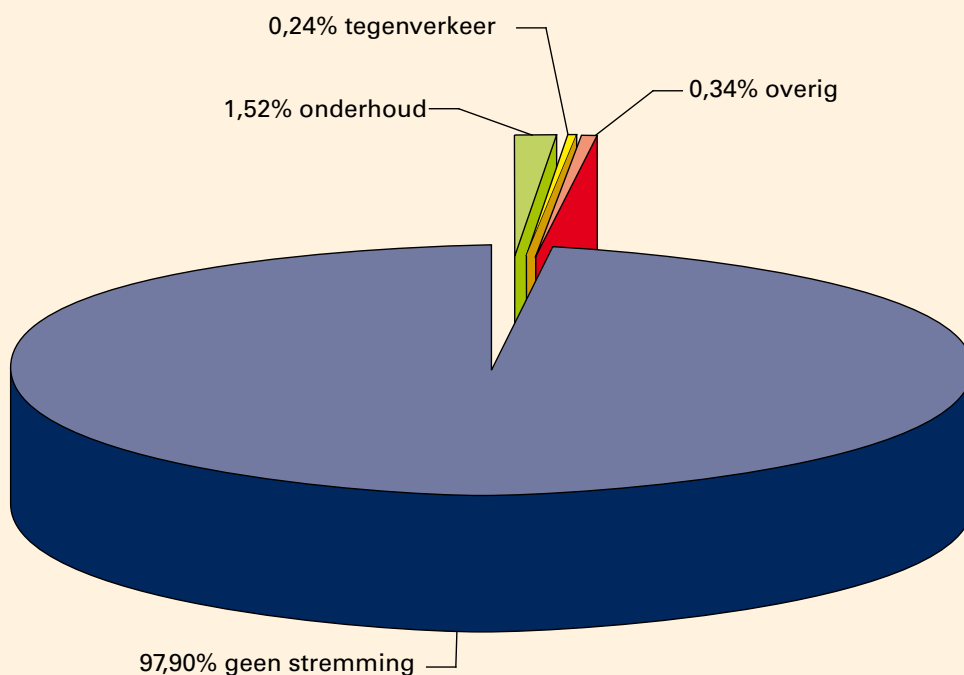
Beschikbaarheid tunnel

In 2005 zijn beide buizen 97,9% van de tijd beschikbaar geweest (2004: 95%). In 99,8% werd de verbinding in stand gehouden (2004: 99,6%). Dit houdt in dat de tunnel in heel 2005 17 uur en 39 minuten volledig afgesloten is geweest, waarvan 14 uur om tegenverkeer in te stellen bij onderhoud. Op basis hiervan kunnen we concluderen dat er ten aanzien van de beschikbaarheid sprake is van een aanmerkelijke verbetering ten opzichte van het voorgaande jaar.

In onderstaande tabel wordt de stremming in 2005 van beide buizen afzonderlijk weergegeven, uitgedrukt in aantal minuten.

Type	Oostbuis Aantal (min)	Westbuis Aantal (min)	Totaal Aantal (min)	Percentage
Onderhoud	3.923	4.068	7.991	72,4%
Tegenverkeer	688	577	1.265	11,5%
Pech	143	38	181	1,6%
Ongeval	164	644	808	7,3%
Landbouw	0	8	8	0,1%
Bijzonder Transport	26	0	26	0,2%
Afval	71	0	71	0,6%
Hoogte detectie	116	167	283	2,6%
Diverse	203	198	401	3,6%
Totalen	5.334	5.700	11.034	100,0%

In onderstaande grafiek wordt dit weergegeven:



6. Personeelsbeleid

De organisatie heeft, naast veiligheid, klantgerichtheid hoog in het vaandel staan. Dat wordt vooral bereikt door kennisontwikkeling en een goede dienstverlening. Het personeelsbeleid is in belangrijke mate daarop gericht en dat komt tot uiting op de volgende werkerterreinen:

Organisatiestructuur

Bij het inrichten van de organisatie en het vaststellen van de personele formatie wordt gestreefd naar een soepel functionerende, slanke organisatie. Hierbij zijn feitelijke werkdruk en te verwachten ontwikkelingen leidend bij de bepaling van de bezetting in kwalitatief en kwantitatief opzicht. De organisatiestructuur is als volgt:



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

Eind 2005 telde de organisatie 68 eigen medewerkers, tezamen 58,8 voltijd functies. Daarnaast is voor 1,2 voltijd functies aan specifieke expertise ingehuurd (m.n. projectmanagement Kanaalkruising Sluiskil) en de vaste bezetting van tolgaarders is bij 'piek en ziek' aangevuld met uitzendkrachten. Er is voor 6,2 voltijd functies aan uitzendkrachten ingehuurd.

Doordat een analyse werd gemaakt van de factoren die van invloed zijn op de bezetting op het toplein, kon beter worden gepland en was minder inhuur noodzakelijk.

Gezondheidsmanagement

Direct na de verhuizing naar het nieuwe kantoorgebouw begin 2005, is een nieuwe RI&E (Risico-Inventarisatie en -Evaluatie) opgesteld. Op basis hiervan is vastgesteld dat de arbeidsomstandigheden over de gehele lijn gezien goed zijn geregeld. Wel is het ziekteverzuim onder de tolgaarders al langere tijd een belangrijk aandachtspunt. Reeds in 2004 en voortgezet in 2005 zijn er dan ook een aantal interne maatregelen genomen om dit verzuim terug te dringen. Het verzuim onder de tolgaarders was in het vierde kwartaal teruggebracht tot 5%, maar bedroeg gemiddeld over het jaar 14,7%. Het verzuim binnen de totale organisatie was in 2005 gemiddeld 5,0%.

Kennismanagement

De kwaliteit en de professionele ontwikkeling van de medewerkers zijn kritische succesfactoren voor een goede dienstverlening. Daarom wordt het volgen van vak- en functiegerichte opleidingen en trainingen gestimuleerd. Bovendien worden de medewerkers intensief voorbereid op eventuele calamiteiten. Bij het oefenen van rampscenario's worden de openbare hulpdiensten nauw betrokken.

Dit zorgt ervoor dat de medewerkers zijn getraind voor situaties waarin de nood aan de man is. In 2005 is circa 4% van de totale personeelskosten geïnvesteerd in opleiding en training.

Organisatiecultuur

Sinds de verhuizing werken alle medewerkers 'samen onder één dak'. Het nieuwe hoofdkantoor wordt door de medewerkers unaniem als een plezierige werkomgeving ervaren en de fysiek sterk ingekorte communicatielijnen tussen staf en operationele afdelingen komen de samenwerking en communicatie merkbaar ten goede. In de samenwerking gelden openheid, resultaatgerichtheid, samenwerking en besluitvaardigheid als kernwaarden. Het toepassen van deze kernwaarden in de dagelijkse praktijk, tezamen met het toepassen van vastgestelde procedures is een belangrijke stap in het volwassen worden van de organisatie.

Ter ondersteuning van de interne communicatie worden de intranetsite, de nieuwsbrief 'TolnieuwsT' en het personeelsblad 'WSTeam' ingezet.

Medezeggenschap

De Ondernemingsraad heeft besloten om het onderhandelen over de arbeidsvoorwaarden uit te besteden aan de vakbonden AbvaKabo FNV en CNV Publieke Zaak. De directie ondersteunt dit besluit. Hierdoor had de Ondernemingsraad de handen vrij om, binnen de kaders van de wet op de Ondernemingsraad, een actieve rol te spelen in de verdere ontwikkeling van het sociale beleid en de kernactiviteiten van de onderneming. Daarnaast hield de Ondernemingsraad nadrukkelijk de vinger aan de pols bij het proces van aandelenverkoop en bij de ontwikkeling van nieuwe bedrijfsactiviteiten.

Arbeidsvoorwaarden

2005 is het jaar waarin de arbeidsvoorwaarden centraal hebben gestaan. Begin 2005 zijn de voorwaarden vergeleken met hetgeen gebruikelijk is in Nederland. Hieruit is naar voren gekomen dat de N.V. Westerscheldetunnel goede arbeidsvoorwaarden heeft. Vervolgens is in samenwerking met Ondernemingsraad en vakbonden een ondernemings-CAO opgesteld. Rond de jaarwisseling is met de vakbonden overeenstemming bereikt over de pensioenregeling, de introductie van levensloop en een extra bijdrage in de kosten van de nominale zorgpremie. Voor de zorgverzekering van de individuele medewerkers is een nieuw collectief contract afgesloten. De CAO heeft een looptijd tot 1 april 2007.



7. Corporate Governance

Sinds enige jaren is het beleid van de onderneming gericht op transparant en integer handelen binnen alle geledingen van de organisatie. Een belangrijke handreiking bij de invulling van deze begrippen wordt gevormd door de Nederlandse Corporate Governance Code. Ook al is deze code in beginsel alleen van toepassing op beursgenoteerde ondernemingen, toch wordt bij het invullen van het begrip Corporate Governance zoveel mogelijk rekening gehouden met de Corporate Governance Code.

Gezien het feit dat de organisatie vrij klein en overzichtelijk is en beide aandeelhouders nauw betrokken zijn bij de strategische planning en informatieverstrekking hieromtrent, is besloten een aantal zaken uit de Code anders uit te werken. Hierbij valt bijvoorbeeld te denken aan de volgens de Code in te stellen auditcommissie, remuneratiecommissie en selectie en benoemingscommissie.

Een belangrijk onderdeel van Corporate Governance betreft de wijze waarop risico's binnen de organisatie worden beheerst en hoe hierover wordt gerapporteerd. Binnen de N.V. Westerscheldetunnel wordt bij risicomanagement met name gekeken naar kernbegrippen zoals veiligheid, beschikbaarheid en rendement. Ontwikkelingen binnen deze kernbegrippen vormen een centraal onderdeel in het proces van planning en control binnen de organisatie. Risico's worden regelmatig besproken met de Raad van Commissarissen.

Voorts is het van belang dat de rol en het profiel van de Raad van Commissarissen en de directie geborgd zijn. Hiertoe beschikt de organisatie over een reglement voor de Raad van Commissarissen en voor de directie, alsmede over een profielbeschrijving voor de Raad van Commissarissen.



8. Business Development

2005 valt voor de afdeling Business Development duidelijk uiteen in twee delen. Het eerste halfjaar waarin in eigen beheer twee business cases zijn uitgewerkt en werd bijgedragen aan de landelijke discussie over beprijzing van infrastructuur. En de tweede helft van het jaar waarin veel acquisitie is gepleegd. Dit resulteerde in de uitvoering van de eerste opdrachten. Op landelijk politiek niveau kwam men uiteindelijk tot besluitvorming over het dossier beprijzen van infrastructuur.

Business cases

De business cases zijn studies geweest naar de haalbaarheid van aanleg van nieuwe infrastructuur met private middelen. Hierbij is ten eerste gekozen voor de A4 Zuid tussen Antwerpen en Rotterdam waarin nog twee weggedeelten ontbreken. De belangrijkste conclusie van deze studies was, dat beide cases, uitgaande van een netwerkbenadering en indien gewenst, geheel door middel van tolheffing zijn te financieren.

De kennis die met de business cases werd opgedaan is in eerste instantie vooral gebruikt om de positie van de NV als infrabeheerder te verbeteren. Zo zijn gesprekken gevoerd met de fractiewoordvoerders van de drie grote politieke partijen in de Tweede Kamer. Daarnaast is door de ministers van Financiën en Verkeer en Waterstaat een brede commissie ingesteld om advies te geven aangaande de toekomst van beprijste mobiliteit. Door de N.V. Westerscheldetunnel is een aantal gesprekken gevoerd met de voorzitter van deze commissie Anders Betalen voor Mobiliteit, de heer Nouwen.

De business cases hebben geresulteerd in het rapport 'Mobiliteit als dienst, bereikbaarheid als product'. Dat rapport werd aansluitend op de presentatie van de resultaten van de commissie Anders Betalen voor Mobiliteit, tijdens een persconferentie aan een aantal kamerleden aangeboden. De minister van Verkeer en Waterstaat kreeg het rapport separaat toegestuurd.

Acquisitie

De introductie van dit mobiliteitsrapport van de NV heeft geleid tot een groot aantal presentaties en verzoeken van bedrijven en overheden om contact te leggen. Hier is veel aandacht aan besteed als onderdeel van een acquisitietraject. Uiteindelijk zijn er in 2005 twee betaalde opdrachten uitgevoerd: een quick scan beprijzing Amsterdam en een quick scan voor de Kamer van Koophandel Rotterdam en het Havenbedrijf Rotterdam. Presentaties zijn er onder andere gegeven voor de Statencommissie Verkeer en Vervoer Provincie Noord-Holland en Gedeputeerden van de Provincies Gelderland, Noord-Brabant en Zuid-Holland, alsmede voor een groot aantal bestuurders van grote en middelgrote gemeenten.

De business case A4 Zuid heeft een vervolg gekregen door de deelname aan het project Mainport Corridor Zuid (PMZ) van Rijkswaterstaat, waarbij in opdracht van de minister de mogelijkheden voor een PPS samen met het bedrijfsleven verkend zijn. Hiervoor is door de N.V. Westerscheldetunnel een visie op toekomstig privaat wegbeheer uitgewerkt. Echter door een onverwachte financiële toezegging van de minister van Verkeer en Waterstaat voor de aanleg van een ontbrekend deel van de A4 Zuid, is de drijfveer voor een PPS-constructie uit het project PMZ getemperd en is het ongewis hoe met betrekking tot het resterende weggedeelte verder wordt gegaan.

Beprijzing

Eind december 2005 heeft de Tweede Kamer ingestemd met het voorstel van de minister van Verkeer en Waterstaat aangaande de invoering van rekeningrijden. Dit betekent dat in de loop van het volgende decennium beprijzing van het gebruik van infrastructuur landelijk zal worden ingevoerd. Tot die tijd zullen een aantal knelpunten versneld worden aangepakt, waarbij voor- of cofinanciering zal plaatsvinden door middel van tol. De N.V. Westerscheldetunnel wil hierbij een rol spelen.

Gezien het feit dat Business Development, vanwege het speciale karakter van de activiteiten, moeilijk in de lopende verkoop van aandelen is in te passen, werden er geen onomkeerbare beslissingen genomen die de aandelenverkoop konden verstoren. Dit betekent dat het accent vooral kwam te liggen op het voorbereiden op de kansen die beprijzing in de markt gaat bieden.



9. Kanaalkruising Sluiskil

In 2005 is verder gewerkt aan de tracé/m.e.r.-procedure voor een nieuwe kanaalkruising bij Sluiskil. Tevens zijn voorbereidende werkzaamheden voor ontwerp en realisatie uitgevoerd. De business case is geactualiseerd en de toekomstige diepte van het kanaal is besproken met Vlaanderen.

Planologische procedure

De publicatie van de trajectnota/MER was voorzien op 24 september 2004.

Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State op 15 september 2004 over de interpretatie van het besluit luchtkwaliteit, werd de publicatie van de trajectnota uitgesteld. Daarnaast achtte het bevoegd gezag het in eerste instantie ongewenst als de trajectnota werd gepresenteerd vóórdát er tussen Nederland en Vlaanderen duidelijkheid was over de kanaaldiepte. Uiteindelijk is de trajectnota/MER ter inzage gelegd van 9 mei tot en met 4 juli 2005. De hierdoor ontstane vertraging is in de planning verwerkt. Mede door deze vertraging ontstond de mogelijkheid om de variant boortunnel aan de trajectnota toe te voegen; het blijkt dat er planologisch geen verschil is tussen een boortunnel en een afzinktunnel.

Op de trajectnota zijn 61 reacties binnengekomen. De meeste insprekers kiezen voor een tunnel. De projectorganisatie heeft op basis van de inspraak een concept antwoordnota en een concept standpunt opgesteld ten behoeve van het bevoegd gezag. Daarin wordt gekozen voor een tunnel. In het eerste kwartaal van 2006 wordt een uitspraak van het bevoegd gezag verwacht.

Kanaaldiepte

In 2005 heeft een ambtelijke werkgroep gewerkt aan een advies over de aanlegdiepte van een tunnel. De reden hiervoor is dat Vlaanderen heeft aangedrongen op een diepte van 16 meter, waar vanuit Nederland een diepte van 13,5 meter zou volstaan. De minister van Verkeer & Waterstaat zal medio 2006 op basis hiervan een besluit nemen.

Inmiddels heeft de Vlaamse minister, vooruitlopend op het definitieve standpunt, aangegeven dat Vlaanderen in principe en onder voorwaarden bereid is tot het betalen van de extra kosten voor een verdiepte ligging van de tunnel op 16 meter. In het project wordt voor de technische voorbereidingen verder uitgegaan van deze diepte.

Vorbereiding realisatie

Naast de werkzaamheden voor de trajectnota/MER zijn in 2005 ook activiteiten voor de voorbereiding van de realisatie uitgevoerd. Onder andere:

- Het gebied is opgemeten en in een digitaal model vastgelegd.
- De wegaansluitingen zijn nader uitgewerkt; opdracht voor een concept-wegontwerp is gegeven.
- Het opstellen van een tunnelveiligheidsplan conform de nieuwe wetgeving is voortgezet; in 2006 zal het plan officieel aan de expertgroep worden aangeboden.
- Enkele percelen en objecten zijn anticiperend aangekocht.
- De wijze van aanbesteding is besproken met een aantal experts. In afwachting van het besluit over de business case zijn geen verdere keuzes gedaan.
- Het overleg met Terneuzen over de grenzen van het project, de vergunningsvoorwaarden, e.d. is voortgezet.

In afwachting van een besluit over de financiering is er nog geen aanvang gemaakt met het opzetten van een projectorganisatie voor de uitvoering.

Ten opzichte van de eerdere plannings is er inmiddels wel vertraging opgetreden. Een belangrijke oorzaak is de eerder genoemde problematiek rond de luchtkwaliteit, maar ook de bepaling van de juiste diepteligging van de tunnel en de wijze van financiering zijn vertragende factoren. Dit alles heeft ertoe geleid, dat de huidige planning uitgaat van een ingebruikstelling van de nieuwe tunnel in 2011.

Budget planvoorbereiding

De provincie heeft ermee ingestemd dat de bijkomende kosten van de anticiperende grondaankoop (voorbereidingskosten 2^{de} fase, geraamd op € 450.000) als voorbereidingskosten worden behandeld. Het budget voor de planstudiefase bedraagt nu € 2,7 miljoen. Of het budget voldoende is, kan op dit moment nog niet bepaald worden. Dit is mede afhankelijk van de wijze van aanbesteden. De provincie heeft bevestigd dat deze voorbereidingskosten onderdeel uitmaken van de projectraming en bij realisatie te zijner tijd ten laste van het projectbudget verrekend worden. Aan Rijkswaterstaat is gevraagd om een zelfde bevestiging.

Communicatie

In samenwerking met het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat zijn de aankondigingen, de informatie- en inspraakavond en de nieuwsbrief over de trajectnota/MER en de inspraak afgehandeld.



2005 Jaarrekening



Maakt meer mogelijk!

Jaarrekening

1. Balans per 31 december 2005 (voor winstbestemming)

bedragen in euro's

Activa		2005	2004
1	Materiele vaste activa	699.932.724	723.814.486
	- tunnel	697.358.066	721.158.194
	- gebouwen en terreinen	2.001.929	-
	- overige vaste activa	542.114	219.043
	- in uitvoering	30.615	2.437.249
2	Vlottende activa	11.317.313	21.318.275
	- overlopende activa	1.481.335	423.449
	- debiteuren	371.290	263.903
	- belastingen en sociale lasten	-	16.928
	- vorderingen	728.583	796.330
	- liquide middelen	8.736.105	19.817.665
Totaal activa		711.250.037	745.132.761

Passiva		2005	2004
3	Eigen vermogen	690.964.425	720.699.822
	- aandelenkapitaal	76.140.000	76.140.000
	- wettelijke reserve	418.092	418.092
	- agioreserve	591.022.827	631.022.827
	- winstreserve	23.383.506	13.118.903
4	Langlopende schulden	13.993.439	14.044.509
5	Kortlopende schulden	6.292.173	10.388.430
	- belastingen en sociale lasten	294.345	1.163.467
	- crediteuren	460.266	4.918.951
	- borgsommen	524.030	477.490
	- vooruit ontvangen bedragen	2.513.431	2.303.653
	- nog te betalen bedragen	2.500.101	1.524.869
Totaal passiva		711.250.037	745.132.761

2. Resultatenrekening 2005

bedragen in euro's

Resultatenrekening		2005	2004
1	<i>Tolopbrengsten</i>	21.944.512	21.450.175
	contant	5.645.309	5.959.324
	t-tag	12.696.060	11.879.405
	credit card	1.043.748	1.200.844
	tankcard	2.174.111	1.925.687
	chipknip	385.284	484.914
2	<i>Bijdragen</i>	42.922.111	41.587.183
	Bijdrage Staat	40.486.814	39.211.639
	Bijdrage Provincie Zeeland	2.435.297	2.375.544
3	<i>Rente</i>	69.465	316.760
4	<i>Algemene opbrengsten</i>	8.177	80.530
	= Som der bedrijfsopbrengsten	64.944.265	63.434.647
5	<i>Salarissen, pensioenen en sociale lasten</i>	3.842.645	3.692.009
6	<i>Inhuur en uitzendkrachten</i>	498.209	1.416.165
7	<i>Algemene kosten</i>	1.606.650	1.867.314
8	<i>Informatiesystemen</i>	714.461	493.610
9	<i>Marketing</i>	277.767	428.804
10	<i>In stand houden</i>	6.620.160	6.487.048
11	<i>Afschrijvingen</i>	26.000.867	25.266.463
	= Som der bedrijfslasten	39.560.759	39.651.413
	Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belasting	25.383.506	23.783.233
12	<i>Belastingen</i>	-	-
	Netto resultaat	25.383.506	23.783.233

3. Kasstroomoverzicht

bedragen in euro's

Kasstroomoverzicht N.V. Westerscheldetunnel	2005	2004
Kasstroom uit operationele activiteiten		
Resultaat na belastingen	25.383.506	23.783.233
Aanpassingen voor:		
Afschrijvingen op materiële vaste activa	26.000.867	25.266.463
	26.000.867	25.266.463
Veranderingen in werkkapitaal:		
Vorderingen	- 1.080.598	2.386.729
Kortlopende schulden	- 4.096.257	- 2.839.251
	- 5.176.855	- 452.522
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	46.207.518	48.597.174
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		
Investeringen in materiële vaste activa	- 2.119.105	- 15.275.390
Desinvesteringen in materiële vaste activa	-	-
	- 2.119.105	- 15.275.390
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		
Mutatie langlopende schulden	- 51.070	8.811.623
Betaald dividend	- 15.118.903	- 16.158.600
Uitbetaald agio	- 40.000.000	- 35.000.000
	- 55.169.973	- 42.346.977
Netto kasstroom	- 11.081.560	- 9.025.193
Mutatie geldmiddelen		
Geldmiddelen per 1 januari	19.817.665	28.842.858
Toename (afname) geldmiddelen	- 11.081.560	- 9.025.193
Geldmiddelen per 31 december	8.736.105	19.817.665

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.

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 dertig 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 materiële vaste activa, onder de post **"tunnel, toeleidende wegen en aansluitende werken"**. Tot aan de openstelling per 14 maart 2003 werd hierop niet afgeschreven.

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

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 dertig 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

De renteopbrengsten 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 dertig 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 drie tot tien jaar, afhankelijk van de geschatte economische levensduur van het actief.

Belastingen

Op grond van artikel 2 lid 7 van de Wet op de Vennootschapsbelasting 1969 is de vennootschap niet aan vennootschapsbelasting onderworpen, omdat de aandelen van de vennootschap geheel in bezit zijn van publiekrechtelijke rechtspersonen. Zodra echter enig aandeel verkocht wordt aan een niet publiekrechtelijke aandeelhouder, is vennootschapsbelasting verschuldigd over het (fiscaal) resultaat van de vennootschap.



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 "**Gebouwen**", "**Overige 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	Gebouwen	Overige vaste activa	Activa in uitvoering	Totalen
1-jan-05					
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
Mutaties 2005					
Investeringen	1.930.053	2.073.073	522.613	- 2.406.634	2.119.105
Desinvesteringen	-	-	-	-	-
Afschrijvingen	- 25.730.181	- 71.144	- 199.542		- 26.000.867
	- 23.800.128	2.001.929	323.071	- 2.406.634	- 23.881.762
31-dec-05					
Nieuwwaarde	768.231.945	2.073.073	857.590	30.615	771.193.224
Cumulatieve waardeverminderingen en afschrijvingen	- 70.873.879	- 71.144	- 315.476	-	- 71.260.499
Boekwaarde	697.358.066	2.001.929	542.114	30.615	699.932.724

Het totaal van de investeringen in 2005 bedraagt € 2,1 miljoen. Dit betreft onder andere aanpassingen aan de rijbanen en bebording van het tolplein, de afbouw van het nieuwe hoofdkantoor, de installatie van informatielichtkranten langs het tracé, de voorbereidingen voor de aanleg van een tweede bediening van de tunnel, installatie trajectcontrole en het aanpassen van het ventilatieregime.

De gronden, waarop of waarin het tracé van de Westerscheldetunnel zich bevindt, zijn in eigendom van de Staat. Ter uitvoering van de exploitatie van de Westerscheldetunnel heeft de Staat ten behoeve van de vennootschap een tijdelijk erfpachtrecht en een tijdelijk opstalrecht gevestigd op de gronden van het tracé. Deze zakelijke rechten eindigen op het moment dat de exploitatie van de Westerscheldetunnel door de vennootschap beëindigd wordt, derhalve naar verwachting in maart 2033 en wel tegen betaling van een symbolisch bedrag door de Staat aan de vennootschap. Daarnaast heeft de Staat op het moment van beëindiging van de exploitatie door de vennootschap, een kooprecht op de dan aanwezige roerende goederen tegen betaling van eveneens een symbolisch bedrag.

Ter nakoming van de verplichtingen van de vennootschap ten aanzien van het beëindigen van de zakelijke rechten en de uitoefening van de hiervoor genoemde koopoptie is door de NV een recht van hypotheek verstrekt aan de Staat ter grootte van € 825 miljoen.

2) Vlottende activa

Onder "**Overlopende activa**" worden de uitgaven verantwoord in het kader van de voorbereidingen van de aanleg van de Kanaalkruising Sluiskil (€ 2.034.335 incl. € 927.900 in verband met anticiperende grondaankopen) en het ontvangen aandeel van de Provincie Zeeland daarin (€ 553.000). De looptijd van deze vorderingen is naar verwachting korter dan een jaar.

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

De overige uitgaven voor de ontwikkeling van de Kanaalkruising Sluiskil zijn geactiveerd in verband met de positieve verwachtingen ten aanzien van de besluitvorming tot aanleg van een Kanaalkruising Sluiskil.

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

Vorderingen	31-dec-2005	31-dec-2004
Te ontvangen rente	42.713	111.362
Vooruitbetaalde bedragen	303.663	421.538
Te ontvangen bedragen	382.207	263.430
	728.583	796.330

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.

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 2005 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 2005 uitgekeerde agio.

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



Het verloop van het eigen vermogen gedurende 2004 en 2005 is als volgt:

	Aandelen- kapitaal	Wettelijke reserve	Agioreserve	Winstreserve	Totaal
Stand per 31 januari 2003	76.140.000	418.092	666.022.827	5.494.270	748.075.189
Uitkering agio	-	-	- 35.000.000	-	- 35.000.000
Resultaat boekjaar	-	-	-	23.783.233	23.783.233
Uitkering dividend	-	-	-	- 16.158.600	- 16.158.600
Stand per 31 december 2004	76.140.000	418.092	631.022.827	13.118.903	720.699.822
Uitkering agio	-	-	- 40.000.000	-	- 40.000.000
Resultaat boekjaar	-	-	-	25.383.506	25.383.506
Uitkering dividend	-	-	-	- 15.118.903	- 15.118.903
Stand per 31 december 2005	76.140.000	418.092	591.022.827	23.383.506	690.964.425

4) Langlopende schulden

Langlopende schulden	31-dec-2005	31-dec-2004
Lening Zeeland Seaports	5.293.439	5.344.509
Schuld inzake bijdrage uitbreiding Sloespoor	8.700.000	8.700.000
	13.993.439	14.044.509

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 2019 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:

Kortlopende schulden	31-dec-2005	31-dec-2004
Omzetbelasting	241.327	1.066.195
Loonbelasting	44.554	53.196
Pensioenen / sociale lasten	8.464	44.076
Belastingen en premies sociale verzekeringen	294.345	1.163.467

De post "**Borgsommen**" bevat de door klanten betaalde borg voor 52.403 t-tag's à € 10,- per t-tag.

"**Vooruit ontvangen bedragen**" bestaat uit de nog niet verbruikte tegoeden op t-tag's van klanten. Gemiddeld staat er eind 2005 per t-tag een bedrag open van € 47,96. Het aantal t-tag's is verdeeld in 44.697 stuks met een bijboekbedrag van 60 euro en 7.706 stuks met een bijboekbedrag van 200 euro.

De nog te betalen bedragen zijn als volgt te specificeren:

	31-dec-2005	31-dec-2004
Overige kortlopende schulden	2.007.326	991.716
Aflossingsverplichting	319.621	329.005
Te betalen vakantiegeld en vakantiedagen	173.154	204.148
Nog te betalen bedragen	2.500.101	1.524.869

6. Toelichting op de resultatenrekening

1) Tolopbrengsten

De "**Tolopbrengsten**" zijn in het derde exploitatiejaar ruim 9% onder de (overigens) ambitieuze begroting gebleven.

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

Categorie	Voertuig	Aantal begroot	Aantal 2005	Opbrengst begroot	Opbrengst 2005
		x 1.000		x € 1.000	
I	motor, personenauto	1.932	1.628	6.821	5.609
IA	cat. I met abonnement	2.489	2.549	6.596	6.720
II	cat. I met aanhanger	109	76	595	397
IIA	cat. II met abonnement	68	70	279	276
III	vrachtwagens, bussen	71	54	925	675
IIIA	cat. III met abonnement	158	122	1.544	1.194
IV	cat. III met aanhanger	155	149	2.736	2.517
IVA	cat. IV met abonnement	361	346	4.780	4.557
Totalen		5.343	4.994	24.276	21.945

Zoals uit bovenstaande tabel blijkt is vooral het aantal passages in de categorieën I en II met een abonnement groter dan verwacht, in de categorieën III en IV blijven deze fors achter bij de begroting, maar met name de passages in categorie I zónder abonnement vallen tegen; de t-tag is een groter succes gebleken dan verwacht. Door de toename van het aantal abonnementhouders en de aanpassing van de tarieven is de gemiddelde opbrengst per passage overigens gestegen van € 4,36 naar € 4,39.

3) Rente

Onder "**Rente**" is per saldo de indexering van de schuld aan Zeeland Seaports (€ 0,3 miljoen) en de ontvangen rente van de banken verantwoord (€ 0,4 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 2005 € 142.062 (2004: € 151.652); de bezoldiging en kostenvergoeding van de Raad van Commissarissen over deze periode bedroeg € 47.430 (2003: € 49.220). Het beloningsniveau van directie en commissarissen is ten opzichte van 2004 nauwelijks gewijzigd; de daling van de directiebeloning is te verklaren doordat de directie in 2004 in januari nog uit twee personen bestond, terwijl gedurende 2005 sprake was van een eenhoofdige directie.

De vennootschap heeft voor haar werknemers een toegezegd-pensioenregeling. Hiervoor in aanmerking komende werknemers hebben op de pensioengerechtigde leeftijd recht op een pensioen welke afhankelijk is van leeftijd, salaris en dienstjaren. De regeling is ondergebracht bij het ABP. De

vennootschap heeft deze toegezegd-pensioenregeling bij het ABP verwerkt als zou sprake zijn van een toegezegde-bijdrageregeling. De N.V. Westerscheldetunnel heeft geen verplichting tot het voldoen van aanvullende bijdragen in geval van een tekort bij ABP, anders dan het voldoen van hogere toekomstige premies.

Onderstaand de specificatie van de kosten voor Salarissen, pensioenen en sociale lasten in 2005:

	2005	2004
Salarissen	2.837.485	2.713.969
Sociale lasten	237.687	251.301
Pensioenlasten	398.616	326.036
Overige personeelskosten	368.856	400.703
Totaal	3.842.645	3.692.009

Het gemiddeld aantal fte's over 2005 bedroeg 59,4 (2004: 59,3).

10) *In stand houden*

Voor het onderhoud aan de Westerscheldetunnel is voor de eerste tien 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 zich jegens een derde partij bereid verklaard om grond ten behoeve van de Kanaalkruising Sluiskil te verwerven tegen agrarische waarde op het eerste verzoek van deze partij. Deze verplichting loopt af op 1 januari 2008 en beloopt maximaal € 1,8 miljoen. In geval van aankoop zal de vennootschap deze grond onder zich houden ten behoeve van de Staat voor de aanleg van de Kanaaltunnelweg tegen verrekening van rente en kosten ten behoeve van de NV. Deze garantie loopt maximaal tot 1 januari 2012.

Aanleg ongelijkvloerse kruising en verdubbeling wegen zuidelijk tracé

Op grond van afspraken met de gemeente Terneuzen dient de vennootschap uiterlijk in 2010 een ongelijkvloerse aansluiting op de N61 te realiseren, waar nu nog sprake is van een (gelijkvloerse) rotonde.

Daarnaast is met diverse partijen overeengekomen dat de vennootschap de toeleidende weg naar de tunneltoerit in Zeeuws Vlaanderen dient om te bouwen tot 2x2 rijstroken indien de gemiddelde weekdagintensiteit over een kalenderjaar op een bepaald wegvak de 17.000 motorvoertuigen per etmaal overschrijdt en de reeds genoemde ongelijkvloerse aansluiting op de N61 is gerealiseerd.

Natuurcompensatie

De NV heeft 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. Hiermee is in 2005 reeds een zeer beperkte aanvang gemaakt. Het project zal naar verwachting in 2006 grotendeels worden uitgevoerd.

Onderhoudsverplichtingen

Voor het "In stand houden" van de activa zijn verplichtingen aangegaan betreffende het onderhoud van de installaties, wegen en kunstwerken en de tunnel (€ 44,6 miljoen). Dit betreft de Onderhoudsovereenkomst met KMW tot 2013.

Overige onderhoudscontracten geven een verplichtingenbedrag van bijna € 1 miljoen voor latere jaren te zien. Het merendeel van deze verplichtingen kent een looptijd van korter dan 5 jaar.

Overige verplichtingen

Dit bestaat hoofdzakelijk uit advieskosten, schoonmaakkosten, lease van bedrijfsauto's en opstalrechten van Dienst der Domeinen. Totaal voor een bedrag van ruim € 0,6 miljoen. Het merendeel van deze verplichtingen kent een looptijd van korter dan 5 jaar.

Claims

Tussen de N.V. Westerscheldetunnel en aannemer KMW is in de afgelopen jaren een vijftal geschillen ontstaan over de reikwijdte van de gesloten overeenkomsten, welke hebben geresulteerd in claims van KMW. Deze claims zijn door de aannemer neergelegd bij de Raad van Arbitrage voor de Bouw. Inmiddels is deze procedure voor twee van deze geschillen geheel afgerond in het voordeel van de NV. De resterende procedures lopen nog door.

Directie N.V. Westerscheldetunnel

ir. M. Buis

Raad van Commissarissen

dr. ir. G. Blom

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 2005 is als volgt te specificeren:

Winstreserve	
Winstreserve per 31-dec-2004	13.118.903
Resultaat 2005	25.383.506
Uitkering interim dividenden in 2005	- 15.118.903
Winstreserve per 31-12-2005	23.383.506

De directie stelt voor de gehele winstreserve ad € 23.383.506 uit te keren. In februari 2006 heeft reeds een dividenduitkering plaatsgevonden van € 16.891.506 zodat nu nog een bedrag ad € 6.492.000 voor uitkering resteert.



Accountantsverklaring



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

**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

Accountantsverklaring

Opdracht

Ingevolge uw opdracht hebben wij de in dit verslag op pagina 27 tot en met pagina 38 opgenomen jaarrekening 2005 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 controleopdrachten. 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 2005 en van het resultaat over 2005 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.

Tevens zijn wij nagegaan dat het jaarverslag voor zover wij dat kunnen beoordelen verenigbaar is met de jaarrekening.

Middelburg, 29 maart 2006

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

drs. C. van der Wel RA

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