

Stichting Zeeland Tolvrij  
van Gistellelaan 16  
4571 EK AXEL

Onderwerp	Zaaknummer	Behandeld door	Verzonden
Besluit Woo-verzoek Stichting Zeeland Tolvrij d.d. 7 juni 2024	468371 / 539585		

Middelburg, 15 oktober 2024

Geachte mevrouw                      en geachte heer

Op 7 juni 2024 heeft u Provincie Zeeland gevraagd om informatie. Wij hebben de ontvangst van uw verzoek op 19 juni 2024 bevestigd. Vervolgens is er meerdere malen contact met u geweest. Uiteindelijk hebben wij u op 4 oktober 2024 aangegeven om, in afwijking van de in de Woo genoemde beslistermijn, op 15 oktober 2024 een besluit te nemen. In deze brief geven we uitleg over dit besluit.

#### **Uw verzoek**

Met een beroep op artikel 4.1. Woo vraagt u het volgende:

*“In het kader van het tolvrij maken van de Westerschelde tunnel verzoek ik u mij alle informatie/documenten, op welke gegevensdragers deze zich dan ook bevinden waaronder ook fax- en sms-berichten, met betrekking tot de wijze van beëindiging van de rijksbijdrage aan de exploitatie van de (thans voormalige) veerdiensten van de PDS in Zeeland (die de oversteek verzorgden van Breskens naar Vlissingen, van Terneuzen naar Hoedekenskerke en van Perkpolder naar Kruiningen) tot 2003 te verstrekken.*

*Tevens alle documenten, papier of digitaal, op elke gegevensdragers deze zich ook bevinden waaronder ook fax- en sms-berichten, met betrekking tot de voorbereiding van de aandelenoverdracht in 2009 van het Rijk aan de Provincie Zeeland alsook de ter zake tussen deze partijen gesloten Overeenkomst Westerscheldetunnel.*

*Tevens alle documenten, papier of digitaal, op elke gegevensdragers deze zich ook bevinden waaronder ook fax- en sms-berichten, met betrekking tot de voorbereiding en totstandkoming van de overeenkomst tussen de Provincie en NV Westerscheldetunnel in 2010, waarin de afkoop van de exploitatiebijdrage (PDS veerboten) en de uitkering van de aanwezige agioreserve is overgekomen.”*

Wij hebben documenten gevonden die over het onderwerp van uw Woo-verzoek gaan en hebben besloten de informatie (deels) openbaar te maken.

Naast hetgeen u vraagt op basis van de Woo, heeft u ook een twaalfal vragen gesteld. De Woo richt zich specifiek op het verstrekken van documentatie en/of informatie die bij een overheidsinstantie aanwezig is. Het beantwoorden van inhoudelijke vragen of het geven van uitleg valt dan formeel ook buiten de reikwijdte van uw Woo-verzoek. Hierdoor zal in dit besluit niet worden ingegaan op de door u gestelde twaalf vragen, maar dit zal gebeuren door middel van een aparte reactie (losgekoppeld van dit Woo-verzoek). Daarbij gaan wij in onze reactie op uw vragen in - op basis van de verstrekte documentatie of reeds openbaar gemaakte stukken -, die binnen de directe betrokkenheid of verantwoordelijkheid van de Provincie Zeeland liggen.

We willen u nog over het volgende informeren:

Uw verzoek heeft betrekking op documenten uit een periode die geruime tijd in het verleden ligt. Tevens kent uw verzoek een brede reikwijdte. Het opzoeken en beoordelen van de benodigde documentatie heeft daardoor ook geruime tijd in beslag genomen, ook qua inzet van ambtelijke uren.

### **Inventarisatie**

We hebben binnen de systemen van Gedeputeerde Staten gezocht naar documenten die over het onderwerp van uw Woo-verzoek gaan. Hierbij zijn de volgende zoektermijnen gebruikt:

*Rijksbijdrage, exploitatie veerdiensten, exploitatie PSD, Exploitatie Provinciale Stoombootdienst, aandelenoverdracht Westerscheldetunnel, overdracht Westerscheldetunnel, aandelenoverdracht WST, Overdracht WST, ministerie van financiën, overeenkomst Westerscheldetunnel, Exploitatiebijdrage Westerscheldetunnel, afkoop exploitatiebijdrage, overeenkomst Westerscheldetunnel*

Er is gezocht in de tijdrange tussen 1999 en 2011. In de bijlage bij deze brief treft u een inventarislijst aan waarin de door ons gevonden documenten zijn opgenomen.

### **Overwegingen**

De door ons gevonden documenten zijn beoordeeld of deze openbaar gemaakt kunnen worden. We hebben het algemeen belang van openbaarheid van informatie afgewogen tegen de belangen die in de artikelen 5.1 en 5.2 van de Woo staan. Bij deze beoordeling is gekeken of een van deze belangen zwaarder weegt dan openbaarheid.

### **Grenzen aan openbaarheid**

We maken de documenten (voor een deel) openbaar. We hebben daarbij ook informatie onleesbaar gemaakt, omdat die informatie valt onder een/een aantal uitzonderingsgrond(en) uit hoofdstuk 5 van de Woo.

De uitzonderingsgronden leggen wij hieronder verder uit. De informatie die onder een uitzonderingsgrond valt, is onleesbaar gemaakt en is in de documenten aangeduid met een letter.

*Persoonlijke levenssfeer (artikel 5.1, tweede lid, aanhef en onder e, van de Woo)*

Op grond van artikel 5.1, tweede lid, aanhef en onder e, van de Woo blijft verstrekking van informatie achterwege wanneer het belang van de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van personen zwaarwegender is dan het belang van informatieverstrekking. Een dergelijk belang is aan de orde wanneer documenten gegevens zoals namen, maar ook meer indirecte gegevens bevatten waarmee de identiteit van de betrokken personen achterhaald kan worden.

In de documenten zijn namen en andere persoonsgegevens aangetroffen. Openbaarmaking hiervan dient geen redelijk doel en de bescherming van de persoonlijke levenssfeer van de betrokkenen weegt in dit verband zwaarder. Dit is anders als het personen betreft die naar de aard van hun functie in de openbaarheid treden of indien sprake is van een anderszins publiek persoon.

Voornoemde beoordeling wordt tot uitdrukking gebracht in de door ons gevonden documenten door bij weglakking de volgende code op te nemen: J.

#### *Informatie van derde(n)*

Op 22 augustus 2024 hebben wij u middels een brief kenbaar gemaakt dat uw verzoek informatie van derden bevat. Als gevolg hiervan zijn deze derden in de gelegenheid gesteld voor het geven van zienswijze(n). Wij zijn niet verantwoordelijk voor de juistheid of volledigheid van deze informatie. Dit staat in artikel 2.4, vierde lid, van de Woo.

#### **Openbaarmaking**

Dit besluit en de openbaar gemaakte documenten plaatsen wij geanonimiseerd (zonder persoonsgegevens) op [www.zeeland.nl/loket/woo-verzoek](http://www.zeeland.nl/loket/woo-verzoek).

Met vriendelijke groet,

Gedeputeerde Staten van Zeeland,

H.M. de Jonge,  
Voorzitter

drs. M.C.J. Franken,  
Secretaris-algemeen directeur

Noem in uw contact met ons steeds het zaaknummer. Dit staat bovenaan deze brief.

**Bijlage 1: Inventarislijst met bijbehorende gevonden documenten**

#### **Bezwaar**

Belanghebbenden kunnen schriftelijk bezwaar maken tegen dit besluit bij:  
Gedeputeerde Staten van Zeeland, t.a.v. de secretaris van de commissie voor bezwaarschriften,  
Postbus 6001, 4330 LA Middelburg.

In het bezwaarschrift neemt u ten minste op uw naam en adres, de dagtekening van het bezwaarschrift, tegen welk besluit u bezwaar maakt en waarom. Het bezwaarschrift dient te worden ondertekend.

U moet het bezwaarschrift indienen binnen zes weken na de dag waarop dit besluit is bekendgemaakt. Doorgaans is dat de dag na de datum van verzending. Overschrijding van de inzendtermijn kan ertoe leiden dat met uw bezwaren geen rekening wordt gehouden.

Als u overweegt bezwaar te maken, kunt u meer informatie vinden op <https://www.zeeland.nl/bezwaar-maken>.

Wij wijzen u erop dat het bezwaar niet de werking van het besluit schorst. U kunt een verzoek doen tot het treffen van een voorlopige voorziening. U richt het verzoek aan de voorzieningenrechter van de rechtbank Zeeland-West-Brabant, locatie Breda, team bestuursrecht, Postbus 90006, 4800 PA Breda. Voor de behandeling van het verzoek is griffierecht verschuldigd.

<b>Documenten</b>	<b>Uitzonderingsgrond</b>
08004334.pdf Brief GS aan Ps - 20080212 - toelichting stand van zaken bod WST (1) (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
08015348.pdf - 20080520 - Nota GS overleg overname WST (1) (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
08017000.pdf - 20080617 - PS voorstel - Bod op aandelen N.V. WST (1) (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
08017007.pdf 20080617 - Aanbiedingsbrief PS Statenvoorstel bod op aandelen N.V. WST (1) (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
08033148.pdf - 20080000 - Standpunt minister financiën in verkoop aandelen N.V. WST (1) (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
09014068.pdf - 20090319 - Deloitte - advies overname aandelen Staat in N.V. WST t.b.v. bekostiging KKS (1) (Geanonimiseerd) (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
09018181.pdf - 20090507 - Brief aan WST instemmen met Overeenkomst Afkoop Exploitatiebijdrage (1) (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
09018622.pdf - 20080512 - Nota GS dg goedkeuring begrotingswijziging transactie WST - KKS (1) (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
09018628.pdf - 20080512 - Statenvoorstel Goedkeuring begrotingswijziging transactie WST - KKS (1) (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
09019817.pdf - 20090518 - Aanbieden Statenvoorstel begrotingswijziging transactie WST - KKS (1) (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
10008322.pdf - 20090129 - Deloitte - kopie gevoerde correspondentie terugbetaling agio aan provincie Zeeland (1) (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
10012160.pdf - 20100518 - Machtiging ondertekening overeenkomst afkoop exploitatiebijdrage N.V. Westerscheldetunnel (1) (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
10015835.pdf - 20100416 - Deloitte - kopie gevoerde correspondentie (1) (Geanonimiseerd) (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
10020428.pdf - 20100604 - Overeenkomst Afkoop Exploitatiebijdrage 4 juni 2010 (1) (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
20010424 - GS brief Min I_V - i_v011462 (1) (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
20010719 - Min I_V - i_v012689 (1) (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
20041130 - Inv.nr. 6976 -.PDF (Westerscheldetunnel - aandeelhoudersovereenkomst(1)) (geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)

20070123 - GS Brief MIN FIN - IV0700334 (1) (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
20070209 - GS Brief MIN I_W - IV0700844 (1) (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
20070213 - MIN FIN - IV0700950 (1) (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
20070219 - MIN I_W - IV0701050 (1) (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
20071030 - GS nota - STA0704239 (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
20071213 - GS Brief Min Fin - STA0704970 (1) (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
20080212 - GS Brief PS - 08004334 (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
20080212 - GS Nota PS - 08004351 (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
20080215 - Brief WST - 08004492 (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
20080520 - GS Nota - 08015348 (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
20081209 - GS brief PS - 08035626 (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
Cijfermatige bijlage transactie voor PS	In zijn geheel openbaar
Concept presentatie mbt overname aandelen wst dd070807 (1) (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
Dossier I_V3172007 Financieringsmogelijkheden ter realisatie kanaalkruising Sluiskil (KKS) (2) (geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
Financiering overname WST door Provincie Zeeland dd211108 (1) (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
GSOvername aandelen WST (1) (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
Inv.nr. 10016.pdf Projectplan inzake org. fin. en expl. WOV (geanonimiseerd) (1).pdf 3	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
Inv.nr. 9197-.pdf Overeenkomst tussen de Staat der Nederlanden en provincie Zeeland (1) (geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
Rapport Rebel groep STA0703235 (1) (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
STA0704767.pdf - 21022007 Bridgecraft - Resultaten onderzoek financiering Kanaalkruising Sluiskil (1) (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
STA0704970.pdf - 20091213 - GS-brief dg - bod op aandelen N.V. WST (1) (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
Statenvoorstel WOV (1) (Geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
Tabel RBG overname per 1 januari 2009 resp 1 juli 2009	In zijn geheel openbaar

Veertunnel Inv.nr. 10105.pdf eindrapport Publieke inanciering - exploitatie WOV dec. 1993 (geanonimiseerd)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)
Inv.nr. 7176-.pdf Overleg met minister VenW m.b.t. vaste rijksbijdrage voor de Westerscheldeveren (1)	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer (art. 5.1, lid 2e Woo)



08004334

**Stafafdelingen FEZ****ONTWERPBRIEF GS**A

documentnummer

Zaaknummer

verwijsnummer

08004334



onderwerp

Toelichting stand van zaken bod WST

advies/besluit

brief aan voorzitter PS versturen

**leden gedeputeerde staten**

portefeuillehouder

Poppelaars, A.J.G.

vervanger

Peijs, K.M.H.

**besluit**

datum

nummer

paraaf secr. voor uitvoering

12 FEB. 2008

15

aantal te paraferen stukken

**Behandeld door:**

naam

afdeling

Doorkiesnummer

datum

[Redacted]

FEZ

[Redacted]

07-02-2008

**parafen****Medeparafen**

Afdelingshoofd

datum

paraaf

dir/afd

datum

Paraaf

PEZ

0/2

[Redacted]

Fin. Toets

datum

paraaf

dir/afd

datum

Paraaf

Jur. Toets

datum

paraaf

dir/afd

datum

Paraaf

Directeur

datum

paraaf

8/2/2008

[Redacted]

**geadresseerde**

bericht op brief van

Adressering

kenmerk geadresseerde

Voorzitter Provinciale Staten

bijlage(n)

onderwerp

Toelichting stand van zaken bod WST

**aanwijzingen**

verwerkt registratuur

paraaf

uiterste verzenddatum

tekstverwerking

paraaf

verzenddatum brief

paraaf

collationeren

paraaf

terug naar ambtenaar J/N

paraaf

J/N

verzenden afschriften aan

nummers bijlagen

1. ajg poppelaars

2.

[Redacted]

3.

indien meer afschriften; adreslijst toevoegen

bericht op brief van:

Voorzitter Provinciale Staten

uw kenmerk:

ons kenmerk: 08004334

afdeling: Financieel-economische Zaken

bijlage(n):

behandeld door:

doorkiesnummer:

onderwerp:

Toelichting stand van zaken bod WST

verzonden:

Middelburg, 12 februari 2008

Geachte voorzitter,

Middels deze brief willen wij uw Staten informeren omtrent de stand van zaken inzake het bod van de Provincie Zeeland op de aandelen NV Westerscheldetunnel van het Rijk.

In 2007 is gedurende een aantal maanden intensief gewerkt aan een oplossing voor het tekort in de financiële dekking van de Kanaalkruising Sluiskil (KKS). Daarin speelt het overnemen van de aandelen van het Rijk van de NV Westerscheldetunnel (WST) een belangrijke rol, waarover uw Staten enkele malen formeel zijn geïnformeerd.

Eind 2007 hebben wij een bod uitgebracht op de aandelen WST van het Ministerie van Financiën. Bij dit bod zijn meerdere departementen betrokken en het vergt logischerwijze tijd bij het Ministerie van Financiën om te komen met een reactie.

Recent stond hierover in de PZC naar aanleiding van het bezoek van minister Bos: Geen veto op verkoop tunnel. Minister Bos heeft laten weten serieus over het bod van de Provincie Zeeland na te gaan denken.

Wij zijn nu in afwachting van een antwoord van het Ministerie van Financiën:

~~deze maand van te horen.~~

Zodra we meer weten, zullen we uw Staten nader informeren.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten,

,voorzitter

,secretaris



08015348

Nota aan GS

Stafafdelingen FEZ

Categorie A-dg  
verwijsnummer

zaaknummer

overleg overname WST

advies/besluit

- kennis nemen van het resultaat van het (ambtelijk) overleg

leden gedeputeerde staten

portefeuillehouder paraaf Poppelaars, A.J.G. *op de hoogte*

vervanger paraaf Peijs, K.M.H.

besluit

datum Nummer

paraaf secretaris

*zie Notitie*

*aan de secretaris Advies  
overleg met de parafen  
op 16 mei 2008*

20 MEI 2008

12

aantal te paraferen stukken

behandeld door

naam afdeling FEZ doorkiesnummer datum 16-05-2008

parafen

Afdelingshoofd FEL *16/5*  
Fin Toets datum paraaf  
Jur. Toets Datum paraaf  
Directeur *op de hoogte* datum paraaf

medeparafen

dir/afd datum paraaf  
-  
dir/afd datum paraaf  
-

aanwijzingen

tekenen jaar J/N NEE  
nemen bijlagen bijlage mee



Dit is een vanzelfsprekend punt. Hierbij is wel door Zeeland aangegeven dat er (in tegenstelling tot de vorige keer) goed politiek voorwerk heeft plaatsgevonden, zodat steun vanuit PS zeker is.

- *Mogelijkheid tot financiering van het bod door de provincie Zeeland.*  
Vanuit Zeeland is er op aangedrongen dat het sterke voorkeur verdient om beide transacties (koop en afkoop) tegelijkertijd te laten plaatsvinden, omdat anders de financieringskosten wel erg hoog zijn (€ 100.000 per dag).  
Dit punt komt bij 3b terug.
- *Een Rijksbijdrage van € 125 mln zoals in de intentieovereenkomst is afgesproken.*  
Vanuit Zeeland is hierbij aangegeven dat deze toezegging vanuit V&W meermaals bevestigd is. Gemeld is om hier snel uitsluitel over te geven, omdat deze toezegging niet oneindig zal zijn. Vanuit Financiën wordt aangegeven dat intentieovereenkomsten niet 'zomaar' vervallen als het wat langer duurt. Dus geen zorgen maken op dit punt.
- *Een nadere uitwerking van de intentieovereenkomst m.n. het BTW vraagstuk.*  
Het ministerie heeft heel stellig aangegeven dat zij hierin geen partij wil en kan zijn. M.a.w. dit probleem dient Zeeland zelf trachten op te lossen. Expliciet werd gevraagd of dit voor Zeeland een punt zou zijn om het bod in te trekken. Dit is **niet** gedaan. Aangegeven is dat als zich dit onverhoopt zou voordoen, hiervoor hoe dan ook een oplossing moet worden gevonden. Tevens is aangegeven dat op dit punt een goede samenwerking met V&W nodig is en verwacht wordt.
- *Overname van de onderliggende eigendomsrechten.*

Afgesproken is dat dit punt door Financiën nader wordt uitgezocht. **Commentaar Fin: ons staat bij dat dit een uitzoekpunt was/ is voor de provincie.**

Verwijderd:

Met opmaak: Inspringing:  
Links: 1,24 cm

Met opmaak: Lettertype: Vet

#### Ad 2: Toelichting Ministerie op proces tot heden

Het ministerie gaf aan dat er door de provincie goed werk is geleverd en dat er op grond hiervan een positieve grondhouding aanwezig is. Het ministerie heeft inmiddels afstemming verzorgd met de Inspectie Rijksfinanciën en V&W.

Gelet op die positieve grondhouding zou e.e.a. zeker kunnen gaan lukken. Het ministerie wil e.e.a. in openheid laten plaatsvinden.

#### Ad 3: Toelichting ministerie op voorstel <sup>provincie</sup>

- *a. reactie op prijs.*  
Het ministerie onderschrijft de berekeningsmethode volledig. Wel kan de prijs nog iets wijzigen i.v.m. wijziging van de datum (2009 i.p.v. 2008) en in de tussentijd uitgekeerde bedragen maar inhoudelijk is hier geen verschil van inzicht.
- *b. reactie op constructie afkoop.*  
Het ministerie is niet tegen het principe tot afkoop van de exploitatiebijdrage. Zij zijn bereid om te trachten de uitgave (=afkoop) en de verkoop (=geen inkomsten) naar het niveau van de Rijksbegroting te tillen, zodat dit tegen elkaar weggestreept kan worden. Omdat de bijdrage er niet voor niets is, is het ministerie er wel voorstander van om de transactie via de NV WST te laten verlopen, die (indien e.e.a. goed wordt geregeld) dit snel (binnen uren) zou kunnen overmaken aan de provincie, zodat de financieringslasten gering kunnen zijn. Vanuit het ministerie is aangegeven dat gekeken kan worden naar de berekening van de afkoopsom, bijvoorbeeld om de uitgekeerde bijdrage over 2008 als basis te nemen. Omdat deze hoger is dan in de berekening is aangenomen, levert dit een gunstiger plaatje op voor de provincie. Hiervoor zal het ministerie iets terug willen zien. M.a.w. dit wordt een onderhandelingspunt in relatie met de risicoverdeling (zie 3c).
- *c. De verdeling van de risico's*

Deze risicoverdeling staan op pag. 6 van het bod aangegeven. Het ministerie gaf aan dat zij weinig met het voorstel van Zeeland kan. In feite wordt het principe gehuldigd er uit is eruit. Vervolgens worden de betreffende risico's besproken.

*Wijzigingen wet-en regelgeving m.n. in relatie tot rekening rijden.*

Hiervan is door het ministerie duidelijk gemaakt dat ook bij introductie van rekeningrijden de mogelijkheid van tolheffing zal blijven bestaan. Dit kan in een tekst in het op te stellen document worden opgenomen, zodat dit risico vervalt.

*Wijzigingen wet- en regelgeving (meer algemeen van aard).*

Vanuit Zeeland is hierop toegelicht dat er zich een mogelijkheid zou kunnen voordoen dat b.v. na een zware calamiteit er verscherpte regelgeving zou kunnen komen, waardoor er nieuwe investeringen (boven de € 5 miljoen) noodzakelijk zijn die de scope van de WST wijzigen.

h Het ministerie kon zich voorstellen dat dit een lastige (financiële) situatie oplevert voor WST en beide partijen zullen kijken en nadenken of en hoe dit kan worden opgevangen. Er zal ook gekeken worden naar de contracten die destijds zijn gesloten.  
- *risico op total-loss.*

Het ministerie gaf aan er niet veel voor te voelen dit risico bij het Rijk te leggen.

h Indien er zo iets voordoet, valt te verwachten dat er hulp vanuit Den Haag komt, zo werd aangegeven. Het ministerie wil hierover liever niets op papier. Financiën meent dat zij wel partij indien zich nucleaire rampen en/of terroristische aanslagen voordoen (indien de WST is verzekerd). Afgesproken is dat het Ministerie intern nagaat hoe dit is geregeld.

- *Afdrachtplicht VpB.*

Het ministerie heeft hiervan aangegeven dat zij niet haar eigen regelingen via de achterdeur wil compenseren omdat dit doelmatigheid in de weg staat en bovendien staatssteun gevoelig is. Daarbij wordt echter ook aangegeven dat dit geen probleem is, omdat bij volledig het in publieke handen blijven van de tunnel de huidige vrijstelling gecontinueerd blijft (mits e.e.a. niet in een concurrerende omgeving plaatsvindt). Dit risico vervalt dan.

*Overig:*

*. een eventuele verlenging van de exploitatieperiode met 5 jr.*

Het ministerie gaf aan dat in de toelichting op de tunnelwet een passage is opgenomen over het verlengen van de concessieperiode met 20 jaar onder bepaalde voorwaarden. Er is geen behoefte af te wijken van de tunnelwet en deze blijft gehandhaafd, zodat dit geen probleem hoeft te zijn. **Vraag Fin: wat hoeft geen probleem te zijn? Wat is nu voorstel van Provincie?** Wel dient een passage te worden opgenomen over het schuldenvrij overdragen van de tunnel wanneer deze aan het einde van de concessielooptijd teruggaat naar het Rijk.

g) *. de afdoening van de claims overeenkomstig de huidige eigendomsverhoudingen.*

h) Voor het ministerie is dit geen punt van discussie,  
*. concessieovereenkomst.*

Het ministerie heeft hier destijds veel werk voor verzet. Nu is e.e.a. in een ander daglicht komen te staan (verkoop aan publieke partij). In de concept-overeenkomst stond destijds een tekst over de mate van onderhoud in relatie tot de overdracht t.z.t. (het Rijk wil geen uitgewoende tunnel overgedragen krijgen). Vanuit Zeeland is aangegeven dat het onderhoud (vanzelfsprekend) goed geregeld dient te worden. Hiervoor zal ook deskundigheid van V&W nodig zijn. Daarbij zal gekeken worden op welke wijze eea juridisch vormgegeven wordt (welke overeenkomst etc.)

Verwijderd: had hier wel begrip voor

Verwijderd: komt

Verwijderd: wel

Verwijderd: is

Verwijderd:

Verwijderd: . ¶

Verwijderd: of hiervoor iets te regelen is

Verwijderd: (toelichting)

Verwijderd: gesproken is over een mogelijkheid van

Verwijderd: i

Verwijderd: g

Verwijderd: D

Met opmaak: Lettertype: Vet

Verwijderd: t.z.t.

Verwijderd: (is volstrekt logisch)

Verwijderd: dit

**Geconcludeerd is dat er geen fundamentele punten van verschil zijn.**

Ad. 4: *Vervolgstappen*

- h | Afgesproken is dat er op korte termijn (eind mei/begin juni a.s.) een gesprek op directeursniveau [redacted] zou moeten plaatsvinden, waarbij e.e.a. verder dient te worden besproken. Hierbij dienen tevens afspraken gemaakt te worden omtrent het (gelijktijdig) informeren van de Kamer en PS.
- h | Het ministerie wil vóór het begin van het zomerreces (eind juni) mandaat voor de minister.

Verwijderd: p

Ad. 5: *AvA WST*

Afgesproken is dat in de e.v. AvA er kort zal worden ingegaan op de huidige stand van zaken. Vervolgens zal een vervolgesprek plaatsvinden, waarbij de heren [redacted] en [redacted] aanwezig zullen zijn.

Vervolgens is het gesprek afgesloten met de conclusie dat het een zeer plezierig en constructief overleg was.

[redacted]  
Mei 2008

## **Uitleg DG: het resultaat is vooralsnog vertrouwelijk**

### **Samenvatting/Inleiding/Voorgeschiedenis:**

Al geruime tijd wordt er gesproken over de overname van de Westerscheldetunnel (WST) door de provincie. Doel is om hiermee de Kanaalkruising Sluiskil te realiseren. Hiertoe is door de provincie eind december jl. een bod uitgebracht richting minister Bos. Omtrent dit bod heeft op 15 mei j.l. een ambtelijk overleg met het ministerie van Financiën plaatsgevonden. Het verslag van dit overleg is bijgevoegd.

### **Vraag- en/of probleemstelling:**

U wordt gevraagd om kennis te nemen van het resultaat.

### **Actieve informatieplicht (zie informatieplicht)**

(nog) niet naar PS

### **Overweging en advies:**

Duidelijk is dat het ministerie bereid is om de WST te verkopen.

Er zijn nog 2 punten, die nog niet zijn opgelost: de BTW en het risico van een mogelijk total-loss. De overige punten lijken oplosbaar.

Voor uw college is het tijdspad van belang. Het ministerie stuurt er op aan om vóór het zomerreces van de Tweede Kamer machtiging voor minister Bos te krijgen om dit te kunnen uitvoeren. Dit betekent dat PS tegelijkertijd geïnformeerd dienen te worden. Hieromtrent dienen nadere afspraken te worden gemaakt. Eind mei/begin juni a.s. zal een gesprek op directeursniveau plaatsvinden, waarin nadere afspraken worden gemaakt.

### **Financiële consequenties:**

Geen andere dan al bekend waren

### **Voorstel te nemen GS-Besluit (moet identiek zijn aan het voorblad):**

- kennis nemen van het resultaat van het (ambtelijk) overleg

Terugmelding van het overleg Ministerie Financiën/provincie Zeeland d.d. 15 mei 2008 m.b.t. overname Westerscheldetunnel.

Aanwezig:

Ministerie Financiën:

Provincie Zeeland:

Agenda

0. Korte introductie aanwezigen
1. Toelichting provincie op voorstel (m.n. in hoeverre zijn de voorbehouden een hard punt)
2. Toelichting Ministerie op proces tot heden
3. Reactie Ministerie op proces tot heden
  - a. reactie op berekening prijs
  - b. reactie op constructie afkoop exploitatiebijdrage
  - c. reactie op risicoverdeling
  - d. reactie op overige punten
4. Vervolgstappen
5. AvA WST

*Ad.1: Toelichting provincie op voorstel*

Vanuit de provincie Zeeland is toegelicht dat er een zorgvuldig proces heeft plaatsgevonden, waarbij externe adviseurs betrokken zijn geweest. Opzet was om een constructie te maken waarbij het doel (realisatie van de Kanaalkruising) zou kunnen worden bereikt, op een zodanige wijze dat alle betrokkenen (Ministerie Financiën, Ministerie V&W en de provincie) er positief uitspringen. Tevens moest tegemoet gekomen worden aan de moties Geluk en Verdaas. Er is gekozen voor een realistisch verhaal en niet voor een methode waarbij een model is neergelegd dat vervolgens langdurig uitonderhandeld zou moeten worden. Naar de opvatting van de provincie Zeeland ligt er dan ook een realistisch bod. Aangegeven is dat dit voorstel in GS (meermalen) is besproken en is geaccordeerd. Tevens zijn de fractievoorzitters en vakspecialisten vertrouwelijk geïnformeerd. Op grond hiervan zal er ook vanuit PS steun voor zijn.

De provincie heeft ervoor gekozen om het ministerie van Financiën eerste gesprekspartner te laten zijn. Op grond hiervan hebben er nog geen contacten plaatsgevonden met b.v. bancaire instanties, verzekeringsmaatschappijen etc. Wel is het ministerie van V&W op de hoogte gesteld (zowel ambtelijk als bestuurlijk).

Vervolgens is er puntsgewijs op de voorbehouden ingegaan, zoals deze in het bod zijn geformuleerd (pag. 9):

- *geldigheidsdatum 1 januari 2008.*  
Hiervan is aangegeven dat dit voor Zeeland geen hard punt is. 1 januari 2009 lijkt meer realistisch. (Wij hebben intern inmiddels afgesproken dat de Rebelgroep een nieuwe berekening uitvoert per die datum).
- *Toestemming BZK.*  
Vanuit Zeeland is aangegeven dat er nog geen contacten met BZK zijn gelegd om niet het ministerie van Financiën voor de voeten te lopen. Omdat de transactie niet bedoeld is om hogere exploitatieresultaten te behalen zou goedkeuring (in het kader van Fido) geen grote problemen behoeven op te leveren. Vanuit Zeeland is aangegeven dat we ons op korte termijn tot BZK zullen gaan wenden met deze vraag. Het ministerie van Financiën gaat hiertoe de naam van een contactpersoon bij BZK na.
- *Goedkeuring door PS.*

Dit is een vanzelfsprekend punt. Hierbij is wel door Zeeland aangegeven dat er (in tegenstelling tot de vorige keer) goed politiek voorwerk heeft plaatsgevonden, zodat steun vanuit PS zeker is.

- *Mogelijkheid tot financiering van het bod door de provincie Zeeland.*  
Vanuit Zeeland is er op aangedrongen dat het sterke voorkeur verdient om beide transacties (koop en afkoop) tegelijkertijd te laten plaatsvinden, omdat anders de financieringskosten wel erg hoog zijn (€ 100.000 per dag).  
Dit punt komt bij 3b terug.
- *Een Rijksbijdrage van € 125 mln zoals in de intentieovereenkomst is afgesproken.*  
Vanuit Zeeland is hierbij aangegeven dat deze toezegging vanuit V&W meermaals bevestigd is. Gemeld is om hier snel uitsluitel over te geven, omdat deze toezegging niet eindig zal zijn. Vanuit Financiën wordt aangegeven dat intentieovereenkomsten niet 'zomaar' vervallen als het wat langer duurt. Dus geen zorgen maken op dit punt.
- *Een nadere uitwerking van de intentieovereenkomst m.n. het BTW vraagstuk.*  
Het ministerie heeft heel stellig aangegeven dat zij hierin geen partij wil en kan zijn. M.a.w. dit probleem dient Zeeland zelf trachten op te lossen. Expliciet werd gevraagd of dit voor Zeeland een punt zou zijn om het bod in te trekken. Dit is **niet** gedaan. Aangegeven is dat als zich dit onverhoopt zou voordoen, hiervoor hoe dan ook een oplossing moet worden gevonden. Tevens is aangegeven dat op dit punt een goede samenwerking met V&W nodig is en verwacht wordt.
- *Overname van de onderliggende eigendomsrechten.*  
Afgesproken is dat dit punt door Financiën nader wordt uitgezocht.

#### Ad 2: Toelichting Ministerie op proces tot heden

Het ministerie gaf aan dat er door de provincie goed werk is geleverd en dat er op grond hiervan een positieve grondhouding aanwezig is. Het ministerie heeft inmiddels afstemming verzorgd met de Rijksinspectie en V&W.

Gelet op die positieve grondhouding zou e.e.a. zeker kunnen gaan lukken. Het ministerie wil e.e.a. in openheid laten plaatsvinden.

#### Ad 3: Toelichting ministerie op voorstel.

- *a. reactie op prijs.*  
Het ministerie onderschrijft de berekeningsmethode volledig. Wel kan de prijs nog iets wijzigen i.v.m. wijziging van de datum (2009 i.p.v. 2008) maar inhoudelijk is hier geen verschil van inzicht.
- *b. reactie op constructie afkoop.*  
Het ministerie is niet tegen het principe tot afkoop van de exploitatiebijdrage. Zij zijn bereid om de uitgave (=afkoop) en de verkoop (=geen inkomsten) naar het niveau van de Rijksbegroting te tillen, zodat dit tegen elkaar weggestreept kan worden. Omdat de bijdrage er niet voor niets is, is het ministerie er wel voorstander van om de transactie via de NV WST te laten verlopen, die (indien e.e.a. goed wordt geregeld) dit snel (binnen uren) zou kunnen overmaken aan de provincie, zodat de financieringslasten gering kunnen zijn. Vanuit het ministerie is voorgesteld om de uitgekeerde bijdrage over 2008 als basis te nemen. Omdat deze hoger is dan in de berekening is aangenomen, levert dit een gunstiger plaatje op voor de provincie. Hiervoor zal het ministerie iets terug willen zien. M.a.w. dit wordt een onderhandelingspunt in relatie met de risicoverdeling (zie 3c).
- *c. De verdeling van de risico's*

Deze risicoverdeling staan op pag. 6 van het bod aangegeven. Het ministerie gaf aan dat zij weinig met het voorstel van Zeeland kan. In feite wordt het principe gehuldigd er uit is eruit. Vervolgens worden de betreffende risico's besproken.

*Wijzigingen wet-en regelgeving m.n. in relatie tot rekening rijden.*

Hiervan is door het ministerie duidelijk gemaakt dat ook bij introductie van rekeningrijden de mogelijkheid van tolheffing zal blijven bestaan. Dit kan in een tekst in het op te stellen document worden opgenomen, zodat dit risico vervalt.

*Wijzigingen wet- en regelgeving (meer algemeen van aard).*

Vanuit Zeeland is hierop toegelicht dat er zich een mogelijkheid zou kunnen voordoen dat b.v. na een zware calamiteit er verscherpte regelgeving zou kunnen komen, waardoor er nieuwe investeringen (boven de € 5 miljoen) noodzakelijk zijn.

Het ministerie had hier wel begrip voor en zal kijken hoe dit kan worden opgevangen.

- *risico op total-loss.*

Het ministerie gaf aan er niet veel voor te voelen dit risico bij het Rijk te leggen.

Indien er zoiets voordoet, komt er wel hulp vanuit Den Haag, zo werd aangegeven.

Het ministerie wil hierover liever niets op papier. Financiën is wel partij indien zich nucleaire rampen en/of terroristische aanslagen voordoen.

Afgesproken is dat het Ministerie intern nagaat of hiervoor iets te regelen is.

- *Afdrachtplicht VpB.*

Het ministerie heeft hiervan aangegeven dat dit geen probleem is, omdat bij het in publieke handen blijven van de tunnel de huidige vrijstelling gecontinueerd blijft (mits e.e.a. niet in een concurrerende omgeving plaatsvindt). Dit risico vervalt dan.

*Overig:*

*. een eventuele verlenging van de exploitatieperiode met 5 jr.*

Het ministerie gaf aan dat in de tunnelwet (toelichting) gesproken is over een mogelijkheid van verlenging met 20 jaar. De tunnelwet blijft gehandhaafd, zodat dit geen probleem behoeft te zijn. Wel dient een passage te worden opgenomen over het t.z.t. schuldenvrij overdragen van de tunnel.

*. de afdoening van de claims overeenkomstig de huidige eigendomsverhoudingen.*

Voor het ministerie is dit geen punt van discussie (is volstrekt logisch).

*. concessieovereenkomst.*

Het ministerie heeft hier destijds veel werk voor verzet. Nu is e.e.a. in een ander daglicht komen te staan (verkoop aan publieke partij). In de concept-overeenkomst stond destijds een tekst over de mate van onderhoud in relatie tot de overdracht t.z.t. (het Rijk wil geen uitgewoone tunnel overgedragen krijgen). Vanuit Zeeland is aangegeven dat dit (vanzelfsprekend) goed geregeld dient te worden. Hiervoor zal ook deskundigheid van V&W nodig zijn.

### **Geconcludeerd is dat er geen fundamentele punten van verschil zijn.**

#### *Ad. 4: Vervolgstappen*

Afgesproken is dat er op korte termijn (eind mei/begin juni a.s.) een gesprek op directeursniveau [redacted] zou moeten plaatsvinden, waarbij e.e.a. verder dient te worden besproken. Hierbij dienen tevens afspraken gemaakt te worden omtrent het (gelijktijdig) informeren van de Kamer en PS.

Het ministerie wil vóór het begin van het zomerreces mandaat voor de minister.

Ad. 5: *AvA WST*

Afgesproken is dat in de e.v. AvA er kort zal worden ingegaan op de huidige stand van zaken. Vervolgens zal een vervolgesprek plaatsvinden, waarbij de heren [redacted] en [redacted] aanwezig zullen zijn.

Vervolgens is het gesprek afgesloten met de conclusie dat het een zeer plezierig en constructief overleg was.

[redacted]

Mei 2008

STATENVOORSTEL

Stafafdelingen FEZ



documentnummer

08017000

Onderwerp:

Bod op aandelen NV WST

Zaaknummer

Categorie

verwijsnummer

A-dg

advies/besluit

1. Het college van GS mandaat te verstrekken om de 95,4% aandelen in de NV Westerscheldetunnel (NV WST) van het Rijk te verwerven, binnen de in dit statenvoorstel geschetste kaders.

2. Datum PS-vergadering  
27-06-2008

3. Gedeputeerde belast met behandeling  
Poppelaars, A.J.G.

Vervanger  
Peijs, K.M.H.

leden gedeputeerde staten

portefeuillehouder

Paraaf

Poppelaars, A.J.G.

*op de hoogte*

Vervanger

Paraaf

Peijs, K.M.H.

Besluit

Datum

Nummer

paraaf secretaris voor uitvoering

10 JUNI 2008

11

17 JUNI 2008

Aantal te paraferen stukken

behandeld door

Naam

Afdeling

Doorkiesnummer

Datum

[Redacted] J

FEZ

[Redacted] J

03-06-2008

Parafen

Afdelingshoofd

datum

fel

5/6

Jur. Toets

datum

Fin. Toets

datum

paraaf

Directeur

datum

paraaf

[Redacted] J

*op de hoogte*

Medeparafen

Dir/afd

datum

paraaf

Dir/afd

datum

paraaf

Dir/afd

datum

paraaf

Aanwijzingen

Terug naar ambtenaar J/N

~~JA~~ NEE

bijlage(n)

nummers te distribueren bijlagen

paraaf

Extra exemplaren behandelend ambtenaar

paraaf

Gedeputeerde  
belast met  
behandeling:

Poppelaars, A.J.G.

Vergadering PS: 27-06-2008  
Nr: FEZ-074  
Agenda nr:  
Vergadering GS: 17-06-2008  
Nr: 08017000/

Onderwerp:

Bod op aandelen NV WST ter realisering van de  
financiële dekking van de Kanaalkruising Sluiskil

VOORSTEL

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

**Samenvatting:** Eind 2007 is door de Provincie Zeeland een bod uitgebracht op de aandelen NV Westerscheldetunnel (NV WST) van het Rijk. Het betreft 95,4% van de aandelen. De Provincie Zeeland is nu aandeelhouder in de NV WST voor 4,6%. Middels het bod op de aandelen NV WST is een oplossing voorhanden voor de financiële dekking van de Kanaalkruising Sluiskil. De besprekingen met het Ministerie van Financiën zijn in een afrondende fase. Het college van Gedeputeerde Staten vraagt van Provinciale Staten mandaat om de onderhandelingen af te ronden binnen de kaders die in het onderliggende statenvoorstel worden omschreven. De Minister van Financiën informeert nog voor het zomerreces de Kamer inzake deze transactie. Tegelijkertijd met dit Statenvoorstel gaat er dan een brief naar de Tweede Kamer met dezelfde strekking als dit Statenvoorstel.

## Inleiding

Zowel door de Provincie Zeeland als het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt de aanleg van een tunnel bij Sluiskil wenselijk geacht. De huidige brug bij Sluiskil staat vaak open als gevolg van het drukke scheepvaartverkeer. Dit leidt tot slechte afwikkeling van het autoverkeer. Na de openstelling van de Westerscheldetunnel is de druk van het autoverkeer alleen maar verder toegenomen.

Vooralsnog zijn voor de benodigde investeringen in de kanaalkruising Sluiskil onvoldoende financiële middelen beschikbaar. In een intentieverklaring tussen de Staat en de Provincie Zeeland is wel een rijksbijdrage vastgelegd, maar deze is niet voldoende om alle investeringskosten te dekken. Voor het tekort wordt naar alternatieve bekostigingsmogelijkheden gezocht. Naast een bijdrage van de Provincie Zeeland, het Vlaams Gewest, Zeeland Seaports en de gemeente Terneuzen wordt als oplossing gezien om het overrendement van de NV Westerscheldetunnel (NV WST) voor de tunnel bij Sluiskil aan te wenden.

Provinciale Staten hebben in 2006 duidelijk aangegeven dat de Westerscheldetunnel in publieke handen moet blijven en niet geprivatiseerd mag worden bij een commerciële partij. Middels deze aandelentransactie wordt aan deze eis voldaan en is tegelijkertijd een financieringsinstrument ontstaan om de Kanaalkruising Sluiskil te realiseren.

Middels dit statenvoorstel willen wij uw Staten toestemming vragen omtrent het afwickelen van het bod van de Provincie Zeeland op de aandelen NV Westerscheldetunnel (NV WST) van het Rijk.

statenstukken

### **Doel**

Het doel van de transactie is overname van de aandelen NV WST, zodat hiermee een mogelijkheid wordt gecreëerd om op financieel verantwoorde wijze de Kanaalkruising Sluiskil te realiseren.

De kenmerkende punten van het door ons uitgebrachte bod zijn als volgt:

- Provincie Zeeland wil Kanaalkruising Sluiskil (KKS) realiseren, maar het project kent een tekort in de financiële dekking van € 75 miljoen.
- De NV WST kent een overrendement <sup>1</sup> dat mag worden aangewend ter dekking van het dekkingstekort van de KKS (Motie Geluk).
- Alternatieven voor de financiële dekking zijn onderzocht, maar het bod op de aandelen NV WST komt daar het gunstigst uit: de overname van de aandelen NV WST vergroot weliswaar de investering, maar verlaagt het risico voor de Provincie Zeeland.
- De overname van de aandelen NV WST van het Rijk is een oplossing omdat de Provincie Zeeland er dan voor kan kiezen het overrendement gelijk aan te wenden. Er hoeft dan niet te worden gewacht tot 2030.
- Door overname van de aandelen NV WST blijft het publiek belang gewaarborgd. De aandelen blijven in overheidshanden en gaan niet over naar een commerciële onderneming.
- De Provincie Zeeland als aandeelhouder heeft invloed op de tarieven. Doch hierbij een kanttekening: de berekeningen van overrendement in de NV WST gaan uit van het huidige tarievenbeleid. Op korte termijn valt dus geen groot verschil te verwachten in de toltarieven en zeker geen tolvrije tunnel. Op het moment dat de kosten en investering zijn terugverdiend kan hierin bijstelling plaatsvinden.
- De tunnelwet blijft van kracht.
- Het huidig belang van de Provincie Zeeland is 4,6 % in de NV WST. Dit betreft een financieel gezonde onderneming, met als hoofddoel de exploitatie van de Westerscheldetunnel. Deze tunnel is veilig, in goede technische staat en heeft een hoge beschikbaarheidsgraad.

### **Aankoopproces**

Halverwege 2007 is het idee van een aandelentransactie als middel om de financiële dekking van de KKS te realiseren ontstaan. Tijdens het proces bent u door ons meerdere malen op hoofdlijnen op de hoogte gesteld. Het bod is opgesteld samen met een extern deskundige. Vervolgens is er door een andere, externe deskundige een second review gedaan op de juistheid en uitgangspunten van het bod.

Het bod is eind december 2007 uitgebracht aan de Minister van Financiën, die het heeft beoordeeld en afgestemd met de andere Ministeries. In februari van dit jaar bent u middels een brief geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot het bod op de aandelen NV WST.

Vervolgens heeft vanaf medio mei ambtelijk overleg en afstemming plaatsgevonden. Momenteel is het bod rijp voor uitvoering.

Er wordt naar gestreefd om op 10 juli 2008 de afspraken te bekrachtigen.

### **Bod**

*Inhoudelijk bestaat het bod uit drie onderdelen:*

- de aankoop van aandelen van de Staat in de NV Westerscheldetunnel
- de verdeling van de risico's behorende bij de aandelentransactie
- de afkoop van de rijksbijdrage van Verkeer en Waterstaat

Deze onderdelen dienen in nauwe samenhang met elkaar te worden gezien.

*Het bod biedt perspectief voor alle betrokken partijen:*



Bij de vormgeving van het bod heeft de provincie Zeeland getracht zoveel mogelijk aansluiting te zoeken bij de belangen en doelstellingen van de betrokken partijen, zodat elke partij baat heeft bij het ten uitvoer brengen van dit bod.

---

<sup>1</sup> Overrendement is het meerdere rendement boven de 7,5 %, die het Rijk eist op haar beleggingen. Overrendement komt pas vrij aan het einde van de looptijd van de tolheffing door de NV WST.

Onderwerp:

Bod op aandelen NV WST ter realisering van de financiële dekking van de Kanaalkruising Sluiskil

Ministerie van Financiën	<ul style="list-style-type: none"><li>- Met het bod wordt het gewenste rendement van de Staat van 7,5% veiliggesteld.</li><li>- Met het bod blijft het publiek belang gediend, omdat in tegenstelling tot privatisering de provincie Zeeland als publieke partij de aandelen verwerft.</li></ul>
Ministerie van Verkeer en Waterstaat	<ul style="list-style-type: none"><li>- Met het bod wordt realisatie van het project Kanaalkruising Sluiskil mogelijk</li><li>- Met het bod wordt de budgettaire druk ten aanzien van de exploitatiebijdrage opgelost</li></ul>
Provincie Zeeland	<ul style="list-style-type: none"><li>- Met het bod wordt realisatie van het project Kanaalkruising Sluiskil mogelijk</li><li>- Met het bod is voor de provincie weliswaar een investeringsbedrag gemoeid, tegelijkertijd kan de provincie door een toename aan sturingsmogelijkheden het risico adequater beheersen.</li></ul>
NV WST:	<ul style="list-style-type: none"><li>- Na realisering van de Kanaalkruising Sluiskil neemt het verkeersaanbod door de Westerscheldetunnel met naar verwachting 6% toe.</li></ul>
Algemeen:	<ul style="list-style-type: none"><li>- Met het bod wordt het overrendement van de Westerscheldetunnel gebruikt voor de aanleg van Sluiskil conform de motie  (VVD).</li><li>- Met het bod wordt voldaan aan de motie  (PvdA) om de aanleg van een tunnel bij Sluiskil te bevorderen.</li></ul>

Specifiek voor de Provincie Zeeland worden hierbij twee zaken uit het collegeprogramma "Nieuwe Verbindingen" in deze transactie gecombineerd:

- Kanaalkruising Sluiskil. Doelstelling is: de noord-zuid verbinding in Zeeland completeren door nabij Sluiskil een belangrijk knelpunt daar weg te nemen middels de aanleg van een tunnel onder het kanaal Gent-Terneuzen en zodoende economische potenties van de Kanaalzone optimaal te benutten en de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen. Het college verricht alle technische, financiële en organisatorische werkzaamheden om in deze collegeperiode de realisatie van een tunnel bij Sluiskil te starten. Met deze tunnel wordt een bijdrage geleverd aan de CO<sub>2</sub>-reductie omdat auto's niet meer staan te wachten voor een brugverbinding die doorgang biedt aan de scheepvaart.
- Deelname in NV Westerscheldetunnel. Doelstelling is: vergroten van de invloed op o.a. het beleid en de tarieven van de Westerscheldetunnel (WST). De WST vormt een belangrijke regionale schakel in de verbinding tussen Zeeuws-Vlaanderen en overig Zeeland. Dat verhoudt zich niet tot de zeggenschap over de WST en de tarieven, waar het Rijk thans 95% zeggenschap heeft. Indien vergroting van de zeggenschap mogelijk blijkt, bezien wij samen met de Minister van Financiën onder welke condities zulks kan geschieden.

Kaders inzake de afstemming over het bod:

- Financieel zijn beide partijen akkoord. De voorwaarden zoals vastgelegd in het bod zijn gebaseerd op voor alle partijen reële uitgangspunten. Zoals eerder aangegeven geldt als eis voor het Ministerie van Financiën een rendement van 7,5 % op haar belegging. Voor de afkoop bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geldt dat de verplichtingen met de overheidsindex (IBOI), (vastgezet op 1,5%), worden berekend en afgekocht tegen de rente op langlopende leningen. De uiteindelijke bedragen kunnen alleen nog variëren afhankelijk van de uiteindelijke overnamedatum van de aandelen van de NV WST. De berekeningswijze, zoals ook getoetst door de tweede, externe deskundige ligt vast.
- Risico verdeling. Uitgangspunt is dat de aandeelhouder die eruit stapt geen risico's meer draagt. Provincie Zeeland zal in overleg met de NV WST de verzekerbare risico's gaan verzekeren, zodat het risico voor de Provincie Zeeland tot een aanvaardbaar niveau wordt teruggebracht. Uitgezonderd de extreme risico's die niet verzekeraar zijn (denk aan terrorisme, total loss en nucleaire ramp) hiervoor wordt in overleg met het Rijk een oplossing uitgewerkt en aansluiting gezocht bij reeds bestaande 'vangnetten'. Specifieke scope-wijzigingen ten aanzien van de NV WST zijn geregeld in een beheersovereenkomst met V&W.
- De risico's bestaande uit het verleden worden op basis van de oude aandelenverhouding (95,4 / 4,6 %) behandeld. Het gaat hier om twee afgewezen bouwclaims, waarvan het hoger beroep nog loopt.

Onderwerp:

Bod op aandelen NV WST ter realisering van de financiële dekking van de Kanaalkruising Sluiskil

---

Binnen deze kaders wordt aan u het mandaat gevraagd. Financiële details zijn vertrouwelijk in te zien bij de behandelend ambtenaar.

### **Begroting**

De invloed op de provinciale begroting is op hoofdlijnen als volgt:

- Balans: door de combinatie van aankoop aandelen en afkoop rijksbijdrage ontstaat 'per saldo' een wijziging in de hoogte van de financiële deelneming. Dit komt omdat de afkoop rijksbijdrage grotendeels gelijktijd als agio kan worden uitgekeerd.
- Verlies- winstrekening: tot op heden gingen dividenduitkeringen vanuit de NV WST in de reserve Westerschelde oeververbinding (WOV). Om de geldstromen en exploitatiebijdragen beter zichtbaar te maken in uw begroting wordt gewerkt aan opheffing van deze reserve. Hierover wordt u t.z.t. separaat geïnformeerd.

### **Conclusie:**

Met het rondkomen van de aandelentransactie is de financiële dekking voor de Kanaalkruising Sluiskil rond en kan dit project gerealiseerd worden.

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig bijgevoegd ontwerp-besluit.

gedeputeerde staten,

Mevr. Drs. K.M.H. Peijs, voorzitter,

Mr. Drs. L.J.M. Verdult, secretaris.

### Ontwerp-besluit

De staten der provincie Zeeland,  
gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van , nr. ;

besluiten:

Het college van GS mandaat te verstrekken om de 95,4% aandelen in de NV Westerscheldetunnel (NV WST) van het Rijk te verwerven, binnen de in dit statenvoorstel geschetste kaders.

bericht op brief van: Voorzitter Provinciale Staten

uw kenmerk:

ons kenmerk: 08017007

afdeling: Financieel-economische Zaken

bijlage(n):

behandeld door: [redacted] J

doorkiesnummer: [redacted] J

onderwerp: aanbiedingsbrief statenvoorstel bod op aandelen NV WST

verzonden: 24 JUNI 2008 Middelburg, 17 juni 2008

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u het statenvoorstel "Bod op aandelen NV WST ter realisering van de financiële dekking van de Kanaalkruising Sluiskil".(bijlage 1)  
U ontvangt hierbij ook de brief inzake de voorgenomen verkoop van de aandelen NV WST, die Minister Bos tegelijkertijd aan de Tweede Kamer stuurt. (bijlage 2)  
Voor de behandeling van dit statenvoorstel is een extra Commissie Bestuurlijk en Financiële Zaken gepland op 25 juni 2008.  
Vervolgens stellen wij voor dit statenvoorstel te agenderen voor de vergadering van Provinciale Staten van 27 juni 2008.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten,

[redacted] J, voorzitter

[redacted] aris



# Provinciale Staten

Gedeputeerde  
belast met  
behandeling:

Poppelaars, A.J.G.

Vergadering PS: 27-06-2008  
Nr: FEZ-074  
Agenda nr:  
Vergadering GS: 17-06-2008  
Nr: 08017000/

Onderwerp:

Bod op aandelen NV WST ter realisering van de  
financiële dekking van de Kanaalkruising Sluiskil

VOORSTEL

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

**Samenvatting:** Eind 2007 is door de Provincie Zeeland een bod uitgebracht op de aandelen NV Westerscheldetunnel (NV WST) van het Rijk. Het betreft 95,4% van de aandelen. De Provincie Zeeland is nu aandeelhouder in de NV WST voor 4,6%.

Middels het bod op de aandelen NV WST is een oplossing voorhanden voor de financiële dekking van de Kanaalkruising Sluiskil.

De besprekingen met het Ministerie van Financiën zijn in een vergevorderde fase. Het college van Gedeputeerde Staten vraagt van Provinciale Staten mandaat om de onderhandelingen af te ronden binnen de kaders die in het onderliggende statenvoorstel worden omschreven.

De Minister van Financiën informeert nog voor het zomerreces de Kamer inzake deze transactie. Tegelijkertijd met dit Statenvoorstel gaat er dan een brief naar de Tweede Kamer met dezelfde strekking als dit Statenvoorstel. De Minister geeft middels deze brief aan dat hij voornemens is de aandelen in NV Westerscheldetunnel aan de Provincie Zeeland te verkopen. Het streven van de Provincie Zeeland is om de afspraken te bekrachtigen middels een intentieovereenkomst medio juli 2008.

## Inleiding

Zowel door de Provincie Zeeland als het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt de aanleg van een tunnel bij Sluiskil wenselijk geacht. De huidige brug bij Sluiskil staat vaak open als gevolg van het drukke scheepvaartverkeer. Dit leidt tot slechte afwikkeling van het autoverkeer. Na de openstelling van de Westerscheldetunnel is de druk van het autoverkeer alleen maar verder toegenomen.

Vooralsnog zijn voor de benodigde investeringen in de kanaalkruising Sluiskil onvoldoende financiële middelen beschikbaar. In een intentieverklaring tussen de Staat en de Provincie Zeeland is wel een rijksbijdrage vastgelegd, maar deze is niet voldoende om alle investeringskosten te dekken. Voor het tekort wordt naar alternatieve bekostigingsmogelijkheden gezocht. Naast een bijdrage van de Provincie Zeeland, het Vlaams Gewest, Zeeland Seaports en de gemeente Terneuzen wordt als oplossing gezien om het overrendement van de NV Westerscheldetunnel (NV WST) voor de tunnel bij Sluiskil aan te wenden.

Provinciale Staten hebben in 2006 duidelijk aangegeven dat de Westerscheldetunnel in publieke handen moet blijven en niet geprivatiseerd mag worden bij een commerciële partij. Middels deze aandelentransactie wordt aan deze eis voldaan en is tegelijkertijd een financieringsinstrument ontstaan om de Kanaalkruising Sluiskil te realiseren.

Middels dit statenvoorstel willen wij uw Staten toestemming vragen omtrent het afwickelen van het bod van de Provincie Zeeland op de aandelen NV Westerscheldetunnel (NV WST) van het Rijk.

## Doel

Het doel van de transactie is overname van de aandelen NV WST, zodat hiermee een mogelijkheid wordt gecreëerd om op financieel verantwoorde wijze de Kanaalkruising Sluiskil te realiseren.

De kenmerkende punten van het door ons uitgebrachte bod zijn als volgt:

- Provincie Zeeland wil Kanaalkruising Sluiskil (KKS) realiseren, maar het project kent een tekort in de financiële dekking van € 75 miljoen.
- De NV WST kent een overrendement<sup>1</sup> dat mag worden aangewend ter dekking van het dekkingstekort van de KKS (Motie [2007-2008] 1000).
- Alternatieven voor de financiële dekking zijn onderzocht, maar het bod op de aandelen NV WST komt daar het gunstigst uit: de overname van de aandelen NV WST vergroot weliswaar de investering, maar verlaagt het risico voor de Provincie Zeeland.
- De overname van de aandelen NV WST van het Rijk is een oplossing omdat de Provincie Zeeland er dan voor kan kiezen het overrendement gelijk aan te wenden. Er hoeft dan niet te worden gewacht tot 2030.
- Door overname van de aandelen NV WST wordt tegemoet gekomen aan de zorg van de Provinciale Staten met betrekking tot borging van het publiek belang.
- De Provincie Zeeland als aandeelhouder heeft invloed op de tarieven. Doch hierbij een kanttekening: de berekeningen van overrendement in de NV WST gaan uit van het huidige tarievenbeleid. Op korte termijn valt dus geen groot verschil te verwachten in de toltarieven en zeker geen tolvrije tunnel. Op het moment dat de kosten en investering zijn terugverdiend kan hierin bijstelling plaatsvinden.
- De tunnelwet blijft van kracht.
- Het huidig belang van de Provincie Zeeland is 4,6 % in de NV WST. Dit betreft een financieel gezonde onderneming, met als hoofddoel de exploitatie van de Westerscheldetunnel. Deze tunnel is veilig, in goede technische staat en heeft een hoge beschikbaarheidsgraad.

## Aankoopproces

Halverwege 2007 is het idee van een aandelentransactie als middel om de financiële dekking van de KKS te realiseren ontstaan. Tijdens het proces bent u door ons meerdere malen op hoofdlijnen op de hoogte gesteld. Het bod is opgesteld samen met een extern deskundige. Vervolgens is er door een andere, externe deskundige een second review gedaan op de juistheid en uitgangspunten van het bod.

Het bod is eind december 2007 uitgebracht aan de Minister van Financiën, die het heeft beoordeeld en afgestemd met de andere Ministeries. In februari van dit jaar bent u middels een brief geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot het bod op de aandelen NV WST.

Vervolgens heeft vanaf medio mei ambtelijk overleg en afstemming plaatsgevonden. Op 13 juni 2008 is Provinciale Staten geïnformeerd over het daarbij bereikte resultaat.

Momenteel is het bod rijp voor uitvoering.

De Minister informeert de Tweede Kamer middels een brief.

Er wordt door de Provincie Zeeland naar gestreefd om medio juli 2008 de afspraken tussen de Minister van Financiën en de Provincie Zeeland te bekrachtigen middels een intentieovereenkomst.

## Bod

*Inhoudelijk bestaat het bod uit drie onderdelen:*

- de aankoop van aandelen van de Staat in de NV Westerscheldetunnel
- de verdeling van de risico's behorende bij de aandelentransactie
- de afkoop van de rijksbijdrage van Verkeer en Waterstaat

Deze onderdelen dienen in nauwe samenhang met elkaar te worden gezien.

---

<sup>1</sup> Overrendement is het meerdere rendement boven de 7,5 %, die het Rijk eist op haar beleggingen. Overrendement komt pas vrij aan het einde van de looptijd van de tolheffing door de NV WST.

Onderwerp:

Bod op aandelen NV WST ter realisering van de financiële dekking van de Kanaalkruising Sluiskil

*Het bod biedt perspectief voor alle betrokken partijen:*

Bij de vormgeving van het bod heeft de provincie Zeeland getracht zoveel mogelijk aansluiting te zoeken bij de belangen en doelstellingen van de betrokken partijen, zodat elke partij baat heeft bij het ten uitvoer brengen van dit bod.

Ministerie van Financiën	<ul style="list-style-type: none"><li>- Met het bod wordt het gewenste rendement van de Staat van 7,5% veiliggesteld.</li><li>- Met het bod wordt tegemoet gekomen aan de zorg van de Provinciale Staten met betrekking tot borging van het publiek belang omdat in tegenstelling tot privatisering de provincie Zeeland als publieke partij de aandelen verwerft.</li></ul>
Ministerie van Verkeer en Waterstaat	<ul style="list-style-type: none"><li>- Met het bod komt realisatie van het project Kanaalkruising Sluiskil dichterbij. (onder voorbehoud van planologische procedure.)</li><li>- Met het bod wordt de budgettaire druk ten aanzien van de exploitatiebijdrage opgelost</li></ul>
Provincie Zeeland	<ul style="list-style-type: none"><li>- Met het bod wordt realisatie van het project Kanaalkruising Sluiskil mogelijk</li><li>- Met het bod is voor de provincie weliswaar een investeringsbedrag gemoeid, tegelijkertijd kan de provincie door een toename aan sturingsmogelijkheden het risico adequater beheersen.</li></ul>
NV WST:	<ul style="list-style-type: none"><li>- Na realisering van de Kanaalkruising Sluiskil neemt het verkeersaanbod door de Westerscheldetunnel met naar verwachting 6% toe.</li></ul>
Algemeen:	<ul style="list-style-type: none"><li>- Met het bod wordt het overrendement van de Westerscheldetunnel gebruikt voor de aanleg van Sluiskil conform de motie  (VVD).</li><li>- Met het bod wordt voldaan aan de motie  (PvdA) om de aanleg van een tunnel bij Sluiskil te bevorderen.</li></ul>

Specifiek voor de Provincie Zeeland worden hierbij twee zaken uit het collegeprogramma "Nieuwe Verbindingen" in deze transactie gecombineerd:

- Kanaalkruising Sluiskil. Doelstelling is: de noord-zuid verbinding in Zeeland completeren door nabij Sluiskil een belangrijk knelpunt daar weg te nemen middels de aanleg van een tunnel onder het kanaal Gent-Terneuzen en zodoende economische potenties van de Kanaalzone optimaal te benutten en de CO2-uitstoot te verminderen. Het college verricht alle technische, financiële en organisatorische werkzaamheden om in deze collegeperiode de realisatie van een tunnel bij Sluiskil te starten. Met deze tunnel wordt een bijdrage geleverd aan de CO2-reductie omdat auto's niet meer staan te wachten voor een brugverbinding die doorgang biedt aan de scheepvaart.
- Deelname in NV Westerscheldetunnel. Doelstelling is: vergroten van de invloed op o.a. het beleid en de tarieven van de Westerscheldetunnel (WST). De WST vormt een belangrijke regionale schakel in de verbinding tussen Zeeuws-Vlaanderen en overig Zeeland. Dat verhoudt zich niet tot de zeggenschap over de WST en de tarieven, waar het Rijk thans 95% zeggenschap heeft. Indien vergroting van de zeggenschap mogelijk blijkt, bezien wij samen met de Minister van Financiën onder welke condities zulks kan geschieden.

Kaders inzake de afstemming over het bod:

- Financieel zijn beide partijen akkoord inzake de berekeningssystematiek. De voorwaarden zoals vastgelegd in het bod zijn gebaseerd op voor alle partijen reële uitgangspunten. Zoals eerder aangegeven geldt als eis voor het Ministerie van Financiën een rendement van 7,5 % op haar belegging. Voor de afkoop bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geldt dat de verplichtingen met de overheidsindex (IBOI), (vastgezet op 1,5%), worden berekend en afgekocht tegen de rente op langlopende leningen. De uiteindelijke bedragen kunnen alleen nog variëren afhankelijk van de uiteindelijke overnamedatum van de aandelen van de NV WST. De berekeningswijze, zoals ook getoetst door de tweede, externe deskundige ligt vast.
- Risico verdeling. Uitgangspunt is dat de aandeelhouder die eruit stapt geen risico's meer draagt. Provincie Zeeland zal in overleg met de NV WST de verzekerbare risico's gaan verzekeren, zodat het risico voor de Provincie Zeeland tot een aanvaardbaar niveau wordt teruggebracht. Uitgezonderd de

Onderwerp:

Bod op aandelen NV WST ter realisering van de financiële dekking van de Kanaalkruising Sluiskil

---

extreme risico's die niet verzekeraar zijn (denk aan terrorisme, total loss en nucleaire ramp) hiervoor wordt in overleg met het Rijk een oplossing uitgewerkt en aansluiting gezocht bij reeds bestaande 'vangnetten'. Specifieke scope-wijzigingen ten aanzien van de NV WST zijn geregeld in een beheersovereenkomst met V&W.

- De risico's bestaande uit het verleden worden op basis van de oude aandelenverhouding (95,4 / 4,6 %) behandeld. Het gaat hier om twee afgewezen bouwclaims, waarvan het hoger beroep nog loopt.

Binnen deze kaders wordt aan u het mandaat gevraagd. Financiële details zijn vertrouwelijk in te zien bij de behandelend ambtenaar.

### **Begroting**

De invloed op de provinciale begroting is op hoofdlijnen als volgt:

- Balans: door de combinatie van aankoop aandelen en afkoop rijksbijdrage ontstaat 'per saldo' een wijziging in de hoogte van de financiële deelneming. Dit komt omdat de afkoop rijksbijdrage grotendeels gelijktijdig als agio kan worden uitgekeerd.
- Verlies- winstrekening: tot op heden gingen dividenduitkeringen vanuit de NV WST in de reserve Westerschelde oeververbinding (WOV). Om de geldstromen en exploitatiebijdragen beter zichtbaar te maken in uw begroting wordt gewerkt aan opheffing van deze reserve. Hierover wordt u middels een aparte begrotingswijziging separaat geïnformeerd.

### **Conclusie:**

Met het rondkomen van de aandelentransactie is een mogelijkheid gevonden de ontbrekende € 75 miljoen in de financiële dekking voor de investering in de Kanaalkruising Sluiskil rond te krijgen.

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig bijgevoegd ontwerp-besluit.

gedeputeerde staten,

Mevr. Drs. K.M.H. Peijs, voorzitter,

Mr. Drs. L.J.M. Verdult, secretaris.

### Ontwerp-besluit

De staten der provincie Zeeland,  
gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van , nr. ;

besluiten:

Het college van GS mandaat te verstrekken om de 95,4% aandelen in de NV Westerscheldetunnel (NV WST) van het Rijk te verwerven, binnen de in dit statenvoorstel geschetste kaders.

# ministerie van Financiën

Directie Financieringen

Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA 's-Gravenhage

Datum Uw brief (Kenmerk) Ons kenmerk  
Fin 2008-00581



Onderwerp  
voorgenomen verkoop aandelen N.V. Westerscheldetunnel

Geachte voorzitter,


Met deze brief wil ik u informeren dat ik voornemens ben de aandelen in de N.V. Westerscheldetunnel (verder N.V. WST) te verkopen aan de Provincie Zeeland.

### *Voorgenomen privatisering 2006*

Nadat mijn voorganger had geconstateerd dat ten aanzien van de WST een adequate borging van de publieke belangen bestaat middels de Tunnelwet, is in 2006 de Tweede Kamer geïnformeerd over een op handen zijnde verkoop van de N.V. WST. De Provinciale Staten heeft echter een motie tegen privatisering van de N.V. WST aangenomen. Sindsdien heeft de Provincie Zeeland onderzocht of het mogelijk zou zijn de tunnel over te nemen van het Rijk. Inmiddels heeft de Provincie Zeeland een bod uitgebracht op de aandelen N.V. WST van het Rijk. Het betreft 95,4% van de aandelen. De provincie Zeeland is nu aandeelhouder in de N.V. voor 4,6%.

### *Rationale verkoop aan provincie*

De Provincie Zeeland wil de WST graag overnemen om met behulp van het verwachte overrendement van de tunnel de zogeheten Kanaalkruising Sluiskil (verder KKS) te kunnen dekken. Ten tijde van de besluitvorming over de aanleg van de WST is als beleidsuitgangspunt gekozen, dat een minimaal projectrendement van 7,5% noodzakelijk is. Het rendement boven deze 7,5% op de netto investeringen van de Staat – het overrendement – zal volgens eerdere toezegging ten goede komen aan de Provincie Zeeland ter financiering van de

KKS. Bij verkoop eindigt het project voor de Staat en aangezien verkoop zal plaatsvinden tegen een verkoopprijs waarbij de Staat exact een rendement behaalt van 7.5% op haar netto investeringen, is het overrendement vanaf dan direct beschikbaar voor de provincie Zeeland in plaats van in 2033<sup>1</sup>. Hiermee wordt gehoor gegeven aan de motie .

Het is mijns inziens doelmatiger om het aandeelhouderschap op regionaal niveau te beleggen aangezien het ook een regionaal publiek belang betreft. Met de verkoop van aandelen aan een decentrale overheid kom ik tevens tegemoet aan de zorg van de Provinciale Staten met betrekking tot borging van het publiek belang, wat eerder leidde tot de hierboven genoemde motie.

Ook voor de N.V. WST zelf is verkoop gunstig. Door verkoop komt de realisatie van de KKS dichterbij waarbij de WST dan deel zal uitmaken van een gecombineerde provinciale noord-zuid verbinding in Zeeland. Voor KKS moet behalve de financiering ook nog een planologische procedure worden afgerond.

#### *Inhoud van de bieding*

Inhoudelijk bestaat de bieding uit drie onderdelen:

- de aankoop van aandelen van de Staat in de NV Westerscheldetunnel
- de afkoop van de rijksbijdrage van Verkeer en Waterstaat
- de verdeling van de risico's behorende bij de aandelentransactie

Financieel zijn beide partijen akkoord. De voorwaarden zoals vastgelegd in het bod zijn gebaseerd op voor alle partijen reële uitgangspunten. De aankoop geschiedt tegen een vastgesteld prijsmechanisme dat uitgaat van 7.5% rendement voor de Staat.

De exploitatiebijdrage die het ministerie van Verkeer en Waterstaat jaarlijks betaalt tot en met het einde van de exploitatie van de tunnel door N.V. WST, zal worden afgekocht. Naast de jaarlijkse exploitatiebijdrage aan de N.V. WST, wordt door de N.V. WST jaarlijks dividend aan haar aandeelhouders uitgekeerd. Deze stromen benaderen elkaar in omvang. Door het afkopen (contant maken) van de exploitatiebijdrage komt dit geld eerder beschikbaar voor de N.V. en kan in de vorm van dividend worden aangewend door de provincie ter gedeeltelijke financiering van de aandelen N.V. WST. De uiteindelijke bedragen kunnen alleen nog variëren afhankelijk van de uiteindelijke overnamedatum van de aandelen van de N.V. WST. De berekeningswijze is reeds overeengekomen en tevens door een externe deskundige getoetst.

Met betrekking tot de risicoverdeling stel ik mij op het standpunt dat bij

---

<sup>1</sup> Beëindiging project indien geen verkoop plaatsvindt, tunnel komt om niet terug naar het Rijk

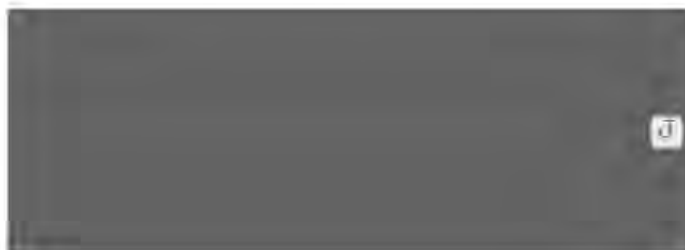
<sup>2</sup> Kamerstukken 2002-2003, 17741, nr. 44

overdracht van de aandelen ook de operationele risico's overgedragen zullen worden. Dit neemt echter niet weg dat ik samen met de Provincie Zeeland zal bezien hoe grote risico's zoals het risico op een total loss van de WST het beste kunnen worden belegd. De Provincie Zeeland zal in overleg met de N.V. WST de verzekerbare risico's in ieder geval gaan verzekeren, zodat het risico voor de Provincie Zeeland tot een aanvaardbaar niveau wordt teruggebracht.

#### *Verkoopproces*

De besprekingen zijn in een vergevorderd stadium. Aan de Provinciale Staten wordt, middels een Statenvoorstel, gelijktijdig met deze brief mandaat gevraagd door de Gedeputeerde Staten. Zodra Provinciale Staten haar mandaat gegeven heeft, zal ik het verkoopproces inzetten. Daarbij zal ik in overleg met mijn collega van Verkeer en Waterstaat bekijken hoe de prestatie-eisen met betrekking tot het onderhoud van de WST kunnen worden vastgelegd.

De Minister van Financiën,



FEZ



Ministerie van Financiën



> Retouradres Postbus 20201 2500 EE Den Haag

mr.dr.s. A.J.G. Poppelaars  
gedeputeerde Provincie Zeeland  
Provinciehuis  
Postbus 6001  
4330 LA Middelburg

**Directie Financieringen**

Korte Voorhout 7  
2511 CW Den Haag  
Postbus 20201  
2500 EE Den Haag  
www.minfin.nl

**Inlichtingen**



**Ons kenmerk**

FIN/2008/1164 U

**Uw brief (kenmerk)**

**Bijlagen**

Datum

Betreft verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel

Geachte heer Poppelaars,

Zoals u bekend zijn de Provincie Zeeland en ik in onderhandeling over de verkoop van de aandelen die de Staat houdt in de NV Westerscheldetunnel (NVWST). Aan de provincie en aan de Kamer heb ik in juni laten weten dat ik bereid ben tot verkoop.

Bij de totstandkoming van deze transactie stel ik mij constructief en zakelijk op. Onder constructief versta ik dat de Staat akkoord gaat met een verkoopprijs die het minimaal gezochte rendement van 7,5% dekt, met het afkopen van de exploitatiebijdragen en er mee instemt dat de Provincie Zeeland mogelijk hogere rendementen kan aanwenden ter financiering van de Sluiskiltunnel. Het is derhalve niet mijn insteek qua prijs op het scherpst van de snede te onderhandelen.

Bij mijn zakelijke benadering van deze aandelenverkoop behoren afspraken over de risicoverdeling, waaronder overdracht van operationele risico's. Daartoe reken ik ook het risico op tegenvallend rendement, alsook afspraken over onderhouds- en overdrachtseisen en af te sluiten verzekeringen. Op dit moment bestaat bij mij nog onduidelijkheid hoe deze zaken geregeld zullen gaan worden.

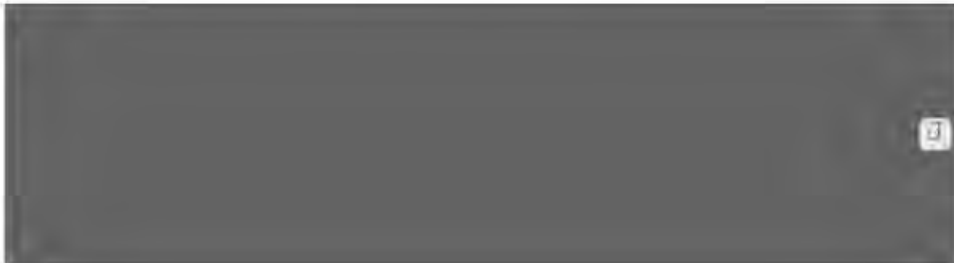
In de concept overeenkomst die ik onlangs ontving doet de provincie een voorstel om te komen tot verkoop onder ontbindende voorwaarden met betrekking tot voornoemde punten. Deze benadering heeft niet mijn voorkeur. Ik wil mij ervan vergewissen dat er tussen betrokken partijen NVWST, de Provincie Zeeland en de Staat volledige overeenstemming bestaat voordat deze zich binden aan de overeenkomst.

**Directie Financieringen**

**Datum**

**Ons kenmerk**  
*FIN/2008/1164 U*

Ik heb begrepen dat in december de Provinciale Staten zullen stemmen over aanleg van de zgn. Sluiskiltunnel. Het te prefereren resultaat zou uiteraard zijn dat wij er in slagen voor dat moment overeenstemming te bereiken. Het feit dat de Staat akkoord gaat met de geboden verkoopprijs en met aanwending van mogelijk hogere rendementen ter financiering van de Sluiskiltunnel illustreren mijns inziens mijn positieve opstelling ten aanzien van de verkoop van aandelen in de NVWST. Evenwel zijn binnen mijn positieve opstelling afwegingen van zakelijke aard leidend. Mogelijke toekomstige financiële consequenties voor de Staat dienen helder geregeld te zijn en zijn voor mij bepalend alvorens ik de verkoopovereenkomst zal tekenen.



PROVINCIE ZEELAND	
AFD. <i>Blaas FCZ</i> AMBT	
AFD. TERMIJN	
DATUM 20 MAI 2000	
DOC. N°	
FA. N°	09014068

## Rapport

uitgebracht aan de Provincie Zeeland  
te Middelburg

WST/KKS

Aan de Provincie Zeeland

t.a.v. [REDACTED]

Postbus 6001

4330 LA MIDDELBURG

Datum

19 maart 2009

Behandeld door

Ons kenmerk

09R0235/SH/5501

Onderwerp

WST/KKS

Uw kenmerk

Geachte [REDACTED]

De afgelopen maanden is er regelmatig overleg geweest tussen de Provincie Zeeland en ons kantoor over de voorgenomen overname door Zeeland van de aandelen van het Rijk in de N.V. Wester Schelde Tunnel (N.V. WST) en, in relatie daarmee, de investering in de Kanaalkruising Sluiskil (KKS). Gedurende het proces hebben wij met name geadviseerd over verslaggevingstechnische aspecten.

U heeft ons gevraagd, nu de casus steeds meer vorm begint te krijgen, onze visie op papier te zetten.

Uiteraard voldoen wij graag aan uw verzoek.

## 1. De casus

De afgelopen maanden zijn verschillende varianten aan de orde gekomen inzake de overname van de aandelen, de afkoop van de rijksbijdrage en de investering in KKS.

Naar ons is medegedeeld is de variant waar vooralsnog van wordt uitgegaan de volgende:

1. De Provincie Zeeland neemt de aandelen van het Rijk over voor een bedrag van € 946 miljoen.
2. Het Rijk betaalt op dit moment een jaarlijkse exploitatiebijdrage aan de N.V. WST. De Provincie neemt deze verplichting over van het Rijk. De Provincie ontvangt hiervoor een afkoopsom van het Rijk van € 862 miljoen.

2

19 maart 2009

09R0235

3. De Provincie sluit met de N.V. WST een overeenkomst waarin wordt geregeld dat van deze afkoopsom € 560 miljoen zal worden doorbetaald aan de N.V. Het restant ad € 302 miljoen wordt door de Provincie behouden.
4. De N.V. WST doet een uitkering uit de agioreserve aan de Provincie ter grootte van € 532 miljoen.
5. De netto betaling (financieringsbehoefte) van de Provincie bedraagt op grond van het voorgaande € 112 miljoen (€ 946 miljoen -/- 862 miljoen + € 560 miljoen -/- € 532 miljoen).
6. In 2034 wordt de tunnel (nagenoeg) om niet tegen een bedrag van € 1 overgedragen aan het Rijk.
7. De Provincie doet een bijdrage van € 102 miljoen aan de Project B.V. die de Sluiskiltunnel gaat realiseren. Hiervan wordt € 27 miljoen gedekt uit een aantal specifieke reserves. Het restant ad € 75 miljoen moet worden gedekt uit de opbrengsten uit de deelneming in de N.V. WST.

In de paragrafen 2 en 3 gaan wij in op de verwerkingswijze en gevolgen voor de exploitatie van de Provincie van de transacties tussen de Provincie, het Rijk en de NV WST.

In paragraaf 4 behandelen wij de verwerkingswijze van de bijdrage van de Provincie in de Sluiskiltunnel en de gevolgen daarvan voor de exploitatie.

In paragraaf 5 geven wij het netto effect aan van beide transacties.

Voor alle duidelijkheid merken wij op dat bovenstaande bedragen gebaseerd zijn op transactiedatum 1 januari 2009. Een andere transactiedatum heeft invloed op de uitkomsten. Verder merken wij op dat bovengenoemde bedragen afgeronde bedragen zijn. De exacte bedragen zijn opgenomen in de stukken van de RebelGroup, met name het rekenmodel versie wst 10 dat in uw bezit is.

## **2. Uitgangspunten verslaggeving transactie met het Rijk**

Naar onze mening is voor de wijze van verslaggeving van de transacties tussen de Provincie, het Rijk en de NV WST relevant dat de transacties met elkaar samenhangen en daarom in verband met elkaar moeten worden beschouwd.

3

19 maart 2009

09R0235

Het volgende is aan de orde:

- De Provincie betaalt aan het Rijk voor de aandelen € 946 miljoen.
- De Provincie betaalt van de rijksbijdrage € 302 miljoen niet door aan de NV. Dit betekent naar onze mening een daling van het rendement van de NV en dus van de marktwaarde van de aandelen met een gelijk bedrag.
- De NV keert € 532 miljoen uit vanuit de agioreserve.

Dit betekent dat de deelneming naar onze mening gewaardeerd wordt op € 946 miljoen minus € 302 miljoen minus € 532 miljoen, ofwel € 112 miljoen. Tegelijkertijd is dit, zoals reeds opgemerkt, de financieringsbehoefte van de Provincie.

### **3. Gevolgen voor de exploitatie als gevolg van overname aandelen**

De overname van de aandelen van het Rijk in de NV WST inclusief de afkoop van de rijksbijdrage heeft de volgende effecten op de exploitatie van de Provincie:

#### ***Dividend***

De Provincie ontvangt een jaarlijks dividend van de NV WST. Dit dividend is geprognosticeerd tot en met 2034 (wanneer de tunnel wordt overgedragen aan het Rijk), op grond van een exploitatieprognose van de NV WST. Deze prognose is tot stand gekomen in overleg tussen de directie van de NV WST en de RebelGroup.

Er wordt van uitgegaan dat de geprognosticeerde jaarwinst uitgekeerd wordt in het jaar volgend op het boekjaar en in dat jaar tot een opbrengst voor de Provincie leidt. Dit overeenkomstig het BBV.

Van belang is nog om op te merken dat voor het bepalen van het effect van de transactie op de exploitatie van de Provincie 95,4% van het dividend moet worden ingerekend. Immers: zonder de transacties ontvangt de Provincie al 4,6% van de jaarwinsten als dividend.

#### ***Rentelasten***

De financieringsbehoefte voortvloeiend uit de verschillende transacties bedraagt zoals gezegd netto € 112 miljoen (afgerond). Uiteraard veroorzaakt dit rentelasten, of een derving van rentebaten bij financiering met eigen middelen.

## *Waarde van de deelneming*

De deelneming wordt in eerste instantie gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs van € 112 miljoen, vermeerderd met de reeds bestaande 4,6% deelneming van circa € 28 miljoen, ofwel in totaal tegen € 140 miljoen. Bekend is dat de tunnel in 2034 (nagenoeg) om niet wordt overgedragen aan het Rijk. Op dat moment beschikt de NV WST naar verwachting over een eigen vermogen van circa € 76,1 miljoen, i.c. het gestorte aandelenkapitaal.

De vraag is aan de orde hoe deze waardedaling van € 140 naar € 76 miljoen moet worden verwerkt.

Het BBV schrijft voor dat deelnemingen worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs of lagere marktwaarde. Dit betekent dat een afwaardering van de deelneming pas aan de orde is, als de waarde ervan lager wordt dan € 140 miljoen. De Provincie zal jaarlijks op grond van de exploitatieprognoses van de NV WST de marktwaarde moeten beoordelen of afwaardering aan de orde is.

Op grond van de huidige inzichten en berekeningen is de verwachting dat pas aan het einde van de exploitatieperiode de marktwaarde lager zal zijn dan de verkrijgingsprijs. Het gevolg daarvan is dat de waardedaling van € 140 naar € 75 miljoen ten laste zal komen van een beperkt aantal jaren, wat de exploitatie van de Provincie in die jaren uiteraard nadelig beïnvloedt.

Van belang is dat jaarlijks de marktwaarde wordt berekend om te beoordelen of afwaardering aan de orde is.

## *Provinciale Bijdrage*

De Provincie betaalt tot en met 2008 een bijdrage aan de NV WST. Afgesproken is dat deze bijdrage vanaf 2009 komt te vervallen, wat een positief effect heeft op de exploitatie van de Provincie.

## **4. Gevolgen voor de exploitatie als gevolg van de bijdrage in de Sluiskiltunnel**

Naar ons is meegedeeld richt de Provincie een Project B.V. op voor de realisatie van de Sluiskiltunnel. De Provincie doet vervolgens een bijdrage aan deze BV van € 102 miljoen, waarvan € 27 miljoen wordt gedekt door een onttrekking aan de reserves.

Ten aanzien van het restant ad € 75 miljoen geldt het volgende:

5

19 maart 2009

09R0235

De overname van de aandelen in de NV WST en de aanleg van de Sluiskiltunnel zijn door de Provincie in financiële zin altijd met elkaar in verband gebracht. Het uitgangspunt is de lasten die samenhangen met de bijdrage in de tunnel te dekken uit het (over)rendement op de aandelen. Niet alleen in totaliteit bezien, maar ook op jaarbasis.

Deze "matching" vindt alleen plaats als de bijdrage aan de BV kan worden geactiveerd en niet ineens ten laste van de exploitatie wordt gebracht.

Een mogelijke verwerkingswijze is het activeren van de bijdrage, als "Bijdrage in activa van derden".

Hieraan zijn echter wel voorwaarden verbonden, op grond van het BBV. Het BBV stelt dat bijdragen aan activa in eigendom van derden kunnen worden geactiveerd, indien:

- er sprake is van een investering door een derde;
- de investering bijdraagt aan de publieke taak;
- de derde zich heeft verplicht tot het daadwerkelijk investeren, op een wijze zoals is overeengekomen en;
- de bijdrage kan worden teruggevorderd, indien de derde in gebreke blijft of de provincie onderscheidenlijk gemeente anders recht kan doen gelden op de activa die samenhangen met de investering.

Van belang is verder dat wanneer de Provincie de investering in de tunnel zelf zou hebben gedaan, deze geactiveerd had mogen worden op grond van de financiële verordening.

Als de Provincie de tunnel zelf zou realiseren, zou er naar onze mening sprake zijn van een investering in maatschappelijk nut. Deze mogen worden geactiveerd, na toestemming van de Staten. Hier van uitgaande geldt naar onze mening dat de Staten ook toestemming moeten geven voor het activeren van de bijdrage aan de BV.

Naar ons is meegedeeld wordt de bijdrage aan de BV betaald in 2011, 2012 en 2013. Vanaf het moment van betaling (in totaal dus € 112 miljoen) ontstaan rentelasten voor de Provincie, die in de begroting moeten worden verwerkt.

Vanaf het moment van ingebruikneming van de tunnel schrijft de Provincie af op de activering. U heeft aangegeven dat het u voornemen is om de bijdrage af te schrijven in 20 jaar. Naar onze mening is dit verdedigbaar.

Het is de bedoeling dat de tunnel in 2016 door de B.V. om niet wordt overgedragen aan de Provincie. Op dat moment vindt naar onze mening een herrubricering plaats van de gedane bijdrage: van "Bijdrage in activa van derden" naar "Investering in maatschappelijk nut".

6

19 maart 2009

09R0235

## **5. Netto effect van beide transacties**

Het netto-effect van beide transacties is berekend door de RebelGroup in haar rekenmodel versie wst 1o dat ook in uw bezit is.

De in dit model gebruikte bedragen kunnen worden gebruikt in uw statenvoorstel en begrotingswijziging(en). Daarbij moet wel rekening worden gehouden met het volgende:

- In het model wordt de volledige dividenuitkering verwerkt. Het effect van de transacties op de exploitatie bedraagt 95,4% van dit dividend, omdat de Provincie ook nu al over 4,6% van het kapitaal in de N.V. dividend ontvangt.
- In het model worden rentelasten over de totale waarde van de deelneming berekend, dus ook over de € 28 miljoen die op dit moment reeds in de boeken van de Provincie staat. Voor het effect van de transactie moet alleen rente worden berekend over de financiering van € 112 miljoen.
- De in het model verwerkte kapitaallasten van de Provinciale bijdrage aan de KKS-BV moeten worden herrekend. Er moet naar onze mening voor het bepalen van het effect:
  - rente worden berekend over de totale bijdrage van € 102 miljoen, vanaf het moment van betaling;
  - afschrijving worden berekend vanaf het moment van ingebruikname waarbij een door u voorgestelde afschrijvingstermijn van 20 jaar acceptabel is.
- De RebelGroup gaat nog uit van het activeren van bouwrente, wat in de praktijk waarschijnlijk niet zal gebeuren.

De uitkomsten over de periode 2009 tot en met 2034 voordat de hiervoor genoemde correcties zijn verwerkt, zijn opgenomen in het rekenmodel van de RebelGroup, versie wst 1o.

Voor alle duidelijkheid merken wij nog op dat de uitkomsten van het rekenmodel voor de Provincie voor een belangrijk deel gebaseerd zijn op de verwachte dividendopbrengsten vanuit de NV WST, ofwel op de verwachte positieve resultaten van de vennootschap. Naar de berekening daarvan hebben wij geen onderzoek uitgevoerd.

7

19 maart 2009

09R0235

## 6. Slot

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zijn uiteraard graag bereid u een nadere toelichting te verstrekken.

Hoogachtend,

Deloitte Accountants B.V.



 RA

Maakt meer mogelijk!

Gedeputeerde Staten van de Provincie Zeeland  
t.a.v. mr. drs. A.J.G. Poppelaars  
Postbus 6001  
4330 LA MIDDELBURG

datum 8 mei 2009  
uw kenmerk  
  
onderwerp  
van Tin Buis  
doorkiesnummer 0113-278496  
e-mailadres @westerscheldetunnel.nl  
ons kenmerk NV 2009.39814  
bijlage(n) - Overeenkomst Afkoop exploitatiebijdrage

<b>PROVINCIE ZEELAND</b>	
AFD. FEZ	AMBT
AFD. TERMIN	
datum 11 MEI 2009	
DOC. NR. 09018181	
ZAAK NR.	
CLASS.	

Geacht College,

Hierbij berichten wij u voor de goede orde, dat de directie van de NV Westerscheldetunnel instemt met de aan deze brief aangehechte Overeenkomst Afkoop Exploitatiebijdrage (Overeenkomst) als resultaat van onze onderhandelingen en heeft besloten deze aan te gaan onder voorbehoud van goedkeuring en advies en met inachtneming van de procedure als hierna beschreven.

Wij zullen deze Overeenkomst op 14 mei aanstaande voorleggen aan onze Raad van Commissarissen. Na het advies van de Raad van Commissarissen te hebben verkregen zullen wij voorts – zo spoedig mogelijk – na de Leveringsdatum als bedoeld in de Overeenkomst Westerscheldetunnel – de Overeenkomst effectueren.

Dat wil zeggen dat wij conform de statuten van de NV Westerscheldetunnel de volgende procedure zullen volgen:

1. Aan de Aandeelhoudersvergadering (AVA) zal het verzoek worden voorgelegd om goedkeuring te verlenen aan het besluit van de directie om de Overeenkomst te ondertekenen.
2. De Overeenkomst zal worden ondertekend.
3. Aan de AVA zal het verzoek worden voorgelegd om goedkeuring te verlenen aan het besluit ter uitkering van de maximale agioreserve in het kader van de afwikkeling van de Overeenkomst.
4. Op een nader overeen te komen datum, doch uiterlijk 1 oktober 2009, zal de financiële transactie daadwerkelijk plaatsvinden.

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

Vertrouwend u hiermee naar genoegen te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,



Algemeen directeur NV Westerscheldetunnel

**FINALE VERSIE 7 MEI 2009**

**OVEREENKOMST  
AFKOOPT EXPLOITATIEBIJDRAGE**

**TUSSEN**

**DE PROVINCIE ZEELAND**

**EN**

**N.V. WESTERSCHELDETUNNEL**

**[●]2009**

**ALLEN & OVERY**

Allen & Overy LLP

87181-00001 AMCO:2558391.5

## INHOUDSOPGAVE

<b>Artikel</b>	<b>Pagina</b>
1. Definities en uitleg.....	4
2. Opschortende voorwaarden .....	5
3. Afkoop jaarlijkse exploitatiebijdragen en Uitkering.....	5
4. Investering Sluiskiltunnel .....	6
5. Instandhoudingverplichting .....	6
6. Toepasselijk recht en geschillenregeling .....	6
7. Overige bepalingen .....	6
Ondertekening.....	8

Deze **OVEREENKOMST** is aangegaan op [●] 2009.

**ONDERGETEKENDEN:**

- (1) **DE PROVINCIE ZEELAND**, hierbij vertegenwoordigd door de Gedeputeerde van Financiën, mr. drs. A.J.G. Poppelaars; en
- (2) **N.V. WESTERSCHELDETUNNEL**, een naamloze vennootschap statutair gevestigd te Borssele en kantoorhoudende aan de Westerscheldetunnelweg 1, 4454 PD te Borssele, hierbij vertegenwoordigd door ir. M. Buis.

**ACHTERGROND:**

- (A) De Vennootschap exploiteert de Westerscheldetunnel en heeft het recht om de exploitatie daarvan voort te zetten en in verband daarmee tol te heffen tot tenminste 14 maart 2033.
- (B) Op grond van het bepaalde in het Bestuursakkoord (als aangepast conform de Vaststellingsovereenkomst en de Wijzigingsovereenkomst) is de Vennootschap tot 14 maart 2033 gerechtigd tot ontvangst van een jaarlijkse exploitatiebijdrage van de Staat en de Provincie .
- (C) De Staat, de Provincie en de Vennootschap zijn op \_\_\_ mei 2009 de Overeenkomst Westerscheldetunnel aangegaan tot verkoop en levering van de door de Staat gehouden aandelen in de Vennootschap aan de Provincie, waarbij tevens de verplichting van de Staat tot het aan de Vennootschap ter beschikking stellen van de jaarlijkse exploitatiebijdrage door de Provincie wordt overgenomen tegen een door de Staat aan de Provincie te betalen vergoeding.
- (D) De Provincie en de Vennootschap wensen in deze Overeenkomst een regeling te treffen voor de afkoop van de exploitatiebijdrage van de Provincie en de van de Staat overgenomen verplichting tot het betalen van zijn exploitatiebijdrage en overige afspraken vast te leggen, welke regeling en afspraken pas zullen gelden vanaf het moment dat de Provincie de door de Staat gehouden aandelen in de Vennootschap verkrijgt.
- (E) De jaarlijkse exploitatiebijdragen van de Staat en Provincie worden thans deels in de vorm van agio of dividend weer uitgekeerd aan de Staat en de Provincie als aandeelhouders van de Vennootschap. De Provincie stelt voor de jaarlijkse exploitatiebijdragen af te kopen om zo onnodige geldstromen te voorkomen. De overeengekomen afkoopsom ter zake van de exploitatiebijdragen van de Provincie (met inbegrip van de exploitatiebijdrage overgenomen van de Staat) is lager dan uit de kapitalisatie daarvan zou volgen. Daarmee ontvangt de Vennootschap minder dan waarop zij uit hoofde van het Bestuursakkoord recht zou hebben.
- (F) Ingevolge de moties [●] (Tweede Kamer, vergaderjaar 2006-2007, 30 800 A, nr. 27) en [●] (Tweede Kamer, vergaderjaar 2002-2003, 17741, nr. 44) die door de Tweede Kamer der Staten Generaal zijn aangenomen, is de regering verzocht "het overrendement van de Westerscheldetunnel te bestemmen voor financiering van de tunnel bij Sluiskil" (de **Sluiskiltunnel**). Onder overrendement wordt in deze Overeenkomst verstaan: het rendement op het door de aandeelhouders geïnvesteerde eigen vermogen dat mogelijk gerealiseerd wordt over de gehele duur van het project 'Westerscheldetunnel', boven het door de Staat vereiste rendement op de netto investering van 7,5% (het **Overrendement**).
- (G) Het samenstel aan transacties als opgenomen in de Overeenkomst Westerscheldetunnel en in deze overeenkomst, waaronder de Afkoopsom als hierna bedoeld, zal bijdragen tot de bouw van de Sluis-

kiltunnel. Daarmee voldoet de Provincie aan de hiervoor in overweging (F) vermelde aangenomen moties in de Tweede kamer die beogen de bouw van de Sluiskiltunnel tot stand te brengen. Door deze invulling zijn de in overweging (F) genoemde moties feitelijk uitgevoerd en hebben de Vennootschap en de Provincie zich gekweten van de mogelijke politieke opdracht tot het afstaan van Overrendement voor de bouw van de Sluiskiltunnel.

(H) In verband met het gestelde in overweging (E) is het redelijk dat de Vennootschap van de Provincie de zekerheid krijgt dat zij in staat zal zijn en blijven om aan haar (wettelijke) taak tot exploitatie van de Westerscheldetunnel en overige financiële en andere verplichtingen gedurende de periode van exploitatie te kunnen blijven voldoen.

(I) Mede gezien:

(a) de randvoorwaarden geformuleerd voor de afkoop van de exploitatiebijdragen (positieve cashflow, positief bedrijfsresultaat en voldoende werkkapitaal) alsmede de in deze Overeenkomst opgenomen instandhoudingverklaring van de Provincie als houdster van de aandelen van de Vennootschap;

(b) het meerjarenbeleidsplan van de Vennootschap (waarin onder andere investeringen, de verwachte financieringsbehoefte en een voorgenomen schema voor dividendbetalingen is opgenomen); en

(c) het belang van de realisatie van de Sluiskiltunnel,

acht de Vennootschap de afkoop van de exploitatiebijdragen niet in strijd met in het belang van de Vennootschap en de met haar verbonden onderneming.

**KOMEN OVEREEN** als volgt:

## 1. DEFINITIES EN UITLEG

### 1.1 Definities

**Afkoopsom** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in Artikel 3(a).

**Algemene Vergadering** betekent de algemene vergadering van aandeelhouders van de Vennootschap.

**Bestuursakkoord** betekent het bestuursakkoord Westerschelde Oeververbinding van 22 mei 1996 tussen de Staat, de Provincie en de Vennootschap (destijds genoemd Westerscheldeoeververbinding Exploitatiemaatschappij N.V. i.o.).

**Directie** betekent de directie van de Vennootschap.

**Sluiskiltunnel** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in overweging (F).

**Overeenkomst** betekent deze overeenkomst, met inbegrip van de Bijlagen.

**Overeenkomst Westerscheldetunnel** betekent de Overeenkomst Westerscheldetunnel tussen de Staat, de Provincie en de Vennootschap van [●] 2009.

**Overrendement** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in overweging (F).

**Partij** betekent de Provincie of de Vennootschap.

**Provincie** betekent De Provincie Zeeland.

**Staat** betekent De Staat der Nederlanden.

**Uitkering** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in Artikel 3(b).

**Vennootschap** betekent N.V. Westerscheldetunnel.

## 1.2 Interpretatie

- (a) Een verwijzing in deze Overeenkomst naar een Artikel of Bijlage is een verwijzing naar een artikel of bijlage van deze Overeenkomst, tenzij uit de context duidelijk anders blijkt.
- (b) De titels in deze Overeenkomst zijn niet van invloed op de interpretatie daarvan.

## 2. OPSCHORTENDE VOORWAARDEN

Deze Overeenkomst wordt aangegaan onder de opschortende voorwaarde van het plaatsvinden van de levering van de aandelen in de Vennootschap van de Staat aan de Provincie zoals neergelegd in de Overeenkomst Westerscheldetunnel.

## 3. AFKOOPT JAARLIJKSE EXPLOITATIEBIJDRAGEN EN UITKERING

- (a) Per datum van ondertekening van deze Overeenkomst koopt de Provincie de verplichting tot het aan de Vennootschap ter beschikking stellen van de jaarlijkse exploitatiebijdragen (bestaande uit de verplichting zoals deze door de Provincie van de Staat is overgenomen overeenkomstig de Overeenkomst Westerscheldetunnel en de verplichting van de Provincie zoals neergelegd in artikel 10.1 van het Bestuursakkoord) af met een eenmalige bijdrage van € 540.000.000 (zegge: vijfhonderdveertig miljoen euro) (de **Afkoopsom**).
- (b) De Provincie en de Vennootschap zullen er naar streven dat de Algemene Vergadering binnen een maand na ondertekening van deze Overeenkomst het besluit van de directie tot het doen van een tussentijdse uitkering aan de Provincie van € 532.022.827,09 (zegge: vijfhonderdtweeëndertig miljoen tweeëntwintigduizend achthonderdenzeventig gulden en negen euro cent) ten laste van de agioreserve van de Vennootschap (de **Uitkering**) zal goedkeuren.
- (c) De Provincie zal het verschil tussen de Afkoopsom en de Uitkering, zijnde € 7.977.172,91 (zegge: zeven miljoen negenhonderdzevenenzeventig duizend een honderd tweeënzeventig gulden en eenennegentig euro cent), uiterlijk 1 oktober 2009 aan de Vennootschap betalen.

## 4. INVESTERING SLUISKILTUNNEL

De Provincie heeft het voornemen om, ter uitvoering van de moties [ ] en [ ] zoals hiervoor bij de overwegingen (Achtergrond) is aangegeven onder (F) het Overrendement beschikbaar te stellen voor de realisatie van de Sluiskiltunnel. Onverminderd haar recht op dividend als aandeelhouder van de Vennootschap, verklaart de Provincie dat de Vennootschap zich gekweten heeft van de politieke opdracht, voor zover mogelijk een dergelijke opdracht is opgenomen in deze moties, en dat zij de Vennootschap daartoe niet meer zal aanspreken.

## 5. INSTANDHOUDINGVERPLICHTING

- (a) De Provincie zal ervoor zorg dragen dat de Vennootschap altijd in staat is om aan haar financiële en andere verplichtingen te voldoen. Het voorgaande vindt geen toepassing als er sprake is van onvoor-

ziene buitengewone omstandigheden van zodanige aard dat de Provincie in redelijkheid niet meer aan haar verplichting gehouden kan worden, en gedurende de periode dat de Staat, de Provincie en de Vennootschap in overleg zijn ingevolge de artikelen 14 en/of 10.8 van de Overeenkomst Westerscheldetunnel.

- (b) De verplichtingen van de Provincie onder Artikel 5(a) komen te vervallen op de datum van overdracht van de onroerende zaken van de Vennootschap aan de Staat conform de Overeenkomst Westerscheldetunnel.

## **6. TOEPASSELIJK RECHT EN GESCHILLENREGELING**

### **6.1 Toepasselijk recht**

Op deze Overeenkomst is Nederlands recht van toepassing.

### **6.2 Geschillenregeling**

- (a) Geschillen die voortkomen uit deze Overeenkomst zullen worden beslecht door de bevoegde rechter te Middelburg.
- (b) Partijen kunnen overeenkomen een of meerdere onafhankelijke deskundige(n) te benoemen, welke bij wijze van bindend advies als bedoeld in artikel 7:900 BW het geschil zal beslechten, op grond van de regelen van het recht.

## **7. OVERIGE BEPALINGEN**

### **7.1 Kennisgevingen**

Alle kennisgevingen in verband met deze Overeenkomst moeten schriftelijk worden gedaan aan de navolgende adressen voor zolang Partijen geen opgave doen van een ander adres:

#### **De Provincie Zeeland**

T.a.v.: College van Gedeputeerde Staten  
Adres: Abdij 6, postbus 6001, 4330 LA Middelburg  
Faxnummer: 0118-631200

#### **N.V. Westerscheldetunnel**

T.a.v.: De Directie  
Adres: Westerscheldetunnelweg 1  
4454 PD Borssele  
Faxnummer: 0113-278481

### **7.2 Kosten**

Elk van de bij deze Overeenkomst betrokken Partij draagt haar eigen kosten.

**ONDERTEKENING**

Deze Overeenkomst is door Partijen ondertekend op de datum als vermeld aan het begin van deze Overeenkomst.

**GETEKEND** door: mr. drs. A.J.G. Poppelaars )  
Gedeputeerde van Financiën )  
namens ) .....  
**De Provincie Zeeland** )

**GETEKEND** door: ir. M. Buis )  
namens ) .....  
**N.V. Westerscheldetunnel** )

Nota aan GS

Stafafdelingen FEZ



documentnummer

zaaknummer

Categorie

A-dg

verwijsnummer

09018622

09018622

onderwerp

Goedkeuring begrotingswijziging aandelentransactie NV Westerscheldetunnel, investering Sluiskiltunnel en ontvlechting reserve WOV.

advies/besluit

- statenvoorstel als 4e wijziging van de begroting 2009 vaststellen
- instemmen met aangaan overeenkomsten
- Commissaris van de Koningin verzoeken om gedeputeerde Poppelaars te machtigen de twee overeenkomsten te tekenen (bijlage 5 + 6)

*Resumptie.*

leden gedeputeerde staten

portefeuillehouder	paraaf
Poppelaars, A.J.G.	<i>op de hoogte</i>
vervanger	paraaf
Peijs, K.M.H.	

besluit

datum	Nummer	paraaf secretaris voor uitvoering
-------	--------	-----------------------------------

*meten afhandelen met...*

*12 MEI 2009*

*12*

aantal te paraferen stukken

*+1*

behandeld door

naam	afdeling	doorkiesnummer	datum
<i>J</i> [redacted] <i>J</i>	FEZ	18 79	22-04-2009

parafen

Afdelingshoofd	datum	paraaf
<i>FEZ</i>	<i>gks</i>	[redacted]
Fin. Toets	datum	paraaf
Jur. Toets	Datum	paraaf
Directeur	datum	paraaf

medeparafen

dir/afd	datum	paraaf
E&M / V&V	<i>08/05</i>	<i>bel. afkond</i>
dir/afd	datum	paraaf

aanwijzingen

terug naar ambtenaar J/N *nee*

nummers te distribueren bijlagen ALLE

## Uitleg DG:

Publiciteit over dit onderwerp in overleg met Ministerie van Financiën.

### Samenvatting:

In deze nota wordt als eerste de financiële structuur van de aandelentransactie NV Westerscheldetunnel uiteengezet. Vervolgens wordt de relatie tussen deze transactie en de aanleg van de Sluiskiltunnel gelegd. Daarna komen de financiële gevolgen voor de Provinciale begroting aan bod. Tot slot komt de uitwerking van de reserve WOV aan bod. Een onderdeel daarvan wordt gevormd door kosten en baten gerelateerd aan het fiets-/ voetveer.

De gevolgen voor de budgettaire ruimte als gevolg van alle drie de transacties samen bedragen voor het jaar:

2009 € 0,4 mln positief

2010 € 0,5 mln positief

2011 € 0,4 mln positief

2012 € 0,4 mln positief

Zoals uit het voorgaande blijkt is de financiële uitkomst van de transactie gunstig. De financiële dekking van de bouw van de Sluiskiltunnel wordt gerealiseerd en daarnaast is er nog een positief overschot. Ook het meerjarenperspectief geeft een positief uitkomst. Deze dividendopbrengsten zijn gebaseerd op de verwachte winsten van de NV. Deze verwachte winsten zijn aan de hand van een rekenmodel bepaald, op basis van diverse aannames. Bij doorrekening van minder gunstige aannames in het model, dalen de verwachte dividendopbrengsten weliswaar, maar blijft de uitkomst positief.

### Inleiding /Voorgeschiedenis:

Provinciale Staten hebben in juni 2008 het college van GS mandaat verstrekt om de 95,4% aandelen in de NV Westerscheldetunnel (NV WST) van het Rijk te verwerven binnen de in het statenvoorstel geschetste kaders. Dit met als doel om door middel van deze transactie een mogelijkheid te creëren om op financieel verantwoorde wijze de Sluiskiltunnel (SKT) te realiseren. Het project SKT kende tot voor kort een tekort in de financiële dekking van € 75 miljoen.

Doelstelling van de verwerving is om op deze wijze het overrendement op de exploitatie van de Westerscheldetunnel in te kunnen zetten ter dekking van de aanlegkosten van de Sluiskiltunnel. Dit overrendement wordt nu voorgefinancierd door de Provincie Zeeland en zal moeten worden terugverdiend middels de toekomstige exploitatie van de NV Westerscheldetunnel. Door de overname beschikken we ook over een sturingsinstrument om deze doelstelling te kunnen realiseren.

In december 2008 zijn de Staten per brief geïnformeerd over het feit dat de ondertekening van de koopovereenkomst voor de aandelen van de NV Westerscheldetunnel gepland voor december 2008 is uitgesteld. De reden hiervan is dat Minister Bos niet kon instemmen met de overdracht van de aandelen, zolang er voorbehouden of ontbindende voorwaarden in de verkoopovereenkomst stonden. Dit betrof met name nadere afspraken over de risicoverdeling (onderhouds- en overdrachtseisen en af te sluiten verzekeringen). Inmiddels zijn de resterende zaken uitgewerkt en kan op 18 mei a.s. de koopovereenkomst worden ondertekend. De overeenkomst is bijgevoegd (**bijlage 1**).

Genoemde overeenkomst, aangeduid als "overeenkomst Westerscheldetunnel", is een overeenkomst tussen drie partijen: het Rijk (verkoper van de aandelen en verantwoordelijk voor de exploitatie van de Westerscheldetunnel na beëindiging van de tolperiode volgens de Tunnelwet), de Provincie Zeeland (koper van de aandelen) en de NV Westerscheldetunnel (verantwoordelijk voor de exploitatie van de Westerscheldetunnel tot aan het moment van overdracht aan het Rijk). In de overeenkomst zijn afspraken gemaakt over de koopprijs van de aandelen, de overname van de verplichting inzake de jaarlijkse exploitatiebijdrage door het Rijk, de risicoverdeling tussen Rijk en Provincie na de overname van de aandelen en de overdrachtseisen na beëindiging van de exploitatie door den NV Westerscheldetunnel. De uitwerking van de overeenkomst past binnen de door Provinciale Staten in juni 2008 geschetste kaders.

Daarnaast is er een tweede overeenkomst opgesteld, aangeduid als "overeenkomst afkoop exploitatiebijdrage". Deze overeenkomst is een overeenkomst tussen de Provincie Zeeland en de NV Westerscheldetunnel. In deze overeenkomst is de afkoop van de jaarlijkse exploitatiebijdrage jegens de NV WST geregeld. Daarbij gaat het zowel om de jaarlijkse provinciale exploitatiebijdrage als de middels de overeenkomst Westerscheldetunnel van het Rijk overgenomen verplichting. Deze overeenkomst is eveneens bijgevoegd (**bijlage 2**).

Bij de totstandkoming van de totale transactie zijn vele partijen betrokken geweest. Als belangrijkste partijen worden genoemd:

- Ministerie van Financiën;
- Ministerie van Verkeer & Waterstaat;
- Provincie Zeeland;

- NV Westerscheldetunnel;
- RebelGroup Advisory (= transactieadviseur en procesbegeleider namens de Provincie Zeeland);
- Clifford Chance (= de juridisch adviseur van het Ministerie van Financiën);
- Allen & Overy (= de juridisch adviseur van de Provincie Zeeland);
- Justion (= de juridisch adviseur van de NV Westerscheldetunnel);
- Deloitte (= de accountant van de Provincie Zeeland).

Daarnaast zijn er nog vele partijen die ergens in het proces een rol hebben gespeeld. Te denken valt aan organisaties als het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Twijnstra Gudde (risico-analyse), Bridgecraft (review op onderbouwing uit te brengen bod), PriceWaterhouseCoopers (accountant van de NV Westerscheldetunnel), etc.

De inzet van de door de Provincie Zeeland ingehuurde externe adviseurs heeft uiteraard de nodige kosten met zich meegebracht (raming € 712.000,-). Vastgesteld kan worden dat deze kosten zeker in verhouding staan tot het resultaat dat ermee wordt bereikt. De voordelen van de transactie zijn immers aanmerkelijk groter. En verder had de doelstelling zonder de inzet van alle genoemde partijen nooit bereikt kunnen worden. Aangezien op voorhand niet altijd kon worden overzien hoeveel werk een bepaald onderdeel met zich zou meebrengen is het niet geheel uit te sluiten dat niet altijd de juiste aanbestedingsprocedure is gevolgd. Op korte termijn zal dit worden geïnventariseerd en indien nodig zal dit alsnog achteraf worden gerepareerd. Overigens zijn geen problemen te verwachten met de grenzen van Europese aanbesteding.

### Vraag- en/of probleemstelling:

De vragen die voorliggen zijn de volgende:

- Kunt u instemmen met de ondertekening van de "overeenkomst Westerscheldetunnel"?
- Kunt u instemmen met de ondertekening van de "overeenkomst afkoop exploitatiebijdrage"?
- Wat zijn de financiële gevolgen voor de Provinciale begroting van de verwerving van 95,4% van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel van het Rijk, de bouw van de Sluiskiltunnel, en van de financiële ontvlechting van de reserve Westerschelde oever verbinding (WOV)?
- Kunt u instemmen met het vaststellen van bijgevoegd statenvoorstel inzake de hieruit voortvloeiende begrotingswijziging?

### Actieve informatieplicht

Wel naar PS via bijgevoegd statenvoorstel. Daarbij moet nog worden opgemerkt dat wordt voorgesteld de beide overeenkomsten **niet** als bijlage bij het statenvoorstel op te nemen. De reden daarvoor is verschillend per overeenkomst.

Te beginnen met de overeenkomst afkoop exploitatiebijdrage tussen de Provincie en de NV WST. In feite bestaat de totale aandelentransactie uit één samenhangend geheel van een aantal transacties. Van de zijde van het Ministerie van Financiën is echter steeds te kennen gegeven dat zij de transactie graag gesplitst zien. De splitsing ziet toe op enerzijds de verwerving van de aandelen door de Provincie Zeeland van het Rijk onder gelijktijdige overname van de verplichting van de betaling van een jaarlijkse exploitatiebijdrage en anderzijds uit de afkoop van de jaarlijkse exploitatiebijdrage door de Provincie jegens de NV Westerscheldetunnel (NV WST). De reden dat het Ministerie van Financiën de transactie graag gesplitst ziet is dat zij de angst hebben dat er een oneigenlijke discussie ontstaat als gevolg van de complexiteit van de transactie. Daarmee wordt bedoeld dat het Rijk aan de Provincie Zeeland een bedrag betaalt van ca. € 881 miljoen i.v.m. de afkoop van de verplichting van de jaarlijkse Rijksbijdrage, terwijl de Provincie hetzelfde doet met de NV Westerscheldetunnel voor een bedrag van € 540 miljoen. Dat zou het beeld op kunnen roepen dat er een enorm cadeau aan de Provincie Zeeland is gegeven. In werkelijkheid klopt dit echter niet. De Provincie zou namelijk net zo goed ook € 881 miljoen kunnen betalen voor de afkoop, het gaat immers om een betaling aan een eigen onderneming (de provincie is na de overname voor 100% eigenaar). Uitgerekend is dat met een afkoop aan onze eigen NV WST van € 540 miljoen de exploitatiewinsten en kasstromen positief zijn en dus de onderneming levensvatbaar blijft. De winsten worden door de afkoop genormaliseerd en het rondpompen van geld wordt voorkomen.

De overeenkomst Westerscheldetunnel regelt vooral de koop van de aandelen door de Provincie Zeeland van het Rijk. De NV Westerscheldetunnel is tekenende partij i.v.m. de overdracht van de verplichting tot het betalen van een jaarlijkse exploitatiebijdrage van Rijk naar Provincie en i.v.m. de overdrachtseisen aan het einde van de exploitatieperiode. Het betreft qua uitwerking een bijzonder complexe overeenkomst waaraan door bovengenoemde direct betrokken partijen wekenlang intensief is gewerkt. Dat maakt het ook tot een lastig te doorgronden stuk dat eenvoudig tot misverstanden of verkeerde conclusies in de media zou kunnen leiden. Het Ministerie van Financiën heeft aangegeven geen voorstander te zijn van openbaarmaking. Aan de NV Westerscheldetunnel wordt dit nog voorgelegd.

Op zich dienen de leden van Provinciale Staten natuurlijk wel in de gelegenheid gesteld te worden om hun controlerende taak op dit punt goed te kunnen uitvoeren. Voorgesteld wordt dan ook deze overeenkomst vertrouwelijk ter inzage te leggen bij de Statengriffie.

## Overweging en advies:

Allereerst wordt ingegaan op de beide overeenkomsten, daarna wordt aandacht besteed aan de financiële uitwerking van de transactie.

### **1. Overeenkomst Westerscheldetunnel**

De hoofdelementen die in deze overeenkomst zijn opgenomen zijn:

- De Provincie Zeeland koopt de 95,4% aandelen NV Westerscheldetunnel van het Rijk voor een bedrag van € 970.749.429;
- De Staat draagt haar verplichting jegens de NV Westerscheldetunnel tot het betalen van een jaarlijkse exploitatiebijdrage over aan de Provincie Zeeland en betaalt hiervoor een eenmalige afkoopsom van € 881.463.930;
- Het verschil ad € 89.285.499 wordt daadwerkelijk per bank betaald door de Provincie Zeeland aan de notaris op 1 juli 2009 (leveringsdatum);
- Op 1 juli 2009 stort de notaris dit bedrag door naar het Rijk en is de Provincie Zeeland eigenaar geworden van 100% van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel;
- De aandelen van de NV WST mogen niet verkocht worden. Er geldt een aanbiedingsplicht aan de Staat.
- In principe neemt de Provincie Zeeland met de koop van de aandelen alle risico's over van de Staat, maar daarop gelden een aantal belangrijke uitzonderingen:
  - o Er loopt nog één grote financiële claim uit de bouwperiode genaamd indexclaim. Ordegrootte circa € 50 miljoen. Wanneer deze tegen alle verwachtingen in nog tot schade zou leiden wordt deze naar rato van de oude aandelenverhouding verdeeld tussen Staat en Provincie.
  - o Verandering van wet- of regelgeving met een zeer grote financiële consequentie voor de NV Westerscheldetunnel en daarmee indirect voor de Provincie Zeeland is reeds vastgelegd in de Totstandbrengingsovereenkomst (zie bijlage 5; dit is een bestaande overeenkomst). Daarboven ontvangt de Provincie Zeeland van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat vóór de ondertekening van de overeenkomst nog een brief waarin de toezegging wordt gedaan dat de invoering van kilometerheffing het recht tot tolheffing niet zal aantasten c.q. dat de gevolgen daarvan zullen worden gecompenseerd.
  - o De NV Westerscheldetunnel heeft alle verzekerbare risico's verzekerd. Details omtrent de afgesloten verzekeringen zijn te vinden in bijlage 3 bij de overeenkomst.
  - o Wanneer de premie van de verzekeringen extreem zou stijgen is een vangnetregeling voorzien die voorziet in een financiële bijdrage door de Staat. Zie voor de concrete uitwerking artikel 10.5.
  - o Wanneer er zich een niet verzekeraar risico voordoet (een extreme calamiteit, in de overeenkomst in artikel 10.8 aangeduid als "geval van overmacht") erkent de Staat haar primaire verantwoordelijkheid voor de maatregelen die het vervoer tussen de Westerschelde oevers mogelijk maken. Zie voor de concrete uitwerking artikel 10.8 (b).
  - o Een buitengewone schade (groter dan € 20 miljoen) leidt op grond van artikel 10.6 tot bestuurlijk overleg.
  - o Een aantal onvoorziene omstandigheden (te denken valt aan bijvoorbeeld een verborgen gebrek dat zich voordoet na de garantietermijn van de aannemer, dus na 2013) leidt tot bestuurlijk overleg. Zie voor de concrete uitwerking artikel 14.
- Tot slot wordt in de overeenkomst vastgelegd op welke wijze de infrastructuur aan het einde van de exploitatieperiode door de NV WST zal worden overgedragen aan het Ministerie van Verkeer & Waterstaat. Dit is geregeld in bijlage 4 bij de overeenkomst. Daarin is tevens voorzien een financiële verrekening van investeringen aan het einde van de exploitatieperiode die een economische levensduur hebben die langer is dan de exploitatieperiode.

Bijgevoegd exemplaar van de overeenkomst is de meest actuele versie die nagenoeg geheel definitief is. Door de enorme tijdsdruk is de juridisch adviseur van de Staat echter niet in staat geweest de finale afronding gereed te hebben. De zaken die nog nader moeten worden verwerkt zijn echter geen essentiële punten.

Zoals eerder gememoreerd gaat het om een complex samenstel van afspraken dat tot stand is gekomen na lange en intensieve besprekingen. Naar de mening van alle betrokkenen is sprake van een evenwichtige verdeling van rendement en risico voor alle betrokken partijen. Eén kleine kanttekening dient nog te worden gemaakt en dat betreft de fiscale consequenties. Aan Deloitte Belastingadviseurs is (mede namens de Staat) gevraagd om een advies betreffende de heffing van BTW en/of overdrachtsbelasting. Het advies geeft aan dat er voldoende reden is om aan te nemen dat heffing achterwege zal blijven. Op 15 mei 2009 wordt dit advies besproken met de Belastingdienst in Breda. Het verloop van dit gesprek is uiteraard van essentieel belang. Er worden geen problemen verwacht, maar mocht het gesprek desondanks zodanig verlopen dat getwijfeld zou moeten worden aan een goede afloop ontstaat er een probleem. Dat geldt overigens voor zowel de Staat als de Provincie. Mocht een dergelijke onverwachte situatie zich toch zou voordoen zullen de portefeuillehouder alsmede alle overige betrokkenen hiervan onmiddellijk in kennis worden gesteld teneinde op dat moment passende maatregelen te treffen.

Erop vertrouwend dat het gesprek met de Belastingdienst goed verloopt wordt geadviseerd in te stemmen met ondertekening van de overeenkomst Westerscheldetunnel.

## **2. Overeenkomst afkoop exploitatiebijdrage**

Onder verwijzing naar hetgeen hierover reeds is opgenomen bij het onderdeel actieve informatieplicht het volgende. In de overeenkomst is geregeld dat alle aanwezige agio door de NV WST aan de Provincie wordt uitgekeerd, zijnde € 532 miljoen. Daar tegenover staat een betaling van € 540 miljoen als afkoop wegens het vervallen van de verplichting tot het betalen van een jaarlijkse exploitatiebijdrage. Zoals gezegd gaat het daarbij zowel om de jaarlijkse provinciale exploitatiebijdrage als de middels de overeenkomst Westerscheldetunnel van het Rijk overgenomen verplichting. Het verschil is het bedrag dat daadwerkelijk per bank wordt overgemaakt, zijnde dus € 8 miljoen. Dit bedrag is het bedrag dat de NV de komende jaren nodig heeft aan liquiditeit om aan al haar financiële verplichtingen te kunnen voldoen.

Ondanks het feit dat het niet voor de hand ligt dat het bestuur en RvC van de NV WST zouden instemmen met deze afkoop (er ontstaat minder financiële armslag voor de NV dan in de oude situatie waarin er jaarlijks veel geld binnenkomt dat eerst na verloop van tijd moet worden uitgekeerd aan de aandeelhouders) zijn de directie en RvC toch bereid tot deze afkoop. Tegenover de instemming tot afkoop staat dan echter wel een instandhoudingsverklaring van de Provincie Zeeland jegens de NV Westerscheldetunnel. Deze is opgenomen in artikel 5 van de overeenkomst. Bedacht moet worden dat de NV Westerscheldetunnel ook geen gewoon commercieel bedrijf is, maar een speciaal bij wet aangewezen vennootschap met een specifiek omschreven taak. Tegen die achtergrond is het ook voor de Provincie Zeeland geen echt bezwarende bepaling.

Met uitvoering van deze transactie wordt ook het nodeloos rondpompen van overheidsgeld in één keer beëindigd. Derhalve wordt voorgesteld in te stemmen met ondertekening van de overeenkomst afkoop exploitatiebijdrage.

## **3. Financiële uitwerking van de transactie**

In dit hoofdstuk worden de transacties in een drietal blokken uitgewerkt.

### **A. Financiële structuur van de Westerscheldetunnel transactie**

In een aantal stappen wordt de transactie van de Westerscheldetunnel uiteengezet. Deze stappen worden verslaggevingstechnisch beschouwd als één transactie. De navolgende bedragen zijn afgerond naar miljoenen euro's.

#### **Stap 1:**

- De Provincie koopt de 95,4% aandelen die het Rijk (Ministerie van Financiën) heeft in de NV WST voor **€ 971 miljoen**. Deze overnamesom is zo bepaald dat het Rijk precies het door haar geëiste rendement van 7,5% haalt, over de periode waarin het Rijk de aandelen in haar bezit had. Deze 7,5% bestaat uit een risicovrije interestvoet van 4% en 3,5% risicopremie. Daarbij wordt rekening gehouden met reeds ontvangen agio en dividenden.
- Het Rijk (Ministerie van Verkeer & Waterstaat) heeft een verplichting tot het betalen van een jaarlijkse exploitatiebijdrage aan de NV WST (circa € 51 miljoen per jaar; prijspeil 2009). De Provincie neemt deze verplichting over en ontvangt hiervoor een afkoopsom van het Rijk van **€ 881 miljoen**. Dit bedrag is bepaald door de netto contante waarde te bepalen van de jaarlijkse exploitatiebijdrage die het Rijk aan de NV WST betaalt. Bij de bepaling van de netto contante waarde is gerekend met een rekenrente van 4,5% en een indexatie van 1,5%.
- Per saldo moet de Provincie dus **€ 90 miljoen** betalen voor de aandelen. Daarnaast heeft de Provincie nu de verplichting tot het betalen van een jaarlijkse exploitatiebijdrage aan de NV WST.

#### **Stap 2:**

- De Provincie maakt met de NV WST de afspraak dat de jaarlijkse exploitatiebijdrage voor de resterende periode wordt afgekocht voor een bedrag van **€ 540 miljoen**.
- De aankoop van de aandelen door de provincie, de afkoop van de exploitatiebijdrage van het Rijk en het gewijzigd voortzetten van de exploitatiebijdrage houden verband met elkaar.

### Stap 3:

- De NV WST ontvangt de **€ 540 miljoen** exploitatiebijdrage ineens van de Provincie.
- De NV WST betaalt vervolgens **€ 532 miljoen** terug aan de Provincie, als terugbetaling van agiostorting (de aandeelhouders Rijk en Provincie hebben in het verleden agiostortingen gedaan op het geplaatste aandelenkapitaal). Het eenmalige bedrag van € 8 miljoen is gebaseerd op een inschatting van de NV WST van de benodigde middelen, gegeven het toekomstige inkomsten- en uitgaven profiel. Daarbij is onder andere gekeken naar het investeringsprogramma, waarin de komende jaren hoge investeringen in o.a. ongelijkvloerse kruisingen en verbreding van de toeleidende wegen voorkomen, en de uitkering van dividend.
- De Provincie boekt de agio uitkering af van de waarde van de aandelen. De waarde van de nieuw verworven aandelen wordt daarmee € 90 miljoen plus € 8 miljoen, ofwel **€ 98 miljoen**.

In onderstaande tabel zijn stap 1 t/m stap 3 samengevat. Per saldo dient de Provincie Zeeland een bedrag van € 98 miljoen te betalen aan derden.

Transactie Westerschelde tunnel (* 1 mln euro)		Provincie Zeeland		
		Uitgaven	Inkomsten	Saldo
stap 1	transactie met het Rijk	971	881	90
stap 2 / 3	transactie met de NV WST	540	532	8
<b>totaal:</b>				<b>98 te betalen</b>

### **B: Relatie tussen de aandelentransactie met de aanleg van de Kanaalkruising Sluiskil**

De financiële kostenraming van de bouw van de kanaalkruising Sluiskil (KKS) bedraagt € 275 miljoen (prijspeil 2008). Hierbij dient nog rekening gehouden te worden met de voorhands geraamde jaarlijkse exploitatiekosten in verband met beheer, onderhoud, verkeers- en incidentmanagement hetgeen geraamd wordt op 1% van de bouwsom (= € 2,75 miljoen) per jaar gedurende 10 jaar. Na die periode wordt het onderhoud voor rekening van het Rijk uitgevoerd. Voor de verzekering van de kanaalkruising Sluiskil wordt een half pro mille van de bouwsom (= 0,14 miljoen) geraamd.

In een intentieverklaring met het Rijk is de volgende kostenverdeling afgesproken voor de bouw van de KKS:

Financiële dekking bouw Kanaal Kruising Sluiskil			
Bijdrage door:	bedrag (* mln euro)	bedrag (* mln euro)	Financiële dekking
Provincie Zeeland	75,0		uit overrendement (> 7,5%) op de WST uit de reserve tunnel Sluiskil
Provincie Zeeland	27,0		
<i>subtotaal:</i>		102,0	
Ministerie van Verkeer & Waterstaat	137,5		eigen bijdrage bijdrage Vlaanderen
Ministerie van Verkeer & Waterstaat	24,0		
<i>subtotaal:</i>		161,5	
Zeeland Seaports		10,5	
Gemeente Terneuzen		1,0	
<b>TOTAAL:</b>		<b>275,0</b>	

Zoals in de voorgaande tabel weergegeven verstrekt de Provincie Zeeland een bijdrage van € 102 miljoen aan de B.V. kanaalkruising Sluiskil (BV KKS) die de Sluiskiltunnel gaat realiseren (prijspeil 2008). Van dit bedrag wordt door de Provincie € 27 miljoen financieel gedekt door de bestaande reserves. Het overige bedrag ad € 75 miljoen wordt financieel gedekt door de verwachte dividendopbrengsten van de aandelen in de NV WST. Door de overname van de aandelen van het Rijk loopt de Provincie weliswaar het risico dat het overrendement uiteindelijk niet wordt gehaald, anderzijds heeft zij als enige aandeelhouder meer sturings-

mogelijkheden om het gewenste rendement zeker te stellen.

Op grond van de richtlijnen van het BBV is de bouw van de KKS een investering in maatschappelijk nut. Volgens de huidige berekeningen zal de provincie de bijdrage aan de bouw van de Sluiskiltunnel volledig uit eigen middelen kunnen dekken. Deze financiële dekking bestaat met name uit verwachte dividendopbrengsten van de NV Westerscheldetunnel. Deze dividendopbrengsten worden jaarlijks toegevoegd aan de bestemmingsreserve tunnel Sluiskil tot een bedrag van € 102 mln. Vervolgens wordt deze bestemmingsreserve aangewend voor de bouw van de tunnel Sluiskil.

### **C. Opheffen reserve WOV**

In het bijgevoegde statenvoorstel wordt de opheffing van de reserve WOV uitgewerkt. Ten aanzien van het onderdeel fiets-/voetveer is eea nader tekstueel toegelicht in **bijlage 3**.

## **Financiële consequenties:**

### **Gevolgen Provinciale Begroting**

De twee bijzondere transacties worden in de Provinciale boekhouding (begroting & jaarrekening) als volgt cijfermatig verwerkt (**bijlage 4**):

- = boeking balans
- = boeking resultatenrekening

### **Boekingen ivm de overname aandelen NV Westerscheldetunnel door de Provincie Zeeland:**

- **Opboeking Aandelenkapitaal:**  
Op dit moment bezit de Provincie Zeeland reeds 4,6% van het aandelenkapitaal (stand eind 2008 € 27,9 mln). Als gevolg van de transactie wordt het aandelenkapitaal verhoogd met ca € 98 mln naar € 125 mln (=100% van de aandelen).
- **Verhoging dividendopbrengsten:**  
Op dit moment ontvangt de Provincie Zeeland jaarlijks dividendopbrengsten over 4,6% van de aandelen (in het jaar 2008; € 1,6 mln). Als gevolg van de transactie zal de verwachte dividendopbrengst aanmerkelijk stijgen. Deze opbrengsten zijn aan de hand van een rekenmodel bepaald waar een aantal aannames aan ten grondslag liggen. Bij doorrekening van minder gunstige aannames in het model, dalen de verwachte dividendopbrengsten weliswaar, maar blijft de uitkomst positief.
- **Gemiste rentebaten liquide middelen:**  
Als gevolg van de afname van de liquide middelen voor een bedrag van € 98 mln nemen ook de rentebaten af. Deze afname van de rentebaten worden geraamd op circa +/- € 4 mln per jaar.
- **Bijdrage exploitatie NV. Westerscheldetunnel:**  
Op dit moment betaalt de Provincie Zeeland aan de NV Westerscheldetunnel een exploitatiebijdrage (in het jaar 2009 € 3,1 mln). Als gevolg van de afkoop van de exploitatiebijdragen in de nieuwe situatie vervallen deze bijdragen, wat een positief effect heeft op de resultatenrekening. Het gaat hierbij om een bedrag van circa € 3 mln per jaar.
- **Beheer deelnemingen (externe adviseurs):**  
In verband met de transactie WST en KKS is een beroep gedaan dan op externe adviseurs. Ter financiële dekking van deze kosten wordt voor 2009 een bedrag geraamd van € 712.000,-. Als gevolg van de toename van het belang van de deelnemingen NV Westerscheldetunnel en BV KKS, is de verwachting dat in de toekomst meer een beroep zal worden gedaan op externe adviseurs. Om die reden wordt vanaf het jaar 2010 hiervoor een bedrag geraamd van € 100.000,- structureel.

### **Boekingen ivm de realisatie van de Sluiskiltunnel:**

- **Onttrekking reserve "tunnel Sluiskil":**  
De investering van de Sluiskiltunnel (voor de Provincie 102 mln) wordt financieel gedekt uit de bestemmingsreserve Sluiskil.
- **Exploitatiekosten Sluiskiltunnel:**  
Voor de beheers- onderhoudskosten van de Sluiskiltunnel wordt gedurende 10 jaar na de opening van de Sluiskiltunnel een bedrag van € 2,8 mln per jaar geraamd. Daarna neemt het Rijk het onderhoud voor haar rekening.

- **Verzekeringskosten Sluiskiltunnel:**  
Voor de verzekeringskosten van de Sluiskiltunnel wordt uitgegaan van € 140.000,- ( een half pro mille van de bouwsom van € 275 mln).
- **Mutatie rentebaten liquide middelen:**  
Als gevolg van de ontvangen dividendopbrengsten van de deelneming in de NV Westerscheldetunnel en de investering in de bouw van de Sluiskiltunnel zullen de hoogte van de liquide middelen wijzigen. Deze mutaties resulteren in een wijziging van de verwachte rentebaten.

#### **Boekingen ivm de vrijval van de reserve WOV:**

- **Opheffen bestemmingsreserve WOV:**  
De bestemmingsreserve (stand eind 2008; € 13,4 mln) wordt opgeheven;
- **Opboeking dekkingsreserve:**  
Voor de investering van de Fast Ferry aanlandingsvoorzieningen en gebouwen/terrein wordt een dekkingsreserve gevormd van € 3,6 mln resp. € 2,3 mln.
- **Vrijval bestemmingsreserve WOV:**  
Het saldo van de reserve WOV valt vrij, na de opboeking van de dekkingsreserves, ten gunste van de resultatenrekening( € 7,5 mln). In een volgende stap wordt dit bedrag vervolgens naar de bestemmingsreserve tunnel Sluiskil geboekt.
- **Jaarlijkse vrijval dekkingsreserve:**  
Parallel aan de afschrijvingskosten vindt een vrijval plaats van de dekkingsreserve Fast Ferry aan landingsvoorzieningen ( € 0,15 mln per jaar), en gebouwen/terrein ( € 0,09 mln per jaar)
- **Vrijval exploitatiebijdrage reserve WOV:**  
De jaarlijkse exploitatiebijdrage reserve WOV ad € 4,8 mln per jaar komt te vervallen ten gunste van de resultatenrekening.
- **De kosten van het voetveer:**  
De kosten van het voetveer worden in de huidige situatie geboekt ten laste van de reserve WOV. In de nieuwe situatie komen deze kosten ad. € 5,3 mln ten laste van de resultatenrekening.
- **De baten van het voetveer:**  
De baten van het voetveer worden in de huidige situatie geboekt ten gunste van de reserve WOV. In de nieuwe situatie komen deze baten ad € 2,1 mln per jaar, ten gunste van de resultatenrekening.
- **Aanvulling bestemmingsreserve Sluiskiltunnel**  
Als gevolg van de vrijval van de reserve WOV is er ruimte om de bestemmingsreserve Bouw Sluiskiltunnel te verhogen. Zoals eerder aangegeven wordt ook de dividendopbrengst van de aandelen in de NV WST aangewend tot een dotatie aan de bestemmingsreserve. De bestemmingsreserve tunnel Sluiskil wordt aangevuld tot een bedrag van een bedrag van € 102 mln. Deze bestemmingsreserve wordt aangewend voor de bouw van de tunnel Sluiskil.

De gevolgen voor de budgettaire ruimte als gevolg van alle drie de transacties samen bedragen voor het jaar:

2009 € 0,4 mln positief  
2010 € 0,5 mln positief  
2011 € 0,4 mln positief  
2012 € 0,4 mln positief

De financiële gevolgen van bovenstaande transacties worden op dit moment nog verwerkt in het gebruikelijke model van de begrotingswijzigingen en deze zal gelijktijdig met de overige stukken als 4<sup>e</sup> wijziging van de begroting 2009 aan Provinciale Staten worden toegezonden.

#### **Financiële risico's**

Zoals uit het voorgaande blijkt is de financiële uitkomst van de transactie gunstig. De financiële dekking van de bouw van de Sluiskiltunnel wordt gerealiseerd en daarnaast is er nog een positief overschot. Ook het meerjarenperspectief geeft een positieve uitkomst. De reden hiervan is met name de gunstige verwachting omtrent de dividendopbrengsten van de NV Westerscheldetunnel. Deze verwachte dividendopbrengsten zijn de uitkomst van een extern ontwikkeld rekenmodel waarin de verwachte kosten en opbrengsten van de NV Westerscheldetunnel meerjarig worden geraamd. Aan dit model liggen een aantal aannames ten grondslag. Deze aannames zijn onder andere een stijging van de toltarieven met 3% per jaar, een toename van het

aantal auto's (=volumegroei) dat gebruik maakt van de Westerscheldetunnel van 3% per jaar en een stijging van de verwachte kosten met 2% per jaar. De volumegroei is uitgebreid door een aantal externe adviseurs onderzocht. De onderzoekers verwachten dat zeker na de verdubbeling van de toeleidende wegen en de opening van de Sluiskiltunnel het percentage van 3% reëel is. Bij doorrekening van minder gunstige aannames in het model, dalen de verwachte dividendopbrengsten weliswaar, maar blijft de uitkomst positief.

**Voorstel te nemen GS-Besluit (moet identiek zijn aan het voorblad):**

- statenvoorstel als 4e wijziging van de begroting 2009 vaststellen
- instemmen met aangaan overeenkomsten
- Commissaris van de Koningin verzoeken om gedeputeerde Poppelaars te machtigen de twee overeenkomsten te tekenen (**bijlage 5 + 6**)

**CONCEPT 7 MEI 2009**

**OVEREENKOMST  
WESTERSCHELDETUNNEL**

**TUSSEN**

**DE STAAT DER NEDERLANDEN**

**EN**

**DE PROVINCIE ZEELAND**

**EN**

**N.V. WESTERSCHELDETUNNEL**

**[●] 2009**

## INHOUDSOPGAVE

<b>Artikel</b>	<b>Pagina</b>
1. Definities en uitleg.....	2
2. P.M.....	4
3. Koop en verkoop, Koopprijs en Levering.....	4
4. Garanties.....	5
5. Jaarlijkse exploitatiebijdragen.....	5
6. Bestaande overeenkomsten.....	6
7. Indexclaim.....	7
8. Verplichtingen na Levering.....	7
9. Verandering van wet- of regelgeving.....	8
10. Onverzekerbare risico's , vrijwaring en geval van overmacht.....	8
11. Overdracht.....	11
12. Overgangsbepalingen.....	12
13. Afstand.....	12
14. Onvoorziene omstandigheden.....	12
15. Toepasselijk recht en geschillenregeling.....	12
16. Overige bepalingen.....	12
Ondertekening.....	14
<b>Bijlagen</b>	
1. Berekening Koopprijs en Afkoopsom.....	15
Deel 1 - Berekening Koopprijs.....	15
Deel 2 - Berekening Afkoopsom.....	17
2. Notariële akte.....	18
3. Verzekeringen.....	22
4. Overdracht infrastructuur.....	23
5. Overeenkomsten.....	27

Deze **OVEREENKOMST WESTERSCHELDETUNNEL** is aangegaan op [●] 2009.

**ONDERGETEKENDEN:**

- (1) **DE STAAT DER NEDERLANDEN**, hierbij vertegenwoordigd door [ de Minister van Financiën, drs W. Bos en de Minister van Verkeer en Waterstaat, ir C.M.P.S. Eurlings ];
- (2) **DE PROVINCIE ZEELAND**, hierbij vertegenwoordigd door [ de Gedeputeerde van Financiën, mr drs A.J.G. Poppelaars ]; en
- (3) **N.V. WESTERSCHELDETUNNEL**, een naamloze vennootschap statutair gevestigd te Borssele en kantoorhoudende aan de Westerscheldetunnelweg 1, 4454 PD te Borssele, hierbij vertegenwoordigd door [ Algemeen Directeur, ir M. Buis ].

**ACHTERGROND:**

- (A) In overeenstemming met de Tunnelwet Westerschelde heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, gemachtigd namens de Staat der Nederlanden (de **Staat**), een naamloze vennootschap opgericht voor de totstandbrenging, instandhouding en exploitatie van een tunnel onder de Westerschelde (de **Westerscheldetunnel**) met aansluitende wegen en bijbehorende werken (gezamenlijk: de **Infrastructuur**).
- (B) De Staat is eigenaar van 95,4% aandelen van de N.V. Westerscheldetunnel (de **Vennootschap**) en de overige aandelen (4,6%) zijn in handen van de Provincie Zeeland (de **Provincie**).
- (C) De Vennootschap houdt de Westerscheldetunnel in stand, alsmede beheert en exploiteert deze waarbij zij het recht heeft om dat voort te zetten en in verband daarmee tol te heffen tot tenminste 14 maart 2033.
- (D) Na het vervallen van de Tunnelwet Westerschelde (dan wel na verlenging van de werkingsduur van deze wet bij algemene maatregel van bestuur) zullen de tot de Vennootschap behorende registergoederen waaronder de Infrastructuur tegen een vergoeding van f. 1,- (EUR 0,45), kosten koper worden overgedragen aan de Staat.
- (E) De Staat wil een rendement van 7,5% op zijn netto investering in de Vennootschap realiseren.
- (F) Zoals aangegeven in de intentieovereenkomst tussen de Staat en de Provincie d.d. 20 november 2006, onderkennen Partijen het belang van de realisatie van een tunnel onder het Kanaal Gent - Terneuzen ter hoogte van Sluiskil (de **Sluiskiltunnel**).
- (G) Ingevolge de moties Verdaas (Tweede Kamer, vergaderjaar 2006-2007, 30 800 A, nr. 27) en Geluk (Tweede Kamer, vergaderjaar 2002-2003, 17741, nr. 44) die door de Tweede Kamer der Staten Generaal zijn aangenomen, is de regering verzocht "het overrendement van de Westerscheldetunnel te bestemmen voor financiering van de tunnel bij Sluiskil". Onder overrendement wordt in deze Overeenkomst verstaan: het rendement op het door de aandeelhouders geïnvesteerde eigen vermogen dat mogelijk gerealiseerd wordt over de gehele duur van het project 'Westerscheldetunnel', boven het door de Staat vereiste rendement op de netto investering van 7,5% (het **Overrendement**).
- (H) De Provincie is bereid om het eventueel door de Vennootschap te realiseren Overrendement voor te financieren ten behoeve van de aanleg van de Sluiskiltunnel.

- (I) De Staat en de Provincie hechten aan het publiek eigendom van de Vennootschap en de Westerscheldetunnel.
- (J) Op grond van het bepaalde in het Bestuursakkoord (aangepast conform wijzigingen in de Vaststellingsovereenkomst en de Wijzigingsovereenkomst) is de Vennootschap tot 14 maart 2033 gerechtigd tot ontvangst van een jaarlijkse exploitatiebijdrage van de Staat.
- (K) De Staat is bereid tot verkoop van zijn aandelen in de Vennootschap aan de Provincie en de Provincie is bereid om in verband met die overdracht de verplichting tot het aan de Vennootschap ter beschikking stellen van de jaarlijkse exploitatiebijdrage van de Staat over te nemen.
- (L) De Staat, de Provincie en de Vennootschap willen komen tot een redelijke en billijke verdeling van de risico's en aansprakelijkheden die samenhangen met de Vennootschap en de exploitatie van de Westerscheldetunnel.
- (M) De staten der provincie Zeeland hebben op 27 juni 2008 besloten om het college van Gedeputeerde Staten mandaat te verstrekken om namens de Provincie de aandelen in de Vennootschap van de Staat te verwerven.
- (N) Partijen hebben uitvoering gegeven aan het bepaalde in het SER-besluit Fusiegedragsregels 2000 ter bescherming van de werknemers en aan het bepaalde in de Wet op de Ondernemingsraden.

**KOMEN OVEREEN** als volgt:

## **1. DEFINITIES EN UITLEG**

### **1.1 Definities**

**Aandeelhoudersovereenkomst** betekent de overeenkomst van 9 november 1998 tussen de Staat en de Provincie met het oog op de oprichting van, het deelnemen in en het houden van aandelen in de Vennootschap.

**Aandelen** betekent de geplaatste aandelen in het kapitaal van de Vennootschap, genummerd 1 tot en met 381.600, 400.001 tot en met 402.862, 403.001 tot en met 441.160, 443.001 tot en met 547.940, 556.221 tot en met 718.400, 726.819 tot en met 882.320, 891.061 tot en met 1.100.940, 1.112.441 tot en met 1.360.480, 1.370.601 tot en met 1.618.640 en 1.629.037 tot en met 1.692.000, vertegenwoordigend 95,4% van het geplaatste aandelenkapitaal van de Vennootschap.

**Afkoopsom** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in Artikel 5(b).

**Bestuursakkoord** betekent het bestuursakkoord Westerschelde Oeververbinding van 22 mei 1996 tussen de Staat, de Provincie en de Vennootschap (destijds genoemd Westerscheldeoeververbinding Exploitatiemaatschappij N.V. i.o.), zoals aangehecht in Bijlage 5.

**Buitengewone Premiestijging** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in Artikel 10.1.

**Buitengewone Schade** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in Artikel 10.6.

**Garanties** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in Artikel 4.

**Geval van Overmacht** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in Artikel 10.8.

**Indexclaim** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in Artikel 7.1.

**Koopprijs** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in Artikel 3.2.

**Levering** betekent de levering van de Aandelen door de Staat aan de Provincie.

**Leveringsdatum** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in Artikel 3.3(a).

**Netto Koopprijs** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in Artikel 3.3(c).

**Notaris** betekent de door de Provincie aangewezen notaris.

**Onverzekerbaar Risico** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in Artikel 10.1.

**Oorspronkelijke Premie** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in Artikel 10.1.

**Overdracht Infrastructuur** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in Artikel 8.4

**Overeenkomst** betekent deze Overeenkomst Westerscheldetunnel, met inbegrip van de Bijlagen.

**Overnamebalans** betekent de balans van de Vennootschap per 31 december 2008 zoals opgenomen in de goedgekeurde jaarrekening van de Vennootschap over 2008.

**Overrendement** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in Overweging G.

**Partijen** betekent de Staat, de Provincie en de Vennootschap en **Partij** betekent een van hen.

**Provincie** betekent De Provincie Zeeland.

**Staat** betekent De Staat der Nederlanden.

**Totstandbrengingsovereenkomst** betekent de overeenkomst inzake totstandbrenging, beheer en onderhoud Westerscheldetunnel van 29 september 2000 tussen de Staat en de Vennootschap, zoals aangehecht in Bijlage 5.

**Tunnelwet Westerschelde** betekent de wet van 1 oktober 1998, houdende voorzieningen betreffende de totstandbrenging en de exploitatie van een vaste oeververbinding onder de Westerschelde door een naamloze vennootschap (Stb. 1998, 600).

**Vaststellingsovereenkomst** betekent de vaststellingsovereenkomst van 26 februari 2004 tussen de Staat en de Provincie, zoals aangehecht in Bijlage 5.

**Vennootschap** betekent N.V. Westerscheldetunnel.

**Verzekering** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in Artikel 10.1.

**Wijzigingsovereenkomst** betekent de wijzigingsovereenkomst van 22 december 2005 tussen de Staat (Ministerie van Verkeer en Waterstaat) en de Vennootschap inzake aanpassing van de indexering in de Vaststellingsovereenkomst, zoals aangehecht in Bijlage 5.

## 1.2 Interpretatie

- (a) Een verwijzing in deze Overeenkomst naar een Artikel, paragraaf, sub-paragraaf of Bijlage is een verwijzing naar een artikel, paragraaf, sub-paragraaf of bijlage van deze Overeenkomst, tenzij uit de context duidelijk anders blijkt.
- (b) De titels in deze Overeenkomst zijn niet van invloed op de interpretatie daarvan.

## 2. P.M.

## 3. KOOP EN VERKOOP, KOOPPRIJS EN LEVERING

### 3.1 Koop en verkoop

De Staat verkoopt de Aandelen aan de Provincie en zal deze op de Leveringsdatum aan de Provincie leveren en de Provincie koopt de Aandelen van de Staat en zal deze op de Leveringsdatum van de Staat accepteren.

### 3.2 Koopprijs

- (a) De koopprijs voor de Aandelen (de **Koopprijs**) is vastgesteld op de manier die is beschreven in Deel 1 van Bijlage 1 (*Berekening Koopprijs*) en bedraagt EUR 970.749.429.
- (b) De Provincie zal een aangifte indienen waarin terzake van de overdracht van de Aandelen in verband met de heffing van overdrachtsbelasting voorzover nodig een beroep wordt gedaan op toepassing van de vrijstelling als bedoeld in artikel 15 lid 1, letter c van de Wet op belastingen van rechtsverkeer. Voor zover van toepassing zal de eventueel verschuldigde overdrachtsbelasting voor rekening komen van de Provincie.

### 3.3 Levering en Leveringsdatum

- (a) De datum van Levering zal zijn een door de Provincie en de Staat gezamenlijk te bepalen dag, doch uiterlijk 1 juli 2009 (de **Leveringsdatum**).
- (b) De Koopprijs, zoals te betalen door de Provincie, en de Afkoopsom, zoals te betalen door de Staat, zullen op de Leveringsdatum met elkaar verrekend worden. Als gevolg van deze verrekening zal de Provincie slechts gehouden zijn dat deel van de Koopprijs op de Leveringsdatum te betalen voor zover het de Afkoopsom overstijgt. De Provincie en de Staat zullen de Notaris overeenkomstig instrueren.
- (c) De Provincie zal de Koopprijs minus de Afkoopsom, een bedrag van EUR 89.285.499 (de **Netto Koopprijs**), vóór of op de Leveringsdatum, doch voorafgaand aan de Levering, hebben doen bijschrijven op rekeningnummer 33.50.26.869 bij de Coöperatieve Rabobank Walcheren / Noord-Beveland U.A. te Middelburg, ten name van [ ] ten kantore van Janse de Jonge & van Wouwe Notarissen onder vermelding van "Koopprijs Aandelen NVWST", alwaar genoemd bedrag totdat de Levering zal zijn voltooid, zal worden gehouden voor de Provincie.
- (d) Nadat de Levering zal zijn voltooid zal de Netto Koopprijs door de Notaris worden gehouden voor de Staat. De Provincie en de Staat zullen de Notaris voorafgaand aan de Levering instrueren om de Netto Koopprijs direct na de voltooiing van de Levering telefonisch over te maken naar rekeningnummer 19.23.28.042 bij de Rabobank te Utrecht ten name van het Ministerie van Financiën, onder vermelding van "Netto Koopprijs Westerscheldetunnel", na welke betaling (i) de Provincie geacht wordt ter zake de betaling van de Koopprijs en (ii) de Staat geacht wordt ter zake de betaling van de Afkoopsom, te zijn gekwetend.
- (e) De Levering zal plaatsvinden ten kantore van de Notaris door middel van een notariële akte die verleden zal worden door de Notaris conform de als Bijlage 2 (*Notariële akte*) aangehechte conceptakte.

#### 4. GARANTIES

- (a) De Staat garandeert aan de Provincie dat elk van de volgende garanties (de **Garanties**) ieder afzonderlijk in alle opzichten juist, volledig en niet misleidend is op de datum van ondertekening van deze Overeenkomst en dat deze worden geacht te zijn herhaald op de Leveringsdatum:
  - (i) De Staat is de enige economische en juridische eigenaar van de Aandelen en is bevoegd de Aandelen aan de Provincie te leveren;
  - (ii) De Aandelen vormen 95,4% van het gehele geplaatste aandelenkapitaal van de Vennootschap en zijn niet bezwaard met enig beperkt of persoonlijk recht; en
  - (iii) De Staat garandeert aan de Provincie dat de Overnamebalans op consistente wijze is opgesteld op basis van bestendige gedragslijnen zoals deze in de voorafgaande jaren in en door de Vennootschap werden gehanteerd in overeenstemming met de wet en de in Nederland algemeen aanvaarde normen voor balanswaardering, resultaatsbepaling en verdere financiële verslaggeving. De Overnamebalans geeft een juist en getrouw beeld van de grootte en samenstelling van het vermogen van de Vennootschap per 31 december 2008.
- (b) De Provincie verklaart jegens de Staat dat zij op de datum van ondertekening van deze Overeenkomst niet op de hoogte is van feiten of omstandigheden die aanleiding zouden kunnen geven tot het ontstaan van een inbreuk op de Garanties.
- (c) Alle Partijen bij deze Overeenkomst zijn professionele partijen en hebben ieder onafhankelijk juridisch advies ingewonnen met betrekking tot de totstandkoming en de inhoud van deze overeenkomst. Deze Overeenkomst, inclusief de Garanties, beoogt onder andere te komen tot een allocatie van risico tussen Partijen, in welk kader, doch onverminderd het bepaalde in Artikel 14, Partijen de toepasselijkheid uitsluiten van artikel 7:17 van het Burgerlijk Wetboek.

#### 5. JAARLIJKSE EXPLOITATIEBIJDAGEN

- (a) De Provincie neemt van de Staat over de verplichting tot het aan de Vennootschap ter beschikking stellen van een jaarlijkse bijdrage (en met ingang van de eerste jaarlijkse bijdrage die verschuldigd wordt na de Leveringsdatum) als bedoeld in artikel 10.2 van het Bestuursakkoord Westerschelde Oeververbinding van 22 mei 1996, zoals deze verplichting nader is beschreven in de Vaststellingsovereenkomst tussen de Staat en de Vennootschap van 26 februari 2004, alsmede de aanvulling daarop in de Wijzigingsovereenkomst van 22 december 2005. Het bepaalde in deze Overeenkomst en meer in het bijzonder de artikelen 6.2 en 6.3 is daarop van toepassing. Door ondertekening van deze Overeenkomst geeft de Vennootschap toestemming voor deze schuldoverneming als bedoeld in artikel 6:155 BW.
- (b) Als tegenprestatie voor het overnemen van de verplichting als bedoeld in paragraaf (a) zal de Staat op de Leveringsdatum aan de Provincie een bedrag betalen van EUR 881.463.930 (de **Afkoopsom**), zoals vastgesteld op de manier die is beschreven in Deel 2 van Bijlage 1 (*Berekening Afkoopsom*).
- (c) De Staat zal de Afkoopsom op de Leveringsdatum aan de Provincie voldoen zoals bepaald in artikel 3.3 van deze Overeenkomst.

## **6. BESTAANDE OVEREENKOMSTEN**

### **6.1 Beëindiging overeenkomsten**

- (a) Met ingang van de Leveringsdatum zullen de bepalingen van het Bestuursakkoord en de Vaststellingsovereenkomst niet langer van kracht zijn, met uitzondering van de hierna in Artikel 6.2 genoemde bepalingen.
- (b) Met ingang van de Leveringsdatum zal de Aandeelhoudersovereenkomst zijn beëindigd.
- (c) De in de vorige paragrafen bedoelde beëindigingen doen geen afbreuk aan rechten of verplichtingen van een Partij die betrekking hebben op de periode voorafgaande aan de Leveringsdatum.

### **6.2 Bestuursakkoord, Vaststellingsovereenkomst**

- (a) De volgende bepalingen van het Bestuursakkoord blijven na de Leveringsdatum van kracht:
  - (i) artikel 9 (*Voet- en fietsveer*), tussen de Staat, de Provincie en de Vennootschap;
  - (ii) artikel 10 (*Overige bijdragen van de Staat en de Provincie*), alleen tussen de Provincie en de Vennootschap nu de rechten en verplichtingen van de Staat uit hoofde van dit artikel 10 (*Overige bijdragen van de Staat en de Provincie*) met ingang van de Leveringsdatum komen te vervallen; en

voor zover van toepassing op de van kracht blijvende bepalingen:

- (iii) artikel 11 (*Onvoorziene omstandigheden*);
  - (iv) artikel 12 (*Ontbinding; vernietiging*);
  - (v) artikel 14 (*Geen rechten voor derden*); en
  - (vi) artikel 18 (*Toepasselijk recht en geschillen*).
- (b) De volgende bepalingen van de Vaststellingsovereenkomst blijven na de Leveringsdatum van kracht doch alleen tussen de Provincie en de Vennootschap nu de rechten en verplichtingen van de Staat uit hoofde van deze bepalingen komen te vervallen met ingang van de Leveringsdatum:

- (i) artikel 1 (Betaling exploitatiebijdrage);
- (ii) artikel 2 (Berekening exploitatiebijdrage); en

voor zover van toepassing op de van kracht blijvende bepalingen:

- (iii) artikel 6 (*Ontbinding*); en
- (iv) artikel 7 (*Geschillen*).

### **6.3 Wijzigingsovereenkomst**

De Staat en de Vennootschap hebben als aanvulling op de Vaststellingsovereenkomst van 26 februari 2004 de Wijzigingsovereenkomst van 22 december 2005 gesloten, waarbij de Provincie geen partij is. Gelet op de Overeenkomst die de Staat thans met de Provincie en de Vennootschap

sluit, draagt de Staat met toestemming van de Vennootschap voor deze contractsovername als bedoeld in artikel 6:159 BW haar rechtsverhouding tot de Vennootschap uit de Wijzigingsovereenkomst over aan de Provincie, welke deze overdracht door middel van de ondertekening van deze Overeenkomst aanvaardt.

#### 6.4 Totstandbrengingsovereenkomst

De Totstandbrengingsovereenkomst blijft na de Leveringsdatum van kracht met dien verstande dat (i) artikel 3 Totstandbrengingsovereenkomst na de Leveringsdatum van kracht blijft onverminderd het bepaalde in Artikel 8.4 en Bijlage 4 (*Overdrachtseisen*) en (ii) artikel 6.2 Totstandbrengingsovereenkomst van kracht blijft onverminderd het bepaalde in Artikel 9.

### 7. INDEXCLAIM

- (a) Onder de indexclaim wordt verstaan de door de Combinatie Middelpaats Westerschelde V.O.F. jegens de Vennootschap ingestelde vordering tot vergoeding van de kosten van loonen en prijsstijgingen (de **Indexclaim**).
- (b) De Staat zal de Provincie vergoeden 95,4% van:
  - (i) de bedragen, die de Vennootschap gehouden zal zijn te betalen aan voornoemde Combinatie op grond van de (gedeeltelijke) toekenning van de Indexclaim;  
  
minus
  - (ii) dat gedeelte van de Indexclaim voor zover deze is toegekend dat is ontstaan of te wijten is aan of is vergroot door handelingen na de Levering van de Provincie en/of de Vennootschap, waarbij een eventuele vermindering op grond van dit artikel ten aanzien van handelingen van de Vennootschap is beperkt tot het gedeelte dat is ontstaan of te wijten aan buiten de normale bedrijfsvoering gelegen handelingen van de Vennootschap;
  - (iii) het bedrag dat de Provincie en/of de Vennootschap ontvangt uit hoofde van enige verzekering in verband met de (gedeeltelijke) toekenning van de Indexclaim; en
  - (iv) het bedrag dat de Vennootschap of de Provincie in verband met feiten of omstandigheden betreffende de Indexclaim op enige derde heeft verhaald, waartoe de Provincie en de Vennootschap zich actief zullen inspannen.
- (c) De Vennootschap zal over de afwikkeling van de Indexclaim steeds tijdig overleg plegen met de Staat en de Provincie. De Vennootschap zal in ieder geval geen schikking aangaan en geen beslissing nemen om al dan niet in beroep te gaan tegen een vonnis verband houdende met de Indexclaim zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Staat en de Provincie.

### 8. VERPLICHTINGEN NA LEVERING

#### 8.1 Verlenging van de exploitatieperiode

Indien de resultaten van de Vennootschap daartoe aanleiding geven zoals in de Tunnelwet Westerschelde is bepaald, zal de Staat bezien of de looptijd van de exploitatie door de Vennootschap van de Westerscheldetunnel één of meerdere keren bij algemene maatregel van bestuur verlengd kan worden, met dien verstande dat de totale looptijd van de exploitatie van de Westerscheldetunnel nooit méér dan vijftig jaar zal bedragen.

## 8.2 Corporate Governance

De Provincie en de Vennootschap verplichten zich jegens de Staat de beginselen van deugdelijk ondernemingsbestuur en best practice bepalingen van de Nederlandse corporate governance code (zoals van kracht van tijd tot tijd en voor zover van toepassing op hen) zoveel als mogelijk na te leven.

## 8.3 Instandhoudingverplichting

Onverminderd hetgeen in deze Overeenkomst is bepaald, zal de Provincie tot aan het moment dat de Tunnelwet Westerschelde vervalt (eventueel na verlenging van de werkingsduur van deze wet bij algemene maatregel van bestuur), de Vennootschap zodanig in stand houden, dat zij aan haar verplichtingen uit hoofde van deze Overeenkomst, alsmede de wet- en regelgeving kan blijven voldoen. Het voorgaande vindt niet onverkort toepassing als er sprake is van onvoorziene omstandigheden als bedoeld in Artikel 14, waaronder begrepen maar niet beperkt tot een Geval van Overmacht, in welk geval Partijen in overleg zullen treden overeenkomstig het bepaalde in Artikel 14 en/of Artikel 10.8.

## 8.4 Overdracht Infrastructuur

De Vennootschap zal bij het vervallen van de Tunnelwet Westerschelde de Infrastructuur overdragen aan de Staat (de **Overdracht Infrastructuur**) in overeenstemming met het bepaalde in Bijlage 4 (*Overdracht Infrastructuur*) steeds onverminderd het daaromtrent bepaalde in de Totstandbrengingsovereenkomst.

## 9. VERANDERING VAN WET- OF REGELGEVING

De risico's en aansprakelijkheden terzake veranderingen van wet- of regelgeving zullen door Partijen worden gedragen overeenkomstig het reeds bepaalde in de Totstandbrengingsovereenkomst, met dien verstande dat de Provincie zal deelnemen aan het overleg als bedoeld in Artikel 6.2 Totstandbrengingsovereenkomst.

## 10. ONVERZEKERBARE RISICO'S , VRIJWARING EN GEVAL VAN OVERMACHT

### 10.1 Definities

- (a) Onder een **Onverzekerbaar Risico** wordt verstaan een risico de Westerscheldetunnel betreffende tegen de gevolgen waarvan de Vennootschap zich op de Leveringsdatum heeft verzekerd volgens een verzekering genoemd in Bijlage 3 (*Verzekeringen*) doch op enig moment na die datum niet langer op de internationale verzekeringsmarkt verzekeraar is bij verzekeraars van goede naam, die beschikken over een long-term issue credit rating afgegeven door Standard & Poor's (of een daaraan gelijkwaardig internationaal erkende onafhankelijke ratinginstelling) van tenminste A- (of daaraan gelijkwaardig). Een risico dat niet langer verzekeraar is uitsluitend als gevolg van handelen of nalaten van de Vennootschap is geen Onverzekerbaar Risico.
- (b) Onder een **Buitengewone Premiestijging** wordt verstaan een stijging van meer dan 50 % van het totaal van de premies voor de verzekeringen zoals in Bijlage 3 (*Verzekeringen*) genoemd ten opzichte van de Oorspronkelijke Premie, welke stijging het gevolg is van algemene omstandigheden in de internationale verzekeringsmarkt en niet het gevolg is van een handelen of nalaten van de Vennootschap.
- (c) Onder de **Oorspronkelijke Premie** van een Verzekering wordt verstaan de premie die ten aanzien van die Verzekering is opgenomen in Bijlage 3 (*Verzekeringen*) (geïndexeerd op de wijze als bepaald in die bijlage).

- (d) Onder **Verzekering** wordt verstaan een verzekering die is opgenomen in Bijlage 3 (*Verzekeringen*) of een verzekering die door de Vennootschap wordt gesloten ter vervanging van een in die bijlage genoemde verzekering.

## 10.2 Bijlage Verzekering

De Staat en de Vennootschap hebben in overleg de inhoud vastgesteld van een overzicht van de verzekeringen die door de Vennootschap op of vóór de Leveringsdatum moeten zijn of worden afgesloten, zoals opgenomen in Bijlage 3 (*Verzekeringen*).

## 10.3 Verzekeringen

- (a) De Vennootschap zal ervoor zorgdragen dat elke in Bijlage 3 (*Verzekeringen*) genoemde Verzekering in stand blijft (of wordt vervangen door een gelijkwaardige verzekering) met een dekking die tenminste gelijk is aan het bedrag dat ten aanzien van die Verzekering is genoemd in die bijlage (geïndexeerd op de wijze als bepaald in die bijlage).
- (b) De Vennootschap is gerechtigd een in Bijlage 3 (*Verzekeringen*) genoemde Verzekering niet langer in stand te laten dan wel te wijzigen als de Staat en de Provincie daarvoor schriftelijk toestemming geven.

## 10.4 Onverzekerbaar Risico

- (a) Als een door een Verzekering gedekt risico een Onverzekerbaar Risico wordt, moet de Vennootschap de Staat en de Provincie daarvan in kennis stellen binnen 5 werkdagen nadat zij daarvan door de desbetreffende verzekeraar schriftelijk op de hoogte is gesteld. De Vennootschap zal aan de Staat een vergoeding betalen, die gelijk is aan de premie die zij betaalde voordat het risico als Onverzekerbaar Risico kon worden aangemerkt;
- (b) Als een Onverzekerbaar Risico zich voordoet:
  - (i) als het gaat om aansprakelijkheid jegens derden, zal de Staat aan die derde een bedrag betalen dat gelijk is aan de verzekeringsuitkering die zou hebben plaatsgevonden als het risico verzekerd was geweest op grond van de van kracht zijnde aansprakelijkheidsverzekering van de Vennootschap; en
  - (ii) als het gaat om een ander risico dan aansprakelijkheid jegens derden, zal de Staat aan de Vennootschap betalen een bedrag dat gelijk is aan de verzekeringsuitkering die vastgesteld zal worden volgens dezelfde methodiek als het geval zou zijn geweest als het risico verzekerd was geweest op grond van de van kracht zijnde (of de laatst van kracht zijnde) Verzekeringen van de Vennootschap overeenkomstig Bijlage 3 (*Verzekeringen*).
- (c) Als een Onverzekerbaar Risico zich nog niet heeft voorgedaan, of als het Onverzekerbaar Risico zich heeft voorgedaan en de Staat aan haar verplichtingen opgenomen in artikel 10.4 (b) heeft voldaan, dan kan de Staat, in overleg met de Provincie, het Onverzekerbare Risico aanmerken als een Geval van Overmacht.
- (d) Vanaf de kennisgeving aan de Staat bedoeld in paragraaf (a) moet de Vennootschap tenminste eens per jaar onderzoeken of het desbetreffende risico nog altijd een Onverzekerbaar Risico is en de resultaten van dat onderzoek met de Staat en de Provincie delen.
- (e) Als een risico dat na de datum van deze Overeenkomst een Onverzekerbaar Risico is geworden dat op enig moment niet langer is, moet de Vennootschap de Staat en de Provincie daar-

van in kennis stellen binnen 20 werkdagen nadat zij dat op grond van het in paragraaf (d) bedoelde onderzoek heeft kunnen constateren. De Vennootschap zal in dat geval dat risico zo snel als redelijkerwijs mogelijk verzekeren. Vanaf het moment dat het risico is verzekerd geldt het niet meer als een Onverzekerbaar Risico.

### **10.5 Buitengewone Premiestijging**

- (a) Als zich ten aanzien van een Verzekering een Buitengewone Premiestijging voordoet, moet de Vennootschap de Staat en de Provincie daarvan in kennis stellen binnen 20 werkdagen nadat zij daarvan door de desbetreffende verzekeraar schriftelijk op de hoogte is gesteld.
- (b) De Staat en de Provincie zullen als een Buitengewone Premiestijging zich voordoet gedurende een periode van maximaal vijf jaar ieder voor gelijke delen de Vennootschap de premiestijging boven 50% tot maximaal 70% van de Oorspronkelijke Premie vergoeden. Indien een periode van vijf jaar is verstreken of als de premiestijging meer is dan 70% van de Oorspronkelijke Premie zal, tenzij de Provincie bereid is de Buitengewone Premiestijging en de daarbij behorende vergoeding aan de Vennootschap voor haar rekening te nemen, de Staat in overleg met de Provincie het risico waarop de Buitengewone Premiestijging betrekking heeft aanmerken als een Onverzekerbaar Risico waarna de verzekering van dat risico kan worden beëindigd en het bepaalde in Artikel 10.4 van toepassing is.
- (c) Vanaf de kennisgeving aan de Staat bedoeld in paragraaf (a) moet de Vennootschap tenminste eens per jaar onderzoeken of nog altijd noodzakelijkerwijs sprake is van een Buitengewone Premiestijging en de resultaten van dat onderzoek met de Staat delen.
- (d) Als een Buitengewone Premiestijging zich niet langer voordoet, moet de Vennootschap de Staat en de Provincie daarvan in kennis stellen binnen 20 werkdagen nadat zij dat op grond van het in paragraaf (c) bedoelde onderzoek heeft kunnen constateren. Als de Staat op grond van sub-paragraaf (b) het desbetreffende risico had aangemerkt als een Onverzekerbaar Risico, zal de Vennootschap dat risico zo snel als redelijkerwijs mogelijk is verzekeren. Vanaf het moment dat het risico is verzekerd geldt het niet meer als een Onverzekerbaar Risico.

### **10.6 Overleg bij Buitengewone Schade**

Bij iedere schade aan de Infrastructuur en/of derden met een waarde van meer dan EUR 20.000.000 (de **Buitengewone Schade**) en ongeacht de oorzaak van die schade, zal overleg plaatsvinden tussen Partijen over het herstel van die schade alsmede de aanwending van verzekeringsuitkeringen in dat verband, ieder vanuit diens verantwoordelijkheid en zonder afbreuk te doen aan de nadere risicoverdeling die in deze Overeenkomst is neergelegd.

### **10.7 Vrijwaring**

Onverminderd hetgeen in deze Overeenkomst is bepaald, vrijwaart de Vennootschap de Staat voor aanspraken van derden in verband met de Vennootschap dan wel de Infrastructuur op grond van artikel 6:174 BW, 6:162 BW of enige andere wettelijke bepaling tenzij (i) daaraan een tekortkoming van de Staat ten grondslag ligt dan wel (ii) het gaat om omstandigheden die buiten de invloedssfeer van de Vennootschap liggen en die redelijkerwijs aan de Staat moeten worden toegerekend.

### **10.8 Geval van Overmacht**

- (a) Als een Geval van Overmacht, waarvoor dit Artikel 10.8 een uitputtende regeling geeft, zal worden aangemerkt een of meer van de volgende gebeurtenissen of omstandigheden:

- (i) oorlog, burgeroorlog, gewapend conflict, vijandige daden, terroristische acties (voorzover niet verzekeraar onder het Clausuleblad Terrorismedekking bij de Nederlandse Herverzekeringsmaatschappij voor Terrorismeschaden N.V. (NHT)), rebellie, revolutie of opstand in Nederland of België;
- (ii) nucleaire explosies, ioniserende straling of radioactieve, chemische, biologische verontreiniging voorzover niet veroorzaakt door de Vennootschap;
- (iii) een drukgolf als gevolg van supersonische vliegtuigen of detonatie van explosief materiaal;
- (iv) natuurrampen zoals een aardbeving, vulkanische uitbarsting, overstroming, inslag van meteorieten of orkaan;

Als een Geval van Overmacht zal tevens worden aangemerkt een door de Staat in overleg met de Provincie in overeenstemming met Artikel 10.4 (c) en 10.5 (b) als zodanig aangemerkt Onverzekeraar Risico.

- (b) Als een Geval van Overmacht zich voordoet:
  - (i) zal de Vennootschap in overleg met de Staat alle maatregelen nemen die redelijkerwijs mogelijk zijn om de nadelige gevolgen van het Geval van Overmacht te voorkomen dan wel te beperken;
  - (ii) zal de Staat in overleg met de Provincie maatregelen nemen die het vervoer tussen de Westerschelde oevers mogelijk maken;
  - (iii) zal de Staat de kosten van de maatregelen als bedoeld in Artikel 10.8 (b) (i) aan de Vennootschap vergoeden;
  - (iv) zal de Staat de kosten van de maatregelen als bedoeld in Artikel 10.8 (b) (ii) voor de duur van maximaal zes maanden voor haar rekening nemen; en
  - (v) zullen Partijen in overleg treden over de verdere afwikkeling van de gevolgen van het Geval van Overmacht, welk overleg dient te zijn afgerond uiterlijk zes maanden nadat het betreffende Geval van Overmacht zich heeft voorgedaan;

## **11. OVERDRACHT**

### **11.1 Overdracht door de Provincie van de zeggenschap over de Vennootschap**

De Provincie mag de door haar gehouden aandelen in de Vennootschap niet overdragen en/of bezwaren, noch mag zij de aan de aandelen verbonden stemrechten overdragen of bezwaren zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Staat. De Provincie zal de betreffende aandelen dan wel de aan de aandelen verbonden stemrechten eerst aanbieden aan de Staat tenzij het gaat om een overdracht van de zeggenschap aan:

- (a) andere publiekrechtelijke lichamen;
- (b) een vennootschap waarover de Provincie zeggenschap heeft;
- (c) een fonds waarvan de Provincie of een in (a) of (b) bedoelde rechtspersoon enig beheerder en bewaarder is, enig beherend vennoot is of waarvan hij enig bestuurder is.

De Staat zal binnen een redelijke termijn beslissen over een door de Provincie gedaan verzoek om toestemming en, indien dat van toepassing is, een door de Provincie gedaan aanbod, een en ander als bedoeld in dit Artikel 11.1.

## **11.2 Overdracht van rechten of verplichtingen op grond van deze Overeenkomst**

Het is een Partij niet toegestaan rechten of verplichtingen op grond van deze Overeenkomst over te dragen of te bezwaren zonder de voorafgaande schriftelijke toestemming van de andere Partijen.

## **12. OVERGANGSBEPALINGEN**

Tot aan de Leveringsdatum zullen de Staat en de Provincie hun stemrechten in de algemene vergadering van aandeelhouders van de Vennootschap zo uitoefenen dat deze slechts besluiten kan nemen als zowel de Staat en de Provincie die besluiten steunen.

## **13. AFSTAND**

Partijen doen hierbij afstand van enig recht om vernietiging dan wel vernietigbaarheid van deze Overeenkomst te vorderen om welke reden dan ook.

## **14. ONVOORZIENE OMSTANDIGHEDEN**

Ten aanzien van het zich voordoen van onvoorziene omstandigheden onderkennen Partijen dat naast de onvoorziene omstandigheden die zijn opgenomen in deze Overeenkomst en in artikel 6:258 BW, zich andere onvoorziene omstandigheden kunnen voordoen die Partijen ertoe nopen ter uitvoering van deze Overeenkomst nadere afspraken met elkaar te maken. Partijen zullen daartoe in overleg treden en al het mogelijke doen ter verzekering van een correcte nakoming van deze Overeenkomst. De mechanismen die in deze Overeenkomst ten aanzien van onvoorziene omstandigheden zijn opgenomen blijven onverminderd van kracht.

## **15. TOEPASSELIJK RECHT EN GESCHILLENREGELING**

### **15.1 Toepasselijk recht**

Op deze Overeenkomst is Nederlands recht van toepassing.

### **15.2 Geschillenregeling**

- (a) Geschillen die voortkomen uit deze Overeenkomst zullen worden beslecht door de bevoegde rechter te Den Haag.
- (b) Partijen kunnen overeenkomen een of meerdere onafhankelijke deskundige(n) te benoemen, welke bij wijze van bindend advies als bedoeld in artikel 7:900 BW het geschil zal beslechten, op grond van de regelen van het recht.

## **16. OVERIGE BEPALINGEN**

### **16.1 Kennisgevingen**

Alle kennisgevingen in verband met deze Overeenkomst moeten schriftelijk worden gedaan aan de navolgende adressen voor zolang Partijen geen opgave doen van een ander adres:

**De Staat der Nederlanden**

T.a.v.: Ministerie van Financien

Adres: Korte Voorhout 7, postbus 20201, 2500 EE Den Haag

Faxnummer: 070- [REDACTED]

T.a.v.: Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Adres: Plesmanweg 1-6, postbus 20901, 2500 EX Den Haag

Faxnummer: 070- [REDACTED]

### **De Provincie Zeeland**

T.a.v.: College van Gedeputeerde Staten

Adres: Abdij 6, postbus 6001, 4330 LA Middelburg

Faxnummer: 0118- [REDACTED]

### **N.V. Westerscheldetunnel**

T.a.v.: de directie

Adres: Westerscheldetunnelweg 1, Postbus 303, 4460 AS Goes

Faxnummer: 0113- [REDACTED]

## **16.2 Kosten**

Elk van de bij deze Overeenkomst betrokken Partijen draagt zijn of haar eigen kosten. De kosten van de notariële akte van aandelenoverdracht komen voor rekening van de Provincie.

## ONDERTEKENING

Deze Overeenkomst is door Partijen ondertekend op de datum als vermeld aan het begin van deze Overeenkomst.

**GETEKEND** door: [ drs W. Bos ] )  
Minister van Financiën )  
namens ) .....  
**De Staat der Nederlanden** )

**GETEKEND** door: [ ir C.M.P.S. Eurlings ] )  
Minister van Verkeer en Waterstaat )  
namens ) .....  
**De Staat der Nederlanden** )

**GETEKEND** door: [ mr drs A.J.G. Poppelaars ] )  
Gedeputeerde van Financiën )  
namens ) .....  
**De Provincie Zeeland** )

**GETEKEND** door: [ ir M. Buis ] )  
Algemeen Directeur )  
namens ) .....  
**N.V. Westerscheldetunnel** )

## **BIJLAGE 1**

### **BEREKENING KOOPPRIJS EN AFKOOPSOM**

#### **DEEL 1 - BEREKENING KOOPPRIJS**

1. De Koopprijs zal worden vastgesteld als de Netto-Contante Waarde van de stortingen van aandelenkapitaal en agio door het Rijk en uitkeringen van dividend en agio-reserve aan het Rijk tot aan de Leveringsdatum.
2. Als discontovoet wordt daarbij aangehouden het door het Rijk vooropgestelde rendement van 7,5%.
3. Het rendement wordt berekend op basis van 365¼ dagen per jaar.
4. De relevante mutaties zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Transactiedatum 1-7-2009

Datum	Aandelen- kapitaal <sup>1</sup>	Agio mutatie	Dividend	Totaal	Aandeel Rijk (95,40%)	factor	contante waarde
9 november 1998	€ 18.151.209	€ 121.159.318		€ 139.310.527	€ 132.902.243	2,1590	€ 286.933.994
1 februari 1999	€ 136.134	€ 43.426.767		€ 43.562.901	€ 41.559.008	2,1234	€ 88.245.295
1 augustus 1999	€ 1.815.121	€ 16.336.088		€ 18.151.209	€ 17.316.253	2,0486	€ 35.474.462
1 november 1999	€ 4.991.582	€ 44.924.241		€ 49.915.824	€ 47.619.696	2,0116	€ 95.793.773
1 mei 2000	€ 3.176.462	€ 28.588.154		€ 31.764.616	€ 30.303.444	1,9404	€ 58.802.008
11 november 2000	€ 4.537.802	€ 40.840.219		€ 45.378.021	€ 43.290.632	1,8673	€ 80.837.284
1 februari 2001	€ 3.766.376	€ 33.897.382		€ 37.663.758	€ 35.931.225	1,8372	€ 66.014.371
1 mei 2001	€ 3.630.242	€ 32.672.176		€ 36.302.418	€ 34.632.507	1,8051	€ 62.516.857
1 juli 2001	€ 4.991.582	€ 44.924.241		€ 49.915.823	€ 47.619.695	1,7835	€ 84.928.670
15 oktober 2001	€ 4.991.582	€ 44.924.241		€ 49.915.823	€ 47.619.695	1,7464	€ 83.164.735
2 januari 2002	€ 6.300.000	€ 56.700.000		€ 63.000.000	€ 60.102.000	1,7193	€ 103.335.174
1 mei 2002	€ 5.400.000	€ 48.600.000		€ 54.000.000	€ 51.516.000	1,6793	€ 86.510.411
1 augustus 2002	€ 4.500.000	€ 40.500.000		€ 45.000.000	€ 42.930.000	1,6490	€ 70.790.649
1 oktober 2002	€ 7.200.000	€ 64.800.000		€ 72.000.000	€ 68.688.000	1,6292	€ 111.905.230
1 februari 2003	€ 2.970.000	€ 26.730.000		€ 29.700.000	€ 28.333.800	1,5900	€ 45.050.266
12 november 2003			€ 11.421.000-	€ 11.421.000-	€ 10.895.634-	1,5030	€ 16.376.587-
4 december 2003		€ 23.000.000-		€ 23.000.000-	€ 21.942.000-	1,4965	€ 32.836.381-
15 maart 2004			€ 6.006.600-	€ 6.006.600-	€ 5.730.296-	1,4666	€ 8.403.980-
28 april 2004		€ 35.000.000-		€ 35.000.000-	€ 33.390.000-	1,4539	€ 48.544.576-
17 augustus 2004			€ 10.152.000-	€ 10.152.000-	€ 9.685.008-	1,4223	€ 13.774.606-
14 februari 2005		€ 40.000.000-	€ 10.152.000-	€ 50.152.000-	€ 47.845.008-	1,3722	€ 65.652.512-
26 augustus 2005			€ 4.966.903-	€ 4.966.903-	€ 4.738.425-	1,3207	€ 6.258.242-
20 februari 2006		€ 7.000.000-	€ 36.801.757-	€ 43.801.757-	€ 41.786.876-	1,2750	€ 53.278.466-
20 april 2006			€ 6.492.000-	€ 6.492.000-	€ 6.193.368-	1,2602	€ 7.804.861-
12 juni 2006		€ 6.000.000-		€ 6.000.000-	€ 5.724.000-	1,2470	€ 7.138.063-
15 februari 2007		€ 20.000.000-	€ 22.559.250-	€ 42.559.250-	€ 40.601.525-	1,1873	€ 48.205.560-
15 april 2007			€ 8.354.000-	€ 8.354.000-	€ 7.969.716-	1,1735	€ 9.352.423-
24 oktober 2007		€ 6.000.000-		€ 6.000.000-	€ 5.724.000-	1,1297	€ 6.466.518-
15 februari 2008		€ 20.000.000-	€ 25.470.000-	€ 45.470.000-	€ 43.378.380-	1,1045	€ 47.911.653-
12 juni 2008			€ 9.431.603-	€ 9.431.603-	€ 8.997.749-	1,0790	€ 9.708.557-
30 april 2009			€ 8.118.551-	€ 8.118.551-	€ 7.745.098-	1,0124	€ 7.840.764-
<b>Totaal</b>	<b>€ 76.558.092</b>	<b>€ 532.022.828</b>	<b>€ 159.925.664-</b>	<b>€ 448.655.255</b>	<b>€ 428.017.114</b>		<b>€ 970.749.429</b>

<sup>1</sup> Geplaatst aandelenkapitaal inclusief de wettelijke reserves (zie toelichting op de enkelvoudige jaarrekening in het jaarverslag over 2008).

## DEEL 2 - BEREKENING AFKOOPSOM

1. De Afkoopsom is gelijk aan de Netto-Contante Waarde van de toekomstige Rijksbijdragen.
2. Voor de Netto-Contante Waarde-berekening wordt een discontovoet gehanteerd van 4,5% per jaar.
3. Als basisdatum voor de Netto-Contante Waarde-berekening geldt de datum waarop de eerst volgende Rijksbijdrage betaalbaar wordt.
4. De toekomstige Rijksbijdragen worden berekend als:
  - (a) De laatst ontvangen Rijksbijdrage;
  - (b) Verhoogd met 1,5% inflatie per jaar;
  - (c) Pro rata het aantal dagen in dat jaar dat de WST recht heeft op de exploitatiebijdrage.
5. De bijgevoegde tabel is de uitwerking van de bovengenoemde paragrafen 1- 4.

Transactiedatum: 1-7-2009

	periode	Factoren		Rijksbijdrage	
		indexatie	disconto	nominaal	contante waarde
Laatst ontvangen Rijksbijdrage (2009)				€ 51.896.733	
Rijksbijdrage 2010	1,0000	1,0150	0,9781	€ 52.675.184	€ 51.520.012
Rijksbijdrage 2011	1,0000	1,0302	0,9360	€ 53.465.312	€ 50.042.476
Rijksbijdrage 2012	1,0000	1,0457	0,8957	€ 54.267.291	€ 48.607.314
Rijksbijdrage 2013	1,0000	1,0614	0,8571	€ 55.081.301	€ 47.207.622
Rijksbijdrage 2014	1,0000	1,0773	0,8202	€ 55.907.520	€ 45.853.761
Rijksbijdrage 2015	1,0000	1,0934	0,7849	€ 56.746.133	€ 44.538.727
Rijksbijdrage 2016	1,0000	1,1098	0,7511	€ 57.597.325	€ 43.261.406
Rijksbijdrage 2017	1,0000	1,1265	0,7187	€ 58.461.285	€ 42.015.654
Rijksbijdrage 2018	1,0000	1,1434	0,6878	€ 59.338.204	€ 40.810.693
Rijksbijdrage 2019	1,0000	1,1605	0,6582	€ 60.228.277	€ 39.640.288
Rijksbijdrage 2020	1,0000	1,1779	0,6298	€ 61.131.702	€ 38.503.449
Rijksbijdrage 2021	1,0000	1,1956	0,6027	€ 62.048.677	€ 37.394.707
Rijksbijdrage 2022	1,0000	1,2136	0,5767	€ 62.979.407	€ 36.322.269
Rijksbijdrage 2023	1,0000	1,2318	0,5519	€ 63.924.098	€ 35.280.588
Rijksbijdrage 2024	1,0000	1,2502	0,5282	€ 64.882.960	€ 34.268.780
Rijksbijdrage 2025	1,0000	1,2690	0,5054	€ 65.856.204	€ 33.281.979
Rijksbijdrage 2026	1,0000	1,2880	0,4836	€ 66.844.047	€ 32.327.490
Rijksbijdrage 2027	1,0000	1,3073	0,4628	€ 67.846.708	€ 31.400.374
Rijksbijdrage 2028	1,0000	1,3270	0,4429	€ 68.864.409	€ 30.499.846
Rijksbijdrage 2029	1,0000	1,3469	0,4238	€ 69.897.375	€ 29.621.575
Rijksbijdrage 2030	1,0000	1,3671	0,4055	€ 70.945.835	€ 28.772.062
Rijksbijdrage 2031	1,0000	1,3876	0,3881	€ 72.010.023	€ 27.946.912
Rijksbijdrage 2032	1,0000	1,4084	0,3714	€ 73.090.173	€ 27.145.426
Rijksbijdrage 2033	0,1973	1,4295	0,3554	€ 14.634.054	€ 5.200.520
<b>Totaal</b>				<b>€ 1.448.723.506</b>	<b>€ 881.463.930</b>

## BIJLAGE 2

### NOTARIËLE AKTE

#### AKTE VAN LEVERING VAN AANDELEN

(N.V. Westerscheldetunnel)

Op ● tweeduizend negen is voor mij, mr. ●, notaris te ●, verschenen:

●, te dezen handelend als schriftelijk gevolmachtigde van:

1. De Staat der Nederlanden, te dezen vertegenwoordigd door de Minister van Financiën, kantoorhoudende te Korte Voorhout 7, 2511 CW Den Haag en de Minister van Verkeer en Waterstaat, kantoorhoudende te Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag (de **Vervreemder**);
2. De Provincie Zeeland, te dezen vertegenwoordigd door de Gedeputeerde van Financiën namens het college van Gedeputeerde Staten der provincie Zeeland, kantoorhoudende te Abdij 6, 4331 BK Middelburg (de **Verkrijger**); en
3. N.V. Westerscheldetunnel, een naamloze vennootschap, gevestigd te Borssele, kantoorhoudende te Westerscheldetunnelweg 1, 4454 PD Borssele en ingeschreven in het handelsregister onder nummer 22040203 (de **Vennootschap**).

Van de volmachten aan de comparant verstrekt blijkt uit drie onderhandse akten van volmacht die aan deze akte zijn gehecht (Bijlagen).

De comparant heeft het volgende verklaard:

#### OVERWEGINGEN:

- (A) Op negen november negentienhonderd achtennegentig zijn de Vervreemder en de Verkrijger een overeenkomst (de **Aandeelhoudersovereenkomst WST**) aangegaan met het oog op de oprichting van, het deelnemen in en het houden van aandelen in de Vennootschap.
- (B) De Vervreemder en de Verkrijger zijn op ● tweeduizend negen een overeenkomst (de **Koopovereenkomst**) aangegaan betreffende de verkoop en levering van één miljoen zeshonderdveertien duizend énhonderdachtenzestig (1.614.168) aandelen in het kapitaal van de Vennootschap, met een nominaal bedrag van vijfenveertig euro (EUR 45,-) elk, genummerd 1 tot en met 381.600, 400.001 tot en met 402.862, 403.001 tot en met 441.160, 443.001 tot en met 547.940, 556.221 tot en met 718.400, 726.819 tot en met 882.320, 891.061 tot en met 1.100.940, 1.112.441 tot en met 1.360.480, 1.370.601 tot en met 1.618.640 en 1.629.037 tot en met 1.692.000 (de **Aandelen**), zijnde vijfennegentig vier tiende procent (95,4%) van het geplaatste kapitaal van de Vennootschap. Een kopie van de Koopovereenkomst (inclusief bijlage 1) is aan deze akte gehecht (Bijlage).
- (C) Op grond van het bepaalde in artikel 6.1 van de Koopovereenkomst wordt de Aandeelhoudersovereenkomst WST beëindigd per het moment van het van kracht worden van onderhavige akte.
- (D) Ter uitvoering van de leveringsverplichting uit hoofde van de Koopovereenkomst gaan de Verkrijger en de Vervreemder hierbij over tot levering van de Aandelen door de Vervreemder aan de Verkrijger, onder de hierna vermelde bepalingen.

**GELET OP HET VOORGAANDE ZIJN DE VERVREEMDER EN DE VERKRIJGER OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT:**

#### Artikel 1. Levering.

- 1.1 De Vervreemder levert de Aandelen hierbij aan de Verkrijger, die deze hierbij van de Vervreemder aanvaardt, onder de bepalingen vermeld in de Koopovereenkomst en in deze akte.
- 1.2 Aan het bepaalde in de blokkeringsregeling, opgenomen in artikel 11 van de statuten van de Vennootschap (inhoudende een aanbiedings- en goedkeuringsregeling) hoeft niet te worden voldaan, daar de Vervreemder en de Verkrijger, thans handelend in hun hoedanigheid van de enige aandeelhouders van de Vennootschap, hierbij (met gebruikmaking van artikel 40 lid 1 van de statuten van de Vennootschap) besluiten toestemming te verlenen aan de onderhavige overdracht van de Aandelen. De directeuren en commissarissen van de Vennootschap zijn in de gelegenheid gesteld terzake van onderhavig besluit advies uit te brengen.
- 1.3 De Aandelen luiden op naam en voor de Aandelen zijn geen aandeelbewijzen uitgegeven.

### **Artikel 2. Koopsom.**

De Koopprijs (zoals gedefinieerd in de Koopovereenkomst), zoals te betalen door Verkrijger, en de Afkoopsom (zoals gedefinieerd in de Koopovereenkomst), zoals te betalen door Vervreemder, zijn hierbij voor wat betreft de waarde van de Afkoopsom met elkaar verrekend, waarvoor partijen elkaar hierbij over en weer kwijting verlenen. Als gevolg van deze verrekening is op grond van de Koopovereenkomst de Verkrijger slechts gehouden dat deel van de Koopprijs contant te betalen voor zover het de Afkoopsom overstijgt, te weten de Koopprijs minus de Afkoopsom zijnde de Netto Koopprijs (zoals gedefinieerd in de Koopovereenkomst).

De Verkrijger heeft de Netto Koopprijs voldaan door storting op de kwaliteitsrekening van ●, notaris. De Vervreemder verleent hierbij kwijting daarvoor (overeenkomstig de Koopovereenkomst). Direct na het passeren van de onderhavige akte zal de notaris de Netto Koopprijs overmaken naar de door de Vervreemder op te geven bankrekening.

### **Artikel 3. Vorige verkrijging van de Aandelen.**

De Vervreemder heeft verklaard de Aandelen te hebben verkregen als volgt <sup>2</sup>:

- (a) deels, voor wat betreft driehonderdeenentachtigduizend zeshonderd (381.600) aandelen (destijds aandelen met een nominale waarde van éénhonderd gulden (NLG 100,--) elk), genummerd 1 tot en met 381.600, door deelname in het kapitaal van de Vennootschap bij oprichting, bij akte van oprichting verleden op negen november negentienhonderd achtennegentig, voor [REDACTED] notaris te 's-Gravenhage;
- (b) deels, voor wat betreft tweeduizend achthonderdtweeënzestig (2.862) aandelen (destijds aandelen met een nominale waarde van éénhonderd gulden (NLG 100,--) elk), genummerd 400.001 tot en met 402.862, door ●deelname in het kapitaal van de Vennootschap na oprichting, bij akte van uitgifte van aandelen verleden op negen februari negentienhonderd negenennegentig, voor voornoemde notaris [REDACTED];
- (c) deels, voor wat betreft achtendertigduizend éénhonderdzesentig (38.160) aandelen (destijds aandelen met een nominale waarde van éénhonderd gulden (NLG 100,--) elk), genummerd 403.001 tot en met 441.160, door ●deelname in het kapitaal van de Vennootschap na oprichting, bij akte van uitgifte van aandelen verleden op negen september negentienhonderd negenennegentig, voor voornoemde notaris [REDACTED];
- (d) deels, voor wat betreft éénhonderdvierduizend negenhonderdveertig (104.940) aandelen (destijds aandelen met een nominale waarde van éénhonderd gulden (NLG 100,--) elk), genummerd 443.001 tot en met 547.940, door ●deelname in het kapitaal van de Vennootschap na oprichting, bij akte van uitgifte van aandelen verleden op negenentwintig november negentienhonderd negenennegentig, voor voornoemde notaris [REDACTED] J

<sup>2</sup> DE DIVERSE AKTEN VAN UITGIFTE VAN AANDELEN, WAARUIT DE SUCCESSIEVELIJKE VERKRIJGINGEN BLIJKEN ZIJN OPGEVRAAGD BIJ NOTARIS F.J. ORANJE

- (e) deels, voor wat betreft zesenzestigduizend zeventienhonderdtachtig (66.780) aandelen (destijds aandelen met een nominale waarde van éénhonderd gulden (NLG 100,--) elk), genummerd 556.221 tot en met 623.000, door ●deelname in het kapitaal van de Vennootschap na oprichting, bij akte van uitgifte van aandelen verleden op zeven februari tweeduizend één, voor voornoemde notaris [REDACTED]
- (f) deels, voor wat betreft vijfnegentigduizend vierhonderd (95.400) aandelen (destijds aandelen met een nominale waarde van éénhonderd gulden (NLG 100,--) elk), genummerd 623.001 tot en met 718.400, door ●deelname in het kapitaal van de Vennootschap na oprichting, bij akte van uitgifte van aandelen verleden op zeven februari tweeduizend één, voor voornoemde notaris [REDACTED]
- (g) deels, voor wat betreft negenenzeventigduizend éénhonderdtweëntachtig (79.182) aandelen (destijds aandelen met een nominale waarde van éénhonderd gulden (NLG 100,--) elk), genummerd 726.819 tot en met 806.000, door ●deelname in het kapitaal van de Vennootschap na oprichting, bij akte van uitgifte van aandelen verleden op éénentwintig juni tweeduizend één, voor voornoemde notaris [REDACTED]
- (h) deels, voor wat betreft zesenzeventigduizend driehonderdtwintig (76.320) aandelen (destijds aandelen met een nominale waarde van éénhonderd gulden (NLG 100,--) elk), genummerd 806.001 tot en met 882.320, door ●deelname in het kapitaal van de Vennootschap na oprichting, bij akte van uitgifte van aandelen verleden op veertien augustus tweeduizend één, voor voornoemde notaris [REDACTED]
- (i) deels, voor wat betreft éénhonderdvierduizend negenhonderdveertig (104.940) aandelen (destijds aandelen met een nominale waarde van éénhonderd gulden (NLG 100,--) elk), genummerd 891.061 tot en met 996.000, door ●deelname in het kapitaal van de Vennootschap na oprichting, bij akte van uitgifte van aandelen verleden op vijftien oktober tweeduizend één, voor voornoemde notaris [REDACTED]
- (j) deels, voor wat betreft éénhonderdvierduizend negenhonderdveertig (104.940) aandelen (destijds aandelen met een nominale waarde van éénhonderd gulden (NLG 100,--) elk), genummerd 996.001 tot en met 1.100.940, door ●deelname in het kapitaal van de Vennootschap na oprichting, bij akte van uitgifte van aandelen verleden op zevenentwintig november tweeduizend één, voor voornoemde notaris [REDACTED]
- De nominale waarde van elk van de bovengenoemde aandelen is omgezet in vijfenveertig euro (EUR 45,--) bij akte van statutenwijziging verleden op zevenentwintig november tweeduizend één, voor voornoemde notaris [REDACTED]
- (k) deels, voor wat betreft éénhonderddrieëndertigduizend vijfhonderdzestig (133.560) aandelen, genummerd 1.112.441 tot en met 1.246.000, door ●deelname in het kapitaal van de Vennootschap na oprichting, bij akte van uitgifte van aandelen verleden op achttien januari tweeduizend twee voor voornoemde notaris [REDACTED]
- (l) deels, voor wat betreft éénhonderdveertienduizend vierhonderdtachtig (114.480) aandelen, genummerd 1.246.001 tot en met 1.360.480, door ●deelname in het kapitaal van de Vennootschap na oprichting, bij akte van uitgifte van aandelen verleden op zevenentwintig mei tweeduizend twee, voor voornoemde notaris [REDACTED]
- (m) deels, voor wat betreft vijfnegentigduizend vierhonderd (95.400) aandelen, genummerd 1.370.601 tot en met 1.466.000, door deelname in het kapitaal van de Vennootschap na oprichting, bij akte van uitgifte van aandelen verleden op één augustus tweeduizend twee, voor voornoemde notaris [REDACTED]

- (n) deels, voor wat betreft éénhonderdtweënvijftigduizend zeshonderdveertig (152.640) aandelen, genummerd 1.466.001 tot en met 1.618.640, door deelname in het kapitaal van de Vennootschap na oprichting, bij akte van uitgifte van aandelen verleden op zeventien december tweeduizend twee, voor voornoemde notaris [REDACTED]
- (o) deels, voor wat betreft tweeënzestigduizend negenhonderdvierenzestig (62.964) aandelen, genummerd 1.629.037 tot en met 1.692.000, door deelname in het kapitaal van de Vennootschap na oprichting, bij akte van uitgifte van aandelen verleden op éénentwintig februari tweeduizend drie, voor voornoemde notaris [REDACTED]

**Artikel 4. Kosten.**

Alle aan het opmaken van deze akte verbonden kosten komen voor rekening van de Verkrijger.

**TEN SLOTTE HEEFT DE VENNOOTSCHAP VERKLAARD:**

De Vennootschap erkent hierbij de in deze akte neergelegde overdracht van de Aandelen en zal daarvan aantekening doen in haar register van aandeelhouders.

**SLOT.**

De comparant is mij, notaris, bekend.

Waarvan akte, verleden te Middelburg op de datum in het hoofd van deze akte vermeld. Alvorens tot voorlezing is overgegaan is de inhoud van deze akte zakelijk aan de comparant opgegeven en toegelicht. De comparant heeft daarna verklaard van de inhoud van deze akte te hebben kennisgenomen, daarmee in te stemmen en op volledige voorlezing daarvan geen prijs te stellen. Onmiddellijk na beperkte voorlezing van deze akte is zij door de comparant en mij, notaris, ondertekend.

**BIJLAGE 3**  
**VERZEKERINGEN**

**Verzekering 1**

Soort Verzekering	:	uitgebreide gevarendekking
Medeverzekerden	:	Staat der Nederlanden en de Provincie Zeeland
Maximum uitkering	:	€ 100 miljoen per gebeurtenis
Eigen risico	:	€ 50.000 per gebeurtenis
Premie	:	€ 350.000 per verzekeringsjaar
Looptijd	:	1 juli 2009 tot 1 januari 2011

**Verzekering 2**

Soort Verzekering	:	aansprakelijkheid bedrijven
Medeverzekerden	:	Staat der Nederlanden en de Provincie Zeeland
Maximum uitkering	:	€ 20 miljoen per aanspraak € 40 miljoen per jaar
Eigen risico	:	€ 10.000 per aanspraak
Premie	:	€ 82.365 per verzekeringsjaar
Looptijd	:	1 juli 2009 tot 1 januari 2011

**Indexering**

Bovengenoemde bedragen onder de Verzekeringen 1 en 2 worden geïndexeerd op basis van het door het CBS te publiceren indexcijfer:

Consumentenprijsindex (CPI), Totaal bestedingen, 2006 = 100

De basis voor de indexering van de Premie is de CPI van juli 2009.

## BIJLAGE 4

### OVERDRACHT INFRASTRUCTUUR

#### 1. DEFINITIES

Termen in deze Bijlage 4 (*Overdracht Infrastructuur*) die met een hoofdletter beginnen zijn definities en hebben de betekenis zoals opgenomen in Artikel 1 (*Definities en uitleg*) Overeenkomst of, voor zover daarin niet opgenomen, de betekenis als opgenomen in dit Artikel 1 (*Definities*).

**Groot Onderhoud** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in Artikel 3 (a).

**Onderhoudsplan** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in Artikel 2 (c).

**Overdrachtcertificaat** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in Artikel 5 (b).

**Protocol** heeft de betekenis die daarin is toegekend in Artikel 5 (a).

**Vergoeding** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in Artikel 4 (a).

**Werkzaamheden** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in Artikel 5 (a).

#### 2. ALGEMENE VERPLICHTINGEN IN HET KADER VAN OVERDRACHT

- a) De Vennootschap beheert en onderhoudt de Infrastructuur op een wijze die steeds voldoet aan de eisen die voortvloeien uit wet- en regelgeving, zodanig dat bij de Overdracht Infrastructuur de Infrastructuur in goede staat van onderhoud verkeert.
- b) Daartoe zal de Vennootschap onderhoudsplannen opstellen welke voor deze typen Infrastructuur gebruikelijk zijn en deze naleven.
- c) Voor onderhoudsplannen die opgesteld worden vanaf het tiende jaar voor de Overdracht Infrastructuur geldt het bepaalde in Artikel 3 (het **Onderhoudsplan**).

#### 3. ONDERHOUDSPLAN

- a) In het Onderhoudsplan wordt - zonder dat sprake is van een limitatieve opsomming - het volgende opgenomen teneinde de Staat inzage te bieden in de kostenraming voor het onderhoud van de Infrastructuur tot de Overdracht Infrastructuur:
  - inzage in de onderhoudsfilosofie die gehanteerd wordt;
  - de verwachte levensduur voor de belangrijkste onderdelen van de Infrastructuur;
  - een overzicht van de kosten van de noodzakelijke vervanging van de belangrijke onderdelen van de Infrastructuur die aan het eind van hun levensduur zijn (investeringen groter dan EUR 500.000 in nieuwe materialen, onderdelen en/of systemen, inclusief de kosten die ver-

band houdend met het aanbrengen van die materialen respectievelijk de installatie van die onderdelen en/of systemen) (het **Groot Onderhoud**).

- een overzicht van de voorziene vervangingen van de tunneltechnische en verkeerstechnische installaties tot de Overdracht Infrastructuur; en
  - een overzicht van de jaarlijkse vaste onderhoudskosten.
- b) Meer specifiek geldt voor Onderhoudsplannen die vanaf het achtste jaar voor de Overdracht Infrastructuur worden opgesteld dat daarin tevens inzage dient te worden geboden in de periode die zich substantieel uitstrekt tot na de Overdracht Infrastructuur.
- c) De Vennootschap legt het Onderhoudsplan ter goedkeuring voor aan de Staat, waarbij geldt dat indien de Staat niet binnen een periode van 30 dagen opmerkingen heeft gemaakt, haar goedkeuring zal worden geacht stilzwijgend te zijn gegeven.
- d) De Staat kan uitsluitend opmerkingen maken op het Onderhoudsplan wanneer het Onderhoudsplan ziet op investeringen:
- (i) die groter zijn dan EUR 500.000 (prijspeil 2009); en
  - (ii) waarvan de economische levensduur tot na de Overdracht Infrastructuur doorloopt.

#### 4. VERGOEDING UITGAVEN ONDERHOUD

- a) De Staat zal, wanneer het desbetreffende Onderhoudsplan is goedgekeurd, vanaf acht jaren voor de Overdracht Infrastructuur uitgaven voor Groot Onderhoud aan de Vennootschap vergoeden, welke (mede) een investering zijn voor de periode nadat de Tunnelwet Westerschelde vervalt maar uitsluitend indien deze uitkomen boven een bedrag van EUR 500.000 (prijspeil 2009) en op basis van de volgende formule (de **Vergoeding**):

$$v = ((b - a) / b) * c,$$

waarbij:

v = de Vergoeding

a = de periode tussen het moment waarop de vervanging is gerealiseerd en de Overdracht Infrastructuur,

b = de verwachte economische levensduur van het vervangen onderdeel,

c = de kosten van de vervanging.

- b) De Staat zal de Vergoeding betalen als het Overdrachtcertificaat in overeenstemming met het bepaalde in Artikel 5 wordt verstrekt. De Vergoeding zal tot de Overdracht Infrastructuur worden verhoogd met de door de Vennootschap gemaakte aantoonbare (extra) (i) financieringskosten en / of (ii) gedeerde rente-inkomsten, als gevolg van de voorfinanciering daarvan.
- c) Als de Staat specifieke aanvullende eisen stelt aan een Onderhoudsplan die uitgaan boven het reguliere onderhoud en/of eisen die in dat verband gebruikelijk zijn, zal de Staat de daarmee verband houdende kosten, op basis van een de door de Vennootschap voorgelegde en door de Staat goedgekeurde marktconforme offerte, aan de Vennootschap vergoeden.

## 5. INSPECTIE EN OVERDRACHT

- a) Met het oog op de Overdracht Infrastructuur, zullen de Vennootschap en de Staat twee jaar voorafgaand aan de Overdracht Infrastructuur op basis van de Onderhoudsplannen en de eisen die voortvloeien uit wet- en regelgeving de Infrastructuur gezamenlijk inspecteren en een inspectierapport opstellen. Op basis van dat rapport zullen de Vennootschap en de Staat een protocol uitwerken voor de Overdracht Infrastructuur (het **Protocol**). Het Protocol zal zodanig worden opgesteld dat alle eventueel uit het inspectierapport voortvloeiende noodzakelijke werkzaamheden (de **Werkzaamheden**) bij de Overdracht Infrastructuur uitgevoerd zullen zijn.
- b) Indien de Vennootschap tijdig voor de Overdracht Infrastructuur door middel van een daartoe strekkende inspectie en bijbehorend inspectierapport heeft aangetoond dat de Infrastructuur aan alle eisen voldoet, zal de Staat een certificaat afgeven aan de Vennootschap (het **Overdrachtcertificaat**) bij de Overdracht Infrastructuur. De Vennootschap en de Provincie worden gekweten van de respectievelijke verplichtingen en aansprakelijkheden ten aanzien van de Infrastructuur bij de afgifte van het Overdrachtscertificaat, waarbij de vrijwaring als bedoeld in Artikel 10.7 Overeenkomst zal komen te vervallen.
- c) Indien uit de inspectie als voornoemd onder (b) blijkt dat de Werkzaamheden niet of nog niet naar behoren zijn uitgevoerd, is de Staat gerechtigd voor rekening en risico van de Vennootschap en/of de Provincie (i) aan de Vennootschap op te dragen alsnog de (resterende) Werkzaamheden uit te voeren, of (ii) de Werkzaamheden uit te (doen) voeren, zodanig dat de Infrastructuur zo snel mogelijk, doch uiterlijk binnen zes maanden na de Overdracht Infrastructuur aan voornoemde eisen voldoet. De Staat is gerechtigd de eventueel door haar in dit kader te maken kosten en de daaruit voortvloeiende schade (i) te verrekenen met de Vergoeding en/of (ii) te verhalen op de Vennootschap en/of de Provincie. De Vennootschap is steeds gerechtigd bij de Staat een aangepast inspectierapport in te dienen om aan te tonen dat alsnog aan de eisen is voldaan. Als blijkt dat aan de eisen is voldaan zal de Staat binnen 30 werkdagen na de ontvangst van het aangepaste inspectierapport het Overdrachtcertificaat aan de Vennootschap afgeven.

## 6. DOCUMENTATIE

De Vennootschap zal bij de Overdracht Infrastructuur de volgende documenten overdragen aan de Staat:

- a) Het "As Built dossier", met revisie (actuele situatie van de Infrastructuur en relevante onderhoudsgegevens);
- b) Het complete en geactualiseerde onderhoudsdossier vanaf het moment van openstelling in 2003 tot de Overdracht Infrastructuur;
- c) Het complete en geactualiseerde inspectie-, monitoring- en schouwdossier;
- d) Het complete en geactualiseerde vergunningendossier;

- e) Het complete dossier met betrekking tot de garanties van de Infrastructuur;
- f) Overzicht van alle contracten met derden;
- g) Het veiligheidsbeheerplan inclusief alle onderliggende documenten;
- h) Een kopie van alle inspectierapporten die zijn uitgebracht in opdracht van de bevoegde gezagen;
- i) Documenten waaruit blijkt dat eventuele tijdens de looptijd van de Westerscheldetunnel verkregen intellectuele eigendomsrechten betreffende onderdelen van de Westerscheldetunnel onvoorwaardelijk en om niet aan de Staat zijn overgedragen; en
- j) Alle andere relevante informatie.

De Vennootschap zal er voor zorgdragen dat lopende (onderhouds-)contracten bij de Overdracht Infrastructuur kunnen worden overgedragen aan de Staat.

**BIJLAGE 5**  
**OVEREENKOMSTEN**

Deel 1 – Bestuursakkoord

Deel 2 – Vaststellingsovereenkomst

Deel 3 – Wijzigingsovereenkomst

Deel 4 - Totstandbrengingsovereenkomst

**BESTUURSAKKOORD**

**WESTERSCHELDE OEVERVERBINDING**

**22 MEI 1996**

**BESTUURSOVEREENKOMST EN OVEREENKOMST INZAKE HET TOTSTANDBRENGEN  
VAN DE WESTERSCHELDEOEVERVERBINDING EN HET TOEDELEN EN OVERNEMEN  
VAN BEPAALDE RECHTEN EN VERPLICHTINGEN**

De Ondergetekenden

1. **DE STAAT DER NEDERLANDEN**, (Ministerie van Verkeer en Waterstaat) ("de Staat"), vertegenwoordigd door de Minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw A. Jorritsma-Lebbink,
2. **DE PROVINCIE ZEELAND**, waarvan de zetel is gevestigd te Middelburg ("de Provincie"), vertegenwoordigd door de Commissaris van de Koningin, de heer drs. W. T. van Galder, en
3. **WESTERSCHELDEOEVERVERBINDING EXPLOITATIEMAATSCHAPPIJ N.V. in oprichting**, vertegenwoordigd door de Staat der Nederlanden, op zijn beurt vertegenwoordigd door de Minister van Verkeer en Waterstaat, mevrouw A. Jorritsma-Lebbink ("N.V. WOV i.o.");

IN AANMERKING NEMENDE

- de Provincie heeft met steun van de Staat het initiatief genomen tot, en tot de Voortzettingsdatum veelal in nauwe samenwerking met de Staat uitvoering gegeven aan de ontwikkeling, realisatie en exploitatie van de WOV, welke ontwikkeling, realisatie en exploitatie in handen zal liggen van een aan te wijzen vennootschap, als nader te noemen meester en drager van de rechten en verplichtingen; ter zake van dit een en ander hebben de Staat (Ministerie van Verkeer en Waterstaat) en de Provincie het Hoofdlijnenconvenant gesloten;
- na de beëindiging op 29 juni 1995 van het Hoofdlijnenconvenant heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat, samen met de Minister van Financiën, een



- laatste mogelijkheid doen onderzoeken van de realisatie van de WOV, zoals door de Provincie geïnitieerd;
- blijktens de brief van 2 oktober 1995 van de Minister van Verkeer en Waterstaat aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal is - onder de in deze brief vermelde voorwaarden - besloten de realisering, financiering en exploitatie van de WOV onder auspiciën van het Rijk voort te zetten en een op te richten vennootschap die, daartoe aangewezen, de realisering, financiering en exploitatie tot taak heeft, een en ander zoals nader in die brief uiteengezet;
  - met het oog op dit streven is een projectorganisatie tot stand gebracht, waarin de Bouwdienst van Rijkswaterstaat, de regionale en Hoofddirectie van Rijkswaterstaat en het Ministerie van Financiën samenwerken. Hierbij wordt tevens samengewerkt met en een beroep gedaan op de medewerking van de Provincie;
  - ten behoeve van de bovenbedoelde voortzetting heeft de Provincie de rechten en verplichtingen, alsmede de stand van zaken bij het realiseren van de WOV geïnventariseerd;
  - met deze overeenkomst beogen partijen mede uitwerking te geven aan de brief van 2 oktober 1995, zulks gebaseerd op het verdere overleg tussen partijen;
  - partijen streven er gezamenlijk naar de openstelling van de WOV te doen aansluiten op het buiten bedrijf stellen van de beide veerdiensten over de Westerschelde; met het oog op dit streven is naar de huidige stand van zaken en inzichten het Algemeen Tijdschema opgesteld;
  - voorts hebben Partijen in deze overeenkomst vastgelegd (naar gelang van toepassing) de aard en omvang van de bijdrage en medewerking - bestuurlijk en anderszins - waartoe zij zich bereid verklaren teneinde de bouw en de exploitatie van de WOV tijdig te realiseren, alsmede de modaliteiten en de voorwaarden, met inachtneming waarvan zij op de voet van zulke bereidverklaring die bijdragen en medewerking geven;

VERKLAREN TE ZIJN OVEREENGEKOMEN ALS VOLGT

## HOOFDSTUK I DEFINITIES EN BIJLAGEN

### Artikel 1 Definities en bijlagen

1.1 Ieder van de navolgende termen heeft de betekenis, die hieronder daarbij is vermeld:

" het Hoofdlijnenconvenant" de overeenkomst tussen de Provincie en de Staat (Minister van Verkeer en Waterstaat) op 31 mei 1994 gesloten;

" de WOV" de tunnel, de weg door de tunnel, de toeleidende wegen en overige voorzieningen, tezamen de WOV uitmakende;

"de Inventarisatie" de Bijlage I, inhoudend de stand van zaken met betrekking tot de realisering van de WOV per de Peildatum;

"de Peildatum" 15 januari 1996;

"de Procedures" de procedures, die op grond van bij de realisering van de WOV toepasselijke EG- en nationale wet- en regelgeving doorlopen moeten worden om de WOV te realiseren en voor het verkeer open te stellen;

"de Eisen" de eisen, in het kader van de Procedures gesteld of naar verwachting te worden gesteld aan de WOV, waaraan het voldoen nodig is om de WOV te realiseren en te exploiteren;



"de Vergunningen"

de vergunningen, ontheffingen, bestemmingen, beschikkingen en besluiten van publiekrechtelijke, EG rechtelijke of andere aard, nodig om de WOV te realiseren en voor het verkeer open te stellen;

"de Schadeloosstellingen"

de financiële vergoedingen en de tegemoetkomingen en prestaties van andere aard, toegezegd of naar verwachting gemoeid met de verkrijging van OZ rechten;

"de OZ rechten"

de rechten, goederenrechtelijk of andere, met betrekking tot onroerende zaken en daarop rustende beperkte rechten of andere rechten van derden, waarvan de verkrijging nodig is om de WOV te realiseren en open te stellen;

"de Gedoogrechten"

de aanspraak jegens derden van N.V. WOV i.o. of de overige partijen om aan de realisering en openstelling van de WOV geen belemmeringen in de weg te leggen op grond van gebruiks-, eigendoms- en andere rechten, van welke aard ook, andere dan de OZ rechten;

"de Gebruiksrechten"

aan derden toegezegde of, al dan niet naar verwachting, door derden te pretenderen aanspraken op gebruik van, of bijzondere inrichting van de WOV tunnel en/of tracé;

"de Afspraken en Toezeggingen"

de aanspraken van derden op financiële of andere prestaties, voortvloeiend uit



	aan de Provincie toe te rekenen daartoe strekkende mededelingen en/of gedragingen;
"het Algemeen Tijdschema"	het overzicht van de beoogde tijdstippen, waarop naar het huidige inzicht het begin of einde van bepaalde fases bij de realisering en openstelling van de WOV valt, neergelegd in Bijlage II;
"de Verklaringen"	de verklaringen van de Provincie neergelegd in artikel 2.3;
"de Voortzetting"	het overnemen van het initiatief van de Provincie door de Staat om de WOV te doen realiseren, openstellen en exploiteren door een vennootschap, als aangewezen drager van rechten en verplichtingen;
"de Voortzettingsdatum"	de dag, waarop deze overeenkomst in werking treedt;
"de Fasenovereenkomst"	de tussen N.V. WOV i.o. en de aannemerscombinatie te sluiten overeenkomst, waarin het inwerkingtreden van de ontwerp- en bouwovereenkomst en de onderhoudsovereenkomst wordt geregeld;
"de Basisovereenkomst"	de tussen de Provincie en de aannemerscombinatie op 27 maart 1992 gesloten overeenkomst voor het maken van een basisontwerp en het doen van een prijsaanbieding voor het maken van



een detailontwerp, de bouw en het  
tienjarig onderhouden van de WOV;

"het Tussencontract"

de tussen de Provincie en de  
aannemerscombinatie op 9 juni 1994  
gesloten overeenkomst.

1.2 Bij deze overeenkomst behoren de navolgende Bijlagen:

- I. de Inventarisatie.
- II. het Algemeen Tijdschema.
- III. de bijlage bedoeld in artikel 5.5.
- IV. hoofdlijnen deelneming in de N.V. WOV als bedoeld in artikel 7.2.

## HOOFDSTUK II DE VOORTZETTING VAN DE REALISERING VAN WOV EN OVER- DRACHT EN DE OVERNEMING VAN BEPAALDE RECHTEN EN VERPLICHTINGEN

### Artikel 2 De Inventarisatie

- 2.1 Met het oog op de voortzetting van de realisering van de WOV door N.V. WOV i.o. en/of de Staat heeft de Provincie de Inventarisatie opgesteld.
- 2.2 Per de Peildatum geeft de Inventarisatie met betrekking tot de in de Inventarisatie vermelde onderwerpen de stand van zaken weer ter zake van (naar gelang van toepassing op het desbetreffende onderwerp):
- a. het verloop en het stadium van de Procedures, waaronder de planologische, milieurechtelijke en overige publiek- of EG-rechtelijke procedures en de in verband daarmee gestelde en naar verwachting te stellen Eisen waarvan het volgen en voltooien, en waaraan het voldoen nodig is om de WOV te realiseren en te exploiteren en de N.V. WOV i.o. onherroepelijk te (doen) beschikken over de Vergunningen, die vereist zijn voor zulke realisatie en exploitatie;
  - b. verkrijging van OZ-rechten, de daarbij mogelijk gemoede Schadeloosstellingen, alsmede de verkrijging van de Gedoogrechten, waaronder het gedogen door, al dan niet pretense, gebruiks- en goederenrechtelijke gerechtigden ten aanzien van de WOV tunnel en het



tracé, waarvan de verkrijging door de N.V. WOV i.o. nodig is teneinde de WOV te realiseren en te exploiteren;

- c. de, al dan niet, pretense Afspraken en/of Toezeggingen, door de Provincie gemaakt met, of gedaan jegens derden, die naar het oordeel van de Provincie in verband staan met de realisering van de WOV;
- d. de, al dan niet, pretense Gebruiksrechten, waaronder rechten van derden - en de, al dan niet, pretense aanspraken van derden op zulk gebruik - met betrekking tot bepaald gebruik van de WOV tunnel en het tracé;
- e. bepaalde gegevens met betrekking tot omstandigheden die naar het oordeel van de Provincie zich bij de realisering voordoen ten aanzien van het doorlopen en voltooien van de Procedures, het voldoen aan de Eisen, het verkrijgen van de Vergunningen, de OZ-rechten en Schadeloosstellingen, de Gebruiksrechten en het overnemen en/of uitvoeren van de Afspraken en/of Toezeggingen;
- f. de rechten en verplichtingen, verband houdend met de Basisovereenkomst, het Tussencontract en de uitvoering daarvan.

2.3 Met betrekking tot de Inventarisatie verklaart de Provincie jegens de Staat en de N.V. WOV i.o. ("de Verklaringen"):

- a. de Inventarisatie berust op een door de Provincie met de grootst mogelijke zorgvuldigheid uitgevoerd onderzoek en geeft de stand van zaken per de Peildatum juist en volledig weer;
- b. de Provincie heeft tot de Peildatum - naar gelang van het stadium van de Procedures - alle handelingen verricht (en geen nagelaten te verrichten) in overeenstemming met - en teneinde tijdig en volledig te voldoen aan - de geldende voorschriften uit hoofde van de toepasselijke EG regelgeving en de nationale wet- en regelgeving.

2.4 De Provincie verklaart tevens jegens de Staat en de N.V. WOV i.o. dat de in artikel 2.3 sub a bedoelde weergave van de stand van zaken en de in artikel 2.3 sub b bedoelde handelingen berusten op het beste en op toereikend onderzoek gestoelde weten van de Provincie.

2.5 Het onderzoek van Coopers & Lybrand in opdracht van de Staat en de uitkomsten daarvan, die hebben geresulteerd in het accountantsverslag d.d. 10 mei 1996, bekend aan de Staat, de Provincie en N.V. WOV i.o. doen niet af aan de gelding



van de Verklaringen van de Provincie.

**Artikel 3 Algemene Bepalingen inzake Voortzetting door N.V. WOV i.o. onder auspiciën van de Staat**

- 3.1. Overeenkomstig het besluit van de Ministerraad van 29 september 1995 om in te stemmen met het voorstel van de Minister van Verkeer en Waterstaat en op de voet van deze overeenkomst wordt N.V. WOV i.o. in opvolging van, en - voor zover nodig - onder aanwijzing daartoe door de Provincie, belast met de realisering en exploitatie van de WOV. De Provincie neemt in N.V. WOV i.o. deel naast de Staat, als nader bepaald in artikel 7. Naast de verantwoordelijkheden voor de bouw en exploitatie van de WOV, als in deze overeenkomst voorzien, die voortvloeien uit hun respectievelijk publieke taken en de wet- en regelgeving, hebben de Staat en de Provincie, ook jegens de NV WOV i.o., de verantwoordelijkheden, geldend uit hoofde van of krachtens deze overeenkomst.
- 3.2. Op de voet van en met inachtneming van deze Overeenkomst en de thans of alsdan toepasselijke wet- en regelgeving verricht N.V. WOV i.o. haar taken ter realisering en exploitatie van de WOV onder toezicht en aansturing van de Staat en de Provincie, een en ander naar gelang van ieders onderscheiden positie en bevoegdheden in de N.V. WOV i.o., zoals nader bepaald is in en bij deze overeenkomst.
- 3.3. Op de voet van en met inachtneming van deze Overeenkomst en de thans of alsdan toepasselijke wet- en regelgeving verleent de Provincie voor eigen rekening alle vereiste medewerking teneinde de Voortzetting tijdig en effectief te bewerkstelligen en N.V. WOV i.o. in staat te stellen haar taken ter realisering en exploitatie van de WOV tijdig en effectief uit te voeren.
- 3.4. Met het oog op tijdige en effectieve Voortzetting en uitvoering van de taken door N.V. WOV i.o. en het welslagen daarvan verlenen de Provincie en de Staat aan elkaar en jegens N.V. WOV i.o. bijstand en werken partijen zoveel mogelijk samen.
- 3.5. De Staat, de Provincie en N.V. WOV i.o. informeren elkaar tijdig bij het



bewerkstelligen van de Voortzetting en de realisering en exploitatie van de WOV.

#### Artikel 4 Verdere verantwoordelijkheden inzake de Voortzetting

- 4.1 Voorzover deze zich daartoe lenen en met inachtneming van het overigens in deze overeenkomst bepaalde, draagt N.V. WOV i.o. vanaf de Voortzettingsdatum de verantwoordelijkheden voor, en oefent zij vanaf diezelfde datum de daarbij behorende bevoegdheden uit ter zake van de realisering en exploitatie van de WOV, zulks met inachtneming van de navolgende leden van dit artikel 4. De eventuele verantwoordelijkheid voor hetgeen na de Peildatum jegens of met de aannemerscombinatie of derden beweerdelijk door de Staat is toegezegd of afgesproken ligt bij de N.V. WOV i.o., respectievelijk de Staat.
- 4.2 Voor de verantwoordelijkheid en rekening van de Provincie zijn, onverminderd, het overigens in deze overeenkomst bepaalde, de kosten verbonden met, en de financiële gevolgen van:
- (a) de uitvoering van haar verplichtingen, andere dan die voortvloeien uit artikel 4 lid 3 juncto artikel 2 lid 3 van deze overeenkomst;
  - (b) de tekortkoming in de nakoming van deze overeenkomst, anders dan voortvloeiend uit artikel 4 lid 3 juncto artikel 2 lid 3 van deze overeenkomst, of in het naleven van de op de Voortzettingsdatum en alsdan toepasselijke wet- en regelgeving;
  - (c) uitvoering van Afspraken en Toezeggingen, die zich volgens de Inventarisatie niet voor overdracht lenen.
- 4.3 Indien na de Voortzettingsdatum blijkt van feiten of omstandigheden die niet stroken met de Verklaringen in artikel 2.3 sub a en/of b, dan wel blijkt dat de inhoud van de Verklaringen in artikel 2.3 sub a en/of b anderszins niet juist of volledig is, zullen - ongeacht de verklaring in artikel 2.4 - de Staat, N.V. WOV i.o. en de Provincie met elkaar in overleg treden, teneinde te bezien en te bepalen op welke wijze voorzien zal worden in het opvangen van mogelijke kosten en financiële gevolgen daarvan. Daarbij geldt als algemeen uitgangspunt dat in eerste instantie wordt onderzocht of deze kosten en die financiële gevolgen, voorzover verbonden met de realisering van de WOV, op bedrijfseconomisch verantwoorde wijze door N.V. WOV i.o. kunnen worden opgevangen.



## Artikel 5 Overdracht en overneming van specifieke rechten en verplichtingen

- 5.1 Naar gelang zij zich daartoe lenen, en naar gelang de N.V. WOV i.o., respectievelijk de Staat naar de aard daarvan als opvolgende partij in aanmerking komt, draagt de Provincie hierbij aan N.V. WOV i.o. als daartoe aangewezen partij over, respectievelijk draagt zij aan de Staat over de rechten en verplichtingen, vermeld in de Inventarisatie. N.V. WOV i.o., respectievelijk de Staat aanvaarden hierbij deze overgang. Indien en voorzover zulks nodig is voor deze overgang, zullen partijen zich maximaal inzetten de medewerking van de betrokken derde(n) te verkrijgen.
- 5.2 Indien de aard van het desbetreffende recht en/of de verplichting zulks meebrengt, en/of indien in verband met de niet tijdig vóór of op de Voortzettingsdatum verkregen vereiste medewerking van een betrokken derde de overdracht, en/of indien de overneming nog niet rechtsgeldig tot stand kan komen, en/of indien de Staat, respectievelijk N.V. WOV i.o. zulks wenselijk oordelen met betrekking tot een bepaald(e) recht en/of verplichting, behoudt de Provincie de positie van wederpartij tegenover de desbetreffende derde.
- 5.3 Voor rekening en risico van, en ten behoeve van de Staat, respectievelijk N.V. WOV i.o. heeft de Provincie de positie van bevoegde partij, rechthebbende of wederpartij. Zij volgt de instructies van de Staat, respectievelijk N.V. WOV i.o., zulks binnen de grenzen van de wettelijke mogelijkheden.
- 5.4 In de in lid 2 bedoelde gevallen behoudt de Staat, respectievelijk N.V. WOV i.o. het recht (alsnog) de betrokken rechtsverhouding te doen overgaan. Daartoe verleent de Provincie desgevraagd de noodzakelijke medewerking.
- 5.5 De Provincie heeft in Bijlage III opgave gedaan van door haar reeds gedane betalingen met het oog op verrekening met N.V. WOV i.o. respectievelijk de Staat. Betaling daarvan door N.V. WOV i.o., respectievelijk de Staat zal na akkoordbevinding plaatsvinden.
- 5.6 De opvolging door N.V. WOV i.o., als daartoe aangewezen partij, in de rechten en verplichtingen, voortvloeiend uit de Basisovereenkomst en het Tussencontract overeenkomstig het in lid 1 van dit artikel bepaalde vindt plaats met inachtneming



van het in het navolgende lid 7 bepaalde.

- 5.7 Indien tussen N.V. WOV i.o. en de betrokken aannemerscombinatie omtrent de Fasenovereenkomst, en daarmee omtrent de Ontwerp- en bouwovereenkomst en de Onderhoudsovereenkomst, volledig overeenstemming is bereikt, is de Provincie gekweten tegenover N.V. WOV i.o. ten aanzien van de Basisovereenkomst en het Tussencontract en de daarmee samenhangende Nota Basisgegevens en de Nota Randvoorwaarden

#### **Artikel 6 Beding ten behoeve van N.V. WOV**

De rechten en verplichtingen uit hoofde van deze Overeenkomst en/of de daarin voorziene overdracht en overneming van rechten en verplichtingen, toekomend aan, of rustend op de Staat, voorzover daartoe vatbaar zijn, bedongen en/of aanvaard namens en ten behoeve van N.V. WOV i.o. Indien daartoe enige nadere rechtshandeling noodzakelijk is en daarvoor de medewerking van de Provincie is vereist, verleent de Provincie binnen de wettelijke mogelijkheden deze medewerking.

### **HOOFDSTUK III VERDERE REALISERING WOV**

#### **Artikel 7 N.V. WOV i.o.**

- 7.1 De Staat richt de naamloze vennootschap N.V. WOV op, zulks op de voet van artikel 29 Comptabiliteitswet. Het voornemen terzake vermeldt de wijze van financiering, bijdrage daarin van de Provincie en de Staat en de regeling van het toezicht.
- 7.2 De hoofdlijnen van deelneming van de Provincie in N.V. WOV zijn neergelegd in Bijlage IV.
- 7.3 Voorzover de desbetreffende rechtshandelingen, waaronder de in artikel 5 en artikel 6 bedoelde rechten en verplichtingen, daartoe vatbaar zijn, zal N.V. WOV i.o. deze direct na haar oprichting bekrachtigen.



## Artikel 8 Planologie, milieu, veiligheid en grondverwerving

8.1 In het licht van de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 2 oktober 1995 en het in deze overeenkomst neergelegde gezamenlijke streven naar een tijdige realisering van de WOV zet de Provincie zich binnen de wettelijke mogelijkheden, onder meer door middel van het beschikbaarstellen van de vereiste personele en materiële middelen, maximaal in voor de tijdige realisering van de WOV door:

- a. de planologische, milieurechtelijke, publiekrechtelijke en andere Procedures zo snel en effectief mogelijk te doen verlopen met het oog op tijdige voltooiing van de Procedures;
- b. de tijdige verkrijging door N.V. WOV i.o. van alle voor de realisering en exploitatie van de WOV vereiste Vergunningen in overeenstemming met de Eisen;
- c. mede te werken aan (i) de tijdige verwerving ten behoeve van N.V. WOV i.o. van de OZ-rechten (waaronder mede begrepen: aanpassingsinrichting) en Gedoogrechten en (ii) de vestiging ten behoeve van, of verwerving door N.V. WOV i.o. van daarop te doen rusten beperkte of andere rechten, zulks onder instructie van het bevoegd gezag, of, indien dat een ander is, van de partij, te wier laste de daaronder verbonden kosten en Schadeloosstellingen uiteindelijk komen; en
- d. er binnen de wettelijke mogelijkheden op toe te zien dat de betrokken gemeentelijke en functionele overheden aan de realisering en de exploitatie geen andere eisen stellen dan de Eisen, die in of bij de Inventarisatie zijn vermeld.

8.2 De Provincie verricht haar in lid 1 bedoelde inzet in overleg met N.V. WOV i.o. en met, voorzover van toepassing, de Staat, een en ander onder verwijzing naar artikel 3 lid 4.

8.3 Partijen streven ernaar het Algemeen Tijdschema te volgen.

## Artikel 9 Voet- en fietsveer

De Provincie zal na opheffing van de veerverbinding tussen Vlissingen en Breskens een voet- en fietsveer (doen) exploiteren.

#### Artikel 10 Overige bijdrage van de Staat en de Provincie

- 10.1 De Provincie zal, gerekend vanaf de openstelling van de WOV, voor een periode van 30 jaar aan N.V. WOV i.o. een jaarlijkse bijdrage van f 4 (vier) miljoen (prijspeil 1989) ter beschikking stellen. Deze bijdrage zal op de datum van de openstelling naar het prijspeil van die datum en vervolgens jaarlijks naar het alsdan geldende prijspeil gedurende de exploitatieperiode van 30 jaar voor 100% worden gecorrigeerd op basis van de CBS-index voor de Wegenbouw "Onderhoudswerk aan wegen met gesloten verharding buiten de bebouwde kom".
- 10.2 De Staat zal gedurende een periode van 30 jaar, gerekend vanaf de openstelling van de WOV, een jaarlijkse bijdrage van f 66.5 miljoen (zes en zestig miljoen en vijfhonderd duizend gulden) (prijspeil 1989) ter beschikking stellen. Deze bijdrage zal op die datum van de openstelling naar het prijspeil van die datum en vervolgens jaarlijks naar het alsdan geldende prijspeil gedurende de exploitatieperiode van 30 jaar voor 100% worden gecorrigeerd op basis van de in lid 1 van dit artikel genoemde index.

#### HOOFDSTUK IV ALGEMENE BEPALINGEN

##### Artikel 11 Onvoorziene omstandigheden

- 11.1 Onvoorziene omstandigheden, welke van dien aard zijn dat de ongewijzigde instandhouding van de onderhavige overeenkomst naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid niet kan worden verlangd, kunnen voor de partij die zich op die omstandigheden beroept aanleiding geven zich te wenden tot de rechter met het verzoek om de gevolgen van deze overeenkomst te wijzigen of de overeenkomst geheel of gedeeltelijk te ontbinden.
- 11.2 Alvorens zich tot de rechter te wenden nodigt de in het vorige lid bedoelde partij de andere partij uit om met haar in overleg te treden over een oplossing van de gerezen problemen. Leidt dit overleg niet binnen drie maanden tot overeenstemming dan kan de in het eerste lid bedoelde partij zich alsnog tot de rechter wenden.

11.3 Partijen onderkennen de mogelijkheid dat zich onvoorziene omstandigheden voordoen anders dan die bedoeld in het eerste lid, die niettemin partijen ertoe nopen ter uitvoering van deze overeenkomst nadere afspraken met elkaar te maken. Zij verbinden zich alsdan op constructieve wijze met elkaar te overleggen en voorts al het mogelijke te doen ter verzekering van de richtige nakoming van deze overeenkomst.

11.4 Indien het in het tweede en/of derde lid bedoelde overleg tot overeenstemming leidt zal herziening, wijziging of aanvulling van de overeenkomst worden vastgelegd in een nader te sluiten overeenkomst.

#### **Artikel 12 Ontbinding; vernietiging**

Partijen doen bij voorbaat afstand van het recht van ontbinding of vernietiging van deze overeenkomst te eisen, onverminderd het bepaalde in artikel 11 lid 1.

#### **Artikel 13 Volledige overeenstemming**

Deze overeenkomst bevat de volledige overeenstemming van partijen met betrekking tot de in deze overeenkomst geregelde onderwerpen. Eerdere afspraken met betrekking tot deze onderwerpen verliezen hun gelding.

#### **Artikel 14 Geen rechten voor derden**

Uitsluitend partijen kunnen aan deze overeenkomst rechten ontlenen. Derden kunnen partijen in geen enkel opzicht houden aan of rechten jegens partijen ontlenen aan deze overeenkomst.

#### **Artikel 15 Bijlagen**

De Bijlagen vormen een integrerend onderdeel van deze overeenkomst.



#### **Artikel 16 Publikatie**

Deze overeenkomst zal worden geplaatst in de Staatscourant, met uitzondering van de Bijlagen; deze worden ter inzage gelegd, waarvan mededeling in de Staatscourant zal worden gedaan.

#### **Artikel 17 Inwerkingtreding**

Deze overeenkomst treedt in werking indien en zodra (a) de partijen deze overeenkomst hebben ondertekend, en (b) zowel de Minister van Verkeer en Waterstaat als Gedeputeerde Staten van de Provincie Zeeland schriftelijk aan partijen hebben doen weten dat respectievelijk de Tweede Kamer der Staten-Generaal en Provinciale Staten van de Provincie Zeeland geen bezwaren hebben tegen inwerkingtreding van deze overeenkomst, de Fasenovereenkomst, de Ontwerp- en bouwovereenkomst en de Onderhoudsovereenkomsten, en (c) de met deze inwerkingtreding samenvallende gunning aan de aannemerscombinatie plaatsvindt.

#### **Artikel 18 Toepasselijk recht en geschillen**

1. Op deze overeenkomst is het Nederlands recht van toepassing.
2. Alle geschillen welke mochten ontstaan naar aanleiding van deze overeenkomst zullen worden beslecht door de bevoegde burgerlijke rechter te 's-Gravenhage. Er is sprake van een geschil zodra één der partijen dit schriftelijk aan de andere partij meldt. Partijen treden hierop in overleg met elkaar teneinde te bezien of in der minne een oplossing van dit geschil kan worden gevonden.



Aldus overeengekomen en getekend op

te Borsele

1.



Staat der Nederlanden  
(Ministerie van Verkeer & Waterstaat)

2.



Provincie Zeeland

3.



N.V. WOV i.o.

## VASTSTELLINGSOVEREENKOMST

### Partijen:

- I. De Staat der Nederlanden (Ministerie van Verkeer en Waterstaat), zetelende te 's-Gravenhage, "**de Staat**", vertegenwoordigd door ir. L.H. Keijts, Directeur-Generaal Rijkswaterstaat;
- II. De naamloze vennootschap NV Westerscheldetunnel, "**NVW**", gevestigd en kantoorhoudend te Goes, vertegenwoordigd door ir. M. Buis, algemeen directeur;

### Overwegingen:

- a. Op 22 mei 1996 hebben de Staat, de Provincie Zeeland ("**de Provincie**") en NVW (i.o.) de "Bestuursovereenkomst en overeenkomst inzake het totstandbrengen van de WOV en het toedelen en overnemen van bepaalde rechten en verplichtingen" ("**de Bestuursovereenkomst**") gesloten. In de Bestuursovereenkomst zijn - kort gezegd - rechten en plichten van de partijen jegens elkaar geregeld inzake de realisering en exploitatie van de WOV, verder te noemen de Westerscheldetunnel. In artikel 10 van de Bestuursovereenkomst is geregeld dat de Provincie en de Staat beide jaarlijks een in die bepaling gespecificeerde bijdrage verschuldigd zijn aan de exploitatiekosten van de Westerscheldetunnel.
- b. Op 9 november 1998 is NVW opgericht. De rechten en plichten uit - onder meer - de Bestuursovereenkomst gingen hierdoor over van NVW i.o. op NVW.
- c. Bij brief van 1 augustus 2002 heeft NVW de Staat geïnformeerd over de in artikel 10 lid 2 van de Bestuursovereenkomst bedoelde exploitatiebijdrage. De NVW heeft te kennen gegeven van oordeel te zijn dat de bijdrage is gekoppeld aan een exploitatiejaar. De eerste bijdrage zou, gelet op de voorgenomen datum van openstelling van de Westerscheldetunnel, zien op de periode 14 maart 2003 tot en met 13 maart 2004. Voor de indexering is het CBS-indexcijfer voor de Wegenbouw 'Onderhoudswerk aan wegen met gesloten verharding buiten de bebouwde kom' van februari 1989 gehanteerd.
- d. De Staat bleek van oordeel dat enkele uitgangspunten in de brief van 1 augustus 2002 niet juist waren. Hierover is tussen partijen op 23 september 2002 overleg gevoerd. Afgesproken werd dat NVW advies zou inwinnen over de uitgangspunten voor berekening van de

exploitatiebijdrage. Dit advies is op 30 december 2002 door NVW aan de Staat toegezonden.

- e. Op 14 maart 2003 is de Westerscheldetunnel in gebruik genomen voor het verkeer en daarmee opengesteld in de zin van artikel 10.2 van de Bestuursovereenkomst.
- f. Op 17 maart 2003 heeft NVW de factuur aan de Staat verzonden voor de exploitatiebijdrage voor de periode 14 maart 2003 tot en met 13 maart 2004. Op basis van de uitgangspunten uit de brief van 1 augustus 2002 is de bijdrage voor deze periode door NVW vastgesteld op € 45.903.121,00. Deze bijdrage diende volgens de factuur binnen 30 dagen te worden voldaan.
- g. Hoewel de factuurtermijn op dat moment nog niet was verstreken, heeft NVW de Staat op 11 april 2003 gewezen op het belang van tijdige betaling.
- h. De exploitatiebijdrage bleef na afloop van de betalingstermijn onbetaald. Hierover heeft NVW de Staat op 24 juni 2003 wederom een brief geschreven.
- i. Op 6 augustus 2003 heeft de Staat gereageerd op de brief van NVW van 1 augustus 2002. De Staat stelde zich in de eerste plaats op het standpunt dat NVW de Staat in zijn brief van 1 augustus 2002 de keuze zou hebben gelaten tussen betaling van een bijdrage per exploitatiejaar en per kalenderjaar. De Staat koos voor betaling per kalenderjaar. In de tweede plaats stelde de Staat dat de bijdrage moest worden geïndexeerd naar het gemiddelde tussen de indices van februari 1989 en februari 1990. Op basis daarvan becijferde de Staat een bijdrage voor het eerste exploitatiejaar van € 45.842.422. Omdat een deel daarvan als gevolg van de "keuze" van de Staat voor betaling per kalenderjaar pas in 2004 zou worden betaald, is de in 2003 te betalen bijdrage door de Staat berekend op een bedrag van € 36.799.352,00.
- j. Naar aanleiding van de brief van 6 augustus 2003 heeft op 21 augustus 2003 overleg plaatsgevonden tussen NVW en de Staat. Dit overleg heeft niet tot overeenstemming geleid ten aanzien van de factuur van 17 maart 2003. Geconstateerd is dan ook dat sprake is van een geschil als bedoeld in artikel 18 lid 2 van de Bestuursovereenkomst. Overeenkomstig het bepaalde in dit artikel heeft NVW dit op 12 september 2003 schriftelijk bevestigd. Daarbij heeft de NVW medegedeeld ervan uit te gaan dat met het overleg van 21 augustus 2003 is voldaan aan de eveneens in artikel 18 lid 2 van de Bestuursovereenkomst opgenomen verplichting tot het voeren van overleg. De NVW heeft de Staat medegedeeld zonder andersluidend bericht binnen twee weken ervan uit te gaan dat de Staat deze opvatting deelt.
- k. Op 23 oktober 2003 heeft NVW het door de Staat niet betwiste deel van de exploitatiebijdrage ad € 36.799.352,- ontvangen. Betaling van de wettelijke rente hierover bleef achterwege.



- l. Het geschil is overeenkomstig het bepaalde in artikel 18 lid 2 van de Bestuursovereenkomst middels een op 7 november 2003 aan de Staat betekende dagvaarding voorgelegd aan de bevoegde burgerlijke rechter in Den Haag.
- m. Partijen hebben onder uitdrukkelijke handhaving van hun respectievelijke standpunten welbewust, onder afweging van goede en kwade kansen, over en weer concessies gedaan en uiteindelijk overeenstemming bereikt hun geschillen terzake van de uitleg van de Bestuursovereenkomst en de op grond daarvan te betalen exploitatiebijdrage voor eens en voor altijd te beëindigen door middel van de onderhavige vaststellingsovereenkomst.

**Partijen zijn het volgende overeengekomen:**

**Artikel 1 Betaling exploitatiebijdrage**

1. De in artikel 10.2 van de Bestuursovereenkomst bedoelde jaarlijkse bijdrage wordt door de Staat aan NVW betaald in één termijn. Deze termijn betreft de periode van 1 januari tot en met 31 december van het betreffende kalenderjaar, met uitzondering van de termijn over de laatste periode, die een periode van 1 januari 2033 tot en met 13 maart 2033 betreft.
2. NVW verzendt de factuur over de jaarlijkse bijdrage uiterlijk op 31 december van het jaar voorafgaand aan het jaar waarop de termijn ziet.
3. De factuur wordt verzonden aan: Rijkswaterstaat, directie Zeeland, postbus 5014, 4330 KA Middelburg.
4. Ook bij verzending van de factuur vóór 31 december, zal de factuur 31 december als factuurdatum vermelden.
5. De Staat betaalt iedere factuur uiterlijk een maand na factuurdatum.

**Artikel 2 Berekening exploitatiebijdrage**

1. Bij de bepaling van het "prijsspeil 1989" als bedoeld in artikel 10 lid 2 van de Bestuursovereenkomst wordt de CBS-index voor de Wegenbouw "Onderhoudswerk aan wegen met gesloten verharding buiten de bebouwde kom" van februari 1989 gehanteerd.
2. Het in het eerste lid bedoelde indexcijfer, uitgaande van 1995 als basisjaar, is 80,56.
3. De te betalen termijnen van de exploitatiebijdrage worden berekend door:
  - a. het in artikel 10 lid 2 van de Bestuursovereenkomst genoemde bedrag van NLG 66.500.000,- te vermeerderen met de op dat moment over dat bedrag verschuldigde BTW en te delen door 1,175;
  - b. het door berekening a verkregen bedrag te vermenigvuldigen met het op de factuurdatum geldende CBS-indexcijfer voor de Wegenbouw "Onderhoudswerk aan wegen met gesloten verharding buiten de bebouwde kom" gedeeld door het in lid 1 juncto lid 2 genoemde indexcijfer;
  - c. indien het voor de factuur gebruikte CBS-indexcijfer als in b nog wijzigt als gevolg van definitieve vaststelling door het CBS, zal een correctie van de termijn plaatsvinden;

- d. het door berekening b verkregen bedrag om te rekenen naar euro volgens de koers € 1 is NLG 2,20371.

**Artikel 3 Bijdrage voor het eerste exploitatiejaar**

1. Het door de Staat op 23 oktober 2003 betaalde bedrag van € 36.799.352,- wordt geacht de bijdrage te zijn voor de periode 14 maart tot en met 31 december 2003.
2. De Staat heeft in verband met de te late betaling van het in lid 1 genoemde bedrag aan NVW de wettelijke rente over die termijn vergoed, zijnde een bedrag van € 1.168.505,45.
3. De bijdrage voor kalenderjaar 2003 is daarmee volledig en naar tevredenheid van partijen voldaan.

**Artikel 4 Doorhaling procedure**

Na het sluiten van deze overeenkomst dragen partijen zorg voor doorhaling van de onder rolnummer 2003/3293 bij de rechtbank te 's-Gravenhage tussen hen aanhangige procedure.

**Artikel 5 Kosten**

Iedere partij draagt haar eigen kosten, gemaakt in en buiten rechte, in verband met het in de overweging van deze overeenkomst beschreven geschil.

**Artikel 6 Ontbinding**

Partijen doen hierbij uitdrukkelijk afstand van hun eventuele recht tot ontbinding van de onderhavige overeenkomst over te gaan.

**Artikel 7 Geschillen**

Artikel 18 van de Bestuursovereenkomst is op deze overeenkomst van overeenkomstige toepassing.

Aldus overeengekomen, in tweevoud opgemaakt en ondertekend,

te 's-Gravenhage



Ir. L.H. Keijts



te Goes

Datum: 18 febr. '04



Ir. M. Buis



**WIJZIGINGSOVEREENKOMST**  
**inzake aanpassing van de indexering in de vaststellingsovereenkomst**

**Partijen:**

- I. De Staat der Nederlanden (Ministerie van Verkeer en Waterstaat), zetelende te 's-Gravenhage, "**de Staat**", vertegenwoordigd door ir. L.H. Keijts, Directeur-Generaal Rijkswaterstaat;
- II. De naamloze vennootschap NV Westerscheldetunnel, "**NVW**", gevestigd en kantoorhoudend te Borssele, vertegenwoordigd door ir. M. Buis, algemeen directeur;

**Overwegingen:**

- a. Op 22 mei 1996 hebben de Staat, de Provincie Zeeland ("**de Provincie**") en NVW (i.o.) de "Bestuursovereenkomst en overeenkomst inzake het totstandbrengen van de WOV en het toedelen en overnemen van bepaalde rechten en verplichtingen" ("**de Bestuursovereenkomst**") gesloten. In de Bestuursovereenkomst zijn - kort gezegd - rechten en plichten van de partijen jegens elkaar geregeld inzake de realisering en exploitatie van de WOV, verder te noemen de Westerscheldetunnel. In artikel 10 van de Bestuursovereenkomst is geregeld dat de Provincie en de Staat beide jaarlijks een in die bepaling gespecificeerde bijdrage verschuldigd zijn aan de exploitatiekosten van de Westerscheldetunnel ("**de Exploitatiebijdrage**").
- b. Omtrent de Exploitatiebijdrage zijn nadere afspraken gemaakt die opgenomen zijn in een overeenkomst ("**de Vaststellingsovereenkomst**") gedateerd 18 februari 2004.
- c. In de loop van het jaar 2005 is gebleken dat het voor de indexering van de Exploitatiebijdrage gehanteerde CBS prijsindexcijfer (GWW prijsindexcijfer "Onderhoudswerk aan wegen met gesloten verharding buiten de bebouwde kom") met ingang van 1 januari 2005 niet langer door het CBS berekend en gepubliceerd wordt. Hierdoor is berekening van de Exploitatiebijdrage overeenkomstig artikel 2 van de Vaststellingsovereenkomst niet langer mogelijk.
- d. Mede op basis van artikel 11.3 van de Bestuursovereenkomst is door partijen overlegd over een oplossing die voorziet in de noodzakelijke aanpassing van de Vaststellingsovereenkomst.
- e. De uitkomsten van dit overleg zijn vastgelegd in onderhavige overeenkomst, mede in overeenstemming met artikel 11.4 van de Bestuursovereenkomst.

**Partijen zijn het volgende overeengekomen:**

**Artikel 1 Berekening exploitatiebijdrage**

1. Voor de berekening van de exploitatiebijdrage vanaf het kalenderjaar 2006 wordt in afwijking van artikel 2 van de Vaststellingsovereenkomst en artikel 10.2. van de Bestuursovereenkomst, de in artikel 1 lid 2 tot en met 6 van deze overeenkomst vermelde berekeningswijze gehanteerd.
2. Met ingang van het kalenderjaar 2006 vindt correctie van de Exploitatiebijdrage plaats, naar het alsdan geldige prijspeil gedurende de exploitatieperiode van 30 jaar voor 100%, op basis van het CBS prijsindexcijfer " Grond-, water- en wegenbouw (GWW) Totaal GWW".
3. Bij de berekening van de Exploitatiebijdrage wordt uitgegaan van het startjaar 2005.
4. De berekende en gefactureerde Exploitatiebijdrage in dit startjaar bedraagt € 40.486.813,-- exclusief B.T.W
5. Het in het tweede lid bedoelde indexcijfer bedroeg op het moment van factureren van de in het vierde lid genoemde Exploitatiebijdrage 110 (op basis van 2000=100)
6. De te betalen termijnen van de exploitatiebijdrage worden berekend door:
  - a. De in het startjaar gefactureerde exploitatiebijdrage als bedoeld in lid 4, te vermenigvuldigen met het op de factuurdatum geldende CBS-indexcijfer "Grond-, water- en wegenbouw (GWW) Totaal GWW " gedeeld door het in lid 5 genoemde indexcijfer;
  - b. het door berekening van a verkregen bedrag te verhogen met de op dat moment over dat bedrag verschuldigde BTW
  - c. indien het voor de factuur gebruikte CBS-indexcijfer als in a nog wijzigt als gevolg van definitieve vaststelling door het CBS, zal een correctie van de termijn plaatsvinden;


**Artikel 2 Ontbinding**


Partijen doen hierbij uitdrukkelijk afstand van hun eventuele recht tot ontbinding van de onderhavige overeenkomst over te gaan.

**Artikel 3 Geschillen**

Artikel 18 van de Bestuursovereenkomst is op deze overeenkomst van overeenkomstige toepassing.

Aldus overeengekomen, in tweevoud opgemaakt en ondertekend,

  
enhage  
  
Ir. L. H. Keijts  


te Borssele  
Datum: 9 december 2005  
  
Ir. M. Buis

**OVEREENKOMST INZAKE TOTSTANDBRENGING,  
BEHEER EN ONDERHOUD WESTERSCHELDETUNNEL**

**PARTIJEN:**

- 1 De Staat der Nederlanden (Ministerie van Verkeer en Waterstaat), hierna te noemen: de Staat, waarvan de zetel is gevestigd te 's-Gravenhage, te dezen vertegenwoordigd door de Minister van Verkeer en Waterstaat, T. Netelenbos;

en

- 2 de naamloze vennootschap N.V. Westerscheldetunnel, hierna te noemen: de N.V., gevestigd te Goes, kantoorhoudende te Goes, te dezen vertegenwoordigd door haar directeur ir. M. Buis;

**OVERWEGENDE:**

- a. dat de Ministerraad op 29 september 1995 heeft ingestemd met een voorstel van de Minister van Verkeer en Waterstaat, samen met de Minister van Financiën, voor de bouw, financiering en exploitatie van de Westerscheldetunnel;
- b. dat de Minister van Verkeer en Waterstaat bij brief van 2 oktober 1995 de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal heeft bericht dat is besloten - onder de in deze brief vermelde voorwaarden - de realisering, financiering en exploitatie van de Westerscheldetunnel onder auspiciën van het Rijk voort te zetten, en een vennootschap op te richten die, daartoe aangewezen, de realisatie, financiering en exploitatie tot taak heeft, een en ander zoals nader in de brief uiteengezet;
- c. dat de Staat, de provincie Zeeland en de N.V., op 22 mei 1996 het "Bestuursakkoord Westerschelde Oeververbinding" met betrekking tot de realisering, financiering en exploitatie van de Westerscheldetunnel hebben gesloten;
- d. dat de Tweede Kamer op 28 juni 1996 heeft besloten tot de totstandbrenging van de Westerscheldetunnel en deze totstandbrenging heeft aangewezen als een zogenaamd Groot Project als bedoeld in de Procedureregeling Grote Projecten (Kamerstuk 24.752, nr 2);
- e. dat op 1 oktober 1998 de Tunnelwet Westerschelde, Stb. 1998,600 (verder de wet) tot stand is gekomen, waarbij de Minister van Verkeer en Waterstaat is gemachtigd een naamloze vennootschap voor de totstandbrenging en exploitatie van de Westerscheldetunnel (de tunnel onder de Westerschelde met aansluitende wegen en bijbehorende werken, als bedoeld in artikel 1 lid 1 sub c van de Wet, verder de WST) op te richten en deel te nemen in het bij de oprichting door hem vast te stellen kapitaal, alsmede deel te nemen in verdere plaatsing van het kapitaal;
- f. dat Staat de gronden op beide oevers van de Westerschelde, waarop een deel van de WST tot stand wordt gebracht, heeft verworven of gaat verwerven en dat de N.V. reeds enige gronden waarop de WST tot stand gebracht wordt heeft verworven. Op de gronden op beide oevers van alsmede de gronden onder de Westerschelde waarop respectievelijk waarin de WST met aansluitende wegen en bijbehorende kunstwerken tot stand wordt gebracht, vestigt de Staat, voorzover noodzakelijk, een tijdelijk erfpacht- en/of een tijdelijk opstalrecht ten behoeve van de N.V. De voorwaarden waaronder bedoelde tijdelijke rechten worden verleend belemmeren op generlei wijze de N.V. in de exploitatie van de WST, de N.V. dient zich, ten aanzien van de goederenrechtelijke gerechtigheid tot de WST, te kunnen gedragen als ware zij volle eigenaar van de WST;

- g. dat de invulling van de ministeriële verantwoordelijkheid terzake van de Westerscheldetunnel bijzondere aandacht verdient;
- h. dat partijen hun rechtsverhouding ter zake van de totstandbrenging en exploitatie van de Westerscheldetunnel thans (nader) wensen vast te leggen;

#### **KOMEN OVEREEN ALS VOLGT:**

##### Artikel 1: Totstandbrenging, beheer en onderhoud WST

- 1.1 De Bouwdienst en de regionale directie Zeeland, welke onderdeel uitmaken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, zijn opdrachtnemer van de N.V. terzake de totstandbrenging van de WST. Over de wijze waarop deze dienstverlening vorm wordt gegeven, is tussen het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de N.V. een overeenkomst gesloten. Recentelijk zijn er nadere afspraken gemaakt ten aanzien van onder meer de limitering van de door de Bouwdienst en de directie Zeeland te leveren inzet waardoor de in dit lid bedoelde overeenkomst gewijzigd dient te worden. Partijen streven ernaar om dit gelijktijdig met ondertekening van deze overeenkomst, doch uiterlijk voor 1 januari 2001, te doen.
- 1.2 De Staat en de N.V. spannen zich in om voor 1 januari 2003, een overeenkomst tussen de Staat, de N.V. en de provincie Zeeland te sluiten over de noodzakelijke samenwerking bij de toepassing van de onderscheiden bevoegdheden en de vervulling van taken op wegerechtelijk gebied met betrekking tot de WST. In deze overeenkomst komt aan de orde:
  - de onderlinge bevoegdheden en verantwoordelijkheden van het Rijk als toezichthouder als bedoeld in artikel 3 lid 3 van de Wet, de N.V. als onderhoudsplichtige als bedoeld in artikel 3 lid 2 van de Wet en de daarbij behorende bevoegdheid van de minister van Verkeer en Waterstaat om toepassing te geven aan artikel 38 van de Waterstaatswet 1900;
  - de rol en de verantwoordelijkheden van het college van gedeputeerde staten van de provincie Zeeland als bevoegd bestuursorgaan tot het nemen van verkeersbesluiten als bedoeld in artikel 3 lid 4 van de Wet;
  - de rol en verantwoordelijkheden van de Minister van Verkeer en Waterstaat als bevoegd bestuursorgaan voor het geven van bevelen als bedoeld in artikel 3 lid 5 van de Wet.
- 1.3 De Staat en de N.V. hebben kennis genomen van het voornemen van de provincie Zeeland om de minister van Verkeer en Waterstaat te verzoeken toepassing te geven aan artikel 3 lid 4 van de Wet. Alsdan zullen partijen bij het sluiten van de in dit lid bedoelde overeenkomst met de gevolgen hiervan rekening houden.

##### Artikel 2: Duurzaam veilig

- 2.1 De NV Westerscheldetunnel zal de maatregelen doen uitvoeren die nodig zijn om de toeleidende wegen van de Westerscheldetunnel Duurzaam Veilig uit te voeren. Deze Duurzaam Veilig maatregelen bestaan uit het realiseren van verharde bermen en het toepassen van twee gescheiden rijstroken.
- 2.2 Eventuele (meer)kosten van het onderhoud die voortvloeien uit het Duurzaam Veilig uitvoeren van de toeleidende wegen komen voor rekening van de NV Westerscheldetunnel.

- 2.3 De Staat verstrekt op basis van een declaratie een vaste eenmalige gedeeltelijke vergoeding van 6 miljoen gulden (prijspeil 1999, exclusief BTW). Indexering vindt plaats op basis van de Index Bruto Overheidsinvesteringen.
- 2.4 De NV zal na afloop van het uitvoeren van de maatregelen een declaratie indienen.
- 2.5 De declaratie dient gericht te zijn aan Rijkswaterstaat directie Zeeland, Postbus 5014, 4430 KA Middelburg, onder verwijzing naar deze overeenkomst en onder vermelding van "Duurzaam Veilig toeleidende wegen Westerscheldetunnel".
- 2.6 Indien de factuur overeenkomt met de afgesproken vergoeding en toegepaste indexering, vindt betaling plaats binnen 30 dagen na ontvangst van de factuur.
- 2.7 Op deze werkzaamheden zijn de aanbestedingsrichtlijnen voor de Rijksoverheid van toepassing.

### Artikel 3 Grondverwerving / vestiging erfpachtrechten en/of opstalrechten ten behoeve van de N.V.

- 3.1 a. De Staat zal, voorzover nodig, de gronden benodigd voor de totstandkoming van de WST in eigendom verwerven en daartoe al haar (wettelijke) mogelijkheden aanwenden. De in de vorige volzin bedoelde gronden zijn opgesomd in bijlage 1 bij deze overeenkomst. Deze gronden of delen daarvan worden hierna aangeduid als "Gronden". Indien noodzakelijk kunnen partijen deze bijlage aanvullen en/of wijzigen. Een dergelijke aanvulling of wijziging wordt als bijlage bij deze overeenkomst gevoegd.
- b. De Staat zal, voor zover nodig, ten behoeve van de N.V.:
  - a. een tijdelijk erfpachtrecht met een tijdelijk afhankelijk opstalrecht vestigen op die gedeelten van de Gronden waarop het tolplein, met toebehoren en het wegennet tot aan de aansluiting op het onderliggende wegennet is aangelegd, met toebehoren, onder voorwaarden en bepalingen als hierna vermeld en;
  - b. een zelfstandig tijdelijk opstalrecht vestigen op die gedeelten van de gronden waarin de eigenlijke tunnel met toebehoren is aangelegd, alsmede op die percelen grond (water) waarin de eigenlijke tunnel is aangelegd, die eigendom van de Staat zijn, maar niet zijn overgedragen aan de N.V., onder voorwaarden en bepalingen als hierna vermeld.
- c. De in het vorige lid bedoelde tijdelijke erfpacht- en/of opstalrechten worden gevestigd voor een periode van 30 jaar na de datum met ingang waarvan de wegen door de WST openbaar zijn als bedoeld in artikel 3 lid 1 van de Wet. Indien de werkingsduur van de Wet wordt verlengd op grond van het bepaalde in artikel 10 lid 3 van de Wet worden de hiervoor bedoelde rechten met een gelijke periode verlengd. Met ingang van het eenendertigste jaar na de datum bedoeld in artikel 3 lid 1 van de Wet, danwel, indien de werkingsduur van de Wet is verlengd op grond van het bepaalde in artikel 10 lid 3 van de Wet, met ingang van de dag dat de Wet na een dergelijke verlenging is vervallen, eindigen de hiervoor bedoelde rechten. Indien en zodra deze overeenkomst eindigt voordat de Wet is vervallen als bedoeld in artikel 10 van de Wet, zal de NV de in dit lid bedoelde rechten aan de Staat verkopen en leveren voor een koopsom van fl. 1,-. Indien de N.V. niet aan deze verplichting voldoet, is de N.V. een direct opeisbare boete van fl. 1.600.000.000,- verschuldigd onverlet de overige wettelijke en contractuele rechten van de Staat, waaronder het recht op schadevergoeding.
- d. Tot zekerheid voor de nakoming door de N.V. van haar verplichtingen voortvloeiende uit het gestelde onder c van dit lid en de artikelen 3.6, 3.7 en 3.8. verleent de N.V. een recht van hypotheek op de onder lid b van dit artikel bedoelde rechten tot het bedrag zoals genoemd in c van dit lid onder de bij hypotheekverlening gebruikelijke voorwaarden en bepalingen. De

hypotheek zal worden gevestigd middels akte te verlijden voor de onder artikel 3.9 genoemde notaris gelijktijdig met de levering van de onder b bedoelde rechten aan de N.V. De kosten van het vestigen van de hypotheek zijn voor rekening van de Staat.

- 3.2 De Staat zal in ieder geval aan de N.V. garanderen:
- a. de Staat is bevoegd tot het vestigen van de tijdelijke erfpacht- en/of tijdelijke opstalrechten;
  - b. de Gronden zijn niet belast met beperkte rechten, erfdienstbaarheden, kwalitatieve verplichtingen of gedoogplichten als bedoeld in de Belemmeringenwet Privaatrecht, tenzij deze lasten geen invloed hebben op het realiseren en/of het exploiteren van de WST;
  - c. de Gronden zijn niet belast met hypotheek of beslag dan wel inschrijvingen daarvan;
  - d. de Gronden zijn ongevorderd, vrij van huur, pacht, of andere gebruiksrechten, vrij en ontruimd en niet zonder recht of titel in gebruik bij derden;
  - e. er bestaan met betrekking tot de Gronden geen verplichtingen uit huurkoopovereenkomsten, opties en/of contractuele voorkeursrechten;
  - f. de Gronden zijn niet zodanig vervuild met giftige of andere voor de gezondheid of het milieu gevaarlijke stoffen dat de Gronden op basis van de thans geldende normen, zonder sanering niet geschikt zijn voor de beoogde bestemming, te weten de realisatie van de WST.
- 3.3 De (notariële) kosten terzake van het vestigen van de tijdelijke erfpacht- en/of opstalrechten, waaronder onder meer begrepen het kadastraal recht is voor rekening van de N.V.. Indien terzake van het vestigen van de erfpacht/- en/of opstalrechten overdrachtsbelasting verschuldigd is, is deze overdrachtsbelasting voor rekening van de Staat.
- 3.4 De Gronden blijven voor rekening en risico van de Staat tot het vestigen van de erfpacht- en/of opstalrechten daarop, tenzij de N.V. de gronden eerder in gebruik neemt of in gebruik doet nemen, in welk geval het risico op dat moment overgaat.
- 3.5 De tijdelijke erfpacht- en/of tijdelijke opstalrechten zullen op een in nader overleg te bepalen tijdstip, doch in ieder geval voor het openbaar worden van de wegen als bedoeld in artikel 3.1 van de Wet worden gevestigd.
- 3.6 Op de hiervoor in artikel 3.1.b onder a. bedoelde erfpacht zullen de navolgende bepalingen van toepassing zijn:
- a. de erfpacht is tijdelijk;
  - b. terzake van de erfpacht is gedurende de werkingsduur van de Tunnelwet Westerschelde jaarlijks een canon van f. 1,-- verschuldigd;
  - c. de erfpacht is bestemd om te worden gebruikt als wegen en tolplein met bijbehorende faciliteiten en werken, in het kader van de WST. De erfpachter heeft voorts alle bevoegdheden met betrekking tot de gronden waarop de erfpacht rust, die redelijkerwijs nodig zijn voor de exploitatie, onderhoud en zo nodig (gedeeltelijke) vernieuwing van de WST;
  - d. de erfpacht is niet door eigenaar van de gronden waarop de erfpacht rust opzegbaar, behoudens het bepaalde in artikel 6 van deze overeenkomst;
  - e. de erfpacht kan niet zonder toestemming van de eigenaar van de gronden waarop de erfpacht rust worden overgedragen;
  - f. bij het einde van de erfpacht heeft de voormalige erfpachter geen recht op vergoeding van de waarde van de aanwezige gebouwen en werken.

- 3.7 Op het hiervoor in artikel 3.1.b onder a. bedoelde afhankelijk opstalrecht zullen de volgende bepalingen van toepassing zijn:
- het opstalrecht is afhankelijk van het recht van erfpacht;
  - bij het einde van het opstalrecht heeft de opstaller niet het recht de gebouwen en werken weg te nemen, en heeft de opstaller geen recht op vergoeding van de waarde daarvan.
- 3.8 Op het hiervoor in artikel 3.1.b onder b. genoemde tijdelijke opstalrecht zullen de volgende bepalingen van toepassing zijn:
- het opstalrecht is tijdelijk;
  - terzake van het opstalrecht is gedurende de werkingsduur van de Tunnelwet Westerschelde een jaarlijkse retributie van f. 87.000,-- verschuldigd;
  - de opstaller heeft voorts alle bevoegdheden met betrekking tot de gronden waarop het opstalrecht rust die redelijkerwijs nodig zijn voor de exploitatie, onderhoud en zo nodig (gedeeltelijke) vernieuwing van de WST;
  - de grondeigenaar zal op de gronden waarop het opstalrecht rust geen activiteiten toelaten, noch (bouw)werken aanleggen, toestaan of gedogen die gevaar opleveren of nadelig zijn voor de (bouwkundige) constructie van de WST of de exploitatie daarvan;
  - het opstalrecht is niet door de eigenaar van de Gronden opzegbaar, behoudens het bepaalde in artikel 6 van deze overeenkomst;
  - het opstalrecht kan niet zonder toestemming van de eigenaar van de gronden waarop het opstalrecht rust worden overgedragen;
  - bij het einde van het opstalrecht heeft de opstaller niet het recht de gebouwen en werken weg te nemen en heeft de opstaller geen recht op vergoeding van de waarde daarvan.

#### Notaris

- 3.9 Alle akten van vestiging zullen worden verleden voor een door de N.V. aan te wijzen notaris.

#### Koopoptie/Verkoopoptie

- 3.10 Indien en zodra de tolheffing van de WST eindigt, alsmede in de gevallen zoals bedoeld in artikel 6 lid 1 van deze overeenkomst bedoelde gevallen, heeft de Staat het recht de op dat moment aan de N.V. in eigendom toebehorende registergoederen behorend tot de WST, niet zijnde de rechten als bedoeld in artikel 3.1, hierna te noemen: "WST-registergoederen", van de N.V. te kopen (koopoptie) en heeft de N.V. het recht de WST-registergoederen aan de Staat te verkopen (verkoopoptie).
- 3.11 De Staat respectievelijk de N.V. oefent haar koopoptie respectievelijk verkoopoptie uit middels een daartoe strekkend schrijven aan de andere partij.
- Door de enkele ontvangst van een dergelijk schrijven door de N.V. casu quo de Staat komt een koopovereenkomst tot stand, onder de navolgende bepalingen:
- de koopprijs van de WST-registergoederen bedraagt f. 1,-- , kosten koper;
  - de levering van de WST-registergoederen zal plaatsvinden in de staat waarin de WST-registergoederen zich dan bevinden, met alle zichtbare en verborgen gebreken en met aanvaarding van alle bijzondere lasten en beperkingen, ook die welke niet aan de Staat zijn opgegeven;
- Art. 15 en 17 lid 1 van boek 7 van het Burgerlijk Wetboek zijn uitgesloten;

- c. de N.V. garandeert dat de WST-registergoederen niet zodanig zijn vervuild met giftige, chemische of andere voor de gezondheid gevaarlijke stoffen dat de WST-registergoederen, op basis van de thans geldende normen zonder sanering niet geschikt zijn voor het gebruik als tunnel en wegen met toe- en aanbehoren.  
Deze garantie geldt niet voor verontreiniging die ten tijde van de verwerving van de WST-registergoederen door de N.V. daarin reeds aanwezig was;
- d. de akte van levering zal binnen zes maanden na het tot stand komen van de koopovereenkomst worden verleden voor een door de Staat aan te wijzen notaris.
- 3.12 Indien binnen een jaar nadat de tolheffing van de WST is geëindigd niet door de Staat van haar koopoptie danwel en/of door de N.V. van haar verkoopoptie op vorenstaande wijze gebruik is gemaakt, vervallen de beide optierechten en kan daarop door geen van partijen meer een beroep worden gedaan.
- 3.13 Indien de N.V. na door de Staat schriftelijk in gebreke te zijn gesteld respectievelijk schriftelijk op dit verzuim te zijn gewezen, meer dan 30 dagen toerekenbaar in verzuim blijft met de nakoming van een of meer van haar verplichting voortvloeiend uit voormelde koopoptie van de Staat, verbeurt de N.V. aan de Staat een onmiddellijk zonder rechtelijke tussenkomst opeisbare boete van fl. 50.000.000.
- 3.14 Tot zekerheid voor de nakoming door de N.V. van haar verplichtingen uit voormelde koopoptie, alsmede tot zekerheid voor de betaling van de hiervoor vermelde boete verleent de N.V. ten behoeve van de Staat het recht van hypotheek op de WST-registergoederen tot een bedrag groot fl. 50.000.000 onder de bij hypotheekverlening gebruikelijke voorwaarden en bepalingen. De hypotheek zal worden gevestigd middels akte te verlijden voor de hiervoor in artikel 3.9 genoemde notaris. De kosten van het vestigen van de hypotheek zijn voor rekening van de Staat.

#### Artikel 4 Beleidswijzigingen, bedrijfschadeverzekering

- 4.1 Indien en voor zover de Staat nadere specifiek op de WST gerichte milieu- en/of veiligheidseisen stelt en/of overgaat tot de uitvoering van specifiek op de WST gerichte wijzigingen van zijn verkeers- en vervoersbeleid, welke zodanig zijn dat het aantal gebruikers van de WST daardoor aantoonbaar wordt verminderd, zal de Staat de schade die de N.V. als gevolg van deze vermindering lijdt, aan de N.V. vergoeden. Duidelijkheidshalve stellen partijen vast dat het al dan niet tot stand brengen van een algemene maatregel van bestuur waarbij de werkingsduur van de Wet wordt verlengd als bedoeld in artikel 10 lid 2 van de Wet, niet als wijziging van het verkeers- en vervoersbeleid van de Staat in de zin van dit artikellid wordt aangemerkt.
- 4.2 De Staat heeft belang bij het in goede staat houden van de WST. Het kan daarom doelmatig zijn een opstal- en/of bedrijfsschadeverzekering voor de WST ten behoeve en ten laste van de N.V. te sluiten, mits de premie redelijk is in verhouding tot het risico dat de N.V. loopt. De N.V. doet, in overleg met de Staat, hier uiterlijk 1 juli 2001 een voorstel toe welk voorstel ter besluitvorming aan de aandeelhoudersvergadering van de N.V. wordt voorgelegd.
- 4.3 Uitkeringen van verzekeringspenningen aan de N.V. op grond van eventueel op grond van het vorige lid door de N.V. afgesloten verzekeringen worden in mindering gebracht op het bedrag dat de Staat op grond van het eerste lid van dit artikel aan de N.V. verschuldigd is.

## Artikel 5: Informatievoorziening

- 5.1 De minister van Verkeer en Waterstaat dient ingevolge de aanwijzing door de Tweede Kamer van de aanleg van de WST als zogenaamd Groot Project, halfjaarlijks aan de Tweede Kamer te rapporteren in het kader van de procedureregeling Grote projecten. Met de Tweede Kamer is afgesproken dat deze rapportageperiodes lopen van 1 januari tot 1 juli en van 1 juli tot 1 januari; als de frequentie van rapporteren en/of de data van de rapportageperiodes wijzigen, stelt de minister van Verkeer en Waterstaat de N.V. hiervan zo spoedig mogelijk in kennis.
- De N.V. zal de minister van Verkeer en Waterstaat zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk binnen zes weken na ommekomst van de rapportageperiode van een eerste bijdrage voor deze rapportage voorzien waarin de voortgang van het project uitputtend wordt beschreven. Deze bijdrage wordt gebaseerd op een door de minister van Verkeer en Waterstaat te bepalen format voor voortgangsrapportages. Voor zover nodig stelt de minister van Verkeer en Waterstaat binnen een week na ontvangst van de bijdrage aanvullende vragen aan de N.V. om eventuele onduidelijkheden te verhelderen; en/of vraagt de N.V. om de bijdrage in een andere vorm te presenteren. De N.V. beantwoordt deze vragen binnen twee weken na ontvangst. Indien de minister van Verkeer en Waterstaat dit noodzakelijk acht, wordt binnen een week na ontvangst van de antwoorden een overleg bijeengeroepen om resterende onduidelijkheden weg te nemen.
- 5.2 Indien de Staat in het kader van de procedureregeling grote projecten een onderzoek wenst uit te voeren treedt de Accountantsdienst van het ministerie van Verkeer en Waterstaat in overleg met de N.V. om vast te leggen welke onderzoeksvragen beantwoord moeten worden en binnen welke termijn. De N.V. draagt er zorg voor dat haar accountant de vragen ten behoeve van de Accountantsdienst beantwoordt. Indien het overleg niet tot overeenstemming leidt over de onderzoeksvragen of indien de Accountantsdienst van het ministerie van Verkeer en Waterstaat anderszins redenen heeft om zelf onderzoek te willen doen verschaft de N.V. de Accountantsdienst van het ministerie van Verkeer en Waterstaat op eerste verzoek tijdig alle gevraagde informatie (inclusief kopieën) en inzage in boeken en bescheiden, welke naar het oordeel van de Accountantsdienst noodzakelijk is om zich een oordeel te vormen, maar niet dan nadat overleg heeft plaatsgevonden tussen de leiding van de Accountantsdienst van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de N.V..
- 5.3 De N.V. informeert de minister van Verkeer en Waterstaat in verband met de onder g van de overwegingen van deze overeenkomst genoemde verantwoordelijkheid zo spoedig mogelijk over alle zaken betreffende de totstandbrenging en exploitatie van de WST die naar het oordeel van de N.V. van belang kunnen zijn voor deze verantwoordelijkheid.
- 5.4 De N.V. beantwoordt vragen van de minister van Verkeer en Waterstaat in verband met de verantwoordelijkheid bedoeld onder g van de overwegingen van deze overeenkomst zo spoedig mogelijk nadat deze gesteld zijn.

## Artikel 6: Beëindiging: Publiekrechtelijk voorbehoud

- 6.1 De Staat is gerechtigd deze overeenkomst met onmiddellijke ingang op te zeggen indien:
- de N.V. in staat van faillissement wordt verklaard of het faillissement van de N.V. wordt aangevraagd;
  - aan de N.V. - al dan niet voorlopig - surseance van betaling wordt verleend of door de NV - al dan niet voorlopig - surseance van betaling wordt aangevraagd;
  - de onderneming van de N.V. wordt geliquideerd of - geheel of gedeeltelijk - wordt beëindigd;

Een opzegging geschiedt zonder rechterlijke tussenkomst en zonder ingebrekestelling, door middel van een schriftelijke kennisgeving per aangetekende brief (met bericht van ontvangst) van de Staat aan de N.V., zonder dat de Staat aan de N.V. enige schadevergoeding in welke vorm dan ook aan de N.V. verschuldigd is.

- 6.2 Deze overeenkomst beperkt de Staat op geen enkele wijze in zijn bevoegdheid om langs publiekrechtelijke weg regels te geven welke verband houden met een publiek belang, die de in deze overeenkomst geregelde onderwerpen raken of de daarin aangegane rechten of verplichtingen geheel of gedeeltelijk terzijde stellen. Indien de Staat gebruik maakt van deze bevoegdheid zullen de Staat en de N.V. over de gevolgen hiervan voor de N.V. overleg voeren.

#### Artikel 7: Inwerkingtreding en duur

Deze overeenkomst treedt in werking zodra deze door partijen is ondertekend en eindigt, behoudens het bepaalde in artikel 6 lid 1, indien en zodra de Wet vervalt als bedoeld in artikel 10 van de Wet.

#### Artikel 8: Toepasselijk recht; Bevoegde rechter

- 8.1 Op deze overeenkomst is Nederlands recht van toepassing.
- 8.2 Alle geschillen welke mochten ontstaan naar aanleiding van deze overeenkomst zullen in eerste instantie worden beslecht door de arrondissementsrechtbank te 's-Gravenhage. Er is sprake van een geschil zodra een partij dit schriftelijk aan de andere partij meldt.

#### Artikel 9: Wijziging overeenkomst; Bijlagen

- 9.1 Wijziging van deze overeenkomst kan uitsluitend plaatsvinden door middel van een door partijen ondertekend schriftelijk aanhangsel bij deze overeenkomst.
- 9.2 In geval van strijdigheid tussen het bepaalde in deze overeenkomst en de bijlagen, prevaleert het bepaalde in deze overeenkomst.

#### Artikel 10: Onverbindendheid

Indien een of meer bepalingen van de overeenkomst onverbindend zijn of worden, blijven de overige bepalingen van kracht. Partijen verbinden zich in dat geval de niet verbindende bepalingen te vervangen door bepalingen die wél verbindend zijn en die zo min mogelijk - gelet op het doel en de strekking van deze overeenkomst - afwijken van de niet verbindende bepalingen.

#### Artikel 11: Slotbepalingen

- 11.1 Mededelingen die partijen elkaar ingevolge deze overeenkomst (moeten) doen worden uitsluitend gericht aan:
- de Staat: Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat  
Hoofdkantoor van de Waterstaat

t.a.v. de Directeur-Generaal Rijkswaterstaat  
Postbus 20906  
2500 EX 's-Gravenhage

de N.V.: N.V. Westerscheldetunnel  
t.a.v. de Directie  
Postbus 303  
4460 AS Goes

- 11.2 Veranderingen in de in lid 1 genoemde adresseringen worden door de betrokken partij bij aangetekende brief, met bericht van ontvangst, aan de andere partij bericht, bij gebreke waarvan deze veranderingen in het kader van deze overeenkomst geen effect tussen partijen zullen hebben. De ontvangst van bedoelde brief wordt door de betreffende partij per omgaande schriftelijk bevestigd.

Aldus opgemaakt en in tweevoud ondertekend

De Staat

Plaats:

A dark grey rectangular box redacting the signature and location of the State. A small white box with the letter 'J' is visible in the bottom right corner of the redaction.

De N.V.

A dark grey rectangular box redacting the signature of the N.V. A small white box with the letter 'J' is visible in the bottom right corner of the redaction.

Datum:

Datum: 29 sept. 2000

**FINALE VERSIE 7 MEI 2009**

**OVEREENKOMST  
AFKOOP EXPLOITATIEBIJDRAGE**

**TUSSEN**

**DE PROVINCIE ZEELAND**

**EN**

**N.V. WESTERSCHELDETUNNEL**

**[●]2009**

**ALLEN & OVERY**

Allen & Overy LLP

87181-00001 AMCO:2558391.5

## INHOUDSOPGAVE

<b>Artikel</b>	<b>Pagina</b>
1. Definities en uitleg.....	4
2. Opschortende voorwaarden .....	5
3. Afkoop jaarlijkse exploitatiebijdragen en Uitkering.....	5
4. Investing Sluiskiltunnel .....	5
5. Instandhoudingverplichting .....	5
6. Toepasselijk recht en geschillenregeling .....	6
7. Overige bepalingen.....	6
Ondertekening.....	7

**Fout! Geen inhoudsopgavegegevens gevonden.**

Deze **OVEREENKOMST** is aangegaan op [●] 2009.

**ONDERGETEKENDEN:**

- (1) **DE PROVINCIE ZEELAND**, hierbij vertegenwoordigd door de Gedeputeerde van Financiën, mr. drs. A.J.G. Poppelaars; en
- (2) **N.V. WESTERSCHELDETUNNEL**, een naamloze vennootschap statutair gevestigd te Borssele en kantoorhoudende aan de Westerscheldetunnelweg 1, 4454 PD te Borssele, hierbij vertegenwoordigd door ir. M. Buis.

**ACHTERGROND:**

- (A) De Vennootschap exploiteert de Westerscheldetunnel en heeft het recht om de exploitatie daarvan voort te zetten en in verband daarmee tol te heffen tot tenminste 14 maart 2033.
- (B) Op grond van het bepaalde in het Bestuursakkoord (als aangepast conform de Vaststellingsovereenkomst en de Wijzigingsovereenkomst) is de Vennootschap tot 14 maart 2033 gerechtigd tot ontvangst van een jaarlijkse exploitatiebijdrage van de Staat en de Provincie .
- (C) De Staat, de Provincie en de Vennootschap zijn op \_\_\_ mei 2009 de Overeenkomst Westerscheldetunnel aangegaan tot verkoop en levering van de door de Staat gehouden aandelen in de Vennootschap aan de Provincie, waarbij tevens de verplichting van de Staat tot het aan de Vennootschap ter beschikking stellen van de jaarlijkse exploitatiebijdrage door de Provincie wordt overgenomen tegen een door de Staat aan de Provincie te betalen vergoeding.
- (D) De Provincie en de Vennootschap wensen in deze Overeenkomst een regeling te treffen voor de afkoop van de exploitatiebijdrage van de Provincie en de van de Staat overgenomen verplichting tot het betalen van zijn exploitatiebijdrage en overige afspraken vast te leggen, welke regeling en afspraken pas zullen gelden vanaf het moment dat de Provincie de door de Staat gehouden aandelen in de Vennootschap verkrijgt.
- (E) De jaarlijkse exploitatiebijdragen van de Staat en Provincie worden thans deels in de vorm van agio of dividend weer uitgekeerd aan de Staat en de Provincie als aandeelhouders van de Vennootschap. De Provincie stelt voor de jaarlijkse exploitatiebijdragen af te kopen om zo onnodige geldstromen te voorkomen. De overeengekomen afkoopsom ter zake van de exploitatiebijdragen van de Provincie (met inbegrip van de exploitatiebijdrage overgenomen van de Staat) is lager dan uit de kapitalisatie daarvan zou volgen. Daarmee ontvangt de Vennootschap minder dan waarop zij uit hoofde van het Bestuursakkoord recht zou hebben.
- (F) Ingevolge de moties Verdaas (Tweede Kamer, vergaderjaar 2006-2007, 30 800 A, nr. 27) en Geluk (Tweede Kamer, vergaderjaar 2002-2003, 17741, nr. 44) die door de Tweede Kamer der Staten Generaal zijn aangenomen, is de regering verzocht "het overrendement van de Westerscheldetunnel te bestemmen voor financiering van de tunnel bij Sluiskil" (de **Sluiskiltunnel**). Onder overrendement wordt in deze Overeenkomst verstaan: het rendement op het door de aandeelhouders geïnvesteerde eigen vermogen dat mogelijk gerealiseerd wordt over de gehele duur van het project 'Westerscheldetunnel', boven het door de Staat vereiste rendement op de netto investering van 7,5% (het **Overrendement**).
- (G) Het samenstel aan transacties als opgenomen in de Overeenkomst Westerscheldetunnel en in deze overeenkomst, waaronder de Afkoopsom als hierna bedoeld, zal bijdragen tot de bouw van de Sluis-

kiltunnel. Daarmee voldoet de Provincie aan de hiervoor in overweging (F) vermelde aangenomen moties in de Tweede kamer die beogen de bouw van de Sluiskiltunnel tot stand te brengen. Door deze invulling zijn de in overweging (F) genoemde moties feitelijk uitgevoerd en hebben de Vennootschap en de Provincie zich gekweten van de mogelijke politieke opdracht tot het afstaan van Overrendement voor de bouw van de Sluiskiltunnel.

(H) In verband met het gestelde in overweging (E) is het redelijk dat de Vennootschap van de Provincie de zekerheid krijgt dat zij in staat zal zijn en blijven om aan haar (wettelijke) taak tot exploitatie van de Westerscheldetunnel en overige financiële en andere verplichtingen gedurende de periode van exploitatie te kunnen blijven voldoen.

(I) Mede gezien:

(a) de randvoorwaarden geformuleerd voor de afkoop van de exploitatiebijdragen (positieve cashflow, positief bedrijfsresultaat en voldoende werkkapitaal) alsmede de in deze Overeenkomst opgenomen instandhoudingverklaring van de Provincie als houdster van de aandelen van de Vennootschap;

(b) het meerjarenbeleidsplan van de Vennootschap (waarin onder andere investeringen, de verwachte financieringsbehoefte en een voorgenomen schema voor dividendbetalingen is opgenomen); en

(c) het belang van de realisatie van de Sluiskiltunnel,

acht de Vennootschap de afkoop van de exploitatiebijdragen niet in strijd met in het belang van de Vennootschap en de met haar verbonden onderneming.

**KOMEN OVEREEN** als volgt:

## **1. DEFINITIES EN UITLEG**

### **1.1 Definities**

**Afkoopsom** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in Artikel 3(a).

**Algemene Vergadering** betekent de algemene vergadering van aandeelhouders van de Vennootschap.

**Bestuursakkoord** betekent het bestuursakkoord Westerschelde Oeververbinding van 22 mei 1996 tussen de Staat, de Provincie en de Vennootschap (destijds genoemd Westerscheldeoeververbinding Exploitatiemaatschappij N.V. i.o.).

**Directie** betekent de directie van de Vennootschap.

**Sluiskiltunnel** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in overweging (F).

**Overeenkomst** betekent deze overeenkomst, met inbegrip van de Bijlagen.

**Overeenkomst Westerscheldetunnel** betekent de Overeenkomst Westerscheldetunnel tussen de Staat, de Provincie en de Vennootschap van [●] 2009.

**Overrendement** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in overweging (F).

**Partij** betekent de Provincie of de Vennootschap.

**Provincie** betekent De Provincie Zeeland.

**Staat** betekent De Staat der Nederlanden.

**Uitkering** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in Artikel 3(b).

**Vennootschap** betekent N.V. Westerscheldetunnel.

## **1.2 Interpretatie**

- (a) Een verwijzing in deze Overeenkomst naar een Artikel of Bijlage is een verwijzing naar een artikel of bijlage van deze Overeenkomst, tenzij uit de context duidelijk anders blijkt.
- (b) De titels in deze Overeenkomst zijn niet van invloed op de interpretatie daarvan.

## **2. OPSCHORTENDE VOORWAARDEN**

Deze Overeenkomst wordt aangegaan onder de opschortende voorwaarde van het plaatsvinden van de levering van de aandelen in de Vennootschap van de Staat aan de Provincie zoals neergelegd in de Overeenkomst Westerscheldetunnel.

## **3. AFKOOP JAARLIJKSE EXPLOITATIEBIJDAGEN EN UITKERING**

- (a) Per datum van ondertekening van deze Overeenkomst koopt de Provincie de verplichting tot het aan de Vennootschap ter beschikking stellen van de jaarlijkse exploitatiebijdragen (bestaande uit de verplichting zoals deze door de Provincie van de Staat is overgenomen overeenkomstig de Overeenkomst Westerscheldetunnel en de verplichting van de Provincie zoals neergelegd in artikel 10.1 van het Bestuursakkoord) af met een eenmalige bijdrage van € 540.000.000 (zegge: vijfhonderdveertig miljoen euro) (de **Afkoopsom**).
- (b) De Provincie en de Vennootschap zullen er naar streven dat de Algemene Vergadering binnen een maand na ondertekening van deze Overeenkomst het besluit van de directie tot het doen van een tussentijdse uitkering aan de Provincie van € 532.022.827,09 (zegge: vijfhonderdtweëndertig miljoen tweeëntwintigduizend achthonderdenzeventwintig gulden en negen euro cent) ten laste van de agioreserve van de Vennootschap (de **Uitkering**) zal goedkeuren.
- (c) De Provincie zal het verschil tussen de Afkoopsom en de Uitkering, zijnde € 7.977.172,91 (zegge: zeven miljoen negenhonderdzevenenzeventig duizend een honderd tweeënzeventig gulden en eenennegentig euro cent), uiterlijk 1 oktober 2009 aan de Vennootschap betalen.

## **4. INVESTERING SLUISKILTUNNEL**

De Provincie heeft het voornemen om, ter uitvoering van de moties Geluk en Verdaas zoals hiervoor bij de overwegingen (Achtergrond) is aangegeven onder (F) het Overrendement beschikbaar te stellen voor de realisatie van de Sluiskiltunnel. Onverminderd haar recht op dividend als aandeelhouder van de Vennootschap, verklaart de Provincie dat de Vennootschap zich gekwetend heeft van de politieke opdracht, voor zover mogelijk een dergelijke opdracht is opgenomen in deze moties, en dat zij de Vennootschap daartoe niet meer zal aanspreken.

## **5. INSTANDHOUDINGVERPLICHTING**

- (a) De Provincie zal ervoor zorg dragen dat de Vennootschap altijd in staat is om aan haar financiële en andere verplichtingen te voldoen. Het voorgaande vindt geen toepassing als er sprake is van onvoor-

ziene buitengewone omstandigheden van zodanige aard dat de Provincie in redelijkheid niet meer aan haar verplichting gehouden kan worden, en gedurende de periode dat de Staat, de Provincie en de Vennootschap in overleg zijn ingevolge de artikelen 14 en/of 10.8 van de Overeenkomst Westerscheldetunnel.

- (b) De verplichtingen van de Provincie onder Artikel 5(a) komen te vervallen op de datum van overdracht van de onroerende zaken van de Vennootschap aan de Staat conform de Overeenkomst Westerscheldetunnel.

## **6. TOEPASSELIJK RECHT EN GESCHILLENREGELING**

### **6.1 Toepasselijk recht**

Op deze Overeenkomst is Nederlands recht van toepassing.

### **6.2 Geschillenregeling**

- (a) Geschillen die voortkomen uit deze Overeenkomst zullen worden beslecht door de bevoegde rechter te Middelburg.
- (b) Partijen kunnen overeenkomen een of meerdere onafhankelijke deskundige(n) te benoemen, welke bij wijze van bindend advies als bedoeld in artikel 7:900 BW het geschil zal beslechten, op grond van de regelen van het recht.

## **7. OVERIGE BEPALINGEN**

### **7.1 Kennisgevingen**

Alle kennisgevingen in verband met deze Overeenkomst moeten schriftelijk worden gedaan aan de navolgende adressen voor zolang Partijen geen opgave doen van een ander adres:

#### **De Provincie Zeeland**

T.a.v.: College van Gedeputeerde Staten  
Adres: Abdij 6, postbus 6001, 4330 LA Middelburg  
Faxnummer: 0118-631200

#### **N.V. Westerscheldetunnel**

T.a.v.: De Directie  
Adres: Westerscheldetunnelweg 1  
4454 PD Borssele  
Faxnummer: 0113-278481

### **7.2 Kosten**

Elk van de bij deze Overeenkomst betrokken Partij draagt haar eigen kosten.

**ONDERTEKENING**

Deze Overeenkomst is door Partijen ondertekend op de datum als vermeld aan het begin van deze Overeenkomst.

**GETEKEND** door: mr. drs. A.J.G. Poppelaars     )  
Gedeputeerde van Financiën                     )  
namens   ) .....  
**De Provincie Zeeland**                             )

**GETEKEND** door: ir. M. Buis                     )  
namens   ) .....  
**N.V. Westerscheldetunnel**                     )

### **BIJLAGE 3 : Baten en Lasten Fiets-/voetveer**

De verwachte exploitatiekosten van het fiets-/voetveer bedragen voor het jaar 2009 een bedrag van € 5,2 mln,-. Daar tegenover staan opbrengsten voor een bedrag van € 2,1 mln. Het saldo komt voor rekening van de Provincie Zeeland. (zie bijlage 7 meerjarenraming Fast Ferry voor details)

De kosten van het fiets-/voetveer zijn te verdelen in de volgende clusters:

- a) **Jaarlijkse exploitatiekosten:** dat zijn alle kosten die door de provincie jaarlijks moeten worden gemaakt voor de technische instandhouding van de verbinding. Het betreft onderhoud aan gebouwen en terreinen, aanlandingsinrichtingen, baggerkosten havens, technisch beheer van de schepen, verzekeringen, belastingen en overige kosten. De totale jaarlijkse exploitatiekosten hebben een vrij constant karakter en bedragen per jaar ca. € 600.000,-.
  
- b) **Incidenteel en grootonderhoud:** in aanvang is uitgegaan van een gemiddeld bedrag aan incidentele kosten van € 300.000 per jaar. In de afgelopen jaren en ook in 2009, 2010 en 2011 ligt het totaal van incidentele kosten hoger. Oorzaken waren de aanzienlijke technische problemen die zich openbaarden bij de Swath schepen op motorisch gebied. Aankoop van een reservemotor was aanvankelijk niet voorzien, deze is later aangekocht. Maar ook noodzakelijke configuratiewijzigingen (verbeteringen) waren debet aan de post incidentele kosten. Zo zijn de evacuatiesystemen vernieuwd op de schepen, maar ook de dempingsconstructie van het ponton te Breskens en de verende bekleding van de remmingwerken. De maatregelen zoals op 27 juni 2008 door PS zijn vastgesteld zijn vooral gebaseerd op aankoop reservedelen en extra onderhoud motoren. Ook de inrichting van een eigen reparatiekade. De noodzakelijke inspectie van de Elektrische voortstuwingsmotoren heeft ook tot incidentele kosten geleid. Voor een efficiënte en geconditioneerde opslag van de voorraad reservedelen zijn de kosten van nieuwbouw van een magazijn bij het wegensteunpunt Ritthem opgenomen voor een bedrag van € 250.000,-. Voor de toekomst is een update van de inrichting van de terminals nodig. De toegangspoorten dienen gedeeltelijk te worden vervangen, omdat door de snelle ontwikkeling het product niet meer wordt ondersteund. Verder voorzien we kosten bij elke wisseling van exploitant. Om voor de nieuwe exploitant een goede nulsituatie te garanderen is dan een update van het casco nodig. Kosten die niet op de vorige exploitant te verhalen zijn, komen daarbij ten laste van de eigenaar. Het gaat vooral om het herstellen van de normale slijtage. De aanlandingsinrichtingen hebben ook van tijd tot tijd extra onderhoud nodig in de vorm van conservering van de pontons en bruggen. Vanaf 2010 is een jaarlijkse uitgave voor configuratiewijzigingen en refit opgenomen. We verwachten hiervoor gemiddeld jaarlijks € 150.000 nodig te hebben. Omdat de kosten over de jaren kunnen fluctueren zijn ze ondergebracht bij de cluster incidentele kosten. We verwachten dat de verdeling in de tijd verschuift van configuratiewijzigingen naar volledig refit van apparatuur. Onder refit verstaan we het vernieuwen van allerhande apparatuur, omdat de levensduur daarvan in veel gevallen veel korter is dan de verwachte leverduur van het schip. Criteria daarbij zijn leverbaarheid van componenten en service.  
Eea leidt tot een verhoging van het budget van de post "incidenteel en grootonderhoud" met gemiddeld € 280.000,- per jaar.
  
- c) **Vervoersbijdrage Veolia:** dit is de overeengekomen bijdrage aan de vervoerder Veolia (was BBA) ten behoeve van de exploitatie van de verbinding. Deze bijdrage bedraagt voor het jaar 2009 € 3.408.000,- en is bepaald in de huidige exploitatieovereenkomst die eindigt op 15 maart 2011. Het prijsniveau voor het vervolg zal het resultaat zijn van een nieuwe aanbesteding, die in de loop van 2010 zijn beslag zal krijgen. Ter compensatie van deze kosten wordt voor het jaar 2009 van het rijk een Brede Doel Uitkering (BDU) ontvangen voor een bedrag van € 2.709.000,-. Daarnaast worden om fiscaal technische redenen de huurkosten "gesubsidieerd". Het saldo komt voor rekening van de Provincie Zeeland.

- d) **Afschrijvingskosten:** Op de in het verleden gedane investeringen wordt jaarlijks afgeschreven. De afschrijvingstermijn voor de schepen is 30 jaar. De afschrijvingskosten hebben een vrij constant karakter. Conform het huidige financiële beleid wordt voor bepaalde investeringen met een economisch nut een dekkingsreserve gevormd. De jaarlijkse vrijval van deze dekkingsreserve is gelijk aan de afschrijvingslast. Het voordeel hiervan is dat de investeringslast in één keer bij aanvang van de investering wordt genomen. De eenmalige vorming van de nieuwe dekkingsreserve "Fast Ferry aanlandingsvoorzieningen" en de dekkingsreserve "gebouwen terreinen" wordt ten laste gebracht van de huidige reserve WOV. Het saldo van de huidige reserve WOV vloeit, na de uitname in verband met de vorming van de dekkingsreserves, naar de budgettaire ruimte.
- e) **Huuropbrengst/ Huurcompensatie:** Voor het gebruik van de schepen, terminals en aanlandingsvoorzieningen wordt aan de exploitant een huurvergoeding gevraagd. De vergoeding is belast met BTW. Het nettobedrag (dus excl. BTW) wordt door de provincie als huurcompensatie aan de exploitant vergoed. Het verschil, de BTW, wordt door de provincie aan de belastingdienst afgedragen. Het geheel van de transacties is dus budgetneutraal. De huur voor het cafetaria in de terminal te Vlissingen leidt wel tot reële inkomsten voor de provincie.

In de bijlage meerjarenraming Fast Ferry worden de gewijzigde budgetten weergegeven. Alle cijfers zijn gebaseerd op de meest actuele stand van zaken. We verwachten met deze budgetten de Fast Ferry verbinding duurzaam in stand te kunnen houden.

Bestand: WOV KKS boekingen versie 8 mei 2009 (+8 min)definitief

= mutatie balanspost

**1. Boekingen als gevolg van de transactie overname aandelen NV Westerscheldetunnel door Provincie**  
(bedragen in euro's)

activiteit coda	gerealiseerd 2008 31-dec	2009 31-dec	2010 31-dec	2011 31-dec	2012 31-dec	2013 31-dec	2014 31-dec	2015 31-dec	2016 31-dec	mutatie regel "positief" = toename budgettaire ruimte		mutatie regel "negatief" = afname budgettaire ruimte	
										2009 31-dec	2010 31-dec	2011 31-dec	2012 31-dec
Aandelenkapitaal NV Westerscheldetunnel:													
00019													
SOLL (model)		125.238.169	125.238.169	125.238.169	125.238.169	125.238.169	125.238.169	125.238.169	125.238.169	125.238.169	125.238.169	125.238.169	125.238.169
IST (raming coda)		27.869.722	26.541.722	25.272.722	24.313.722	24.313.722	24.313.722	24.313.722	24.313.722	24.313.722	24.313.722	24.313.722	24.313.722
mutatie (incidenteel)		98.177.447	98.696.447	99.965.447	100.924.447	100.924.447	100.924.447	100.924.447	100.924.447	100.924.447	100.924.447	100.924.447	100.924.447
Dividend NV Westerscheldetunnel													
75101													
toename	1.605.474	8.118.554	38.754.755	8.351.348	6.607.105	8.922.628	8.747.628	14.382.112	15.321.833				
IST (raming coda)		1.004.083	1.395.366	1.636.487	2.115.906	2.232.655	2.578.146	2.448.516	2.905.790				
budget. ruimte mutatie (incidenteel)		7.114.471	37.359.389	6.714.861	4.491.199	6.689.973	6.169.482	11.933.596	12.416.043				
rentepercentage:													
Gemiste Rentebaten liquide Middelen (= 4% van 119 mln dat nu niet ontvangen wordt)													
76157													
afname		-1.963.549	-3.947.858	-3.998.618	-4.036.978	-4.036.978	-4.036.978	-4.036.978	-4.036.978				
budget. ruimte mutatie (incidenteel)		-1.963.549	-3.947.858	-3.998.618	-4.036.978	-4.036.978	-4.036.978	-4.036.978	-4.036.978				
Bijdrage Exploitatie NV Westerscheldetunnel													
74964													
toename	2.900.217	2.935.916	3.023.993	3.114.713	3.208.154	3.304.399	3.403.531	3.505.637	3.610.806				
budget. ruimte mutatie (incidenteel)		2.935.916	3.023.993	3.114.713	3.208.154	3.304.399	3.403.531	3.505.637	3.610.806				
nieuwe		-712.834	-100.000	-100.000	-100.000	-100.000	-100.000	-100.000	-100.000				
coda		0	0	0	0	0	0	0	0				
activiteit		-712.834	-100.000	-100.000	-100.000	-100.000	-100.000	-100.000	-100.000				
mutatie (incidenteel)		-712.834	-100.000	-100.000	-100.000	-100.000	-100.000	-100.000	-100.000				
<b>subtotaal: mutatie budgettaire ruimte gerelateerd aan de transactie overname aandelen NV Westerscheldetunnel:</b>		<b>7.374.004</b>	<b>36.335.524</b>	<b>5.730.956</b>	<b>3.562.375</b>	<b>5.857.394</b>	<b>5.436.035</b>	<b>11.302.255</b>	<b>11.869.871</b>				

**2. Boekingen als gevolg van de transactie bouw Sluiskiltunnel**  
(bedragen in euro's)

activiteit coda	gerealiseerd 2008 31-dec	raming 2009 31-dec	2010 31-dec	2011 31-dec	2012 31-dec	2013 31-dec	2014 31-dec	2015 31-dec	2016 31-dec	mutatie regel "positief" = toename budgettaire ruimte		mutatie regel "negatief" = afname budgettaire ruimte	
										2009 31-dec	2010 31-dec	2011 31-dec	2012 31-dec
rekening reserve als gevolg van investering													
00200													
SOLL (model)	1.778.645	1.221.355	4.000.000	5.000.000	15.000.000	-0	0	0	0				
IST (raming coda)	27.000.000	24.000.000	20.000.000	15.000.000	-0	0	0	0	0				
investingskosten geboekt op activiteit 74000)	25.221.355	23.951.091	23.922.723	23.894.355	0	0	0	0	0				
mutatie (incidenteel)		48.909	-3.922.723	-8.894.355	-0	0	0	0	0				
rekening aanvullende reserve als gevolg van investering													
00200													
SOLL (model)	0	14.400.000	51.200.000	58.100.000	83.800.000	47.300.000	14.000.000	0	0				
IST (raming coda)	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
investingskosten geboekt op activiteit 74000)	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
mutatie (incidenteel)		14.400.000	51.200.000	58.100.000	83.800.000	47.300.000	14.000.000	0	0				
onderhoudskosten Sluiskiltunnel:													
00200													
SOLL (model)	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
IST (raming coda)	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
budget. ruimte mutatie (incidenteel)		0	0	0	0	0	0	0	0				
nieuwe		0	0	0	0	0	0	0	0				
afname		0	0	0	0	0	0	0	0				
budget. ruimte mutatie (incidenteel)		0	0	0	0	0	0	0	0				
nieuwe		0	0	0	0	0	0	0	0				
afname		0	0	0	0	0	0	0	0				
budget. ruimte mutatie (incidenteel)		0	0	0	0	0	0	0	0				
76157													
toename		5.893.116	39.252.505	40.967.366	30.458.565	13.148.538	-17.681.980	-19.748.384	-7.332.341				
IST (raming coda)		2.946.558	22.572.810	40.109.935	35.712.965	21.803.552	-2.266.721	-18.715.182	-13.540.362				
budget. ruimte mutatie (incidenteel)		0	451.456	1.002.748	1.071.389	763.124	-90.669	-748.607	-541.614				
mutatie (incidenteel)		0	451.456	1.002.748	1.071.389	763.124	-90.669	-748.607	-541.614				
<b>subtotaal: mutatie budgettaire ruimte gerelateerd aan de transactie bouw Sluiskiltunnel:</b>		<b>0</b>	<b>451.456</b>	<b>1.002.748</b>	<b>1.071.389</b>	<b>763.124</b>	<b>-90.669</b>	<b>-748.607</b>	<b>-541.614</b>				

**Model opdracht/machtiging door cvdK**

Middelburg, 12 mei 2009

De commissaris van de Koningin in de provincie Zeeland,

gelet op artikel 176 lid 2 van de Provinciewet,

draagt de heer A.J.G. Poppelaars, gedeputeerde der Provincie Zeeland, op om als vertegenwoordiger van de provincie Zeeland buiten rechte op 18 mei 2009 de overeenkomst Westerscheldetunnel te tekenen.

de commissaris van de Koningin voornoemd,

-----

(Karla Peijs)

**Model opdracht/machtiging door cvdK**

Middelburg, 12 mei 2009

De commissaris van de Koningin in de provincie Zeeland,

gelet op artikel 176 lid 2 van de Provinciewet,

draagt de heer A.J.G. Poppelaars, gedeputeerde der Provincie Zeeland, op om als vertegenwoordiger van de provincie Zeeland buiten rechte op .. juli 2009 de overeenkomst afkoop exploitatiebijdrage te tekenen.

de commissaris van de Koningin voornoemd,

-----

(Karla Peijs)

**Bijlage bij nota aan GS N.V. WST / KKS / FFS**

**hoofdsheet**

Bestand: WOV KKS boekingen versie 8 mei 2009 (+8 mln)definitief

= mutatie balanspost

= mutatie resultatenrekening:

mutatie regel "positief" = toename budgettaire ruimte

mutatie regel "negatief" = afname budgettaire ruimte

**I. Boekingen als gevolg van de transactie overname aandelen NV Westerscheldetunnel door Provincie**

(bedragen in euro's)			gerealiseerd	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
activiteit			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
coda			31-dec	31-dec	31-dec	31-dec	31-dec	31-dec	31-dec	31-dec	31-dec
Aandelenkapitaal NV Westerscheldetunnel:	00019	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	27.889.722	125.238.189 27.060.722 98.177.447	125.238.189 26.541.722 98.696.447	125.238.189 25.272.722 99.965.447	125.238.189 24.313.722 100.924.447	125.238.189 24.313.722 100.924.447	125.238.189 24.313.722 100.924.447	125.238.189 24.313.722 100.924.447	125.238.189 24.313.722 100.924.447
Dividend NV Westerscheldetunnel	75101	SOLL (model) toename IST (raming coda) budg. ruimte mutatie (incidenteel)	1.605.474	8.118.554 1.004.083 7.114.471	38.754.755 1.395.366 37.359.389	8.351.348 1.636.487 6.714.861	6.607.105 2.115.906 4.491.199	8.922.628 2.232.655 6.689.973	8.747.628 2.578.146 6.169.482	14.382.112 2.448.516 11.933.596	15.321.833 2.905.790 12.416.043
rentepercentage: Gemiste Rentebaten liquide Middelen (= 4% van 119 mln dat nu niet ontvangen wordt)	76157	SOLL (model) afname IST (raming coda) budg. ruimte mutatie (incidenteel)		4,0% -1.963.549	4,0% -3.947.858	4,0% -3.998.618	4,0% -4.036.978	4,0% -4.036.978	4,0% -4.036.978	4,0% -4.036.978	4,0% -4.036.978
Bijdrage Exploitatie NV Westerscheldetunnel	74964	SOLL (model) toename IST (raming coda) budg. ruimte mutatie (incidenteel)	2.900.217	0 2.935.916	0 3.023.993	0 3.114.713	0 3.208.154	0 3.304.399	0 3.403.531	0 3.505.637	0 3.610.806
Beheer deelnemingen (externe adviseurs) (facturen ten onrechte ten laste van bestemm. res. Sluiskil overboeken) (€ 352.034,- reeds geboekt; € 360.800,- geraamd)		SOLL (model) nieuwe coda IST (raming coda) activiteit mutatie (incidenteel)	0	-712.834 0	-100.000 0	-100.000 0	-100.000 0	-100.000 0	-100.000 0	-100.000 0	-100.000 0
<b>Subtotaal: mutatie budgettaire ruimte gerelateerd aan de transactie overname aandelen NV Westerscheldetunnel:</b>				<b>7.374.004</b>	<b>36.335.524</b>	<b>5.730.956</b>	<b>3.562.375</b>	<b>5.857.394</b>	<b>5.436.035</b>	<b>11.302.255</b>	<b>11.889.871</b>

**II. Boekingen als gevolg van de transactie bouw Sluiskiltunnel**

(bedragen in euro's)			gerealiseerd	raming	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
activiteit			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
coda			31-dec	31-dec	31-dec	31-dec	31-dec	31-dec	31-dec	31-dec	31-dec
Onttrekking reserve als gevolg van investering		Investering per jaar (raming KKS)	1.778.645	1.221.355	4.000.000	5.000.000	15.000.000	-	-	-	-
Bestemmingsreserve tunnel Sluiskil (voorbereidingskosten geboekt op activiteit 74080)	00200	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	27.000.000 26.221.355	24.000.000 23.951.091	20.000.000 23.922.723	15.000.000 23.894.355	-	0	0	0	0
Onttrekking aanvullende reserve als gevolg van investering		Investering per jaar (raming KKS)					24.000.000	37.000.000	14.000.000		
Bestemmingsreserve tunnel Sluiskil (nieuwe reserve: saldo transactie I en II)	00200	SOLL (model) onttrekking IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	0	14.400.000	51.200.000	58.100.000	63.800.000	47.300.000	14.000.000	0	0
Beheers-, onderhoudskosten Sluiskiltunnel: incl. kosten verkeersmanagement		SOLL (model) afname IST (raming coda) budg. ruimte mutatie (incidenteel)	0	0	0	0	0	0	0	-2.750.000	-2.750.000
Verzekeringskosten Sluiskiltunnel:		SOLL (model) afname IST (raming coda) budg. ruimte mutatie (incidenteel)	0	0	0	0	0	0	0	-140.000	-140.000
mutatie liquide middelen: gemiddelde liquide middelen: rentepercentage:				5.893.116 2.946.558	39.252.505 22.572.810	40.967.366 40.109.935	30.458.565 35.712.965	13.148.538 21.803.552	-17.681.980 -2.266.721	-19.748.384 -18.715.182	-7.332.341 -13.540.362
Mutatie Rentebaten liquide Middelen (ontvangen dividenden -/- investering)	76157	SOLL (model) toename IST (raming coda) budg. ruimte mutatie (incidenteel)		0	451.456	1.002.748	1.071.389	763.124	-90.669	-748.607	-541.614
<b>Subtotaal: mutatie budgettaire ruimte gerelateerd aan de transactie bouw Sluiskiltunnel:</b>				<b>0</b>	<b>451.456</b>	<b>1.002.748</b>	<b>1.071.389</b>	<b>763.124</b>	<b>-90.669</b>	<b>-3.638.607</b>	<b>-3.431.614</b>

**III. Boekingen gerelateerd aan de vrijval van de reserve WOV**

(bedragen in euro's)			gerealiseerd	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
activiteit			2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
coda			31-dec	31-dec	31-dec	31-dec	31-dec	31-dec	31-dec	31-dec	31-dec
Onttrekking reserve als gevolg van investering											
Bestemmingsreserve WOV opheffing reserve	00205	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	13.443.107	0 10.327.579	0 8.456.363	0 7.109.360	0 6.337.069	0	0	0	0
Fast Ferry aanlandingsvoorzieningen: dekkingsreserve FF aanlandingsvoorzieningen		SOLL (model) nieuwe coda IST (raming coda) activiteit mutatie (incidenteel)	0	3.658.376	3.506.176	3.353.976	3.201.776	3.049.576	2.897.376	2.745.176	2.592.976
Fast Ferry gebouwen terreinen: dekkingsreserve FF gebouwen terreinen		SOLL (model) nieuwe coda IST (raming coda) activiteit mutatie (incidenteel)	0	2.299.456	2.207.206	2.114.956	2.022.706	1.930.456	1.838.206	1.745.956	1.653.706
Vrijval reserve WOV effect budgettaire ruimte: Bestemmingsreserve WOV opheffing reserve		SOLL (model) toename IST (raming coda) budg. ruimte mutatie (incidenteel)		0	0	0	0	0	0	0	0
Fast Ferry aanlandingsvoorzieningen: vrijval dekkingsreserve FF aanlandingsvoorzieningen		SOLL (model) nieuwe toename IST (raming coda) budg. ruimte mutatie (incidenteel)		152.200	152.200	152.200	152.200	152.200	152.200	152.200	152.200
Fast Ferry gebouwen terreinen: vrijval dekkingsreserve FF gebouwen terreinen		SOLL (model) nieuwe toename IST (raming coda) budg. ruimte mutatie (incidenteel)		92.250	92.250	92.250	92.250	92.250	92.250	92.250	92.250
Vrijval exploitatie bijdrage reserve WOV		SOLL (model) info Jan Krijn toename IST (raming coda) budg. ruimte mutatie (incidenteel)		0	0	0	0	0	0	0	0
van transport subsheet Fast Ferry ( cf. voorstel Ad v. Liere) lasten		SOLL (model) afname IST (raming coda) budg. ruimte mutatie (incidenteel)		-5.389.834	-5.097.275	-5.160.453	-4.749.516	-4.854.283	-4.930.560	-4.947.600	-4.965.153
van transport subsheet Fast Ferry ( cf. voorstel Ad v. Liere) baten		SOLL (model) toename IST (raming coda) budg. ruimte mutatie (incidenteel)		2.105.682	2.119.900	2.135.617	2.151.807	2.168.481	2.185.656	2.203.346	2.221.566
Mutatie toevoeging reserve WOV dividenduitkering NV Westerscheldetunnel (zie ook activiteit 75101)	77905	SOLL (model) afname IST (raming coda) budg. ruimte mutatie (incidenteel)	0	-1.004.083	-1.395.366	-1.636.487	-2.115.906	-2.232.655	-2.578.146	-2.448.516	-2.905.790
Mutatie onttrekking reserve WOV Bijdrage exploitatie NV Westerscheldetunnel (zie ook activiteit 74964)	77905	SOLL (model) toename IST (raming coda) budg. ruimte mutatie (incidenteel)	0	2.935.916	3.023.993	3.114.713	3.208.154	3.304.399	3.403.531	3.505.637	3.610.806
Bestemmingsreserve tunnel Sluiskil toename reserve		SOLL (model) afname IST (raming coda) budg. ruimte mutatie (incidenteel)		-14.400.000	-36.800.000	-6.900.000	-5.700.000	-7.500.000	-3.700.000	0	0
<b>Subtotaal: mutatie budgettaire ruimte gerelateerd aan de vrijval van de reserve WOV:</b>				<b>-7.022.459</b>	<b>-36.297.752</b>	<b>-6.294.812</b>	<b>-4.281.708</b>	<b>-6.149.296</b>	<b>-2.162.038</b>	<b>1.306.874</b>	<b>1.659.648</b>
<b>Grootstotaal: mutatie budgettaire ruimte</b>				<b>351.544</b>	<b>489.228</b>	<b>438.892</b>	<b>352.056</b>	<b>471.223</b>	<b>3.183.328</b>	<b>8.970.522</b>	<b>10.117.904</b>

**Bijlage bij nota aan GS N.V. W**

Bestand: WOV KKS boekingen versie 8 mei 2009 (+8 mln)definitief

**I. Boekingen als gevolg van de transactie c**

(bedragen in euro's)

	2017 31-dec	2018 31-dec
Aandelenkapitaal NV Westerscheldetunnel:	125.238.169	125.238.169
	24.313.722	24.313.722
	<b>100.924.447</b>	<b>100.924.447</b>
Dividend NV Westerscheldetunnel	18.676.456	21.399.740
	3.024.150	2.580.084
	<b>15.652.306</b>	<b>18.819.656</b>
rentepercentage:	4,0%	4,0%
Gemiste Rentebaten liquide Middelen (= 4% van 119 mln dat nu niet ontvangen wordt)	-4.036.978	-4.036.978
	-4.036.978	-4.036.978
Bijdrage Exploitatie NV Westerscheldetunnel	0	0
	3.719.130	3.830.704
	<b>3.719.130</b>	<b>3.830.704</b>
Beheer deelnemingen (externe adviseurs) (facturen ten onrechte ten laste van bestemm.res. Sluiskil overboeken) (€ 352.034,- reeds geboekt; € 360.800,- geraamd)	-100.000	-100.000
	0	0
	<b>-100.000</b>	<b>-100.000</b>
<b>Subtotaal: mutatie budgettaire ruimte gerelateerd aan de tra</b>	<b>15.234.459</b>	<b>18.513.383</b>

**II. Boekingen als gevolg van de transactie**

(bedragen in euro's)

	2017 31-dec	2018 31-dec
Onttrekking reserve als gevolg van investering		
Bestemmingsreserve tunnel Sluiskil (voorbereidingskosten geboekt op activiteit 74080)	0	0
	0	0
	<b>0</b>	<b>0</b>
Onttrekking aanvullende reserve als gevolg van investering		
Bestemmingsreserve tunnel Sluiskil (nieuwe reserve, saldo transactie I en II)	0	0
	0	0
	<b>0</b>	<b>0</b>
Beheers-, onderhoudskosten Sluiskiltunnel: incl. kosten verkeersmanagement	-2.750.000	-2.750.000
	0	0
	<b>-2.750.000</b>	<b>-2.750.000</b>
Verzekeringskosten Sluiskiltunnel:	-140.000	-140.000
	0	0
	<b>-140.000</b>	<b>-140.000</b>
mutatie liquide middelen:	8.319.966	27.139.622
gemiddelde liquide middelen:	493.812	17.729.794
rentepercentage:	4,0%	4,0%
Mutatie Rentebaten liquide Middelen (ontvangen dividenden -/- investering)	19.752	709.192
	19.752	709.192
<b>Subtotaal: mutatie budgettaire ruimte gerelateerd aan de tra</b>	<b>-2.870.248</b>	<b>-2.180.808</b>

**III. Boekingen gerelateerd aan de vrijval va**

(bedragen in euro's)

	2017 31-dec	2018 31-dec
Onttrekking reserve als gevolg van investering		
Bestemmingsreserve WOV opheffing reserve	0	0
	0	0
	<b>0</b>	<b>0</b>
Fast Ferry aanlandingsvoorzieningen:		
dekkingsreserve FF aanlandingsvoorzieningen	2.440.776	2.288.576
	0	0
	<b>2.440.776</b>	<b>2.288.576</b>
Fast Ferry gebouwen terreinen:		
dekkingsreserve FF gebouwen terreinen	1.561.456	1.469.206
	0	0
	<b>1.561.456</b>	<b>1.469.206</b>
Vrijval reserve WOV effect budgettaire ruimte:		
Bestemmingsreserve WOV opheffing reserve	0	0
	0	0
	<b>0</b>	<b>0</b>
Fast Ferry aanlandingsvoorzieningen:		
vrijval dekkingsreserve FF aanlandingsvoorzieningen	152.200	152.200
	0	0
	<b>152.200</b>	<b>152.200</b>
Fast Ferry gebouwen terreinen:		
vrijval dekkingsreserve FF gebouwen terreinen	92.250	92.250
	0	0
	<b>92.250</b>	<b>92.250</b>
Vrijval exploitatie bijdrage reserve WOV	0	0
	4.863.800	4.863.800
	<b>4.863.800</b>	<b>4.863.800</b>
van transport subsheet Fast Ferry (cf. voorstel Ad v. Liere) lasten	-5.014.874	-4.970.212
	0	0
	<b>-5.014.874</b>	<b>-4.970.212</b>
van transport subsheet Fast Ferry (cf. voorstel Ad v. Liere) baten	2.240.334	2.259.664
	0	0
	<b>2.240.334</b>	<b>2.259.664</b>
Mutatie toevoeging reserve WOV	0	0
dividenduitkering NV Westerscheldetunnel (zie ook activiteit 75101)	-3.024.150	-2.580.084
	3.024.150	2.580.084
Mutatie onttrekking reserve WOV	0	0
Bijdrage exploitatie NV Westerscheldetunnel (zie ook activiteit 74964)	3.719.130	3.830.704
	-3.719.130	-3.830.704
Bestemmingsreserve tunnel Sluiskil toename reserve	0	0
	0	0
	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Subtotaal: mutatie budgettaire ruimte gerelateerd aan de vrij</b>	<b>1.638.730</b>	<b>1.147.082</b>
<b>Groototaal: mutatie budgettaire ruimte</b>	<b>14.002.941</b>	<b>17.479.656</b>

Meerjarenraming Fast Ferry			subsheets							
omschrijving	budget houder	activiteit			begroting 2009	begroting 2010	begroting 2011	begroting 2012	begroting 2013	begroting 2014
<b>Lasten:</b>										
<b>A. Jaarlijkse exploitatiekosten</b>										
externe adviezen	310200	75755-0215	geen mutatie	SOLL = IST	0	0	0	0	0	0
gebouwen en terreinen	334200	75770-0239	geen mutatie	SOLL = IST	99.689	101.234	101.234	101.234	101.234	101.234
onderhoud aanlandingsinrichtingen	334200	75771-0241	geen mutatie	SOLL = IST	67.831	68.775	73.703	68.454	64.169	72.846
baggerkosten	334200	75772-0241	geen mutatie	SOLL = IST	300.860	305.524	305.524	305.524	305.524	305.524
onderhoud schepen	330200	75765-0241	geen mutatie	SOLL = IST	52.745	53.363	53.363	53.363	53.363	53.363
overige kosten	310200	75756-0244	geen mutatie	SOLL = IST	14.241	14.569	9.641	14.891	19.176	10.498
verzekering aanlandingsvoorziening	610020	75781-0214	geen mutatie	SOLL = IST	36.922	37.494	37.494	37.494	37.494	37.494
belastingen fast ferry	334200	75773-0300	geen mutatie	SOLL = IST	19.516	19.818	19.818	19.818	19.818	19.818
		<b>Totaal A:</b>			<b>591.804</b>	<b>600.777</b>	<b>600.777</b>	<b>600.777</b>	<b>600.777</b>	<b>600.777</b>
<b>B. Incidenteel en grootonderhoud</b>										
aanlandingsinrichtingen: kadefaciliteiten sluiselland Vlissingen	334200	75771-0208	geen mutatie	SOLL = IST	142.407	55.063	0	26.567	31.067	82.701
onderhoud schepen: frequenter onderhoud FF	330200	75765-0212	afname	SOLL (model)	100.000	100.000	0	0	0	0
			budgettaire	IST (raming coda)	-100.000	-101.550	0	0	0	0
			ruimte	mutatie (incidenteel)	200.000	201.550	0	0	0	0
swath-schepen: update casco	330200	75766-0241	afname	SOLL (model)	0	0	203.100	0	0	0
			budgettaire	IST (raming coda)	0	203.100	0	0	0	0
			ruimte	mutatie (incidenteel)	0	-203.100	203.100	0	0	0
swath-schepen: update motoren	330200	75767-0241	toename	SOLL (model)	109.102	200.000	100.000	0	0	0
			budgettaire	IST (raming coda)	559.102	0	0	0	0	0
			ruimte	mutatie (incidenteel)	-450.000	200.000	100.000	0	0	0
opslag reservedelen FF		75776-0208	afname	SOLL (model)	250.000	0	0	0	0	0
Is reeds een aparte nota aan ges voor 'oprichting opslaggebouw'		nieuwe	budgettaire	IST (raming coda)	0	0	0	0	0	0
		activiteit	ruimte	mutatie (incidenteel)	250.000	0	0	0	0	0
swath-schepen: onderdelen motoren	330200	75767-0100	geen mutatie	SOLL = IST	200.000	0	0	0	0	0
ecodempers swathschepen	330200	75769-0241	geen mutatie	SOLL = IST	69.785					
terminalgates		75775-0208	afname	SOLL (model)	0	150.000	150.000	0	0	0
		nieuwe	budgettaire	IST (raming coda)	0	0	0	0	0	0
		activiteit	ruimte	mutatie (incidenteel)	0	150.000	150.000	0	0	0
FF configuratiewijziging en refit	330200	nieuwe	afname	SOLL (model)	0	50.000	150.000	150.000	150.000	150.000
		activiteit	budgettaire	IST (raming coda)	0	0	0	0	0	0
			ruimte	mutatie (incidenteel)	0	50.000	150.000	150.000	150.000	150.000
Nog te verdelen incidenteel & groot onderhoud	330200	75777-0241	afname	SOLL (model)	0	0	0	0	84.203	92.299
		nieuwe	budgettaire	IST (raming coda)	0	0	0	0	0	0
		activiteit	ruimte	mutatie (incidenteel)	0	0	0	0	84.203	92.299
		<b>Totaal B</b>	<b>afname</b>	<b>SOLL (model)</b>	<b>871.294</b>	<b>555.063</b>	<b>603.100</b>	<b>176.567</b>	<b>265.270</b>	<b>325.000</b>
			<b>budgettaire</b>	<b>IST (raming coda)</b>	<b>871.294</b>	<b>156.613</b>	<b>0</b>	<b>26.567</b>	<b>31.067</b>	<b>82.701</b>
			<b>ruimte</b>	<b>mutatie (incidenteel)</b>	<b>0</b>	<b>398.450</b>	<b>603.100</b>	<b>150.000</b>	<b>234.203</b>	<b>242.299</b>
<b>C. Vervoersbijdrage Veolia (was BBA)</b>										
vervoersbijdrage BBA -/- bijdrage BDU + "subsidie" huurkosten (€ 3.408.041,- -/- € 2.708.764,- + € 2.086.008,- = € 2.785.285,-)	310200	75759-0236	afname	SOLL (model)	2.785.285	2.799.985	2.815.126	2.830.722	2.846.786	2.863.332
			budgettaire	IST (raming coda)	2.312.588	2.327.288	2.342.429	2.358.025	2.374.089	2.390.635
		<b>Totaal C</b>	<b>ruimte</b>	<b>mutatie (incidenteel)</b>	<b>472.697</b>	<b>472.697</b>	<b>472.697</b>	<b>472.697</b>	<b>472.697</b>	<b>472.697</b>
<b>D. Afschrijvingskosten (zie hoofdsheet voor vrijval dekkingsreserve)</b>										
<b>Fast Ferry Swath-schepen</b>										
afschrijvingskosten FF Swath-schepen	330200	75765-0601	afname	SOLL (model)	897.000	897.000	897.000	897.000	897.000	897.000
Op basis van het fin. beleid wordt voor de			budgettaire	IST (raming coda)	865.000	865.000	865.000	865.000	865.000	865.000
FF Swath-schepen wordt geen dekkingsreserve gevormd.			ruimte	mutatie (incidenteel)	32.000	32.000	32.000	32.000	32.000	32.000
<b>Fast Ferry aanlandingsvoorzieningen</b>										
afschrijvingskosten FF aanlandingsvoorzieningen	334200	75771-0601	afname	SOLL (model)	152.200	152.200	152.200	152.200	152.200	152.200
Op basis van het fin. beleid wordt voor de			budgettaire	IST (raming coda)	146.000	146.000	146.000	146.000	146.000	146.000
FF aanlandingsvoorziening wel een dekkingsreserve gevormd.			ruimte	mutatie (incidenteel)	6.200	6.200	6.200	6.200	6.200	6.200
<b>Fast Ferry gebouwen terreinen</b>										
afschrijvingskosten FF gebouwen terreinen	334200	75770-0601	geen mutatie	SOLL = IST	92.250	92.250	92.250	92.250	92.250	92.250
Op basis van het fin. beleid wordt voor de										
FF gebouwen/ terreinen wel een dekkingsreserve gevormd.										
		<b>Totaal D:</b>	<b>afname</b>	<b>SOLL (model)</b>	<b>1.141.450</b>	<b>1.141.450</b>	<b>1.141.450</b>	<b>1.141.450</b>	<b>1.141.450</b>	<b>1.141.450</b>
			<b>budgettaire</b>	<b>IST (raming coda)</b>	<b>1.103.250</b>	<b>1.103.250</b>	<b>1.103.250</b>	<b>1.103.250</b>	<b>1.103.250</b>	<b>1.103.250</b>
			<b>ruimte</b>	<b>mutatie (incidenteel)</b>	<b>38.200</b>	<b>38.200</b>	<b>38.200</b>	<b>38.200</b>	<b>38.200</b>	<b>38.200</b>
<b>TOTAAL LASTEN Mutatie budgettaire ruimte transporteren naar hoofdsheet:</b>				<b>afname</b>	<b>5.389.834</b>	<b>5.097.275</b>	<b>5.160.453</b>	<b>4.749.516</b>	<b>4.854.283</b>	<b>4.930.560</b>
			<b>budgettaire</b>	<b>IST (raming coda)</b>	<b>4.878.937</b>	<b>4.187.928</b>	<b>4.046.456</b>	<b>4.088.619</b>	<b>4.109.183</b>	<b>4.177.364</b>
			<b>ruimte</b>	<b>mutatie (incidenteel)</b>	<b>510.897</b>	<b>909.347</b>	<b>1.113.997</b>	<b>660.897</b>	<b>745.100</b>	<b>753.196</b>
<b>Baten:</b>										
<b>E. Huuropbrengst</b>										
Cafetaria		75760-1120	afname	SOLL (model)	19.674	19.192	19.768	20.362	20.972	21.602
			budgettaire	IST (raming coda)	20.570	20.377	20.989	21.618	22.267	22.935
		<b>Totaal E</b>	<b>ruimte</b>	<b>mutatie (incidenteel)</b>	<b>-896</b>	<b>-1.185</b>	<b>-1.221</b>	<b>-1.256</b>	<b>-1.295</b>	<b>-1.333</b>
<b>F. Huuropbrengst (valt weg tegen te verstrekken huursubsidie)</b>										
ff swathschepen		75752-1120	afname	SOLL (model)	1.596.000	1.596.000	1.596.000	1.596.000	1.596.000	1.596.000
			budgettaire	IST (raming coda)	1.596.000	1.596.000	1.596.000	1.596.000	1.596.000	1.596.000
			ruimte	mutatie (incidenteel)	0	0	0	0	0	0
ff aanlandingsvoorzieningen		75753-1120	geen mutatie	SOLL = IST	306.900	316.107	325.590	335.358	345.419	355.781
ff terminals		75754-1120	geen mutatie	SOLL = IST	183.108	188.601	194.259	200.087	206.090	212.273
		<b>Totaal F</b>	<b>afname</b>	<b>SOLL (model)</b>	<b>2.086.008</b>	<b>2.100.708</b>	<b>2.115.849</b>	<b>2.131.445</b>	<b>2.147.509</b>	<b>2.164.054</b>
			<b>budgettaire</b>	<b>IST (raming coda)</b>	<b>2.086.008</b>	<b>2.100.708</b>	<b>2.115.849</b>	<b>2.131.445</b>	<b>2.147.509</b>	<b>2.164.054</b>
			<b>ruimte</b>	<b>mutatie (incidenteel)</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTAAL BATEN Mutatie budgettaire ruimte transporteren naar hoofdsheet:</b>				<b>SOLL (model)</b>	<b>2.105.682</b>	<b>2.119.900</b>	<b>2.135.617</b>	<b>2.151.807</b>	<b>2.168.481</b>	<b>2.185.656</b>
			<b>IST (raming coda)</b>	<b>2.106.578</b>	<b>2.121.085</b>	<b>2.136.838</b>	<b>2.153.063</b>	<b>2.169.775</b>	<b>2.186.989</b>	
			<b>mutatie (incidenteel)</b>	<b>-896</b>	<b>-1.185</b>	<b>-1.221</b>	<b>-1.256</b>	<b>-1.295</b>	<b>-1.333</b>	

# Meerjarenraming Fast Ferry

omschrijving	begroting 2015	begroting 2016	begroting 2017	begroting 2018	totaal mutaties
<b>Lasten:</b>					
<b>A. Jaarlijkse exploitatiekosten</b>					
externe adviezen	0	0	0	0	
gebouwen en terreinen	101.234	101.234	101.234	101.234	
onderhoud aanlandingsinrichtingen	64.169	68.775	64.169	77.988	
baggerkosten	305.524	305.524	305.524	305.524	
onderhoud schepen	53.363	53.363	53.363	53.363	
overige kosten	19.176	14.569	19.176	5.356	
verzekering aanlandingsvoorziening	37.494	37.494	37.494	37.494	
belastingen fast ferry	19.818	19.818	19.818	19.818	
	<b>600.777</b>	<b>600.777</b>	<b>600.777</b>	<b>600.777</b>	
<b>B. Incidenteel en grootonderhoud</b>					
aanlandingsinrichtingen: kadefaciliteiten sluisoiland Vlissingen	0	55.706	6.642	0	
onderhoud schepen: frequenter onderhoud FF	0	0	0	0	200.000
	0	0	0	0	-201.550
	0	0	0	0	401.550
swath-schepen: update casco	0	0	200.000	0	403.100
	0	0	0	0	203.100
	0	0	200.000	0	200.000
swath-schepen: update motoren	0	0	0	0	409.102
	0	0	0	0	559.102
	0	0	0	0	-150.000
opslag reserveden FF	0	0	0	0	250.000
is reeds een aparte nota aan gs voor 'oprichting opslaggebouw'	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	250.000
swath-schepen: onderdelen motoren	0	0	0	0	
ecodempers swathschepen					
terminalgates	0	0	0	0	300.000
	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	300.000
FF configuratiewijziging en refit	150.000	150.000	150.000	150.000	1.250.000
	0	0	0	0	0
	150.000	150.000	150.000	150.000	1.250.000
Nog te verdelen incidenteel & groot onderhoud	175.000	119.294	0	143.358	614.154
	0	0	0	0	0
	175.000	119.294	0	143.358	614.154
	<b>325.000</b>	<b>325.000</b>	<b>356.642</b>	<b>293.358</b>	<b>4.096.294</b>
	<b>0</b>	<b>55.706</b>	<b>6.642</b>	<b>0</b>	<b>1.230.590</b>
	<b>325.000</b>	<b>269.294</b>	<b>350.000</b>	<b>293.358</b>	<b>2.865.704</b>
<b>C Vervoersbijdrage Veolia (was BBA)</b>					
vervoersbijdrage BBA +/- bijdrage BDU + "subsidie" huurkosten	2.880.373	2.897.926	2.916.005	2.934.627	28.649.642
(€ 3.408.041,- +/- € 2.708.764,- + € 2.086.008,- = € 2.785.285,-)	2.407.676	2.425.229	2.443.308	2.461.930	23.922.672
	<b>472.697</b>	<b>472.697</b>	<b>472.697</b>	<b>472.697</b>	<b>4.726.970</b>
<b>D Afschrijvingskosten (zie hoofdsheet voor vrijval d</b>					
<b>Fast Ferry Swath-schepen</b>					
afschrijvingskosten FF Swath-schepen	897.000	897.000	897.000	897.000	8.970.000
Op basis van het fin. beleid wordt voor de	865.000	865.000	865.000	865.000	8.850.000
FF Swath-schepen wordt geen dekkingsreserve gevormd.	32.000	32.000	32.000	32.000	320.000
<b>Fast Ferry aanlandingsvoorzieningen</b>					
afschrijvingskosten FF aanlandingsvoorzieningen	152.200	152.200	152.200	152.200	1.522.000
Op basis van het fin. beleid wordt voor de	146.000	146.000	146.000	146.000	1.460.000
FF aanlandingsvoorziening wel een dekkingsreserve gevormd.	6.200	6.200	6.200	6.200	62.000
<b>Fast Ferry gebouwen terreinen</b>					
afschrijvingskosten FF gebouwen terreinen	92.250	92.250	92.250	92.250	
Op basis van het fin. beleid wordt voor de					
FF gebouwen/ terreinen wel een dekkingsreserve gevormd.					
	<b>1.141.450</b>	<b>1.141.450</b>	<b>1.141.450</b>	<b>1.141.450</b>	<b>10.492.000</b>
	<b>1.103.250</b>	<b>1.103.250</b>	<b>1.103.250</b>	<b>1.103.250</b>	<b>10.110.000</b>
	<b>38.200</b>	<b>38.200</b>	<b>38.200</b>	<b>38.200</b>	<b>382.000</b>
<b>TOTAAL LASTEN Mutatie budgettaire ruimte transporteren r</b>	<b>4.947.600</b>	<b>4.965.153</b>	<b>5.014.874</b>	<b>4.970.212</b>	<b>43.237.935</b>
	<b>4.111.703</b>	<b>4.184.962</b>	<b>4.153.977</b>	<b>4.165.957</b>	<b>35.263.261</b>
	<b>835.897</b>	<b>780.191</b>	<b>860.897</b>	<b>804.255</b>	<b>7.974.674</b>
<b>Baten:</b>					
<b>E Huuropbrengst</b>					
Cafeteria	22.250	22.918	23.606	24.314	214.658
	23.623	24.332	25.063	25.814	227.587
	-1.373	-1.414	-1.457	-1.500	-12.929
<b>F Huuropbrengst (valt weg tegen te verstrekken huursubsidie)</b>					
ff swathschepen	1.596.000	1.596.000	1.596.000	1.596.000	
	1.596.000	1.596.000	1.596.000	1.596.000	
	0	0	0	0	0
ff aanlandingsvoorzieningen	366.455	377.448	388.772	400.435	
ff terminals	218.641	225.200	231.956	238.915	
	<b>2.181.096</b>	<b>2.198.648</b>	<b>2.216.728</b>	<b>2.235.350</b>	<b>0</b>
	<b>2.181.096</b>	<b>2.198.648</b>	<b>2.216.728</b>	<b>2.235.350</b>	<b>0</b>
	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>TOTAAL BATEN Mutatie budgettaire ruimte transporteren na</b>	<b>2.203.346</b>	<b>2.221.566</b>	<b>2.240.334</b>	<b>2.259.664</b>	<b>214.658</b>
	<b>2.204.719</b>	<b>2.222.980</b>	<b>2.241.790</b>	<b>2.261.164</b>	<b>227.587</b>
	<b>-1.373</b>	<b>-1.414</b>	<b>-1.457</b>	<b>-1.500</b>	<b>-12.929</b>

**STATENVOORSTEL**

**Stafafdelingen FEZ**



documentnummer

Zaaknummer

**Categorie**

**A-06**

09018628

verwijsnummer

09018622

Onderwerp:

Goedkeuring begrotingswijziging  
aandelentransactie NV Westerscheldetunnel,  
investering Sluiskiltunnel en ontvlechting reserve  
WOV.

advies/besluit

1. *Zie advies/besluit onder aan Statenvoorstel*

2. Datum PS-vergadering  
29-05-2009

3. Gedeputeerde belast met behandeling  
Poppelaars, A.J.G.

Vervanger  
Peijs, K.M.H.

**leden gedeputeerde staten**

portefeuillehouder

Paraaf

Poppelaars, A.J.G.

*op de hoogte*

Vervanger

Paraaf

Peijs, K.M.H.

**Besluit**

Datum

Nummer

paraaf secretaris voor uitvoering

*12 MEI 2009*

Aantal te paraferen stukken

**behandeld door**

Naam

Afdeling

Doorkiesnummer

Datum

drs.

FEZ

(0118)

16-01-2009

**Parafen**

Afdelingshoofd

datum

paraaf

*FEL*  
Jur. Toets

*g/s*  
datum

paraaf

Fin. Toets

datum

paraaf

Directeur

datum

paraaf

**Medeparafen**

Dir/afd

datum

paraaf

E&M / V&V

*08/05*

*tel. ahhoord*

Dir/afd

datum

paraaf

Dir/afd

datum

paraaf

**Aanwijzingen**

Terug naar ambtenaar J/N

JA

bijlage(n)

nummers te distribueren bijlagen

paraaf

Extra exemplaren behandelend ambtenaar

paraaf

Alle

*peijs en peijs  
ahhoord met  
peijs*

Gedeputeerde  
belast met  
behandeling: Poppelaars, A.J.G.

Vergadering PS: 29-05-2009  
Nr: FEZ-112  
Agenda nr:  
Vergadering GS: 12-05-2009  
Nr: 090106201

Onderwerp: Goedkeuring begrotingswijziging aandelentransactie  
NV Westerscheldetunnel, investering Sluiskiltunnel  
en ontvlechting reserve WOV. **VOORSTEL**

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

**Samenvatting:** Op 27 juni 2008 heeft u besloten om ons college mandaat te verlenen om binnen daartoe vastgestelde kaders de 95,4% aandelen van de NV Westerscheldetunnel van het Rijk te verwerven. Op 18 mei jl. heeft dit geresulteerd in de ondertekening van de daartoe strekkende koopovereenkomst. Doelstelling van de verwerving is om op deze wijze het overrendement op de exploitatie van de Westerscheldetunnel in te kunnen zetten ter dekking van de aanlegkosten van de Sluiskiltunnel. Dit overrendement wordt nu voorgefinancierd door de Provincie Zeeland en zal moeten worden terugverdiend middels de toekomstige exploitatie van de NV Westerscheldetunnel. Door de overname beschikken we ook over een sturingsinstrument om deze doelstelling te kunnen realiseren.

In dit statenvoorstel wordt als eerste de financiële structuur van de aandelenverwerving NV Westerscheldetunnel uiteengezet. Vervolgens wordt de relatie tussen deze transactie en de aanleg van de Sluiskiltunnel gelegd. Tot slot komt de ontvlechting van de reserve WOV aan bod. Een onderdeel daarvan wordt gevormd door de baten en lasten gerelateerd aan het fiets-/voetveer.

De gevolgen voor de budgettaire ruimte als gevolg van alle drie deze transacties samen bedragen voor het jaar:

2009	€ 0,4 mln positief
2010	€ 0,5 mln positief
2011	€ 0,4 mln positief
2012	€ 0,4 mln positief

Deze positieve financiële uitkomsten zijn mede gebaseerd op de verwachte resultaten van de NV Westerscheldetunnel in de komende jaren. In overleg met de directie van de NV Westerscheldetunnel is op basis van een aantal veronderstellingen berekend welke dividendopbrengsten in de komende jaren verwacht kunnen worden. Van belang is dat deze veronderstellingen niet afwijken van de situatie als die bestond vóór de overname van de 95,4% aandelen van het Rijk.

Hierbij bieden wij u ter vaststelling een ontwerpbesluit tot wijziging van de begroting aan. In deze wijziging zijn de financiële gevolgen verwerkt van de overname van de aandelen NV Westerscheldetunnel en de realisering van de Sluiskiltunnel.

#### **Inleiding / Voorgeschiedenis**

Provinciale Staten hebben op 27 juni 2008 het college van GS mandaat verstrekt om de 95,4% aandelen in de NV Westerscheldetunnel (NV WST) van het Rijk te verwerven binnen de in het statenvoorstel geschetste kaders. Dit met als doel om door middel van deze transactie, een

statenstukken

mogelijkheid te creëren om op financieel verantwoorde wijze de aanleg van de Sluiskiltunnel te realiseren. Het statenvoorstel dat indertijd is voorgelegd is bijgevoegd (**bijlage 1**).

In december 2008 bent u per brief (**bijlage 2**) geïnformeerd over het feit dat de ondertekening van de koopovereenkomst voor de aandelen van de NV Westerscheldetunnel gepland voor december 2008 is uitgesteld. De reden hiervan is dat Minister Bos niet kon instemmen met de overdracht van de aandelen, zolang er voorbehouden of ontbindende voorwaarden in de verkoopovereenkomst stonden. Dit betrof met name nadere afspraken over de risicoverdeling, af te sluiten verzekeringen en de onderhouds- en overdrachtseisen. Inmiddels zijn de resterende zaken uitgewerkt en is op 18 mei 2009 de koopovereenkomst getekend. De uitwerking van de overeenkomst past binnen de door Provinciale Staten in juni 2008 geschetste kaders.

De hoofdelementen die in deze overeenkomst zijn opgenomen zijn:

- De Provincie Zeeland koopt de 95,4% aandelen NV Westerscheldetunnel van het Rijk voor een bedrag van € 970.749.429;
- De Staat draagt haar verplichting jegens de NV Westerscheldetunnel tot het betalen van een jaarlijkse exploitatiebijdrage over aan de Provincie Zeeland en betaalt hiervoor een eenmalige afkoopsom van € 881.463.930;
- Het verschil ad € 89.285.499 wordt daadwerkelijk per bank betaald door de Provincie Zeeland aan de notaris op 1 juli 2009 (leveringsdatum);
- Op 1 juli 2009 stort de notaris dit bedrag door naar het Rijk en is de Provincie Zeeland eigenaar geworden van 100% van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel;
- De aandelen van de NV WST mogen niet verkocht worden. Er geldt een aanbiedingsplicht aan de Staat.
- In principe neemt de Provincie Zeeland met de koop van de aandelen alle risico's over van de Staat, maar daarop gelden een aantal belangrijke uitzonderingen:
  - o Er loopt nog één grote financiële claim uit de bouwperiode genaamd indexclaim. Ordegrootte circa € 50 miljoen. Wanneer deze tegen alle verwachtingen in nog tot schade zou leiden wordt deze naar rato van de oude aandelenverhouding verdeeld tussen Staat en Provincie.
  - o Verandering van wet- of regelgeving met een zeer grote financiële consequentie voor de NV Westerscheldetunnel en daarmee indirect voor de Provincie Zeeland is reeds vastgelegd in de Totstandbrengingsovereenkomst.
  - o Daarboven heeft de Provincie Zeeland van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat vóór de ondertekening van de overeenkomst nog een brief ontvangen, waarin de toezegging is gedaan dat de invoering van kilometerheffing het recht tot tolheffing niet zal aantasten.
  - o De NV Westerscheldetunnel heeft alle verzekerbare risico's verzekerd.
  - o Wanneer de premie van de verzekeringen extreem zou stijgen is een vangnetregeling voorzien die voorziet in een financiële bijdrage door de Staat.
  - o Wanneer er zich een niet verzekeraar risico voordoet erkent de Staat haar primaire verantwoordelijkheid voor de maatregelen die het vervoer tussen de Westerschelde oevers mogelijk maken.
  - o Een buitengewone schade (groter dan € 20 miljoen) leidt tot bestuurlijk overleg.
  - o Een aantal onvoorzien omstandigheden (te denken valt aan bijvoorbeeld een verborgen gebrek dat zich voordoet na de garantietermijn van de aannemer, dus na 2013) leidt tot bestuurlijk overleg.
- Tot slot is in de overeenkomst vastgelegd op welke wijze de infrastructuur aan het einde van de exploitatieperiode door de NV WST zal worden overgedragen aan het Ministerie van Verkeer & Waterstaat. Daarin is tevens voorzien een financiële verrekening van investeringen aan het einde van de exploitatieperiode die een economische levensduur hebben die langer is dan de exploitatieperiode.

In dit statenvoorstel wordt als eerste de financiële structuur van de aandelentransactie Westerscheldetunnel uiteengezet. Vervolgens wordt de relatie tussen deze transactie met de aanleg van de Sluiskiltunnel gelegd. Tot slot komt de ontvlechting van de reserve WOV aan bod. Bij dit laatste onderdeel zijn ook de baten en lasten die zijn gerelateerd aan het fiets-/ voetveer meegenomen.

#### **A. Financiële structuur van de Westerscheldetunnel transactie**

In een aantal stappen wordt de transactie van de Westerscheldetunnel uiteengezet. Deze stappen worden verslaggevingstechnisch beschouwd als één transactie. De navolgende bedragen zijn afgerond naar miljoenen euro's.

- De Provincie koopt de 95,4% aandelen die het Rijk (Ministerie van Financiën) heeft in de NV WST voor € 971 miljoen. Deze overnamesom is zo bepaald dat het Rijk precies het door haar geëiste rendement van 7,5% haalt over de periode waarin het Rijk de aandelen in haar bezit had. Daarbij wordt rekening gehouden met reeds ontvangen agio en dividend.
- Het Rijk (Ministerie van Verkeer & Waterstaat) heeft een verplichting tot het betalen van een jaarlijkse exploitatiebijdrage aan de NV WST (circa € 52 miljoen per jaar; prijspeil 2009). De Provincie neemt deze verplichting over en ontvangt hiervoor een afkoopsom van het Rijk van € 881 miljoen. Dit bedrag is bepaald door de netto contante waarde te bepalen van de jaarlijkse exploitatiebijdrage die het Rijk aan de NV WST betaalt. Bij de bepaling van de netto contante waarde is gerekend met een rekenrente van 4,5% en een indexatie van 1,5%.
- Per saldo moet de Provincie dus € 90 miljoen betalen voor de aandelen. Daarnaast heeft de Provincie nu de verplichting tot het betalen van een jaarlijkse exploitatiebijdrage aan de NV WST.
- De Provincie maakt met de NV WST de afspraak dat de jaarlijkse exploitatiebijdrage wordt afgekocht. De NV WST ontvangt **eenmalig** een bedrag van € 8 miljoen van de Provincie. Het bedrag van € 8 miljoen is gebaseerd op een inschatting van de NV WST van de benodigde middelen, gegeven het toekomstige inkomsten- en uitgaven profiel. Daarbij is onder andere gekeken naar het investeringsprogramma, waarin de komende jaren hoge investeringen in o.a. ongelijkvloerse kruisingen en verbreding van de toeleidende wegen voorkomen. Dit eenmalige bedrag van € 8 miljoen wordt door de Provincie weer terugverdiend door toekomstige dividendopbrengsten uit de deelneming in de NV WST. Een en ander zal worden uitgewerkt in een separate overeenkomst tussen de Provincie en de NV WST. Deze overeenkomst zal definitief worden vastgesteld na de levering van de aandelen door het Rijk aan de Provincie Zeeland (voorzien op 1 juli 2009).
- Aangezien de afkoop als integraal onderdeel wordt beschouwd van de transactie verantwoordt de Provincie het bedrag van 8 miljoen als aanschafwaarde van de aandelen. De waarde van de verworven aandelen wordt daarmee € 98 miljoen ( € 90 mln + € 8 mln).

### **Waarde van de deelneming**

In overleg met de accountant wordt de deelneming in eerste instantie gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs van € 98 miljoen, vermeerderd met de reeds bestaande 4,6% deelneming van circa € 27 miljoen, ofwel in totaal tegen € 125 miljoen. Bekend is dat de tunnel op 15 maart 2033 tegen een bedrag van € 1,- wordt overgedragen aan het Rijk. Op dat moment beschikt de NV WST naar verwachting over een eigen vermogen van circa € 76,1 miljoen, i.c. het gestorte aandelenkapitaal.

De vraag is aan de orde hoe deze waardedaling van € 125 naar € 76 miljoen moet worden verwerkt. Het BBV schrijft voor dat deelnemingen worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs of lagere marktwaarde. Dit betekent dat een afwaardering van de deelneming pas aan de orde is, als de waarde ervan lager wordt dan € 125 miljoen. Conform de vigerende verslaggevingsvoorschriften zal de Provincie jaarlijks middels een zogenaamde "impairment-test" op grond van de exploitatieprognoses van de NV WST de marktwaarde moeten beoordelen of afwaardering aan de orde is. Afwaardering is aan de orde op het moment dat de contante waarde van de toekomstige baten en lasten die samenhangen met de deelneming lager is dan de boekwaarde. Op grond van de huidige inzichten en berekeningen is de verwachting dat pas tegen het einde van de exploitatieperiode de marktwaarde lager zal zijn dan de verkrijgingsprijs. Het gevolg daarvan is dat de waardedaling van € 125 naar € 76 miljoen ten laste zal komen van een beperkt aantal jaren, wat de exploitatie van de Provincie in die jaren uiteraard nadelig beïnvloedt. Volgens de prognoses zijn de te ontvangen dividenden aan het einde van de exploitatieperiode voldoende om deze lasten te compenseren.

### **B: Relatie tussen de aandelentransactie met de aanleg van de Kanaalkruising Sluiskil**

De financiële kostenraming van de bouw van de Sluiskiltunnel (SKT) bedraagt € 275 miljoen (prijspeil 2008). Hierbij dient nog rekening gehouden te worden met de voorhands geraamde jaarlijkse exploitatiekosten in verband met beheer, onderhoud, verkeers- en incidentmanagement hetgeen geraamd wordt op 1% van de bouwsom (= € 2,75 miljoen) per jaar gedurende 10 jaar. Na die periode wordt het onderhoud voor rekening van het Rijk uitgevoerd.

In een intentieverklaring met het Rijk is de volgende kostenverdeling afgesproken voor de bouw van de SKT:

<b>Financiële dekking bouw Kanaal Kruising Sluiskil</b>			
<b>Bijdrage door:</b>	<b>bedrag (* mln euro)</b>	<b>bedrag (* mln euro)</b>	<b>Financiële dekking</b>
Provincie Zeeland	75,0		uit overrendement (> 7,5%) op de WST uit de reserve tunnel Sluiskil
Provincie Zeeland	27,0		
<i>subtotaal:</i>		102,0	
Ministerie van Verkeer & Waterstaat	137,5		eigen bijdrage bijdrage Vlaanderen
Ministerie van Verkeer & Waterstaat	24,0		
<i>subtotaal:</i>		161,5	
Zeeland Seaports		10,5	
Gemeente Terneuzen		1,0	
<b>TOTAAL:</b>		<b>275,0</b>	

- Zoals in de voorgaande tabel weergegeven verstrekt de Provincie Zeeland een bijdrage van € 102 miljoen aan de BV Kanaalkruising Sluiskil ( BV KKS) die de Sluiskiltunnel gaat realiseren (prijspeil 2008). Van dit bedrag wordt door de Provincie € 27 miljoen financieel gedekt uit de bestaande reserves. Het overige bedrag ad € 75 miljoen wordt financieel gedekt door het verwachte overrendement (> 7,5%) op de exploitatie van de Westerscheldetunnel.
- Op grond van de richtlijnen van het BBV is de bouw van de SKT een investering met maatschappelijk nut. Volgens de huidige berekeningen zal de provincie de bijdrage aan de bouw van de Sluiskiltunnel volledig uit eigen middelen kunnen dekken. Deze financiële dekking bestaat met name uit de verwachte dividendopbrengsten van de NV Westerscheldetunnel. Deze dividendopbrengsten worden jaarlijks toegevoegd aan de bestemmingsreserve tunnel Sluiskil tot een bedrag van € 102 mln. Vervolgens wordt deze bestemmingsreserve aangewend voor de bouw van de tunnel Sluiskil.
- Op basis van het huidige dividendbeleid wordt de netto winst uitgekeerd aan de aandeelhouders. De resultaten zijn geprognosticeerd tot en met het jaar 2033, wanneer de tunnel wordt overgedragen aan het Rijk, op grond van de exploitatieprognose van de NV WST. Er wordt van uitgegaan dat de geprognosticeerde jaarwinst uitgekeerd wordt in het jaar volgend op het boekjaar en in dat jaar tot een opbrengst voor de Provincie leidt.
- De financieringsbehoefte voortvloeiend uit de verschillende transacties bedraagt zoals gezegd netto € 98 miljoen. Uiteraard veroorzaakt dit rentelasten, of een derving van rentebaten bij financiering met eigen middelen. Volgens de prognoses zijn de te ontvangen dividenden echter voldoende om deze kosten te compenseren.

### **Liquide middelen transactie WST en KKS**

De aandelentransactie NV Westerscheldetunnel en de aanleg van de Sluiskiltunnel leidt voor de Provincie Zeeland tot een wijziging van de liquide middelen. In de begroting zal rekening worden gehouden worden met een aframing van de te verwachten rentebaten als gevolg van de afname van de liquide middelen.

Het bedrag van € 98 miljoen gerelateerd aan de aandelentransactie Westerscheldetunnel zal per 1 juli a.s. betaald worden uit de momenteel uitstaande deposito's. Naar verwachting zal de aanvang van de bouw van de Sluiskiltunnel plaatsvinden in het jaar 2011 en de oplevering in het jaar 2014. Het bedrag van € 102 miljoen zal gedurende deze periode betaald worden uit de op dat moment uitstaande deposito's.

### **C. Opheffen reserve WOV**

De huidige bestemmingsreserve Westerschelde-oeververbinding (WOV) is gevormd om de jaarlijkse netto-lasten van de deelneming in de NV Westerscheldetunnel en de exploitatie van het fiets-voetveer te kunnen dekken. In

verband met de in het voorgaande genoemde ontwikkeling dient de reserve WOV ontvlochten te worden en vervolgens opgeheven te worden. Het saldo van de reserve WOV wordt gebruikt ter voeding van de bestemmingsreserve bouw Sluiskiltunnel.

**1. Deelneming in de NV Westerscheldetunnel**

De jaarlijkse nettolasten van de deelneming in de NV Westerscheldetunnel bestaan uit de exploitatiebijdragen verminderd met de dividendbaten. Bij de ontvlechting van de reserve worden ten aanzien van de deelneming in de NV Westerscheldetunnel de jaarlijkse exploitatiebijdragen van circa € 3 miljoen per jaar op nihil gezet. Dit als gevolg van de afkoop van de exploitatiebijdragen. De dividendbaten worden opnieuw geraamd op basis van de nieuwe situatie waarbij de Provincie een aandelenbezit in de NV Westerscheldetunnel heeft van 100%. Deze baten worden voortaan echter niet meer aan de reserve WOV toegevoegd maar worden aangewend ter voeding van de bestemmingsreserve bouw Sluiskiltunnel tot een bedrag van € 102 mln.

**2. Fiets-/voetveer**

De netto lasten van het fiets-/voetveer bestaan uit de som van de afschrijvingslasten van de swath-schepen, de kapitaallasten en exploitatielasten van de walvoorzieningen en de exploitatiebijdragen aan Veolia (was BBA Connex), verminderd met de rijksbijdragen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Deze baten en lasten worden op dit moment ten laste van de reserve WOV gebracht. In de nieuwe situatie worden deze kosten en baten rechtstreeks naar de budgettaire ruimte geboekt.

**D. Gevolgen Provinciale Begroting**

De twee bijzondere transacties worden in de Provinciale boekhouding (begroting & jaarrekening) als volgt verwerkt (zie bijlage 3) :

- = boeking balans
- = boeking resultatenrekening

**Boekingen ivm de overname aandelen NV Westerscheldetunnel door de Provincie Zeeland:**

- **Opboeking Aandelenkapitaal:**  
Op dit moment bezit de Provincie Zeeland reeds 4,6% van het aandelenkapitaal (stand eind 2008 € 27 mln). Als gevolg van de transactie wordt het aandelenkapitaal verhoogd met ca € 98 mln naar ca. € 125 mln (=100% van de aandelen).
- **Verhoging dividendopbrengsten:**  
Op dit moment ontvangt de Provincie Zeeland jaarlijks dividendopbrengsten over 4,6% van de aandelen (in het jaar 2008; € 1,6 mln). Als gevolg van de transactie zal de verwachte dividendopbrengst aanmerkelijk stijgen. Deze opbrengsten zijn aan de hand van een rekenmodel bepaald waar een aantal aannames aan ten grondslag liggen. Bij doorrekening van minder gunstige aannames in het model, dalen de verwachte dividendopbrengsten weliswaar, maar blijft de uitkomst positief.
- **Gemiste rentebaten liquide middelen:**  
Als gevolg van de afname van de liquide middelen voor een bedrag van € 98 mln nemen ook de rentebaten af. Deze afname van de rentebaten wordt geraamd op circa +/- € 4 mln per jaar.
- **Bijdrage exploitatie NV. Westerscheldetunnel:**  
Op dit moment betaalt de Provincie Zeeland aan de NV Westerscheldetunnel een exploitatiebijdrage (in het jaar 2009 € 3,1 mln). Als gevolg van de afkoop van de exploitatiebijdragen in de nieuwe situatie vervallen deze bijdragen, wat een positief effect heeft op de resultatenrekening. Het gaat hierbij om een bedrag van circa € 3 mln per jaar.
- **Beheer deelnemingen (externe adviseurs):**  
In verband met de transactie WST en SKT is een beroep gedaan op externe adviseurs. Ter financiële dekking van deze kosten wordt voor 2009 een bedrag geraamd van € 712.000,-. Als gevolg van de toename van het belang van de deelnemingen NV Westerscheldetunnel en BV KKS, is de verwachting dat in de toekomst meer een beroep zal worden gedaan op externe adviseurs. Om die reden wordt vanaf het jaar 2010 hiervoor een bedrag geraamd van € 100.000,- structureel.

### **Boekingen ivm de realisatie van de Sluiskiltunnel:**

- **Onttrekking reserve "tunnel Sluiskil":**  
De investering van de Sluiskiltunnel (voor de Provincie 102 mln) wordt financieel gedekt uit de bestemmingsreserve Sluiskil.
- **Exploitatiekosten Sluiskiltunnel:**  
Voor de beheers- onderhoudskosten van de Sluiskiltunnel wordt gedurende 10 jaar na de opening van de Sluiskiltunnel een bedrag van € 2,8 mln per jaar geraamd. Daarna neemt het Rijk het onderhoud voor haar rekening.
- **Verzekeringskosten Sluiskiltunnel:**  
Voor de verzekeringskosten van de Sluiskiltunnel wordt uitgegaan van € 140.000,- ( een half pro mille van de bouwsom van € 275 mln).
- **Mutatie rentebaten liquide middelen:**  
Als gevolg van de ontvangen dividendopbrengsten van de deelneming in de NV Westerscheldetunnel en de investering in de bouw van de Sluiskiltunnel zullen de hoogte van de liquide middelen wijzigen. Deze mutaties resulteren in een wijziging van de verwachte rentebaten.

### **Boekingen ivm de vrijval van de reserve WOV:**

- **Opheffen bestemmingsreserve WOV:**  
De bestemmingsreserve (stand eind 2008; € 13,4 mln) wordt opgeheven;
- **Opboeking dekkingsreserve:**  
Voor de investering van de Fast Ferry aanlandingsvoorzieningen en gebouwen/terrein wordt een dekkingsreserve gevormd van € 3,6 mln resp. € 2,3 mln.
- **Vrijval bestemmingsreserve WOV:**  
Het saldo van de reserve WOV valt vrij. Dit bedrag wordt vervolgens naar de bestemmingsreserve tunnel Sluiskil geboekt.
- **Jaarlijkse vrijval dekkingsreserve:**  
Parallel aan de afschrijvingskosten vindt een vrijval plaats van de dekkingsreserve Fast Ferry aan landingsvoorzieningen ( € 0,15 mln per jaar), en gebouwen/terrein ( € 0,09 mln per jaar)
- **Vrijval exploitatiebijdrage reserve WOV:**  
De jaarlijkse exploitatiebijdrage reserve WOV ad € 4,8 mln per jaar komt te vervallen ten gunste van de resultatenrekening.
- **De kosten van het voetveer:**  
De kosten van het voetveer worden in de huidige situatie geboekt ten laste van de reserve WOV. In de nieuwe situatie komen deze kosten ad. € 5,3 mln ten laste van de resultatenrekening.
- **De baten van het voetveer:**  
De baten van het voetveer worden in de huidige situatie geboekt ten gunste van de reserve WOV. In de nieuwe situatie komen deze baten ad € 2,1 mln per jaar, ten gunste van de resultatenrekening.
- **Aanvulling bestemmingsreserve Sluiskiltunnel**  
Als gevolg van de vrijval van de reserve WOV is er ruimte om de bestemmingsreserve Bouw Sluiskiltunnel te verhogen. Zoals eerder aangegeven wordt ook de dividendopbrengst van de aandelen in de NV WST aangewend tot een dotatie aan de bestemmingsreserve. De bestemmingsreserve tunnel Sluiskil wordt aangevuld tot een bedrag van een bedrag van € 102 mln. Deze bestemmingsreserve wordt aangewend voor de bouw van de tunnel Sluiskil.

Onderwerp:

Goedkeuring begrotingswijziging inzake transactie WST / KKS

---

De gevolgen voor de budgettaire ruimte als gevolg van alle drie de transacties samen bedragen voor het jaar:  
2009 € 0,4 mln positief  
2010 € 0,5 mln positief  
2011 € 0,4 mln positief  
2012 € 0,4 mln positief

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig bijgevoegd ontwerp-besluit.

gedeputeerde staten,

Karla Peijs, voorzitter,

 secretaris.

Ontwerp-besluit

De staten der provincie Zeeland,  
gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van , nr. ;

besluiten:

- Vaststellen begrotingswijziging;
- Het saldo van de bestemmingsreserve WOV toevoegen aan de bestemmingsreserve tunnel Sluiskil. Vervolgens de bestemmingsreserve WOV opheffen.
- Het voeden van de bestemmingsreserve tunnel Sluiskil uit de dividendopbrengst van de deelneming in de NV Westerscheldetunnel tot een bedrag van € 102 mln. Deze bestemmingsreserve aanwenden voor de bouw van de tunnel Sluiskil.
- Het instellen van een dekkingsreserve Fast Ferry Aanlandingsvoorzieningen.
- Het instellen van een dekkingsreserve Fast Ferry Gebouwen, terreinen.
- Het GS college mandateren om de transactie van de aandelenverwerving van de NV Westerscheldetunnel verder af te wikkelen.

bijlage 1

# Provinciale Staten



Provincie Zeeland

Gedeputeerde  
belast met  
behandeling:

Poppelaars, A.J.G.

Vergadering PS: 27-06-2008  
Nr: FEZ-074  
Agenda nr:  
Vergadering GS: 17-06-2008  
Nr: 08017000/

Onderwerp: Bod op aandelen NV WST ter realisering van de  
financiële dekking van de Kanaalkruising Sluiskil

VOORSTEL

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

**Samenvatting:** Eind 2007 is door de Provincie Zeeland een bod uitgebracht op de aandelen NV Westerscheldetunnel (NV WST) van het Rijk. Het betreft 95,4% van de aandelen. De Provincie Zeeland is nu aandeelhouder in de NV WST voor 4,6%. Middels het bod op de aandelen NV WST is een oplossing voorhanden voor de financiële dekking van de Kanaalkruising Sluiskil. De besprekingen met het Ministerie van Financiën zijn in een vergevorderde fase. Het college van Gedeputeerde Staten vraagt van Provinciale Staten mandaat om de onderhandelingen af te ronden binnen de kaders die in het onderliggende statenvoorstel worden omschreven. De Minister van Financiën informeert nog voor het zomerreces de Kamer inzake deze transactie. Tegelijkertijd met dit Statenvoorstel gaat er dan een brief naar de Tweede Kamer met dezelfde strekking als dit Statenvoorstel. De Minister geeft middels deze brief aan dat hij voornemens is de aandelen in NV Westerscheldetunnel aan de Provincie Zeeland te verkopen. Het streven van de Provincie Zeeland is om de afspraken te bekrachtigen middels een intentieovereenkomst medio juli 2008.

## Inleiding

Zowel door de Provincie Zeeland als het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt de aanleg van een tunnel bij Sluiskil wenselijk geacht. De huidige brug bij Sluiskil staat vaak open als gevolg van het drukke scheepvaartverkeer. Dit leidt tot slechte afwikkeling van het autoverkeer. Na de openstelling van de Westerscheldetunnel is de druk van het autoverkeer alleen maar verder toegenomen.

Vooralsnog zijn voor de benodigde investeringen in de kanaalkruising Sluiskil onvoldoende financiële middelen beschikbaar. In een intentieverklaring tussen de Staat en de Provincie Zeeland is wel een rijksbijdrage vastgelegd, maar deze is niet voldoende om alle investeringskosten te dekken. Voor het tekort wordt naar alternatieve bekostigingsmogelijkheden gezocht. Naast een bijdrage van de Provincie Zeeland, het Vlaams Gewest, Zeeland Seaports en de gemeente Terneuzen wordt als oplossing gezien om het overrendement van de NV Westerscheldetunnel (NV WST) voor de tunnel bij Sluiskil aan te wenden.

Provinciale Staten hebben in 2006 duidelijk aangegeven dat de Westerscheldetunnel in publieke handen moet blijven en niet geprivatiseerd mag worden bij een commerciële partij. Middels deze aandelentransactie wordt aan deze eis voldaan en is tegelijkertijd een financieringsinstrument ontstaan om de Kanaalkruising Sluiskil te realiseren.

Middels dit statenvoorstel willen wij uw Staten toestemming vragen omtrent het afwickelen van het bod van de Provincie Zeeland op de aandelen NV Westerscheldetunnel (NV WST) van het Rijk.

Onderwerp:

Bod op aandelen NV WST ter realisering van de financiële dekking van de Kanaalkruising Sluiskil

---

### **Doel**

Het doel van de transactie is overname van de aandelen NV WST, zodat hiermee een mogelijkheid wordt gecreëerd om op financieel verantwoorde wijze de Kanaalkruising Sluiskil te realiseren.

De kenmerkende punten van het door ons uitgebrachte bod zijn als volgt:

- Provincie Zeeland wil Kanaalkruising Sluiskil (KKS) realiseren, maar het project kent een tekort in de financiële dekking van € 75 miljoen.
- De NV WST kent een overrendement<sup>1</sup> dat mag worden aangewend ter dekking van het dekkingstekort van de KKS (Motie Geluk).
- Alternatieven voor de financiële dekking zijn onderzocht, maar het bod op de aandelen NV WST komt daar het gunstigst uit: de overname van de aandelen NV WST vergroot weliswaar de investering, maar verlaagt het risico voor de Provincie Zeeland.
- De overname van de aandelen NV WST van het Rijk is een oplossing omdat de Provincie Zeeland er dan voor kan kiezen het overrendement gelijk aan te wenden. Er hoeft dan niet te worden gewacht tot 2030.
- Door overname van de aandelen NV WST wordt tegemoet gekomen aan de zorg van de Provinciale Staten met betrekking tot borging van het publiek belang.
- De Provincie Zeeland als aandeelhouder heeft invloed op de tarieven. Doch hierbij een kanttekening: de berekeningen van overrendement in de NV WST gaan uit van het huidige tarievenbeleid. Op korte termijn valt dus geen groot verschil te verwachten in de toltarieven en zeker geen tolvrije tunnel. Op het moment dat de kosten en investering zijn terugverdiend kan hierin bijstelling plaatsvinden.
- De tunnelwet blijft van kracht.
- Het huidig belang van de Provincie Zeeland is 4,6 % in de NV WST. Dit betreft een financieel gezonde onderneming, met als hoofddoel de exploitatie van de Westerscheldetunnel. Deze tunnel is veilig, in goede technische staat en heeft een hoge beschikbaarheidsgraad.

### **Aankoopproces**

Halverwege 2007 is het idee van een aandelentransactie als middel om de financiële dekking van de KKS te realiseren ontstaan. Tijdens het proces bent u door ons meerdere malen op hoofdlijnen op de hoogte gesteld. Het bod is opgesteld samen met een extern deskundige. Vervolgens is er door een andere, externe deskundige een second review gedaan op de juistheid en uitgangspunten van het bod.

Het bod is eind december 2007 uitgebracht aan de Minister van Financiën, die het heeft beoordeeld en afgestemd met de andere Ministeries. In februari van dit jaar bent u middels een brief geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot het bod op de aandelen NV WST.

Vervolgens heeft vanaf medio mei ambtelijk overleg en afstemming plaatsgevonden. Op 13 juni 2008 is Provinciale Staten geïnformeerd over het daarbij bereikte resultaat.

Momenteel is het bod rijp voor uitvoering.

De Minister informeert de Tweede Kamer middels een brief.

Er wordt door de Provincie Zeeland naar gestreefd om medio juli 2008 de afspraken tussen de Minister van Financiën en de Provincie Zeeland te bekrachtigen middels een intentieovereenkomst.

### **Bod**

*Inhoudelijk bestaat het bod uit drie onderdelen:*

- de aankoop van aandelen van de Staat in de NV Westerscheldetunnel
- de verdeling van de risico's behorende bij de aandelentransactie
- de afkoop van de rijksbijdrage van Verkeer en Waterstaat

Deze onderdelen dienen in nauwe samenhang met elkaar te worden gezien.

---

<sup>1</sup> Overrendement is het meerdere rendement boven de 7,5 %, die het Rijk eist op haar beleggingen. Overrendement komt pas vrij aan het einde van de looptijd van de tolheffing door de NV WST.

Onderwerp:

Bod op aandelen NV WST ter realisering van de financiële dekking van de Kanaalkruising Sluiskil

*Het bod biedt perspectief voor alle betrokken partijen:*

Bij de vormgeving van het bod heeft de provincie Zeeland getracht zoveel mogelijk aansluiting te zoeken bij de belangen en doelstellingen van de betrokken partijen, zodat elke partij baat heeft bij het ten uitvoer brengen van dit bod.

Ministerie van Financiën	<ul style="list-style-type: none"><li>- Met het bod wordt het gewenste rendement van de Staat van 7,5% veiliggesteld.</li><li>- Met het bod wordt tegemoet gekomen aan de zorg van de Provinciale Staten met betrekking tot borging van het publiek belang omdat in tegenstelling tot privatisering de provincie Zeeland als publieke partij de aandelen verwerft.</li></ul>
Ministerie van Verkeer en Waterstaat	<ul style="list-style-type: none"><li>- Met het bod komt realisatie van het project Kanaalkruising Sluiskil dichterbij. (onder voorbehoud van planologische procedure.)</li><li>- Met het bod wordt de budgettaire druk ten aanzien van de exploitatiebijdrage opgelost</li></ul>
Provincie Zeeland	<ul style="list-style-type: none"><li>- Met het bod wordt realisatie van het project Kanaalkruising Sluiskil mogelijk</li><li>- Met het bod is voor de provincie weliswaar een investeringsbedrag gemoeid, tegelijkertijd kan de provincie door een toename aan sturingsmogelijkheden het risico adequater beheersen.</li></ul>
NV WST:	<ul style="list-style-type: none"><li>- Na realisering van de Kanaalkruising Sluiskil neemt het verkeersaanbod door de Westerscheldetunnel met naar verwachting 6% toe.</li></ul>
Algemeen:	<ul style="list-style-type: none"><li>- Met het bod wordt het overrendement van de Westerscheldetunnel gebruikt voor de aanleg van Sluiskil conform de motie Geluk (VVD).</li><li>- Met het bod wordt voldaan aan de motie Verdaas (PvdA) om de aanleg van een tunnel bij Sluiskil te bevorderen.</li></ul>

Specifiek voor de Provincie Zeeland worden hierbij twee zaken uit het collegeprogramma "Nieuwe Verbindingen" in deze transactie gecombineerd:

- Kanaalkruising Sluiskil. Doelstelling is: de noord-zuid verbinding in Zeeland completeren door nabij Sluiskil een belangrijk knelpunt daar weg te nemen middels de aanleg van een tunnel onder het kanaal Gent-Terneuzen en zodoende economische potenties van de Kanaalzone optimaal te benutten en de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen. Het college verricht alle technische, financiële en organisatorische werkzaamheden om in deze collegeperiode de realisatie van een tunnel bij Sluiskil te starten. Met deze tunnel wordt een bijdrage geleverd aan de CO<sub>2</sub>-reductie omdat auto's niet meer staan te wachten voor een brugverbinding die doorgang biedt aan de scheepvaart.
- Deelname in NV Westerscheldetunnel. Doelstelling is: vergroten van de invloed op o.a. het beleid en de tarieven van de Westerscheldetunnel (WST). De WST vormt een belangrijke regionale schakel in de verbinding tussen Zeeuws-Vlaanderen en overig Zeeland. Dat verhoudt zich niet tot de zeggenschap over de WST en de tarieven, waar het Rijk thans 95% zeggenschap heeft. Indien vergroting van de zeggenschap mogelijk blijkt, bezien wij samen met de Minister van Financiën onder welke condities zulks kan geschieden.

Kaders inzake de afstemming over het bod:

- Financieel zijn beide partijen akkoord inzake de berekeningssystematiek. De voorwaarden zoals vastgelegd in het bod zijn gebaseerd op voor alle partijen reële uitgangspunten. Zoals eerder aangegeven geldt als eis voor het Ministerie van Financiën een rendement van 7,5 % op haar belegging. Voor de afkoop bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geldt dat de verplichtingen met de overheidsindex (IBOI), (vastgezet op 1,5%), worden berekend en afgekocht tegen de rente op langlopende leningen. De uiteindelijke bedragen kunnen alleen nog variëren afhankelijk van de uiteindelijke overnamedatum van de aandelen van de NV WST. De berekeningswijze, zoals ook getoetst door de tweede, externe deskundige ligt vast.
- Risico verdeling. Uitgangspunt is dat de aandeelhouder die eruit stapt geen risico's meer draagt. Provincie Zeeland zal in overleg met de NV WST de verzekerbare risico's gaan verzekeren, zodat het risico voor de Provincie Zeeland tot een aanvaardbaar niveau wordt teruggebracht. Uitgezonderd de

Onderwerp:

Bod op aandelen NV WST ter realisering van de financiële dekking van de Kanaalkruising Sluiskil

extreme risico's die niet verzekeraar zijn (denk aan terrorisme, total loss en nucleaire ramp) hiervoor wordt in overleg met het Rijk een oplossing uitgewerkt en aansluiting gezocht bij reeds bestaande 'vangnetten'. Specifieke scope-wijzigingen ten aanzien van de NV WST zijn geregeld in een beheersovereenkomst met V&W.

- De risico's bestaande uit het verleden worden op basis van de oude aandelenverhouding (95,4 / 4,6 %) behandeld. Het gaat hier om twee afgewezen bouwclaims, waarvan het hoger beroep nog loopt.

Binnen deze kaders wordt aan u het mandaat gevraagd. Financiële details zijn vertrouwelijk in te zien bij de behandelend ambtenaar.

#### **Begroting**

De invloed op de provinciale begroting is op hoofdlijnen als volgt:

- Balans: door de combinatie van aankoop aandelen en afkoop rijksbijdrage ontstaat 'per saldo' een wijziging in de hoogte van de financiële deelneming. Dit komt omdat de afkoop rijksbijdrage grotendeels gelijktijdig als agio kan worden uitgekeerd.
- Verlies- winstrekening: tot op heden gingen dividenduitkeringen vanuit de NV WST in de reserve Westerschelde oeververbinding (WOV). Om de geldstromen en exploitatiebijdragen beter zichtbaar te maken in uw begroting wordt gewerkt aan opheffing van deze reserve. Hierover wordt u middels een aparte begrotingswijziging separaat geïnformeerd.

#### **Conclusie:**

Met het rondkomen van de aandelentransactie is een mogelijkheid gevonden de ontbrekende € 75 miljoen in de financiële dekking voor de investering in de Kanaalkruising Sluiskil rond te krijgen.

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig bijgevoegd ontwerp-besluit.

gedeputeerde staten,

Mevr. Drs. K.M.H. Peijs, voorzitter,

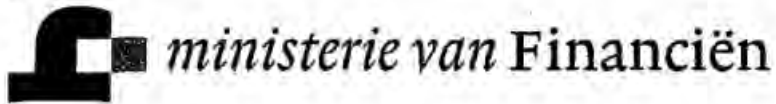
Mr. Drs.  secretaris.

#### Ontwerp-besluit

De staten der provincie Zeeland,  
gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van , nr. ;

besluiten:

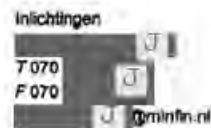
Het college van GS mandaat te verstrekken om de 95,4% aandelen in de NV Westerscheldetunnel (NV WST) van het Rijk te verwerven, binnen de in dit statenvoorstel geschetste kaders.



Directie Financieringen

Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA 's-Gravenhage

Datum Uw brief (Kenmerk) Ons kenmerk  
Fin 2008-00581



Onderwerp  
voorgenomen verkoop aandelen N.V. Westerscheldetunnel

Geachte voorzitter,

Met deze brief wil ik u informeren dat ik voornemens ben de aandelen in de N.V. Westerscheldetunnel (verder N.V. WST) te verkopen aan de Provincie Zeeland.

*Voorgenomen privatisering 2006*

Nadat mijn voorganger had geconstateerd dat ten aanzien van de WST een adequate borging van de publieke belangen bestaat middels de Tunnelwet, is in 2006 de Tweede Kamer geïnformeerd over een op handen zijnde verkoop van de N.V. WST. De Provinciale Staten heeft echter een motie tegen privatisering van de N.V. WST aangenomen. Sindsdien heeft de Provincie Zeeland onderzocht of het mogelijk zou zijn de tunnel over te nemen van het Rijk. Inmiddels heeft de Provincie Zeeland een bod uitgebracht op de aandelen N.V. WST van het Rijk. Het betreft 95,4% van de aandelen. De provincie Zeeland is nu aandeelhouder in de N.V. voor 4,6%.

*Rationale verkoop aan provincie*

De Provincie Zeeland wil de WST graag overnemen om met behulp van het verwachte overrendement van de tunnel de zogeheten Kanaalkruising Sluiskil (verder KKS) te kunnen dekken. Ten tijde van de besluitvorming over de aanleg van de WST is als beleidsuitgangspunt gekozen, dat een minimaal projectrendement van 7,5% noodzakelijk is. Het rendement boven deze 7,5% op de netto investeringen van de Staat – het overrendement – zal volgens eerdere toezegging ten goede komen aan de Provincie Zeeland ter financiering van de

KKS. Bij verkoop eindigt het project voor de Staat en aangezien verkoop zal plaatsvinden tegen een verkoopprijs waarbij de Staat exact een rendement behaalt van 7.5% op haar netto investeringen, is het overrendement vanaf dan direct beschikbaar voor de provincie Zeeland in plaats van in 2033<sup>1</sup>. Hiermee wordt gehoor gegeven aan de motie Geluk<sup>2</sup>.

Het is mijns inziens doelmatiger om het aandeelhouderschap op regionaal niveau te beleggen aangezien het ook een regionaal publiek belang betreft. Met de verkoop van aandelen aan een decentrale overheid kom ik tevens tegemoet aan de zorg van de Provinciale Staten met betrekking tot borging van het publiek belang, wat eerder leidde tot de hierboven genoemde motie.

Ook voor de N.V. WST zelf is verkoop gunstig. Door verkoop komt de realisatie van de KKS dichterbij waarbij de WST dan deel zal uitmaken van een gecompleteerde provinciale noord-zuid verbinding in Zeeland. Voor KKS moet behalve de financiering ook nog een planologische procedure worden afgerond.

#### *Inhoud van de bieding*

Inhoudelijk bestaat de bieding uit drie onderdelen:

- de aankoop van aandelen van de Staat in de NV Westerscheldetunnel
- de afkoop van de rijksbijdrage van Verkeer en Waterstaat
- de verdeling van de risico's behorende bij de aandelentransactie

Financieel zijn beide partijen akkoord. De voorwaarden zoals vastgelegd in het bod zijn gebaseerd op voor alle partijen reële uitgangspunten. De aankoop geschiedt tegen een vastgesteld prijsmechanisme dat uitgaat van 7.5% rendement voor de Staat.

De exploitatiebijdrage die het ministerie van Verkeer en Waterstaat jaarlijks betaalt tot en met het einde van de exploitatie van de tunnel door N.V. WST, zal worden afgekocht. Naast de jaarlijkse exploitatiebijdrage aan de N.V. WST, wordt door de N.V. WST jaarlijks dividend aan haar aandeelhouders uitgekeerd. Deze stromen benaderen elkaar in omvang. Door het afkopen (contant maken) van de exploitatiebijdrage komt dit geld eerder beschikbaar voor de N.V. en kan in de vorm van dividend worden aangewend door de provincie ter gedeeltelijke financiering van de aandelen N.V. WST. De uiteindelijke bedragen kunnen alleen nog variëren afhankelijk van de uiteindelijke overnamedatum van de aandelen van de N.V. WST. De berekeningswijze is reeds overeengekomen en tevens door een externe deskundige getoetst.

Met betrekking tot de risicoverdeling stel ik mij op het standpunt dat bij

---

<sup>1</sup> Beëindiging project indien geen verkoop plaatsvindt, tunnel komt om niet terug naar het Rijk

<sup>2</sup> Kamerstukken 2002-2003, 17741, nr. 44

overdracht van de aandelen ook de operationele risico's overgedragen zullen worden. Dit neemt echter niet weg dat ik samen met de Provincie Zeeland zal bezien hoe grote risico's zoals het risico op een total loss van de WST het beste kunnen worden belegd. De Provincie Zeeland zal in overleg met de N.V. WST de verzekerbare risico's in ieder geval gaan verzekeren, zodat het risico voor de Provincie Zeeland tot een aanvaardbaar niveau wordt teruggebracht.

*Verkoopproces*

De besprekingen zijn in een gevorderd stadium. Aan de Provinciale Staten wordt, middels een Statenvoorstel, gelijktijdig met deze brief mandaat gevraagd door de Gedeputeerde Staten. Zodra Provinciale Staten haar mandaat gegeven heeft, zal ik het verkoopproces inzetten. Daarbij zal ik in overleg met mijn collega van Verkeer en Waterstaat bekijken hoe de prestatie-eisen met betrekking tot het onderhoud van de WST kunnen worden vastgelegd.

De Minister van Financiën,



Wouter Bo

bericht op brief van:

Voorzitter Provinciale Staten  
t.a.v. de Statengriffier

uw kenmerk:

ons kenmerk: 08035626/20

afdeling: Verkeer en Vervoer

bijlage(n): 1

behandeld door:

doorkiesnummer:

(0118)

onderwerp:

Sluiskiltunnel

verzonden: 10 DEC. 2008

Middelburg, 9 december 2008

Geachte voorzitter,

Op 19 november 2008 is ons voorstel inzake de Sluiskiltunnel, dat geagendeerd staat voor uw vergadering van 19 december 2008, besproken in de commissie Bestuurlijke en Financiële Zaken (BFZ). Op dat moment gingen wij er vanuit dat de ondertekening van de verkoopovereenkomst voor de aandelen van de NV Westerscheldetunnel nog medio december zou kunnen plaatsvinden. De laatste uitwerkingen, zouden dan na het ondertekenen van de verkoopovereenkomst plaats kunnen vinden. Zorgvuldigheidshalve zou dat leiden tot een voorbehoud of ontbindende voorwaarde in de verkoopovereenkomst.

Onlangs heeft Minister Bos aangegeven dat hij bij de overdracht van de aandelen in de NV Westerscheldetunnel niet kan instemmen met voorbehouden of ontbindende voorwaarden in de verkoopovereenkomst. In die brief (zie bijlage) geeft hij aan dat hij qua prijs niet op het scherpst van de snede wil onderhandelen, maar dat duidelijk moet zijn hoe afspraken over de risicoverdeling, waaronder overdracht van operationele risico's, geregeld worden. Minister Bos rekent daartoe ook het risico op tegenvallend rendement, alsook afspraken over onderhouds- en overdrachtseisen ten aanzien van de Westerscheldetunnel (gelet op teruglevering van de tunnel aan het Rijk bij beëindiging van de tolheffing), en de af te sluiten verzekeringen.

Het is met name het laatste – het daadwerkelijk afsluiten van verzekeringen – dat wegens de verplichte Europese aanbesteding enkele maanden tijd zal vergen. Naar verwachting van alle partijen zullen alle resterende zaken in die periode worden opgelost, zodat ondertekening van de verkoopovereenkomst nu voorzien is tussen half april en begin mei 2009 (uiterlijk 3 weken voor uw mei-vergadering in 2009). Deze planning heeft de instemming van het Ministerie van Financiën en de NV Westerscheldetunnel en wordt door alle partijen als harde streefdatum gezien.

Nu zou desondanks de behandeling van ons voorstel op 19 december 2008 in uw staten doorgang kunnen vinden, zij het dat u dan een voorwaardelijk besluit wordt voorgelegd (namelijk het verlenen van een krediet onder voorbehoud van de overdracht van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel). Uw besluit zou dan pas in mei volgend jaar materieel in werking treden. Het lijkt ons procedureel juist om u een definitief voorstel op een later moment voor te leggen. Bovendien kunnen wij dan tegelijk met de kredietverlening de doorwerking daarvan in de begroting aan u voorleggen via een begrotingswijziging, zodat u alle besluiten hierover in een keer kunt nemen.

Gelet ook op de signalen vanuit de commissie BFZ achten wij ons gelegitimeerd om in de tussentijd onverminderd door te gaan met de voorbereidingen van de realisatie van de tunnel bij Sluiskil, zodat geen vertraging in de uitvoering hoeft te ontstaan. Dat betekent dat wij wel medio december de bestuursovereenkomst met Terneuzen (bijgevoegd bij het eerder verzonden statenvoorstel) over de planologische procedure willen tekenen, zodat de gemeente Terneuzen in januari 2009 met die planologische procedure kan starten.

Voor wat betreft de oprichting van de project-BV, waarvan de concept-statuten eveneens bij het eerder verzonden statenvoorstel gevoegd zijn, is wellicht de indruk ontstaan dat er nog inhoudelijke wijzigingen in de concept-statuten zullen optreden. Dit is echter niet het geval. Wij zijn dan ook voornemens om zo spoedig mogelijk deze BV op te richten en de statuten vast te stellen in de vorm zoals die u zijn toegezonden. Wij zullen daarbij de rol van aandeelhouder op ons nemen. Met het oog hierop stellen wij voor dat u uw eventuele wensen en bedenkingen ter zake van de oprichting van de BV KKS – voor zover u de behandeling daarvan in de commissie BFZ van 19 november 2008 onvoldoende acht – aan ons college kenbaar maakt in de commissie BFZ van 17 december 2008. Uw eventuele wensen en bedenkingen zullen wij betrekken bij ons besluit om die project-BV op te richten.

Op deze wijze hoeft latere behandeling van ons voorstel niet tot vertraging bij de uitvoering te leiden.

Wij gaan er van uit dat wij u hiermee voldoende hebben geïnformeerd over de stappen die wij in de komende periode willen gaan zetten. Uiteraard houden wij u tussentijds op de hoogte van eventuele relevante ontwikkelingen.

Wij stellen met het oog hierop voor dat u de besluitvorming over de kredietverlening voor de Sluiskiltunnel aanhoudt tot mei 2009.

Als reactie op de brief van Minister Bos sturen wij een afschrift van deze brief – die met het ministerie is afgestemd – samen met een begeleidend schrijven van gedeputeerde Poppelaars, aan het Ministerie van



PROVINCIE ZEELAND  
AMBT.  
TERMIN  
DATUM 29 JUN 2008  
DOGNR  
ZAAK NR  
CLASS.



Ministerie van Financiën

> Retouradres Postbus 20201 2500 EE Den Haag

mr.drs. A.J.G. Poppelaars  
gedeputeerde Provincie Zeeland  
Provinciehuis  
Postbus 6001  
4330 LA Middelburg

**Directie Financiëring**

Korte Voorhout 7  
2511 CW Den Haag  
Postbus 20201  
2500 EE Den Haag  
www.minfin.nl

**Inlichtingen**

T 070-  
F 070-  
gminfin.nl

**De kenmerk**  
FIN/2008/1164 U

**Uw brief (kenmerk)**

**Bijlagen**

Datum  
Betreft verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel

Geachte heer Poppelaars,

*Bert Toine,*

Zoals u bekend zijn de Provincie Zeeland en ik in onderhandeling over de verkoop van de aandelen die de Staat houdt in de NV Westerscheldetunnel (NVWST). Aan de provincie en aan de Kamer heb ik in juni laten weten dat ik bereid ben tot verkoop.

Bij de totstandkoming van deze transactie stel ik mij constructief en zakelijk op. Onder constructief versta ik dat de Staat akkoord gaat met een verkoopprijs die het minimaal gezochte rendement van 7,5% dekt, met het afkopen van de exploitatiebijdragen en er mee instemt dat de Provincie Zeeland mogelijk hogere rendementen kan aanwenden ter financiering van de Sluiskiltunnel. Het is derhalve niet mijn insteek qua prijs op het scherpst van de snede te onderhandelen.

Bij mijn zakelijke benadering van deze aandelenverkoop behoren afspraken over de risicoverdeling, waaronder overdracht van operationele risico's. Daartoe reken ik ook het risico op tegenvallend rendement, alsook afspraken over onderhouds- en overdrachtselzen en af te sluiten verzekeringen. Op dit moment bestaat bij mij nog onduidelijkheid hoe deze zaken geregeld zullen gaan worden.

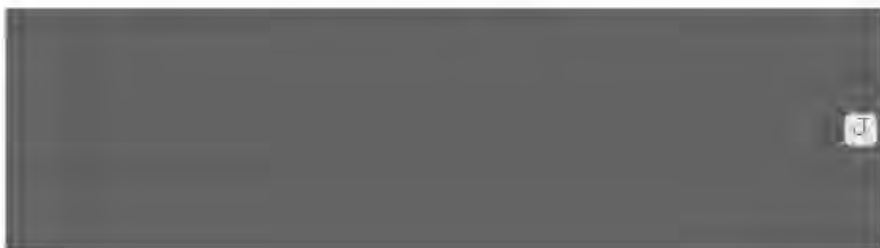
In de concept overeenkomst die ik onlangs ontving doet de provincie een voorstel om te komen tot verkoop onder ontbindende voorwaarden met betrekking tot voornoemde punten. Deze benadering heeft niet mijn voorkeur. Ik wil mij ervan vergewissen dat er tussen betrokken partijen NVWST, de Provincie Zeeland en de Staat volledige overeenstemming bestaat voordat deze zich binden aan de overeenkomst.

**Directe Financieringen**

**Datum**

**Ons kenmerk**  
*FIN/2008/1164 U*

Ik heb begrepen dat in december de Provinciale Staten zullen stemmen over aanleg van de zgn. Sluiskiltunnel. Het te prefereren resultaat zou uiteraard zijn dat wij er in slagen voor dat moment overeenstemming te bereiken. Het felt dat de Staat akkoord gaat met de geboden verkoopprijs en met aanwending van mogelijk hogere rendementen ter financiering van de Sluiskiltunnel illustreer mijns inziens mijn positieve opstelling ten aanzien van de verkoop van aandelen in de NVWST. Evenwel zijn binnen mijn positieve opstelling afwegingen van zakelijke aard leidend. Mogelijke toekomstige financiële consequenties voor de Staat dienen helder geregeld te zijn en zijn voor mij bepalend alvorens ik de verkoopovereenkomst zal tekenen.



**Bijlage bij Statenvoorstel N.V. WST / KKS / FFS**
**hoofdsheet**

Bestand: WOV KKS boekingen versie 8 mei 2009 (+8 mln)definitief

= mutatie balanspost

= mutatie resultatenrekening:

mutatie regel "positief" = toename

mutatie regel "negatief" = afname

**I. Boekingen als gevolg van de transactie overname aandelen NV Westerscheldetunnel door Provincie**

(bedragen in euro's)

	activiteit coda		gerealiseerd				
			2008 31-dec	2009 31-dec	2010 31-dec	2011 31-dec	2012 31-dec
Aandelenkapitaal NV Westerscheldetunnel:	00019	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	27.869.722	125.238.169 27.060.722 98.177.447	125.238.169 26.541.722 98.696.447	125.238.169 25.272.722 99.965.447	125.238.169 24.313.722 100.924.447
Dividend NV Westerscheldetunnel	75101	SOLL (model) toename budg. ruimte	1.605.474	8.118.554 1.004.083 7.114.471	38.754.755 1.395.366 37.359.389	8.351.348 1.636.487 6.714.861	6.607.105 2.115.906 4.491.199
rentepercentage:				4,0%	4,0%	4,0%	4,0%
Gemiste Rentebaten liquide Middelen (= 4% van 119 mln dat nu niet ontvangen wordt)	76157	SOLL (model) afname budg. ruimte		-1.963.549	-3.947.858	-3.998.618	-4.036.978
Bijdrage Exploitatie NV Westerscheldetunnel	74964	SOLL (model) toename budg. ruimte	2.900.217	0 2.935.916 2.935.916	0 3.023.993 3.023.993	0 3.114.713 3.114.713	0 3.208.154 3.208.154
Beheer deelnemingen (externe adviseurs) (facturen ten onrechte ten laste van bestemm.res. Sluiskil overboeken) (€ 352.034,- reeds geboekt; € 360.800,- geraamd)	nieuwe coda activiteit	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	0	-712.834 0 -712.834	-100.000 0 -100.000	-100.000 0 -100.000	-100.000 0 -100.000
<b>Subtotaal: mutatie budgettaire ruimte gerelateerd aan de transactie overname aandelen NV Westerscheldetunnel:</b>				<b>7.374.004</b>	<b>36.335.524</b>	<b>5.730.956</b>	<b>3.562.375</b>

**II. Boekingen als gevolg van de transactie bouw Sluiskiltunnel**

(bedragen in euro's)

	activiteit coda		gerealiseerd		raming		
			2008 31-dec	2009 31-dec	2010 31-dec	2011 31-dec	2012 31-dec
Onttrekking reserve als gevolg van investering		Investering per jaar (raming KKS)	1.778.645	1.221.355	4.000.000	5.000.000	15.000.000
Bestemmingsreserve tunnel Sluiskil (voorbereidingskosten geboekt op activiteit 74080)	00200	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	27.000.000	24.000.000 23.951.091 48.909	20.000.000 23.922.723 -3.922.723	15.000.000 23.894.355 -8.894.355	-0 0 -0
Onttrekking aanvullende reserve als gevolg van investering		Investering per jaar (raming KKS)		14.400.000	51.200.000	58.100.000	63.800.000
Bestemmingsreserve tunnel Sluiskil (nieuwe reserve: saldo transactie I en III)	00200	SOLL (model) onttrekking IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	0	0 14.400.000 0	0 51.200.000 0	0 58.100.000 0	0 63.800.000 0
Beheers-, onderhoudskosten Sluiskiltunnel: incl. kosten verkeersmanagement	nieuw afname budg. ruimte	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0
Verzekeringskosten Sluiskiltunnel:	nieuw afname budg. ruimte	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	0	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0
mutatie liquide middelen: gemiddelde liquide middelen:				5.893.116	39.252.505	40.967.366	30.458.565
rentepercentage:				2,0%	2,5%	3,0%	
Mutatie Rentebaten liquide Middelen (ontvangen dividenden -/- investering)	76157	SOLL (model) toename budg. ruimte		0	451.456	1.002.748	1.071.389
<b>Subtotaal: mutatie budgettaire ruimte gerelateerd aan de transactie bouw Sluiskiltunnel:</b>				<b>0</b>	<b>451.456</b>	<b>1.002.748</b>	<b>1.071.389</b>

**III. Boekingen gerelateerd aan de vrijval van de reserve WOV**

(bedragen in euro's)

	activiteit coda		gerealiseerd				
			2008 31-dec	2009 31-dec	2010 31-dec	2011 31-dec	2012 31-dec
Onttrekking reserve als gevolg van investering				0	0	0	0
Bestemmingsreserve WOV opheffing reserve	00205	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	13.443.107	10.327.579 -10.327.579	8.456.363 -8.456.363	7.109.360 -7.109.360	6.337.089 -6.337.089
Fast Ferry aanlandingsvoorzieningen: dekkingreserve FF aanlandingsvoorzieningen	nieuwe coda activiteit	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	0	3.658.376 0 3.658.376	3.506.176 0 3.506.176	3.353.976 0 3.353.976	3.201.776 0 3.201.776
Fast Ferry gebouwen terreinen: dekkingreserve FF gebouwen terreinen	nieuwe coda activiteit	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	0	2.299.456 0 2.299.456	2.207.206 0 2.207.206	2.114.956 0 2.114.956	2.022.706 0 2.022.706
Vrijval reserve WOV effect budgettaire ruimte: Bestemmingsreserve WOV opheffing reserve	toename budg. ruimte	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)		0 7.485.275	0 0	0 0	0 0
Fast Ferry aanlandingsvoorzieningen: vrijval dekkingsreserve FF aanlandingsvoorzieningen	nieuw toename budg. ruimte	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	0	152.200 0 152.200	152.200 0 152.200	152.200 0 152.200	152.200 0 152.200
Fast Ferry gebouwen terreinen: vrijval dekkingsreserve FF gebouwen terreinen	nieuw toename budg. ruimte	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	0	92.250 0 92.250	92.250 0 92.250	92.250 0 92.250	92.250 0 92.250
Vrijval exploitatie bijdrage reserve WOV	info Jan Krijn toename budg. ruimte	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	0	0 4.863.800 4.863.800	0 4.863.800 4.863.800	0 4.863.800 4.863.800	0 4.863.800 4.863.800
van transport subsheet Fast Ferry (cf. voorstel Ad v. Liere) lasten	afname budg. ruimte	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	0	-5.389.834 0 -5.389.834	-5.097.275 0 -5.097.275	-5.160.453 0 -5.160.453	-4.749.516 0 -4.749.516
van transport subsheet Fast Ferry (cf. voorstel Ad v. Liere) baten	toename budg. ruimte	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	0	2.105.682 0 2.105.682	2.119.900 0 2.119.900	2.135.617 0 2.135.617	2.151.807 0 2.151.807
Mutatie toevoeging reserve WOV dividenduitkering NV Westerscheldetunnel (zie ook activiteit 75101)	77905 afname budg. ruimte	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	0	0 -1.004.083 1.004.083	0 -1.395.366 1.395.366	0 -1.636.487 1.636.487	0 -2.115.906 2.115.906
Mutatie onttrekking reserve WOV Bijdrage exploitatie NV Westerscheldetunnel (zie ook activiteit 74964)	77905 toename budg. ruimte	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	0	0 2.935.916 -2.935.916	0 3.023.993 -3.023.993	0 3.114.713 -3.114.713	0 3.208.154 -3.208.154
Bestemmingsreserve tunnel Sluiskil toename reserve	afname budg. ruimte	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)		-14.400.000 0 -14.400.000	-36.800.000 0 -36.800.000	-6.900.000 0 -6.900.000	-5.700.000 0 -5.700.000
<b>Subtotaal: mutatie budgettaire ruimte gerelateerd aan de vrijval van de reserve WOV:</b>				<b>-7.022.459</b>	<b>-36.297.752</b>	<b>-6.294.812</b>	<b>-4.281.708</b>
<b>Groottotaal: mutatie budgettaire ruimte</b>				<b>351.544</b>	<b>489.228</b>	<b>438.892</b>	<b>352.056</b>

GEMANDATEERD BESLUIT

Stafafdelingen FEZ



documentnummer

09019817

Zaaknummer

verwijsnummer

paraaf / medeparaaf

Gemandateerde

d.d.:

Afdelingshoofd datum paraaf

drs. [redacted]



10/5

Fin. Toets datum paraaf

Besluit

Brief verzenden

Jur. toets datum paraaf

Directeur datum paraaf

Aantal te paraferen bijlagen:

Behandeld door

naam

afdeling

doorkiesnummer

datum

Drs. [redacted] J

FEZ

(0118) [redacted] J

13-05-2009

geadresseerde

bericht op brief van

adressering

Aan de Voorzitter van Provinciale Staten

kenmerk geadresseerde

bijlage(n)

1 (statenvoorstel, FEZ-112)

onderwerp

aanbieden statenvoorstellen

FEZ-112

aanwijzingen

verwerkt registratuur

paraaf

uiterste verzenddatum



tekstverwerking

paraaf

verzenddatum brief

paraaf

opm. verzending

paraaf

collationeren

paraaf

terug naar ambtenaar J/N

paraaf

NEE

Naar TVC gekopieerd.d.d.

documentnaam

verzenden afschriften aan

nummers bijlagen

1. [redacted] J

2. [redacted] J

3.

4.

5.

6.

indien meer afschriften; adreslijst toevoegen



bericht op brief van:

Aan de Voorzitter van Provinciale Staten

uw kenmerk:

ons kenmerk: 09019817

afdeling: Financieel-economische Zaken

bijlage(n): 1 (statenvoorstellen FEZ-112)

behandeld door: Drs. [redacted]

doorkiesnummer: (0118) [redacted]

onderwerp: aanbieden statenvoorstel  
FEZ-112

verzonden: 18 MEI 2009

Middelburg,

Geachte voorzitter,

Hierbij bieden wij u het statenvoorstel aan inzake de aandelenverwerving Westerscheldetunnel (FEZ-112) met het verzoek deze te behandelen in uw vergadering van Provinciale Staten van **29 mei** aanstaande.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten,  
namens dezen,

[redacted signature]  
drs. [redacted]  
hoofd afdeling Financieel-economische Zaken.

Gedeputeerde  
belast met  
behandeling: Poppelaars, A.J.G.

Vergadering PS: 29-05-2009  
Nr: FEZ-112  
Agenda nr:  
Vergadering GS: 12-05-2009  
Nr: 09018622 /12

Onderwerp: Goedkeuring begrotingswijziging (4<sup>e</sup>)  
aandelentransactie NV Westerscheldetunnel,  
investering Sluiskiltunnel en ontvlechting reserve

VOORSTEL

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

**Samenvatting:** Op 27 juni 2008 heeft u besloten om ons college mandaat te verlenen om binnen daartoe vastgestelde kaders de 95,4% aandelen van de NV Westerscheldetunnel van het Rijk te verwerven. Op 18 mei jl. heeft dit geresulteerd in de ondertekening van de daartoe strekkende koopovereenkomst. Doelstelling van de verwerving is om op deze wijze het overrendement op de exploitatie van de Westerscheldetunnel in te kunnen zetten ter dekking van de aanlegkosten van de Sluiskiltunnel. Dit overrendement wordt nu voorgefinancierd door de Provincie Zeeland en zal moeten worden terugverdiend middels de toekomstige exploitatie van de NV Westerscheldetunnel. Door de overname beschikken we ook over een sturingsinstrument om deze doelstelling te kunnen realiseren.

In dit statenvoorstel wordt als eerste de financiële structuur van de aandelenverwerving NV Westerscheldetunnel uiteengezet. Vervolgens wordt de relatie tussen deze transactie en de aanleg van de Sluiskiltunnel gelegd. Tot slot komt de ontvlechting van de reserve WOV aan bod. Een onderdeel daarvan wordt gevormd door de baten en lasten gerelateerd aan het fiets-/voetveer.

De gevolgen voor de budgettaire ruimte als gevolg van alle drie deze transacties samen bedragen voor het jaar:

2009	€ 0,4 mln positief
2010	€ 0,5 mln positief
2011	€ 0,4 mln positief
2012	€ 0,4 mln positief

Deze positieve financiële uitkomsten zijn mede gebaseerd op de verwachte resultaten van de NV Westerscheldetunnel in de komende jaren. In overleg met de directie van de NV Westerscheldetunnel is op basis van een aantal veronderstellingen berekend welke dividendopbrengsten in de komende jaren verwacht kunnen worden. Van belang is dat deze veronderstellingen niet afwijken van de situatie als die bestond vóór de overname van de 95,4% aandelen van het Rijk.

---

Hierbij bieden wij u ter vaststelling een ontwerpbesluit tot wijziging van de begroting aan. In deze wijziging zijn de financiële gevolgen verwerkt van de overname van de aandelen NV Westerscheldetunnel en de realisering van de Sluiskiltunnel.

#### **Inleiding / Voorgeschiedenis**

Provinciale Staten hebben op 27 juni 2008 het college van GS mandaat verstrekt om de 95,4% aandelen in de NV Westerscheldetunnel (NV WST) van het Rijk te verwerven binnen de in het statenvoorstel geschetste kaders. Dit met als doel om door middel van deze transactie, een

Onderwerp:

Goedkeuring begrotingswijziging (4<sup>e</sup>) aandelentransactie NV Westerscheldetunnel, investering Sluiskiltunnel en ontvlechting reserve WOV.

---

mogelijkheid te creëren om op financieel verantwoorde wijze de aanleg van de Sluiskiltunnel te realiseren. Het statenvoorstel dat indertijd is voorgelegd is bijgevoegd (**bijlage 1**).

In december 2008 bent u per brief (**bijlage 2**) geïnformeerd over het feit dat de ondertekening van de koopovereenkomst voor de aandelen van de NV Westerscheldetunnel gepland voor december 2008 is uitgesteld. De reden hiervan is dat Minister Bos niet kon instemmen met de overdracht van de aandelen, zolang er voorbehouden of ontbindende voorwaarden in de verkoopovereenkomst stonden. Dit betrof met name nadere afspraken over de risicoverdeling, af te sluiten verzekeringen en de onderhouds- en overdrachtseisen. Inmiddels zijn de resterende zaken uitgewerkt en is op 18 mei 2009 de koopovereenkomst getekend. De uitwerking van de overeenkomst past binnen de door Provinciale Staten in juni 2008 geschetste kaders.

De hoofdelementen die in deze overeenkomst zijn opgenomen zijn:

- De Provincie Zeeland koopt de 95,4% aandelen NV Westerscheldetunnel van het Rijk voor een bedrag van € 970.749.429;
- De Staat draagt haar verplichting jegens de NV Westerscheldetunnel tot het betalen van een jaarlijkse exploitatiebijdrage over aan de Provincie Zeeland en betaalt hiervoor een eenmalige afkoopsom van € 881.463.930;
- Het verschil ad € 89.285.499 wordt daadwerkelijk per bank betaald door de Provincie Zeeland aan de notaris op 1 juli 2009 (leveringsdatum);
- Op 1 juli 2009 stort de notaris dit bedrag door naar het Rijk en is de Provincie Zeeland eigenaar geworden van 100% van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel;
- De aandelen van de NV WST mogen niet zonder meer verkocht worden. Er geldt in principe een aanbiedingsplicht aan de Staat.
- In principe neemt de Provincie Zeeland met de koop van de aandelen alle risico's over van de Staat, maar daarop gelden een aantal belangrijke uitzonderingen:
  - o Er loopt nog één grote financiële claim uit de bouwperiode genaamd indexclaim. Ordegrootte circa € 50 miljoen. Wanneer deze tegen alle verwachtingen in nog tot schade zou leiden wordt deze naar rato van de oude aandelenverhouding verdeeld tussen Staat en Provincie.
  - o Verandering van wet- of regelgeving met een zeer grote financiële consequentie voor de NV Westerscheldetunnel en daarmee indirect voor de Provincie Zeeland is reeds vastgelegd in de Totstandbrengingsovereenkomst.
  - o Daarboven heeft de Provincie Zeeland van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat vóór de ondertekening van de overeenkomst nog een brief ontvangen, waarin de toezegging is gedaan dat de invoering van kilometerheffing het recht tot tolheffing niet zal aantasten.
  - o De NV Westerscheldetunnel heeft alle verzekerbare risico's verzekerd.
  - o Wanneer de premie van de verzekeringen extreem zou stijgen is een vangnetregeling voorzien die voorziet in een financiële bijdrage door de Staat.
  - o Wanneer er zich een niet verzekeraar risico voordoet erkent de Staat haar primaire verantwoordelijkheid voor de maatregelen die het vervoer tussen de Westerschelde oevers mogelijk maken.
  - o Een buitengewone schade (groter dan € 20 miljoen) leidt tot bestuurlijk overleg.
  - o Een aantal onvoorziene omstandigheden (te denken valt aan bijvoorbeeld een verborgen gebrek dat zich voordoet na de garantietermijn van de aannemer, dus na 2013) leidt tot bestuurlijk overleg.
- Tot slot is in de overeenkomst vastgelegd op welke wijze de infrastructuur aan het einde van de exploitatieperiode door de NV WST zal worden overgedragen aan het Ministerie van Verkeer & Waterstaat. Daarin is tevens voorzien een financiële verrekening van investeringen aan het einde van de exploitatieperiode die een economische levensduur hebben die langer is dan de exploitatieperiode.

In dit statenvoorstel wordt als eerste de financiële structuur van de aandelentransactie Westerscheldetunnel uiteengezet. Vervolgens wordt de relatie tussen deze transactie met de aanleg van de Sluiskiltunnel gelegd. Tot slot komt de ontvlechting van de reserve WOV aan bod. Bij dit laatste onderdeel zijn ook de baten en lasten die zijn gerelateerd aan het fiets-/ voetveer meegenomen.

Onderwerp:

Goedkeuring begrotingswijziging (4<sup>e</sup>) aandelentransactie NV Westerscheldetunnel, investering Sluiskiltunnel en ontvlechting reserve WOV.

---

#### **A. Financiële structuur van de Westerscheldetunnel transactie**

In een aantal stappen wordt de transactie van de Westerscheldetunnel uiteengezet. Deze stappen worden verslaggevingstechnisch beschouwd als één transactie. De navolgende bedragen zijn afgerond naar miljoenen euro's.

- De Provincie koopt de 95,4% aandelen die het Rijk (Ministerie van Financiën) heeft in de NV WST voor € 971 miljoen. Deze overnamesom is zo bepaald dat het Rijk precies het door haar geëiste rendement van 7,5% haalt over de periode waarin het Rijk de aandelen in haar bezit had. Daarbij wordt rekening gehouden met reeds ontvangen agio en dividend.
- Het Rijk (Ministerie van Verkeer & Waterstaat) heeft een verplichting tot het betalen van een jaarlijkse exploitatiebijdrage aan de NV WST (circa € 52 miljoen per jaar; prijspeil 2009). De Provincie neemt deze verplichting over en ontvangt hiervoor een afkoopsom van het Rijk van € 881 miljoen. Dit bedrag is bepaald door de netto contante waarde te bepalen van de jaarlijkse exploitatiebijdrage die het Rijk aan de NV WST betaalt. Bij de bepaling van de netto contante waarde is gerekend met een rekenrente van 4,5% en een indexatie van 1,5%.
- Per saldo moet de Provincie dus € 90 miljoen betalen voor de aandelen. Daarnaast heeft de Provincie nu de verplichting tot het betalen van een jaarlijkse exploitatiebijdrage aan de NV WST.
- De Provincie maakt met de NV WST de afspraak dat de jaarlijkse exploitatiebijdrage wordt afgekocht. De NV WST ontvangt **eenmalig** een bedrag van € 8 miljoen van de Provincie. Het bedrag van € 8 miljoen is gebaseerd op een inschatting van de NV WST van de benodigde middelen, gegeven het toekomstige inkomsten- en uitgaven profiel. Daarbij is onder andere gekeken naar het investeringsprogramma, waarin de komende jaren hoge investeringen in o.a. ongelijkvloerse kruisingen en verbreding van de toeleidende wegen voorkomen. Dit eenmalige bedrag van € 8 miljoen wordt door de Provincie weer terugverdiend door toekomstige dividendopbrengsten uit de deelneming in de NV WST. Een en ander zal worden uitgewerkt in een separate overeenkomst tussen de Provincie en de NV WST. Deze overeenkomst zal definitief worden vastgesteld na de levering van de aandelen door het Rijk aan de Provincie Zeeland (voorzien op 1 juli 2009).
- Aangezien de afkoop als integraal onderdeel wordt beschouwd van de transactie verantwoordt de Provincie het bedrag van 8 miljoen als aanschafwaarde van de aandelen. De waarde van de verworven aandelen wordt daarmee € 98 miljoen (€ 90 mln + € 8 mln).

#### **Waarde van de deelneming**

In overleg met de accountant wordt de deelneming in eerste instantie gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs van € 98 miljoen, vermeerderd met de reeds bestaande 4,6% deelneming van circa € 27 miljoen, ofwel in totaal tegen € 125 miljoen. Bekend is dat de tunnel op 15 maart 2033 tegen een bedrag van € 1,- wordt overgedragen aan het Rijk. Op dat moment beschikt de NV WST naar verwachting over een eigen vermogen van circa € 76,1 miljoen, i.c. het gestorte aandelenkapitaal.

De vraag is aan de orde hoe deze waardedaling van € 125 naar € 76 miljoen moet worden verwerkt. Het BBV schrijft voor dat deelnemingen worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs of lagere marktwaarde. Dit betekent dat een afwaardering van de deelneming pas aan de orde is, als de waarde ervan lager wordt dan € 125 miljoen. Conform de vigerende verslaggevingsvoorschriften zal de Provincie jaarlijks middels een zogenaamde "impairment-test" op grond van de exploitatieprognoses van de NV WST de marktwaarde moeten beoordelen of afwaardering aan de orde is. Afwaardering is aan de orde op het moment dat de contante waarde van de toekomstige baten en lasten die samenhangen met de deelneming lager is dan de boekwaarde. Op grond van de huidige inzichten en berekeningen is de verwachting dat pas tegen het einde van de exploitatieperiode de marktwaarde lager zal zijn dan de verkrijgingsprijs. Het gevolg daarvan is dat de waardedaling van € 125 naar € 76 miljoen ten laste zal komen van een beperkt aantal jaren, wat de exploitatie van de Provincie in die jaren uiteraard nadelig beïnvloedt. Volgens de prognoses zijn de te ontvangen dividenden aan het einde van de exploitatieperiode voldoende om deze lasten te compenseren.

Onderwerp:

Goedkeuring begrotingswijziging (4<sup>e</sup>) aandelentransactie NV Westerscheldetunnel, investering Sluiskiltunnel en ontvlechting reserve WOV.

### **B: Relatie tussen de aandelentransactie met de aanleg van de Kanaalkruising Sluiskil**

De financiële kostenraming van de bouw van de Sluiskiltunnel (SKT) bedraagt € 275 miljoen (prijspeil 2008). Hierbij dient nog rekening gehouden te worden met de voorhands geraamde jaarlijkse exploitatiekosten in verband met beheer, onderhoud, verkeers- en incidentmanagement hetgeen geraamd wordt op 1% van de bouwsom (= € 2,75 miljoen) per jaar gedurende 10 jaar. Na die periode wordt het onderhoud voor rekening van het Rijk uitgevoerd.

In een intentieverklaring met het Rijk is de volgende kostenverdeling afgesproken voor de bouw van de SKT:

<b>Financiële dekking bouw Kanaal Kruising Sluiskil</b>			
<b>Bijdrage door:</b>	<b>bedrag (* mln euro)</b>	<b>bedrag (* mln euro)</b>	<b>Financiële dekking</b>
Provincie Zeeland	75,0		uit overrendement (> 7,5%) op de WST
Provincie Zeeland	27,0		uit de reserve tunnel Sluiskil
<i>subtotaal:</i>		102,0	
Ministerie van Verkeer & Waterstaat	137,5		eigen bijdrage
Ministerie van Verkeer & Waterstaat	24,0		bijdrage Vlaanderen
<i>subtotaal:</i>		161,5	
Zeeland Seaports		10,5	
Gemeente Terneuzen		1,0	
<b>TOTAAL:</b>		<b>275,0</b>	

- Zoals in de voorgaande tabel weergegeven verstrekt de Provincie Zeeland een bijdrage van € 102 miljoen aan de BV Kanaalkruising Sluiskil (BV KKS) die de Sluiskiltunnel gaat realiseren (prijspeil 2008). Van dit bedrag wordt door de Provincie € 27 miljoen financieel gedekt uit de bestaande reserves. Het overige bedrag ad € 75 miljoen wordt financieel gedekt door het verwachte overrendement (> 7,5%) op de exploitatie van de Westerscheldetunnel.
- Op grond van de richtlijnen van het BBV is de bouw van de SKT een investering met maatschappelijk nut. Volgens de huidige berekeningen zal de provincie de bijdrage aan de bouw van de Sluiskiltunnel volledig uit eigen middelen kunnen dekken. Deze financiële dekking bestaat met name uit de verwachte dividendopbrengsten van de NV Westerscheldetunnel. Deze dividendopbrengsten worden jaarlijks toegevoegd aan de bestemmingsreserve tunnel Sluiskil tot een bedrag van € 102 mln. Vervolgens wordt deze bestemmingsreserve aangewend voor de bouw van de tunnel Sluiskil.
- Op basis van het huidige dividendbeleid wordt de netto winst uitgekeerd aan de aandeelhouders. De resultaten zijn geprognoseerd tot en met het jaar 2033, wanneer de tunnel wordt overgedragen aan het Rijk, op grond van de exploitatieprognose van de NV WST. Er wordt van uitgegaan dat de geprognoseerde jaarwinst uitgekeerd wordt in het jaar volgend op het boekjaar en in dat jaar tot een opbrengst voor de Provincie leidt.
- De financieringsbehoefte voortvloeiend uit de verschillende transacties bedraagt zoals gezegd netto € 98 miljoen. Uiteraard veroorzaakt dit rentelasten, of een derving van rentebaten bij financiering met eigen middelen. Volgens de prognoses zijn de te ontvangen dividenden echter voldoende om deze kosten te compenseren.

### **Liquide middelen transactie WST en KKS**

De aandelentransactie NV Westerscheldetunnel en de aanleg van de Sluiskiltunnel leidt voor de Provincie Zeeland tot een wijziging van de liquide middelen. In de begroting zal rekening worden gehouden worden met een aframing van de te verwachten rentebaten als gevolg van de afname van de liquide middelen.

Onderwerp:

Goedkeuring begrotingswijziging (4<sup>e</sup>) aandelentransactie NV Westerscheldetunnel, investering Sluiskiltunnel en ontvlechting reserve WOV.

---

Het bedrag van € 98 miljoen gerelateerd aan de aandelentransactie Westerscheldetunnel zal per 1 juli a.s. betaald worden uit de momenteel uitstaande deposito's. Naar verwachting zal de aanvang van de bouw van de Sluiskiltunnel plaatsvinden in het jaar 2011 en de oplevering in het jaar 2014. Het bedrag van € 102 miljoen zal gedurende deze periode betaald worden uit de op dat moment uitstaande deposito's.

### **C. Opheffen reserve WOV**

De huidige bestemmingsreserve Westerschelde-oeververbinding (WOV) is gevormd om de jaarlijkse netto-lasten van de deelneming in de NV Westerscheldetunnel en de exploitatie van het fiets-voetveer te kunnen dekken. In verband met de in het voorgaande genoemde ontwikkeling dient de reserve WOV ontvlochten te worden en vervolgens opgeheven te worden. Het saldo van de reserve WOV wordt gebruikt ter voeding van de bestemmingsreserve bouw Sluiskiltunnel.

#### **1. Deelneming in de NV Westerscheldetunnel**

De jaarlijkse nettolasten van de deelneming in de NV Westerscheldetunnel bestaan uit de exploitatiebijdragen verminderd met de dividendbaten. Bij de ontvlechting van de reserve worden ten aanzien van de deelneming in de NV Westerscheldetunnel de jaarlijkse exploitatiebijdragen van circa € 3 miljoen per jaar op nihil gezet. Dit als gevolg van de afkoop van de exploitatiebijdragen.

De dividendbaten worden opnieuw geraamd op basis van de nieuwe situatie waarbij de Provincie een aandelenbezit in de NV Westerscheldetunnel heeft van 100%. Deze baten worden voortaan echter niet meer aan de reserve WOV toegevoegd maar worden aangewend ter voeding van de bestemmingsreserve bouw Sluiskiltunnel tot een bedrag van € 102 mln.

#### **2. Fiets-/voetveer**

De netto lasten van het fiets-/voetveer bestaan uit de som van de afschrijvingslasten van de swath-schepen, de kapitaallasten en exploitatielasten van de walvoorzieningen en de exploitatiebijdragen aan Veolia (was BBA Connex), verminderd met de rijksbijdragen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Deze baten en lasten worden op dit moment ten laste van de reserve WOV gebracht. In de nieuwe situatie worden deze kosten en baten rechtstreeks naar de budgettaire ruimte geboekt.

### **D. Gevolgen Provinciale Begroting**

De twee bijzondere transacties worden in de Provinciale boekhouding (begroting & jaarrekening) als volgt verwerkt (zie bijlage 3) :

- = boeking balans
- = boeking resultatenrekening

### **Boekingen ivm de overname aandelen NV Westerscheldetunnel door de Provincie Zeeland:**

#### **• Opboeking Aandelenkapitaal:**

Op dit moment bezit de Provincie Zeeland reeds 4,6% van het aandelenkapitaal (stand eind 2008 € 27 mln). Als gevolg van de transactie wordt het aandelenkapitaal verhoogd met ca € 98 mln naar ca. € 125 mln (=100% van de aandelen).

#### **○ Verhoging dividendopbrengsten:**

Op dit moment ontvangt de Provincie Zeeland jaarlijks dividendopbrengsten over 4,6% van de aandelen (in het jaar 2008; € 1,6 mln). Als gevolg van de transactie zal de verwachte dividendopbrengst aanmerkelijk stijgen. Deze opbrengsten zijn aan de hand van een rekenmodel bepaald waar een aantal aannames aan ten grondslag liggen. Bij doorrekening van minder gunstige aannames in het model, dalen de verwachte dividendopbrengsten weliswaar, maar blijft de uitkomst positief.

#### **○ Gemiste rentebaten liquide middelen:**

Als gevolg van de afname van de liquide middelen voor een bedrag van € 98 mln nemen ook de rentebaten af. Deze afname van de rentebaten wordt geraamd op circa -/ € 4 mln per jaar.

#### **○ Bijdrage exploitatie NV. Westerscheldetunnel:**

Op dit moment betaalt de Provincie Zeeland aan de NV Westerscheldetunnel een exploitatiebijdrage

Onderwerp:

Goedkeuring begrotingswijziging (4<sup>e</sup>) aandelentransactie NV Westerscheldetunnel, investering Sluiskiltunnel en ontvlechting reserve WOV.

---

(in het jaar 2009 € 3,1 mln). Als gevolg van de afkoop van de exploitatiebijdragen in de nieuwe situatie vervallen deze bijdragen, wat een positief effect heeft op de resultatenrekening. Het gaat hierbij om een bedrag van circa € 3 mln per jaar.

o **Beheer deelnemingen (externe adviseurs):**

In verband met de transactie WST en SKT is een beroep gedaan op externe adviseurs. Ter financiële dekking van deze kosten wordt voor 2009 een bedrag geraamd van € 712.000,-. Als gevolg van de toename van het belang van de deelnemingen NV Westerscheldetunnel en BV KKS, is de verwachting dat in de toekomst meer een beroep zal worden gedaan op externe adviseurs. Om die reden wordt vanaf het jaar 2010 hiervoor een bedrag geraamd van € 100.000,- structureel.

**Boekingen ivm de realisatie van de Sluiskiltunnel:**

• **Onttrekking reserve "tunnel Sluiskil":**

De investering van de Sluiskiltunnel (voor de Provincie 102 mln) wordt financieel gedekt uit de bestemmingsreserve Sluiskil.

o **Exploitatiekosten Sluiskiltunnel:**

Voor de beheers- onderhoudskosten van de Sluiskiltunnel wordt gedurende 10 jaar na de opening van de Sluiskiltunnel een bedrag van € 2,8 mln per jaar geraamd. Daarna neemt het Rijk het onderhoud voor haar rekening.

o **Verzekeringskosten Sluiskiltunnel:**

Voor de verzekeringskosten van de Sluiskiltunnel wordt na de oplevering uitgegaan van € 140.000,- (een half pro mille van de bouwsom van € 275 mln).

o **Mutatie rentebaten liquide middelen:**

Als gevolg van de ontvangen dividendopbrengsten van de deelneming in de NV Westerscheldetunnel en de investering in de bouw van de Sluiskiltunnel zullen de hoogte van de liquide middelen wijzigen. Deze mutaties resulteren in een wijziging van de verwachte rentebaten.

**Boekingen ivm de vrijval van de reserve WOV:**

• **Opheffen bestemmingsreserve WOV:**

De bestemmingsreserve (stand eind 2008; € 13,4 mln) wordt opgeheven;

• **Opboeking dekkingsreserve:**

Voor de investering van de Fast Ferry aanlandingsvoorzieningen en gebouwen/terrein wordt een dekkingsreserve gevormd van € 3,6 mln resp. € 2,3 mln.

o **Vrijval bestemmingsreserve WOV:**

Het saldo van de reserve WOV valt vrij. Dit bedrag wordt vervolgens naar de bestemmingsreserve tunnel Sluiskil geboekt.

o **Jaarlijkse vrijval dekkingsreserve:**

Parallel aan de afschrijvingskosten vindt een vrijval plaats van de dekkingsreserve Fast Ferry aanlandingsvoorzieningen (€ 0,15 mln per jaar), en gebouwen/terrein (€ 0,09 mln per jaar)

o **Vrijval exploitatiebijdrage reserve WOV:**

De jaarlijkse exploitatiebijdrage reserve WOV ad € 4,8 mln per jaar komt te vervallen ten gunste van de resultatenrekening.

o **De kosten van het voetveer:**

De kosten van het voetveer worden in de huidige situatie geboekt ten laste van de reserve WOV. In de nieuwe situatie komen deze kosten ad. € 5,4 mln ten laste van de resultatenrekening.

o **De baten van het voetveer:**

De baten van het voetveer worden in de huidige situatie geboekt ten gunste van de reserve WOV. In de nieuwe situatie komen deze baten ad € 2,1 mln per jaar, ten gunste van de resultatenrekening.

Onderwerp:

Goedkeuring begrotingswijziging (4<sup>e</sup>) aandelentransactie NV Westerscheldetunnel, investering Sluiskiltunnel en ontlechting reserve WOV.

---

o **Aanvulling bestemmingsreserve Sluiskiltunnel**

Als gevolg van de vrijval van de reserve WOV is er ruimte om de bestemmingsreserve Bouw Sluiskiltunnel te verhogen. Zoals eerder aangegeven wordt ook de dividendopbrengst van de aandelen in de NV WST aangewend tot een dotatie aan de bestemmingsreserve. De bestemmingsreserve tunnel Sluiskil wordt aangevuld tot een bedrag van een bedrag van € 102 mln. Deze bestemmingsreserve wordt aangewend voor de bouw van de tunnel Sluiskil.

De gevolgen voor de budgettaire ruimte als gevolg van alle drie de transacties samen bedragen voor het jaar:

2009 € 0,4 mln positief

2010 € 0,5 mln positief

2011 € 0,4 mln positief

2012 € 0,4 mln positief

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig bijgevoegd ontwerp-besluit.

gedeputeerde staten,

Karla Peijs, voorzitter,

Viek Verdult, secretaris.

Ontwerp-besluit

De staten der provincie Zeeland,  
gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 12 mei 2009 , nr. 09018622 / 12 ;

besluiten:

- Vaststellen begrotingswijziging (**bijlage 4**);
- Het saldo van de bestemmingsreserve WOV toevoegen aan de bestemmingsreserve tunnel Sluiskil. Vervolgens de bestemmingsreserve WOV opheffen.
- Het voeden van de bestemmingsreserve tunnel Sluiskil uit de dividendopbrengst van de deelneming in de NV Westerscheldetunnel tot een bedrag van € 102 mln. Deze bestemmingsreserve aanwenden voor de bouw van de tunnel Sluiskil.
- Het instellen van een dekkingsreserve Fast Ferry Aanlandingsvoorzieningen.
- Het instellen van een dekkingsreserve Fast Ferry Gebouwen, terreinen.
- Het GS college mandateren om de transactie van de aandelenverwerving van de NV Westerscheldetunnel verder af te wikkelen.

Bijlage I

Gedeputeerde Staten



Provincie Zeeland

bericht op brief van:

Voorzitter Provinciale Staten

uw kenmerk:

ons kenmerk: 08017007

afdeling: Financieel-economische Zaken

bijlage(n):

behandeld door: Drs. [redacted] MBA RA

doorkiesnummer:

onderwerp: aanbestedingsbrief statenvoorstel bod op aandelen NV WST

verzonden: 24 JUNI 2008

Middelburg, 17 juni 2008

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u het statenvoorstel "Bod op aandelen NV WST ter realisering van de financiële dekking van de Kanaalkruising Sluiskil". (bijlage 1)

U ontvangt hierbij ook de brief inzake de voorgenomen verkoop van de aandelen NV WST, die Minister Bos tegelijkertijd aan de Tweede Kamer stuurt. (bijlage 2)

Voor de behandeling van dit statenvoorstel is een extra Commissie Bestuurlijk en Financiële Zaken gepland op 25 juni 2008.

Vervolgens stellen wij voor dit statenvoorstel te agenderen voor de vergadering van Provinciale Staten van 27 juni 2008.

Hoogachtend,



,voorzitter



aris

<b>PROVINCIE ZEELAND</b>	
AFD. 56?	AMST.
AFD. TERMIJN	KATSBURG
DATUM	24 JUNI 2008
DOC.NR.	08018339
ZAAK NR.	
CLASS.	

bijlage 1

# Provinciale Staten



Provincie Zeeland

Gedeputeerde  
belast met  
behandeling: Poppelaars, A.J.G.

Vergadering PS: 27-06-2008  
Nr: FEZ-074  
Agenda nr:  
Vergadering GS: 17-06-2008  
Nr: 08017000/

Onderwerp: Bod op aandelen NV WST ter realisering van de  
financiële dekking van de Kanaalkruising Sluiskil

VOORSTEL

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

**Samenvatting:** Eind 2007 is door de Provincie Zeeland een bod uitgebracht op de aandelen NV Westerscheldetunnel (NV WST) van het Rijk. Het betreft 95,4% van de aandelen. De Provincie Zeeland is nu aandeelhouder in de NV WST voor 4,6%. Middels het bod op de aandelen NV WST is een oplossing voorhanden voor de financiële dekking van de Kanaalkruising Sluiskil. De besprekingen met het Ministerie van Financiën zijn in een vergevorderde fase. Het college van Gedeputeerde Staten vraagt van Provinciale Staten mandaat om de onderhandelingen af te ronden binnen de kaders die in het onderliggende statenvoorstel worden omschreven. De Minister van Financiën informeert nog voor het zomerreces de Kamer inzake deze transactie. Tegelijkertijd met dit Statenvoorstel gaat er dan een brief naar de Tweede Kamer met dezelfde strekking als dit Statenvoorstel. De Minister geeft middels deze brief aan dat hij voornemens is de aandelen in NV Westerscheldetunnel aan de Provincie Zeeland te verkopen. Het streven van de Provincie Zeeland is om de afspraken te bekrachtigen middels een intentieovereenkomst medio juli 2008.

## Inleiding

Zowel door de Provincie Zeeland als het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt de aanleg van een tunnel bij Sluiskil wenselijk geacht. De huidige brug bij Sluiskil staat vaak open als gevolg van het drukke scheepvaartverkeer. Dit leidt tot slechte afwikkeling van het autoverkeer. Na de openstelling van de Westerscheldetunnel is de druk van het autoverkeer alleen maar verder toegenomen.

Vooralsnog zijn voor de benodigde investeringen in de kanaalkruising Sluiskil onvoldoende financiële middelen beschikbaar. In een intentieverklaring tussen de Staat en de Provincie Zeeland is wel een rijksbijdrage vastgelegd, maar deze is niet voldoende om alle investeringskosten te dekken. Voor het tekort wordt naar alternatieve bekostigingsmogelijkheden gezocht. Naast een bijdrage van de Provincie Zeeland, het Vlaams Gewest, Zeeland Seaports en de gemeente Terneuzen wordt als oplossing gezien om het overrendement van de NV Westerscheldetunnel (NV WST) voor de tunnel bij Sluiskil aan te wenden.

Provinciale Staten hebben in 2006 duidelijk aangegeven dat de Westerscheldetunnel in publieke handen moet blijven en niet geprivatiseerd mag worden bij een commerciële partij. Middels deze aandelentransactie wordt aan deze eis voldaan en is tegelijkertijd een financieringsinstrument ontstaan om de Kanaalkruising Sluiskil te realiseren.

Middels dit statenvoorstel willen wij uw Staten toestemming vragen omtrent het afwickelen van het bod van de Provincie Zeeland op de aandelen NV Westerscheldetunnel (NV WST) van het Rijk.

staterstukken

Onderwerp:

Bod op aandelen NV WST ter realisering van de financiële dekking van de Kanaalkruising Sluiskil

---

### **Doel**

Het doel van de transactie is overname van de aandelen NV WST, zodat hiermee een mogelijkheid wordt gecreëerd om op financieel verantwoorde wijze de Kanaalkruising Sluiskil te realiseren.

De kenmerkende punten van het door ons uitgebrachte bod zijn als volgt:

- Provincie Zeeland wil Kanaalkruising Sluiskil (KKS) realiseren, maar het project kent een tekort in de financiële dekking van € 75 miljoen.
- De NV WST kent een overrendement<sup>1</sup> dat mag worden aangewend ter dekking van het dekkingstekort van de KKS (Motie Geluk).
- Alternatieven voor de financiële dekking zijn onderzocht, maar het bod op de aandelen NV WST komt daar het gunstigst uit: de overname van de aandelen NV WST vergroot weliswaar de investering, maar verlaagt het risico voor de Provincie Zeeland.
- De overname van de aandelen NV WST van het Rijk is een oplossing omdat de Provincie Zeeland er dan voor kan kiezen het overrendement gelijk aan te wenden. Er hoeft dan niet te worden gewacht tot 2030.
- Door overname van de aandelen NV WST wordt tegemoet gekomen aan de zorg van de Provinciale Staten met betrekking tot borging van het publiek belang.
- De Provincie Zeeland als aandeelhouder heeft invloed op de tarieven. Doch hierbij een kanttekening: de berekeningen van overrendement in de NV WST gaan uit van het huidige tarievenbeleid. Op korte termijn valt dus geen groot verschil te verwachten in de toltarieven en zeker geen tolvrije tunnel. Op het moment dat de kosten en investering zijn terugverdiend kan hierin bijstelling plaatsvinden.
- De tunnelwet blijft van kracht.
- Het huidig belang van de Provincie Zeeland is 4,6 % in de NV WST. Dit betreft een financieel gezonde onderneming, met als hoofddoel de exploitatie van de Westerscheldetunnel. Deze tunnel is veilig, in goede technische staat en heeft een hoge beschikbaarheidsgraad.

### **Aankoopproces**

Halverwege 2007 is het idee van een aandelentransactie als middel om de financiële dekking van de KKS te realiseren ontstaan. Tijdens het proces bent u door ons meerdere malen op hoofdlijnen op de hoogte gesteld. Het bod is opgesteld samen met een extern deskundige. Vervolgens is er door een andere, externe deskundige een second review gedaan op de juistheid en uitgangspunten van het bod.

Het bod is eind december 2007 uitgebracht aan de Minister van Financiën, die het heeft beoordeeld en afgestemd met de andere Ministeries. In februari van dit jaar bent u middels een brief geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot het bod op de aandelen NV WST.

Vervolgens heeft vanaf medio mei ambtelijk overleg en afstemming plaatsgevonden. Op 13 juni 2008 is Provinciale Staten geïnformeerd over het daarbij bereikte resultaat.

Momenteel is het bod rijp voor uitvoering.

De Minister informeert de Tweede Kamer middels een brief.

Er wordt door de Provincie Zeeland naar gestreefd om medio juli 2008 de afspraken tussen de Minister van Financiën en de Provincie Zeeland te bekrachtigen middels een intentieovereenkomst.

### **Bod**

*Inhoudelijk bestaat het bod uit drie onderdelen:*

- de aankoop van aandelen van de Staat in de NV Westerscheldetunnel
- de verdeling van de risico's behorende bij de aandelentransactie
- de afkoop van de rijksbijdrage van Verkeer en Waterstaat

Deze onderdelen dienen in nauwe samenhang met elkaar te worden gezien.

---

<sup>1</sup> Overrendement is het meerdere rendement boven de 7,5 %, die het Rijk eist op haar beleggingen. Overrendement komt pas vrij aan het einde van de looptijd van de tolheffing door de NV WST.

Onderwerp:

Bod op aandelen NV WST ter realisering van de financiële dekking van de Kanaalkruising Sluiskil

*Het bod biedt perspectief voor alle betrokken partijen:*

Bij de vormgeving van het bod heeft de provincie Zeeland getracht zoveel mogelijk aansluiting te zoeken bij de belangen en doelstellingen van de betrokken partijen, zodat elke partij baat heeft bij het ten uitvoer brengen van dit bod.

Ministerie van Financiën	<ul style="list-style-type: none"><li>- Met het bod wordt het gewenste rendement van de Staat van 7,5% veiliggesteld.</li><li>- Met het bod wordt tegemoet gekomen aan de zorg van de Provinciale Staten met betrekking tot borging van het publiek belang omdat in tegenstelling tot privatisering de provincie Zeeland als publieke partij de aandelen verwerft.</li></ul>
Ministerie van Verkeer en Waterstaat	<ul style="list-style-type: none"><li>- Met het bod komt realisatie van het project Kanaalkruising Sluiskil dichterbij. (onder voorbehoud van planologische procedure.)</li><li>- Met het bod wordt de budgettaire druk ten aanzien van de exploitatiebijdrage opgelost</li></ul>
Provincie Zeeland	<ul style="list-style-type: none"><li>- Met het bod wordt realisatie van het project Kanaalkruising Sluiskil mogelijk</li><li>- Met het bod is voor de provincie weliswaar een investeringsbedrag gemoeid, tegelijkertijd kan de provincie door een toename aan sturingsmogelijkheden het risico adequater beheersen.</li></ul>
NV WST:	<ul style="list-style-type: none"><li>- Na realisering van de Kanaalkruising Sluiskil neemt het verkeersaanbod door de Westerscheldetunnel met naar verwachting 6% toe.</li></ul>
Algemeen:	<ul style="list-style-type: none"><li>- Met het bod wordt het overrendement van de Westerscheldetunnel gebruikt voor de aanleg van Sluiskil conform de motie Geluk (VVD).</li><li>- Met het bod wordt voldaan aan de motie Verdaas (PvdA) om de aanleg van een tunnel bij Sluiskil te bevorderen.</li></ul>

Specifiek voor de Provincie Zeeland worden hierbij twee zaken uit het collegeprogramma "Nieuwe Verbindingen" in deze transactie gecombineerd:

- Kanaalkruising Sluiskil. Doelstelling is: de noord-zuid verbinding in Zeeland completeren door nabij Sluiskil een belangrijk knelpunt daar weg te nemen middels de aanleg van een tunnel onder het kanaal Gent-Terneuzen en zodoende economische potenties van de Kanaalzone optimaal te benutten en de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen. Het college verricht alle technische, financiële en organisatorische werkzaamheden om in deze collegeperiode de realisatie van een tunnel bij Sluiskil te starten. Met deze tunnel wordt een bijdrage geleverd aan de CO<sub>2</sub>-reductie omdat auto's niet meer staan te wachten voor een brugverbinding die doorgang biedt aan de scheepvaart.
- Deelname in NV Westerscheldetunnel. Doelstelling is: vergroten van de invloed op o.a. het beleid en de tarieven van de Westerscheldetunnel (WST). De WST vormt een belangrijke regionale schakel in de verbinding tussen Zeeuws-Vlaanderen en overig Zeeland. Dat verhoudt zich niet tot de zeggenschap over de WST en de tarieven, waar het Rijk thans 95% zeggenschap heeft. Indien vergroting van de zeggenschap mogelijk blijkt, bezien wij samen met de Minister van Financiën onder welke condities zulks kan geschieden.

Kaders inzake de afstemming over het bod:

- Financieel zijn beide partijen akkoord inzake de berekeningssystematiek. De voorwaarden zoals vastgelegd in het bod zijn gebaseerd op voor alle partijen reële uitgangspunten. Zoals eerder aangegeven geldt als eis voor het Ministerie van Financiën een rendement van 7,5 % op haar belegging. Voor de afkoop bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geldt dat de verplichtingen met de overheidsindex (IBOI), (vastgezet op 1,5%), worden berekend en afgekocht tegen de rente op langlopende leningen. De uiteindelijke bedragen kunnen alleen nog variëren afhankelijk van de uiteindelijke overnamedatum van de aandelen van de NV WST. De berekeningswijze, zoals ook getoetst door de tweede, externe deskundige ligt vast.
- *Risico verdeling.* Uitgangspunt is dat de aandeelhouder die eruit stapt geen risico's meer draagt. Provincie Zeeland zal in overleg met de NV WST de verzekerbare risico's gaan verzekeren, zodat het risico voor de Provincie Zeeland tot een aanvaardbaar niveau wordt teruggebracht. Uitgezonderd de

Onderwerp:

Bod op aandelen NV WST ter realisering van de financiële dekking van de Kanaalkruising Sluiskil

---

extreme risico's die niet verzekeraar zijn (denk aan terrorisme, total loss en nucleaire ramp) hiervoor wordt in overleg met het Rijk een oplossing uitgewerkt en aansluiting gezocht bij reeds bestaande 'vangnetten'. Specifieke scope-wijzigingen ten aanzien van de NV WST zijn geregeld in een beheersovereenkomst met V&W.

- De risico's bestaande uit het verleden worden op basis van de oude aandelenverhouding (95,4 / 4,6 %) behandeld. Het gaat hier om twee afgewezen bouwclaims, waarvan het hoger beroep nog loopt.

Binnen deze kaders wordt aan u het mandaat gevraagd. Financiële details zijn vertrouwelijk in te zien bij de behandelend ambtenaar.

### **Begroting**

De invloed op de provinciale begroting is op hoofdlijnen als volgt:

- Balans: door de combinatie van aankoop aandelen en afkoop rijksbijdrage ontstaat 'per saldo' een wijziging in de hoogte van de financiële deelneming. Dit komt omdat de afkoop rijksbijdrage grotendeels gelijkertijd als agio kan worden uitgekeerd.
- Verlies- winstrekening: tot op heden gingen dividenduitkeringen vanuit de NV WST in de reserve Westerschelde oeververbinding (WOV). Om de geldstromen en exploitatiebijdragen beter zichtbaar te maken in uw begroting wordt gewerkt aan opheffing van deze reserve. Hierover wordt u middels een aparte begrotingswijziging separaat geïnformeerd.

### **Conclusie:**

Met het rondkomen van de aandelentransactie is een mogelijkheid gevonden de ontbrekende € 75 miljoen in de financiële dekking voor de investering in de Kanaalkruising Sluiskil rond te krijgen.

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig bijgevoegd ontwerp-besluit.

gedeputeerde staten,

Mevr. Drs. K.M.H. Peijs, voorzitter,

Mr. Drs. L.J.M. Verdult, secretaris.

### Ontwerp-besluit

De staten der provincie Zeeland,  
gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van , nr. ;

besluiten:

Het college van GS mandaat te verstrekken om de 95,4% aandelen in de NV Westerscheldetunnel (NV WST) van het Rijk te verwerven, binnen de in dit statenvoorstel geschetste kaders.

# ministerie van Financiën

Directie Financieringen

Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA 's-Gravenhage

Datum                                      Uw brief (Kenmerk)                      Ons kenmerk  
Fin 2008-00581



Onderwerp  
voorgenomen verkoop aandelen N.V. Westerscheldetunnel

Geachte voorzitter,

Met deze brief wil ik u informeren dat ik voornemens ben de aandelen in de N.V. Westerscheldetunnel (verder N.V. WST) te verkopen aan de Provincie Zeeland.

#### *Voorgenomen privatisering 2006*

Nadat mijn voorganger had geconstateerd dat ten aanzien van de WST een adequate borging van de publieke belangen bestaat middels de Tunnelwet, is in 2006 de Tweede Kamer geïnformeerd over een op handen zijnde verkoop van de N.V. WST. De Provinciale Staten heeft echter een motie tegen privatisering van de N.V. WST aangenomen. Sindsdien heeft de Provincie Zeeland onderzocht of het mogelijk zou zijn de tunnel over te nemen van het Rijk. Inmiddels heeft de Provincie Zeeland een bod uitgebracht op de aandelen N.V. WST van het Rijk. Het betreft 95.4% van de aandelen. De provincie Zeeland is nu aandeelhouder in de N.V. voor 4.6%.

#### *Rationale verkoop aan provincie*

De Provincie Zeeland wil de WST graag overnemen om met behulp van het verwachte overrendement van de tunnel de zogeheten Kanaalkruising Sluiskil (verder KKS) te kunnen dakken. Ten tijde van de besluitvorming over de aanleg van de WST is als beleidsuitgangspunt gekozen, dat een minimaal projectrendement van 7.5% noodzakelijk is. Het rendement boven deze 7.5% op de netto investeringen van de Staat – het overrendement – zal volgens eerdere toezegging ten goede komen aan de Provincie Zeeland ter financiering van de

KKS. Bij verkoop eindigt het project voor de Staat en aangezien verkoop zal plaatsvinden tegen een verkoopprijs waarbij de Staat exact een rendement behaalt van 7.5% op haar netto investeringen, is het overrendement vanaf dan direct beschikbaar voor de provincie Zeeland in plaats van in 2033<sup>1</sup>. Hiermee wordt gehoor gegeven aan de motie Geluk<sup>2</sup>.

Het is mijns inziens doelmatiger om het aandeelhouderschap op regionaal niveau te beleggen aangezien het ook een regionaal publiek belang betreft. Met de verkoop van aandelen aan een decentrale overheid kom ik tevens tegemoet aan de zorg van de Provinciale Staten met betrekking tot borging van het publiek belang, wat eerder leidde tot de hierboven genoemde motie.

Ook voor de N.V. WST zelf is verkoop gunstig. Door verkoop komt de realisatie van de KKS dichterbij waarbij de WST dan deel zal uitmaken van een gecompleteerde provinciale noord-zuid verbinding in Zeeland. Voor KKS moet behalve de financiering ook nog een planologische procedure worden afgerond.

#### *Inhoud van de bieding*

Inhoudelijk bestaat de bieding uit drie onderdelen:

- de aankoop van aandelen van de Staat in de NV Westerscheldetunnel
- de afkoop van de rijksbijdrage van Verkeer en Waterstaat
- de verdeling van de risico's behorende bij de aandelentransactie

Financieel zijn beide partijen akkoord. De voorwaarden zoals vastgelegd in het bod zijn gebaseerd op voor alle partijen reële uitgangspunten. De aankoop geschiedt tegen een vastgesteld prijsmechanisme dat uitgaat van 7.5% rendement voor de Staat.

De exploitatiebijdrage die het ministerie van Verkeer en Waterstaat jaarlijks betaalt tot en met het einde van de exploitatie van de tunnel door N.V. WST, zal worden afgekocht. Naast de jaarlijkse exploitatiebijdrage aan de N.V. WST, wordt door de N.V. WST jaarlijks dividend aan haar aandeelhouders uitgekeerd. Deze stromen benaderen elkaar in omvang. Door het afkopen (contant maken) van de exploitatiebijdrage komt dit geld eerder beschikbaar voor de N.V. en kan in de vorm van dividend worden aangewend door de provincie ter gedeeltelijke financiering van de aandelen N.V. WST. De uiteindelijke bedragen kunnen alleen nog variëren afhankelijk van de uiteindelijke overnamedatum van de aandelen van de N.V. WST. De berekeningswijze is reeds overeengekomen en tevens door een externe deskundige getoetst.

Met betrekking tot de risicoverdeling stel ik mij op het standpunt dat bij

---

<sup>1</sup> Beëindiging project indien geen verkoop plaatsvindt, tunnel komt om niet terug naar het Rijk

<sup>2</sup> Kamerstukken 2002-2003, 17741, nr. 44

overdracht van de aandelen ook de operationele risico's overgedragen zullen worden. Dit neemt echter niet weg dat ik samen met de Provincie Zeeland zal bezien hoe grote risico's zoals het risico op een total loss van de WST het beste kunnen worden belegd. De Provincie Zeeland zal in overleg met de N.V. WST de verzekerbare risico's in ieder geval gaan verzekeren, zodat het risico voor de Provincie Zeeland tot een aanvaardbaar niveau wordt teruggebracht.

#### *Verkoopproces*

De besprekingen zijn in een vergevorderd stadium. Aan de Provinciale Staten wordt, middels een Statenvoorstel, gelijktijdig met deze brief mandaat gevraagd door de Gedeputeerde Staten. Zodra Provinciale Staten haar mandaat gegeven heeft, zal ik het verkoopproces inzetten. Daarbij zal ik in overleg met mijn collega van Verkeer en Waterstaat bekijken hoe de prestatie-eisen met betrekking tot het onderhoud van de WST kunnen worden vastgelegd.

De Minister van Financiën,



bericht op brief van:

Voorzitter Provinciale Staten  
t.a.v. de Statengriffier

uw kenmerk:

ons kenmerk: 08035626/20

afdeling: Verkeer en Vervoer

bijlage(n): 1

behandeld door: [redacted]

doorkiesnummer: (018 [redacted])

onderwerp: Sluiskiltunnel

verzonden: 10 DEC. 2008

Middelburg, 9 december 2008

Geachte voorzitter,

Op 19 november 2008 is ons voorstel inzake de Sluiskiltunnel, dat geagendeerd staat voor uw vergadering van 19 december 2008, besproken in de commissie Bestuurlijke en Financiële Zaken (BFZ). Op dat moment gingen wij er vanuit dat de ondertekening van de verkoopovereenkomst voor de aandelen van de NV Westerscheldetunnel nog medio december zou kunnen plaatsvinden. De laatste uitwerkingen, zouden dan na het ondertekenen van de verkoopovereenkomst plaats kunnen vinden. Zorgvuldigheidshalve zou dat leiden tot een voorbehoud of ontbindende voorwaarde in de verkoopovereenkomst.

Onlangs heeft Minister Bos aangegeven dat hij bij de overdracht van de aandelen in de NV Westerscheldetunnel niet kan instemmen met voorbehouden of ontbindende voorwaarden in de verkoopovereenkomst. In die brief (zie bijlage) geeft hij aan dat hij qua prijs niet op het scherpst van de snede wil onderhandelen, maar dat duidelijk moet zijn hoe afspraken over de risicoverdeling, waaronder overdracht van operationele risico's, geregeld worden. Minister Bos rekent daartoe ook het risico op tegenvallend rendement, alsook afspraken over onderhouds- en overdrachtseisen ten aanzien van de Westerscheldetunnel (gelet op teruglevering van de tunnel aan het Rijk bij beëindiging van de tolheffing), en de af te sluiten verzekeringen.

Het is met name het laatste – het daadwerkelijk afsluiten van verzekeringen – dat wegens de verplichte Europese aanbesteding enkele maanden tijd zal vergen. Naar verwachting van alle partijen zullen alle resterende zaken in die periode worden opgelost, zodat ondertekening van de verkoopovereenkomst nu voorzien is tussen half april en begin mei 2009 (uiterlijk 3 weken voor uw mei-vergadering in 2009). Deze planning heeft de instemming van het Ministerie van Financiën en de NV Westerscheldetunnel en wordt door alle partijen als harde streefdatum gezien.

Nu zou desondanks de behandeling van ons voorstel op 19 december 2008 in uw staten doorgang kunnen vinden, zij het dat u dan een voorwaardelijk besluit wordt voorgelegd (namelijk het verlenen van een krediet onder voorbehoud van de overdracht van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel). Uw besluit zou dan pas in mei volgend jaar materieel in werking treden. Het lijkt ons procedureel juister om u een definitief voorstel op een later moment voor te leggen. Bovendien kunnen wij dan tegelijk met de kredietverlening de doorwerking daarvan in de begroting aan u voorleggen via een begrotingswijziging, zodat u alle besluiten hierover in een keer kunt nemen.

Gelet ook op de signalen vanuit de commissie BFZ achten wij ons gelegitimeerd om in de tussentijd onverminderd door te gaan met de voorbereidingen van de realisatie van de tunnel bij Sluiskil, zodat geen vertraging in de uitvoering hoeft te ontstaan. Dat betekent dat wij wel medio december de bestuursovereenkomst met Terneuzen (bijgevoegd bij het eerder verzonden statenvoorstel) over de planologische procedure willen tekenen, zodat de gemeente Terneuzen in januari 2009 met die planologische procedure kan starten.

Voor wat betreft de oprichting van de project-BV, waarvan de concept-statuten eveneens bij het eerder verzonden statenvoorstel gevoegd zijn, is wellicht de indruk ontstaan dat er nog inhoudelijke wijzigingen in de concept-statuten zullen optreden. Dit is echter niet het geval. Wij zijn dan ook voornemens om zo spoedig mogelijk deze BV op te richten en de statuten vast te stellen in de vorm zoals die u zijn toegezonden. Wij zullen daarbij de rol van aandeelhouder op ons nemen. Met het oog hierop stellen wij voor dat u uw eventuele wensen en bedenkingen ter zake van de oprichting van de BV KKS – voor zover u de behandeling daarvan in de commissie BFZ van 19 november 2008 onvoldoende acht – aan ons college kenbaar maakt in de commissie BFZ van 17 december 2008. Uw eventuele wensen en bedenkingen zullen wij betrekken bij ons besluit om die project-BV op te richten.

Op deze wijze hoeft latere behandeling van ons voorstel niet tot vertraging bij de uitvoering te leiden.

Wij gaan er van uit dat wij u hiermee voldoende hebben geïnformeerd over de stappen die wij in de komende periode willen gaan zetten. Uiteraard houden wij u tussentijds op de hoogte van eventuele relevante ontwikkelingen.

Wij stellen met het oog hierop voor dat u de besluitvorming over de kredietverlening voor de Sluiskiltunnel aanhoudt tot mei 2009.

Als reactie op de brief van Minister Bos sturen wij een afschrift van deze brief – die met het ministerie is afgestemd – samen met een begeleidend schrijven van gedeputeerde Poppelaars, aan het Ministerie van Financiën.



PROVINCIE ZEELAND  
AMBT.  
TERMIN  
DATUM 25 SEP 2008  
DOC.NR.  
ZAAK NR.  
CLASS.



Ministerie van Financiën

> Retouradres Postbus 20201 2500 EE Den Haag

mr.dr.s. A.J.G. Poppelaars  
gedeputeerde Provincie Zeeland  
Provinciehuis  
Postbus 6001  
4330 LA Middelburg

**Directie Financieringen**

Korte Voorhout 7  
2511 CW Den Haag  
Postbus 20201  
2500 EE Den Haag  
www.minfin.nl

**Inlichtingen**

T 070

F 070

minfin.nl

**Ons kenmerk**

FIN/2008/1164 U

**Uw brief (kenmerk)**

**Bijlagen**

Datum

Betreft verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel

Geachte heer Poppelaars,

Zoals u bekend zijn de Provincie Zeeland en ik in onderhandeling over de verkoop van de aandelen die de Staat houdt in de NV Westerscheldetunnel (NVWST). Aan de provincie en aan de Kamer heb ik in juni laten weten dat ik bereid ben tot verkoop.

Bij de totstandkoming van deze transactie stel ik mij constructief en zakelijk op. Onder constructief versta ik dat de Staat akkoord gaat met een verkoopprijs die het minimaal gezochte rendement van 7,5% dekt, met het afkopen van de exploitatiebijdragen en er mee instemt dat de Provincie Zeeland mogelijk hogere rendementen kan aanwenden ter financiering van de Sluiskiltunnel. Het is derhalve niet mijn insteek qua prijs op het scherpst van de snede te onderhandelen.

Bij mijn zakelijke benadering van deze aandelenverkoop behoren afspraken over de risicoverdeling, waaronder overdracht van operationele risico's. Daartoe reken ik ook het risico op tegenvallend rendement, alsook afspraken over onderhouds- en overdrachtselzen en af te sluiten verzekeringen. Op dit moment bestaat bij mij nog onduidelijkheid hoe deze zaken geregeld zullen gaan worden.

In de concept overeenkomst die ik onlangs ontving doet de provincie een voorstel om te komen tot verkoop onder ontbindende voorwaarden met betrekking tot voornoemde punten. Deze benadering heeft niet mijn voorkeur. Ik wil mij ervan vergewissen dat er tussen betrokken partijen NVWST, de Provincie Zeeland en de Staat volledige overeenstemming bestaat voordat deze zich binden aan de overeenkomst.

**Directie Financieringen**

**Datum**

**Ons kenmerk**  
*FIN/2008/1164 U*

Ik heb begrepen dat in december de Provinciale Staten zullen stemmen over aanleg van de zgn. Sluiskiltunnel. Het te prefereren resultaat zou uiteraard zijn dat wij er in slagen voor dat moment overeenstemming te bereiken. Het felt dat de Staat akkoord gaat met de geboden verkoopprijs en met aanwending van mogelijk hogere rendementen ter financiering van de Sluiskiltunnel illustreer mijns inziens mijn positieve opstelling ten aanzien van de verkoop van aandelen in de NVWST. Evenwel zijn binnen mijn positieve opstelling afwegingen van zakelijke aard leidend. Mogelijke toekomstige financiële consequenties voor de Staat dienen helder geregeld te zijn en zijn voor mij bepalend alvorens ik de verkoopovereenkomst zal tekenen.



## Bijlage 3 bij Statenvoorstel transactie N.V. WST / KKS / WOV

	=	mutatie balanspost					
	=	mutatie resultatenrekening:		mutatie regel "positief" = toename budgettaire ruimte		mutatie regel "negatief" = afname budgettaire ruimte	
<b>I. Boekingen als gevolg van de transactie overname aandelen NV Westerscheldetunnel door Provincie</b>							
(bedragen in euro's)							
	activiteit		2009	2010	2011	2012	
	coda		31-dec	31-dec	31-dec	31-dec	
Aandelenkapitaal NV Westerscheldetunnel:	balans	SOLL (model)	125.238.169	125.238.169	125.238.169	125.238.169	
		IST (raming coda)	27.060.722	26.541.722	25.272.722	24.313.722	
		mutatie (incidenteel)	98.177.447	98.696.447	99.965.447	100.924.447	
Dividend NV Westerscheldetunnel	toename	SOLL (model)	373.453	39.504.755	8.946.098	7.592.306	
	budg. ruimte	IST (raming coda)	1.004.083	1.395.366	1.636.487	2.115.906	
		mutatie (incidenteel)	-630.630	38.109.389	7.309.611	5.476.400	
Gemiste Rentebaten liquide Middelen	afname	SOLL (model)	-1.963.549	-3.947.858	-3.998.618	-4.036.978	
	budg. ruimte	IST (raming coda)					
		mutatie (incidenteel)	-1.963.549	-3.947.858	-3.998.618	-4.036.978	
Bijdrage Exploitatie NV Westerscheldetunnel	toename	SOLL (model)	0	0	0	0	
	budg. ruimte	IST (raming coda)	2.935.916	3.023.993	3.114.713	3.208.154	
		mutatie (incidenteel)	2.935.916	3.023.993	3.114.713	3.208.154	
Beheer deelnemingen (externe adviseurs)	afname	SOLL (model)	-712.834	-100.000	-100.000	-100.000	
	budg. ruimte	IST (raming coda)	0	0	0	0	
		mutatie (incidenteel)	-712.834	-100.000	-100.000	-100.000	
<b>Subtotaal: mutatie budgettaire ruimte gerelateerd aan de transactie overname aandelen NV Westersche</b>			<b>-371.097</b>	<b>37.085.524</b>	<b>6.325.706</b>	<b>4.547.576</b>	
<b>II. Boekingen als gevolg van de transactie bouw Sluiskiltunnel</b>							
(bedragen in euro's)							
	activiteit		raming	2009	2010	2011	2012
	coda			31-dec	31-dec	31-dec	31-dec
Onttrekking reserve als gevolg van investering		Investering per jaar (raming KKS):		1.221.355	4.000.000	5.000.000	15.000.000
Huidige Bestemmingsreserve tunnel Sluiskil	balans	SOLL (model)		24.000.000	20.000.000	15.000.000	0
		IST (raming coda)		23.951.091	23.922.723	23.894.355	0
		mutatie (incidenteel)		48.909	-3.922.723	-8.894.355	0
Opbouw aanvullende reserve		Investering per jaar (raming KKS):					
Aanvullende Bestemmingsreserve tunnel Sluiskil	balans	SOLL (model)		3.400.000	38.800.000	45.100.000	52.100.000
		IST (raming coda)		0	0	0	0
		mutatie (incidenteel)		3.400.000	38.800.000	45.100.000	52.100.000
Mutatie rentebaten agv mutatie liquide Middelen	toename	SOLL (model)		61.994	1.406.294	2.596.443	4.057.996
	budg. ruimte	IST (raming coda)					
		mutatie (incidenteel)		61.994	1.406.294	2.596.443	4.057.996
<b>Subtotaal: mutatie budgettaire ruimte gerelateerd aan de transactie bouw Sluiskiltunnel:</b>				<b>61.994</b>	<b>1.406.294</b>	<b>2.596.443</b>	<b>4.057.996</b>
<b>III. Boekingen gerelateerd aan de vrijval van de reserve WOV</b>							
(bedragen in euro's)							
	activiteit			2009	2010	2011	2012
	coda			31-dec	31-dec	31-dec	31-dec
Onttrekking reserve als gevolg van investering							
Bestemmingsreserve WOV	balans	SOLL (model)		0	0	0	0
opheffing reserve		IST (raming coda)		10.327.579	8.456.363	7.109.360	6.337.069
		mutatie (incidenteel)		-10.327.579	-8.456.363	-7.109.360	-6.337.069
<b>Fast Ferry aanlandingsvoorzieningen:</b>							
dekkingreserve FF aanlandingsvoorzieningen	balans	SOLL (model)		3.658.376	3.506.176	3.353.976	3.201.776
		IST (raming coda)		0	0	0	0
		mutatie (incidenteel)		3.658.376	3.506.176	3.353.976	3.201.776
<b>Fast Ferry gebouwen terreinen:</b>							
dekkingreserve FF gebouwen terreinen	balans	SOLL (model)		2.299.456	2.207.206	2.114.956	2.022.706
		IST (raming coda)		0	0	0	0
		mutatie (incidenteel)		2.299.456	2.207.206	2.114.956	2.022.706
<b>Fast Ferry aanlandingsvoorzieningen:</b>							
vrijval dekkingreserve FF aanlandingsvoorzieningen	toename	SOLL (model)		152.200	152.200	152.200	152.200
	budg. ruimte	IST (raming coda)		0	0	0	0
		mutatie (incidenteel)		152.200	152.200	152.200	152.200
<b>Fast Ferry gebouwen terreinen:</b>							
vrijval dekkingreserve FF gebouwen terreinen	toename	SOLL (model)		92.250	92.250	92.250	92.250
	budg. ruimte	IST (raming coda)		0	0	0	0
		mutatie (incidenteel)		92.250	92.250	92.250	92.250
Lasten Fast Ferry	afname	SOLL (model)		-5.389.834	-5.097.275	-5.160.453	-4.749.516
	budg. ruimte	IST (raming coda)		0	0	0	0
		mutatie (incidenteel)		-5.389.834	-5.097.275	-5.160.453	-4.749.516
Baten Fast Ferry	toename	SOLL (model)		2.105.682	2.119.900	2.135.617	2.151.807
	budg. ruimte	IST (raming coda)		0	0	0	0
		mutatie (incidenteel)		2.105.682	2.119.900	2.135.617	2.151.807
Vrijval reserve WOV:							
Opheffing bestemmingsreserve WOV	toename	SOLL (model)		0	0	0	0
	budg. ruimte	IST (raming coda)		0	0	0	0
		mutatie (incidenteel)		7.142.106	189.787	555.235	1.155.895
<b>Subtotaal: mutatie budgettaire ruimte gerelateerd aan de vrijval van de reserve WOV:</b>				<b>4.102.404</b>	<b>-2.543.138</b>	<b>-2.225.152</b>	<b>-1.197.365</b>
Toevoeging aan bestemmingsreserve tunnel Sluiskil	afname	SOLL (model)		-3.400.000	-35.400.000	-6.300.000	-7.000.000
	budg. ruimte	IST (raming coda)		0	0	0	0
		mutatie (incidenteel)		-3.400.000	-35.400.000	-6.300.000	-7.000.000
<b>Groot totaal: mutatie budgettaire ruimte</b>				<b>393.301</b>	<b>548.680</b>	<b>396.997</b>	<b>408.207</b>

**BIJLAGE 4**

4e wijziging programmabegroting  
provincie 2009

2009

**Programma's**

**01 Sociaal beleid**

<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	€ 13.358.757
Lasten	€ 0
Baten	€ 0
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	€ 13.358.757

**02 Jeugdzorg**

<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	€ 3.730.573
Lasten	€ 0
Baten	€ 0
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	€ 3.730.573

**03 Cultuur**

<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	€ 24.783.538
Lasten	€ 0
Baten	€ 0
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	€ 24.783.538

**04 Openbare orde en Veiligheid**

<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	€ 5.418.468
Lasten	€ 0
Baten	€ 0
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	€ 5.418.468

**05 Bestuur**

<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	€ 12.689.848
Lasten	€ 0
Baten	€ 0
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	€ 12.689.848

**06 Economie**

<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	€ 6.890.780
Lasten	€ 0
Baten	€ 0
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	€ 6.890.780

**07 Toerisme en Recreatie**

<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	€ 2.289.797
Lasten	€ 0
Baten	€ 0
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	€ 2.289.797

**08 Landbouw en Visserij**

<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	€ 1.486.968
Lasten	€ 0
Baten	€ 0

<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	€ 1.486.968
<b>09 Onderwijs</b>	
<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	€ 2.168.609
Lasten	€ 0
Baten	€ 0
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	€ 2.168.609
<b>10 Mobiliteit</b>	
<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	€ 34.761.596
Lasten	€ 3.021.633
Baten	-€ 4.401.201
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	€ 33.382.028
<b>11 Verkeersveiligheid</b>	
<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	€ 7.134.467
Lasten	€ 0
Baten	€ 0
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	€ 7.134.467
<b>12 Milieu</b>	
<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	€ 12.676.139
Lasten	€ 0
Baten	€ 0
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	€ 12.676.139
<b>13 Ruimtelijke omgeving</b>	
<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	€ 19.328.333
Lasten	€ 0
Baten	€ 0
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	€ 19.328.333
<b>14 Watermanagement</b>	
<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	€ 5.662.511
Lasten	€ 0
Baten	€ 0
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	€ 5.662.511
<b>15 Natuur en Landschap</b>	
<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	€ 11.200.356
Lasten	€ 0
Baten	€ 0
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	€ 11.200.356
<b>Totaal</b>	
<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	€ 163.580.739
Lasten	€ 3.021.633
Baten	-€ 4.401.201
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	€ 162.201.171

**Algemene dekkingsmiddelen**

opcenten motorrijtuigenbelasting

<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	-€ 30.200.000
Lasten	€ 0
Baten	€ 0
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	-€ 30.200.000

provinciefonds

<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	-€ 68.396.000
Lasten	€ 0
Baten	€ 0
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	-€ 68.396.000

dividend

<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	-€ 29.517.000
Lasten	€ 0
Baten	€ 0
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	-€ 29.517.000

saldo van de financieringsfunctie

<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	-€ 5.600.000
Lasten	€ 0
Baten	€ 1.901.555
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	-€ 3.698.445

onvoorzien inclusief stelposten

<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	€ 458.860
Lasten	€ 0
Baten	€ 0
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	€ 458.860

**Overzicht totaal algemene dekkingsmiddelen onvoorzien en reserves**

Algemene dekkingsmiddelen en onvoorzien

<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	-€ 133.254.140
Lasten	€ 0
Baten	€ 1.901.555
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	-€ 131.352.585

Mutatie Reserves

<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	-€ 31.410.071
Lasten	€ 4.808.507
Baten	-€ 5.723.795
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	-€ 32.325.359

### Recapitulatie

<b>Saldo programma's na 4e wijziging</b>	€ 162.201.171
<b>Saldo Algemene dekkingsmiddelen en onvoorzien na 4e wijziging</b>	-€ 131.352.585
<b>Mutaties ondersteuning en salarissen na 4e wijziging</b>	€ 1.083.471
<b>Geraamde resultaat voor bestemming na 4e wijziging</b>	€ 31.932.058
<b>Saldo reserves na 3e wijziging</b>	-€ 31.410.071
<b>Mutaties reseves na 4e wijziging</b>	-€ 915.288
<b>Geraamde resultaat na bestemming na 4e wijziging</b>	-€ 393.301

### Ondersteuning

personeelszorg

<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	€ 7.234.395
Lasten	€ 0
Baten	€ 0
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	€ 7.234.395

organisatie

<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	€ 917.939
Lasten	€ 0
Baten	€ 0
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	€ 917.939

ict

<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	€ 2.168.469
Lasten	€ 0
Baten	€ 0
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	€ 2.168.469

financiën

<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	€ 2.964.833
Lasten	€ 0
Baten	€ 0
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	€ 2.964.833

facilitaire zaken

<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	€ 10.231.251
Lasten	€ 0
Baten	€ 0
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	€ 10.231.251

management en secretariële ondersteuning

<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	€ 3.638.853
Lasten	€ 0
Baten	€ 0
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	€ 3.638.853

juridische ondersteuning

<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	€ 429.697
Lasten	€ 0
Baten	€ 0
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	€ 429.697

communicatie

<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	€ 1.624.594
Lasten	€ 0
Baten	€ 0
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	€ 1.624.594

Documentatieverzorging en documentatie

<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	€ 0
Lasten	€ 0
Baten	€ 0
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	€ 0

Salaris per programma en CAO stelpost-4

<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	€ 1.500.000
Lasten	€ 0
Baten	€ 0
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	€ 1.500.000

doorbelasting 6 rubriek naar 7 rubriek

<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	-€ 30.341.662
Lasten	€ 0
Baten	€ 0
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	-€ 30.341.662

**Totaal ondersteuning**

<b>Saldo programma na 3e wijziging</b>	€ 368.369
Lasten	€ 0
Baten	€ 0
<b>Saldo programma na 4e wijziging</b>	€ 368.369

# Deloitte



**Deloitte Belastingadviseurs B.V.**  
Indirect Tax  
Bijster 5  
4817 HX Breda  
Postbus 1195  
4801 BD Breda  
Tel: (088) 2882888  
Fax: (088) 2889795  
www.deloitte.nl  
Beconnummer 455751

Provincie Zeeland

T.a.v. [redacted]

Postbus 6001

4330 LA MIDDELBURG

Datum

29 januari 2010

Behandeld door



Ons kenmerk

ProvZeeland/ad/2200.02a/IC

Onderwerp

Kopie gevoerde correspondentie.

Uw kenmerk

Zonder begeleidend schrijven aangeboden door



Bijlage: 1

Belastingdienst Breda/team ZGO

t.a.v. [REDACTED]

Postbus 90121

4800 RA BREDA

Datum

29 januari 2010

Behandeld door

[REDACTED]

Ons kenmerk

Provincie Zeeland/ad/2200.02/IC

Onderwerp

Terugbetaling van agio aan de provincie Zeeland

Uw kenmerk

Geachte [REDACTED]

Op 11 januari heeft u, ten behoeve van de Provincie Zeeland, met [REDACTED] telefonisch gesproken over terugbetaling van agiokapitaal en het eventueel beperken van financiële nadelen door de werking van de dividendbelasting. Op uw verzoek leggen wij onderstaand de situatie uit.

### Feitelijke situatie

De Provincie Zeeland heeft de aandelen van het Rijk in N.V. Westerscheldetunnel (hierna: N.V. WST) gekocht voor ca. € 971 miljoen. Om dit te kunnen realiseren zijn een aantal financieringstransacties overeengekomen tussen het Rijk, de Provincie Zeeland en N.V. WST. (Zie de bijlage "Overname aandelen WST, Provinciale bijdrage bouw Sluiskil" voor een uitgebreide beschrijving van de voorgenomen financieringstransacties.)

De transactie waar wij uw aandacht voor vragen, is het terugbetalen van agio door N.V. WST aan de Provincie Zeeland (zie stap 3). Op het moment van terugbetaling is de Provincie Zeeland enig aandeelhouder van N.V. WST.

### Dividendbelasting en het terugbetalen van agio

Bij de terugbetaling van agio door N.V. WST aan de Provincie Zeeland zal in beginsel een aangifte dividendbelasting moeten worden ingediend. Bij het doen van aangifte dividendbelasting is N.V. WST verplicht 15% dividendbelasting in te houden (15% van € 532 miljoen = € 79,8 miljoen). De ingehouden dividendbelasting zal door N.V. WST op aangifte dienen te worden afgedragen. De Provincie Zeeland heeft vervolgens, als direct overheidslichaam, recht op teruggaaf van de ingehouden dividendbelasting. Per saldo is er daarom geen dividendbelasting verschuldigd.

# Deloitte

2

29 januari 2010

Provincie Zeeland/ad/2200.02/IC

Vanuit liquiditeitsoogpunt is het voor de Provincie Zeeland belangrijk dat er geen danwel een beperkte tijd zit tussen het moment waarop de dividendbelasting wordt afgedragen en het tijdstip waarop deze aan de Provincie Zeeland wordt geretourneerd. De Provincie Zeeland wil dan ook graag hierover nadere afspraken maken. Het lijkt ons goed hierover nader telefonisch danwel fysiek van gedachten te wisselen.

Voor een dergelijk overleg of wanneer u behoefte heeft aan een nadere toelichting dan kunt u mij telefonisch bereiken op 088 [redacted] of een e-mail sturen naar [redacted]@deloitte.nl.

Met vriendelijke groet,

Deloitte Belastingadviseurs B.V.

[redacted]

c.c.: - Provincie Zeeland, t.a.v. [redacted]

### Financiële structuur van de Westerscheldetunnel transactie

In een aantal stappen wordt de transactie van de Westerscheldetunnel uiteengezet. Deze stappen worden verslaggevingstechnisch beschouwd als één transactie. De navolgende bedragen zijn afgerond naar miljoenen euro's.

#### Stap 1:

- De Provincie koopt de 95,4% aandelen die het Rijk (Ministerie van Financiën) heeft in de NV WST voor **€ 971 miljoen**. Deze overnamesom is zo bepaald dat het Rijk precies het door haar geëiste rendement van 7,5% haalt, over de periode waarin het Rijk de aandelen in haar bezit had. Deze 7,5% bestaat uit een risicovrije interestvoet van 4% en 3,5% risicopremie. Daarbij wordt rekening gehouden met reeds ontvangen agio en dividenden.
- Het Rijk (Ministerie van Verkeer & Waterstaat) heeft een verplichting tot het betalen van een jaarlijkse exploitatiebijdrage aan de NV WST (circa € 51 miljoen per jaar; prijspeil 2009). De Provincie neemt deze verplichting over en ontvangt hiervoor een afkoopsom van het Rijk van **€ 881 miljoen**. Dit bedrag is bepaald door de netto contante waarde te bepalen van de jaarlijkse exploitatiebijdrage die het Rijk aan de NV WST betaalt. Bij de bepaling van de netto contante waarde is gerekend met een rekenrente van 4,5% en een indexatie van 1,5%.
- Per saldo moet de Provincie dus **€ 90 miljoen** betalen voor de aandelen. Daarnaast heeft de Provincie nu de verplichting tot het betalen van een jaarlijkse exploitatiebijdrage aan de NV WST.

#### Stap 2:

- De Provincie maakt met de NV WST de afspraak dat de jaarlijkse exploitatiebijdrage voor de resterende periode wordt afgekocht voor een bedrag van **€ 540 miljoen**.
- De aankoop van de aandelen door de provincie, de afkoop van de exploitatiebijdrage van het Rijk en het gewijzigd voortzetten van de exploitatiebijdrage houden verband met elkaar.

#### Stap 3:

- De NV WST ontvangt de **€ 540 miljoen** exploitatiebijdrage ineens van de Provincie.
- De NV WST betaalt vervolgens **€ 532 miljoen** terug aan de Provincie, als terugbetaling van agiostorting (de aandeelhouders Rijk en Provincie hebben in het verleden agiostortingen gedaan op het geplaatste aandelenkapitaal). Het eenmalige bedrag van € 8 miljoen is gebaseerd op een inschatting van de NV WST van de benodigde middelen, gegeven het toekomstige inkomsten- en uitgaven profiel. Daarbij is onder andere gekeken naar het investeringsprogramma, waarin de komende jaren hoge investeringen in o.a. ongelijkvloerse kruisingen en verbreding van de toeleidende wegen voorkomen, en de uitkering van dividend.
- De Provincie boekt de agio uitkering af van de waarde van de aandelen. De waarde van de nieuw verworven aandelen wordt daarmee € 90 miljoen plus € 8 miljoen, ofwel **€ 98 miljoen**.

*In onderstaande tabel zijn stap 1 t/m stap 3 samengevat. Per saldo dient de Provincie Zeeland een bedrag van € 98 miljoen te betalen aan derden..*

Transactie Westerschelde tunnel				
(* 1 mln euro)				
		Provincie Zeeland		
		Uitgaven	Inkomsten	Saldo
stap 1	transactie met het Rijk	971	881	90
stap 2 / 3	transactie met de NV WST	540	532	8
<b>totaal:</b>				<b>98 te betalen</b>

Nota aan GS

Stafafdelingen FEZ



documentnummer  
10012160  
onderwerp

zaaknummer

Categorie A-dg  
verwijsnummer

Machtiging ondertekening overeenkomst afkoop exploitatiebijdrage NV Westerscheldetunnel

advies/besluit

- Commissaris van de Koningin verzoeken om gedeputeerde C. van Beveren te machtigen de overeenkomst afkoop exploitatiebijdrage en het aandeelhoudersbesluit te tekenen,

leden gedeputeerde staten

portefeuillehouder paraaf  
Dhr. C. van Beveren

vervanger paraaf  
[Redacted]

besluit

datum Nummer paraaf secretaris voor uitvoering

18 MEI 2010

4



aantal te paraferen stukken

behandeld door

naam afdeling doorkiesnummer datum  
drs. [Redacted] FEZ [Redacted] 05-03-2010

parafen

Afdelingshoofd datum paraaf  
FEZ 11/5 [Redacted]

Fin. Toets datum paraaf

Jur. Toets Datum pa [Redacted]

Directeur datum paraaf  
11/5 [Redacted]

medeparafen

dir/afd datum paraaf

dir/afd datum paraaf

aanwijzingen

ter [Redacted] JA

nu [Redacted] bijlagen  
bijlagen verspreiden

## Samenvatting

In de GS vergadering van 12 mei 2009 is de nota "Goedkeuring begrotingswijziging aandelentransactie NV Westerscheldetunnel, investering Sluiskiltunnel en ontvlechting reserve WOV" vastgesteld. De aandelentransactie NV Westerscheldetunnel omvat een aantal overeenkomsten waar uw college op 12 mei 2009 mee heeft ingestemd. Eén van de reeds vastgestelde overeenkomsten dient nog formeel getekend te worden. De reden van deze vertraging is overleg met de belastingdienst over de dividendbelasting.

Middels een ondertekende brief heeft de belastingdienst inmiddels verklaard dat geen inhouding en afdracht van dividendbelasting door de NV WST hoeft plaats te vinden. Dit betekent voor de Provincie dat het liquiditeitsvraagstuk is opgelost en dat er **geen** sprake is van gemiste rentebaten van enkele tonnen. Om die reden wordt de Commissaris van de Koningin verzocht om gedeputeerde C. van Beveren te machtigen de overeenkomst afkoop exploitatiebijdrage en de aandeelhoudersbesluiten te tekenen

## Inleiding:/Voorgeschiedenis:

In de GS vergadering van 12 mei 2009 is de nota "Goedkeuring begrotingswijziging aandelentransactie NV Westerscheldetunnel, investering Sluiskiltunnel en ontvlechting reserve WOV" vastgesteld. De aandelentransactie NV Westerscheldetunnel omvat een aantal overeenkomsten waar uw college op 12 mei 2009 mee heeft ingestemd. Eén van de reeds vastgestelde overeenkomsten dient nog formeel getekend te worden. Vanwege overleg met de belastingdienst over hoe om te gaan met de betaling cq ontvangst van de dividendbelasting, heeft de ondertekening van dit document enige tijd op zich laten wachten. Inmiddels is met de belastingdienst tot overeenstemming gekomen. Dit betekent dat de ondertekening van de overeenkomst met de NV Westerscheldetunnel en de betaling uiterlijk 1 juli 2010 kan plaatsvinden.

## Vraag- en/of probleemstelling:

In verband met de ondertekening dient de heer C. van Beveren gemachtigd te worden namens de Provincie Zeeland de stukken te ondertekenen.

## Actieve informatieplicht

Niet naar PS

## Overweging en advies:

In **bijlage 1** wordt de financiële structuur van de Westerscheldetunnel transactie zoals deze in mei 2009 is behandeld nog een keer uiteengezet.

De Provincie Zeeland heeft de aandelen van het Rijk in N.V. Westerscheldetunnel (hierna: N.V. WST) gekocht voor ca. € 971 miljoen. Om dit te kunnen realiseren zijn een aantal financieringstransacties overeengekomen tussen het Rijk, de Provincie Zeeland en N.V. WST. De transactie waar het in deze GS-nota om gaat is het terugbetalen van agio (€ 532 mln) door N.V. WST aan de Provincie Zeeland (zie stap 3). Op het moment van terugbetaling is de Provincie Zeeland enig aandeelhouder van de N.V. WST.

## Dividendbelasting en het terugbetalen van agio

Bij de terugbetaling van agio door N.V. WST aan de Provincie Zeeland zou in beginsel een aangifte dividendbelasting moeten worden ingediend. Bij het doen van aangifte dividendbelasting is N.V. WST verplicht 15% dividendbelasting in te houden (15% van € 532 miljoen = € 79,8 miljoen). De ingehouden dividendbelasting zou door de N.V. WST op aangifte dienen te worden afgedragen. De Provincie Zeeland heeft vervolgens, als direct overheidslichaam, recht op teruggaaf van de ingehouden dividendbelasting. **Per saldo** is er daarom **geen dividendbelasting** verschuldigd. Gebruikelijk bij de belastingdienst is dat er bij de ontvangst van dividendbelasting en het terugbetalen een periode van drie maanden zit. Dit zou voor de provincie gezien de omvang van het bedrag ad. € 79,8 mln aan gemiste renteopbrengsten een rentederving betekenen van enkele tonnen.

Vanuit liquiditeitsoogpunt is het voor de Provincie Zeeland dan ook belangrijk dat er geen dan wel een beperkte tijd zit tussen het moment waarop de dividendbelasting wordt afgedragen en het tijdstip waarop deze aan de Provincie Zeeland wordt geretourneerd. Om die reden heeft er op initiatief van de Provincie overleg plaats gevonden tussen de Provincie en de hoofdinspecteur Mr. [REDACTED] van de belastingdienst om het nadelige effect voor Zeeland te minimaliseren. Uit dit overleg kwam naar voren dat het verkorten van het tijdbestek van drie maanden tussen ontvangst en betaling door de belastingdienst niet haalbaar was. Uiteindelijk is toch tot een oplossing gekomen door het toepassen van het fiscale begrip "zuivere winst". Wanneer uiterlijk 1 juli 2010 door de NV. WST de aanwezige agio (€ 532 mln) zal worden teruggegeven aan de Provincie is er geen sprake van "zuivere winst". Om die reden stemt de belastingdienst er mee in dat ter zake de terugbetaling van agio voor het gehele bedrag geen inhouding en afdracht van dividendbelasting door de NV WST hoeft plaats te vinden.

Door Deloitte Belastingadviseurs BV Breda is een brief opgesteld waarin de case wordt uiteengezet. Door de ondertekening van deze brief heeft de belastingdienst bevestigd dat geen inhouding en afdracht van dividendbelasting door de NV WST hoeft plaats te vinden (**zie bijlage 2**). Dit betekent voor de Provincie dat er het liquiditeitsvraagstuk is opgelost en dat er **geen** sprake is van gemiste rentebaten van enkele tonnen.

Om die reden wordt de Commissaris van de Koningin verzocht om gedeputeerde C. van Beveren te machtigen de overeenkomst afkoop exploitatiebijdrage en het aandeelhoudersbesluit te tekenen (**bijlage 3, 4 en 5**).

### **Financiële consequenties:**

In de overeenkomst afkoop exploitatie bijdrage staat vermeld dat de Provincie het verschil tussen de Afkoopsom en de Uitkering, zijnde € 7.977.172,91 (zegge: zeven miljoen negenhonderdzevenenzeventig duizend een honderd tweeënzeventig euro en eenennegentig euro cent), uiterlijk 1 juli 2010 aan de Vennootschap zal betalen. Ingevolge het besluit van de belastinginspecteur [REDACTED] (4 mei 2010) is deze uitkering vrijgesteld van dividendbelasting.

De financiële dekking van dit bedrag maakt onderdeel uit van de eerdere besluitvorming op 12 mei 2009 omtrent de aankoop van de aandelen NV Westerscheldetunnel. Dit heeft dan ook geen aanvullende budgettaire gevolgen.

*Bijgevoegde overeenkomst is door een externe jurist opgesteld. In overleg met de afdeling KJB vindt geen interne juridische toets plaats.*

### **Voorstel te nemen GS-Besluit**

- Commissaris van de Koningin verzoeken om gedeputeerde C. van Beveren te machtigen de overeenkomst afkoop exploitatiebijdrage en de aandeelhoudersbesluiten te tekenen.

**Model opdracht/machtiging door cvdK**

Middelburg, 18 mei 2010

De commissaris van de Koningin in de provincie Zeeland,  
gelet op artikel 176 lid 2 van de Provinciewet,

draagt de heer C. van Beveren op om als vertegenwoordiger van de Provincie buiten rechte, over te gaan tot:

- ondertekening van de overeenkomst afkoop exploitatiebijdrage tussen de Provincie Zeeland en de NV Westerscheldetunnel;
- ondertekening van de daarvoor benodigde aandeelhoudersbesluiten

de commissaris van de Koningin voornoemd,

-----

(drs. K. M.H. Peijs)

**A. Financiële structuur van de Westerscheldetunnel transactie**

In een aantal stappen wordt de transactie van de Westerscheldetunnel uiteengezet. Deze stappen worden verslaggevingstechnisch beschouwd als één transactie. De navolgende bedragen zijn afgerond naar miljoenen euro's.

**Stap 1:**

- De Provincie koopt de 95,4% aandelen die het Rijk (Ministerie van Financiën) heeft in de NV WST voor **€ 971 miljoen**. Deze overnamesom is zo bepaald dat het Rijk precies het door haar geëiste rendement van 7,5% haalt, over de periode waarin het Rijk de aandelen in haar bezit had. Deze 7,5% bestaat uit een risicovrije interestvoet van 4% en 3,5% risicopremie. Daarbij wordt rekening gehouden met reeds ontvangen agio en dividenden.
- Het Rijk (Ministerie van Verkeer & Waterstaat) heeft een verplichting tot het betalen van een jaarlijkse exploitatiebijdrage aan de NV WST (circa € 51 miljoen per jaar; prijspeil 2009). De Provincie neemt deze verplichting over en ontvangt hiervoor een afkoopsom van het Rijk van **€ 881 miljoen**. Dit bedrag is bepaald door de netto contante waarde te bepalen van de jaarlijkse exploitatiebijdrage die het Rijk aan de NV WST betaalt. Bij de bepaling van de netto contante waarde is gerekend met een rekenrente van 4,5% en een indexatie van 1,5%.
- Per saldo moet de Provincie dus **€ 90 miljoen** betalen voor de aandelen. Daarnaast heeft de Provincie nu de verplichting tot het betalen van een jaarlijkse exploitatiebijdrage aan de NV WST.

**Stap 2:**

- De Provincie maakt met de NV WST de afspraak dat de jaarlijkse exploitatiebijdrage voor de resterende periode wordt afgekocht voor een bedrag van **€ 540 miljoen**.
- De aankoop van de aandelen door de provincie, de afkoop van de exploitatiebijdrage van het Rijk en het gewijzigd voortzetten van de exploitatiebijdrage houden verband met elkaar.

**Stap 3:**

- De NV WST ontvangt de **€ 540 miljoen** exploitatiebijdrage ineens van de Provincie.
- De NV WST betaalt vervolgens **€ 532 miljoen** terug aan de Provincie, als terugbetaling van agiostorting (de aandeelhouders Rijk en Provincie hebben in het verleden agiostortingen gedaan op het geplaatste aandelenkapitaal). Het eenmalige bedrag van € 8 miljoen is gebaseerd op een inschatting van de NV WST van de benodigde middelen, gegeven het toekomstige inkomsten- en uitgaven profiel. Daarbij is onder andere gekeken naar het investeringsprogramma, waarin de komende jaren hoge investeringen in o.a. ongelijkvloerse kruisingen en verbreding van de toeleidende wegen voorkomen, en de uitkering van dividend.
- De Provincie boekt de agio uitkering af van de waarde van de aandelen. De waarde van de nieuw verworven aandelen wordt daarmee € 90 miljoen plus € 8 miljoen, ofwel **€ 98 miljoen**.

*In onderstaande tabel zijn stap 1 t/m stap 3 samengevat. Per saldo dient de Provincie Zeeland een bedrag van € 98 miljoen te betalen aan derden.*

Transactie Westerschelde tunnel				
(* 1 mln euro)				
		Provincie Zeeland		
		Uitgaven	Inkomsten	Saldo
<b>stap 1</b>	transactie met het Rijk	971	881	90
<b>stap 2 / 3</b>	transactie met de NV WST	540	532	8
<b>totaal:</b>				98 te betalen

# Deloitte

4

16 April 2010

Provincie Zeeland /ad/2200.05/bh

Medio juli 2010 is er derhalve geen zuivere winst aanwezig bij N.V. WST. Hierbij merken wij op dat over het commerciële resultaat medio 2010 van ruim € 2,3 miljoen bij uitkering aan de Provincie te zijner tijd dividendbelasting zal worden ingehouden en afgedragen.

## Verzoek

Het bovenstaande betekent ons inziens dat wanneer medio juli 2010 door N.V. WST de aanwezige agio (€ 532.022.827) zal worden terugggegeven aan de Provincie, er geen sprake is van zuivere winst. Wij verzoeken u dan ook goed te keuren dat ter zake van de terugbetaling van agio voor het gehele bedrag geen inhouding en afdracht van dividendbelasting door N.V. WST hoeft plaats te vinden.

## Tot slot

Op uw verzoek hebben wij tevens een overzicht van de aan de Provincie Zeeland verbonden partijen uit de conceptjaarrekening 2009 als bijlage toegevoegd.

Als u de standpunten die in deze brief zijn vermeld deelt, verzoeken wij u vriendelijk om deze brief voor akkoord te ondertekenen en middels de bijgevoegde retourenveloppe aan ons terug te sturen.

Wij vertrouwen erop u hiermee volledig te hebben geïnformeerd. Mocht u nog behoefte hebben aan een nadere toelichting dan geven wij die graag, telefonisch of persoonlijk.

Met vriendelijke groet,

Deloitte Belastingadviseurs B.V.



- Bijlagen: - Akte houdende uitgifte van aandelen in N.V. WST van 27 november 2001  
 - Overzicht verloop van het eigen vermogen van N.V. WST over 2008 en 2009  
 - Enkelvoudige balans van N.V. WST per 31 december 2009 (voor winstbestemming)  
 - Enkelvoudige resultatenrekening 2009 van N.V. WST  
 - Begroting voor komende jaren zoals weergegeven in "KOERS 2010"  
 - Paragraaf verbonden partijen Provincie Zeeland uit de conceptjaarrekening 2009  
 - Financiële structuur van de Westerscheldetunnel transactie

c.c.: - Provincie Zeeland, t.a.v. [redacted] en [redacted]  
 - N.V. Westerscheldetunnel, t.a.v. [redacted] H.T.J.M. Schoenmakers en [redacted]



- dat de Raad van Commissarissen van de Vennootschap in de gelegenheid is gesteld haar raadgevende stem ter zake van het hierna te vermelden besluit uit te brengen;
- dat voor 4 juni 2010 geen tussentijdse Algemene Vergadering van Aandeelhouders bijeen geroepen kan worden;
- dat ingevolge artikel 40 van de statuten van de Vennootschap besluiten van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders in plaats van in een vergadering schriftelijk door de Aandeelhouders kunnen worden genomen,

**BESLUIT HIERBIJ:**

Goedkeuring te verlenen aan de ondertekening door de directie van de Vennootschap van de Overeenkomst Afkoop Exploitatiebijdrage.

Dit aandeelhoudersbesluit komt tot stand, zodra het rechtsgeldig door of namens alle Aandeelhouders is getekend.

1. \_\_\_\_\_

De Provincie Zeeland

Door: \_\_\_\_\_

(*evt*: Titel: bij volmacht d.d.....)

Datum: \_\_\_\_\_



## **AANDEELHOUDERSBESLUIT**

**De Provincie Zeeland**, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de Gedeputeerde van Financiën dhr. C. van Beveren, hierna te noemen: 'Aandeelhouder',

houder van het gehele geplaatste en volgestorte aandelenkapitaal van de naamloze vennootschap N.V. Westerscheldetunnel, gevestigd te Borssele, hierna te noemen: 'Vennootschap',

### **IN AANMERKING NEMENDE:**

- dat de Staat der Nederlanden, de Provincie Zeeland en de Vennootschap op 18 mei 2009 de Overeenkomst Westerscheldetunnel hebben ondertekend;
- dat in de Overeenkomst Westerscheldetunnel is vastgelegd dat de verplichting van de Staat tot het aan de Vennootschap ter beschikking stellen van de jaarlijkse exploitatiebijdrage door de Provincie is overgenomen tegen een door de Staat aan de Provincie betaalde vergoeding;
- dat de Provincie en de Vennootschap een regeling wensen te treffen voor de afkoop van de exploitatiebijdrage, voor zowel het eigenstandige Provinciale deel als voor de van de Staat overgenomen verplichting;
- dat in dat kader de Provincie Zeeland en de Vennootschap overeenstemming hebben bereikt over de Overeenkomst Afkoop Exploitatiebijdrage;
- dat de directie van de Vennootschap voornemens is de Overeenkomst Afkoop Exploitatiebijdrage te ondertekenen op 4 juni 2010;
- dat een dergelijk besluit van de directie conform artikel 18 lid a, sub c. onderworpen is aan goedkeuring van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders en het advies van de Raad van Commissarissen van de Vennootschap;



**BESLUIT HIERBIJ:**

De gehele agioreserve ter grootte van € 532.022.827,09 ( vijfhonderdtweeendertig miljoen tweentwintigduizend achthonderzevenentwintig euro en negen cent) uit te keren aan de aandeelhouder.

Over dit bedrag hoeft, op grond van het op 4 mei 2010 genomen besluit van de belastinginspecteur [REDACTED] geen dividendbelasting te worden ingehouden.

Dit aandeelhoudersbesluit komt tot stand, zodra het rechtsgeldig door of namens alle Aandeelhouders is getekend.

1. \_\_\_\_\_

De Provincie Zeeland

Door: \_\_\_\_\_

(*evt*: Titel: bij volmacht d.d.....)

Datum: \_\_\_\_\_



## **AANDEELHOUDERSBESLUIT**

**De Provincie Zeeland**, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door de Gedeputeerde van Financiën dhr. C. van Beveren, hierna te noemen: 'Aandeelhouder',

houder van het gehele geplaatste en volgestorte aandelenkapitaal van de naamloze vennootschap N.V. Westerscheldetunnel, gevestigd te Borssele, hierna te noemen: 'Vennootschap',

### **IN AANMERKING NEMENDE:**

- Dat de Provincie Zeeland en de Vennootschap op 4 juni 2010 de Overeenkomst Afkoop Exploitatiebijdrage hebben getekend,
- dat de Vennootschap dientengevolge in staat is de aanwezige agioreserve uit te keren,
- dat ingevolge artikel 30 lid 5 van de Statuten van de Vennootschap de algemene vergadering kan besluiten tot uitkeringen ten laste van de reserve tot ten hoogste het uitkeerbare deel van het eigen vermogen,
- dat voor 4 juni 2010 geen tussentijdse Algemene Vergadering van Aandeelhouders bijeen geroepen kan worden;
- dat ingevolge artikel 40 van de Statuten van de Vennootschap besluitvorming buiten de vergadering mogelijk is;

**OVEREENKOMST  
AFKOOP EXPLOITATIEBIJDRAGE**

TUSSEN

**DE PROVINCIE ZEELAND**

EN

**N.V. WESTERSCHELDETUNNEL**

**4 JUNI 2010**



## INHOUDSOPGAVE

<b>Artikel</b>	<b>Pagina</b>
1. Definities en uitleg.....	4
3. Afkoop jaarlijkse exploitatiebijdragen en Uitkering.....	5
4. Investering Sluiskiltunnel .....	5
5. Instandhoudingverplichting .....	6
6. Toepasselijk recht en geschillenregeling .....	6
7. Overige bepalingen .....	6
Ondertekening.....	7

Deze **OVEREENKOMST AFKOOP EXPLOITATIEBIJDRAGE** is aangegaan op 4 juni 2010.

**ONDERGETEKENDEN:**

- (1) **DE PROVINCIE ZEELAND**, hierbij vertegenwoordigd door de Gedeputeerde van Financiën, dhr. C. van Beveren; en
- (2) **N.V. WESTERSCHELDETUNNEL**, een naamloze vennootschap statutair gevestigd te Borssele en kantoorhoudende aan de Westerscheldetunnelweg 1, 4454 PD te Borssele, hierbij vertegenwoordigd door de Algemeen Directeur drs. H.T.W.J.M. Schoenmakers MMO..

**ACHTERGROND:**

- (A) De Vennootschap exploiteert de Westerscheldetunnel en heeft het recht om de exploitatie daarvan voort te zetten en in verband daarmee tol te heffen tot tenminste 14 maart 2033.
- (B) Op grond van het bepaalde in het Bestuursakkoord (als aangepast conform de Vaststellingsovereenkomst en de Wijzigingsovereenkomst) is de Vennootschap tot 14 maart 2033 gerechtigd tot ontvangst van een jaarlijkse exploitatiebijdrage van de Staat en de Provincie.
- (C) De Staat, de Provincie en de Vennootschap zijn op 18 mei 2009 de Overeenkomst Westerscheldetunnel aangegaan tot verkoop en levering van de door de Staat gehouden aandelen in de Vennootschap aan de Provincie, waarbij tevens de verplichting van de Staat tot het aan de Vennootschap ter beschikking stellen van de jaarlijkse exploitatiebijdrage door de Provincie wordt overgenomen tegen een door de Staat aan de Provincie te betalen vergoeding.
- (D) De Provincie en de Vennootschap wensen in deze Overeenkomst een regeling te treffen voor de afkoop van de exploitatiebijdrage van de Provincie en de van de Staat overgenomen verplichting tot het betalen van zijn exploitatiebijdrage en overige afspraken vast te leggen, welke regeling en afspraken pas zullen gelden vanaf het moment dat de Provincie de door de Staat gehouden aandelen in de Vennootschap verkrijgt.
- (E) De jaarlijkse exploitatiebijdragen van de Staat en de Provincie worden thans deels in de vorm van agio of dividend weer uitgekeerd aan de Staat en de Provincie als aandeelhouders van de Vennootschap. De Provincie stelt voor de jaarlijkse exploitatiebijdragen af te kopen om zo onnodige geldstromen te voorkomen. De overeengekomen afkoopsom ter zake van de exploitatiebijdragen van de Provincie (met inbegrip van de exploitatiebijdrage overgenomen van de Staat) is lager dan uit de kapitalisatie daarvan zou volgen. Daarmee ontvangt de Vennootschap minder dan waarop zij uit hoofde van het Bestuursakkoord recht zou hebben.
- (F) Ingevolge de moties Verdaas (Tweede Kamer, vergaderjaar 2006-2007, 30 800 A, nr. 27) en Geluk (Tweede Kamer, vergaderjaar 2002-2003, 17741, nr. 44) die door de Tweede Kamer der Staten Generaal zijn aangenomen, is de regering verzocht "het overrendement van de Westerscheldetunnel te bestemmen voor financiering van de tunnel bij Sluiskil" (de **Sluiskiltunnel**). Onder overrendement wordt in deze Overeenkomst verstaan: het rendement op het door de aandeelhouders geïnvesteerde eigen vermogen dat mogelijk gerealiseerd wordt over de gehele duur van het project 'Westerscheldetunnel', boven het door de Staat vereiste rendement op de netto investering van 7,5% (het **Overrendement**).

- (G) Het samenstel aan transacties als opgenomen in de Overeenkomst Westerscheldetunnel en in deze Overeenkomst, waaronder de Afkoopsom als hierna bedoeld, zal bijdragen tot de bouw van de Sluiskiltunnel. Daarmee voldoet de Provincie aan de hiervoor in overweging (F) vermelde aangenomen moties in de Tweede Kamer die beogen de bouw van de Sluiskiltunnel tot stand te brengen. Door deze invulling zijn de in overweging (F) genoemde moties feitelijk uitgevoerd en hebben de Vennootschap en de Provincie zich gekweten van de mogelijke politieke opdracht tot het afstaan van het Overrendement voor de bouw van de Sluiskiltunnel.
- (H) In verband met het gestelde in overweging (E) is het redelijk dat de Vennootschap van de Provincie de zekerheid krijgt dat zij in staat zal zijn en blijven om aan haar (wettelijke) taak tot exploitatie van de Westerscheldetunnel en overige financiële en andere verplichtingen gedurende de periode van exploitatie te kunnen blijven voldoen.
- (I) Mede gezien:
- (a) de randvoorwaarden geformuleerd voor de afkoop van de exploitatiebijdragen (positieve cashflow, positief bedrijfsresultaat en voldoende werkkapitaal) alsmede de in deze Overeenkomst opgenomen instandhoudingverklaring van de Provincie als houdster van de aandelen van de Vennootschap;
  - (b) het meerjarenbeleidsplan van de Vennootschap (waarin onder andere investeringen, de verwachte financieringsbehoefte en een voorgenomen schema voor dividendbetalingen is opgenomen); en
  - (c) het belang van de realisatie van de Sluiskiltunnel,
- acht de Vennootschap de afkoop van de exploitatiebijdragen niet in strijd met in het belang van de Vennootschap en de met haar verbonden onderneming.

**KOMEN OVEREEN** als volgt:

## **1. DEFINITIES EN UITLEG**

### **1.1 Definities**

**Afkoopsom** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in Artikel 2(a).

**Algemene Vergadering** betekent de algemene vergadering van aandeelhouders van de Vennootschap.

**Bestuursakkoord** betekent het bestuursakkoord Westerschelde Oeververbinding van 22 mei 1996 tussen de Staat, de Provincie en de Vennootschap (destijds genoemd Westerscheldeoeververbinding Exploitatiemaatschappij N.V. i.o.).

**Directie** betekent de directie van de Vennootschap.

**Overeenkomst** betekent deze overeenkomst, met inbegrip van de Bijlagen.

**Overeenkomst Westerscheldetunnel** betekent de Overeenkomst Westerscheldetunnel tussen de Staat, de Provincie en de Vennootschap van 18 mei 2009.

**Overrendement** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in overweging (F).

**Partij** betekent de Provincie of de Vennootschap.

**Provincie** betekent De Provincie Zeeland.

**Sluiskiltunnel** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in overweging (F).

**Staat** betekent De Staat der Nederlanden.

**Uitkering** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in Artikel 2(b).

**Vennootschap** betekent N.V. Westerscheldetunnel.

## **1.2 Interpretatie**

- (a) Een verwijzing in deze Overeenkomst naar een Artikel of Bijlage is een verwijzing naar een artikel of bijlage van deze Overeenkomst, tenzij uit de context duidelijk anders blijkt.
- (b) De titels in deze Overeenkomst zijn niet van invloed op de interpretatie daarvan.

## **2. AFKOOP JAARLIJKSE EXPLOITATIEBIJDRAGEN EN UITKERING**

- (a) Per datum van ondertekening van deze Overeenkomst koopt de Provincie de verplichting tot het aan de Vennootschap ter beschikking stellen van de jaarlijkse exploitatiebijdragen (bestaande uit de verplichting zoals deze door de Provincie van de Staat is overgenomen overeenkomstig de Overeenkomst Westerscheldetunnel en de verplichting van de Provincie zoals neergelegd in artikel 10.1 van het Bestuursakkoord) af met een eenmalige bijdrage van € 540.000.000 (zegge: vijfhonderdveertig miljoen euro) (de **Afkoopsom**).
- (b) De Provincie en de Vennootschap zullen er naar streven dat de Algemene Vergadering na ondertekening van deze Overeenkomst en uiterlijk voor 1 juli 2010 het besluit van de Directie tot het doen van een tussentijdse uitkering aan de Provincie van € 532.022.827,09 (zegge: vijfhonderdtweeëndertig miljoen tweeëntwintigduizend achthonderdenzeventwintig euro en negen euro cent) ten laste van de agioreserve van de Vennootschap (de **Uitkering**) zal goedkeuren.
- (c) De Provincie zal het verschil tussen de Afkoopsom en de Uitkering, zijnde € 7.977.172,91 (zegge: zeven miljoen negenhonderdzevenenzeventig duizend een honderd tweeënzeventig euro en eenennegentig euro cent), uiterlijk 1 juli 2010 aan de Vennootschap betalen. Ingevolge het besluit van de belastinginspecteur (G. Helder, 4 mei 2010) is deze uitkering vrijgesteld van dividendbelasting.

## **3. INVESTERING SLUISKILTUNNEL**

De Provincie heeft het voornemen om, ter uitvoering van de moties Geluk en Verdaas zoals hiervoor bij de overwegingen (Achtergrond) is aangegeven onder (F), het Overrendement beschikbaar te stellen voor de realisatie van de Sluiskiltunnel. Onverminderd haar recht op dividend als aandeelhouder van de Vennootschap, verklaart de Provincie dat de Vennootschap zich gekwetend heeft van de politieke opdracht, voor zover een dergelijke opdracht is opgenomen in deze moties, en dat zij de Vennootschap daartoe niet meer zal aanspreken.

#### **4. INSTANDHOUDINGVERPLICHTING**

- (a) De Provincie zal ervoor zorg dragen dat de Vennootschap altijd in staat is om aan haar financiële en andere verplichtingen te voldoen. Het voorgaande vindt geen toepassing als er sprake is van onvoorziene buitengewone omstandigheden van zodanige aard dat de Provincie in redelijkheid niet meer aan haar verplichting gehouden kan worden, en gedurende de periode dat de Staat, de Provincie en de Vennootschap in overleg zijn ingevolge de artikelen 14 en/of 10.8 van de Overeenkomst Westerscheldetunnel.
- (b) De verplichtingen van de Provincie onder Artikel 4(a) komen te vervallen op de datum van overdracht van de onroerende zaken van de Vennootschap aan de Staat conform de Overeenkomst Westerscheldetunnel.

#### **5. TOEPASSELIJK RECHT EN GESCHILLENREGELING**

##### **5.1 Toepasselijk recht**

Op deze Overeenkomst is Nederlands recht van toepassing.

##### **5.2 Geschillenregeling**

- (a) Geschillen die voortkomen uit deze Overeenkomst zullen worden beslecht door de bevoegde rechter te Middelburg.
- (b) Partijen kunnen overeenkomen een of meerdere onafhankelijke deskundige(n) te benoemen, welke bij wijze van bindend advies als bedoeld in artikel 7:900 BW het geschil zal beslechten, op grond van de regelen van het recht.

#### **6. OVERIGE BEPALINGEN**

##### **6.1 Kennisgevingen**

Alle kennisgevingen in verband met deze Overeenkomst moeten schriftelijk worden gedaan aan de navolgende adressen voor zolang Partijen geen opgave doen van een ander adres:

###### **De Provincie Zeeland**

T.a.v.: College van Gedeputeerde Staten  
Adres: Abdij 6, postbus 6001, 4330 LA Middelburg  
Faxnummer: 0118-631200

###### **N.V. Westerscheldetunnel**

T.a.v.: De Directie  
Adres: Westerscheldetunnelweg 1  
4454 PD Borssele  
Faxnummer: 0113-278481

##### **6.2 Kosten**

Elk van de bij deze Overeenkomst betrokken Partij draagt haar eigen kosten.

## ONDERTEKENING

Deze Overeenkomst is door Partijen ondertekend op de datum als vermeld aan het begin van deze Overeenkomst.

**GETEKEND** door: dhr. C. van Beveren )  
Gedeputeerde van Financiën )  
namens ).....  
**De Provincie Zeeland** )

**GETEKEND** door: drs. H.T.W.J.M. Schoenmakers MMO )  
Algemeen Directeur )  
namens ).....  
**N.V. Westerscheldetunnel** )

# Deloitte



**Deloitte Belastingadviseurs B.V.**  
Bijster 5  
4817 HX Breda  
Postbus 1195  
4801 BD Breda  
  
Tel: (088) 2882888  
Fax: (088) 2889795  
www.deloitte.nl  
Beconnummer 223396

Provincie Zeeland

t.a.v. [redacted] en [redacted]

Provinciehuis, Abdij 6

Postbus 6001

4330 LA MIDDELBURG

Datum

16 april 2010

Behandeld door

mr. [redacted]

Ons kenmerk

Provincie  
Zeeland/ad/2200.05a/bh  
Uw kenmerk

Onderwerp

Kopie gevoerde correspondentie

Zonder begeleidend schrijven aangeboden door

mr. [redacted]

Bijlagen

Belastingdienst Breda/team ZGO

t.a.v. [redacted] en [redacted]  
Postbus 90121  
4800 RA BREDA

Datum

16 april 2010

Behandeld door

drs. [redacted]

Ons kenmerk

Provincie Zeeland  
/ad/2200.05/bh  
Uw kenmerk

Onderwerp

Bepaling zuivere winst bij terugbetaling agio door N.V.  
Westerscheldetunnel

Geachte [redacted]

In ons informatieve en prettige overleg van 24 maart jl. over de terugbetaling van agio door N.V. Westerscheldetunnel (N.V. WST) aan de Provincie Zeeland (hierna: Provincie) zijn wij gezamenlijk met u en de [redacted] en [redacted] van de Provincie ingegaan op de verschillende mogelijkheden om de eventuele financiële nadelen verbonden aan het terugbetalen van agio vanuit N.V. WST aan de Provincie te beperken. Met deze brief willen wij uw dienst informeren over de omvang van de aanwezige 'zuivere winst' in N.V. WST, zodat op voorhand kan worden vastgesteld voor welk deel van het terug te betalen agio aan de Provincie er dividendbelasting door N.V. WST dient te worden ingehouden en afgedragen aan de Belastingdienst.

Voor het relevante feitencomplex rond de financieringstransacties tussen de Provincie, het Rijk en de N.V. WST verwijzen wij kortheidshalve naar onze brief met bijlage van 29 januari jl. en de toelichting van de Provincie tijdens het overleg van 24 maart.

### Terugbetalen van agio

Uit de Wet op de dividendbelasting vloeit voort dat bij de terugbetaling van agio door N.V. WST aan de Provincie in beginsel een aangifte dividendbelasting moet worden ingediend. Als direct overheidslichaam heeft de Provincie vervolgens recht op teruggaaf van de ingehouden dividendbelasting en is er daarom feitelijk geen dividendbelasting verschuldigd. Nu het afdragen van dividendbelasting over de volle omvang van de terugbetaling van agio een significante rentederving voor de Provincie zal betekenen, hebben wij de verschillende mogelijkheden om dit financiële nadeel te beperken, onderzocht.

In ons overleg heeft u aangegeven dat het in beginsel voor de Belastingdienst administratief lastig is om de teruggaafprocedure van de afgedragen dividendbelasting voor de Provincie te verkorten. Dit heeft te maken met de verschillende processen / afdelingen binnen de Belastingdienst.

De Provincie heeft aangegeven dat de formele juridische procedure waarbij agio eerst wordt omgezet in nominaal gestort aandelenkapitaal, waarna het kapitaal wordt verminderd / terugbetaald (geen dividendbelasting verschuldigd) om haar moverende redenen niet de voorkeur geniet.

Vervolgens kwam derhalve de vraag op in hoeverre er in casu sprake is van zuivere winst. Immers *indien en voor zover er sprake is van zuivere winst* zal door N.V. WST dividendbelasting moeten worden ingehouden op de terugbetaling van agio.

## **Zuivere winst**

### *Wettelijk kader*

Tot de opbrengst in het kader van de dividendbelasting behoren: 'gedeeltelijke teruggaaf van hetgeen op aandelen is gestort, indien en voor zover er zuivere winst is, tenzij tevoren de algemene vergadering van aandeelhouders tot deze teruggaaf heeft besloten en de nominale waarde van de desbetreffende geplaatste aandelen bij statutenwijziging met een gelijk bedrag is verminderd.

Bij zuivere winst kan, tenzij de route van statutenwijziging en kapitaalvermindering wordt gevolgd, kapitaal niet onbelast worden terugbetaald. De strekking van de bepaling in de dividendbelasting is te voorkomen dat winstuitkeringen worden vervangen door terugbetalingen van kapitaal, welke maatschappelijk gezien, als inkomen worden beschouwd. Het is volgens de Hoge Raad met die strekking in overeenstemming de mogelijkheid van winstuitkeringen vervangende terugbetalingen van kapitaal aanwezig te achten, indien er voor zover het reële vermogen uitgaat boven hetgeen door aandeelhouders is gestort. In de memorie van toelichting wordt daarbij opgemerkt dat onder zuivere winst moet worden verstaan alles wat er meer is dan het gestorte kapitaal. Hieronder vallen dus niet alleen open maar ook stille reserves. Met het reële vermogen wordt dus bedoeld 'alles wat er is', hetgeen betekent: de werkelijke waarde van het gehele vermogen van de vennootschap inclusief stille reserves en goodwill. Het begrip zuivere winst dient op basis van jurisprudentie te worden gezien als commerciële winst.

Een winstverwachting die zich niet vertaalt in goodwill (die dus geen overwinstverwachting bevat), mag afgezien van zeer uitzonderlijke situaties (winstanticipatie), niet tot de zuivere winst worden gerekend. Van winstanticipatie kan sprake zijn indien vooruitlopend op binnen afzienbare termijn te behalen winst een uitkering plaatsvindt (dus een terugbetaling van agio zonder winstdekking). De verwachte winst moet daarbij vrij zeker zijn en ook op korte termijn tot stand komen, in feite moet het gaan om een voorschot.

## *Zuivere winst N.V. WST*

Het kapitaal van N.V. WST is sinds haar oprichting in 1998 vele malen (veertien maal) verhoogd door uitgifte van aandelen. Zoals uit deze akten blijkt, was de stortingsplicht voor het Rijk en de Provincie telkens tien maal de nominale waarde van de nieuw uit te geven aandelen. Zodoende is er tijdens de bouw van de Westerscheldetunnel een bedrag van € 689 miljoen aan agio gestort boven het nominale aandelenkapitaal in N.V. WST. Ter voorbeeld is een akte bijgesloten.

Tijdens de exploitatie van N.V. WST is er reeds een aantal maal eerder agio terugbetaald aan de aandeelhouders. Bij iedere teruggaaf is aangifte dividendbelasting gedaan door N.V. WST en is de standaard teruggaafprocedure telkens afgewacht door de toenmalige aandeelhouders. Anno 2010 is er in totaal € 157 miljoen euro aan agio terugbetaald door N.V. WST. Ter informatie hebben wij de toelichting op het eigen vermogen van N.V. WST uit de conceptjaarrekening 2009 als bijlage toegevoegd. Het aanwezige agio in N.V. WST bedraagt momenteel € 532.022.827 (zie bijlage).

Op het moment van de terugbetaling van agio, zal beoordeeld moeten worden of en zo ja in welke mate er zuivere winst aanwezig is in N.V. WST. De terugbetaling van agio zal, zoals het er nu voorstaat, medio juli 2010 plaatsvinden. Om een inschatting te kunnen geven van de zuivere winst baseren wij ons op de enkelvoudige balans van N.V. WST uit de conceptjaarrekening 2009 en op de begroting voor 2010 zoals weergegeven in "KOERS 2010". Beide stukken zijn als bijlagen aan deze brief toegevoegd.

In de conceptjaarrekening stelt de directie voor om, zoals dit ieder jaar gebruikelijk is, de gehele winstreserve per 31 december 2009, ad. € 38.245.906 uit te keren. Deze dividenduitkering zal in de geplande aandeelhoudersvergadering van 22 april a.s. officieel worden vastgesteld. Over dit bedrag zal op de gebruikelijke wijze dividendbelasting worden ingehouden en afgedragen. Dit betekent dat op het moment van de terugbetaling van agio deze reserve niet wordt meegenomen bij het bepalen van de zuivere winst.

Uitgaande van bovengenoemde stukken bedraagt de commerciële winst medio juli 2010 circa € 2.357.875 (6,5/12<sup>e</sup> van het begrote resultaat 2010 ad. € 4.353.000). Zoals in het voorgaande is aangegeven, verhogen eventueel aanwezige stille reserves en goodwill de zuivere winst. In casu is er ons inziens geen sprake van stille reserves (bijvoorbeeld in de materiële vaste activa), ook van goodwill is ons inziens geen sprake. Hierbij sluiten wij aan bij de tot stand gekomen transacties tussen Rijk, Provincie en N.V. WST., waarbij verder van belang is dat de aandelen van N.V. WST niet vrij verhandelbaar zijn. De waarde van de aandelen van N.V. WST bedraagt € 98 miljoen (zie bijlage). Uitgaande van de balanspositie ultimo 2009 constateren wij een badwill van € 11.523.014 (eigen vermogen ultimo 2009 € 646.826.825 minus de terugbetaling van agio 532.022.827 = € 114.803.998 \* 95,4% zijnde de verworven aandelen door de Provincie is € 109.523.014 minus € 98 miljoen = € 11.523.014).

4

16 April 2010

Provincie Zeeland /ad/2200.05/bh

Medio juli 2010 is er derhalve geen zuivere winst aanwezig bij N.V. WST. Hierbij merken wij op dat over het commerciële resultaat medio 2010 van ruim € 2,3 miljoen bij uitkering aan de Provincie te zijner tijd dividendbelasting zal worden ingehouden en afgedragen.

## Verzoek

Het bovenstaande betekent ons inziens dat wanneer medio juli 2010 door N.V. WST de aanwezige agio (€ 532.022.827) zal worden teruggegeven aan de Provincie, er geen sprake is van zuivere winst. Wij verzoeken u dan ook goed te keuren dat ter zake van de terugbetaling van agio voor het gehele bedrag geen inhouding en afdracht van dividendbelasting door N.V. WST hoeft plaats te vinden.

## Tot slot

Op uw verzoek hebben wij tevens een overzicht van de aan de Provincie Zeeland verbonden partijen uit de conceptjaarrekening 2009 als bijlage toegevoegd.

Als u de standpunten die in deze brief zijn vermeld deelt, verzoeken wij u vriendelijk om deze brief voor akkoord te ondertekenen en middels de bijgevoegde retourenveloppe aan ons terug te sturen.

Wij vertrouwen erop u hiermee volledig te hebben geïnformeerd. Mocht u nog behoefte hebben aan een nadere toelichting dan geven wij die graag, telefonisch of persoonlijk.

Met vriendelijke groet,

Deloitte Belastingadviseurs B.V.

Ter bevestiging

mr. [redacted]

mr. [redacted]

- Bijlagen: - Akte houdende uitgifte van aandelen in N.V. WST van 27 november 2001
- Overzicht verloop van het eigen vermogen van N.V. WST over 2008 en 2009
  - Enkelvoudige balans van N.V. WST per 31 december 2009 (voor winstbestemming)
  - Enkelvoudige resultatenrekening 2009 van N.V. WST
  - Begroting voor komende jaren zoals weergegeven in "KOERS 2010"
  - Paragraaf verbonden partijen Provincie Zeeland uit de conceptjaarrekening 2009
  - Financiële structuur van de Westerscheldetunnel transactie

c.c.: - Provincie Zeeland, t.a.v. de [redacted]

- N.V. Westerscheldetunnel, t.a.v. [redacted]

bijlage 1

<b>PROVINCIE ZEELAND</b>	
AFD. FE2	AMBT
AFD. TERMIJN	[REDACTED] J
DATUM	30 MAART 2010
DOC.	
ZAAK	
CLAS	

**AFSCHRIFT**

van de akte houdende  
uitgifte van aandelen in het kapitaal  
van de  
naamloze vennootschap:

N.V. Westerscheldetunnel,  
gevestigd te Goes,

akte de dato 27 november 2001



- werd verleend op achttien oktober onder N.V. nummer 1041499. De-----  
Vennootschap is ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van --  
Koophandel en Fabrieken voor Zeeland onder nummer 22040203. Een ---  
kopie van een uittreksel uit het handelsregister, waaruit van deze-----  
inschrijving blijkt, wordt aan deze akte gehecht. De daarin vermelde-----  
informatie is juist en volledig; -----
- b. de Vennootschap is niet ontbonden noch is een besluit tot ontbinding van  
de Vennootschap genomen of een verzoek daartoe ingediend. De -----  
Vennootschap is niet failliet verklaard, verkeert niet in surseance van -----  
betaling en evenmin is daartoe een verzoek ingediend of is er aanleiding  
zulks te verwachten; -----
- c. het gehele geplaatste en volgestorte aandelenkapitaal van de -----  
Vennootschap bestaat tot het tijdstip van de onderhavige uitgifte uit-----  
negenhonderdzesennegentigduizend (996.000) aandelen, elk aandeel ----  
nominaal groot eenhonderd gulden (NLG 100,--), genummerd 1 tot en ---  
met 996.000; -----
- d. het maatschappelijk kapitaal van de Vennootschap bedraagt-----  
tweehonderd miljoen gulden (NLG 200.000.000,--), verdeeld in twee -----  
miljoen (2.000.000) aandelen, elk aandeel nominaal groot eenhonderd ---  
gulden (NLG 100,--), genummerd 1 tot en met 2.000.000; -----
- e. het besluit tot uitgifte is genomen met inachtneming van de -----  
toepasselijke wettelijke en statutaire bepalingen; -----
- f. het aandeelhoudersregister van de Vennootschap is volledig bijgewerkt.--

Kapitaalsbelasting. -----

Artikel 4. -----

De verschuldigde kapitaalsbelasting ten bedrage van vijfenvijftig honderdste ----  
procent (0,55%), berekend over de waarde van hetgeen op de Aandelen-I en ---  
op de Aandelen-II wordt gestort, derhalve in totaal bedragende-----  
zeshonderdvijfduizend gulden (NLG 605.000,--), is voor rekening van de -----  
Vennootschap. -----

Kosten. -----



Artikel 5.

De kosten van deze akte zijn voor rekening van de Vennootschap.

Afstand vernietiging en ontbinding.

Artikel 6.

Partijen doen hierbij afstand van het recht uit welke hoofde dan ook vernietiging en/of ontbinding van deze uitgifte te vorderen dan wel vernietiging van het aan deze uitgifte ten grondslag liggende besluit te vorderen.

Slotverklaring.

Ten slotte heeft de comparante, handelend namens de Vennootschap, verklaard van de onderhavige uitgifte aantekening te zullen doen in het aandeelhoudersregister van de Vennootschap.

Slot akte.

De comparante is mij, notaris, bekend.

**WAARVAN AKTE** in minuut is verleden te 's-Gravenhage op de datum in het hoofd dezer akte vermeld.

Na mededeling van de zakelijke inhoud van deze akte aan de comparante en het geven van een toelichting daarop, heeft de comparante verklaard tijdig voor het verlijden van deze akte gelegenheid te hebben gehad om van de inhoud van deze akte kennis te nemen en daarvan ook kennis te hebben genomen, met de inhoud van deze akte in te stemmen en op volledige voorlezing daarvan geen prijs te stellen.

Onmiddellijk na voorlezing van in elk geval die gedeelten van deze akte, waarvan de wet voorlezing verplicht stelt, is deze akte vervolgens eerst door de comparante en onmiddellijk daarna door mij, notaris, ondertekend. Volgt ondertekening.

UITGEGEVEN VOOR AFSCHRIFT



Voor de grondslagen van de waardering van activa en passiva en voor de bepaling van het resultaat wordt verwezen naar de opgenomen toelichting op de geconsolideerde balans en winst- en verliesrekening.

**5.12.1. Deelneming Movenience B.V.**

Op 21 juni 2007 is de dochteronderneming Movenience B.V. opgericht. Movenience B.V. is een samenwerkingsverband tussen de N.V. Westerscheldetunnel (60%), het Portugese Brisa Auto Estrada Portugal S.A (30%) en NedMobiel (10%).

Bedragen in euro's

Deelnemingen	
Stand per 1 januari 2009	777.193
Investeringen	-
Resultaat deelnemingen 2009	-273.332
<b>Stand per 31 december 2009</b>	<b>503.862</b>

**5.12.2. Eigen vermogen**

Het maatschappelijk kapitaal van de N.V. Westerscheldetunnel bedraagt € 90 miljoen, opgebouwd uit 2 miljoen (gewone) aandelen met een nominale waarde van € 45,00 per stuk. Hiervan is per 31 december 2009 geplaatst en volgestort € 76.140.000. Alle geplaatste en volgestorte aandelen zijn in handen van de Provincie Zeeland.

De 'Wettelijke reserves' zijn ontstaan naar aanleiding van de invoering van de euro. De aandelen zijn destijds geconverteerd van 100 gulden per stuk naar € 45,00 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 'Agio' bestaat uit het door de aandeelhouders, tijdens de bouw van de Westerscheldetunnel gestorte bedrag aan agio (€ 689 miljoen) minus de tot en met 2009 uitgekeerde agio.

Het verloop van het eigen vermogen gedurende 2008 en 2009 is als volgt:

Bedragen in euro's

	Gestort en opgevraagd kapitaal	Agio	Wettelijke reserves	Onverdeelde winst	Totaal
<b>Stand per 31 december 2007</b>	<b>76.140.000</b>	<b>552.022.827</b>	<b>418.092</b>	<b>9.431.601</b>	<b>638.012.520</b>
Uitkering agio		-20.000.000			-20.000.000
Resultaat boekjaar				33.588.553	33.588.553
Uitkering dividend				-34.901.603	-34.901.603
<b>Stand per 31 december 2008</b>	<b>76.140.000</b>	<b>532.022.827</b>	<b>418.092</b>	<b>8.118.551</b>	<b>616.699.470</b>
Uitkering agio					
Resultaat boekjaar				38.245.906	38.245.906
Uitkering dividend 2008				-8.118.551	-8.118.551
<b>Stand per 31 december 2009</b>	<b>76.140.000</b>	<b>532.022.827</b>	<b>418.092</b>	<b>38.245.906</b>	<b>646.826.825</b>

**5.10. Enkelvoudige jaarrekening: balans per 31 december 2009  
(voor winstbestemming)**

Bedragen in euro's

	ref.	2009	2008
<b>Vaste activa</b>		<b>603.862.990</b>	<b>627.941.441</b>
Materiële vaste activa		603.359.128	627.164.248
Deelnemingen	5.12.1	503.862	777.193
<b>Vlottende activa</b>		<b>57.784.877</b>	<b>3.200.787</b>
Vorderingen		1.831.956	2.563.689
Vorderingen op deelnemingen		2.098.858	73.660
Liquide middelen		53.854.063	563.438
<b>Kortlopende schulden</b>		<b>10.419.210</b>	<b>7.156.796</b>
<b>Vlottende activa min kortlopende schulden</b>		<b>47.365.667</b>	<b>-3.956.008</b>
<b>Totaal activa min kortlopende schulden</b>		<b>651.228.657</b>	<b>623.985.433</b>
<b>Langlopende schulden</b>		<b>4.360.832</b>	<b>7.250.263</b>
<b>Vorzieningen</b>		<b>41.000</b>	<b>35.700</b>
<b>Eigen vermogen</b>	5.12.2	<b>646.826.825</b>	<b>616.699.470</b>
Gestort en opgevraagd kapitaal		76.140.000	76.140.000
Agio		532.022.827	532.022.827
Wettelijke reserves		418.092	418.092
Onverdeelde winst		38.245.906	8.118.551
<b>Totaal Langlopende Schulden, Voorzieningen en Eigen Vermogen</b>		<b>651.228.657</b>	<b>623.985.433</b>

### 5.11. Enkelvoudige jaarrekening: resultatenrekening 2009

Bedragen in euro's

	2009	2008
<b>Netto omzet</b>	<b>81.459.852</b>	<b>77.115.656</b>
Tolopbrengsten	26.441.511	25.999.325
Exploitatiebijdragen	55.018.341	51.116.331
Overige bedrijfsopbrengsten	658.944	183.622
<b>Totaal bedrijfsopbrengsten</b>	<b>82.118.796</b>	<b>77.299.278</b>
Salarissen, pensioenen en sociale lasten	3.927.548	3.615.577
Inhuur en uitzendkrachten	584.018	914.534
Afschrijvingen	26.629.954	26.406.005
Overige bedrijfskosten	12.923.551	12.814.054
<b>Totaal bedrijfslasten</b>	<b>44.065.071</b>	<b>43.750.170</b>
Saldo van de financiële baten en lasten	465.513	304.755
Aandeel in winst/verlies van deelnemingen	-273.332	-265.310
<b>Resultaat voor belastingen</b>	<b>38.245.906</b>	<b>33.588.553</b>
Belastingen	0	0
<b>Resultaat na belastingen</b>	<b>38.245.906</b>	<b>33.588.553</b>

### 5.12. Toelichting op de balans en resultatenrekening van de enkelvoudige jaarrekening

#### Algemeen

De enkelvoudige jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 BW en de stellige uitspraken van de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving, uitgegeven door de Raad voor de Jaarverslaggeving.

De grondslagen van waardering en van resultaatbepaling voor de enkelvoudige jaarrekening en de geconsolideerde jaarrekening zijn gelijk. Deelnemingen in groepsmaatschappijen worden gewaardeerd volgens de netto vermogenswaarde in overeenstemming met paragraaf 3.4 van de geconsolideerde jaarrekening.

Maakt meer mogelijk!

 NV 200940849  
 blad 13 van 16

**5.2. Winst- en verliesrekening 2010-2014**

WINST- EN VERLIESREKENING	2010	2011	2012	2013	2014
<b>1 Netto-omzet</b>					
Tolopbrengsten	27.236	28.007	29.214	30.457	31.738
Exploitatiebijdragen	<u>23.279</u>	<u>23.279</u>	<u>23.279</u>	<u>23.279</u>	<u>23.279</u>
	50.514	51.286	52.492	53.736	55.017
Overige bedrijfsopbrengsten	750	700	700	700	700
<b>Totaal bedrijfsopbrengsten</b>	<b>51.264</b>	<b>51.986</b>	<b>53.192</b>	<b>54.436</b>	<b>55.717</b>
<b>2 Salarissen, pensioenen en sociale lasten</b>	<b>4.383</b>	<b>4.471</b>	<b>4.560</b>	<b>4.651</b>	<b>4.744</b>
<b>3 Inhuur en uitzendkrachten</b>	<b>585</b>	<b>597</b>	<b>609</b>	<b>621</b>	<b>633</b>
<b>4 Afschrijvingen</b>	<b>26.780</b>	<b>27.490</b>	<b>28.124</b>	<b>28.656</b>	<b>29.121</b>
<b>5 Overige bedrijfskosten</b>					
in stand houden	11.422	12.084	11.453	10.522	7.654
marketing	291	297	303	309	315
informatiesystemen	675	722	649	647	805
verzekeringen	500	515	530	546	563
andere kosten	840	857	874	892	910
fee Movenience	<u>1.601</u>	<u>1.679</u>	<u>1.760</u>	<u>1.845</u>	<u>1.934</u>
<b>totaal overige bedrijfskosten</b>	<b>15.330</b>	<b>16.154</b>	<b>15.570</b>	<b>14.761</b>	<b>12.180</b>
<b>Totaal bedrijfslasten</b>	<b>47.078</b>	<b>48.711</b>	<b>48.862</b>	<b>48.689</b>	<b>46.678</b>
<b>6 Saldo financiële baten en lasten</b>	<b>167</b>	<b>55</b>	<b>122</b>	<b>68</b>	<b>75</b>
<b>7 Resultaat deelnemingen</b>	<b>0</b>	<b>94</b>	<b>93</b>	<b>90</b>	<b>101</b>
<b>Resultaat voor belasting</b>	<b>4.354</b>	<b>3.330</b>	<b>4.453</b>	<b>5.816</b>	<b>9.114</b>
<b>8 Belastingen</b>					
<b>Resultaat na belasting</b>	<b>4.354</b>	<b>3.330</b>	<b>4.453</b>	<b>5.816</b>	<b>9.114</b>

## 6.6 Paragraaf Verbonden partijen

### 1. Algemeen

Vanwege bestuurlijke, beleidsmatige en/of financiële belangen en mogelijk dito risico's is het gewenst dat in de begroting aandacht wordt besteed aan derde rechtspersonen waarmee de provincie een bestuurlijke en financiële band heeft. Daarom wordt met ingang van het begrotingsjaar 2004 in de begroting respectievelijk jaarrekening een paragraaf verbonden partijen opgenomen.

### 2. Het begrip verbonden partijen

Het is in deze paragraaf niet de bedoeling te rapporteren over alle partijen waarmee de Provincie Zeeland op enigerlei wijze verbonden is. Het criterium is door de wetgever daarom gelegd bij die partijen waarin de provincie een bestuurlijk en een financieel belang heeft. Onder bestuurlijk belang wordt verstaan: een zetel in het bestuur van een participatie of het hebben van stemrecht. Met een financieel belang wordt bedoeld dat de provincie middelen ter beschikking heeft gesteld die zij kwijt is in geval van faillissement van de verbonden partij en/of als financiële problemen bij de verbonden partij verhaald kunnen worden op de provincie.

De definitie houdt in dat participaties in NV's, BV's, VOF's, commanditaire vennootschappen en gemeenschappelijke regelingen verbonden partijen zijn. Ook stichtingen en verenigingen kunnen onder de verbonden partijen vallen, indien de provincie een zetel in het bestuur heeft en financiële risico's loopt.

Uit de definitie blijkt voorts dat er relaties met derde partijen kunnen zijn die niet onder de verbonden partijen vallen. Het gaat dan om derde partijen waarin of alleen een bestuurlijk belang, of alleen een financieel belang bestaat. Een goed voorbeeld is een door de Provincie Zeeland gesubsidieerde stichting waarin één van de bestuursfuncties namens onze provincie wordt bekleed (bijv. de Roosevelt stichting). In zo'n situatie is er wel een bestuurlijk belang, maar geen financieel belang. Een bijzondere positie nemen de zogenaamde "B3-instellingen" in. Ten aanzien van deze instellingen kan soms wel een beperkt financieel belang bestaan (naast een reeds aanwezig bestuurlijk belang) vanwege de door de Provincie Zeeland afgegeven garantie inzake de betaling van pensioenpremies. In de paragraaf weerstandsvermogen is het risico niet noemenswaardig.

### 3. Aan de Provincie Zeeland verbonden partijen

De verbonden partijen welke op basis van de gegeven definitie in het jaar 2009 op basis van de nu bekende gegevens kunnen worden onderkend, zijn de volgende:

#### **Privaatrechtelijke organisaties:**

1. Delta N.V.
2. N.V. Westerscheldetunnel
3. Nederlandse Waterschapsbank N.V.
4. Zeeuws Participatiefonds B.V.
5. Vereniging Interprovinciaal Overleg (IPO)
6. Stichting Grootschalige BasisKaart Nederland voor Zeeland
7. N.V. Economische Impuls Zeeland
8. B.V. Kanaalkruising Sluiskil
9. Grondexploitatie maatschappij Perkpolder Beheer B.V. en grondexploitatie maatschappij Perkpolder C.V.

## **Publiekrechtelijke organisaties:**

10. Zeeland Seaports
11. Natuur- en recreatieschap De Grevelingen

Bovenstaande organisaties zijn verbonden partijen die volledig voldoen aan de gegeven definitie.

Enkele voorbeelden van organisaties waarin alleen een bestuurlijk belang bestaat (eventueel in combinatie met een beperkt financieel belang als gevolg van de B3-status van de organisaties):

- Stichting Scoop
- Stichting Cultureel Erfgoed Zeeland
- Roosevelt Stichting
- Stichting Zeeuwse Bibliotheek

Organisaties waarin slechts een financieel belang wordt gehouden zijn er gedurende het jaar 2009 niet.

Voor Provinciale Staten zijn in eerste instantie de doelen van belang welke worden nagestreefd met de verbonden partijen (zie verder bij paragraaf 4 tot en met 6). Naast deze meer beleidsmatige aspecten beschikt het college van Gedeputeerde Staten tevens over een "overzicht verbonden partijen". Dit overzicht bevat meer informatie over de genoemde verbonden partijen, waaronder ook beheersmatige informatie. Het beschikken over een "overzicht verbonden partijen" is met ingang van het begrotingsjaar 2004 voorgeschreven. Het overzicht behoeft niet door Provinciale Staten te worden vastgesteld. Hoewel niet voorgeschreven is voor een goede beeldvorming een "business sheet" opgenomen van de belangrijkste verbonden partijen. Voor de overige organisaties is de desbetreffende informatie uiteraard op verzoek beschikbaar.

## **4 Algemene visie op het aangaan en aanhouden van verbonden partijen**

Verbonden partijen voeren veelal beleid uit dat de provincie in principe ook zelf kan (blijven) doen. Het takenpakket of beleid van de provincie is autonoom of wettelijk verplicht. In principe kunnen beide soorten taken worden uitbesteed aan een verbonden partij. Als ervoor wordt gekozen om een taak te laten uitvoeren door een verbonden partij, dan is en blijft de provincie verantwoordelijk voor een adequate uitvoering. Naast de bestuurlijke verantwoordelijkheid bestaat er veelal een groot financieel belang en/of risico's waarvoor Provinciale Staten uiteindelijk verantwoordelijk zijn.

Kernvragen die de provincie zichzelf regelmatig dient te stellen ten aanzien van de bestaande verbonden partijen:

- corresponderen de doelstellingen van de verbonden partij nog steeds met die van de provincie?;
- worden de doelstellingen van de provincie via de verbonden partij gerealiseerd?

Het gaat om de vraag wat de beste en meest doelmatige wijze is om een taak uit te voeren. Daarbij dient overigens wel bedacht te worden dat niet vanuit een nulsituatie geredeneerd kan worden; de huidige constellatie van verbonden partijen kan slechts als een gegeven worden geaccepteerd. Dat neemt niet weg dat periodiek de vraag kan of zelfs moet worden gesteld of de taakuitoefening zoals die via de participatie is georganiseerd nog wel de juiste is.

Ten aanzien van nieuwe verbonden partijen hanteert de Provincie Zeeland de volgende uitgangspunten. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen publiekrechtelijke en

**Financiële structuur van de Westerscheldetunnel transactie**

In een aantal stappen wordt de transactie van de Westerscheldetunnel uiteengezet. Deze stappen worden verslaggevingstechnisch beschouwd als één transactie. De navolgende bedragen zijn afgerond naar miljoenen euro's.

**Stap 1:**

- De Provincie koopt de 95,4% aandelen die het Rijk (Ministerie van Financiën) heeft in de NV WST voor **€ 971 miljoen**. Deze overnamesom is zo bepaald dat het Rijk precies het door haar geëiste rendement van 7,5% haalt, over de periode waarin het Rijk de aandelen in haar bezit had. Deze 7,5% bestaat uit een risicovrije interestvoet van 4% en 3,5% risicopremie. Daarbij wordt rekening gehouden met reeds ontvangen agio en dividenden.
- Het Rijk (Ministerie van Verkeer & Waterstaat) heeft een verplichting tot het betalen van een jaarlijkse exploitatiebijdrage aan de NV WST (circa € 51 miljoen per jaar; prijspeil 2009). De Provincie neemt deze verplichting over en ontvangt hiervoor een afkoopsom van het Rijk van **€ 881 miljoen**. Dit bedrag is bepaald door de netto contante waarde te bepalen van de jaarlijkse exploitatiebijdrage die het Rijk aan de NV WST betaalt. Bij de bepaling van de netto contante waarde is gerekend met een rekenrente van 4,5% en een indexatie van 1,5%.
- Per saldo moet de Provincie dus **€ 90 miljoen** betalen voor de aandelen. Daarnaast heeft de Provincie nu de verplichting tot het betalen van een jaarlijkse exploitatiebijdrage aan de NV WST.

**Stap 2:**

- De Provincie maakt met de NV WST de afspraak dat de jaarlijkse exploitatiebijdrage voor de resterende periode wordt afgekocht voor een bedrag van **€ 540 miljoen**.
- De aankoop van de aandelen door de provincie, de afkoop van de exploitatiebijdrage van het Rijk en het gewijzigd voortzetten van de exploitatiebijdrage houden verband met elkaar.

**Stap 3:**

- De NV WST ontvangt de **€ 540 miljoen** exploitatiebijdrage ineens van de Provincie.
- De NV WST betaalt vervolgens **€ 532 miljoen** terug aan de Provincie, als terugbetaling van agiostorting (de aandeelhouders Rijk en Provincie hebben in het verleden agiostortingen gedaan op het geplaatste aandelenkapitaal). Het eenmalige bedrag van € 8 miljoen is gebaseerd op een inschatting van de NV WST van de benodigde middelen, gegeven het toekomstige inkomsten- en uitgaven profiel. Daarbij is onder andere gekeken naar het investeringsprogramma, waarin de komende jaren hoge investeringen in o.a. ongelijkvloerse kruisingen en verbreding van de toeleidende wegen voorkomen, en de uitkering van dividend.
- De Provincie boekt de agio uitkering af van de waarde van de aandelen. De waarde van de nieuw verworven aandelen wordt daarmee € 90 miljoen plus € 8 miljoen, ofwel **€ 98 miljoen**.

*In onderstaande tabel zijn stap 1 t/m stap 3 samengevat. Per saldo dient de Provincie Zeeland een bedrag van € 98 miljoen te betalen aan derden..*

**Transactie Westerschede tunnel  
(\* 1 mln euro)**

		Provincie Zeeland		
		Uitgaven	Inkomsten	Saldo
<b>stap 1</b>	<b>transactie met het Rijk</b>	971	881	90
<b>stap 2 / 3</b>	<b>transactie met de NV WST</b>	540	532	8
<b>totaal:</b>				<u>98</u> te betalen

**OVEREENKOMST  
AFKOOPT EXPLOITATIEBIJDRAGE**

**TUSSEN**

**DE PROVINCIE ZEELAND**

**EN**

**N.V. WESTERSCHELDETUNNEL**

**4 JUNI 2010**



## INHOUDSOPGAVE

<b>Artikel</b>	<b>Pagina</b>
1. Definities en uitleg.....	4
3. Afkoop jaarlijkse exploitatiebijdragen en Uitkering.....	5
4. Investering Sluiskiltunnel .....	5
5. Instandhoudingverplichting .....	6
6. Toepasselijk recht en geschillenregeling .....	6
7. Overige bepalingen .....	6
Ondertekening.....	7

Deze **OVEREENKOMST AFKOOP EXPLOITATIEBIJDRAGE** is aangegaan op 4 juni 2010.

**ONDERGETEKENDEN:**

- (1) **DE PROVINCIE ZEELAND**, hierbij vertegenwoordigd door de Gedeputeerde van Financiën, dhr. C. van Beveren; en
- (2) **N.V. WESTERSCHELDETUNNEL**, een naamloze vennootschap statutair gevestigd te Borssele en kantoorhoudende aan de Westerscheldetunnelweg 1, 4454 PD te Borssele, hierbij vertegenwoordigd door de Algemeen Directeur drs. H.T.W.J.M. Schoenmakers MMO..

**ACHTERGROND:**

- (A) De Vennootschap exploiteert de Westerscheldetunnel en heeft het recht om de exploitatie daarvan voort te zetten en in verband daarmee tol te heffen tot tenminste 14 maart 2033.
- (B) Op grond van het bepaalde in het Bestuursakkoord (als aangepast conform de Vaststellingsovereenkomst en de Wijzigingsovereenkomst) is de Vennootschap tot 14 maart 2033 gerechtigd tot ontvangst van een jaarlijkse exploitatiebijdrage van de Staat en de Provincie.
- (C) De Staat, de Provincie en de Vennootschap zijn op 18 mei 2009 de Overeenkomst Westerscheldetunnel aangegaan tot verkoop en levering van de door de Staat gehouden aandelen in de Vennootschap aan de Provincie, waarbij tevens de verplichting van de Staat tot het aan de Vennootschap ter beschikking stellen van de jaarlijkse exploitatiebijdrage door de Provincie wordt overgenomen tegen een door de Staat aan de Provincie te betalen vergoeding.
- (D) De Provincie en de Vennootschap wensen in deze Overeenkomst een regeling te treffen voor de afkoop van de exploitatiebijdrage van de Provincie en de van de Staat overgenomen verplichting tot het betalen van zijn exploitatiebijdrage en overige afspraken vast te leggen, welke regeling en afspraken pas zullen gelden vanaf het moment dat de Provincie de door de Staat gehouden aandelen in de Vennootschap verkrijgt.
- (E) De jaarlijkse exploitatiebijdragen van de Staat en de Provincie worden thans deels in de vorm van agio of dividend weer uitgekeerd aan de Staat en de Provincie als aandeelhouders van de Vennootschap. De Provincie stelt voor de jaarlijkse exploitatiebijdragen af te kopen om zo onnodige geldstromen te voorkomen. De overeengekomen afkoopsom ter zake van de exploitatiebijdragen van de Provincie (met inbegrip van de exploitatiebijdrage overgenomen van de Staat) is lager dan uit de kapitalisatie daarvan zou volgen. Daarmee ontvangt de Vennootschap minder dan waarop zij uit hoofde van het Bestuursakkoord recht zou hebben.
- (F) Ingevolge de moties Verdaas (Tweede Kamer, vergaderjaar 2006-2007, 30 800 A, nr. 27) en Geluk (Tweede Kamer, vergaderjaar 2002-2003, 17741, nr. 44) die door de Tweede Kamer der Staten Generaal zijn aangenomen, is de regering verzocht "het overrendement van de Westerscheldetunnel te bestemmen voor financiering van de tunnel bij Sluiskil" (de **Sluiskiltunnel**). Onder overrendement wordt in deze Overeenkomst verstaan: het rendement op het door de aandeelhouders geïnvesteerde eigen vermogen dat mogelijk gerealiseerd wordt over de gehele duur van het project 'Westerscheldetunnel', boven het door de Staat vereiste rendement op de netto investering van 7,5% (het **Overrendement**).

- (G) Het samenstel aan transacties als opgenomen in de Overeenkomst Westerscheldetunnel en in deze Overeenkomst, waaronder de Afkoopsom als hierna bedoeld, zal bijdragen tot de bouw van de Sluiskiltunnel. Daarmee voldoet de Provincie aan de hiervoor in overweging (F) vermelde aangenomen moties in de Tweede Kamer die beogen de bouw van de Sluiskiltunnel tot stand te brengen. Door deze invulling zijn de in overweging (F) genoemde moties feitelijk uitgevoerd en hebben de Vennootschap en de Provincie zich gekweten van de mogelijke politieke opdracht tot het afstaan van het Overrendement voor de bouw van de Sluiskiltunnel.
- (H) In verband met het gestelde in overweging (E) is het redelijk dat de Vennootschap van de Provincie de zekerheid krijgt dat zij in staat zal zijn en blijven om aan haar (wettelijke) taak tot exploitatie van de Westerscheldetunnel en overige financiële en andere verplichtingen gedurende de periode van exploitatie te kunnen blijven voldoen.
- (I) Mede gezien:
- (a) de randvoorwaarden geformuleerd voor de afkoop van de exploitatiebijdragen (positieve cashflow, positief bedrijfsresultaat en voldoende werkkapitaal) alsmede de in deze Overeenkomst opgenomen instandhoudingverklaring van de Provincie als houdster van de aandelen van de Vennootschap;
  - (b) het meerjarenbeleidsplan van de Vennootschap (waarin onder andere investeringen, de verwachte financieringsbehoefte en een voorgenomen schema voor dividendbetalingen is opgenomen); en
  - (c) het belang van de realisatie van de Sluiskiltunnel,
- acht de Vennootschap de afkoop van de exploitatiebijdragen niet in strijd met in het belang van de Vennootschap en de met haar verbonden onderneming.

**KOMEN OVEREEN** als volgt:

## **1. DEFINITIES EN UITLEG**

### **1.1 Definities**

**Afkoopsom** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in Artikel 2(a).

**Algemene Vergadering** betekent de algemene vergadering van aandeelhouders van de Vennootschap.

**Bestuursakkoord** betekent het bestuursakkoord Westerschelde Oeververbinding van 22 mei 1996 tussen de Staat, de Provincie en de Vennootschap (destijds genoemd Westerscheldeoeververbinding Exploitatiemaatschappij N.V. i.o.).

**Directie** betekent de directie van de Vennootschap.

**Overeenkomst** betekent deze overeenkomst, met inbegrip van de Bijlagen.

**Overeenkomst Westerscheldetunnel** betekent de Overeenkomst Westerscheldetunnel tussen de Staat, de Provincie en de Vennootschap van 18 mei 2009.

**Overrendement** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in overweging (F).

**Partij** betekent de Provincie of de Vennootschap.

**Provincie** betekent De Provincie Zeeland.

**Sluiskiltunnel** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in overweging (F).

**Staat** betekent De Staat der Nederlanden.

**Uitkering** heeft de betekenis die daaraan is toegekend in Artikel 2(b).

**Vennootschap** betekent N.V. Westerscheldetunnel.

## 1.2 Interpretatie

- (a) Een verwijzing in deze Overeenkomst naar een Artikel of Bijlage is een verwijzing naar een artikel of bijlage van deze Overeenkomst, tenzij uit de context duidelijk anders blijkt.
- (b) De titels in deze Overeenkomst zijn niet van invloed op de interpretatie daarvan.

## 2. AFKOOPT JAARLIJKSE EXPLOITATIEBIJDRAGEN EN UITKERING

- (a) Per datum van ondertekening van deze Overeenkomst koopt de Provincie de verplichting tot het aan de Vennootschap ter beschikking stellen van de jaarlijkse exploitatiebijdragen (bestaande uit de verplichting zoals deze door de Provincie van de Staat is overgenomen overeenkomstig de Overeenkomst Westerscheldetunnel en de verplichting van de Provincie zoals neergelegd in artikel 10.1 van het Bestuursakkoord) af met een eenmalige bijdrage van € 540.000.000 (zegge: vijfhonderdveertig miljoen euro) (de **Afkoopsom**).
- (b) De Provincie en de Vennootschap zullen er naar streven dat de Algemene Vergadering na ondertekening van deze Overeenkomst en uiterlijk voor 1 juli 2010 het besluit van de Directie tot het doen van een tussentijdse uitkering aan de Provincie van € 532.022.827,09 (zegge: vijfhonderdtweeëndertig miljoen tweëntwintigduizend achthonderdenzeventwintig euro en negen euro cent) ten laste van de agioreserve van de Vennootschap (de **Uitkering**) zal goedkeuren.
- (c) De Provincie zal het verschil tussen de Afkoopsom en de Uitkering, zijnde € 7.977.172,91 (zegge: zeven miljoen negenhonderdzevenenzeventig duizend een honderd tweeënzeventig euro en eenennegentig euro cent), uiterlijk 1 juli 2010 aan de Vennootschap betalen. Ingevolge het besluit van de belastinginspecteur [REDACTED] (4 mei 2010) is deze uitkering vrijgesteld van dividendbelasting.

## 3. INVESTERING SLUISKILTUNNEL

De Provincie heeft het voornemen om, ter uitvoering van de moties Geluk en Verdaas zoals hiervoor bij de overwegingen (Achtergrond) is aangegeven onder (F), het Overrendement beschikbaar te stellen voor de realisatie van de Sluiskiltunnel. Onverminderd haar recht op dividend als aandeelhouder van de Vennootschap, verklaart de Provincie dat de Vennootschap zich gekweten heeft van de politieke opdracht, voor zover een dergelijke opdracht is opgenomen in deze moties, en dat zij de Vennootschap daartoe niet meer zal aanspreken.

#### **4. INSTANDHOUDINGVERPLICHTING**

- (a) De Provincie zal ervoor zorg dragen dat de Vennootschap altijd in staat is om aan haar financiële en andere verplichtingen te voldoen. Het voorgaande vindt geen toepassing als er sprake is van onvoorziene buitengewone omstandigheden van zodanige aard dat de Provincie in redelijkheid niet meer aan haar verplichting gehouden kan worden, en gedurende de periode dat de Staat, de Provincie en de Vennootschap in overleg zijn ingevolge de artikelen 14 en/of 10.8 van de Overeenkomst Westerscheldetunnel.
- (b) De verplichtingen van de Provincie onder Artikel 4(a) komen te vervallen op de datum van overdracht van de onroerende zaken van de Vennootschap aan de Staat conform de Overeenkomst Westerscheldetunnel.

#### **5. TOEPASSELIJK RECHT EN GESCHILLENREGELING**

##### **5.1 Toepasselijk recht**

Op deze Overeenkomst is Nederlands recht van toepassing.

##### **5.2 Geschillenregeling**


- (a) Geschillen die voortkomen uit deze Overeenkomst zullen worden beslecht door de bevoegde rechter te Middelburg.
- (b) Partijen kunnen overeenkomen een of meerdere onafhankelijke deskundige(n) te benoemen, welke bij wijze van bindend advies als bedoeld in artikel 7:900 BW het geschil zal beslechten, op grond van de regelen van het recht.

#### **6. OVERIGE BEPALINGEN**


##### **6.1 Kennisgevingen**

Alle kennisgevingen in verband met deze Overeenkomst moeten schriftelijk worden gedaan aan de navolgende adressen voor zolang Partijen geen opgave doen van een ander adres:

##### **De Provincie Zeeland**

T.a.v.: College van Gedeputeerde Staten  
Adres: Abdij 6, postbus 6001, 4330 LA Middelburg  
Faxnummer: 0118-

##### **N.V. Westerscheldetunnel**

T.a.v.: De Directie  
Adres: Westerscheldetunnelweg 1  
4454 PD Borssele  
Faxnummer: 0113-

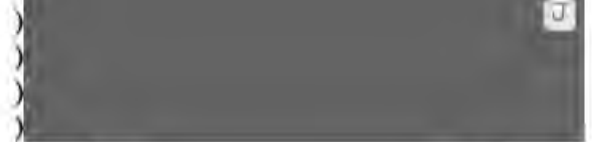
##### **6.2 Kosten**

Elk van de bij deze Overeenkomst betrokken Partij draagt haar eigen kosten.

## ONDERTEKENING

Deze Overeenkomst is door Partijen ondertekend op de datum als vermeld aan het begin van deze Overeenkomst.

**GETEKEND** door: dhr. C. van Beveren  
Gedeputeerde van Financiën  
namens  
**De Provincie Zeeland**



**GETEKEND** door: drs. H.T.W.J.M. Schoenmakers MMO  
Algemeen Directeur  
namens  
**N.V. Westerscheldetunnel**



documentnummer

zaaknummer

verwijsnummer

onderwerp

011462 *dy*

financieringsvoorstel Sluiskiltunnel

advies/besluit

brief en bijlagen conform verzenden

leden gedeputeerde staten

portefeuillehouder

paraaf

[redacted] J

*op de hoogte*

vervanger

[redacted] J

*Zie notulen.*

besluit

datum

nummer

paraaf griffier voor uitvoering

24 APR. 2001

..... *13.*

aantal te paraferen stukken  
1

behandeld door

naam

afdeling

doorkiesnummer

datum

[redacted] J

V&V

[redacted] J

19 april 2001

parafen

medeparafen

Afdelingshoofd

datum

paraaf

dir/afd

datum

paraaf

[redacted] J

*19/4*

[redacted] J

STA/FEZ

*19/4*

[redacted] J

*rel. akkoord*

Jur. toets

datum

paraaf

dir/afd

datum

paraaf

dir/afd

datum

paraaf

dir/afd

datum

[redacted] J

geadresseerde

*19 apr. / 2001*

bericht op brief van

adressering

Aan de minister van Verkeer en Waterstaat

kenmerk geadresseerde

bijlage(n)

diversen

onderwerp

financieringsvoorstel Sluiskiltunnel

aanwijzingen

verwerkt registratuur

paraaf

uiteerste verzenddatum

27 april 2001

tekstverwerking

paraaf

verzenderdatum brief

paraaf

collationeren

paraaf

*26 APR. 2001*

terug naar amtenaar J/N

paraaf

verzenden afschriften aan

nummers bijlagen

1. [redacted] J

2. ~~Minister van Financiën~~

3. nv. WST.

[redacted] J

indien meer afschriften; adreslijst toevoegen

**GEDISTRIBUEERD**



Provinciehuis Abdij 6 Middelburg Postadres: postbus 6001 4330 LA Middelburg  
telefoon (0118) 63 10 11 fax (0118) 62 69 49

bericht op brief van:

Minister van Verkeer en Waterstaat

uw kenmerk:

Postbus 20901

2500 EX 's GRAVENHAGE

ons kenmerk:

011462/18 dg

afdeling:

Verkeer en Vervoer

bijlage(n):

diversen

behandeld door:

doorkiesnummer:

onderwerp:

financieringsvoorstel Sluiskiltunnel

verzonden: 26 APR. 2001

Middelburg, 24 april 2001

Geachte mevrouw Netelenbos,

Tijdens uw werkbezoek aan de provincie Zeeland op 5 februari 2001 jl. is onder andere de aanleg van de Sluiskiltunnel aan de orde geweest, waarbij is afgesproken dat wij een concreet voorstel voor het tot stand brengen van deze tunnel aan u zouden overleggen. Deze brief met bijlagen bevat ons voorstel.

Samenvattend zien wij in totaal voor 390 miljoen gulden aan financieringsmogelijkheden, waarvan een vast bedrag van 350 miljoen vanuit de NV Westerscheldetunnel en 40 miljoen vanuit de regio. Financiering vanuit de Rijksbegroting is hierdoor niet aan de orde. Zoals uit de bijlagen blijkt, is aanleg van de Sluiskiltunnel voor 390 miljoen gulden mogelijk.

Wij hopen u hiermee een voorstel te doen waarmee de aanleg van de Sluiskiltunnel, zonder uitgaven vanuit de Rijksbegroting, haalbaar kan worden. Aansluitend op uw reactie op ons voorstel zijn wij uiteraard bereid om aan de NV Westerscheldetunnel te vragen om in nauw overleg met ons en uw regionale directie de verder noodzakelijke voorbereidingswerkzaamheden voor de aanleg van de Sluiskiltunnel ter hand te nemen.

Dit voorstel hebben wij tevens per brief toegezonden aan de minister van Financiën. Voorts hebben wij een afschrift van deze brief met bijlagen aan de directie van de NV Westerscheldetunnel gezonden.

Hoogachtend,

GEDEPUTEERDE STATEN VAN ZEELAND,

## BIJLAGE 1: UITWERKING VOORSTEL SLUISKILTUNNEL

### 1. Financiering

De financiering van de Sluiskiltunnel is thans nog het belangrijkste resterende knelpunt voor de realisatie ervan. Deze paragraaf bevat een voorstel voor het genereren van 390 miljoen gulden. Hierbij wordt nadrukkelijk geen beroep gedaan op gelden uit het Infrastructuurfonds, de begroting van Verkeer en Waterstaat of het Fonds Economische Structuurversterking.

#### Westerscheldetunnel

Het Rijk en de Provincie Zeeland bezitten samen de aandelen van de NV Westerscheldetunnel. Wij zijn van mening dat de vennootschap een belangrijke rol kan spelen in het tot stand brengen van de Sluiskiltunnel. Daarom stellen wij voor om de werkingsduur van de Tunnelwet Westerschelde te verlengen van 30 naar 50 jaar en in ruil daarvoor binnen de NV Westerscheldetunnel 350 miljoen gulden voor de aanleg van de Sluiskiltunnel te reserveren.

Dit besluit zou leiden tot de volgende effecten:

1. Door het verlengen van de werkingsduur van de Tunnelwet Westerschelde van 30 naar 50 jaar, neemt de cashflow die aan de aandeelhouders kan worden uitgekeerd toe met een netto contante waarde van 111 miljoen gulden. Met deze 111 miljoen gulden kan 150 miljoen van de bouwkosten gefinancierd worden, ervan uitgaande dat de bouw in de jaren 2004-2005 plaatsvindt.
2. Dit bedrag wordt uiteindelijk betaald door de gebruikers van de Westerscheldetunnel. Het Rijk en de Provincie Zeeland zullen tijdens de aanleg van de Sluiskiltunnel minder dividend van de NV Westerscheldetunnel krijgen uitgekeerd; dit wordt echter in de exploitatiejaren 31 tot en met 50 terugverdiend door middel van tolopbrengsten. Deze constructie voor de Sluiskiltunnel is dus geen bijdrage "à fonds perdu" of een renteloze lening, maar een investering die zich terugverdient met een jaarlijks rendement.
3. Door in de periode 2004-2006 niet 150 maar 350 miljoen te reserveren, neemt het verwachte rendement op de investeringen in de Westerscheldetunnel af met een half procent (van 8,22% tot 7,71%). Wij achten 7,71% noch steeds een aanvaardbaar rendement. Toen de beslissing tot aanleg van de Westerscheldetunnel werd genomen, verwachtten wij dat de benodigde investeringen moesten worden geleend tegen gemiddeld 7,5% rente per jaar. Tot nu toe blijkt dat de rente aanzienlijk lager was dan 7,5%. Door deze meevaller (groter dan een half procent) is dus sprake van "overwaarde", terwijl ons uitgangspunt was dat we aan de Westerscheldetunnel niet hoefden te verdienen. Deze beschikbare overwaarde kan dus worden ingezet voor de Sluiskiltunnel. Bovendien zal de Sluiskiltunnel op langere termijn meer verkeer door de Westerscheldetunnel opleveren.
4. Een eerste inventarisatie van risico's levert een gering risicoprofiel op, voornamelijk door de keuze voor een afgezonken tunnel en de geringe planologische risico's. Wij schatten in dat de financiering vanuit de Westerscheldetunnel daardoor op een vast bedrag van 350 miljoen kan worden afgesproken.
5. Bijkomend voordeel is dat de NV Westerscheldetunnel ook 20 jaar langer verantwoordelijk blijft voor het onderhoud van de Westerscheldetunnel. Dit levert het Rijk een besparing op. De uitgaven voor onderhoud in de periode 2034-2053 worden geraamd op ruim 1 miljard, de netto contante waarde van deze uitgaven bedraagt 36 miljoen.
6. Wanneer (de voorbereiding van) de aanleg van de Sluiskiltunnel op korte termijn start, heeft de NV Westerscheldetunnel nog de organisatie met de kennis en kunde beschikbaar, die nodig is om opdrachtgever voor de Sluiskiltunnel te kunnen zijn. Na afloop van de bouw zal de tunnel voor een symbolisch bedrag aan het Rijk worden overgedragen.
7. Deze constructie heeft geen gevolgen voor het beleid van een reëel uitgavenkader voor het Rijk. Bovendien wordt geen beroep gedaan op gelden uit het Infrastructuurfonds, de begroting van Verkeer en Waterstaat of het Fonds Econo-

mische Structuurversterking. Hierdoor kan een complex proces van besluitvorming voorkomen worden.

8. De uitvoering is eenvoudig: het verlengen van de werking van de Tunnelwet Westerschelde geschiedt bij Algemene Maatregel van Bestuur. Voor het verantwoordelijk maken van de NV Westerscheldetunnel voor de aanleg van de Sluiskiltunnel volstaat een besluit van de aandeelhouders en onze constatering dat het tot stand brengen van de Sluiskiltunnel binnen het doel van de NV Westerscheldetunnel past.

In bijlage 2 zijn bovenstaande bedragen nader onderbouwd door middel van financiële tabellen.

### Regio

Uit een onderzoek naar de financieringsmogelijkheden vanuit de regio blijkt een vaste bijdrage van 40 miljoen gulden reëel te zijn. Wij zijn dan ook bereid om dit bedrag te garanderen.

Hoewel in de financiering nog geen rekening wordt gehouden met bijdragen vanuit de Europese Unie zullen wij, gezien de aard van de verbinding, de mogelijkheden hiervoor onderzoeken.

## **2. Varianten van de Sluiskiltunnel**

### Doelstelling

Vanaf de opening van de Westerscheldetunnel krijgt de kanaalpassage bij Sluiskil naast oost-west verkeer ook te maken met de afwikkeling van noord-zuid verkeer. Op termijn zal verkeer vanuit Zeeland naar enerzijds de regio Rotterdam en anderzijds Noord-Frankrijk (en omgekeerd) gebruik gaan maken van een route door de Westerscheldetunnel.

Doordat de veerdiensten Vlissingen-Breskens en Kruiningen-Perkpolder vervallen, zal de benutting van infrastructuur in Zeeuws-Vlaanderen gaan veranderen. De verkeersintensiteit bij Sluiskil zal sterk toenemen: van 12.500 voertuigen per etmaal in 1999 tot 18.500 voertuigen per etmaal in 2010. Met de huidige brug is in Zeeuws-Vlaanderen niet voorzien in een goede afwikkeling van het verkeer van en naar de Westerscheldetunnel. Vooral het doorgaand verkeer zal dit ondervinden. Hierdoor ontstaat de situatie dat de infrastructuur in de regio niet toereikend is om de economische ontwikkeling te kunnen faciliteren. Het tot stand brengen van de Sluiskiltunnel heeft tot doel om in de regionale infrastructuur met één object een volwaardige verbinding voor zowel noord-zuid als oost-west verkeer tot stand te brengen.

### Huidige situatie

Het van noord naar zuid lopende Kanaal van Gent naar Terneuzen doorsnijdt Zeeuws-Vlaanderen en verbindt de (zee)havens van genoemde steden met de Westerschelde. Op Nederlands grondgebied kan het wegverkeer het kanaal op drie plaatsen kruisen; de sluizen bij Terneuzen en de bruggen bij Sluiskil en Sas van Gent. Bij de bruggen ontstaan wachttijden als gevolg van de brugopeningen.

De brug bij Sluiskil maakt onderdeel uit van de rijksweg N61, de van oost naar west lopende hoofdverkeersader in Zeeuws-Vlaanderen. Om de zee- en binnenvaartschepen goed af te wikkelen zijn gemiddeld 22 openingen per dag met een lengte van 13 minuten noodzakelijk, waardoor de brug vrijwel een kwart van de tijd niet beschikbaar is voor het wegverkeer. Hierdoor is sprake van aanzienlijke wachttijdverliezen voor het wegverkeer. Door de toename van het scheepvaartverkeer zal de brug alleen maar minder beschikbaar zijn voor wegverkeer. Met name in de spits zullen wachtende auto's dan de nabijliggende aansluitingen blokkeren.

Een toename van het knelpunt bij Sluiskil zal naast filevorming ook leiden tot meer sluipverkeer. Het woon- en leefklimaat van Terneuzen en Sas van Gent wordt dan negatief beïnvloed door de verkeersonveiligheid, geluid- en stankhinder. De sluispassage Terneuzen en de brug bij Sas van Gent vormen alternatieve verbindingen indien de brug bij Sluiskil open staat, en trekken daardoor verkeer weg van de passage Sluiskil.

Oplossingen zoals een tweede of hogere brug zijn technisch niet haalbaar, ruimtelijk niet inpasbaar en leiden tot extra wachttijden voor het scheepvaartverkeer. Ook een nieuwe weg tussen de Westerscheldetunnel en de Vlaamse Expresweg (A11) blijkt om diverse redenen geen reële optie te zijn.

Aanpassing van het scheepvaartregime, waardoor de bloktijden voor het wegverkeer in de spits kunnen worden verlengd, is moeilijk realiseerbaar en biedt slechts een bepaalde reductie van wachttijdverliezen. Een conflictvrije kruising in de vorm van een tunnel is de beste oplossing, omdat alleen op deze wijze de wachttijdverliezen wegvallen.

Nut en noodzaak van de Sluiskiltunnel zijn in de regio onomstreden (zie bijvoorbeeld het initiatief van het Platform Logistiek Zeeland) en het draagvlak voor de aanleg van de tunnel is daarom groot.

### Varianten

De Sluiskiltunnel is in eerste instantie altijd onderzocht op basis van 2x2 rijstroken. Belangrijke variabelen zijn een eventuele toekomstige verbreding en verdieping van het kanaal en de marktsituatie voor infrastructuur. De kostenramingen van diverse varianten van een 2x2-tunnel variëren van 451 miljoen tot circa 530 miljoen gulden.

Deze varianten komen echter in een ander licht te staan als de huidige brug, die ook een spoorbrug is, voorlopig gehandhaafd moet blijven. Deze brug is immers noodzakelijk voor het goederenvervoer per spoor over de lijn die het gebied aan de oostzijde van het kanaal via de westzijde van het kanaal verbindt met het Vlaamse spoorwegennet. Een studie heeft uitgewezen dat ook bij het hoogste aanbodsscenario van goederen de aanleg van de spoorlijn Axel-Zelzate vóór 2010 nog niet nodig is. Om die reden ligt het voor de hand de brug te handhaven en haar wegcapaciteit te benutten voor met name het niet-doorgaande kanaalkruisende wegverkeer. Daarom is ook overwogen om in plaats van de oorspronkelijk gedachte 4-strookstunnel in te gaan zetten op een 2-strookstunnel. Een 2-strooks Sluiskiltunnel en de huidige (spoor)brug hebben samen ook 4 rijstroken en bieden voldoende capaciteit om de verkeersstromen in de toekomst af te wikkelen.

Ter plaatse van Sluiskil kan het kanaalkruisende verkeer worden ontvlecht; de Sluiskiltunnel zal vooral aantrekkelijk worden voor het doorgaande verkeer op de langere afstanden, terwijl de bestaande brug een aanvullende functie vervult voor regionale verkeer over de kortere afstanden.

Om de veiligheid in de tunnelbuis te waarborgen zullen onder andere, conform de uitgangspunten van duurzaam veilig, de beide rijrichtingen van elkaar gescheiden moeten worden. Op basis van de beschikbare kostenramingen van een 4-strookstunnel is een inschatting gemaakt van de kosten van een 2-strookstunnel. De kostenramingen van diverse varianten van een 2x1-tunnel variëren van 269 miljoen tot circa 400 miljoen gulden.

Ter illustratie is in bijlage 3 het hoofdwegennet in en rond Zeeland weergegeven en is het tracé van de Sluiskiltunnel inclusief de aansluitingen op de bestaande wegenstructuur opgenomen.

### **3. Hoe nu verder ?**

Uit een vergelijking van de kosten voor de Sluiskiltunnel en de financieringsmogelijkheden komt weliswaar een positieve verwachting, maar nog geen definitieve conclusie naar voren. Het zeker stellen van de haalbaarheid is vooral afhankelijk van de variant die wordt gekozen en of een aanbesteding van deze variant mee- of tegen gaat vallen.

Om zekerheid te krijgen en om de (financiële) risico's helder in beeld te krijgen, lijkt het noodzakelijk om over aanbiedingen vanuit de markt te kunnen beschikken. Ten behoeve van een juiste afweging zijn aanbiedingen van zowel een 2x2- als een 2x1- tunnel noodzakelijk.

Wij achten het zinvol om in de komende periode de volgende werkzaamheden uit te (laten) voeren:

- Het formuleren van de functionele randvoorwaarden en het maken van een basisontwerp en eventueel een detailontwerp voor beide varianten;
- Het maken van een concept contract met de voorwaarden waaronder de Sluiskiltunnel tot stand moet worden gebracht;

- Het organiseren van een Europese aanbestedingsprocedure. Aangezien de gunning onder voorbehoud van financiering zal plaatsvinden, zullen de inschrijvende aannemers (combinaties) een vergoeding van kosten ontvangen;
- Het maken van een draaiboek voor planologische werkzaamheden (waaronder tracéwet/mer-procedure), grondverwerving en het verkrijgen van vergunningen;
- Het maken van een projectplan waarin aandacht besteed wordt aan planning, kosten, risico's, organisatie en kwaliteit en veiligheid.

Na uw instemming inzake het financieringsvoorstel voor de Sluiskiltunnel, zullen wij aan de NV Westerscheldetunnel vragen om in nauwe samenwerking met ons en de regionale directie van Rijkswaterstaat deze voorbereidende werkzaamheden uit te voeren. De hiermee gemoeide kosten bedragen ongeveer 5 miljoen gulden. Deze kosten worden echter terugverdiend wanneer de aanleg doorgaat.

## BIJLAGE 2: FINANCIËLE TABELLEN

### A. simulatie van 20 jaar langer tolheffen

	Begroting 2001		20 jaar langer tolheffen		verschil	
	Totaal	NCW	Totaal	NCW	Totaal	NCW
<b>Ontvangsten</b>						
1 Tolopbrengsten	F 3.279	F 657	F 8.055	F 827	F 4.777	F 171
2 Bijdrage Rijk	F 4.180	F 914	F 4.180	F 914	F -	F -
3 Bijdrage Provincie	F 251	F 55	F 251	F 55	F -	F -
4 Overige opbrengsten	F 82	F 33	F 82	F 33	F -	F -
5 Te vorderen BTW	F 1.468	F 308	F 2.376	F 340	F 908	F 32
<b>6 TOTAAL ONTVANGSTEN</b>	<b>F 9.260</b>	<b>F 1.967</b>	<b>F 14.945</b>	<b>F 2.170</b>	<b>F 5.684</b>	<b>F 203</b>
<b>Uitgaven</b>						
7 Bouwkosten	F 1.657	F 1.277	F 1.657	F 1.277	F -	F -
8 Exploitatiekosten	F 505	F 110	F 1.162	F 134	F 658	F 24
9 Onderhoudskosten	F 668	F 138	F 1.710	F 175	F 1.042	F 36
10 Te betalen BTW	F 517	F 273	F 840	F 284	F 323	F 11
<b>11 TOTAAL UITGAVEN</b>	<b>F 3.348</b>	<b>F 1.799</b>	<b>F 5.370</b>	<b>F 1.870</b>	<b>F 2.022</b>	<b>F 71</b>
<b>12 BTW AFDRACHT</b>	<b>F 951</b>	<b>F 35</b>	<b>F 1.536</b>	<b>F 56</b>	<b>F 585</b>	<b>F 21</b>
<b>13 OPERATIONAL CASHFLOW</b>	<b>F 4.962</b>	<b>F 133</b>	<b>F 8.039</b>	<b>F 244</b>	<b>F 3.077</b>	<b>F 111</b>
<b>14 Intern Rendement</b>		<b>8,22%</b>		<b>8,65%</b>		<b>0,43%</b>

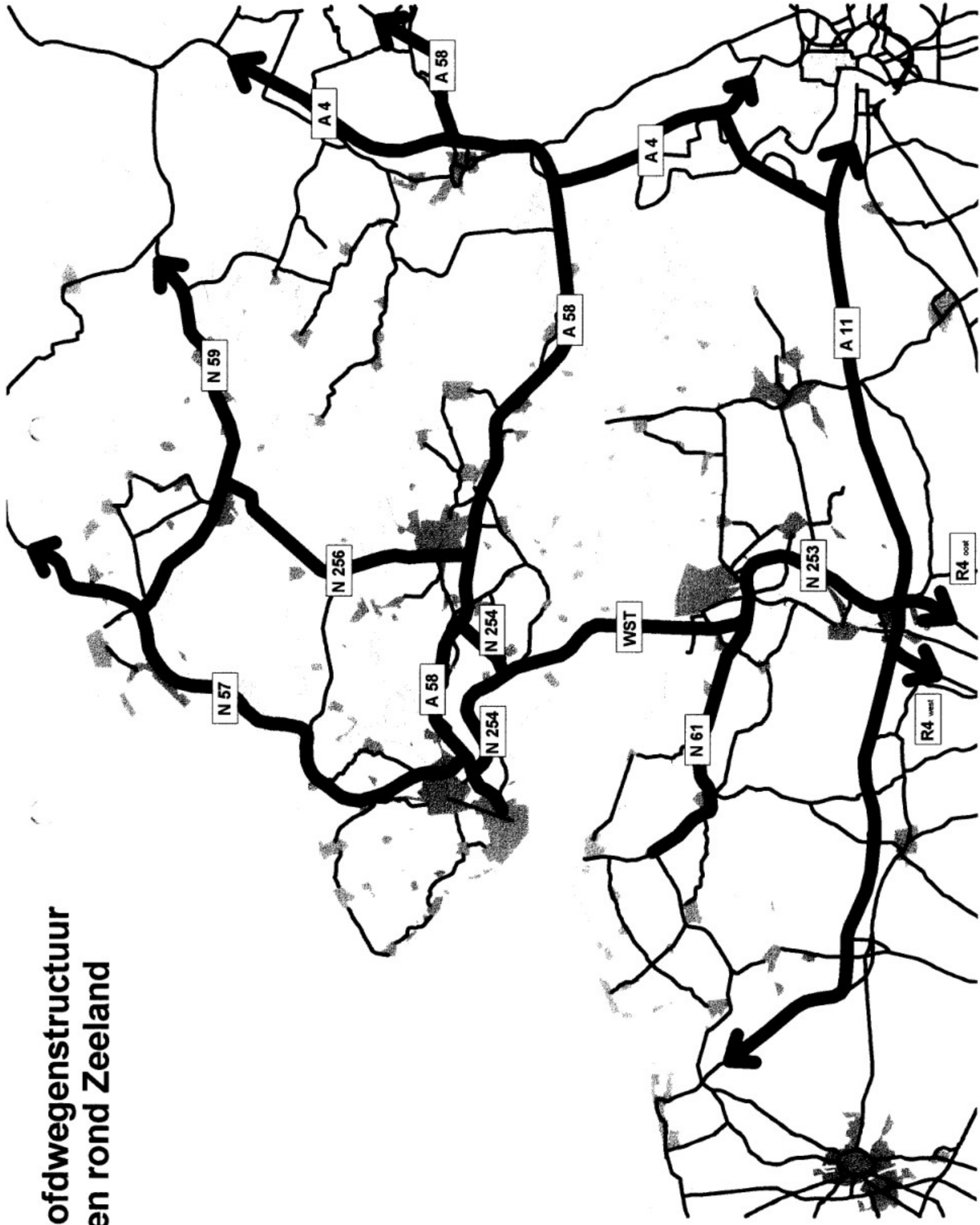
### B. 20 jaar langer tolheffen met reservering van 350 miljoen voor Sluiskiltunnel

	Totaal	NCW
<b>Ontvangsten</b>		
1 Tolopbrengsten	F 8.055	F 827
2 Bijdrage Rijk	F 4.180	F 914
3 Bijdrage Provincie	F 251	F 55
4 Overige opbrengsten	F 82	F 33
5 Te vorderen BTW	F 2.376	F 340
<b>6 TOTAAL ONTVANGSTEN</b>	<b>F 14.945</b>	<b>F 2.170</b>
<b>Uitgaven</b>		
7 Bouwkosten	F 1.657	F 1.277
7a Sluiskiltunnel	F 350	F 197
8 Exploitatiekosten	F 1.162	F 134
9 Onderhoudskosten	F 1.710	F 175
10 Te betalen BTW	F 907	F 321
<b>11 TOTAAL UITGAVEN</b>	<b>F 5.786</b>	<b>F 2.104</b>
<b>12 BTW AFDRACHT</b>	<b>F 1.469</b>	<b>F 19</b>
<b>13 OPERATIONAL CASHFLOW</b>	<b>F 7.689</b>	<b>F 48</b>
<b>14 Intern Rendement</b>		<b>7,71%</b>

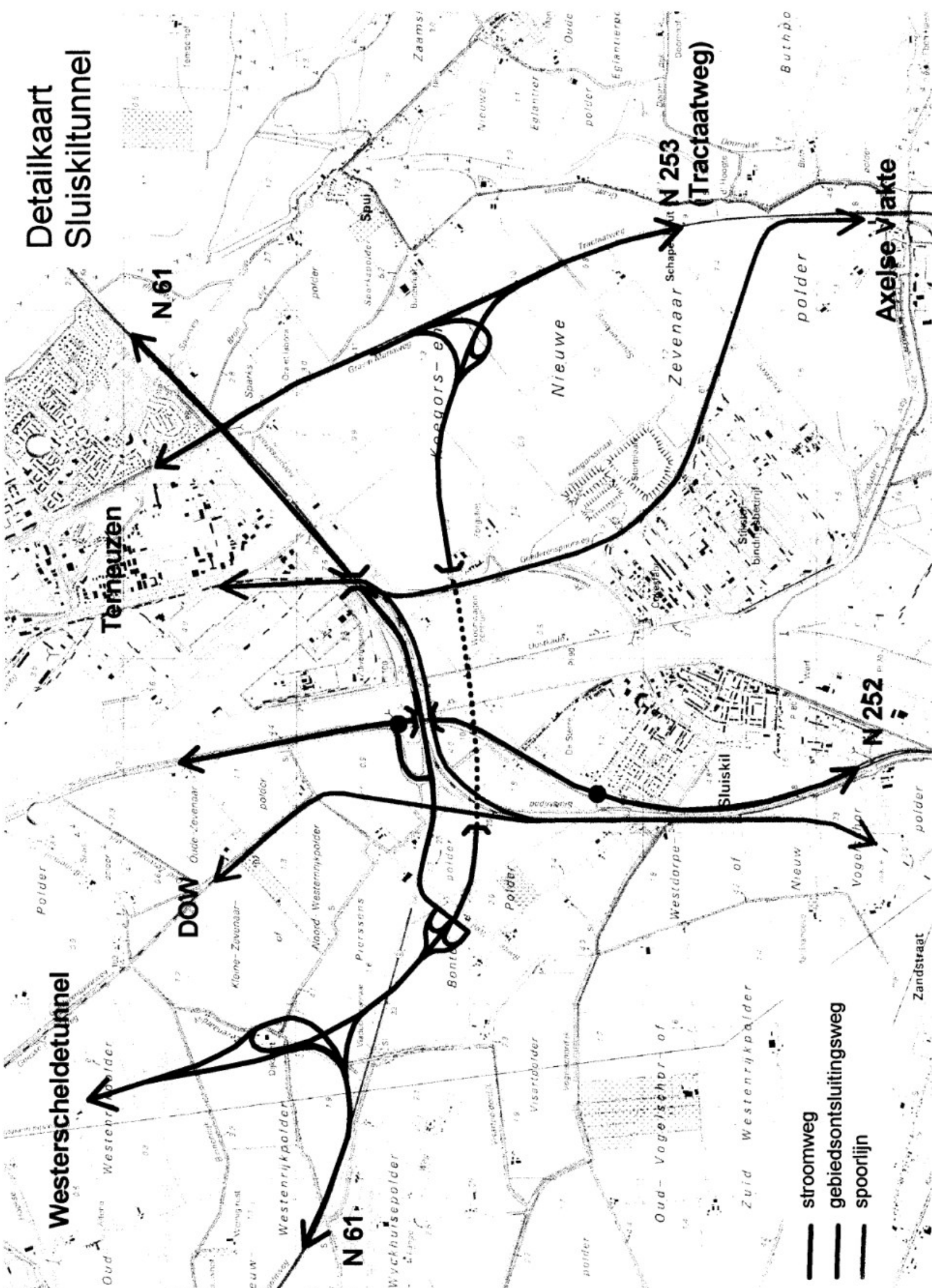
Toelichting op tabellen:

- De bedragen zijn netto contant gemaakt tegen 7,5% per jaar op het prijspeil van 1998. De bedragen vervallen aan het einde van de termijn.
- Operational cash flow en rendement zijn berekend exclusief BTW.
- De kolommen begroting 2001 komen uit de goedgekeurde begroting 2001 van de NV Westerscheldetunnel.
- Alle bedragen in deze brief zijn exclusief BTW. In de tabellen is de BTW apart gespecificeerd. In de berekeningen van het rendement is de BTW niet meegenomen.

# Hoofdwegenstructuur in en rond Zeeland



# Detailkaart Sluiskiltunnel



- stroomweg
- gebiedsontsluitingsweg
- spoorlijn

## Toelichting bij brief “tunnel Sluiskil” aan minister van V&W

De vermindering van het rendement zal van invloed zijn op de reserve WOV. In de eerste 30 jaar iets minder dan nu wordt voorzien in de daaropvolgende 20 jaar zal ook nog dividend worden ontvangen waar nu nog niet op wordt gerekend. Naar huidige inzichten kan dit zonder extra toevoeging worden opgevangen. De reserve zal ook in deze nieuwe situatie niet in enig jaar een negatieve stand vertonen.

documentnummer 011462 ds      zaaknummer      verwijznummer #

onderwerp financieringsvoorstel Sluiskiltunnel

advies/besluit RESUMPTIE #

leden gedeputeerde staten

portefeuillehouder [redacted] J paraaf  
vervanger Bruinooge

besluit

datum      nummer      paraaf gr[redacted] ing  
.....  
.....  
aantal te paraferen stukken #

behandeld door

naam [redacted] J afdeling I&V doorkiesnummer [redacted] J datum 26 april 2001

parafen			medeparafen		
Afdelingshoofd	datum	paraaf	dir/afd #	datum	paraaf
Jur. toets	datum	paraaf			
dir/afd	datum	paraaf	dir/afd #	datum	paraaf
dir/afd	datum	paraaf			

geadresseerde

bericht op brief van # adressering Minister van Financiën  
kenmerk geadresseerde

bijlage(n) diversen

onderwerp



aanwijzingen

verwerkt registratuur	paraaf	uiterste verzenddatum
tekstverwerking	paraaf	verzenddatum brief paraaf
collationeren	paraaf	26 APR. 2001 terug naar ambtenaar J/N paraaf #
verzenden afschriften aan		nummers bijlagen
1. #		#
2. #		#
3. #		#

indien meer afschriften; adreslijst toevoegen



Provinciehuis Abdij 6 Middelburg Postadres: postbus 6001 4330 LA Middelburg  
 telefoon (0118) 63.10.11 fax (0118) 62.69.49

bericht op brief van: Ministerie van Financiën  
 uw kenmerk: Korte Voorhout 7  
 ons kenmerk: 011462/18 dg 2511 CW 's-Gravenhage  
 afdeling: Verkeer en Vervoer  
 bijlage(n): diversen  
 behandeld door:   
 doorkiesnummer:   
 onderwerp: financieringsvoorstel Sluiskiltunnel

verzonden: 26 APR. 2001

Middelburg, 24 april 2001

Geachte heer Zalm,

Zoals u bekend zal zijn probeert de provincie Zeeland al vele jaren de tunnel bij Sluiskil te realiseren. Wij doen dat vanwege het feit dat daarmee een beter vervolg op de Westerscheldetunnel wordt gerealiseerd. Geen bottleneck in de verdere verbinding naar het Zuiden. De voorwaarden voor een goede ontsluiting van het Zeeuwse havengebied zouden daarmee verder worden geoptimaliseerd.

De tunnel Sluiskil is evenwel niet op het MIT als project opgevoerd. Ook in het kader van de claims voor ICES-gelden is de tunnel Sluiskil niet gehonoreerd. Om die reden hebben wij een voorstel voor financiering van deze tunnel geformuleerd dat wij door middel van deze brief met bijlagen aan u voorleggen.

Samenvattend zien wij in totaal voor 390 miljoen gulden aan financieringsmogelijkheden, waarvan een vast bedrag van 350 miljoen vanuit de NV Westerscheldetunnel en 40 miljoen vanuit de regio. Financiering vanuit de Rijksbegroting is hierdoor niet aan de orde. Zoals uit de bijlagen blijkt, is aanleg van de Sluiskiltunnel voor 390 miljoen gulden mogelijk.

Dit voorstel hebben wij ook toegezonden aan de minister van Verkeer en Waterstaat. Aansluitend op uw reactie op ons voorstel zijn wij uiteraard bereid om in nauw overleg met uw regionale directie en de NV Westerscheldetunnel de verder noodzakelijke voorbereidingswerkzaamheden voor de aanleg van de Sluiskiltunnel ter hand te nemen.

Een afschrift van deze brief met bijlagen sturen wij aan de directie van de NV Westerscheldetunnel.

Hoogachtend,

GEDEPUTEERDE STATEN VAN ZEELAND,





Aan  
College van Gedeputeerde Staten  
van Zeeland  
Postbus 6001  
4330 LA MIDDELBURG



012689

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

19 juli 2001

Bijlage(n)

-

Ons kenmerk

DGP/VI/U.01.02204

LW kenmerk

Onderwerp

Sluiskil.

Geacht College,

Met deze brief wil ik u informeren over de uitkomst van de briefwisseling die ik heb gehad met de Minister van Financiën over de mogelijkheden tot financiering van een tunnel bij Sluiskil uit het rendement van de Westerscheldetunnel. In het overleg van 20 juni 2001 heb ik toegezegd deze zeer wezenlijke bijdrage in uw financieringsvoorstel bij de Minister van Financiën na te gaan.

Door de Minister van Financiën is aangegeven dat hij vast wil houden aan de afspraak dat Verkeer en Waterstaat garant staat voor een rendement van 7,5%. Hij stelt dat de voordelen van een lagere rentevoet niet inzetbaar zijn voor een tunnel bij Sluiskil. Verder geeft hij aan dat voor financieringsinbreng door de NV Westerscheldetunnel het van belang is de toegevoegde waarde voor de Westerscheldetunnel van de Sluiskiltunnel vast te stellen.

Daarbij doet hij de suggestie om een onderzoek naar de rentabiliteit van het project, zelfstandig en in combinatie met de NV Westerscheldetunnel, te laten uitvoeren met als basis een businesscase gebaseerd op een onafhankelijk vervoerswaardeonderzoek.

Ik stel voor deze suggestie van Financiën te volgen. Ik zie een businesscase als belangrijke voorwaarde voor verder overleg over mogelijkheden van financiering van een tunnel bij Sluiskil en verzoek u daarvoor de nodige acties te ondernemen.



Een afschrift van deze brief heb ik gestuurd aan de NV Westerscheldetunnel.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
namens deze,

DE DIRECTEUR-GENERAAL PERSONENVERVOER



GS 30112004/23

- Kennisnemen nota  
aandeelhouderschap van de Staat  
in de NV Westerscheldetunnel

documentnummer

zaaknummer

verwijsnummer

sta 0405629

onderwerp

Evaluaties van Staatsdeelnemingen

advies/besluit

Kennisnemen van bijgevoegde nota en aan de hand daarvan een voorlopige strategie bepalen

*Mie notulen.*

leden gedeputeerde staten

portefeuillehouder

paraaf

Suurmond, J.

*Is op de hoogte*

vervanger

paraaf

Kramer, M.

*GS 30 NOV. 2004*

besluit

datum

Nummer

paraaf secretaris voor uitvoering

*29/11/2004*  
**30 NOV. 2004**

.....*23*.....

*13<sup>30</sup>*

.....

.....

aantal te paraferen stukken

behandeld door

naam

afdeling

doorkiesnummer

datum

[redacted] J

FEZ

[redacted] J

24-11-2004

parafen

medeparafen

Afdelingshoofd

datum

*29/11*

[redacted] J

dir/afd

-

datum

paraaf

Fin. Toets

datum

Jur. Toets

Datum

paraaf

dir/afd

-

datum

paraaf

Directeur

datum

paraaf

aanwijzingen

terug naar ambtelijk

[redacted] J

*SA nee*

nummers te dist

alle

## Samenvatting:

Onlangs werd bekend dat de Staat der Nederlanden overweegt haar aandelen in de NV Westerscheldetunnel af te stoten. In deze nota wordt in brede zin ingegaan op de achtergronden. Doelstelling is u te informeren over de verschillende mogelijkheden indien de Staat daadwerkelijk haar aandelen wenst te verkopen.

## Inleiding:

Op 15 november 2004 heeft de Minister van Financiën een brief gezonden naar de Tweede Kamer met als onderwerp "Evaluaties van Staatsdeelnemingen". In deze brief geeft de Minister aan dat hij het voornemen heeft om iedere Staatsdeelneming eens in de 5 jaar te evalueren. De evaluatie wordt uitgevoerd met als doelstelling om vast te stellen of er belemmeringen bestaan om een deelneming af te stoten. De Staat heeft als centraal uitgangspunt dat geen belangen in ondernemingen moeten worden aangehouden tenzij publieke of zakelijke belangen zich verzetten tegen een voorgenomen afstoting. Aangezien de Staat deelneemt in zo'n 30 bedrijven, dienen per jaar circa 6 deelnemingen te worden geëvalueerd. Als bijlage bij de brief van de Minister zijn een vijftal evaluatieverslagen gevoegd naar aanleiding van de doorlichting van de deelnemingen in AVR-Chemie CV, DLV Adviesgroep NV, NV Nederlandse Spoorwegen, TenneT Transmission System Operator BV en de NV Westerscheldetunnel. De brief van 15 november, de bij de evaluatie gehanteerde checklist en het evaluatieverslag van de NV Westerscheldetunnel zijn als **bijlagen** bij deze nota gevoegd. De uitkomst van de evaluatie komt erop neer dat de Minister constateert dat er geen belemmeringen zijn om de aandelen in de NV Westerscheldetunnel af te stoten. Doel van deze nota is om u breed te informeren over de deelneming van de Provincie Zeeland in de NV Westerscheldetunnel en over de mogelijkheden die bestaan bij een eventuele verkoop van haar aandelen door de Staat.

## Voorgeschiedenis:

Gedurende de bouwperiode van de Westerscheldetunnel is door de beide aandeelhouders in een aantal tranches vermogen beschikbaar gesteld aan de NV Westerscheldetunnel teneinde de facturen van de aannemer te kunnen betalen. In totaal zijn door de vennootschap 1.692.000 aandelen uitgegeven met een nominale waarde van € 45,00 en tegen een uitgiftekoers van 1.000 procent. De Provincie Zeeland beschikt over 77.832 aandelen, ofwel 4,6 procent. De overige 95,4 procent van de aandelen waren tot voor kort in handen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Recentelijk is het aandeelhouderschap namens de Staat overgeheveld van voornoemd ministerie naar het Ministerie van Financiën. Op het moment dat de exploitatiefase van de NV Westerscheldetunnel is begonnen (15 maart 2003) bedroeg het eigen vermogen van de NV € 765.580.919. Dit bedrag is opgebouwd uit de volgende drie componenten:

- Aandelenkapitaal	€ 76.140.000
- Wettelijke reserve (i.v.m. invoering van de Euro)	€ 418.092
- Agioreserve	€ 689.022.827
	€ 765.580.919

Het aandeel van de Provincie Zeeland in het hierboven genoemde totaalbedrag bedraagt € 35,2 miljoen. Dit bedrag is in onze balans opgenomen als financieel vast actief.

Vanaf het moment van aanvang van de exploitatiefase realiseert de NV Westerscheldetunnel jaarlijks een positief resultaat. Het is mijn ervaring dat er bij velen een beeld bestaat dat de NV Westerscheldetunnel een geweldig renderend bedrijf is. Dit wordt veroorzaakt doordat vaak wordt gerefereerd aan een intern rendement van 7,5 procent dat wordt behaald (en momenteel zelfs enkele tienden van procenten daarboven). Daarbij moet echter wel een belangrijke kanttekening worden gemaakt. De positieve exploitatieresultaten zijn slechts mogelijk dankzij een enorme jaarlijkse exploitatiebijdrage door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat respectievelijk de Provincie Zeeland. Om u een indruk te geven noem ik de bedragen die over 2004 worden bijgedragen:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat	€ 39,2 miljoen
Provincie Zeeland	€ 2,4 miljoen

De totale baten van de NV Westerscheldetunnel zullen over 2004 zo'n € 64 miljoen bedragen, de lasten zo'n € 40 miljoen. Er kan dan ook alleen sprake zijn van positieve exploitatieresultaten voorzover er jaarlijks een overheidsbijdrage wordt ontvangen door de NV Westerscheldetunnel. Zonder deze bijdragen zouden er fors negatieve exploitatieresultaten worden behaald.

Zoals gezegd wordt vaak gerefereerd aan het intern rendement van 7,5%. Het begrip "intern rendement" verdient enige toelichting. Het begrip kan het best worden omschreven als het percentage waartegen alle kasstromen contant worden gemaakt wil er sprake zijn van een breakevenpoint qua terugverdien capaciteit. Het intern rendement wordt vervolgens vergeleken met de norm die de investeerder hanteert. Die norm is weer afgeleid van de gemiddelde marktrente gedurende de exploitatieperiode. Eigenlijk wordt het intern rendement berekend ter onderbouwing van investeringsbeslissing (go/no go). Bij een intern rendement dat

ligt boven de norm zal er geïnvesteerd worden, anders niet. Bij de Westerscheldetunnel is de norm gesteld op 7,5%. Het is goed om gedurende de looptijd of na afloop van de looptijd een bijgestelde calculatie op te stellen. Hoe verder het project vordert in de tijd, hoe minder onzekerheden in het rekenmodel resteren. In het geval van de Westerscheldetunnel is gebleken dat het intern rendement op dit moment (7,9%) hoger ligt dan ten tijde dat de voorcalculatie werd opgesteld in 1998 (7,5%). Het verschil van 0,4% zal er voor zorgen dat er een extra bedrag overblijft dat aan de aandeelhouders kan worden uitgekeerd.

Van belang is in ieder geval te onderkennen dat een positief intern rendement niet automatisch betekent dat een investering ook kan worden terugverdiend. Uit het intern rendement moeten namelijk nog de financieringslasten worden gedekt.

Het jaarlijkse positieve exploitatieresultaat wordt naar rato van het aandeelhouderspercentage uitgekeerd aan de aandeelhouders. In principe wordt een payout-ratio gehanteerd van 100%. Vanuit de ontvangen dividenden dient de Provincie Zeeland de lasten te dekken van de jaarlijkse exploitatiebijdrage alsmede de rentelasten over het ingebrachte vermogen. De verevening van deze baten en lasten loopt via de reserve WOV. Hierover wordt bij iedere bestuursrapportage door u aan PS gerapporteerd.

Omdat een groot deel van de lasten op de exploitatierekening van de NV Westerscheldetunnel niet leidt tot uitgaven (gedoeld wordt op de afschrijvingslasten) loopt ook het saldo aan liquide middelen in de loop van de tijd aardig op. Deze vrijkomende liquide middelen worden regelmatig uitgekeerd aan de aandeelhouders in de vorm van terugstortingen op het ingebrachte kapitaal. Over de gehele looptijd moeten de terugbetalingen leiden tot de situatie dat ons aandeel in het kapitaal ad € 35,2 miljoen volledig wordt terugontvangen. Vennootschapsrechtelijk kan overigens alleen het agio zonder bijzondere verrichtingen worden terugbetaald (t.a.v. de inkoop van eigen aandelen en/of het uitkeren van een wettelijke reserve gelden speciale bepalingen). Inmiddels is door de NV Westerscheldetunnel aan de Provincie Zeeland tweemaal een bedrag aan agio teruggestort (in totaal € 2,6 miljoen), waardoor de boekwaarde van onze deelneming op dit moment ruim € 32,5 miljoen bedraagt. De huidige boekwaarde van de aandelen voor de gehele tunnel (dus Staat en Provincie Zeeland samen) bedraagt momenteel zo'n € 715 miljoen.

### **Vraag- en/of probleemstelling:**

De brief van de heer Zalm aan de Tweede Kamer heeft met name in de regionale media nogal wat aandacht gekregen. Daarbij is mogelijk de suggestie gewekt dat het Rijk de aandelen al in de verkoop heeft gedaan. Dat is nadrukkelijk nog niet het geval. Uit contacten met het Ministerie van Financiën blijkt dat er momenteel weliswaar in opdracht van hen een marktverkenning wordt uitgevoerd, maar er is nog niets besloten. De brief is nu naar de Tweede Kamer gezonden die het onderwerp nog moet bespreken. Het is maar de vraag of de visie van Financiën op de NV Westerscheldetunnel breed wordt gedragen of dat een meerderheid in de Kamer tot een andere inschatting komt. Stel dat de Tweede Kamer instemt met de conclusies van Financiën, dan is ook de uitkomst van de marktverkenning van invloed op de vraag of de aandelen daadwerkelijk moeten worden vervreemd.

Als het Ministerie van Financiën zou besluiten tot verkoop, dan moet zij haar aandelen in eerste instantie te koop aanbieden aan de Provincie Zeeland. De juridische grondslag is te vinden in de aandeelhoudersovereenkomst van 9 november 1998 tussen de Staat der Nederlanden (in dezen vertegenwoordigd door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Financiën) en de Provincie Zeeland. In de aandeelhoudersovereenkomst is hierover het volgende opgenomen in artikel 6 lid 2: *Indien een der partijen (de aanbiedende partij) na de in het vorige lid bedoelde datum (JD: bedoeld wordt de openingsdatum van de tunnel, 15 maart 2003) haar aandelen wenst te vervreemden, zal zij deze allereerst aanbieden aan de andere partij (de overblijvende partij) door middel van een aangetekende brief in overeenstemming met de statuten van de vennootschap. In deze brief zal de aanbiedende partij tevens een indicatie geven over de prijs. Indien de overblijvende partij het aanbod binnen 30 dagen na ontvangst van de genoemde brief accepteert, resulteert dit in een bindende overeenkomst. Indien de overblijvende partij het aanbod niet binnen 30 dagen accepteert, is de aanbiedende partij gerechtigd haar aandelen aan een derde aan te bieden. Indien de aanbiedende partij in dat geval overeenstemming bereikt met een derde met betrekking tot de prijs en de voorwaarden van de verkoop van de aandelen, zal de aanbiedende partij de overblijvende partij de bedoelde aandelen aanbieden onder de voorwaarden en voor de prijs die met de derde is overeengekomen. Indien de overblijvende partij weigert de aandelen te kopen onder die voorwaarden en voor die prijs, zal de aanbiedende partij vrij zijn de aandelen te leveren aan een derde. De overblijvende partij is in dat geval gehouden de derde te accepteren als partij bij deze overeenkomst en als aandeelhouder. De overblijvende partij kan als voorwaarde aan de levering aan de derde verbinden, dat de derde de door de overblijvende partij gehouden aandelen koopt tegen diezelfde prijs en voorwaarden naar verhouding van de door de overblijvende partij gehouden aandelen.*

In de statuten van de vennootschap is onder artikel 11 weliswaar een blokkeringsregeling opgenomen, maar bij nader inzien lijkt die alleen betrekking te hebben op de bouwfase. De aanbiedingsregeling gedurende de exploitatiefase zou dan alleen in de aandeelhoudersovereenkomst zijn uitgewerkt hetgeen ook logisch is gezien de onderlinge relatie tussen beide documenten. Maar aangezien sprake is van complex juridisch taalgebruik is door de NV Westerscheldetunnel inmiddels voor de zekerheid aan de notaris gevraagd aan te geven of deze interpretatie correct is.

Op het moment dat het Staat zich als aandeelhouder meldt met de mededeling dat zij tot verkoop van (een gedeelte van) haar aandelen wenst over te gaan, dan dient zich ook direct de vraag aan wat de reactie van de Provincie Zeeland daarop is. De nadere uitwerking van deze probleemstelling vindt in het vervolg van deze nota plaats.

### **Actieve informatieplicht (zie informatieplicht)**

~~Wel~~ niet naar PS. Tenminste, niet in dit stadium. Aangezien nog niet bekend is of de Staat überhaupt haar aandelen wil vervreemden ligt het niet voor de hand om op dit moment al voorstellen aan PS te zenden. Verder is u bekend dat er momenteel meerdere belangrijke dossiers spelen, waarbij de mogelijkheid bestaat dat op enig moment zaken aan elkaar gekoppeld worden. Het is dan niet verstandig om in de aanloop naar eventuele onderhandelingen alle achtergronden en overwegingen in de openbaarheid te brengen.

Overigens zijn wel een aantal vragen op grond van artikel 44 van het reglement van orde gesteld door de VVD-fractie (ingekomen op 19 november 2004). De gestelde vragen hebben betrekking op een eventuele verkoop door de Staat van de aandelen NV Westerscheldetunnel. De beantwoording van deze vragen zal op korte termijn separaat aan u worden voorgelegd.

### **Overweging en advies:**

Als de Staat der Nederlanden besluit haar aandelen aan ons aan te bieden, bestaan naar mijn mening de volgende opties:

Optie 1: verkoop

Optie 2: niets doen

Optie 3: meerderheidsbelang verwerven

Optie 4: volledige overname

De onderscheiden opties worden hierna verder toegelicht waarbij steeds de voor- en nadelen worden aangegeven alsmede de financiële consequenties voor de Provincie Zeeland. Overigens wil ik vooraf graag melden dat de financiële consequenties op dit moment slechts bij benadering zijn aan te geven. Momenteel wordt hard gewerkt aan de update van de business case Kanaalkruising Sluiskil. Daarbij worden nauwkeuriger berekeningen gehanteerd die uiteindelijk gebaseerd moeten worden op uitgangspunten die zowel door de Provincie Zeeland als door de NV Westerscheldetunnel als acceptabel worden beschouwd. Op dit moment heeft nog geen afstemming met de NV Westerscheldetunnel over de uitgangspunten plaatsgevonden. Voor het doel van deze nota is het naar mijn mening echter voldoende om gebruik te maken van wat globaler cijfermateriaal.

#### **Optie 1: verkoop**

Zoals blijkt uit de relevante bepalingen in de aandeelhoudersovereenkomst, hebben wij het recht om als voorwaarde te stellen dat de partij die de aandelen van het Ministerie van Financiën koopt, ook de aandelen van de Provincie Zeeland overneemt en wel tegen dezelfde prijs en voorwaarden als gelden voor de Staat.

#### *Voordelen*


Het belangrijkste voordeel voor de Provincie Zeeland van deze optie is dat er niet langer risico's worden gelopen. In de paragraaf weerstandsvermogen in de begroting 2005 is ook een passage opgenomen over de risico's die de provincie in de exploitatiefase nog loopt ten aanzien van de Westerscheldetunnel. De twee risico's die daarin zijn genoemd hebben betrekking op langdurige stremmingen door calamiteiten en op tegenvallende groeicijfers van het aantal voertuigen dat gebruik maakt van de tunnel. Indien wij onze aandelen nu te gelde maken, dan worden deze risico's als het ware afgekocht doordat zij verdisconteerd zullen worden in de verkoopprijs.

#### *Nadelen*

Met de aandelen wordt tevens de zeggenschap verkocht. Nu hebben wij met een relatief gering percentage van het aandelenkapitaal ook op dit moment weinig zeggenschap, maar de ervaring leert toch dat wij vanwege de goede relatie met de andere aandeelhouder in gezamenlijkheid wel degelijk de koers van de vennootschap kunnen bepalen. Inhoudelijk wordt de koers bepaald vanuit de situatie dat beide aandeelhouders overheidsorganisaties zijn. Dat kan in bepaalde situaties wel gevolgen hebben voor de gebruikers van de tunnel en daarmee dus ook voor de Zeeuwse burger. Zo wordt momenteel binnen de bandbreedte van de Tunnelwet gekozen voor een behouden vorm van prijsaanpassingen. Het is niet

ondenkbaar dat een eventuele nieuwe koper op basis van commerciële overwegingen tot andere besluitvorming komt. Een ander nadeel is dat met de verkoop van de aandelen ook de mogelijkheid vervalt om vanuit de NV Westerscheldetunnel een bijdrage te leveren (in geld, kennis of menskracht) aan andere infrastructurele projecten in Zeeland.

#### *Financiële consequenties*

Vermoedelijk zal medio januari 2005 duidelijkheid ontstaan over de marktverkenning die wordt uitgevoerd in opdracht van Financiën. Eerst op dat moment is ook duidelijk met welke verkoopopbrengst rekening kan worden gehouden. Informatie over de verkoopopbrengst is noodzakelijk om de financiële gevolgen van deze optie voor onze provincie aan te geven. De verkoopopbrengst zal namelijk moeten worden afgezet tegen de huidige boekwaarde (momenteel € 32,5 miljoen, zie ook voorgeschiedenis). Een veel gebruikte methode om de verkoopprijs te bepalen is de discounted cashflow methode (DCF-methode). Bij toepassing van deze methode worden de toekomstige kasstromen contant gemaakt. Daarbij is voor de Provincie Zeeland een aandachtspunt dat rekening wordt gehouden met de toezegging van het Ministerie van Financiën betreffende het overrendement (aangeduid als de "motie "). Deze toezegging houdt in dat het intern rendement van de Westerscheldetunnel voor zover dat uitkomt boven de 7,5% mag worden ingezet voor de Kanaalkruising Sluiskil. Zie verder ook het onderdeel "belangrijke aandachtspunten".


#### **Optie 2: niets doen**

Een tweede optie is om niets te doen. Ervan uitgaande dat de Staat in dat geval haar aandelen zal vervreemden aan een derde, ontstaat de situatie dat wij te maken krijgen met één of meerdere nieuwe aandeelhouders. Aangenomen mag worden dat eventuele nieuwe aandeelhouders voortkomen uit de (semi)commerciële hoek.

#### *Voordelen*

In feite zijn er geen duidelijke voordelen aan deze optie verbonden. Het is uiteraard wel de makkelijkste keuze, de Provincie Zeeland hoeft immers geen enkele actie te ondernemen.

#### *Nadelen*

Een nadeel is dat de betrokkenheid bij de Westerscheldetunnel vermoedelijk zal afnemen. Aangenomen mag worden dat een nieuwe aandeelhouder minder geneigd zal zijn om in goede harmonie met de Provincie Zeeland het beleid te formuleren dan dat dit momenteel met het Ministerie van Financiën het geval is. Ook bij deze optie moet rekening worden gehouden met de gevolgen van de motie .

#### *Financiële consequenties*

Omdat er niets gebeurt heeft deze optie ook geen financiële consequenties. Tot en met 2033 ontvangen wij jaarlijks dividend. Het is mogelijk dat de hoogte van het dividend iets verandert doordat de nieuwe aandeelhouder(s) een ander beleid voeren. Het is mogelijk dat door de meer commerciële overwegingen er hogere rendementen worden behaald, maar dat zal vermoedelijk ook gepaard gaan met een ander risicoprofiel.


#### **Optie 3: meerderheidsbelang verwerven**

Als u belang hecht aan het verkrijgen van bepalende zeggenschap, dan zou dit pleiten voor het verwerven van (een deel) van de aandelen van de Staat. Om bepalende zeggenschap te hebben is het voldoende om de helft plus één van het aantal aandelen te verkrijgen. Overigens acht ik het onzeker of dit een reëel alternatief blijkt te zijn. De nieuwe aandeelhouder zal namelijk genegen moeten zijn om genoeg te nemen met een minderheidsbelang. Zeker als de commerciële overwegingen van doorslaggevende betekenis zijn, dan zal een overnemende partij moeite hebben met het feit dat zij nauwelijks invloed zal kunnen uitoefenen op het beleid. Dit belet namelijk de mogelijkheid om de resultaten van de Westerscheldetunnel door aandeelhoudersbesluiten in positieve zin te beïnvloeden.

#### *Voordelen*

Het kenmerkende voordeel van deze optie is zoals gezegd zeggenschap. Met de meerderheid van de aandelen is het de Provincie Zeeland die de hoofdlijnen van het beleid van de NV Westerscheldetunnel bepaalt. In praktische zin ontstaat een vergelijkbare situatie als bij DELTA (hoewel de provincie in DELTA exact 50% van de aandelen heeft en dus geen formele meerderheid).

#### *Nadelen*

Op zich kent deze optie geen duidelijke nadelen. Doordat niet de volstreekte meerderheid van de aandelen in bezit is, zal voor zover mogelijk wel rekening gehouden moeten worden met de andere aandeelhouder(s). Omdat de Staat toch een deel van haar aandelen verzilverd zal rekening gehouden moeten worden met de gevolgen van de motie .

### *Financiële consequenties*

De helft van het aantal aandelen plus één komt erop neer dat wij in totaal 846.001 aandelen zouden moeten hebben. We hebben er op dit moment 77.832. Er dienen er derhalve 768.169 te worden bijgekocht. Tegen welke prijs er moet worden bijgekocht is op dit moment nog niet bekend. Als voor het gemak even wordt uitgegaan van de boekwaarde, dan betekent het bijkopen van 768.169 aandelen dat er een bedrag van zo'n € 325 miljoen benodigd is. De Provincie Zeeland zal zich op de kapitaalmarkt moeten begeven teneinde een bedrag van deze omvang aan te kunnen trekken. Naar verwachting zal de markt wel bereid zijn om aan de provincie een dergelijk bedrag te lenen. Onder welke condities geleend kan worden is niet bekend. Indien de aandelen zouden kunnen worden overgenomen tegen de huidige boekwaarde, dan zou het te betalen rentepercentage maximaal 7,9% mogen bedragen (zie hetgeen eerder in deze nota is vermeld over het intern rendement). Naar verwachting zal wel een lager percentage bedongen kunnen worden. Dat zou ook wenselijk zijn gelet op de vele wensen die nog bestaan ten aanzien van te realiseren infrastructurele projecten in met name Midden-Zeeland. Stel dat het Rijk bereid zou zijn om de aandelen tegen boekwaarde over te dragen, terwijl de Provincie Zeeland de daarvoor benodigde overnamesom leent tegen een lager rentepercentage dan het intern rendement. Voor ieder vol procent verschil (in positieve zin) tussen intern rendement en marktrente betekent dit een bedrag van zo'n € 120 miljoen dat beschikbaar zou zijn voor andere projecten. Daarbij moet echter wel worden gewezen op het feit dat dit bedrag is berekend met inachtneming van de huidige inzichten over de toekomstige exploitatie. Indien bepaalde uitgangspunten in de loop der jaren blijken tegen te vallen, dan zal dit uiteraard leiden tot lagere uitkomsten. Bovendien is een dergelijk berekend bedrag niet direct in cash beschikbaar, het zit als het ware opgesloten in de exploitatie tot en met het einde van de looptijd. In dit scenario (bezit helft van de aandelen) betekent dat een bedrag van ongeveer € 60 miljoen.

### **Optie 4: volledige overname**

Indien u naast zeggenschap ook uit financiële overwegingen zou kiezen voor uitbreiding van ons huidige aandelenkapitaal, dan resulteert dat in een model waarbij alle aandelen van de Staat worden overgenomen. Probleem blijft natuurlijk dat, zolang er niets bekend is over de overnameprijs, er ook geen goede inschatting gemaakt kan worden van de financiële consequenties. Uitgangspunt is wel dat er sprake is van financieel voordeel voor de Provincie Zeeland.

#### *Voordelen*

Volledig eigendom betekent ook volledige zeggenschap. Dit maakt de besluitvorming door de Provincie Zeeland in die zin eenvoudiger, dat geen rekening hoeft te worden gehouden met de wensen van andere aandeelhouders. Verder levert het bezit van de vennootschap een instrument op dat mogelijk kan worden ingezet bij het realiseren van andere doelstellingen.

#### *Nadelen*

Belangrijkste nadeel is dat de Provincie Zeeland meer risico loopt. Logischerwijs is het voordeel zoals genoemd bij optie 1 tevens het nadeel bij onderhavige optie.

### *Financiële consequenties*

Zoals aangegeven zijn deze moeilijk in te schatten. Op dit moment is alleen de boekwaarde van de aandelen die in handen zijn van het Ministerie van Financiën bekend. Dat gaat een bedrag van zo'n € 685 miljoen. Verder kan geredeneerd worden in lijn met de voorgaande optie. De Provincie Zeeland zal zich ook in dit scenario op de kapitaalmarkt moeten begeven. En ook hier bestaat de mogelijkheid om geld te verdienen met de exploitatie van de Westerscheldetunnel dat vervolgens gebruikt zou kunnen worden voor andere projecten. In vergelijking met optie 3 zal er nu een bedrag kunnen worden verdiend dat tweemaal zo groot is aangezien de Provincie Zeeland dan ook twee keer zoveel aandelen in bezit zou hebben. Dit zou kunnen leiden tot substantiële bijdragen vanuit de exploitatie van de Westerscheldetunnel ten behoeve van andere projecten. Gedacht kan worden aan een bedrag in de orde van grootte van enkele honderden miljoenen euros. Aangezien ook bij het Ministerie van Financiën dergelijke rekenexercities zullen worden uitgevoerd is het natuurlijk aannemelijk te veronderstellen dat met deze inschatting rekening zal worden gehouden bij de prijsstelling.

### **Afweging van de onderscheiden opties**

Duidelijk is dat het op dit moment nog ontbreekt aan voldoende betrouwbare gegevens om een definitieve keuze te kunnen maken. Als naar de verschillende opties wordt gekeken, dan blijkt het eigenlijk te gaan om een fundamentele keuze: wel of niet deelnemen in de NV Westerscheldetunnel. Voor een gedeelte deelnemen heeft niet zoveel meerwaarde ten opzichte van de andere alternatieven. Dat pleit naar mijn mening voor het maken van een keuze tussen de opties 1 en 4.

## **Belangrijke aandachtspunten**

Onder dit kopje wil ik graag nog een aantal belangrijke zaken behandelen die een rol spelen indien de Staat daadwerkelijk overgaat tot verkoop van (een deel van) haar aandelen.

### *Financiële uitwerking van de "motie J"*

Zoals aangegeven bij de financiële consequenties van optie 1 dient, indien de Staat zou overgaan tot verkoop van haar aandelen tegen marktwaarde, rekening te worden gehouden met de toezegging van de Minister van Financiën. De financiële gevolgen hiervan kunnen worden berekend door de meest recente calculatie van het intern rendement als uitgangspunt te nemen. Vervolgens kan worden bepaald welke uitname op dit moment gedaan zou kunnen worden zonder dat het intern rendement lager uitkomt dan 7,5%. Dat blijkt een bedrag te zijn van afgerond € 50 miljoen.

### *Relatie tot de businesscase Kanaalkruising Sluiskil*

In relatie tot het voorgaande punt geldt dat er bij de update van de businesscase voor de Kanaalkruising Sluiskil wordt uitgegaan van een belangrijke geldbron die ook een relatie heeft met de NV Westerscheldetunnel, namelijk tolperiodeverlenging. Indien de aandelen door Staat en Provincie Zeeland verkocht zouden worden aan een derde, dan betekent dit meteen het wegvallen van het belangrijkste dekkingsmiddel voor Sluiskil. Hoewel op dit moment nog niet exact bekend is hoeveel de verlenging van de tolperiode (van 30 naar 50 jaar) kan bijdragen aan het dekkingsplan, is al wel duidelijk dat het gaat om een substantieel bedrag. Daarmee zou de aanleg van de tunnel dus ernstig in gevaar gekomen zoniet onmogelijk blijken te zijn.

### *Lopende claims*

Zoals bekend zijn er nog een aantal niet afgewikkelde juridische claims van KMW (tunnelbouwer) als gevolg van geschillen die zijn ontstaan over de reikwijdte van de gesloten overeenkomsten. Alle claims zijn thans afgewezen en worden wellicht door middel van arbitrage beslecht. In totaal gaat het om een betwist bedrag van enige tientallen miljoenen euros. De uitkomst van de procedures is in financieel opzicht erg belangrijk. Indien de claims namelijk (gedeeltelijk) worden toegewezen, dan zorgt dit voor een lager rendement. Dat heeft dus gevolgen voor de "waarde" van de motie J. In het slechtste geval is er helemaal geen sprake meer van overrendement.

### *Juridische grondslag van de jaarlijkse Rijksbijdrage*

De jaarlijkse exploitatiebijdragen door de Provincie Zeeland en de Staat zijn niet juridisch benoemd. Formeel is het een subsidie. Een subsidie geeft minder zekerheid dan een bijdrage op basis van een overeenkomst. Er is door juristen ook wel eens aangegeven dat de bijdrage wel beschouwd mag worden als een contractuele verplichting, echter daarbij is ook geconstateerd dat de condities waaronder de Staat haar verplichting niet meer hoeft na te komen, onduidelijk zijn. Indien de Provincie Zeeland zou besluiten om (een deel van) de aandelen van de Staat over te nemen, zal er in ieder geval zekerheid verstrekt moeten worden dat de jaarlijkse Rijksbijdrage tot aan het einde van de exploitatieperiode wordt betaald. Zo niet, dan zou dit ernstige financiële gevolgen kunnen hebben voor de Provincie Zeeland.

### *Verzekering van de tunnel*

De NV Westerscheldetunnel is niet verzekerd tegen "grote" calamiteiten (brand, overstroming, e.d.) en tegen de gevolgen van bijvoorbeeld terroristische aanslagen. Op de achtergrond bij deze afweging heeft natuurlijk meegespeeld dat de Staat aandeelhouder is en dat de gevolgen van grote calamiteiten uiteindelijk toch bij de Staat terecht zouden komen. Het is de vraag of het al dan niet verzekeren van calamiteiten moet worden heroverwogen op het moment dat de aandeelhouder niet langer aandeelhouder is. Dit kan grote gevolgen hebben voor de exploitatieresultaten omdat bekend is dat de verzekeringspremie zeer hoog is.

### *Vennootschapsbelasting*

Waarschijnlijk zal de NV Westerscheldetunnel na aandelenverkoop door de Staat aan een commerciële organisatie vennootschapsbelasting moeten gaan betalen. Dat zou een forse verslechtering impliceren van het rendement op onze eigen aandelen. Het ligt in de rede dat de Staat hiertoe een garantie zou verstrekken voor wat betreft de "schade" die de Provincie Zeeland leidt als gevolg van het verkoopbesluit door de Staat. Verder is het de vraag of de NV Westerscheldetunnel vennootschapsbelastingplichtig zou worden in de situatie dat de provincie alle aandelen in eigendom zou verwerven. Dit zal eventueel nader moeten worden onderzocht. Overigens is in dit kader nog wel het een en ander geregeld in de bestuursovereenkomst die op 22 mei 1996 is gesloten tussen de Staat der Nederlanden, de NV Westerscheldetunnel en de Provincie Zeeland. In bijlage 4 bij deze overeenkomst is aangegeven dat bij het Rijk de intentie bestaat om eventuele nadelige gevolgen ingevolge een eventuele vennootschapsbelastingplichtigheid op te lossen. Het gaat daarbij echter slechts om een intentieverklaring, want ten tijde van het sluiten van de bestuursovereenkomst was het "naar het oordeel van de vertegenwoordigers van het Rijk niet werkbaar om thans over (de compensatie van een van de) mogelijke effecten afspraken te maken".

*Status wegen na afloop exploitatieperiode*

Met de Staat is afgesproken dat de wegen na afloop van de exploitatieperiode van de Westerscheldetunnel aan haar worden overgedragen voor het symbolische bedrag van f 1,00. Daarmee zou dus ook het onderhoud vanaf 15 maart 2033 voor rekening komen van het Rijk. Het is van belang dat deze afspraak ook wordt nagekomen indien de Staat haar aandelen vervreemd.

**Voorstel te nemen GS-Besluit (moet identiek zijn aan het voorblad):**

Kennisnemen van bijgevoegde nota en aan de hand daarvan een voorlopige strategie bepalen

Directie Financieringen

Voorzitter Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA Den Haag

Datum

Uw brief (Kenmerk)

Ons kenmerk

Fin 2004-02156 M

Onderwerp

Evaluaties van Staatsdeelnemingen

Zoals eerder aangekondigd in mijn brieven van 1 april en 25 oktober 2004 (TK 2003-2004, 28 165, nr. 15; TK 2004-2005, 28 165, nr. 16), treft u hierbij aan een set evaluatieverslagen van Staatsdeelnemingen.

In de Nota deelnemingenbeleid Rijksoverheid (TK 2001-2002, 28165, nr. 1-2) is het voornemen verwoord de Staatsdeelnemingen ten minste eenmaal per vijf jaar te evalueren<sup>1</sup>. In de Nota is vastgelegd dat deelnemingen worden afgestoten indien dit met inachtneming van het publiek belang en de zakelijke belangen van de Staat mogelijk is. De evaluaties dienen als een periodieke check ten aanzien van de eventuele belemmeringen voor afstoting. Indien er belemmeringen worden geconstateerd kan een vervolgactie zijn te trachten deze belemmeringen weg te nemen (bijvoorbeeld door verbetering van wet- en regelgeving ter borging van publieke belangen). Voorts kunnen de evaluaties worden beschouwd als nadere inhoudelijke informatievoorziening aan de Tweede Kamer over de desbetreffende deelnemingen, in aanvulling op onder meer het Jaarverslag Beheer Staatsdeelnemingen 2003 (TK 2004-2005, 28 165, nr. 16).

---

<sup>1</sup> In het najaar van 2002 is in verband met de controversieelverklaring van de parlementaire behandeling van deze Nota, naar aanleiding van de val van het Kabinet, afgesproken om de evaluaties uit te stellen totdat de behandeling van de Nota heeft plaatsgevonden. De nota is met uw Kamer op 1 december 2003 besproken, waarna is begonnen met het evalueren van de eerste 6 deelnemingen.

Inmiddels zijn de evaluaties van deelnemingen AVR-Chemie CV, DLV Adviesgroep NV, NV Nederlandse Spoorwegen, TenneT Transmission System Operator BV en NV Westerscheldetunnel gereedgekomen. De bevindingen en conclusies van de evaluaties zijn opgenomen in de bijgesloten evaluatieverslagen. Ten behoeve van de behandeling van het publieke kader bij deze deelnemingen is gebruik gemaakt van een vragenlijst (zie bijlage). De conclusies omtrent het publieke kader zijn afgestemd met de verantwoordelijke bewindspersonen.

De evaluatie van Ultra Centrifuge Nederland NV is op dit moment nog niet gereed. Deze wordt u nagezonden.

DE MINISTER VAN FINANCIËN,

G. Zalm

Bijlagen:

- [Vragenlijst publiek kader](#)
- [Westerscheldetunnel](#)
- [Nederlandse Spoorwegen](#)
- [DLV Adviesgroep](#)
- [Tennet](#)
- [AVR Chemie](#)

# Vragenlijst “publiek kader” t.b.v. de evaluatie van staatsdeelnemingen

## Inleiding

In de Nota deelnemingenbeleid Rijksoverheid (TK 2001-2002, 28165, nr. 1-2) is het voornemen verwoord de staatsdeelnemingen ten minste eenmaal per vijf jaar te evalueren. De hoofdlijn van deze nota is dat deelnemingen worden afgestoten indien dit met inachtneming van het publiek belang en de zakelijke belangen van de Staat mogelijk is.

Gegeven deze doelstelling (afstoten, tenzij), rijst de vraag of – indien een deelneming nog steeds in de Staatsportefeuille zit – daar goede redenen voor zijn. Meestal gaat het om de volgende redenen die kunnen verklaren waarom een deelneming (nog) niet wordt afgestoten:

1. publiek kader is niet goed geregeld, d.w.z. de publieke belangen zijn niet goed geborgd, waardoor aandeelhouderschap van betekenis zou kunnen zijn voor de borging van deze belangen.
2. bedrijfseconomische situatie al dan niet in combinatie met de marktomstandigheden, en/of
3. governance-issues verhinderen een verkoop van het bedrijf in zijn geheel of in delen.

Het doel van de evaluaties is dus te onderzoeken of er dergelijke belemmeringen voor afstoting bestaan. Belangrijke plaats wordt daarbij ingenomen door het vraagstuk onder (1). Dit vraagstuk is namelijk voor de overheid niet alleen relevant uit oogpunt van eventuele afstoting, maar ook uit beleidsmatig perspectief. De evaluatie kan immers aan het licht brengen dat bepaalde publieke belangen niet adequaat geborgd zijn, en kan daarmee een aanzet vormen om daar verbetering in te brengen.

Ten behoeve van de behandeling van het publieke kader wordt gebruik gemaakt van een vragenlijst (zie hieronder).

Naast de beoordeling van het publieke kader worden ook de financieel-economische situatie en marktomstandigheden en corporate governance structuur van de onderneming onderworpen aan een check of er op deze gebieden belemmeringen voor afstoting bestaan dan wel factoren bestaan die voor afstoting van praktische betekenis zijn. De evaluaties kunnen aldus worden gezien als een periodieke check ten aanzien van de eventuele belemmeringen voor afstoting, waarover ook de Tweede Kamer wordt geïnformeerd.

Directie Financieringen  
2004

## Deelneming in het stelsel van publieke belangen

Bij het evalueren moet worden bedacht dat het formuleren van publieke belangen een kerntaak is van de politiek, terwijl inrichting van een vennootschap, toezicht en afstoting gerekend, typische uitvoeringstaken zijn waarop de Kamer op afstand toeziet.

Bij de inventarisatie van publieke belangen gaat het om die belangen die eerder als zodanig zijn vastgesteld, bijvoorbeeld in wet- en regelgeving of stukken aan de Tweede Kamer. In de samenwerking met vakdepartementen, die voor dit gedeelte doorgaans nodig zal zijn, dient dit voorop te staan.

### *Publieke belangen*

Publieke belangen worden hier opgevat volgens de definitie die de WRR heeft gegeven: "Er is eerst sprake van een publiek belang indien de overheid zich de behartiging van een maatschappelijk belang aantrekt op grond van de overtuiging dat dit belang anders niet goed tot zijn recht komt. Het zich aantrekken van maatschappelijke belangen als publiek belang betekent derhalve dat de overheid het tot *doelstelling* van haar eigen beleid maakt om dit belang te behartigen..." (pp. 20-21)<sup>1</sup>. Maatschappelijke belangen worden op hun beurt omschreven als belangen waarvan de behartiging door de samenleving als geheel gewenst is.

Het identificeren van publieke belangen volgens de hierboven geschetste systematiek komt neer op het beantwoorden van twee vragen:

- Is het onderhavige belang een maatschappelijk belang?
- Is voor de borging daarvan een specifieke overheidsbemoeienis vereist?

In deze beschouwing kan het begrip 'overheidsbemoeienis' verschillende vormen aannemen, zoals wet- en regelgeving, institutionele en beleidsmaatregelen. De bemoeienis moet in deze context echter niet te breed worden opgevat: het gaat hier om maatregelen die *specifiek* op het belang in kwestie betrekking hebben. Maatregelen met een algemene strekking, zoals generieke wet- en regelgeving, worden niet als bemoeienis in deze enge zin beschouwd.

Welke belangen als maatschappelijk en publiek worden aangemerkt, is de uitkomst van een maatschappelijke discussie en politieke oordeelsvorming. Publieke belangen zijn om deze reden niet objectief, maar vormen het resultaat van het afwegen van belangen binnen het politieke bestel. Bij het

---

<sup>1</sup> WRR, *Het borgen van publiek belang*, Den Haag, 2000

in kaart brengen van publieke belangen moet men zich daarom ook wenden tot de bronnen die het proces en de resultaten van deze politieke afweging bevatten.

Voor het achterhalen van het (oorspronkelijke) publieke belang (c.q. de publieke doelstelling die met het oprichten van of deelname in een vennootschap is beoogd) moeten we in eerste instantie kijken naar het publieke besluitvormingstraject dat eraan voorafging. Het gaat hier om de besluitvorming ex art. 29 Comptabiliteitswet wat betreft vennootschappen (procedurele voorschriften) en de instellingswetten voor publiekrechtelijke ZBO's. Verder moeten alle relevante beleids- en Kamerstukken bij deze beschouwing worden betrokken.

Van belang is om de publieke belangen zo helder mogelijk te definiëren, waardoor we ook bij de beoordeling van de borgingsinstrumenten gemakkelijker tot een goede afweging komen. Zo worden in de nota 'Liberalisering en privatisering netwerksectoren'<sup>2</sup> onder meer de volgende publieke belangen binnen de netwerksectoren onderscheiden:

- Universele dienstverlening;
- Bescherming van de gebonden afnemer;
- Leveringszekerheid;
- Kwaliteit, milieu, veiligheid en volksgezondheid.

Deze opsomming geeft reeds aan hoe beknopt publieke belangen kunnen worden omschreven en moeten worden omschreven, omdat ze anders aan duidelijkheid verliezen. De toelichting op de belangen en de borging ervan is echter zeer belangrijk.

---

<sup>2</sup> Tweede Kamer, vergaderjaar 1999-2000, 27018, nr. 1

## Vragenlijst met betrekking tot het publieke kader

Identificatie van publieke belangen		
1.	Wat zijn de oorspronkelijke publieke belangen zoals ze ten tijde van het aangaan van de deelneming werden gedefinieerd?	Begin met een korte en heldere opsomming, bij voorkeur in bullet points, en vermeld de bijzonderheden daarna. Verwijs waar mogelijk naar relevante stukken, zoals oprichtingswet, regelgeving en brieven aan de Tweede Kamer.
2.	Zijn deze respectievelijke belangen nog steeds aan te merken als publiek belang, met andere woorden: is er nog steeds een specifieke overheidsbemoediging vereist om deze belangen veilig te stellen?	Het is van belang hierbij maatschappelijk belang te onderscheiden van publiek belang. Geef een toelichting en verwijs waar mogelijk naar relevante stukken.
3.	Zijn er nieuwe publieke belangen ontstaan die met de deelneming samenhangen?	Verwijs waar mogelijk naar relevante stukken, zoals regelgeving en brieven aan de Tweede Kamer. Indien dit niet mogelijk is, motiveer.
Wijze van borging van publieke belangen		
4.	Hoe zijn de thans relevante publieke belangen geborgd?	<p>De mogelijke <u>publiekrechtelijke</u> middelen zijn (aflopend gerangschikt naar zwaarte van de uit te oefenen invloed):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ambtelijke hiërarchie (directe ministeriële verantwoordelijkheid);</li> <li>- uitvoering door een agentschap of publiekrechtelijk ZBO;</li> <li>- wet- en regelgeving;</li> <li>- verlenen van vergunningen;</li> <li>- concessies (gaswinning, openbaar vervoer);</li> <li>- aanbestedingen;</li> <li>- veilingen;</li> <li>- vermogensoverdrachten (subsidies e.d.).</li> </ul> <p>De mogelijke <u>privaatrechtelijke</u> middelen zijn (aflopend gerangschikt naar zwaarte van de uit te oefenen invloed):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Overeenkomst;</li> <li>• Uitvoering door een stichting of een onderneming zonder rechtspersoonlijkheid;</li> <li>• Oprichting van of deelneming in een vennootschap.</li> </ul> <p>Geef per genoemd publiek belang aan hoe dit belang wordt beschermd. Licht de werking van de borgingsinstrumenten toe.</p>

5.	Hoe is het toezicht bij deze borging georganiseerd?	Geef per borgingsinstrument aan hoe het toezicht is georganiseerd. Als er objectieve feiten bekend zijn over de effectiviteit van die borging (bijv. door een rapport van de Algemene Rekenkamer), vermeld die dan.
<b>Betekenis van deelneming voor de onderhavige publieke belangen</b>		
6.	Geef aan wat de betekenis is van de kapitaalverschaffing door de Staat voor een goede borging van de thans relevante publieke belangen.	In het algemeen kan worden gesteld dat de functie van kapitaalverschaffing of de financieringsfunctie in de meeste gevallen adequaat door de markt kan worden vervuld. Er kan echter ook sprake zijn van een bijzondere situatie. Zo kunnen bepaalde goederen en diensten waarvan de aanwezigheid het algemene nut dient, niet zonder het door de Staat beschikbaar gestelde kapitaal tot stand komen omdat er bijvoorbeeld geen marktpartijen aanwezig zijn die de financieringsfunctie op zich zouden willen nemen (denk aan zeer omvangrijke investeringen of onevenredig hoge risico's die met de investeringen samenhangen). Geef dus aan wat de beweegredenen voor de overheid zijn om aan een onderneming risicodragend kapitaal te (blijven) verschaffen.
7.	Geef aan wat de betekenis is van de rechten die aan de kapitaalverschaffing zijn verbonden voor een goede borging van het publieke belang.	Het hierbij erom of (en zo ja, op welke wijze) de Staat zijn zeggenschapsrechten uit hoofde van aandeelhouderschap aanwendt om het publieke belang te behartigen. Benoem de rechten en bevoegdheden die de Staat in dit kader inzet en geef aan hoe het publieke belang daarmee gediend is.
<b>Effectiviteit</b>		
8.	Zijn de borgingsinstrumenten (exclusief de deelneming) in combinatie met het toezicht naar het oordeel van de verantwoordelijke minister effectief?	
<b>Conclusies</b>		
9.	Is het publieke kader voldoende robuust?	Het publieke kader is voldoende robuust indien het goede mogelijkheden biedt voor de behartiging van het publieke belang buiten de deelneming om.
10.	Indien vraag 9 negatief is beantwoord: vormt dit een belemmering voor eventuele vervreemding van de deelneming?	Het is niet altijd mogelijk om bepaalde publieke belangen goed te borgen, ongeacht de middelen die worden ingezet. Het niet robuust zijn van het publieke kader is op zich geen belemmering voor vervreemding. Wanneer het gebrekkige publieke kader echter door (de aanwezigheid van) een deelneming wordt ondervangen, is dit – zolang het kader niet goed is geregeld – wel een belemmering.

		Gebruik bij beantwoording van deze vraag ook de analyse onder (6) en (7).
11.	Indien de inrichting van publiek kader een belemmering vormt voor eventuele vervreemding van de deelneming: welke maatregelen dienen te worden genomen? Formuleer concrete aandachtspunten in de huidige situatie, zo mogelijk met een oplossing en een termijn waarop die oplossing moet zijn bereikt.	Het uitgangspunt van het deelnemingenbeleid is dat het publieke kader direct bij het aangaan van de deelneming wordt gerealiseerd. Actiepunten moeten daardoor direct worden opgepakt en de hier genoemde termijnen kunnen niet langer zijn dan de doorlooptijd van regelgeving e.d. De maatregelen zullen in de regel gericht zijn op de versterking van publiek kader op zwakke plekken, waarbij de Staat de onder (4) genoemde middelen ter beschikking staan.
12.	Indien bij beantwoording van vragen 6, 7 en 11 blijkt dat bij deelneming een essentieel onderdeel is van de inrichting van publiek kader met een permanent karakter, is de rechtsvorm dan nog adequaat? Weeg de huidige rechtsvorm af tegen andere mogelijke rechtsvormen.	Gedacht moet worden aan omvorming tot stichting, ZBO of integreren in de ambtelijke hiërarchie (taak van dienst, Agentschap).

## Evaluatieverslag aandeelhouderschap van de Staat in de NV Westerscheldetunnel

### Inleiding

In het kader van de vijfjaarlijkse evaluatie van Staatsdeelnemingen, zoals aangekondigd in de Nota Deelnemingenbeleid rijksoverheid<sup>1</sup>, treft u hierbij een rapport aan over het aandeelhouderschap van de Staat in de NV Westerscheldetunnel.

Over het doel van de evaluatie leest u in de aanbiedingsbrief waarmee deze eerste zes evaluatieverslagen aan de Tweede Kamer zijn aangeboden en in de bijgevoegde vragenlijst "Publiek kader".

Ten eerste treft u hieronder een korte beschrijving van de onderneming. Hierop volgt een beschrijving van het publiek kader en de geïdentificeerde publieke belangen die gerelateerd zijn aan de NV Westerscheldetunnel. Hierbij wordt ingegaan op de wijze van borging door de Staat van deze publieke belangen en wel door een vergelijking tussen de gewenste situatie en de huidige praktijk. Daarop volgt een beschrijving van de financieel-economische situatie van de NV Westerscheldetunnel en de Corporate Governance structuur van de onderneming, op basis waarvan onderzocht wordt of de NV Westerscheldetunnel met private aandeelhouders in de huidige structuur kan functioneren of dat wijzigingen noodzakelijk zijn. Er wordt afgesloten met een conclusie.

### Beschrijving NV Westerscheldetunnel<sup>2</sup>

De NV Westerscheldetunnel (opgericht in 1998) is verantwoordelijk voor de aanleg, het onderhoud en de exploitatie van een verkeerstunnel onder de Westerschelde, tussen Terneuzen en Goes. De NV Westerscheldetunnel is door de Staat en de provincie Zeeland opgericht als publieke projectontwikkelings-NV en is daarmee in Nederland uniek in zijn soort<sup>3</sup>. De tunnel is geopend voor verkeer in maart 2003.

De Westerscheldetunnel is vrijwel volledig gefinancierd met eigen vermogen (€ 776 mln), verstrekt door de Staat (95,4%) en de provincie Zeeland (4,6%).

Enkele cijfers over 2003 (in Euros)	
Balanstotaal	766,5 mln
Totaal inkomsten <sup>4</sup>	49,9 mln
Netto winst	16,9 mln
Aantal werknemers	65 werknemers (fte)

<sup>1</sup> Kamerstuk 2000-2001, 28156, nr. 1-2

<sup>2</sup> Voor meer informatie over de activiteiten van de onderneming wordt verwezen naar het jaarverslag 2003 van NV Westerscheldetunnel, dat te vinden is op [www.westerscheldetunnel.nl](http://www.westerscheldetunnel.nl).

<sup>3</sup> Zie voor een beschrijving van de totstandkoming van de NV Westerscheldetunnel eerdere communicatie tussen de verantwoordelijke departementen en de Tweede Kamer (Kamerstukken 17741, nr. 1-48)

<sup>4</sup> De tunnel is sinds 14 maart 2003 open voor verkeer; de inkomsten en netto winst zien dus op een 9 ½ maand periode.

## Publiek kader

De besluitvorming met betrekking tot een vaste oeververbinding onder de Westerschelde heeft een lange historie. Vóór aanleg van de Westerscheldetunnel vond verkeer van Zuid-Beveland/ Walcheren naar Zeeuws Vlaanderen v.v. plaats via veerponten. Ter stimulering van de regionale economie, met uitstraaleffecten op nationaal niveau (zeehavens in het Westerschelde-gebied) werd al eind jaren '50 een permanente infrastructurele voorziening wenselijk geacht.

Uiteindelijk is een privaatrechtelijke NV opgericht met als doelstelling een tunnel onder de Westerschelde met aansluitende wegen en bijbehorende werken tot stand te brengen, in stand te houden en als rechthebbende te exploiteren of doen exploiteren. Deze doelstelling geeft in algemene termen het publieke belang weer van de Westerscheldetunnel en is dan ook verankerd in de Tunnelwet Westerschelde.

De Staat heeft vrijwel alle voor de aanleg van de Westerscheldetunnel benodigde gronden in eigendom verworven en heeft ten behoeve van de NV Westerscheldetunnel tijdelijke erfpacht- en opstalrechten gevestigd voor de duur van de tolperiode. De Westerscheldetunnel is inmiddels tot stand gebracht. De geplande opleverdatum van 1 december 2002 is door ingrijpende wijzigingen in het project eenmaal gewijzigd naar 15 maart 2003; met de opening van de Westerscheldetunnel op 14 maart 2003 is die nieuwe opleverdatum gehaald.

Aangezien de Westerscheldetunnel inmiddels tot stand is gebracht, concentreren de nu geldende publieke belangen zich vooral op instandhouding en exploitatie. De NV Westerscheldetunnel heeft hiervoor een bevoegdheid van ten minste 30 jaar (en ten hoogste 50 jaar), waarna de tunnel plus toeleidende wegen om niet in eigendom van de Staat komt. Zodra de tolheffing eindigt, heeft de Staat het recht om de op dat moment aan de NV Westerscheldetunnel in eigendom behorende registergoederen behorend tot de Westerscheldetunnel te kopen voor NLG 1,-.

Het algemene publieke belang laat zich thans vertalen in vijf aandachtspunten, waarvan in de borging een taak voor de overheid is weggelegd. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de relatie tussen de overheid en de NV Westerscheldetunnel in de periode van oprichting van de NV in 1998 tot het moment van opening van de tunnel is veranderd. De relatie tussen overheid en NV Westerscheldetunnel is steeds zakelijker en meer op afstand geworden. De Tunnelwet Westerschelde, bestuursovereenkomst (tussen Staat en NV) en statuten van de vennootschap hebben hieraan bijgedragen; deze bieden een kader voor de verdeling van bevoegdheden en verantwoordelijkheden.

### 1) Overdracht van eigendom na afloop van de tolperiode

In een overeenkomst tussen de Staat en de NV Westerscheldetunnel betreffende de totstandbrenging, beheer en onderhoud van de Westerscheldetunnel is bepaald dat de tunnel na ommekomst van de (al dan niet verlengde) werkingsduur van de Tunnelwet in (volle) eigendom van de Staat komt. In deze overeenkomst is niet vastgelegd in welke staat van onderhoud de activa aan de Staat dienen te worden overgedragen. Dit is ten tijde van het sluiten van de overeenkomst niet

voldoende uitgewerkt. Met de verzakelijking van de relatie tussen Staat en NV als wel het gedurende het ontwikkelings- en bouwproces en sinds opening van de tunnel opgedane ervaring met bijvoorbeeld de technische installaties in de tunnel (frequentie van onderhoud en vervanging van onderdelen etc) moet dit alsnog worden verankerd. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is met de NV Westerscheldetunnel in overleg om op dit punt de bestuursovereenkomst nader in te vullen. Of hieruit (additionele) kosten zullen voortvloeien voor de NV Westerscheldetunnel dan wel het ministerie van Verkeer en Waterstaat is nog niet bekend. Hoeveel tijd het nader uitwerken van afspraken over de vereiste staat van onderhoud zullen vergen, is ook nog niet in te schatten.

## 2) Kwaliteitsniveau van de Westerscheldetunnel gedurende de tolperiode

Het algemene toezicht op rijkswegen en de daarin gestelde kwaliteits- en veiligheidseisen zijn van toepassing op de Westerscheldetunnel. Het is gewenst dat er, waar nodig, aanvullende richtlijnen ten aanzien van het kwaliteitsniveau worden gedefinieerd en vastgelegd. Het gaat dan om het vastleggen van specifiek op de Westerscheldetunnel gerichte minimale kwaliteitseisen. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is hierover in gesprek met de NV Westerscheldetunnel. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de sinds opening van de tunnel opgedane ervaring met de tunnel(onderdelen en –installaties) en benodigde onderhoud. Of het overeenkomen van nadere kwaliteitseisen zal leiden tot (additionele) kosten kan nog niet worden ingeschat. Ook kan nog geen inschatting worden gemaakt hoeveel tijd het uitwerken van de kwaliteitseisen zal vergen.

## 3) Tariefstelling door de NV Westerscheldetunnel

Op basis van de Tunnelwet is de NV Westerscheldetunnel gerechtigd een tol te heffen op doorgang door de tunnel. De tarieven worden door de NV naar haar beste inzichten vastgesteld. In de Tunnelwet is een maximum gesteld aan de stijging van de tarieven. Hiermee is de consument beschermd tegen exorbitante tariefstijgingen terwijl een zekere bewegingsvrijheid voor de onderneming blijft bestaan.

## 4) Verkeerstoezicht

Door de Westerscheldetunnel loopt een provinciale weg, waarop relevante verkeerswetgeving van toepassing is. Op de naleving hiervan wordt toegezien door de provincie Zeeland, gemandateerd aan de NV Westerscheldetunnel. Er bestaat geen noodzaak om op dit punt nadere overeenkomsten te sluiten dan wel aanvullende regelgeving op te stellen.

## 5) Veiligheid

De Westerscheldetunnel is naar de meest recente inzichten gebouwd en is dan ook gekenmerkt als uitermate betrouwbaar en veilig. Desondanks kunnen eventuele calamiteiten niet worden uitgesloten. In geval van calamiteiten zijn afspraken gemaakt voor inzet van hulpverlenende instanties in de directe omgeving van de Westerscheldetunnel.

Concluderend kan gesteld worden, dat nadere invulling moet worden gegeven aan de borging van de beoogde kwaliteit tijdens de tolperiode en bij overdracht van de tunnel aan de Staat en dat dit moet resulteren in nadere afspraken met NV Westerscheldetunnel.

### **Financieel-economische situatie en marktomstandigheden**

NV Westerscheldetunnel exploiteert de enige verbinding voor gemotoriseerd verkeer tussen Zuid-Beveland en Zeeuws-Vlaanderen. De onderneming heeft een eindige horizon die samenhangt met de tolperiode (tunnelwet heeft een werkingsduur van 30 jaar met mogelijkheid van verlenging tot maximaal 50 jaar).

De belangrijkste bronnen van inkomsten van de NV zijn tolinkomsten van passanten en bijdragen van de Staat (ministerie van Verkeer en Waterstaat) en de Provincie Zeeland. De hoogte van de bijdragen is vastgesteld en vastgelegd in de bestuursovereenkomst.

Het risicoprofiel van de onderneming is sinds de ingebruikname van de Tunnel relatief laag. Het grootste deel van de aan de tunnel verbonden risico's, de bouwrisico's zijn immers uit het project. Wel bestaat altijd het risico op calamiteiten die de operatie van de tunnel voor een lange periode zou kunnen onderbreken.

In Nederland is tot op heden weinig ervaring met private participatie in infrastructurele projecten. In de ons omringende landen des te meer, voorbeeld hiervan zijn de tolwegen in Frankrijk en Italië die door private partijen worden geëxploiteerd. Er is interesse vanuit de private hoek om te participeren in de NV Westerscheldetunnel.

### **Corporate Governance**

De aandelen van NV Westerscheldetunnel zijn voor 95,4% in handen van de Staat en 4,6% in handen van de provincie Zeeland. Op de directie wordt toezicht gehouden door de Raad van Commissarissen (RvC). De directie bestaat uit 1 persoon en de RvC uit 5, wat beide gelet op de operationele grootte van de onderneming en de complexiteit van de taken een goede bezetting lijkt.

De beide aandeelhouders hebben een aanbiederingsregeling getroffen. Dit betekent dat indien één der Partijen haar Aandelen wenst te vervreemden, zij deze eerst dient aan te bieden aan de andere aandeelhouder. Bovendien hebben de aandeelhouders het recht (maar niet de plicht) indien één der aandeelhouders een belang vervreemdt, de eigen aandelen tegen dezelfde prijs en voorwaarden aan de derde partij aan te bieden.

De Algemene Vergadering van Aandeelhouders (AVA) benoemt de leden van de directie en Raad van Commissarissen. De AVA dient het voortschrijdende meerjarenplan, rechtshandelingen (anders dan voorzien in de jaarbegroting) boven € 2 mln, uitgifte van obligaties ten laste van de vennootschap en het nemen, verminderen, vermeerderen of vervreemden van een deelneming goed te keuren. De AVA

stelt de jaarrekening vast en kan besluiten tot uitkeringen uit de winst of uitkeringen ten laste van een reserve.

De bepalingen op het gebied van Corporate Governance zijn conform de in Nederland gangbare praktijk. De aanbevelingen van de Code Tabaksblat worden vanaf 2004 opgevolgd. De corporate governance structuur vormt daarom geen belemmering voor het beëindigen van staatsdeelname in NV Westerscheldetunnel.

### **Conclusie**

Uit de drie evaluatie-gebieden komt het volgende naar voren:

- De publieke belangen zijn geborgd met uitzondering van de kwaliteit van de tunnel, de wegen door de tunnel alsmede de toeleidende wegen tijdens de tolperiode en bij overdracht, na beëindiging van de tolperiode, aan de Staat. Ten aanzien van de kwaliteit tijdens de tolperiode en bij overdracht aan de Staat worden door het ministerie van Verkeer en Waterstaat nadere afspraken gemaakt met de NV Westerscheldetunnel. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat streeft ernaar deze afspraken uiterlijk begin 2005 overeen te komen. Daarmee zijn dan de relevante publieke belangen afdoende geborgd om een vervreemding van aandelen te overwegen.
- De onderneming is winstgevend, stabiel en wordt bedrijfsmatig aangestuurd. Nu de bouw van de tunnel voltooid is, zijn de risico's beperkt. Er bestaat private participatie in vergelijkbare ondernemingen in de ons omringende landen. Vanuit private hoek bestaat interesse in participatie. Een eventuele afstoting van aandelen is daardoor mogelijk.
- De tunnel heeft een evenwichtige corporate governance structuur. De NV Westerscheldetunnel opereert en rapporteert zoals het een private vennootschap betaamt. De corporate governance structuur is conform de in Nederland gangbare praktijk en vormt geen belemmering voor de beëindiging van de deelname door de Staat in NV Westerscheldetunnel.





**PROVINCIE ZEELAND**  
AFD. FEZ  
AFD. TERMIJN [redacted] J  
DATUM 19 NOV. 2004  
DOC.NR. Sta 0405567  
ZAAK NR. - 1.811.112  
CLASS.

VVD statenfractie provincie Zeeland  
[redacted] J  
E-mail : [redacted] J @zeelandnet.nl

Vragen ingevolge artikel 44 reglement van orde aan het College van Gedeputeerde Staten door het statenlid [redacted] J van de fractie VVD

**Onderwerp: Brief ministerie van Financiën aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal ( Fin 2004-02156M) betreffende evaluaties van Staatsdeelnemingen.**

#### Toelichting

Op 15 november 2004 heeft het ministerie van Financiën een brief verstuurd aan de Tweede Kamer in het kader van de vijfjaarlijkse evaluatie van Staatsdeelnemingen, conform het gestelde in de Nota Deelnemingenbeleid rijksoverheid. Als bijlage bij de brief is o.a. het "Evaluatieverslag aandeelhouderschap van de Staat in de NV Westerscheldetunnel" ( Fin04-2156b ) bijgevoegd. Op basis van de bevindingen in dit evaluatieverslag wordt onderzocht of de NV Westerscheldetunnel met private aandeelhouders kan functioneren of dat wijzigingen noodzakelijk zijn. Het evaluatieverslag eindigt met enkele conclusies. De statuten geven aan dat het aandelenbelang eerst aan de andere aandeelhouder moet worden aangeboden, in casu de Provincie Zeeland.

Voornoemde brief en evaluatieverslag zijn redenen voor de volgende vragen namens de fractie van de VVD.

#### Vraag 1.

Indien de Staat overgaat tot het aanbieden van haar aandelenbelang, is het college van GS dan voornemens dit in het geheel door de provincie Zeeland, dan wel gedeeltelijk in combinatie met andere private belangstellenden over te nemen?

#### Vraag 2

Zo ja, is het college van GS bereid om een afweging te maken van verschillende scenario's waarin de overname van het aandelenbelang van de Staat plaats kan vinden?

#### Vraag 3

Is het College van GS met de VVD van mening dat alvorens in deze actie plaatsvindt, de Staat op de volgende punten eerst zekerheid moet bieden:

- Waarborging van het publiek belang zoals vastgelegd in de Tunnelwet Westerschelde
- Dat de Staat ( of misschien wel de Provincie) na afloop van de bevoegdheid van de NV Westerscheldetunnel tot instandhouding en exploitatie ( minstens 30 jaar en hoogstens 50 jaar) de tunnel plus toeleidende wegen om niet verwerft.
- Dat de Staat ( of misschien wel de Provincie) het recht heeft om bij eindigen van de tolheffing, de op dat moment aan de NV Westerscheldetunnel in eigendom behorende registergoederen behorend tot de Westerscheldetunnel te kopen voor NLG 1,-
- Dat eerst de kwaliteit van het onderhoud in een overeenkomst geregeld moet zijn.
- Dat eerst vastgelegd moet zijn in welke staat van onderhoud de activa t.z.t. kunnen worden overgedragen

- Dat aan de tariefstelling dezelfde eisen als nu opgelegd worden
- Dat het surplus op het rendement van meer dan 7,5 % ten goede komt aan de Zeeuwse infrastructuur, conform de motie "Geluk".
- Dat de Staat bij verkoop bedingt dat zij ook aan eventuele rechtsopvolgers van haar aandelenbelang dezelfde verplichtingen opgelegd worden.

Vraag 4

Is het College van GS bereid om een voorstel te vervaardigen waarin de uitgangspunten voor een onderhandelingspositie van de Provincie aan PS voorgelegd worden?

Hoogachtend

[Redacted]

J

J

VVD Statenfractie

**Stafafdeling FEZ****Nota aan GS****Categorie****A-dg**

documentnummer

zaaknummer

Verwijsnummer

sta 0405871

sta 0405567

onderwerp

advies/besluit

Vragen VVD Statenfractie n.a.v. brief Minister van Financiën aan TK betreffende evaluaties van staatsdeelnemingen

Vragen beantwoorden

**leden gedeputeerde staten**

portefeuillehouder

paraaf

Suurmond, J.

vervanger

paraaf

Kramer, M.

**besluit**

datum

Nummer

paraaf s

21 DEC. 2004

17

aantal te paraferen stukken

**behandeld door**

naam

afdeling

doorkiesnummer

datum

[redacted] J

FEZ

[redacted] J

13-12-2004

**parafen****medeparafen**

Afdelingshoofd

datum

14/12

[redacted] J

dir/afd

datum

paraaf

Fin. Toets

datum

Jur. Toets

Datum

paraaf

dir/afd

datum

paraaf

Directeur

datum

16/12

[redacted] J

dir/afd

**aanwijzingen**

terug naar am

[redacted] J

nee

nummers te d

J

gen

Alle

23 DEC. 2004

[redacted] J

Vragen van het lid der Staten ingevolge artikel 44 reglement van orde

## AANHANGSEL

tot de notulen van de provinciale staten van Zeeland 2004 nummer *60*

Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde van *J* n.a.v. de brief van de Minister van Financiën (kenmerk FIN 2004-02156M) aan de Tweede Kamer betreffende evaluaties van Staatsdeelnemingen (ingekomen 19-11-2004)

Antwoorden van gedeputeerde staten:

### Toelichting door de VVD

Op 15 november 2004 heeft het ministerie van Financiën een brief verstuurd aan de Tweede Kamer in het kader van de vijfjaarlijkse evaluatie van Staatsdeelnemingen, conform het gestelde in de Nota Deelnemingenbeleid rijksoverheid. Als bijlage bij de brief is o.a. het "Evaluatieverslag aandeelhouderschap van de Staat in de NV Westerscheldetunnel" (Fin04-2156b) bijgevoegd. Op basis van de bevindingen in dit evaluatieverslag wordt onderzocht of de NV Westerscheldetunnel met private aandeelhouders kan functioneren of dat wijzigingen noodzakelijk zijn. Het evaluatieverslag eindigt met enkele conclusies. De statuten geven aan dat het aandelenbelang eerst aan de andere aandeelhouder moet worden aangeboden, in casu de Provincie Zeeland.

Voornoemde brief en evaluatieverslag zijn redenen voor de volgende vragen namens de fractie van de VVD.

- |   |  |
|---|--|
| <p>1. Indien de Staat overgaat tot het aanbieden van haar aandelenbelang, is het college van GS dan voornemens dit in het geheel door de Provincie Zeeland, dan wel gedeeltelijk in combinatie met andere private belangstellenden over te nemen?</p> | <p>1. Wij hebben nog geen definitief standpunt bepaald omdat wij op dit moment niet beschikken over de gegevens die noodzakelijk zijn om een adequaat onderbouwd besluit te kunnen nemen. Op voorhand worden echter geen mogelijkheden uitgesloten. Overigens is niet duidelijk of de aandelen überhaupt te koop zullen worden aangeboden. Naar wij hebben begrepen zal een inhoudelijke behandeling door de betreffende vaste commissie van de Tweede Kamer eerst eind januari 2005 plaatshebben.</p> |
| <p>2. Zo ja, is het college van GS bereid om een afweging te maken van verschillende scenario's waarin de overname van het aandelenbelang van de Staat plaats kan vinden?</p>   | <p>2. Uiteraard zullen wij een afweging maken op het moment dat wij wel beschikken over de daartoe benodigde gegevens. Mocht de Staat haar aandelen aan de Provincie Zeeland te koop aanbieden, dan onderscheiden wij in grote lijnen de volgende keuzes:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>— 1. verkopen van de eigen aandelen;</li><li>— 2. huidige aandelenbelang handhaven;</li><li>— 3. verwerven van de meerderheid van de aandelen;</li><li>— 4. verwerven van alle aandelen.</li></ul> |
| <p>3. Is het College van GS met de VVD van mening dat alvorens in deze actie plaatsvindt, de Staat op de volgende</p>   | <p>3. Het college is zich ervan bewust dat bij een verandering van de huidige aandeelhoudersverdeling een aantal zaken</p>   |

*I in willekeurige  
volgorde*

statenstukken

punten eerst zekerheid moet bieden:

- ◆ Waarborging van het publiek belang zoals vastgelegd in de Tunnelwet Westerschelde;
- ◆ Dat de Staat ( of misschien wel de Provincie) na afloop van de bevoegdheid van de NV Westerscheldetunnel tot instandhouding en exploitatie ( minstens 30 jaar en hoogstens 50 jaar) de tunnel plus toeleidende wegen om niet verwerft;
- ◆ Dat de Staat (of misschien wel de Provincie) het recht heeft om bij eindigen van de tolheffing, de op dat moment aan de NV Westerscheldetunnel in eigendom behorende registergoederen behorend tot de Westerscheldetunnel te kopen voor NLG 1,00;
- ◆ Dat eerst de kwaliteit van het onderhoud in een overeenkomst geregeld moet zijn.
- ◆ Dat eerst vastgelegd moet zijn in welke staat van onderhoud de activa t.z.t. kunnen worden overgedragen;
- ◆ Dat aan de tariefstelling dezelfde eisen als nu opgelegd worden;
- ◆ Dat het surplus op het rendement van meer dan 7,5% ten goede komt aan de Zeeuwse infrastructuur, conform de motie [redacted] J
- ◆ Dat de Staat bij verkoop bedingt dat zij ook aan eventuele rechtsopvolgers van haar aandelenbelang dezelfde verplichtingen opgelegd worden.

4. Is het College van GS bereid om een voorstel te vervaardigen waarin de uitgangspunten voor een onderhandelingspositie van de Provincie aan PS voorgelegd worden?

van belang zijn. Welke van die zaken extra zekerheden vergen van de zijde van de Staat, zal afhankelijk zijn van de inhoud van een eventueel aanbod door de Staat alsmede van de gekozen optie door de Provincie Zeeland.

4. Indien de Staat haar aandelen in de NV Westerscheldetunnel op enig moment aan de Provincie Zeeland aanbiedt, dan zal de besluitvorming daarover in eerste instantie plaatsvinden binnen het college van Gedeputeerde Staten. De keuze die wij daarbij maken zullen wij in de vorm van een voorstel voorleggen aan Provinciale Staten. Daarbij zullen wij zo goed mogelijk inzicht geven in de argumenten die ten grondslag liggen aan de keuze die in het voorstel wordt voorgesteld. ~~Mocht daartoe aanleiding bestaan zullen wij Provinciale Staten uiteraard eerder informeren, maar het voorbereiden van de besluitvorming achten wij primair een bevoegdheid van ons college.~~

MIDDELBURG, 13-12-2004

Gedeputeerde staten,

Namens de fractie van de VVD

Drs. W.T. van Gelder  
Mr. Drs. L.J.M. Verdult

Vragen van het lid der Staten ingevolge artikel 44 reglement van orde

## AANHANGSEL

tot de notulen van de provinciale staten van Zeeland 2004 nummer 68

Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde van [redacted] n.a.v. de brief van de Minister van Financiën (kenmerk FIN 2004-02156M) aan de Tweede Kamer betreffende evaluaties van Staatsdeelnemingen (ingekomen 19-11-2004)

Antwoorden van gedeputeerde staten:

### Toelichting door de VVD

Op 15 november 2004 heeft het ministerie van Financiën een brief verstuurd aan de Tweede Kamer in het kader van de vijfjaarlijkse evaluatie van Staatsdeelnemingen, conform het gestelde in de Nota Deelnemingenbeleid rijksoverheid. Als bijlage bij de brief is o.a. het "Evaluatieverslag aandeelhouderschap van de Staat in de NV Westerscheldetunnel" (Fin04-2156b) bijgevoegd. Op basis van de bevindingen in dit evaluatieverslag wordt onderzocht of de NV Westerscheldetunnel met private aandeelhouders kan functioneren of dat wijzigingen noodzakelijk zijn. Het evaluatieverslag eindigt met enkele conclusies. De statuten geven aan dat het aandelenbelang eerst aan de andere aandeelhouder moet worden aangeboden, in casu de Provincie Zeeland.

Voorname brief en evaluatieverslag zijn redenen voor de volgende vragen namens de fractie van de VVD.

- |  |   |
|--|---|
| 1. Indien de Staat overgaat tot het aanbieden van haar aandelenbelang, is het college van GS dan voornemens dit in het geheel door de Provincie Zeeland, dan wel gedeeltelijk in combinatie met andere private belangstellenden over te nemen? | 1. Wij hebben nog geen definitief standpunt bepaald omdat wij op dit moment niet beschikken over de gegevens die noodzakelijk zijn om een adequaat onderbouwd besluit te kunnen nemen. Op voorhand worden echter geen mogelijkheden uitgesloten. Overigens is niet duidelijk of de aandelen überhaupt te koop zullen worden aangeboden. Naar wij hebben begrepen zal een inhoudelijke behandeling door de betreffende vaste commissie van de Tweede Kamer eerst eind januari 2005 plaatshebben.             |
| 2. Zo ja, is het college van GS bereid om een afweging te maken van verschillende scenario's waarin de overname van het aandelenbelang van de Staat plaats kan vinden?   | 2. Uiteraard zullen wij een afweging maken op het moment dat wij wel beschikken over de daartoe benodigde gegevens. Mocht de Staat haar aandelen aan de Provincie Zeeland te koop aanbieden, dan onderscheiden wij in willekeurige volgorde in grote lijnen de volgende keuzes: <ul style="list-style-type: none"><li>- verkopen van de eigen aandelen;</li><li>- huidig aandelenbelang handhaven;</li><li>- verwerven van de meerderheid van de aandelen;</li><li>- verwerven van alle aandelen.</li></ul> |
| 3. Is het College van GS met de VVD van mening dat alvorens in deze actie plaatsvindt, de Staat op de volgende   | 3. Het college is zich ervan bewust dat bij een verandering van de huidige aandeelhoudersverdeling een aantal zaken   |

punten eerst zekerheid moet bieden:

- ◆ Waarborging van het publiek belang zoals vastgelegd in de Tunnelwet Westerschelde;
- ◆ Dat de Staat ( of misschien wel de Provincie) na afloop van de bevoegdheid van de NV Westerscheldetunnel tot instandhouding en exploitatie ( minstens 30 jaar en hoogstens 50 jaar) de tunnel plus toeleidende wegen om niet verwerft;
- ◆ Dat de Staat (of misschien wel de Provincie) het recht heeft om bij eindigen van de tolheffing, de op dat moment aan de NV Westerscheldetunnel in eigendom behorende registergoederen behorend tot de Westerscheldetunnel te kopen voor NLG 1,00;
- ◆ Dat eerst de kwaliteit van het onderhoud in een overeenkomst geregeld moet zijn.
- ◆ Dat eerst vastgelegd moet zijn in welke staat van onderhoud de activa t.z.t. kunnen worden overgedragen;
- ◆ Dat aan de tariefstelling dezelfde eisen als nu opgelegd worden;
- ◆ Dat het surplus op het rendement van meer dan 7,5% ten goede komt aan de Zeeuwse infrastructuur, conform de motie "Geluk".
- ◆ Dat de Staat bij verkoop bedingt dat zij ook aan eventuele rechtsopvolgers van haar aandelenbelang dezelfde verplichtingen opgelegd worden.

4. Is het College van GS bereid om een voorstel te vervaardigen waarin de uitgangspunten voor een onderhandelingspositie van de Provincie aan PS voorgelegd worden?

van belang zijn. Welke van die zaken extra zekerheden vergen van de zijde van de Staat, zal afhankelijk zijn van de inhoud van een eventueel aanbod door de Staat alsmede van de gekozen optie door de Provincie Zeeland.

4. Indien de Staat haar aandelen in de NV Westerscheldetunnel op enig moment aan de Provincie Zeeland aanbiedt, dan zal de besluitvorming daarover in eerste instantie plaatsvinden binnen het college van Gedeputeerde Staten. De keuze die wij daarbij maken zullen wij in de vorm van een voorstel voorleggen aan Provinciale Staten. Daarbij zullen wij zo goed mogelijk inzicht geven in de argumenten die ten grondslag liggen aan de keuze die in het voorstel wordt voorgesteld.

MIDDELBURG, 21-12-2004

Gedeputeerde staten,

Drs. W.T. van Gelder



Namens de fractie van de VVD





STA0601463

**GROENLINKS**

Vragen ingevolge artikel 44 reglement van orde aan het College van Gedeputeerde Staten door het statenlid  van de fractie GroenLinks.

VRAGEN VAN het lid

Ontvangen ..... 2006

<b>PROVINCIE ZEELAND</b>	
AFD. FEZ	<input type="checkbox"/>
AFD. TERMIJN	<input type="checkbox"/>
DATUM	8 MAART 2005
DOC.NR.	STA 0601463
ZAAK NR.	
CLASS.	

**Onderwerp:** procedure voorgenomen verkoop aandelen Westerscheldetunnel.

1. Bent u van mening dat u heeft voldaan aan de door u gedane toezegging –per brief van 5 juli 2005- aan de Staten waarin u aankondigde een document voor te leggen aan PS waarin u vier mogelijke scenario's zou schetsen mbt de aandeelhouderspositie van de provincie in de NV WST?
2. Hoe verhoudt de standpuntbepaling in uw brief aan de minster van Financiën d.d. 15 november van uw College zich hiermee?
3. Waarom heeft u niet –zoals toegezegd- de keuzemogelijkheden aan PS uiteengezet, hetgeen aansluit bij de kaderstellende rol van PS?
4. Wat zijn de beweegredenen geweest om PS pas heden in kennis te stellen van de door u in november betrokken stellingen?
5. Wat heeft u tot nu toe gedaan om het aan de minister van Financiën toegezegde draagvlakonderzoek naar verkoop uit te voeren? Is dit uitsluitend verricht bij de coalitiepartijen?
6. Bent u van oordeel dat deze handelwijze past binnen de open en transparante houding die u zegt na te streven?
7. Bent u van oordeel dat deze manier van doen de verhouding tussen PS en GS ten goede komt, en zo ja waarom?

**Toelichting:**

Vorige maand werd met een bijzondere en ongepaste haast een beslissing geveerd van PS inzake de verkoop aandelen Westerscheldetunnel. Naar later bleek was er nog geen standpunt in de Tweede Kamer, evenmin was er sprake van een 'alleingang' van de Rijksoverheid terzake. De GS toezegging van juli 2005 werd niet ingelost. Naar nu blijkt had het College van GS reeds in november een afgerond oordeel, hetgeen de procedure nog merkwaardiger maakt.



documentnummer

zaaknummer

Verwijsnummer

sta 0602088

sta 0601463

onderwerp

advies/besluit

Vragen Statenfractie GroenLinks over voorgenomen verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel

Vragen beantwoorden

*gewijzigd*

leden gedeputeerde staten

portefeuillehouder paraaf Suurmond, J.



vervanger paraaf Kramer, M.

besluit

datum Nummer paraaf secretaris voor uitvoering

*3/4/2006*  
**4 APR. 2006**

..... *50* .....



*15/15*

aantal te paraferen stukken

behandeld door

naam afdeling doorkiesnummer datum  
[Redacted] FEZ [Redacted] 01-04-2006

parafen

Afdelingshoofd datum [Redacted] 3/4  
Fin. Toets datum [Redacted]  
Jur. Toets Datum paraaf  
Directeur datum paraaf

medeparafen

dir/afd datum paraaf  
dir/afd datum paraaf

*op de hoogte*

aanwijzing

terug naar [Redacted] N *nee*

*verz. 6-4-2006* [Redacted]

nummers te [Redacted] bijlagen alle

Vragen van het lid der Staten ingevolge artikel 44 reglement van orde

## AANHANGSEL

tot de notulen van de provinciale staten van Zeeland 2006 nummer 142.

Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde van [REDACTED] inzake voorgenomen verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel  
(ingekomen 08-03-2006)

Antwoorden van gedeputeerde staten:

- |   |   |
|---|---|
| <p>1. Bent u van mening dat u heeft voldaan aan de door u gedane toezegging –per brief van 5 juli 2005- aan de Staten waarin u aankondigde een document voor te leggen aan PS waarin u vier mogelijke scenario's zou schetsen m.b.t. de aandeelhouderspositie van de provincie in de NV WST?</p> <p>2. Hoe verhoudt de standpuntbepaling in uw brief aan de minister van Financiën d.d. 15 november van uw College zich hiermee?</p> <p>3. Waarom heeft u niet –zoals toegezegd- de keuzemogelijkheden aan PS uiteengezet, hetgeen aansluit bij de kaderstellende rol van PS?</p> | <p>1. Ja. In het statenvoorstel is uitdrukkelijk ingegaan op de 4 mogelijke scenario's. Daarbij hebben wij aangegeven waarom wij hebben gekozen voor het scenario van verkoop gegeven het feit dat minister Zalm het initiatief heeft genomen om over te gaan tot verkoop van zijn aandelen in de NV Westerschelde-tunnel.</p> <p>2. De afgelopen maanden heeft een intensief onderhandelingsproces plaatsgevonden. Die onderhandelingen worden in eerste instantie door ons college gevoerd. Wij hebben de minister er gedurende dit proces steeds op gewezen dat al hetgeen wij hebben voorgesteld alleen onder voorwaarde van de uitdrukkelijke goedkeuring van uw Staten geëffectueerd kan worden.</p> <p>3. Naar onze mening hebben wij dat gedaan in ons eerdere statenvoorstel. Daarin zijn wij immers ingegaan op alle geschetste opties. Om u een keuze te kunnen laten maken dient naar onze mening eerst onderzocht te worden wat de consequenties van de verschillende mogelijkheden zijn. Daaraan hebben wij de afgelopen maanden hard gewerkt. Inmiddels is ook bekend geworden dat de Tweede Kamer nadere informatie wenst van de minister. Eerst nadat alle informatie beschikbaar is zullen wij een nieuw voorstel aan u toezenden. Wij zullen daarbij opnieuw ingaan op de verschillende mogelijkheden.</p> |
|---|---|

- |   |   |
|---|---|
| <p>4. Wat zijn de beweegredenen geweest om PS pas heden in kennis te stellen van de door u in november betrokken stellingen?</p>  | <p>4. De onderhandelingen waren in november nog absoluut niet in een afrondend stadium. Niet eerder dan in februari 2006 ontstond er duidelijkheid over de standpunten van de beide aandeelhouders. Het zou ongepast zijn om tijdens het onderhandelingsproces over belangrijke onderdelen reeds naar buiten te treden. Dit zou de onderhandelingspositie van de Provincie Zeeland naar onze mening zeker geen goed gedaan hebben.</p>  |
| <p>5. Wat heeft u tot nu toe gedaan om het aan de minister van Financiën toegezegde draagvlakonderzoek naar verkoop uit te voeren? Is dit uitsluitend verricht bij de coalitiepartijen?</p> | <p>5. In vervolg op de voorgaande vraag hebben wij u direct na februari 2006 geïnformeerd over de stand van zaken middels toezending van een statenvoorstel. Dit kon niet eerder omdat toen nog niet alle informatie bekend was. Wij realiseren ons dat de doorlooptijd erg kort is geweest, maar beseffen tegelijkertijd dat het gezien de huidige lage rentestand mede in het belang van de Provincie Zeeland is dat er een spoedige besluitvorming plaatsvindt.</p>  |
| <p>6. Bent u van oordeel dat deze handelwijze past binnen de open en transparante houding die u zegt na te streven?</p>   | <p>6/7. Wij streven inderdaad naar een open en transparante houding. Maar u zult begrijpen dat niet alle informatie in ieder stadium openbaar gemaakt kan worden. De financiële belangen in het dossiers aandelenverkoop en realisatie Sluiskil-tunnel zijn enorm. En niet alleen voor de Provincie Zeeland, maar zeker ook voor een aantal andere betrokkenen (Ministerie van Financiën, Ministerie van Verkeer &amp; Waterstaat, NV Westerschelde-tunnel). Voor ons is het dus zaak om een afweging te maken tussen enerzijds het belang van een tijdige en transparante informatievoorziening aan uw staten en anderzijds de (veelal financiële) belangen van alle betrokken partijen. Wij menen hier op zorgvuldige wijze mee te zijn omgegaan.</p> |
| <p>7. Bent u van oordeel dat deze manier van doen de verhouding tussen PS en GS ten goede komt, en zo ja waarom?</p>  |   |

MIDDELBURG, 04-04-2006

Namens de fractie van GroenLinks

Gedeputeerde staten,



Drs. W.T. van Gelder  
Mr. Drs. L.J.M. Verdult

**GROENLINKS** STATENFRACTIE ZEELAND.


 J ZEELAND.NL

Aan: gedeputeerden Suurmond en Poppelaars.  
Tkn: regionale pers.

Betreft: debat Westerscheldetunnel.

Middelburg, 3-4-2005.

Zeer geachte heren,

<b>PROVINCIE ZEELAND</b>	
DIRECTIE WERK	
AFD. FEZ	AMBT 
AFD. TERMIJN	J
DATUM - 5 APR. 2006	
DOC. NR. STA 0601992	
ZAAK NR.	
CLASS. -181112	

Duidelijkheid in de politiek is een eerste vereiste voor betrokkenheid van burgers, en is daarmee een belangrijke basis onder ons politieke bestel. Als er onduidelijkheid is over belangrijke kwesties, dan is dat niet alleen een partijpolitieke kwestie, maar een zaak van alle burgers.

Naar het ons voorkomt is er onduidelijkheid in de discussie over de (mogelijke) verkoop van de Westerscheldetunnel. Toen de Zeeuwse Staten in februari werden 'overvallen' door uw voorstel de Zeeuwse aandelen (ook) te verkopen deed u het voorkomen dat de minderheidsaandeelhouder Zeeland door de minister van Financiën in de houdgreep was genomen. U wekte de indruk met de rug tegen de muur te staan.

Inmiddels zijn we een gemeenteraadsverkiezing verder, heeft minister Zalm nog geen enkele van de ooit geuite dreigementen uitgevoerd, en is de Tweede Kamer minstens zeer kritisch. Voor iemand die met de rug tegen muur staat een versterking van de positie zo dachten wij, en aanleiding om het Zeeuwse belang nadrukkelijk onder de aandacht te brengen van minister en Kamer.

Het heeft ons zeer verbaasd dat u dat niet heeft gedaan, sterker nog, u twijfelde aan de uitspraak van de Kamer, daarmee minster Zalm weer meer troeven in handen gevend. Daarmee is er toch twijfel en onduidelijkheid ontstaan over uw positie, en die van het Zeeuwse provinciebestuur. Blijkbaar wilt u de tunnel verkopen, en werd u niet in de houdgreep genomen: Uit eigen vrije wil!

Wij stellen u graag in de gelegenheid uw positie voor een ieder in Zeeland, minister Zalm en de Tweede Kamer duidelijk te maken. Als u bijgaande miniposter –indien gewenst ook op groter formaat af te drukken- op een goed zichtbare plaats ophangt (in de privé sfeer én het Provinciehuis) dan weten de Zeeuwen dat u hun standpunt te vuur en te zwaard zult verdedigen, en minister Zalm weet hoe de wind waait als hij met u komt overleggen.

Wij meenden er goed aan te doen u met dit eenvoudige middel, afkomstig van het comité 'Stop de Tunnelverkoop' de mogelijkheid te bieden weer wat helderheid te bieden in de Zeeuwse politiek.


 J

*Naamloze Vennootschap*

**N.V. Westerscheldetunnel**

**BEWIJS VAN AANDEEL**

*No: 1234*

Ik betaal ook belasting. Dit aandeel is daarom van mij!

**IK VERKOOP NIET**

Stop de Tunnelverkoop!  
Maak de Tunnel Tolvrij!

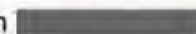
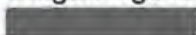
Meer informatie: <http://www.TunnelTolvrij.nl>



PROVINCIE ZEELAND  
AFD.  AFD. TERMIJN  
FEV  
DATUM 06   
DOC.NR. sta 0601464  
ZAAK NR.  
CLASS.

Aan het College van Gedeputeerde Staten  
Provincie Zeeland  
Postbus 6001  
4330 LA Middelburg

Datum 5 maart 2006

Betreft Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde van de statenleden  en  over de voorgenomen verkoop aandelen Westerscheldetunnel

1. Wat is de reden dat u uw voorstel tot verkoop van de aandelen wil doordrukken, terwijl het belang van de beoogde privatisering van de tunnel voor de Zeeuwse bevolking niet feitelijk is aangetoond?
2. U schrijft in uw brief van 28 februari, dat de beantwoording van de vragen die gesteld zijn in de commissie SBZ, volgt in uw statenvoorstel. Wij hebben om een duidelijke en transparante uitwerking gevraagd van uw voorstel met de beslispunten en de consequenties voor de Provincie en de gebruikers.  
In de door u achtergehouden correspondentie met de minister wordt deze duidelijkheid niet gegeven. Gezien het feit dat de Tweede Kamer om dezelfde vaagheden het voorstel aan de minister heeft teruggegeven, verzoeken wij u het voorstel terug te nemen tot er volledige duidelijkheid is.  
Bent u bereid het voorstel om de aandelen Westerscheldetunnel te verkopen, in het belang van een goede en weloverwogen besluitvorming, voorlopig in de koelkast te zetten totdat u het voorstel heeft uitgebreid met meer informatie over alternatieven, de inhoud van de concessie en de consequenties voor de provincie en de gebruikers?
3. Wat is de reden dat u in november de keuzemogelijkheden niet heeft voorgelegd aan PS, zodat PS in haar kaderstellende rol, had kunnen besluiten of de onderhandelingen met de minister door konden gaan?
4. Wat zijn uw beweegredenen geweest om de onderhandelingen uit november geheim te houden tot na de spoedvergadering van 13 februari?
5. Wij vragen ons af of u, gezien de inhoud van het voorstel van de minister naar de Tweede Kamer, of en zo ja wanneer, u de minister op de hoogte gebracht heeft van het besluit van de commissie SBZ van 13 februari 2006?
6. Er is naar onze mening geen enkele reden om overhaast over te gaan tot privatisering van de tunnel. Wij vragen ons daarom af wat nu uw echte reden is om de enige verbindingsweg tussen Zeeuws Vlaanderen en de rest van Zeeland met spoed te verkopen, op basis van een beperkt aantal uitgangspunten?

**Toelichting:**

Vorige maand heeft u met ongepaste haast een beslissing willen forceren om de Westerscheldetunnel te verkopen. Uw argumenten waren dat de mogelijkheden voor de Provincie om zelf de tunnel te kopen te beperkt waren en dat de Minister en de Tweede Kamer al op één lijn stonden inzake de verkoop. Er stond volgens u de Provincie niets anders te doen dan mee te gaan, omdat anders de realisatie van de Sluiskiltunnel geblokkeerd zou worden.

Inmiddels hebben de kranten vol gestaan van reacties van deskundigen die de verkoop van de tunnel aan een private ondernemer, niet in het voordeel voor Zeeland vinden. Hierbij is ook duidelijk geworden dat de voorgestelde koppeling tussen de verkoop van de tunnel en de tunnel Sluiskil geen noodzaak is, om de tunnel bij Sluiskil toch te kunnen realiseren. De BNG heeft aangegeven tegen een redelijk tarief de tunnel te kunnen voorfinancieren. Wij hebben u in de commissie SBZ al deelgenoot gemaakt van onze bedenkingen over de wijze van het besluitvormingsproces rondom de privatisering van de tunnel. Ondanks dat de commissie een duidelijke uitspraak heeft gedaan dat het voorstel niet rijp was voor behandeling in de

Provinciale Staten en de Tweede Kamer in meerderheid de plannen van de minister heeft bevroren, wilt u wederom met een voorstel komen om de verkoop van de aandelen van de tunnel te behandelen in de vergadering van maart.

In uw brief van 15 november gaat u er al vanuit dat PS in zullen stemmen met de verkoop. U hebt verzuimd om in november naar PS uw argumenten en uw correspondentie met de minister terug te koppelen. Zelfs bij de ingelaste spoedvergadering van de commissie SBZ heeft u verzuimd de commissie op de hoogte te stellen van deze briefwisseling. In het voorstel van de minister aan de Tweede Kamer van 27 februari 2006, staan zaken waarin te lezen is dat de Provincie Zeeland ingestemd heeft met de verkoop van de aandelen ten faveure van de Sluiskiltunnel. Wij vragen ons af of u, gezien de inhoud van het voorstel van de minister naar de Tweede Kamer, u eveneens verzuimd heeft om de minister op de hoogte te brengen van het besluit van de commissie SBZ.

De vragen die wij gesteld hebben in de commissie gaan veelal inhoudelijk in op de in de concessie te maken afspraken, zodat we de belangen van de burgers in Zeeland goed kunnen inschatten en kunnen overzien wat de daadwerkelijke gevolgen zijn als de tunnel verkocht wordt. Wij zijn van mening dat wij om tot een goede besluitvorming te kunnen komen, voldoende geïnformeerd moeten zijn over de door ons gestelde vragen en hieraan is op dit moment niet voldaan.

De Tweede Kamer heeft op bijna dezelfde argumenten als in de commissie zijn genoemd, het voorstel aan de minister teruggegeven. Nu de Tweede Kamer eerder neigt naar afstel in plaats van uitstel, wilt u toch uw voorstel doordrukken om de aandelen aan de Minister te verkopen. Omdat de belangen van de Zeeuwse burger ook voor u voorop moeten staan, verbazen wij ons hierover zeer. Wij vragen ons daarom af wat nu uw echte reden is om de enige verbindingsweg tussen Zeeuws Vlaanderen en de rest van Zeeland met spoed te verkopen, op basis van een beperkt aantal uitgangspunten.

[Redacted]

[Redacted]

Informatie: [Redacted] e-mail: [Redacted]  
[Redacted]@zeelandnet.nl

Stafafdelingen FEZ

Nota aan GS

Categorie

A

documentnummer  
sta 0602089  
onderwerp

zaaknummer

Verwijsnummer  
sta 0601464

Vragen Statenfractie PvdA over voorgenomen verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel

advies/besluit  
Vragen beantwoord

leden gedeputeerde staten

portefeuillehouder  
Suurmond, J.

vervanger  
Kramer, M.

besluit

datum Nummer paraaf secretaris voor uitvoering

3/4 / 15-15  
4 APR. 2006

59

aantal te paraferen stukken

behandeld door

naam afdeling doorkiesnummer datum  
[redacted] FEZ [redacted] 01-04-2006

parafen

Afdelingshoofd datum [redacted]  
Fin. Toets datum [redacted]  
Jur. Toets Datum paraaf  
Directeur datum paraaf  
op de hoogte

medeparafen

dir/afd I&V/V&V datum paraaf  
dir/afd - datum paraaf

aanwijzing

terug naar [redacted] J/N SA nee

nummers [redacted] eren bijlagen alle

Venz

15 APR. 2006

## Vragen van het lid der Staten ingevolge artikel 44 reglement van orde

### AANHANGSEL

tot de notulen van de provinciale staten van Zeeland 2006 nummer 143.

Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde van [redacted] en [redacted] inzake voorgenomen verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel (Ingekomen 06-03-2006)

Antwoorden van gedeputeerde staten:

1. Wat is de reden dat u uw voorstel tot verkoop van de aandelen wil doordrukken, terwijl het belang van de beoogde privatisering van de tunnel voor de Zeeuwse bevolking niet feitelijk is aangetoond?
1. Graag wijzen wij erop dat het initiatief om over te gaan tot een eventuele aandelenverkoop niet door ons is genomen. Het Ministerie van Financiën heeft naar aanleiding van een evaluatie van een aantal van haar staatsdeelnemingen geconcludeerd dat er geen redenen zijn om langer aandeelhouder te blijven. Vervolgens heeft Minister Zalm ons gevraagd wat ons standpunt is ten aanzien van de aandelen die in het bezit zijn van de Provincie Zeeland. Daarop hebben wij geantwoord dat wij in beginsel bereid zijn onze aandelen mee te verkopen, maar wel onder enkele belangrijke voorwaarden. Die voorwaarden bestaan zoals eerder aangegeven uit een adequate borging van onderhoud, veiligheid en beschikbaarheid alsmede de realisatie van een tunnel bij Sluiskil. Tevens hebben wij aangegeven dat een en ander niet mag leiden tot onacceptabele tariefsverhogingen.
2. U schrijft in uw brief van 28 februari, dat de beantwoording van de vragen die gesteld zijn in de commissie SBZ, volgt in uw statenvoorstel. Wij hebben om een duidelijke en transparante uitwerking gevraagd van uw voorstel met de beslispunten en de consequenties voor de Provincie en de gebruikers. In de door u achtergehouden correspondentie met de minister wordt deze duidelijkheid niet gegeven. Gezien het feit dat de Tweede Kamer om dezelfde vaagheden het voorstel aan de minister heeft teruggegeven, verzoeken wij u het voorstel terug te nemen tot er volledige duidelijkheid is. Bent u bereid het voorstel om de
2. Wij hebben kennis genomen van hetgeen aan de orde is gesteld in de commissie SBZ van 13 februari 2006. Mede op grond daarvan hebben wij besloten een nieuw voorstel aan u voor te leggen, waarbij aan alle genoemde zaken aandacht besteed zal worden. Inmiddels is ook bekend geworden dat de Tweede Kamer nadere informatie wenst van de minister. Eerst nadat alle informatie beschikbaar is zullen wij een nieuw voorstel aan u toezenden. Naar verwachting zal dit niet eerder zijn dan voor de statenvergadering van juni a.s.

aandelen Westerscheldetunnel te verkopen, in het belang van een goede en weloverwogen besluitvorming, voorlopig in de koelkast te zetten totdat u het voorstel heeft uitgebreid met meer informatie over alternatieven, de inhoud van de concessie en de consequenties voor de provincie en de gebruikers?

- |    |   |    |   |
|----|---|----|---|
| 3. | Wat is de reden dat u in november de keuzemogelijkheden niet heeft voorgelegd aan PS, zodat PS in haar kaderstellende rol, had kunnen besluiten of de onderhandelingen met de minister door konden gaan?  | 3. | Zoals u zelf reeds aangeeft gaat het om een onderhandelingsproces. In verband met de enorme financiële belangen voor de beide aandeelhouders kunnen niet alle zaken waarover onderhandeld wordt al in een vroegtijdig stadium openbaar gemaakt worden. Wel hebben wij steeds richting de minister kenbaar gemaakt dat al hetgeen wij hebben voorgesteld alleen onder voorwaarde van de uitdrukkelijke goedkeuring van uw Staten geëffectueerd kan worden.   |
| 4. | Wat zijn uw beweegredenen geweest om de onderhandelingen uit november geheim te houden tot na de spoedvergadering van 13 februari?  | 4. | In aanvulling op ons antwoord op vraag 3 willen wij nog opmerken dat de onderhandelingen in november nog absoluut niet in een afrondend stadium waren. Niet eerder dan in februari 2006 ontstond er duidelijkheid over de standpunten van de beide aandeelhouders. Het zou ongepast zijn om tijdens het onderhandelingsproces over belangrijke onderdelen reeds naar buiten te treden. Dit zou de onderhandelingspositie van de Provincie Zeeland naar onze mening zeker geen goed gedaan hebben. |
| 5. | Wij vragen ons af of u, gezien de inhoud van het voorstel van de minister naar de Tweede Kamer, of en zo ja wanneer, u de minister op de hoogte gebracht heeft van het besluit van de commissie SBZ van 13 februari 2006?   | 5. | Dit hebben wij –uiteraard nadat wij het Ministerie van Financiën hierover telefonisch informeel hebben geïnformeerd- per brief van 7 maart 2006 gedaan. Hierover hebben wij u overigens ook schriftelijk geïnformeerd.  |
| 6. | Er is naar onze mening geen enkele reden om overhaast over te gaan tot privatisering van de tunnel. Wij vragen ons daarom af wat nu uw echte reden is om de enige verbindingsweg tussen Zeeuws Vlaanderen en de rest van Zeeland met spoed te verkopen, op basis van een beperkt aantal uitgangspunten? | 6. | Bij de beantwoording van de vorige vragen zijn wij hierop al ingegaan. Zoals gezegd is het niet ons initiatief geweest. Maar wanneer de minister besluit zijn eigen aandelen te verkopen, dan kunnen wij dat niet tegenhouden. Het is dan zaak om gegeven de voorgenomen verkoop van de aandelen van het Ministerie van Financiën de Zeeuwse belangen zo goed mogelijk te behartigen. Wij menen daaraan voldaan te hebben door te pleiten voor de zaken die bij vraag 1 zijn genoemd.             |

MIDDELBURG, 04-04-2006

Namens de fractie van de PvdA

Gedeputeerde staten,



Drs. W.T. van Gelder  
Mr. Drs. L.J.M. Verdult

Moties gemeenten



# GEMEENTE SLUIS

Postadres:

Postbus 27  
4500 AA Oostburg

Girorekening:  
RABO

www.gemeentesluis.nl  
info@gemeentesluis.nl

Aan het college van Gedeputeerde Staten van Zeeland

Postbus 6001

4330 KA Middelburg

ons kenmerk : GRIF/U2004- 0148  
uw brief d.d. :  
uw kenmerk :  
behandeld door :  
doorkiesnummer :  
onderwerp : motie  
bijlage(n) : diversen

Oostburg, 3 december 2004

PROVINCIE ZEELAND  
DIRECTIE I & V  
AFD. AMBT  
AFD. TERMIJN  
DATUM 08 DEC. 2004  
DOC.NR.  
ZAAK NR. 0404024  
CLASS.

→ afdel  
afdel FER

Geacht college,

De raad van onze gemeente heeft in zijn vergadering van 25 november jongstleden een motie aangenomen. De motie houdt in dat de raad van oordeel is dat het meerderheidsbelang van de N.V. Westerscheldetunnel in overheidshanden dient te blijven.

Wij verzoeken u kennis te nemen van deze motie en nemen aan u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

NAMENS DE RAAD VAN DE GEMEENTE SLUIS

De griffier,

[Redacted signature]

[Redacted signature]



# Gemeente Sluis

## Raadsbesluit

---

### DE RAAD VAN DE GEMEENTE SLUIS;

gelet op artikel 34 van het Reglement van orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van de raad van de gemeente Sluis

### BESLUIT:

- een motie te hebben aangenomen inhoudende dat aan het college wordt verzocht om het standpunt: "dat de N.V. Westerscheldetunnel in overheidshanden dient te blijven", onder de aandacht te brengen van de Minister van Verkeer en Waterstaat en van het bestuur van de provincie Zeeland.

Sluis, 25 november 2004

DE RAAD VOORNOEMD,

De griffier,



**MOTIE**  
**(agendapunt 11c Westerscheldetunnel)**

Breskens 22 november 2004

Aan de Raad van de gemeente Sluis.

Motie voor raadsvergadering 25 november 2004 m.b.t. eventuele verkoop door het rijk van aandelen in de N.V. Westerscheldetunnel.

**Motie**

De raad van Sluis in vergadering bijeen, gehoord hebbende de berichten dat het rijk eventueel van plan is de aandelen in de Westerscheldetunnel te verkopen, is van mening dat het privatiseren van kerntaken van de overheid zoals het onderhoud en beheer van wegen voor de gebruiker geen voordelen oplevert.

Als voorbeeld kan gewezen worden op de veerverbinding tussen Vlissingen en Breskens waar de BBA voornemens is met een minimale bemensing te gaan varen.

Te verwachten is dat het service niveau nog verder zal verslechteren, de veiligheid er zeker niet op vooruit zal gaan terwijl de kosten voor de passagiers gelijk blijven of zullen stijgen.

De gemeenteraad is van mening dat het meerderheidsbelang in de N.V. Westerscheldetunnel in overheidshanden dient te blijven.

Verzoekt het college van Burgemeester en Wethouders om dit standpunt onder de aandacht te brengen van de Minister van Verkeer en Waterstaat en van het bestuur van de provincie Zeeland.

En gaat over tot de orde van de dag.

Ondertekening ;

PVDA

VVD/GB

CDA

D & T

Nieuw West

Besluit van de raad d.d. 25-11-2004:  
de motie wordt zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

**Stafafdeling FEZ****Nota aan GS****Categorie****B-dg**documentnummer  
sta 0405965

zaaknummer

verwijsnummer  
I&V 0404024

onderwerp

Motie gemeente Sluis inzake N.V.  
Westerscheldetunnel

advies/besluit

Kennis nemen van de motie van de gemeente Sluis  
waarin zij het standpunt inneemt om het  
meerderheidsbelang van de N.V.  
Westerscheldetunnel in overheidshanden te houden**leden gedeputeerde staten**portefeuillehouder  
Suurmond, J.

paraaf

vervanger  
Kramer, M.

paraaf

**besluit**

datum

Nummer

paraaf secretaris voor uitvoering

*GS 21 dec. 2004***21 DEC. 2004***21*

aantal te paraferen stukken

**behandeld door**

naam

afdeling

doorkiesnummer

datum

**parafen**

Afdelingshoofd

datum

datum

Fin. Toets

Jur. Toets

Datum

Directeur

datum

**medeparafen**

dir/afd

dir/afd

datum

datum

paraaf

paraaf

**aanwinsten**

terug naar J/N

~~nee~~ *nee*

nummers van de bijlagen

alle

16 dec

J:\Fez \Organisaties\Deelnemingen\NV Westerscheldetunnel\Diversen\Evaluatie Staatsdeelnemingen\GS-nota kennisname  
motie gemeente Sluis over aandeelhouderschap Westerscheldetunnel (sta 0405965).doc

**Samenvatting (teven inleiding):**

De gemeente Sluis heeft op 25 november 2004 een motie aangenomen waarin zij het standpunt inneemt om het meerderheidsbelang van de NV Westerscheldetunnel in overheidshanden te houden. Deze motie, die als bijlage is bijgevoegd, wordt ter kennisname aan u voorgelegd.

**Voorgeschiedenis:**

Het Ministerie van Financiën heeft aangegeven eventueel haar aandelen (95,4%) in de NV Westerscheldetunnel te willen verkopen. De Provincie Zeeland beschikt over het resterende deel (4,6%) van het aandelenpakket. De eventuele verkoop van de aandelen van het Ministerie van Financiën is in diverse Zeeuwse gemeenteraden onderwerp van gesprek geweest en heeft tot de nodige berichten in de media geleid.

**Vraag- en/of probleemstelling:**

Van de gemeente Sluis is een motie binnengekomen. GS wordt verzocht kennis te nemen van deze motie.

**Actieve informatieplicht (zie informatieplicht)**

Niet naar PS. Dit onderwerp wordt te zijner tijd gecombineerd met de standpuntbepaling over het aandeelhouderschap van de NV Westerscheldetunnel.

**Overweging en advies:**

De motie van de gemeente Sluis houdt in dat de raad van oordeel is dat het meerderheidsbelang van de N.V. Westerscheldetunnel in overheidshanden dient te blijven. Bij een eventuele verkoop door het Ministerie van Financiën van haar aandelen is het Rijk verplicht deze eerst aan te bieden aan de andere aandeelhouder, de Provincie Zeeland. Momenteel bestaat geen volledige duidelijkheid vanuit het Ministerie van Financiën over de eventuele verkoop van haar aandelen, alsmede de condities (o.a. prijs, datum van verkoop) waaronder een eventuele verkoop van de aandelen van het Rijk zal gaan plaatsvinden. Uw college wordt derhalve geadviseerd de motie van Sluis voor kennisneming aan te nemen en eventueel te betrekken bij de verdere besluitvorming.

**Financiële consequenties:**

N.v.t.

**Voorstel te nemen GS-Besluit (moet identiek zijn aan het voorblad):**

Kennis nemen van de motie van de gemeente Sluis waarin zij het standpunt inneemt om het meerderheidsbelang van de N.V. Westerscheldetunnel in overheidshanden te houden

Gemeente Middelburg  
Afdeling Ruimtelijk Beleid

Kanaalweg 3  
Postbus 6000  
4330 LA Middelburg

Tel (0118) 67 50 00  
Fax (0118) 62 37 17  
info@middelburg.nl  
www.middelburg.nl

STA0602740

Archiefexemplaar



PROVINCIE ZEELAND  
AFD. FE2 AMBT.  
AFD. TERMIJN [redacted] J  
DATUM 19 MEI 2006  
DOC.NR.  
ZAAK NR. sta 0602740  
CLASS.

Aan het college van Gedeputeerde Staten van  
Zeeland  
Postbus 6001  
4330 LA Middelburg

uw kenmerk

uw brief van

ons kenmerk

bijlage(n)

contactpersoon

datum

datum verzending

onderwerp

Verkoop Westerscheldetunnel

2006/7073

16 mei 2006

18 MEI 2006

Geacht college,

Namens de gemeenteraad van Middelburg tekenen wij protest aan tegen het voornemen om de Westerscheldetunnel aan een private onderneming te verkopen.

De gemeente Middelburg is van mening dat deze verbinding qua eigendom, beheer en onderhoud in de handen van de overheid dient te blijven.

De Westerscheldetunnel is een belangrijke verbinding voor Zeeland en Middelburg. Dat betekent dat de instandhouding van de tunnel en het gebruik van deze tunnel met redelijke tarieven voor nu en de toekomst gegarandeerd dient te worden. In onze optiek kan de overheid deze garantie beter bieden dan een private partij; temeer omdat er geen reëel alternatief is voor de verbinding tussen Zeeuws Vlaanderen en Midden-Zeeland.

Een onverhoopte verkoop van de Westerscheldetunnel aan een private onderneming zou deze partij een monopolie positie kunnen bezorgen met mogelijke nadelige gevolgen voor het gebruik van de tunnel in relatie met bijbehorende tariefstelling.

blad

2 van 2

onderwerp

Verkoop Westerscheldetunnel

Wij hopen dat met deze brief ons protest in uw overwegingen inzake een verkoop van de Westerscheldetunnel wordt meegenomen.

Uiteraard zijn wij gaarne bereid om onze mening nader toe te lichten.

Deze brief hebben wij mede aan de ministers van Financiën en Verkeer en Waterstaat. verzonden.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders van Middelburg

De secretaris

de loco-burgemeester

J

J



Stafafdelingen FEZ

Nota aan GS

Categorie

A-dg

documentnummer  
sta 0600950  
onderwerp

zaaknummer

verwijsnummer  
sta 0600951

Verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel

advies/besluit

- de aandelen van de provincie Zeeland samen met het Ministerie van Financiën te verkopen en het daarbij te realiseren overrendement te gebruiken voor de dekking van een investering in een tunnel bij Sluiskil;
- bijgevoegd voorstel hieromtrent voor te leggen aan Provinciale Staten.

*Resumptie*  
*S1465-1466*

leden gedeputeerde staten

portefeuillehouder	paraaf	<input type="checkbox"/>
Suurmond, J.	<i>op de hoogte</i>	<input checked="" type="checkbox"/>
vervanger	paraaf	
Kramer, M.		

besluit

datum	Nummer	paraaf secretaris voor uitvoering
		<input checked="" type="checkbox"/>

*7 FEB 2006*

*12*

aantal te paraferen stukken

*+1*

behandeld door

naam	afdeling	datum
<input checked="" type="checkbox"/>	FEZ	01-02-2006

parafen

Afdelingshoofd	datum	<input checked="" type="checkbox"/>
Fin. Toets	datum	
Jur. Toets	Datum	
Directeur	datum	<input checked="" type="checkbox"/>

medeparafen

dir/afd	datum	paraaf
I&V/V&V		
dir/afd	datum	paraaf
-		

aanwijzingen

terug naar	JA
nummers	alle

2 februari 2006

\\fez\organisaties\deelnemingen\nv westerscheldetunnel\diversen\evaluatie staatsdeelnemingen\voorstel verkoop aandelen wstgs-voorstel verkoop aandelen nv westerscheldetunnel (sta 0600950).doc

## **Uitleg DG:**

Bevat politiekgevoelige zaken

### **Inleiding/voorgeschiedenis:**

Het afgelopen jaar heb ik u veelvuldig geïnformeerd over de voortgang in het gecombineerde dossier Westerscheldetunnel/Kanaalkruising Sluiskil. We zijn nu op een punt aangekomen dat er een besluit genomen zal moeten worden. Het Ministerie van Financiën heeft te kennen gegeven dat indien geen besluit genomen, het alleen verder zal gaan in het verkoopproces. Dat is geen goede optie, want dat zou betekenen dat er in Zeeland in het vervolgtraject niet zoveel meer te kiezen valt. Daarom stel ik u in deze nota voor om een besluit te nemen over de positie van de provincie Zeeland t.a.v. de voorgenomen aandelenverkoop.

### **Vraag- en/of probleemstelling:**

Bent u bereid om de aandelen van de provincie Zeeland in de NV Westerscheldetunnel te verkopen onder de voorwaarde dat het daarbij te realiseren overrendement door het Ministerie van Financiën ter beschikking wordt gesteld voor de investering in een tunnel bij Sluiskil?

### **Actieve informatieplicht (zie [informatieplicht](#))**

Wel / ~~niet~~ naar PS. Het vervreemden van aandelen is een bevoegdheid van Provinciale Staten. Bijgevoegd treft u een statenvoorstel aan waarin wordt voorgesteld onze aandelen NV Westerscheldetunnel te verkopen onder een aantal voorwaarden.

### **Overweging en advies:**

Voor de inhoud verwijs ik u naar het statenvoorstel. Onnodig te melden dat het voorstel een aantal elementen bevat die politiek gevoelig zullen liggen. De hoogte van de tarieven inclusief kortingsregeling zoals die aan een nieuwe tunneleigenaar worden toegestaan, zijn daarbij ongetwijfeld de belangrijkste. Instemming met de voorgestelde verkoop betekent dat de realisatie van een tunnel bij Sluiskil een grote stap dichterbij komt. Garanties betreffende de verwachte verkoopopbrengst worden door het Ministerie van Financiën echter niet verstrekt en daarmee ook niet voor wat betreft een vast bedrag dat aan Zeeland uit de verkoop ter beschikking zal worden gesteld. Dat betekent dat we zullen moeten accepteren dat er een grote onzekerheid blijft over de mogelijkheid om Sluiskil te realiseren. Ik heb in het statenvoorstel beargumenteerd dat de alternatieven niet aantrekkelijk zijn, maar het vergt uiteindelijk een politieke afweging om te bepalen of de realisatie van Sluiskil opweegt tegen de prijs die ervoor moet worden betaald.

### **Financiële consequenties:**

Als PS instemmen met de verkoop zullen de financiële gevolgen zeer groot zijn. Ten eerste verkopen wij onze eigen aandelen. De prijs die wij daarvoor ontvangen is evenals bij het Rijk gebaseerd op een intern rendement van 7,5%. Het bedrag dat wij ontvangen dient allereerst ter dekking van de boekwaarde van de aandelen op onze balans. Per ultimo 2005 is die boekwaarde € 30,7 miljoen. Wij zullen echter een bedrag ontvangen dat groter is dan nodig om het financieel actief af te boeken. Is het meerdere dan vrij besteedbaar? Nee, dat is het niet. In de huidige situatie ontvangen wij jaarlijks dividend van de NV Westerscheldetunnel. Na de verkoop valt dat weg. In feite ontvangen we nu de contante waarde uitgekeerd van alle toekomstige dividenden, afgerekend tegen een intern rendement van 7,5%.

De verevening van alle baten en lasten van het aandeelhouderschap in de NV Westerscheldetunnel vindt zoals bekend, in combinatie met de exploitatie van het fiets-/voetveer, plaats via de reserve WOV. Overigens is het goed te realiseren dat wij aan de NV Westerscheldetunnel, wie de eigenaren daarvan ook zijn, in de resterende exploitatieperiode onze jaarlijkse exploitatiebijdrage moeten blijven betalen. Afgelopen week is de bijdrage over 2006 betaald, die bedroeg ruim € 2,5 miljoen.

Verder zullen er met het Ministerie van Financiën harde afspraken gemaakt moeten worden over de beschikbaarstelling van het overrendement. De minister is bereid dit voor Sluiskil ter beschikking te stellen, maar eerder heeft hij aangegeven dit alleen te zullen doen onder de voorwaarde van een sluitende investering en exploitatie. Dat is op dit moment nog niet geregeld. Hoe groot het tekort is om de investering te dekken is bekend zodra de aandelen zijn verkocht. Maar een groter probleem vormen de onderhoudslasten. De provincie Zeeland is er steeds vanuit gegaan dat deze voor rekening komen van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat, maar die hebben nog geen concrete toezeggingen gedaan.

### **Voorstel te nemen GS-Besluit (moet identiek zijn aan het voorblad):**

- de aandelen van de provincie Zeeland samen met het Ministerie van Financiën te verkopen en het daarbij te realiseren overrendement te gebruiken voor de dekking van een investering in een tunnel bij Sluiskil;
- bijgevoegd voorstel hieromtrent voor te leggen aan Provinciale Staten.

Documentnummer  
sta 0600951

Verwijsnummer  
sta 0600950

Onderwerp:  
Verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel

advies/besluit  
1. Vaststellen

2. Datum PS-vergadering  
17-02-2006

3. Gedeputeerde belast met behandeling  
Suurmond, J.

Vervanger  
Kramer, M.

**leden gedeputeerde staten**

portefeuillehouder  
Suurmond, J. Paraaf

Vervanger  
Kramer, M. Paraaf

**Besluit**

Datum Nummer paraaf secretaris voor uitvoering

7 FEB. 2006

12

J

Aantal te paraferen stukken

**behandeld door**

Naam Afdeling FEZ Datum 31-01-2006

**Parafen**

Afdelingshoofd	datum	paraaf
Jur. Toets	datum	paraaf
Fin. Toets	datum	paraaf
Directeur	datum	paraaf

**Medeparafen**

Dir/afd	datum	paraaf
-		
Dir/afd	datum	paraaf
-		
Dir/afd	datum	paraaf

**Aanwizingen**

Terug naar ambtenaar J/N  
JA

bijlage(n)  
Geen

nummers te distribueren bijlagen  
Alle

paraaf

Extra exemplaren behandelend ambtenaar

paraaf

*IS reeds verzonden volgens  
afdelingstheor 9/2*

Gedeputeerde  
belast met  
behandeling: Suurmond, J.

Vergadering PS: 17-02-2006  
Nr: FEZ-268  
Agenda nr:  
Vergadering GS: 07-02-2006  
Nr: sta 0600950/

Onderwerp: Verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel

VOORSTEL

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

● **Samenvatting:** U wordt voorgesteld de aandelen die de provincie Zeeland heeft in de NV Westerscheldetunnel samen met de medeaandeelhouder (Ministerie van Financiën) te verkopen. Het overrendement dat bij de verkoop gerealiseerd wordt zal gebruikt worden ter dekking van de investering in een tunnel bij Sluiskil.

## 1 Inleiding

Zoals bekend heeft minister Zalm eind 2004 het voornemen kenbaar gemaakt om de aandelen van het Rijk in de NV Westerscheldetunnel te verkopen. In dat kader heeft de minister ons begin vorig jaar gevraagd wat het standpunt is van de medeaandeelhouder provincie Zeeland bij een eventuele verkoop. Onze eerste reactie daarop was dat het aandelenbezit in de NV Westerscheldetunnel voor de provincie Zeeland een groot maatschappelijk en financieel belang vertegenwoordigt en dat bij het maken van een afweging voor het college een tweetal doelstellingen voorop staat. Dat zijn de aanleg van een tunnel bij Sluiskil en het in de hand houden van de tunneltarieven. Het is immers in het belang van Zeeland dat de gebruikers beschikken over een toegankelijke, betaalbare, snelle en veilige verbinding. Wij hebben u hierover per brief van 5 juli 2005 naar de stand van zaken op dat moment geïnformeerd. Wij beëindigden die brief met de opmerking dat wij u, zodra dat mogelijk was, nader zouden informeren over de uitkomsten van het overleg met de beide betrokken ministeries (Financiën en Verkeer & Waterstaat). Dat moment is nu aangebroken.

## 2 Inhoud van het voorstel

De afgelopen maanden zijn intensieve besprekingen gevoerd met de beide ministeries, zowel op ambtelijk als op bestuurlijk niveau. Tijdens die besprekingen is steeds gewerkt aan een model dat voor de beide betrokken aandeelhouders leidt tot realisatie van de eigen doelstelling(en). Uitkomst is het nu voorliggende voorstel waarin wordt uitgegaan van een gezamenlijke verkoop door de beide aandeelhouders van de aandelen NV Westerscheldetunnel, waarbij het bij de verkoop te realiseren overrendement beschikbaar wordt gesteld voor de aanleg van de Kanaalkruising Sluiskil. Ter toelichting worden de belangrijkste elementen verder toegelicht.

## 2.1 Tariefsontwikkeling

Zoals hiervoor al aangegeven is dit wat ons betreft één van de belangrijkste elementen uit het voorstel. Uitgangspunt is de huidige situatie waarin de tarieven op grond van de Tunnelwet jaarlijks door de exploitant mogen worden aangepast met een percentage gelijk aan inflatie plus 10% (in de eerste 2 jaar na opening). Dit percentage van 10% neemt in stappen van 2% per 2 jaar af naar een structureel tarievenplafond van inflatie plus 4% (vanaf 2010). Er wordt al vanaf de bouw van de Westerscheldetunnel rekening gehouden met een gemiddeld inflatiepercentage van 3%. Structureel mag de huidige exploitant (NV Westerscheldetunnel) dus de tarieven aanpassen met 7% per jaar en op dit moment zelfs met 11% (zijnde inflatie + 8%). Van de mogelijkheid om de tarieven aan te passen volgens deze wettelijk maximale percentages is tot op heden in de praktijk nog geen gebruik gemaakt. De laatste tariefswijziging is ingegaan op 1 januari 2006 toen de tarieven zijn verhoogd met gemiddeld 4,8%, ofwel inflatie + 1,8%.

Het voorstel impliceert dat het wettelijk kader wordt ingeperkt. Dit gebeurt door nadere afspraken te maken met de koper van de aandelen. De bestaande exploitant (NV Westerscheldetunnel) sluit met de verkopende partijen (Ministerie van Financiën en de provincie Zeeland) een concessieovereenkomst waarin nadere afspraken worden gemaakt over onder andere de maximaal toe te stane jaarlijkse tariefsaanpassingen. Een dergelijke concessieovereenkomst heeft een looptijd tot aan het einde van de exploitatieperiode. De koper van de aandelen NV Westerscheldetunnel zal zich derhalve moeten houden aan de bepalingen uit de concessieovereenkomst. Wij stellen voor om uit te gaan van een jaarlijks toegestane tariefstijging gedurende de rest van de exploitatieperiode van minimaal 2 procent boven inflatie en maximaal 3 procent boven inflatie. In paragraaf 2.7 zullen wij nader toelichten waarom op dit moment niet wordt uitgegaan van één vast percentage. Het voorstel gaat er dus vanuit dat de wettelijke mogelijkheid tot maximale tariefsverhogingen wordt ingeperkt van inflatie + 4 procent naar inflatie + 2 à 3 procent.

De daadwerkelijke tariefsaanpassingen worden zowel in de huidige situatie als in de situatie na verkoop jaarlijks vastgesteld door de tunnelexploitant c.q. diens aandeelhouders. Zoals hiervoor aangegeven is in de korte bestaansperiode nog geen gebruik van de wettelijk toegestane maximale verhogingen. Het is de verwachting dat een nieuwe eigenaar (zeer waarschijnlijk een marktpartij met commerciële overwegingen) veel ruimhartiger gebruik zal maken van de geboden mogelijkheden. Of er ook altijd volledig gebruik gemaakt zal worden van de mogelijkheden is niet op voorhand te zeggen. Daarbij speelt de prijselasticiteit van de vraag namelijk een grote rol. Een nieuwe exploitant schiet er natuurlijk niet zoveel mee op indien de tarieven volgens het toegestane maximum worden verhoogd, maar vervolgens blijkt dat er daardoor zoveel minder voertuigen van de tunnel gebruik maken dat de totale tolopbrengst lager uitvalt dan ingeval van een gematigder tariefsverhoging.

Dat wordt uitgegaan van een ondergrens in de toegestane tariefsverhoging (2 procent boven inflatie) heeft twee redenen. Ten eerste zal de aandelenverkoop een extra overrendement opleveren dat gebruikt kan worden voor de realisatie van de Kanaalkruising Sluiskil. Het is duidelijk dat wanneer aan de nieuwe exploitant geen extra verhoging boven inflatie zou worden toegestaan, er ook niet of nauwelijks sprake is van overrendement. Het geringe overrendement in de huidige situatie (volgens de laatste berekeningen ligt het intern rendement zo'n 0,4% boven de norm) levert niet voldoende middelen op. Bovendien was voor de handhaving van dit geringe overrendement een tariefsaanpassing per 1 januari 2006 nodig die hoger lag dan inflatie. Om een substantieel bedrag aan overrendement te realiseren voor een Kanaalkruising Sluiskil is dan ook een hoger plafond absoluut noodzakelijk. Ten tweede is er de gewenste ondernemersvrijheid. Kopers zullen waarschijnlijk geen interesse tonen in een concessie die slechts tariefstijgingen conform inflatie toestaat. Iedere tegenvaller (bijvoorbeeld door hoger dan geraamde onderhoudskosten) leveren voor de exploitant dan direct een financieel probleem op dat niet kan worden opgevangen aan de opbrengstenkant van de exploitatie. Dit is voor ondernemers dan ook veel te risicovol.

Dat wordt uitgegaan van een bovengrens in de toegestane tariefsverhoging (3 procent boven inflatie) heeft te maken met hetgeen wij maximaal acceptabel achten voor de tunnelgebruikers en voor de provincie Zeeland.

Om misverstanden te voorkomen melden wij nog dat alle hiervoor genoemde percentages betrekking hebben op de toltarieven voor de Westerscheldetunnel. De Kanaalkruising Sluiskil zal tolvrij worden gerealiseerd.

## 2.2 Kortingsregeling

In de vorige paragraaf is steeds gesproken over bruto toltarieven. De tunnelgebruiker is uiteraard slechts geïnteresseerd in hetgeen hij of zij netto voor een passage dient te betalen. Daarom is de kortingsregeling een essentieel onderdeel van het prijsbeleid. In de eerste jaren na opening van de tunnel is door de tunnelexploitant een korting verleend van 25% aan alle T-taggebruikers. Omdat de drempel voor het gebruik erg laag lag en de korting relatief erg hoog, dreigde de kortingsregeling aan haar eigen succes ten onder te gaan. Het rendement van de Westerscheldetunnel kwam steeds verder onder druk te staan, hetgeen de tunnelexploitant heeft doen besluiten om met ingang van 1 januari 2006 de kortingen voor de vier onderscheiden categorieën tunnelgebruikers niet langer als een percentage van de brutoprijs te verstrekken, maar als een vast bedrag. Deze aanpassing van de systematiek heeft tot gevolg dat de te verlenen korting in relatie tot de totale tolopbrengsten in de loop van de jaren steeds verder zal afnemen. Wij zijn van mening dat de combinatie van een afgebouwde kortingsregeling en de toe te stane maximale tariefsaanpassingen zoals beschreven in paragraaf 2.1 leidt tot een te zware belasting van de gebruikers. Daarom hebben wij aan het Ministerie van Financiën voorgesteld om ook in de resterende exploitatieperiode een substantieel bedrag voor kortingen ter beschikking te stellen. Daarbij denken wij eraan dat een vast percentage van de bruto tolopbrengsten van 15% beschikbaar dient te zijn voor een kortingsregeling. Hoe die kortingsregeling er precies uit gaat zien is naar de mening van de beide aandeelhouders een zaak van de tunnelexploitant. Een te rigide bepaling in de concessieovereenkomst zal een sterk prijsdrukkend effect hebben, waardoor de realisatie van een Kanaalkruising Sluiskil wordt bemoeilijkt.

## 2.3 Exploitatieperiode

Volgens de huidige bepalingen in de Tunnelwet eindigt de exploitatietermijn op 14 maart 2033. Daarna zal de Westerscheldetunnel, vergelijkbaar met de Zeelandbrug indertijd, tolvrij worden. De afgelopen jaren is binnen de provincie Zeeland druk gerekend aan allerlei modellen om de financiële dekking van een Kanaalkruising Sluiskil rond te krijgen. Daarbij gingen de gedachten uit naar een verlenging van de tolperiode met 20 jaar, dus tot en met 14 maart 2053. Volgens de berekeningen zou hierdoor een groot deel van de financiële dekking van de Kanaalkruising Sluiskil gerealiseerd kunnen worden. De berekeningen kennen echter wel een grote mate van onzekerheid, aangezien het gaat om opbrengsten die eerst in de verre toekomst gerealiseerd zullen moeten worden. Bovendien blijkt het erg lastig om een goede inschatting te maken de exploitatiekosten in de jaren 2033 tot en met 2053. Dit geldt met name voor de onderhoudskosten. Daarnaast is voor een tolperiodeverlenging op dat punt een wijziging van de Tunnelwet noodzakelijk. De voortgang en afloop van de parlementaire behandeling van een dergelijke aanpassing zijn vooraf niet met zekerheid in te schatten. Al deze onzekerheden leiden er bij verkoop toe dat een tolperiodeverlenging naar verwachting geen substantieel hogere verkoopopbrengst oplevert. Dit heeft ons doen besluiten om het idee van tolperiodeverlenging te laten varen.

## 2.4 Kanaalkruising Sluiskil

Het is duidelijk dat het niet de provincie Zeeland is die de aandelenverkoop heeft geïnitieerd. Verkoop van de aandelen is voor de provincie immers geen doel op zich. Maar gegeven het feit dat de grootste aandeelhouder zijn aandelen zal gaan verkopen, willen wij deze "bedreiging" graag omzetten in een "kans". Een kans om de realisatie van de Kanaalkruising Sluiskil in één klap een grote stap dichterbij te brengen. Op grond van de Motie Geluk komt het overrendement immers ten goede aan de Kanaalkruising Sluiskil. Dit is recentelijk in de Tweede Kamer ook nog eens bevestigd door de Minister van Financiën.

Er wordt steeds gesproken over een Kanaalkruising Sluiskil, maar wij denken daarbij aan een tunnel. Deze voorkeur is ook de uitkomst van de milieu-effect rapportage. Concreet gaat het om een tolvrije tunnel op een diepte van 13,5 meter. Waarschijnlijk zal de tunnel op een grotere diepte worden aangelegd (16 meter), maar dat is dan op verzoek van onze Zuiderburen. Uitgangspunt in de besprekingen die hierover zijn gevoerd is dat Vlaanderen de meerkosten wegens een verdiepte ligging voor zijn rekening zal nemen.

## 2.5 Definitie overrendement

Wat wordt nu precies verstaan onder overrendement? In feite is dit alles wat uitstijgt boven een intern rendement van 7,5%. Het besluit tot aanleg van de Westerscheldetunnel is indertijd mede gebaseerd op een investeringscalculatie. Daarbij is de methode gehanteerd waarbij een zogenaamd intern rendement is berekend. Dit rendement weerspiegelt de netto contante waarde van de verwachte geldstromen (operational cashflows) in relatie tot de geplande investering. Met andere woorden: indien alle toekomstige kasstromen contant worden gemaakt tegen 7,5%, dan is dit exact voldoende om de investeringen uit de bouwperiode te kunnen dekken. Daarmee vormt de 7,5% dus geen winst, want er is bijvoorbeeld geen rekening gehouden met de financiering van de investering. De norm van 7,5% als afweging om in te stemmen met de investering is in 1998 door het Ministerie van Financiën vastgesteld en is een vaststaand gegeven. Het model waarin het intern rendement wordt

berekend is de afgelopen jaren steeds geactualiseerd. Hoewel de berekening van een intern rendement in eerste instantie is bedoeld ter onderbouwing van het nemen van een investeringsbeslissing, is het voor het berekenen van het overrendement noodzakelijk de ontwikkeling ervan te blijven volgen. Indien nu de aandelen worden verkocht, dan worden de verwachte geldstromen in de jaren 2006 tot en met 2033 vervangen door één zeker bedrag op dit moment. Aldus kan worden vastgesteld hoeveel het overrendement exact bedraagt.

## 2.6 Verwachte omvang overrendement

Dit is het lastigste element uit het hele voorstel. Er is namelijk geen zekerheid vooraf te verkrijgen. Het Ministerie van Financiën heeft een aantal gerenommeerde onderzoeksbureaus opdracht gegeven hiernaar onderzoek te doen. De uitkomsten van die onderzoeken zijn uiteraard niet openbaar, aangezien het anders voor de geïnteresseerde kopers wel erg eenvoudig zou zijn om de hoogte van hun bod vast te stellen. De marktverkenningen hebben opgeleverd dat er in de markt veel interesse bestaat voor de aandelen van de NV Westerscheldetunnel. Daarbij moet u denken aan twee soorten geïnteresseerde bidders. Ten eerste de grote investeringsmaatschappijen, veelal gelieerd aan grote internationale zakenbanken. Ten tweede een aantal bedrijven die (in het buitenland) reeds infrastructuur op commerciële basis exploiteren. Een brede internationale interesse derhalve. De uitkomsten van de onderzoeken naar de verwachte biedprijzen hebben aangegeven dat er een substantieel bedrag aan overrendement gerealiseerd kan worden. Substantieel, maar vermoedelijk nog niet exact het bedrag dat noodzakelijk is voor de bouw van een tunnel bij Sluiskil. Het bedrag dat daarvoor nodig is, is uiteraard binnen de provincie Zeeland bekend. Vermelding van dit bedrag in dit statenvoorstel zou ertoe kunnen leiden dat schade wordt opgelopen bij een latere aanbestedingsprocedure. Het is immers voor de bouwbedrijven makkelijk rekenen indien men weet wat de opdrachtgever er voor over heeft. Daarom volstaan wij ermee om op deze plaats te vermelden dat het overrendement bij een 30 jarige concessie en een toegestane maximale tariefstijging van jaarlijks inflatie + 3 procent en een kortingsregeling die qua omvang meegroeit met de bruto tolopbrengsten, naar verwachting zoveel oplevert dat er een reële mogelijkheid bestaat om de tunnel bij Sluiskil te realiseren.

Hierbij tekenen wij aan dat de minister van verkeer en waterstaat tot nu toe geen toezegging heeft gedaan te zullen bijdragen in het project KKS, in het bijzonder in de onderhoudskosten. Wel is zij bereid nader met de provincie te overleggen als mocht blijken dat de gerealiseerde opbrengst onvoldoende is voor aanleg en onderhoud.

## 2.7 Het verkoopproces

Een aandelenverkoop heeft het karakter van een veiling en bestaat uit meerdere biedronden. In de eerste ronde worden alle geïnteresseerden uitgenodigd voor het uitbrengen van een niet-bindend bod. Op grond daarvan worden een beperkt aantal serieuze gegadigden uitgenodigd voor het uitbrengen van een bindend bod. Vervolgens wordt verder onderhandeld waarbij steeds minder bidders overblijven. Het traject is vergelijkbaar met de situatie zoals die zich recent heeft voorgedaan bij de verkoop door de gemeente Rotterdam van haar aandelen in AVR.

In paragraaf 2.1 kwam al even naar voren dat er nog geen concreet maximum tariefstijgingspercentage wordt vastgesteld. Uiteindelijk is dat wel de bedoeling. Door de deskundigen wordt geadviseerd om hooguit twee scenario's in de markt te zetten. Als van die mogelijkheid gebruik wordt gemaakt, dan voorkomt dit dat achteraf blijkt dat tarieven onnodig hoog zijn vastgelegd (als het meevalt) of dat het overrendement zodanig laag is dat er nog steeds geen reëel zicht is op de realisatie van een tunnel bij Sluiskil (als het tegenvalt). Daarom stellen wij een getrapte marktbenadering voor met twee scenario's. Eén scenario waarbij de koper de tarieven jaarlijks met maximaal 2% boven de inflatie mag verhogen en één waarbij dat percentage ligt op inflatie + 3%. Op grond van de reacties in de eerste ronde wordt definitief bepaald welk percentage uiteindelijk in de concessieovereenkomst zal worden opgenomen.

## 3 Alternatieven

Nadat bekend werd dat het Ministerie van Financiën zijn aandelen wilde verkopen hebben wij naar aanleiding van vragen van de VVD gemeld dat er wat ons betreft een viertal scenario's mogelijk zou zijn, te weten:

- ♦ verkopen van de eigen aandelen;
- ♦ huidig aandelenbelang handhaven;
- ♦ verwerven van de meerderheid van de aandelen;
- ♦ verwerven van alle aandelen.

Gebleken is dat het Rijk zijn aandelen als één pakket te koop aanbiedt, waarmee de derde mogelijkheid niet langer praktisch realiseerbaar is. De tweede mogelijkheid (niets doen) achten wij een ongeschikt alternatief. In dat scenario zullen wij als kleine overheidsaandeelhouder in relatie tot een grote commerciële aandeelhouder naar verwachting niet veel invloed kunnen uitoefenen op het beleid en bovendien levert dit scenario geen bijdrage aan de oplossing van het verkeersknelpunt bij Sluiskil.

Het komt er nu dus eigenlijk op neer dat er een keuze gemaakt moet worden tussen koop of verkoop. Of anders geformuleerd: wil de provincie Zeeland gebruik maken van de bestaande aanbiedingsregeling? Deze bepaling in de aandeelhoudersovereenkomst tussen Rijk en provincie Zeeland voorziet erin dat het Ministerie van Financiën als aandeelhouder bij verkoop haar aandelen in eerste instantie dient aan te bieden aan de provincie Zeeland.

#### **4 Afweging**

Het maken van een goede inhoudelijke afweging is lastig omdat er veel onzekerheden bestaan. Dit is inherent aan het feit dat het hier gaat om toekomstgerichte informatie. Bovendien is de facto sprake van twee grote projecten waarover een besluit moet worden genomen, te weten de verkoop van onze aandelen in de NV Westerscheldetunnel en de investering in een tunnel bij Sluiskil.

Wat voor ons wel duidelijk is geworden in de afgelopen maanden is dat het Ministerie van Financiën zijn aandelen zal gaan verkopen. Die verkooptransactie zal marktconform plaatsvinden. Ook indien de aandelen verkocht zouden worden aan de provincie Zeeland. Dit kan nu eenmaal niet anders op grond van Europese wet- en regelgeving.

Tegen die achtergrond hebben wij ons terdege afgevraagd of wij gebruik willen maken van het eerste recht tot koop van de aandelen van het Rijk. Wij zijn tot de slotsom gekomen dat dit niet het geval is. Daarvoor hebben wij een aantal belangrijke argumenten. Ten eerste biedt het geen oplossing voor het verkeersknelpunt bij Sluiskil. Het eerste recht tot koop is zodanig vormgegeven dat wij altijd dezelfde prijs zouden betalen dan de hoogste bieder. Die verkoopprijs zal vervolgens terugverdiend moeten worden, waardoor er nog nauwelijks geld overschiet voor een nieuwe investering in een tunnel bij Sluiskil. Ten tweede is het zo dat, om die hoge verwervingsprijs terug te kunnen verdienen, de tarieven jaarlijks verhoogd moeten worden. Net zoveel als door een commerciële exploitant die de aandelen tegen eenzelfde prijs zou hebben verworven. Daar zit dus geen voordeel in. Ten derde neemt de provincie Zeeland een zeer groot risico door zelf een tunnel te gaan exploiteren. Indien in de toekomst de verkeersaantallen blijken tegen te vallen ten opzichte van de huidige verkeersprognoses, dan kan dit de provincie Zeeland in serieuze financiële problemen brengen. Wij realiseren ons daarbij dat een verwerving van de aandelen NV Westerscheldetunnel een verveelvoudiging zou betekenen van ons huidig balanstotaal. Ten vierde achten wij het exploiteren van een tunnel in een toekomstige rijkswegenverbinding (N62) geen kerntaak van een provincie. Bij de besluitvorming in 1998 over de bouw van de Westerscheldetunnel is dit voor de provincie Zeeland ook nooit een inhoudelijk argument geweest om te participeren in de vennootschap. Ten vijfde biedt het voorstel de mogelijkheid om op hoofdlijnen invloed uit te oefenen op de hoogte van de tarieven in de komende jaren. Dit is in formele zin meer dan waar wij op grond van ons huidige aandelenbezit (4,6%) recht op hebben.

Met deze transactie ontstaat de situatie dat er zeer waarschijnlijk en in ieder geval veel eerder dan volgens de normale procedures een tunnel gerealiseerd kan worden bij Sluiskil. Met nadruk stellen wij dat hier nog een belangrijk risico ligt, namelijk dat de verkoopopbrengst tegen de verwachting in erg blijkt tegen te vallen. Wij zullen ons hoe dan ook moeten beraden over hoe daarmee in dat geval zal worden omgegaan.

#### **5 Vervolgtraject**

De hoofdlijn van de besluitvorming op dit moment is gezamenlijke verkoop met het Ministerie van Financiën van onze aandelen NV Westerscheldetunnel onder de condities zoals beschreven. In u hiermee instemt, dan zullen er nog een flink aantal zaken moeten worden geregeld in het kader van de verdere afwikkeling. Gelet op de bij het Ministerie van Financiën aanwezige expertise alsmede het grote belang dat het momenteel heeft in de NV Westerscheldetunnel, ligt het voor de hand dat het ministerie het voortouw daarin neemt. Daartoe zullen de nodige uitwerkingsovereenkomsten moeten worden gesloten. Daarbij is een snelle voortgang in ons eigen belang. Eén van de belangrijkste factoren die de uiteindelijke verkoopprijs bepaalt is de huidige rentestand. Geïnteresseerde kopers kunnen hun beschikbare kapitaal immers alternatief aanwenden. Een stijging van de rentestand zal een verminderde interesse c.q. een lager bod betekenen. En dat betekent weer een lager overrendement dat beschikbaar is voor de tunnel bij Sluiskil. Om een snelle afwikkeling mogelijk te maken vragen wij u ons te machtigen alle benodigde handelingen uit te voeren die noodzakelijk zijn voor de verdere uitvoering

van de aandelenverkoop. Als de uitkomsten van de verkoop bekend zijn, zullen wij een voorstel met betrekking tot de aanleg van de tunnel bij Sluiskil aan u voorleggen.

Uiteraard zal ons college u van het verloop van de verkoopprocedure regelmatig op de hoogte houden.

Begin vorig jaar heeft Minister Zalm toestemming gekregen van de Tweede Kamer om zijn plannen verder uit te werken. Wel heeft hij toegezegd dat, voordat tot een eventuele verkoop wordt overgegaan, hij de Tweede Kamer nader zal informeren over de gevolgen. Recent heeft de minister deze toezegging nog eens bevestigd. In de brief die hij op korte termijn aan de Tweede Kamer zal zenden, wordt het standpunt van ons college meegenomen. Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig bijgevoegd ontwerp-besluit.

gedeputeerde staten,

Drs. W.T. van Gelder, voorzitter,

Mr. Drs. L.J.M. Verdult, secretaris.

Ontwerp-besluit

De staten der provincie Zeeland,  
gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 07-02-2006, nr. sta 0600950/;

besluiten:

1. Alle aandelen die de provincie Zeeland heeft in de NV Westerscheldetunnel te verkopen volgens de in dit statenvoorstel beschreven uitgangspunten;
2. Het overrendement zoals in dit voorstel gedefinieerd aan te wenden voor de realisatie van de Kanaalkruising Sluiskil;
3. Het college van Gedeputeerde Staten te machtigen alle benodigde handelingen uit te voeren die noodzakelijk zijn voor de verdere uitvoering van de aandelenverkoop.

documentnummer  
sta 0600951

zaaknummer

verwijsnummer  
sta 0600950

paraaf / medeparaaf

Afdelingshoofd	datum	paraaf
Fin. Toets	datum	paraaf
Jur. toets	datum	paraaf
Directeur	datum	paraaf

Gemandateerde paraaf d.d.:

[Redacted] J

Besluit

Bijgevoegde brief vaststellen

*Anders brief naar  
staaten te resumptie*

*zie  
STA 0601004*

Aantal te paraferen bijlagen:

Behandeld door

naam	afdeling	datum
[Redacted] J	FEZ	12-01-2005

geadresseerde

bericht op brief van

adressering

kenmerk geadresseerde

Aan de voorzitter van Provinciale Staten

bijlage(n)

Eén (statenvoorstel)

onderwerp

Statenvoorstel verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel

aanwijzingen

verwerkt registratuur	paraaf	uiterste verzenddatum	
		10-02-2006	
tekstverwerking	paraaf	verzenddatum brief	paraaf
		opm. verzending	paraaf
collationeren	paraaf	terug naar ambtenaar J/N	paraaf
		JA	
Naar TVC gekopieerd d.d.	documentnaam		

verzenden afschriften aan

1. [Redacted]
2. [Redacted] J
3. [Redacted]
4. [Redacted]
5. [Redacted]
6. [Redacted]

nummers bijlagen

- alle  
alle  
alle

indien meer afschriften; adreslijst toevoegen

bericht op brief van:

Aan de voorzitter van Provinciale Staten

uw kenmerk:

ons kenmerk: sta 0600951

afdeling: Financieel-economische Zaken

bijlage(n): Eén (statenvoorstel)

behandeld door:

doorkiesnummer:

onderwerp: Statenvoorstel verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel

verzonden:

Middelburg, 7 februari 2006

Geachte voorzitter,

Hierbij zend ik u een statenvoorstel over de verkoop van de aandelen NV Westerscheldetunnel. Ik wil u voorstellen om bijgevoegd statenvoorstel te behandelen in de vergadering van Provinciale Staten van 17 februari 2006. Het feit dat alsmede de reden waarom wordt afgeweken van de reguliere termijn van toezending is reeds onder de aandacht gebracht van het Presidium.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten,  
namens dezen,

J

documentnummer

Zaaknummer

verwijsnummer

STA0601004

onderwerp

Verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel

advies/besluit

RESUMPTIE

Staten berichten

**leden gedeputeerde staten**

portefeuillehouder

paraaf

Suurmond, J.

vervanger

Kramer, M.

**besluit**

datum

nummer

paraaf secretaris

J

aantal te paraferen stukken

1

**Behandeld door:**

naam

afdeling

datum

[Redacted]

FEZ

[Redacted]

07-02-2006

**parafen**

**Medeparafen**

Afdelingshoofd

datum

7/2

[Redacted]

dir/afd

datum

Paraaf

Fin. Toets

datum

Jur. Toets

datum

paraaf

dir/afd

datum

Paraaf

Directeur

datum

paraaf

**geadresseerde**

bericht op brief van

Adressering

Aan Provinciale Staten van Zeeland

kenmerk geadresseerde

bijlage(n)

1

[Redacted]

onderwerp

Verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel

**aanwijzingen**

verwerkt registratuur

paraaf

uiterste verzenddatum

07-02-2006

tekstverwerking

paraaf

verzenddatum brief

13 FEB. 2006

collationeren

paraaf

terug naar ambtenaar J/N

JA

verzenden afschriften aan

1.

nummers bijlagen

2.

[Redacted]

3.

indien meer afschriften; adreslijst toevoegen

Provinciehuis, Abdij 6 Middelburg Postadres: postbus 6001 4330 LA Middelburg  
telefoon (0118) 63 10 11 fax (0118) 62 69 49

bericht op brief van:

Aan Provinciale Staten van Zeeland

uw kenmerk:

ons kenmerk: STA0601004

afdeling: Financieel-economische Zaken

bijlage(n): 1

behandeld door:

doorkiesnummer:

onderwerp: Verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel

**13 FEB. 2006**

verzonden:

Middelburg, 7 februari 2006

Geachte statenleden,

Hierbij doen wij u toekomen ons voorstel tot verkoop van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel. De ontwikkelingen rond deze vervreemding zijn de laatste weken in een stroomversnelling gekomen. Op 18 januari j.l. heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen ons college en het rijk. Hierbij is gebleken dat het rijk op zeer korte termijn het verkoopproces zal starten. Om onze positie te bepalen vooral met het oog op de realiseerbaarheid van een kanaalkruising bij Sluiskil heeft tussen 18 januari en heden nog herhaaldelijk overleg plaatsgevonden tussen de provincie en de beide betrokken ministeries (financiën en verkeer en waterstaat). Hierbij heeft de provincie voldoende informatie verkregen om tot een oordeel te komen over de eigen positie. Dit heeft geresulteerd in onze beslissing van heden die neergelegd is in bijgaand voorstel. Wij hebben het presidium verzocht dit voorstel te agenderen voor de statenvergadering van 17 februari a.s. Het presidium heeft hiermee ingestemd met de kanttekening dat een commissiebehandeling vooraf gewenst is. Daarom wordt een extra vergadering van de commissie sociale en bestuurlijke zaken uitgeschreven op 13 februari om 16.00 uur. Wij beseffen dat wij met deze procedure de besluitvorming door uw staten onder een grote tijdsdruk zetten. Helaas zien wij geen andere mogelijkheid. Het is in het belang van de provincie om snel een standpunt in te nemen over de verkoop van haar eigen aandelen. Dit standpunt is van groot belang voor de invloed die de provincie kan uitoefenen in het verkoopproces en de voorwaarden waaronder de aandelen worden vervreemd. Blijft een standpunt van de provincie op zeer korte termijn uit dat zal het ministerie zelfstandig het verkooptraject ingaan.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten.



documentnummer  
STA 0601401

Zaaknummer

verwijsnummer

onderwerp  
Verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel

advies/besluit

Staten berichten

**leden gedeputeerde staten**

portefeuillehouder paraaf

Suurmond, J.

vervanger

Kramer, M.

**besluit**

datum  
28-02-2006

nummer  
6dg

paraaf serienummer

aantal te paraferen stukken

1

**Behandeld door:**

[Redacted] J		afdeling FEZ	Doorkiesnummer [Redacted] J	datum 27-02-2006
<b>parafen</b>		<b>Medeparafen</b>		
Afdelingshoofd	datum 23/2	[Redacted]	dir/afd V.L.V.	datum 23/2
Fin. Toets	datum	[Redacted]		[Redacted] J
Jur. Toets	datum	paraaf	dir/afd	datum
Directeur	datum	paraaf		Paraaf

**geadresseerde**

bericht op brief van

Adressering

Aan de voorzitter van provinciale staten van Zeeland

kenmerk geadresseerde

bijslage(n)  
3

onderwerp  
Verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel  
**aanwijzingen**

verwerkt registratuur	paraaf	uiterste verzenddatum	
tekstverwerking	paraaf	zenddatum brief	paraaf
collationeren	paraaf	terug naar ambtenaar J/N JA	paraaf
verzenden afschriften aan			nummers bijlagen
1.	[Redacted] J		
2.	[Redacted]		
3.			

indien meer afschriften; adreslijst toevoegen

bericht op brief van:

Aan de voorzitter van provinciale staten van Zeeland

uw kenmerk:

ons kenmerk:

STA 06

afdeling:

Financieel-economische Zaken

bijlage(n):

3

behandeld door:



doorkiesnummer:

onderwerp:

Verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel

Verzonden:

Middelburg, 28 februari 2006

Geachte voorzitter,

Op 13 februari j.l. heeft de statencommissie sociale en bestuurlijke zaken ons voorstel inzake verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel (WST) behandeld. In de commissievergadering bleek dat er bij de staten nog veel vragen leefden onder meer over de inhoud van de te sluiten concessieovereenkomst.

Inmiddels heeft de minister van financiën een brief naar de Tweede Kamer gezonden met een nadere toelichting op zijn voornemen de aandelen WST te vervreemden. In deze brief geeft de minister een aantal antwoorden op door commissieleden gestelde vragen. De brief van de minister treft u als bijlage bij deze brief aan.

Op de overige vragen en opmerkingen van de commissie zullen wij ingaan in een aanvullend statenvoorstel dat wij u zo spoedig mogelijk zullen toesturen.

Ter informatie zenden wij hierbij nog de brief van ons college van 15 november 2005 aan de minister van financiën en het antwoord van de minister van 25 november 2005.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten,

,voorzitter

,secretaris

Directie Financieringen

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der  
Staten-Generaal  
Binnenhof 1a  
2513 AA Den Haag

Datum

27 februari 2006

Uw brief (Kenmerk)

Ons kenmerk

Fin 2006-0030 M

Onderwerp

Opvolging evaluatie NV Westerscheldetunnel

Ruim een jaar geleden, op 27 januari 2005, heb ik met leden van uw Kamer gesproken over onder andere de NV Westerscheldetunnel. Aanleiding voor dit debat was de evaluatie van het aandeelhouderschap van de Staat in deze NV, welke ik in november 2004 aan uw Kamer toezond<sup>1</sup>. In het debat heb ik de conclusie getrokken dat er ten aanzien van de Westerscheldetunnel een adequate borging van de publiek belangen bestaat. Echter, op een aantal punten is aanscherping en verfijning noodzakelijk, voordat tot vervreemding kan worden overgegaan.

#### *Concessie-overeenkomst*

Ter verfijning en voltooiing van het instrumentarium tot borging van de publieke belangen is er niet over één nacht ijs gegaan. In een vroeg stadium is geconstateerd, dat er diverse privaatrechtelijke overeenkomsten bestaan tussen overheid en NV Westerscheldetunnel ter borging van de publieke belangen. Het is wenselijk deze te integreren in één concessie-overeenkomst, waarin tevens de nog uitstaande punten in het debat van 27 januari worden meegenomen. Aan de concessie-overeenkomst is in goede samenwerking gewerkt met mijn collega van Verkeer en Waterstaat en de NV Westerscheldetunnel. Ook Gedeputeerde Staten van de Provincie Zeeland heeft in het proces input geleverd. In de bijlage van deze brief, gezamenlijk opgesteld met Gedeputeerde Staten, staan enkele belangrijke uitgangspunten van de concessie-overeenkomst.

Iets nader wil ik stilstaan bij de punten die tijdens het debat op 27 januari 2005 zijn genoemd. Ook deze worden in de concessie-overeenkomst geadresseerd:

---

<sup>1</sup> Kamerstukken 2004-2005, 28 165, nr. 17

- Tariefstijgingen  
De jaarlijkse tariefstijgingen van de NV Westerscheldetunnel zijn thans bij wet gemaximeerd tot inflatie + 8%, in waarbij dit trapsgewijs zal afnemen tot een niveau van inflatie + 4%. Ter bescherming van de gebruikers van de Westerscheldetunnel en in het bijzonder de inwoners van Zeeland, is het kabinet bereid in de concessie-overeenkomst een beperking van de maximale jaarlijkse tariefstijging op te nemen, daarbij acceptierend dat dit negatieve gevolgen heeft op de verkoopopbrengst. Met de Provincie is gekozen het plafond te verlagen tot een jaarlijkse stijging van maximaal inflatie + 3%, met ingang van 2007.
- Staat van de tunnel bij ommekomst  
In de concessie-overeenkomst worden prestatie-eisen gesteld, waaraan de concessionaire (de NV) aan het eind van de concessieperiode moet voldoen. Eerst wanneer de tunnel voldoet aan de prestatie-eisen in de concessie-overeenkomst, zal de concessiegever de concessionaire ontslaan van zijn verplichtingen.
- Kwaliteit van voorzieningen  
De kwaliteit van de voorzieningen wordt gewaarborgd door de prestatie-eisen in de concessie-overeenkomst.

Volledigheidshalve meld ik u verder, dat ook in de toekomst uitvoering gegeven zal worden aan de Motie [REDACTED], waarin verzocht werd om een korting voor veelgebruikers van de Westerscheldetunnel. De exploitant zal in de nieuwe situatie door middel van een clause in de concessie-overeenkomst gebonden zijn om 15% van zijn door tolheffing vergaarde inkomen te bestemmen voor een veelgebruikersregeling.

Ten slotte zal de private exploitant geen gebruik kunnen maken van de bij wet geboden mogelijkheid tot verlenging van de concessieduur bij tegenvallende resultaten. Waar voorheen onduidelijkheid bestond voor de termijn van tolheffing, is nu maart 2033 als definitieve einddatum gekozen.

#### *Economische onderbouwing van vervreemding*

Vorig jaar januari hebben leden van uw Kamer aangegeven behoefte te hebben aan onderbouwing van de vervreemding. Zij verzochten mij concreet aan te tonen dat vervreemding economisch een goede beslissing is.

Ten tijde van de besluitvorming over de aanleg van de Westerscheldetunnel is als beleidsuitgangspunt gekozen, dat een minimaal projectrendement van 7,5% noodzakelijk is. Met verkoop van de aandelen eindigt het project voor de Staat en kan aan de hand van een netto contane waardeberekening, de gebruikelijke bedrijfseconomische techniek, het projectrendement worden berekend. De uitgaven en ontvangsten (waaronder de verkoopopbrengst) worden, rekening houdend met de tijd, in een analyse vergeleken en een rendement wordt bepaald.

Het is zeer waarschijnlijk dat de verkoopopbrengst ruim voldoende zal zijn om een projectrendement van 7,5% daadwerkelijk te realiseren. Een belangrijke reden dat het verwachte projectrendement hoger is dan 7,5% is het feit dat de markt voor investeringen in infrastructuur momenteel buitengewoon gunstig is. Ik doe in dit verband een drietal observaties.

---

<sup>2</sup> Kamerstukken 1997-1998, 25675, nr. 17

Ten eerste kent tolinfrastructuur momenteel historisch gezien relatief hoge waarderingen. Tolinfrastructuur kent goede groeiperspectieven, omgeven door relatieve voorspelbaarheid en betrouwbaarheid, wat in het bijzonder aantrekkelijk is voor pensioen- en verzekeringsfondsen. Ook de huidige lage rentestand speelt mee.

Ten tweede is er momenteel een grote vraag van investeerders naar tolinfrastructuur. Tal van gespecialiseerde infrastructuurfondsen zijn opgezet of worden opgezet om op zoek te gaan naar aantrekkelijke investeringen. Mij is ter ore gekomen dat veel van deze fondsen buitengewoon geïnteresseerd zijn in de NV Westerscheldetunnel. Ten derde betrekken weliswaar steeds meer (Europese) overheden de private sector bij het exploiteren van infrastructuur door middel van concessie-overeenkomsten, maar is het aanbod nu nog beperkt. Gelet op de hoge waarderingen, de grote vraag vanuit de private sector en het nu nog beperkte aanbod, verwacht ik een goede prijs voor de aandelen.

#### *Conclusie*

Alles overziend acht ik nu het moment rijp om tot vervreemding over te gaan. De opbrengst van de vervreemding wordt volgens de gebruikelijke systematiek aangewend ter aflossing van de staatsschuld. Echter, dit geldt slechts voorzover de opbrengst een vooraf bepaald projectrendement van 7,5% genereert. Eventueel 'overrendement', dat wil zeggen verkoopwinst waardoor het rendement voor de overheid boven 7,5% uit zou stijgen, zal ter beschikking worden gesteld aan de regio.

Met de Provincie Zeeland is overeengekomen dat het 'overrendement' uit de NV Westerscheldetunnel ingezet wordt ter realisatie van een betere kruising van de N 61 met het kanaal van Gent naar Terneuzen bij Sluiskil. Door nu over te gaan op vervreemding worden de door de markt verwachte opbrengsten uit exploitatie van de Westerscheldetunnel contant gemaakt. Dit geldt ook voor het 'overrendement'. Er komt daarmee zekerheid over het projectrendement en het bedrag dat beschikbaar is voor realisatie van een Kanaalkruising bij Sluiskil. Door vervreemding van de NV Westerscheldetunnel komt daarmee ook realisatie van een Kanaalkruising bij Sluiskil een stuk dichterbij.

De Minister van Financiën,

G. Zalm

Bijlage:

- [Uitgangspunten concessie-overeenkomst](#)

## **Bijlage 1: Uitgangspunten in de concessie Westerschelde Tunnel**

De Staat zal een concessie-overeenkomst met de NV Westerscheldetunnel aangaan. In een dergelijke overeenkomst worden de verplichtingen en verantwoordelijkheden verband houdende met de concessie nader geregeld. De volgende uitgangspunten zullen in de concessie-overeenkomst aan bod komen.

### Ten aanzien van de beschikbaarheid

Gelet op het belang van de verbinding tussen Zuid-Beveland en Zeeuws-Vlaanderen is het vereist dat deze verbinding maximaal beschikbaar is. Dat wil zeggen dat alleen in uiterste noodzaak beide tunnelbuizen afgesloten mogen worden. Dat zou het geval kunnen zijn als bij een calamiteit in één buis de hulpverlening met het oog op de veiligheid via de andere buis moet plaatsvinden of indien door een incident dusdanige schade aan de Tunnel is ontstaan dat afsluiting noodzakelijk is.

### Ten aanzien van het onderhoud

De kwaliteit van het onderhoud dient op een adequaat niveau te worden gehandhaafd. Uitgangspunt zijn de eisen die door Rijkswaterstaat aan het onderhoud worden gesteld aan andere tunnels binnen de rijkshoofdinfrastructuur in Nederland. Aan de hand van prestatie-eisen zoals vastgelegd in de concessie-overeenkomst vindt verantwoording en toezicht plaats.

### Ten aanzien van de veiligheid

De veiligheid van de tunnel dient optimaal gewaarborgd te worden. De eisen die aan de veiligheid worden gesteld, dienen minimaal op het huidige niveau te worden gehandhaafd. Naast de strikte naleving van de regelgeving dienen ook de afspraken met de regionale veiligheidsinstanties te worden geëerbiedigd.

### Ten aanzien van dreigende financiële instabiliteit

Het systeem van de concessie kan financiële instabiliteit of in uiterste geval faillissement van de NV Westerscheldetunnel in absolute zin niet voorkomen, evenmin als nu overigens. Wel kunnen de gevolgen ervan worden beperkt. Onderzocht zal worden in hoeverre het nuttig en noodzakelijk is om indien financiële instabiliteit aan de orde is, aan de financiers van de NV Westerscheldetunnel een mogelijkheid te bieden om exploitatie op dezelfde voorwaarden voort te zetten. In geval de Staat de concessie-overeenkomst zou willen beëindigen wegens, bijvoorbeeld, wanprestatie van de NV Westerscheldetunnel, worden dan de financiers eerst in staat gesteld een reddingsplan op te stellen en uit te voeren. In de regel zullen de financiers van dat recht gebruik maken om zo alsnog de continuïteit van de onderneming zeker te stellen. Dat garandeert overigens niet dat het reddingsplan ook echt zal slagen.

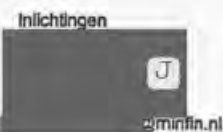
Directie Financieringen

Gedeputeerde Staten van de Provincie Zeeland  
Postbus 6001  
4330 LA Middelburg

Datum  
25 november 2005

Uw brief (Kenmerk)  
I&V 0504151

Ons kenmerk  
Fin 2005-01162 U



Onderwerp  
Vervreemding aandelen NV Westerscheldetunnel

Geacht college,

Met belangstelling heb ik kennis genomen van uw voorstellen in het kader van de eventuele vervreemding door de Staat van de aandelen in NV Westerscheldetunnel. In november 2004 heb ik kenbaar gemaakt vervreemding van het aandelenbelang van de Staat in NV Westerscheldetunnel te overwegen. Op 27 januari van dit jaar is dit voorstel besproken met de Tweede Kamer, waaruit bleek dat inperking van de jaarlijkse stijging van de tarieven van de Westerscheldetunnel evenals kwaliteit na ommekomst belangrijke aandachtspunten zijn, welke geadresseerd dienen te worden vooraleer overgegaan kan worden tot vervreemding.

Daaropvolgend heb ik u, de provincie, per brief in april van dit jaar, als 4,6%-medeaandeelhouder in de gelegenheid gesteld uw positie ten aanzien van al dan niet verkopen te bepalen. Uw recente brief van 15 november jl. zie ik als een antwoord op deze brief.

Statutair bezit de provincie Zeeland een 'eerste recht' te bieden op de aandelen die door de Staat gehouden worden. U geeft in uw brief van 15 november jl. aan van dit recht af te zien indien de Staat aan de Provincie toezeggingen doet in relatie tot de realisatie van een tunnel bij Sluiskil. Ik noem in het bijzonder uw claim van € 300 mln. uit de verkoopopbrengst voor aanleg van een tolvrije tunnel bij Sluiskil.

Uw wens om € 300 mln uit de verkoopopbrengst van de WST te bestemmen, kan ik niet honoreren. Wel herhaal ik mijn toezegging dat het zogenoemde overrendement van de Westerscheldetunnel ook in geval van vervreemding van de NV beschikbaar is voor de eventuele realisatie van een kanaalkruising bij Sluiskil. Uit uw opmerking dat burgers die – als frequent gebruiker van de Westerscheldetunnel – een lastenverzwaring ondergaan, meeprofiteren van de voordelen van de aanleg van een nieuwe tunnel maak ik op dat u (mits redelijk) een tariefverhoging van de Westerscheldetunnel uit te leggen acht.

Uw voorstel tot een inperking van de tariefstijgingen tot maximaal 1% boven inflatie geeft de directie van NV Westerscheldetunnel onvoldoende ondernemingsvrijheid om een goede exploitatie van de Westerscheldetunnel waar te kunnen maken. Dit geldt ook voor de exacte invulling van het kortingsregime. Een dergelijke zeer beperkte mogelijkheid om het tarief in de toekomst te laten stijgen, zal naar verwachting geen € 300 mln. overrendement opleveren.

Uw stellingname over onderhoudskosten ligt in beginsel op het beleidsterrein van mijn collega van Verkeer en Waterstaat. Echter, de eis dat de beheer- en onderhoudslasten van de Kanaalkruising Sluiskil door het Rijk dienen te worden gedekt, betekent een impliciete verhoging van de Rijksbijdrage. Hiervan kan alleen sprake zijn voor zover dit past binnen de afspraak over het overrendement. Ik ben bereid om U hierin een tegemoetkoming te bieden die inhoudt dat voorzover het overrendement een bedrag van € 300 mln. te boven gaat deze meeropbrengst 50/50 tussen Staat en Provincie Zeeland te delen.

Om voortgang bij de verkoop te bespoedigen, doe ik U onderstaande een tweetal voorstellen voor het vervolgproces.

Ten eerste kan ik uw wens tot het inperken van de tariefstijging overnemen om vervolgens op 'best efforts' te verkopen. Het daaruit voortvloeiende overrendement kan worden ingezet voor de Kanaalkruising Sluiskil. Ik kan u hierbij geen bedrag toezeggen omdat de verkoopprijs en daarmee het overrendement pas bekend zal zijn na ondertekening van een verkoopcontract.

Ten tweede geef ik u in overweging een minder rigide inperking van de tariefstijging toe te staan, waarbij ik denk aan inflatie + 3%. Dit is een aanzienlijk beperktere stijging dan thans is toegestaan op basis van de wet, hetgeen dus richting achterbannen goed uit te leggen lijkt. Ook in deze optie kan ik u geen bedrag toezeggen echter het moge duidelijk zijn dat een minder rigide inperking positieve gevolgen zal hebben voor het overrendement.

Ik verzoek u mij een antwoord voor het kerstseizoen te doen toekomen.  
De Minister van Financiën,



bericht op brief van:

uw kenmerk:

ons kenmerk: I&V 0504151

afdeling: Verkeer en Vervoer

bijlage(n): Geen

behandeld door:

doorkiesnummer:

onderwerp:

Verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel / Kanaalkruising Sluiskil

Aan de Minister van Financiën  
de heer drs. G. Zalm  
Postbus 20201  
2500 EE 's-GRAVENHAGE

verzonden:

**18 NOV. 2005**

Middelburg, 15 november 2005

Geachte heer Zalm,

In vervolg op onze briefwisseling betreffende de voorgenomen verkoop van de aandelen NV Westerscheldetunnel (WST), hebben recent meerdere gesprekken op ambtelijk niveau plaatsgevonden. Naar aanleiding daarvan gaarne het volgende.

Verkoop van de aandelen WST is zowel afhankelijk van politiek-bestuurlijke en maatschappelijke consensus in Zeeland over het principe van privatisering, als over de financiële gevolgen daarvan voor de gebruikers van de tunnel. Uit de politieke reacties op het recent geuite voornemen van de directie van de WST de toltarieven in omvang en structuur aan te passen, kan worden afgeleid dat in Zeeland onvoldoende draagvlak bestaat voor een verhoging van de tarieven om bedrijfseconomische redenen alleen. Dat geldt mutatis mutandis dus ook voor een (extra) verhoging ten gevolge van de verkoop van de onderneming aan een private partij, die een hoger bedrijfseconomisch rendement dan de bekende 7,5% met haar investering zal willen realiseren.

Mede hierdoor zijn wij ervan overtuigd geraakt dat vervreemding van de aandelen WST alleen haalbaar is als de verhouding tussen tariefstijging enerzijds en het dienen van wezenlijke Zeeuwse belangen met (een deel van) de opbrengst daarvan anderzijds in balans is. Wij zijn van mening dat het opheffen van het verkeersknelpunt bij Sluiskil - door middel van een tunnel onder het Kanaal van Gent naar Terneuzen - een belangrijke bijdrage kan leveren aan het bereiken van dat evenwicht. Burgers die - als frequent gebruiker van de WST - een lastenverzwaring ondergaan, profiteren dan ook immers van de voordelen van de aanleg van een nieuwe tunnel.

Wij zijn bereid voor een dergelijke evenwichtige benadering draagvlak in Zeeland na te streven. Deze verantwoordelijkheid kan echter alleen worden waargemaakt als alle voor inhoudelijke en politiek-bestuurlijke oordeelsvorming noodzakelijke gegevens ongeclausuleerd ter beschikking van de provincie Zeeland worden gesteld. Naar wij hebben begrepen, bestaat op ambtelijk niveau bij uw ministerie begrip voor dit standpunt, zij het dat terecht gewezen is op de complicaties die samenhangen met de mogelijkheid van de provincie Zeeland om een beroep te doen op de statutaire aanbiedingsregeling. Om uit deze impasse te komen willen wij u het volgende voorstellen. Wij zijn als college van Gedeputeerde Staten bereid definitief afstand te doen van de aanbiedingsregeling op basis van de volgende uitgangspunten:

- a) Uit de verkoopopbrengst van de aandelen NV Westerscheldetunnel wordt een bedrag afgezonderd dat nodig is voor de realisatie van een tolvrije tunnel bij Sluiskil op een diepte van 13,5 meter. Wij gaan daarbij uit van een bedrag van € 300 miljoen (exclusief BTW, prijspeil 1 januari 2006). Over de uitvoering van het project zal nog overeenstemming moeten worden bereikt.
- b) Aangezien de tunnel bij Sluiskil onderdeel uit gaat maken van een Rijksweg komen de onderhoudskosten ervan voor rekening van het Rijk.
- c) De verlenging van de tolperiode met 20 jaar wordt wettelijk mogelijk gemaakt.

- d) De toegestane tarieven in de concessieovereenkomst mogen jaarlijks worden aangepast met maximaal 1 procent boven de werkelijke inflatie. Daarbij gaan wij ervan uit dat de omvang van de op dit moment verstrekte kortingen in relatie tot de omzet wordt gehandhaafd. Wat ons betreft staat het de concessiehouder binnen die grenzen vrij te besluiten tot een andere kortingsregeling.

Indien u kunt instemmen met bovenstaande uitgangspunten zullen wij zoals aangegeven aan Provinciale Staten adviseren om definitief af te zien van ons recht gebruik te maken van de aanbiedingsregeling. Zoals u weet is de definitieve instemming van de zijde van de provincie Zeeland een bevoegdheid van Provinciale Staten. Wij zullen ons echter ten volle inzetten voor het bereiken van politiek-bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak binnen Zeeland voor het principe van vervreemding alsmede een voortvarende afwikkeling ervan.

Wij stellen voor deze uitgangspunten en de rol van de verschillende betrokken partijen vast te leggen in een memorandum, waarin alle partijen verklaren gezamenlijk toe te zullen werken naar vervreemding van de aandelen NV WST en de totstandkoming van een tunnel bij Sluiskil. Gelet op de verschillende rollen en belangen die in het geding zijn lijkt ons dat u, de minister van Verkeer en Waterstaat en het provinciebestuur van Zeeland de ondertekenende partijen zullen moeten zijn. Daarbij zouden tevens afspraken gemaakt moeten worden over de termijn waarbinnen de tunnel Sluiskil gerealiseerd wordt en zijn wellicht nog andere aspecten nader uit te werken.

Om tot effectieve samenwerking te komen is het van wezenlijk belang dat op ambtelijk niveau een overlegstructuur wordt gecreëerd, waarbinnen directe informatie-uitwisseling en discussie mogelijk is over alle inhoudelijke en politiek-bestuurlijke kwesties die voor een succesvolle afronding van dit dossier relevant zijn.

Wij hopen door middel van dit voorstel een constructieve bijdrage te leveren aan de bevordering van voortgang in dit dossier. Gaarne zijn wij bereid een en ander nader toe te lichten tijdens het voor dit najaar met u te plannen bestuurlijke overleg. Wij gaan er van uit dat u bereid bent deze uitnodiging te aanvaarden.

Ten slotte vragen wij uw aandacht voor het onlangs publiek gemaakte voorstel van de directie van de NV Westerscheldetunnel om de toltarieven in omvang en structuur te wijzigen. De besluitvorming in de aandeelhoudersvergadering van 30 november aanstaande zouden wij graag in overeenstemming zien met het voorgaande.

Een afschrift van deze brief zenden wij aan de Minister van Verkeer & Waterstaat.

Hoogachtend





**PROVINCIE ZEELAND**  
AFD. FEZ AMBT.  
AFD. TERMIJN [redacted] J  
DATUM 14 APR. 2006  
DOC.NR. 5790602202  
ZAAK NR.  
CLASS.

Maakt meer mogelijk!

De heer mr.dr.s. A.J.G. Poppelaars  
Gedeputeerde Staten van de Provincie Zeeland  
Postbus 6001  
4330 LA MIDDELBURG

datum 13 april 2006  
uw kenmerk --

onderwerp Toezending diverse stukken  
van [redacted] J  
doorkiesnummer [redacted] J  
e-mailadres [redacted] J@westerscheldetunnel.nl  
ons kenmerk NV 2006.30929  
bijlage(n) 2

1465

51470  
1471

Geachte heer Poppelaars,

Hierbij stuur ik u een memo over de concessieovereenkomst aandelenverkoop, ten behoeve van de vergadering van de Raad van Commissarissen op 20 april a.s.

Tevens stuur ik u een kopie van het vastgesteld en ondertekend verslag van de aandeelhoudersvergadering van 30 november 2005.

Met vriendelijke groet,

[redacted signature block] J

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

Maakt meer mogelijk!

## Memo

Raad van Commissarissen

datum 13 april 2006  
kenmerk NV 2006.30930

onderwerp Concessieovereenkomst aandelenverkoop  
van [REDACTED]  
doorkiesnummer [REDACTED]  
e-mailadres [REDACTED]@westerscheldetunnel.nl  
bijlage(n) --

Geachte heren,

In de RvC vergadering van 29 maart 2006 is afgesproken dat de RvC zich op 20 april zal beraden over de stand van zaken van de aandelenverkoop in het algemeen en de concessieovereenkomst in het bijzonder. Deze notitie dient ter voorbereiding van dit overleg.

Alvorens inhoudelijk op de concessieovereenkomst in te gaan, zal ik eerst de structuur van deze notitie verder uitwerken. Doelstelling van de bespreking is enerzijds dat de RvC op de hoogte is van de actuele stand van zaken, zonder zich teveel met details te hoeven bezig houden. Anderzijds is het de bedoeling om een aantal kaders overeen te komen, die als leidraad kunnen dienen voor de directie bij het voeren van de onderhandelingen over de concessieovereenkomst.

Hiertoe is deze notitie als volgt opgebouwd:

- Korte weergave van het doel van de concessie overeenkomst.
- Wat is de rol van de RvC bij de concessieovereenkomst?
- Hoe prioriteiten aan te brengen in de onderwerpen van de concessieovereenkomst?
- Samenvatting van de concessiebepalingen en van de meest cruciale onderwerpen en problemen.
- Voorstel voor verdere aanpak.

De bovengenoemde opbouw wordt hierna verder uitgewerkt.

Elke paragraaf wordt vervolgens (indien van toepassing) afgesloten met vragen en/of stellingen voor de RVC.

## Het doel van de concessieovereenkomst

Enige tijd nadat de voorbereidingen tot verkoop van de aandelen van de NV gestart waren, kwam men tot de conclusie dat het wenselijk is om voor verkoop te komen tot een complete set van afspraken ten aanzien van de exploitatie van de Westerscheldetunnel. Deze afspraken worden verwoord in de concessieovereenkomst.

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

Deze concessie is aanvullend op de Tunnelwet Westerschelde en moet een reeks van bestaande contracten vervangen die in de afgelopen jaren gesloten zijn tussen Rijk, Provincie en NV.

Door het ministerie van Financiën (minfin) zijn een aantal eisen gesteld aan de concessie, onder andere:

- Borging van het publiek belang (beschikbaarheid, veiligheid, tarieven, onderhoud, overdracht).
- De verkoop moet "bankable" zijn, ofwel: kopers moeten in staat zijn om op basis van de concessieovereenkomst de overnameprijs in belangrijke mate met vreemd vermogen te kunnen financieren.

Door de directie van de NV zijn de volgende meest belangrijke uitgangspunten voor de concessieovereenkomst geformuleerd (in volgorde van belang):

- **Continuïteit van de NV tot Einddatum**  
Het contract dient voldoende waarborgen te hebben om tot de einddatum in stand te blijven. Dit is ook een direct belang voor de medewerkers.
- **Het contract dient aan te sluiten bij de bestaande structuur en werkwijze van de NV en dient daarvoor de NV als concessionaire ook de juiste bevoegdheden te geven.** Ondernemingscondities dienen gelijk te blijven. De NV blijft in volle omvang exploitant van de WST. Het is niet de bedoeling om de bestaande operationele verantwoordelijkheden hierin aan te passen. De in de overeenkomst op te nemen regelgeving dient niet belemmerend te werken op ondernemingsvrijheid en dient resultaatgerichtheid te bevorderen.
- **Waarborging publiek belang**  
Hierbij kan tevens het huidige beleid van de vennootschap beschermd worden tegen afwijkende handelswijzen van een nieuwe aandeelhouder (bijv. buitensporige besparingen op onderhoud en veiligheid).
- **Duidelijkheid**  
Het contract moet voorzien in een duidelijke, objectieve vastlegging van rechten en plichten, te verrichten prestaties en te betalen vergoedingen tussen partijen.

Bespreekpunten RvC:

1. Is de RvC het eens met de door de NV hierboven geschetste 4 uitgangspunten voor de concessie?
2. Ontbreken er nog uitgangspunten?

## De Rol van de RvC bij de concessieovereenkomst

In artikel 18 van de Statuten zijn een aantal besluiten van de directie genoemd welke instemming of advies van de RvC behoeven. Naar onze mening valt de concessieovereenkomst onder de in art. 18.3.j. genoemde besluiten (aangaan van duurzame samenwerking) en berust er derhalve instemmingsplicht van de RvC op dit besluit. Echter ook als deze bepaling er niet zou staan, is betrokkenheid van de RvC van belang gezien de algemene taak van de RvC.

De taak van de RvC is beschreven in artikel 24.1. van de Statuten:

*"De raad van commissarissen heeft tot taak toezicht te houden op het beleid van de directie en op de algemene gang van zaken binnen de vennootschap en de met haar verbonden onderneming. Hij staat de directie met raad terzijde. Bij de vervulling van*

*hun taak richten de commissarissen zich naar het belang van de vennootschap en de met haar verbonden onderneming."*

Deze taakomschrijving komt overeen met hetgeen wettelijk is vastgelegd in BW2 art. 140.

De toezichthoudende functie van de RvC is nader gedefinieerd in artikel 2.5. van het reglement Raad van Commissarissen en omvat onder andere toezicht op de strategie en de risico's verbonden aan de ondernemingsactiviteiten.

De RvC dient derhalve oog te hebben voor de belangen van de vennootschap zelve. Dit valt waar het de concessieovereenkomst betreft dus in belangrijke mate samen met de door de directie van de NV geformuleerde en hiervoor besproken uitgangspunten.

Bespreekpunten RvC:

3. Deelt de RvC al de uitgangspunten van de directie wanneer gekeken wordt met betrekking tot de concessie?

## **Hoe een rangschikking van de concessieovereenkomst aan te brengen?**

De concessieovereenkomst is een fors document dat zich niet leent voor integrale bespreking door de RvC. In deze notitie willen we per hoofdstuk van de concessie een korte uiteenzetting geven van relevante zaken, waarbij wij alle onderwerpen hebben beoordeeld naar de volgende uitgangspunten:

- **Continuïteit van de NV (HOOGSTE prioriteit)**  
Bevat de overeenkomst zaken die risico's op discontinuïteit verhogen?
- **Het contract dient aan te sluiten bij bestaande structuur en werkwijze van de NV**  
De in de overeenkomst op te nemen regelgeving dient niet belemmerend te werken op ondernemingsvrijheid en dient resultaatgerichtheid te bevorderen.
- **Waarborging publiek belang**  
De NV dient een vennootschap te blijven die ethisch verantwoord handelt. Een fatsoenlijke overweging van publiek belang is hier van belang om de vennootschap te beschermen tegen "minder ethisch" handelen door toekomstige aandeelhouders.
- **Duidelijkheid**  
Onduidelijke contractsbepalingen en onzekerheden zullen vaak een grote negatieve impact hebben op de exploitant van de Westerscheldetunnel. Deze moeten dus voorkomen worden.

De (financiële) belangen van concessiegever, verkopers en kopers van de aandelen zijn in principe niet van direct belang. Zolang er in de concessie sprake is van een transparante risicoverdeling en alle informatie voor partijen toegankelijk is, hoeven wij ons nauwelijks zorgen te maken over de gevolgen bij deze andere partijen. Zij doen dit zelf wel en bovendien zullen dergelijke risico's hun weerslag vinden in de te betalen prijs.

In het volgende hoofdstuk zal een korte uiteenzetting van elk hoofdstuk van de concessieovereenkomst gegeven worden, met daarbij opmerkingen en knelpunten ten aanzien van de hiervoor vermelde vier uitgangspunten. Zorgen ten aanzien van continuïteit zijn **in rood** aangegeven.

## Samenvatting van de Concessie en knelpunten:

### 1. Algemeen:

Bevat verwijzing naar contractdefinitie die opgenomen zijn in bijlage 1 van de overeenkomst.

### 2. Kernverplichtingen en Partijen:

Geeft globale omschrijving van rechten en plichten.

### 3. Kwaliteit:

De kwaliteit van beheer en onderhoud wordt gekoppeld aan de zogenaamde prestatie-eisen die partijen zullen overeenkomen. Kort samengevat komen de prestatie-eisen op het volgende neer:

#### **Beschikbaarheid:**

De volgende definitie is momenteel vigerend:

*A. De tunnelbuizen mogen zonder beperking afgesloten worden vanwege redenen zoals vermeld onder 'Toegestane Afsluitingen'*

Er is een limitatieve lijst gemaakt van gevallen waarin de tunnelbuizen gesloten mogen worden. Dit betreffen doorgaans zaken die buiten de invloedssfeer van de NV liggen zoals overmacht, schade door derden, wijzigingen in regelgeving, (rampen)oefeningen, groot onderhoud, ongevallen.

*B. Een enkele tunnelbuis mag worden afgesloten tot een minimale beschikbaarheid van 97% en beide tunnelbuizen tot 99% voor onderhoudswerkzaamheden (voor zover niet vallend onder 'Toegestane Afsluitingen') en storingen*

Dit betekent dat de NV binnen de beschikbaarheidseisen moet blijven voor wat betreft regulier onderhoud en storingen. De uiteindelijke percentages zijn nog in onderhandeling.

*C. De tunnel buizen mogen niet om een andere reden afgesloten worden*

#### **Veiligheid:**

Als aanknopingspunt is hierbij gekozen voor de vigerende wet -en regelgeving zoals vastgelegd in de Gebruiksvergunning en de (concept) Wet op de Tunnelveiligheid. Hierbij is vastgelegd over welke procedures en plannen de NV dient te beschikken. Voorts zijn voor veiligheidskritische systemen een aantal technische eisen gesteld.

#### **Technische staat:**

Ook hier is weer aangesloten bij bestaande documenten en normen zoals de referentie randvoorwaarden boortunnel, ref. documenten van Bouwdienst RWS, diverse NEN normen. Voor zover niet reeds behandeld bij "Veiligheid" zijn tevens nog een aantal technische eisen opgenomen ten aanzien van diverse onderdelen.

**Rapportage en verantwoording:**

In de bijlage inzake prestatie eisen is een reeks voorwaarden opgenomen op basis waarvan de NV regelmatig rapporteert aan de concessiegever. Tevens zal er elke 5 jaar een inspectie van de tunnel en de naleving van eisen en procedures door een onafhankelijke partij plaatsvinden. Bovendien heeft de concessiegever het recht om correcte uitvoering conform plannen en eisen te auditten.

**Niet nakomen prestatie-eisen:**

Als de beschikbaarheid van de Tunnel niet overeenkomt met de eisen, resulteert dit volgens het huidige concept in een boete die in mindering komt van de exploitatiebijdrage. Een vergelijkbare boete wordt geheven in geval van ongevallen met slachtoffers als gevolg van een tekortkoming van de NV. Ook verbeuren we een boete als wij niet voldoen aan afspraken inzake rapportage, normen, en/of daarop geen corrigerende actie nemen.

De bovenstaande samenvatting is gebaseerd op langdurige onderhandelingen met Financiën en RWS. Tijdens deze onderhandelingen was de NV penvoerder voor de contracttekst inzake prestatie-eisen. Tot voor kort leken de meeste knelpunten opgelost te zijn. Recentelijk heeft minfin gemeend al deze bepalingen opnieuw te formuleren en te voorzien van een "juridisch sausje". Tevens is hierbij van de gelegenheid gebruik gemaakt om nog een aantal zaken tegen de afspraken in toe te voegen of aan te passen. Dit zijn juist punten waarover al heel lang onderhandeld is en die voor de NV niet acceptabel zijn. Resultaat is dat helaas over veel punten opnieuw gesproken moet worden. De clausules inzake boetepunten komen van de adviseurs van de Staat en dienen nog steeds besproken te worden.

**Attentiepunten RVC:**

Met name een te ruime bevoegdheid in toekennen van boetes en een lage drempel om de concessie te kunnen beëindigen kan een gevaar betekenen ten aanzien van de continuïteit. Ook zijn de meest recente tekstvoorstellen niet eenduidig geformuleerd hetgeen tot onduidelijkheid leidt. Voorts zien we dat de Staat terugkomt op de details van veel afspraken en invloed wil uitoefenen op de inhoud van onderhoudsplannen en procedures en zich wil bemoeien met zaken die niets te maken hebben met publiek belang. Wij beschouwen dit als uitermate ongewenste aantasting van de structuur en werkwijze van de NV. Voorts zal de hele systematiek leiden tot een zeer intensieve meet en rapportage plicht. Denk hierbij aan 1 tot 1,5 FTE op jaarbasis.

**4. Exploitatie**

**4.3. Tarieven**

In artikel 4.3. zijn afspraken opgenomen inzake de tarieven. Deze luiden als volgt:

- Er wordt zoveel mogelijk aansluiting gezocht bij de bepalingen in de Tunnelwet Westerschelde.
- De maximale stijging boven de prijsindexcorrectie zal 2% of 3% per jaar bedragen.
- Indexering referentietarief op basis van "GWW Totaal" als de opvolger van wat in de Tunnelwet staat (de daar genoemde index is vervallen). Dit is overeenkomstig indexering van de exploitatiebijdrage.

- Er dient 15% van de netto-tolomzet (conform jaarrekening) beschikbaar te blijven voor veelgebruikerskorting. Aard en opzet van de kortingsstructuur is een zaak van de NV.

#### **4.4. Mandaat Tunnelwet en Wegenverkeerswet**

Om aan haar verplichtingen te kunnen voldoen, dient de NV de bevoegdheid te hebben om verkeersbesluiten te nemen. Deze bevoegdheid ligt nu bij de Provincie en is momenteel gemandateerd aan de NV. Dit mandaat kan door de Provincie opgeheven worden, aangepast worden, beperkt worden, etc. In een situatie met een private aandeelhouder is dit zeer ongewenst. De NV moet over dit mandaat beschikken om aan de verplichtingen te kunnen voldoen en renderend te kunnen ondernemen. In het voorliggend concept wordt voorgesteld dit te regelen met een toezeggingsbrief van de Provincie aan de Staat dat kan dienen als derdenbeding. De inhoud van de brief is nog niet bekend.

#### **Attentiepunten RVC:**

Het mandaat wordt gegeven door de Provincie. Deze is geen partij bij de concessieovereenkomst. Er dient een adequate borging te zijn die erop ziet dat er altijd verkeersbesluiten genomen kunnen worden door de NV. Indien deze stelregel doorbroken wordt mag de NV niet gebonden zijn aan prestatie-eisen en is sprake van een geval van vergoeding voor de NV. Dit ter afdekking van de vereiste ondernemingsvrijheid.

#### **5. Beheer**

Hierin worden eisen gesteld die grotendeels al besproken zijn bij de prestatie eisen.

#### **6. Overdracht**

De Staat wil zekerheid hebben over het nakomen van de verplichtingen van de NV bij overdracht, met name ten aanzien van het in de juiste staat brengen van de Tunnel. Derhalve dient er 24 maanden voor overdracht een bankgarantie gesteld te worden en moeten we garantie verstrekken.

#### *Wijzigingen bij overdracht:*

De Staat kan tegen het einde van de concessie op haar verzoek technische wijzigingen aan de tunnel voorstellen als Wijziging Staat . In het huidige concept is er sprake van een eigen risico van de NV van 7,5 miljoen euro voor Wijziging Staat (zie ook par. 9.). Als dit eigen risico tegen het einde van de concessie nog niet is benut, kan de Staat dus willekeurig en op kosten van de NV dit bedrag nog even "uitnutten".

#### **7. Financiën / exploitatiebijdragen**

In de concessie worden bepalingen opgenomen inzake de Rijksbijdrage. Aangezien de Provincie geen partij is in de concessieovereenkomst is het van groot belang dat de afspraken voor de bijdrage van de Provincie identiek zijn aan die van de Staat. Tot op heden is hierover met de Provincie geen duidelijkheid verkregen.

In de berekening van de exploitatiebijdragen worden boetepunten opgenomen die de NV verbeurt als men niet aan de prestatie-eisen kan voldoen. Zo bedraagt de boete

als de tunnel 1% te weinig beschikbaar is in enig jaar maar liefst € 900.000 prijspeil 2006. Bovendien kent deze boete geen maximum.

In de vergadering van 29 maart jl is reeds gesproken over de risico's dat de exploitatiebijdrage wordt gekwalificeerd als Staatssteun. Daardoor ontstaat het risico van terugvordering van overcompensatie, zelfs uit de periode voor de aandelenverkoop. Dit kan tot aantasting van het rendement of zelfs faillissement van de NV leiden. De Staat heeft nog geen besluit genomen hoe hiermee omgegaan moet worden maar neigt ernaar een beslissing te nemen zonder de NV hierin te betrekken omdat het volgens de Staat aan de minister van V&W is om te bepalen of er notificatie bij de EC komt of niet. De Staat gaat hierbij evenwel voorbij aan het feit dat de risico's zich vooral bij de NV zullen voordoen. Inmiddels is ook van de landsadvocaat een advies ontvangen (op verzoek van RWS) die de mening van onze adviseur grotendeels lijkt te ondersteunen.

**Attentiepunten RVC:**

Van de koper en (via de koper) de NV wordt straks geëist dat de exploitatiebijdrage in feite geherfinancierd wordt. De contante waarde hiervan vormt de belangrijkste component uit de biedprijs van de koper. Indien er onduidelijkheden of onzekerheden blijven bestaan ten aanzien van de zekerheid van ontvangst van deze exploitatiebijdrage kan dit het rendement van de NV in belangrijke mate beïnvloeden of leiden tot dreiging van faillissement en dus discontinuïteit.

Voorbeelden van dreigingen:

- Het (nog) niet doorvertalen van de concessiebepalingen naar de bepalingen omtrent de bijdrage van de Provincie
- Te hoge en niet gemaximeerde boetepunten.
- Staatssteun risico's

**8. Verzekeringen**

De NV is straks gehouden om tot een bepaalde dekking een verzekering aan te schaffen tegen schade aan de tunnel, bedrijfsschade en aansprakelijkheid. Hiervoor worden maximale bedragen ter dekking afgesproken (bijvoorbeeld 300 miljoen voor materiele en bedrijfsschade). Schades boven die dekking zijn voor rekening van de Staat. Dan is wel sprake van een Geval van Overmacht hetgeen waarschijnlijk zal leiden tot stopzetten van de concessie overeenkomst. Onverzekerbare schade komt ook voor rekening van de Staat, ook hier is sprake van overmacht. Denk hierbij aan oorlog, overstroming, nucleaire explosies, etc.

Voor aansprakelijkheid jegens derden boven het maximale bedrag wordt een vrijwaring van de Staat verkregen.

Schade als gevolg van ontwerp en bouwfouten aan de tunnel zijn naar verwachting niet te verzekeren en de Staat wenst hiervoor niet in te staan. Dat betekent dat dergelijke evenementen voor rekening van de NV zullen komen. De kans is klein maar het gevolg kan groot zijn, met faillissement als gevolg.

De verwachte totale jaarlijkse premielast ligt rond 1 miljoen euro bij de huidige voorgestelde limieten.

**Attentiepunt RvC:**

De directie is van mening dat overmachtsituaties zoveel mogelijk vermeden moeten worden. Overmacht leidt immers waarschijnlijk tot beëindiging van de NV. Daarom is een zo ruim mogelijke, maar bedrijfseconomisch nog te verdedigen verzekeringsdekking noodzakelijk. Daarnaast is het als ongewenst te beschouwen dat schades door bouw en ontwerpfouten voor rekening van de NV komen.

**9. Wijzigingen**

De NV en de Staat kunnen wijzigingen voorstellen inzake de wijze van berekening en betaling van de exploitatiebijdrage en de prestatie eisen. Indien dergelijke wijzigingen op verzoek van de Staat tot schade leiden bij de NV, is sprake van een zogenaamd Geval van Vergoeding.

Onder een Geval van Vergoeding vallen ook relevante wetswijzigingen. Dat houdt dus in dat kosten van niet te voorziene wetswijzigingen in principe vergoed worden door de Staat. Een aantal belangrijke aanstaande wetswijzigingen zijn echter uitgesloten zoals de invoering van kilometerheffing (10-30% minder verkeer!?!), de invoering van de Wet op de Tunnelveiligheid en wijzigingen van belastingen en accijnsen op auto's en brandstoffen. Bovendien wenst de Staat niets te regelen voor wijzigingen van regelgeving door lagere overheden. De regeling voorziet wel in een vergoeding in geval van meewerking van de Staat aan de totstandkoming van een concurrerende oeververbinding over of onder de Westerschelde. Dit zou ook moeten gelden voor de Provincie. Ook dit dient nog met de provincie besproken te worden.

Vergoedingen van wijzigingen Staat en Wetgeving zijn echter aan sterke restricties gebonden. Zo worden vergoedingen < 20.000 per geval en < 100.000 per jaar niet vergoed. Nog veel belangrijker: er gelden "Eigen risico's" voor de NV gedurende de gehele concessie. Deze bedragen voor wijzigingen aan prestatie-eisen en berekening exploitatiebijdrage maximaal 7,5 miljoen euro voor de NV. Voor wijziging wet en regelgeving is dit 5 miljoen. De Staat kan dus allerlei verzoeken doen voor wijzigingen tot deze bedragen! Dit biedt de Staat zeer veel mogelijkheden om in eerste instantie kosteloos, "over het graf" heen te regeren en omissies of diverse wensen via de prestatie indicatoren op kosten van de NV te repareren.

Ook kan de Staat wijzigingen voorstellen die tot besparingen leiden bij de NV en de hiermee behaalde bezuiniging opeisen. Dit noodzaakt de NV tot terughoudendheid over optimalisatie van het bedrijfsproces. (Degene die een verandering het eerste voorstelt mag het geld houden.)

Een en ander zou kunnen leiden tot bizarre situaties. Voorbeeld: de Staat kan kennelijk (want de recente bepalingen zijn onduidelijk) de NV verplicht stellen om voor 7,5 miljoen een wijziging in prestatie-eisen aan te brengen: bijvoorbeeld door de NV te verplichten een interne brandweerploeg op te richten. Dit bedrag valt onder het "eigen risico" en komt dus volledig voor rekening van de NV. Na enkele jaren kan de Staat een voorstel doen tot opheffing van deze brandweerploeg. Dit leidt tot een besparing op operationele kosten en dus een "financieel voordeel" dat weer vergoed moet worden aan de Staat.

Bedenk hierbij dat in de afgelopen jaren al volop is getracht om de NV te laten bijdragen in zaken als de kosten van de brandweer, wijzigingen op de ontsluitingswegen, C2000 en trajectcontrole. Met deze regeling voor wijzigingen

*Maakt meer mogelijk!*

vreest de directie dat de NV een geliefd doelwit wordt. Zeker als er private aandeelhouders zijn, zal men hier minder terughoudend in zijn.

**Attentiepunt RvC:**

De huidige voorstellen omtrent wijzigingen brengen grote risico's met zich mee voor de koper hetgeen een sterk prijsdrukkend effect zal hebben. Dat is echter geen primaire zorg voor de NV. Daarnaast wordt de NV blootgesteld aan volledige willekeur van de concessiegever.

De huidige voorstellen leiden derhalve tot sterke verstoring van de ondernemingsvrijheid, brengen de directie in een kwetsbare positie en blinken niet uit door duidelijkheid. Daarom acht de directie de huidige tekst niet acceptabel.

**10. Overmacht**

Als zich een overmachtsituatie voordoet, wordt de betaling van de exploitatiebijdrage gestaakt. Hiervoor in de plaats komt een vergoeding die de onvermijdbare operationele kosten moet dekken, inclusief rente en aflossingsverplichtingen.

Als de overmachtsituatie langer dan 200 werkdagen duurt, kan de Staat de concessie beëindigen. Er komt dan een vergoeding (die ik hierna zal toelichten) en de Staat zal de aandelen van de NV voor 1 euro terugkopen.

De vergoeding is gebaseerd op betaling van de hoofdsom van de leningen en de op grond van leningen nog resterende andere verplichtingen. In de praktijk zal de vennootschap haar eigen vermogen dan kwijt zijn.

**Attentiepunt RvC:**

*Zodra sprake is van overmacht ontstaat er een directe dreiging voor de continuïteit van de vennootschap. Zoals reeds aangegeven dient de directie de kans op overmacht zoveel mogelijk te voorkomen. (zie ook verzekeringen).*

**11. Staatssteun**

Voor het risico op discontinuïteit: zie par. 7.

Ter voorkoming van Staatssteun worden hogere tolopbrengsten dan begroot door de Staat afgeroomd. Als de tolopbrengsten meer dan 110% van de raming zijn bedraagt de afdracht 20%. De afdracht loopt op tot 70% bij een opbrengst van meer dan 150% van de raming.

Overigens hoeft de NV deze afdracht niet te betalen als ze kan aantonen dat hiermee het rendement zakt onder een met de koper nog te bespreken norm.

Voorts geldt nog een afdracht bij herfinanciering. Als de NV op enig moment bestaande financiering vervangt voor nieuwe leningen o.i.d. en daarmee het rendement verbetert, moet de NV 50% van deze besparing afdragen aan de Staat.

**Attentiepunt RvC:**

Deze benefit sharing bepalingen leggen zware beperkingen op aan de ondernemingsvrijheid en resultaatgericht werken. Naar mening van onze adviseur zijn ze echter nog niet eens voldoende om Staatssteun problemen te voorkomen. Aanpassing aan de systematiek van het contract ter oplossing van het Staatssteun probleem vereist een systematiek waarbij alle rendement boven een bepaald

percentage hoe dan ook door de Staat wordt afgeroomd.  
Conclusie is dan ook dat door het meeverkopen van de exploitatiebijdrage hoe dan ook een beperking van de ondernemingsvrijheid ontstaat en een positieve stimulans om beter te presteren dan de norm geheel wegvalt.

#### **11,12,13 Diverse beperkingen**

In deze bepalingen stelt de Staat allerlei beperkingen, of eist ze goedkeuringen voor wijzigingen aan de Statuten na overdracht, het goedkeuren van financiers, nieuwe aandeelhouders, onderaannemers of toekomstige subconcessionairs. Dit beperkt de vrijheden van de NV. Deze regels zijn niet of nauwelijks gelimiteerd. Hieruit zou je moeten afleiden dat voor het leveren van goederen en diensten van welke nieuwe aannemer of leverancier dan ook, er eerst toestemming verkregen moet worden van de Staat hetgeen 20 dagen mag duren. Dit is volkomen onwerkbaar. Dergelijke bemoeizucht van de Staat dient sterk te worden teruggebracht.

#### **Attentiepunt RvC:**

De ruimte die de concessie biedt aan de Staat om zich te bemoeien met en in te grijpen in de operaties van de tunnel verminderen in sterke mate de ondernemingsvrijheid van de organisatie. De gedachte bekruipt ons dat RWS ons zou kunnen aansturen als een dienstkring terwijl wij een onderneming zijn met private aandeelhouders die rendement willen halen. Dit zal leiden tot een aanzienlijk spanningsveld.

#### **14 Niet nakoming / tekortkoming**

Als de NV niet aan zijn verplichtingen voldoet zal de Staat boetepunten in rekening brengen zoals besproken bij par. 3. Daarnaast kan de Staat een vordering instellen conform het BW en kan zij ook zelf ingrijpen en de kosten verhalen op de NV. Tevens kan de Staat de concessie beëindigen.

De Staat heeft dus ruime bevoegdheden die zij op basis van de huidige tekst ongelimiteerd kan opleggen, ongeacht de aard van de tekortkoming.

De directie zou graag zien dat aspecten die goed geregeld zijn in het BW hierin niet weggecontracteerd worden (denk aan redelijkheid en billijkheid).

#### **15 Voortijdige beëindiging**

De overeenkomst kan beëindigd worden op de volgende manieren:

##### *Grond voor onmiddellijke beëindiging en bij (niet herstelbare) tekortkoming Exploitant:*

Denk bij grond voor onmiddellijke beëindiging aan faillissement van de NV en een aantal overtredingen van de concessie die vooral te maken hebben met aandelenoverdracht, zeggenschap en financiering. Bij zo'n beëindiging wordt een vergoeding aan de NV berekend van de reële marktwaarde van de concessie minus een gefixeerde schadevergoeding die afneemt naarmate de resterende looptijd van de concessie korter wordt. (max 30 miljoen, minimaal 10 miljoen.) Als de vergoeding negatief wordt, moet deze door de NV aan de Staat vergoed worden (als dat dan nog kan).

*Beëindiging bij niet herstelbare tekortkoming Staat*

Een dergelijk verzuim van de Staat is gezien de beperkte verplichtingen van de Staat uit hoofde van de overeenkomst nauwelijks voor te stellen. Mocht de NV hier toch met succes gebruik van kunnen maken dan komt er een vergoeding die alle beëindigingskosten vergoedt alsmede een vergoeding voor het gemiste rendement tot aan de einddatum (maart 2033). Deze te berekenen Netto Contante waarde berekening vind plaats op basis van een rendementsvoet die nog nader te bepalen is.

*Vrijwillige beëindiging door de Staat*

De Staat mag de overeenkomst **op elk moment** beëindigen in geval van beleidswijzigingen. Er worden een aantal voorbeelden genoemd, zoals mobiliteitsbeleid en wegbeprijzing.

De vergoeding hiervoor is gelijk aan die bij beëindiging bij niet herstelbare tekortkoming Staat.

De Staat kan dus nagenoeg willekeurig en onmiddellijk beëindigen. In principe is dit een zeer concrete bedreiging voor de continuïteit van de NV. Anderzijds bestaat deze dreiging nu ook, immers de Tunnelwet kan ingetrokken worden. De enige wijze om hier een stok achter de deur te houden is dat de vergoeding die de Staat in zo'n geval moet betalen een belangrijke rem zet op de motivatie om daadwerkelijk tot beëindiging over te gaan. Eigenlijk zou de rendementsvoet die dan gehanteerd wordt, hoger moeten zijn dan een normaal in de markt te verwachten rendement. Tot op heden is dit onbespreekbaar bij de Staat. Voorts is de situatie denkbaar dat niet de concessie wordt beëindigd, maar dat de Tunnelwet wordt gewijzigd of ingetrokken hetgeen tot hetzelfde resultaat leidt. Aan deze situatie is in het huidige concept nog geen aandacht besteed.

**Attentiepunt RvC:**

*De vergoeding bij vrijwillige beëindiging dient een voldoende remmende werking te hebben, zodat (politieke) willekeur bij de Staat in belangrijke mate voorkomen wordt. Deze vergoeding dient ook uitgekeerd te worden als de Tunnelwet zodanig wijzigt, dat de NV de exploitatie van de tunnel moet staken.*

*Beëindiging bij overmacht*

Als er op grond van deze reden beëindigd wordt, resteert er in de praktijk een vergoeding waarmee de vreemd vermogen verschaffers afgelost kunnen worden. Aangezien er op dat moment ook andere schuldeisers zijn zal dat nooit genoeg zijn en zal de NV failliet gaan en resteert er ook geen gewenste compensatie voor de medewerkers.

**Attentiepunt RvC:**

*De vergoeding bij overmacht dient in ieder geval ook het nog aanwezige eigen vermogen uit te keren, zodat er meer ruimte is om aan alle resterende verplichtingen te kunnen voldoen.*

**Directe overeenkomst:**

De koopprijs van de NV zal waarschijnlijk voor 80% tot 90% gefinancierd worden met vreemd vermogen. Kredietverschaffers hebben geen enkele zekerheid voor de door hen verstrekte leningen behoudens de redelijke zekerheid van de kasstromen die uit de NV komen. Daarom is het bijna zeker dat de banken een vorm van zekerheid zullen eisen: de Directe overeenkomst.

*Maakt meer mogelijk!*

Concessieovereenkomst aandelenverkoop  
NV 2006.30930  
blad 12 van 12

Op grond van deze overeenkomst kunnen de banken verzoeken om een time-out in situaties als dreigend faillissement, dreiging van beëindiging door tekortkoming of overmacht, etc. Tijdens deze time-out nemen banken het bestuur van de NV over en trachten zij een reddingsplan op te stellen en een "doorstart" overeen te komen. Gedurende deze time-out kan de Staat dus niet gebruik maken van beëindigingsrechten conform overeenkomst. Een dergelijke constructie is complex maar kan beëindiging of faillissement voorkomen...

De NV kan op grond van artikel 2: 98c BW niet meewerken aan het verschaffen van zekerheden voor een derde waarmee deze derde de aankoop van de aandelen van de NV kan financieren.

**Attentiepunt RvC:**

De directie is van mening dat de directe overeenkomst niet getekend kan worden door de directie van de NV voor aandelenoverdracht omdat dit strijdig is met de wet.

GS 12062007/13 - Instemmen onderzoek uitbreiding  
aandelenbezit NV WST



Stafafdelingen FEZ

Nota aan GS

A-dg

documentnummer

zaaknummer

Verwijzingsnummer

sta0702334

onderwerp

Onderzoek uitbreiding aandelenbezit NV Westerscheldetunnel

advies/besluit

- Instemmen met de inhoud van bijgevoegde notitie van de NV Westerscheldetunnel;
- De inhoud ervan bespreken met de Minister van Financiën tijdens zijn bezoek aan onze provincie op 18 juni overeenkomstig de wijze zoals in deze nota is opgenomen;
- Wanneer blijkt dat er voldoende draagvlak is voor een nadere uitwerking voor te stellen in plaats van één "werkgroep" een splitsing aan te brengen in een stuurgroep en een projectgroep.

*Cft + zie ook notulen*

leden gedeputeerde staten

J

portefeuillehouder

paraaf

Wiersma, M.

*Is op de hoogte*

vervanger

paraaf

Ginkel, J.J. van

besluit

datum

Nummer

paraaf secretaris voor uitvoering

12 JUNI 2007

13

aantal te paraferen stukken

behandeld door

naam

afdeling

doorkiesnummer

datum

[Redacted] J

FEZ

[Redacted] J

07-06-2007

parafen

Afdelingshoofd

datum

*11/6*

[Redacted] J

medeparafen

dir/afd

datum

paraaf

Fin. Toets

datum

Jur. Toets

Datum

paraaf

dir/afd

datum

paraaf

Directeur

datum

*11/6*

paraaf

J

aanwijzingen

terug naar ambtenaar J/N

*nee*

nummers te distribueren bijlagen

alle

## Uitleg DG:

Nota bevat gevoelige informatie over strategie aandeelhouderschap.

## Samenvatting:

Van de NV Westerscheldetunnel hebben wij een notitie ontvangen over de wijze waarop zij de toekomst zien van de NV. De overname door de Provincie Zeeland van de aandelen van het Ministerie van Financiën vormen daarin het belangrijkste punt. In deze nota wordt geschetst hoe het vervolg er uit zou kunnen zien.

## Inleiding/voorgeschiedenis:

Op 2 mei heeft er een overleg plaatsgevonden tussen de nieuwe voorzitter van de RvC van de NV Westerscheldetunnel [REDACTED] en de aandeelhouder Provincie Zeeland (vertegenwoordigd door gedeputeerde Wiersma). Ook gedeputeerde Poppelaars was bij dit gesprek aanwezig. Het gesprek vond plaats op verzoek van de voorzitter van de RvC. Een overeenkomstig gesprek had hij een week eerder gehad met de andere aandeelhouder, het Ministerie van Financiën. Het gesprek had tot doel om de ideeën van de nieuwe voorzitter over de toekomst van de NV Westerscheldetunnel te delen met de beide aandeelhouders. In het gesprek zijn twee belangrijke zaken aan de orde gesteld. Ten eerste de wens om de exploitatie te verlichten door de jaarlijkse overheidsbijdragen te laten vervallen in combinatie met een overeenkomstige lagere dividenduitkering. Ten tweede de wens om op termijn een verschuiving in het aandelenbezit te bewerkstelligen waarbij het aandelenbezit van de Provincie Zeeland wordt vergroot en die van het Ministerie van Financiën wordt verkleind.

Op 23 mei is er overleg geweest tussen de directie van de NV Westerscheldetunnel en gedeputeerde Poppelaars waarbij onder meer over de verdere uitwerking van de gedachten van de voorzitter van de RvC is gesproken. Tijdens dat gesprek is geconcludeerd dat de NV Westerscheldetunnel als organisatie (voorstel directie en met instemming van de RvC) een eerste voorbereidende notitie zou opstellen. Bijgevoegde notitie is hiervan het resultaat.

## Vraag- en/of probleemstelling:

Er zijn een aantal vragen aan de orde. Een eerste betreft de strategische keuze of de hoofdlijnen van de notitie door uw college worden ondersteund. Als dat zo is, dan is de vervolgvraag hoe het vervolgproces er dan zou moeten uitzien. Tenslotte is de vraag wie in het vervolgproces welke rol heeft.

## Actieve informatieplicht (zie informatieplicht)

~~Wel~~/ niet naar PS. Kan gezien het premature karakter van het onderzoek op dit moment nog niet aan PS worden voorgelegd.

## Overweging en advies:

Hieronder worden de vraagstellingen afzonderlijk nader toegelicht.

### *Vraag 1: kunt u instemmen met de inhoud van de notitie?*

In feite is deze vraag reeds voor een groot deel beantwoord met het vaststellen van het coalitieakkoord "Nieuwe Verbindingen". Daarin is immers opgenomen dat één van de doelstellingen voor deze collegeperiode is het vergroten van de invloed op o.a. het beleid en de tarieven van de Westerscheldetunnel. Derhalve is toen ook als maatregel opgenomen dat er een onderzoek zal moeten worden gedaan naar de voor- en nadelen van de vergroting van zeggenschap in de NV Westerscheldetunnel. Wanneer nu een proces in gang wordt gezet om aandelen over te nemen van het Rijk, dan zullen bij de verdere uitwerking deze voor- en nadelen duidelijk in beeld moeten worden gebracht zodat u als college in staat wordt gesteld hierover een overwogen eindoordeel te kunnen vellen.

Resteert nog het punt van het schrappen van de jaarlijkse exploitatiebijdrage. Dit is al eens eerder aan de orde gesteld en ook toen was het standpunt van de Provincie Zeeland dat zij daar niet zoveel moeite mee heeft. Het effect voor de Provincie Zeeland is in financieel opzicht namelijk nihil. We hoeven dan niet meer jaarlijks een exploitatiebijdrage te betalen, maar we krijgen dan natuurlijk ook evenredig minder dividend uitgekeerd. Wel treedt er een verandering op in het risicoprofiel. Nu lopen we risico over de aangenomen indexering van de jaarlijkse bijdrage (geraamd op 3% per jaar, werkelijkheid is sterk fluctuerend), maar dat komt ook weer terug in het resultaat en dus in de dividenduitkering. Omdat de verhouding in het aandelenbezit (Provincie Zeeland heeft 4,6%) niet helemaal gelijk is aan de verhouding in de jaarlijkse exploitatiebijdrage (Provincie Zeeland betaald circa 5,7%) treedt er een marginale verschuiving op, maar die is niet zodanig groot dat dit een probleem vormt.

De reden dat de jaarlijkse exploitatiebijdrage nog niet eerder werd afgeschaft ligt dan ook veel meer bij het Rijk. Daar is immers sprake van twee betrokken departementen. Het Ministerie van Verkeer & Waterstaat betaalt de jaarlijkse bijdrage en het Ministerie van Financiën ontvangt het dividend.

Samenvattend adviseer ik u in te stemmen met de inhoud van de notitie.

*Vraag 2: hoe ziet het vervolgproces eruit?*

In de notitie van de NV Westerscheldetunnel wordt hiervoor een globale voorzet gedaan. Van belang is in dit kader het bezoek van de Minister van Financiën op 18 juni 2007 aan onze provincie. Op initiatief van het Ministerie van Financiën bezoekt de minister op die dag twee Zeeuwse bedrijven waarin zij aandeelhouder is, te weten de NV Westerscheldetunnel en COVRA NV. Inmiddels is bekend dat een uitnodiging voor het bezoek aan de NV Westerscheldetunnel ook aan gedeputeerde Poppelaars is toegezonden.

Het voorstel van de voorzitter van de RvC is dat hij tijdens die gelegenheid de notitie bespreekt met de minister. Voor de Provincie Zeeland is van belang dat in dat overleg een doorbraak wordt bereikt v.w.b. de voorwaarden waaronder een eventuele overdracht van aandelen tot stand zou kunnen komen. Daarbij is het belangrijkste knelpunt het nog altijd actuele standpunt van het Ministerie van Financiën dat zij tenminste 7,5% rendement wenst te behalen over de gehele looptijd (dus over de periode 1998 tot en met 2033). Zoals u bekend is er ook in het verleden al eens gesproken over het overnemen door de Provincie Zeeland van de aandelen van het Rijk. Daarbij is gebleken dat het eerder genoemde uitgangspunt het struikelblok vormde. Het is natuurlijk moeilijk te verkopen dat het Rijk een dergelijk rendement (dat in brede zin als erg hoog wordt ervaren) zou realiseren over de gehele looptijd. Voor de reeds verstreken periode is hier wel iets voor te zeggen, want toen heeft het Rijk als aandeelhouder ook daadwerkelijk een behoorlijk risico gelopen. Wanneer de aandelen van het Rijk echter zouden worden overgenomen door de Provincie Zeeland nemen de risico's voor het Rijk enorm af. In feite zou tegenover het overnemen van risico's van het Ministerie van Financiën dus ook een lager rendement moeten staan. Overigens biedt de notitie van de NV Westerscheldetunnel hiervoor ook wel een aanknopingspunt. Er staat namelijk terecht in dat de kans dat het Rijk de gewenste 7,5% ook daadwerkelijk zal kunnen realiseren in de resterende jaren tot en met 2033 niet zo heel erg groot is. Algemeen wordt aangenomen dat de politieke druk om de tarieven te verlagen tegen die tijd zo groot wordt dat eerder gekozen uitgangspunten over tariefsontwikkelingen niet zullen worden gerealiseerd.

Om daadwerkelijk een doorbraak te bereiken over dit hete hangijzer zal dit punt toch ooit met het Ministerie van Financiën moeten worden geregeld. Het bezoek van de minister op 18 juni lijkt daarvoor een mooie gelegenheid. Vraag is alleen wie dat zou moeten doen: de voorzitter van de RvC namens de NV Westerscheldetunnel of gedeputeerde Poppelaars namens de Provincie Zeeland? Dit aspect ziet toe op de prijs die uiteindelijk moet worden overeengekomen tussen de beide aandeelhouders. Dat is een zaak die primair tussen de beide aandeelhouders moet worden geregeld. Daarom ligt het naar mijn mening meer voor de hand dat dit punt wordt ingebracht door de Provincie Zeeland dan door de NV Westerscheldetunnel.

Samenvattend adviseer ik u ermee in te stemmen dat de notitie van de NV Westerscheldetunnel door de voorzitter van de RvC wordt besproken met de minister op 18 juni. In aansluiting daarop adviseer ik dat namens uw college het punt van het door de Staat te realiseren rendement in relatie tot het gewijzigd risicoprofiel met de minister wordt besproken. Indien de minister daarmee kan instemmen is er voldoende draagvlak om de zaak verder uit te werken. Als de minister niet bereid blijkt om het standpunt van de voormalig minister te verlaten wordt een nadere uitwerking heel lastig zo niet onmogelijk. Aangezien de argumenten van de Provincie Zeeland sterk zijn (uitruil met risico's en bovendien wordt het rendementsdoel in het scenario van "niets doen" zeer waarschijnlijk toch niet gerealiseerd) moet een positieve uitkomst haalbaar zijn. In dat geval kan het vervolgtraject er dan uitzien zoals in de notitie van de NV Westerscheldetunnel is voorgesteld.

*Vraag 3: wie heeft welke rol in het vervolgproces?*

Uit het voorgaande blijkt dat er namens uw college twee gedeputeerden bij het vervolg zijn betrokken. Als er een nadere uitwerking in werkgroepverband kan plaatsvinden, dan zouden hierin volgens de NV Westerscheldetunnel alle betrokken partijen zitting moeten hebben. De Provincie Zeeland is daarin als aandeelhouder vertegenwoordigd, evenals het Ministerie van Financiën. Er is reeds bekend dat namens het Ministerie van Financiën zeer waarschijnlijk [J] in de werkgroep zitting zou nemen [J]. [J] is de verantwoordelijk beleidsmedewerker bij de afdeling Privatisering en Participatie, waaronder de staatsdeelnemingen vallen. Nu zou de Provincie Zeeland ook ambtelijk vertegenwoordigd kunnen worden, maar toch adviseer ik u om de portefeuillehouder vanuit uw college (gedeputeerde Wiersma) hierin zitting te laten nemen. Het verschil in omvang tussen het Ministerie van Financiën en de Provincie Zeeland rechtvaardigt dit. Bovendien gaat het om een zeer belangrijk dossier met grote strategische en financiële belangen. En er zal gedurende het proces ook intensief contact nodig zijn tussen de vertegenwoordiger in de werkgroep en uw college; in heb bijzonder met de portefeuillehouder Financiën. Naar mijn mening zou het echter nog beter zijn om de door de NV Westerscheldetunnel voorgestelde "werkgroep" uit te splitsen naar stuurgroep (waarin de Provincie Zeeland bestuurlijk wordt vertegenwoordigd) en een daaronder ressorterende projectgroep (waarin de Provincie Zeeland ambtelijk wordt vertegenwoordigd). De projectgroep kan dan de technische uitvoering verzorgen, terwijl in de stuurgroep knopen kunnen worden doorgehakt.

Samenvattend adviseer ik u, indien de notitie verder wordt uitgewerkt, voor te stellen in plaats van één "werkgroep" een splitsing aan te brengen in een stuurgroep en een projectgroep.

### **Financiële consequenties:**

Niet direct, maar op termijn zal uitwerking van een eventuele aandelenoverdracht uiteraard gigantische financiële consequenties kunnen hebben. Deze zijn op dit moment nog niet in beeld te brengen. Onlangs is door u een besluit genomen over de inhuur van externe deskundigheid v.w.b. de risicobeoordeling van het project. In het vervolgtraject zullen zij ook worden ingeschakeld om hun onafhankelijk oordeel te geven over de financiële (uitgedrukt in geld en risico's) consequenties van de transactie.

### **Voorstel te nemen GS-Besluit (moet identiek zijn aan het voorblad):**

- Instemmen met de inhoud van bijgevoegde notitie van de NV Westerscheldetunnel;
- De inhoud ervan bespreken met de Minister van Financiën tijdens zijn bezoek aan onze provincie op 18 juni overeenkomstig de wijze zoals in deze nota is opgenomen;
- Wanneer blijkt dat er voldoende draagvlak is voor een nadere uitwerking voor te stellen in plaats van één "werkgroep" een splitsing aan te brengen in een stuurgroep en een projectgroep.

## Memo

Gedeputeerde Staten van de Provincie Zeeland  
t.a.v. mr. drs. A.J.G. Poppelaars

datum 7 juni 2007  
kenmerk NV.2007.33917

onderwerp Procesvoorstel en nadere informatie zoals gevraagd  
van [REDACTED]  
doorkiesnummer [REDACTED]  
e-mailadres [REDACTED]@westerscheldetunnel.nl  
bijlage(n) -

## Inleiding

De afgelopen weken zijn een aantal gesprekken gevoerd tussen de voorzitter van de Raad van Commissarissen van de N.V. Westerscheldetunnel en de beide aandeelhouders: het ministerie van Financiën en de Provincie Zeeland. Onderwerp van gesprek was:

- Een mogelijke uitbreiding van het aandeelhouderschap van de Provincie Zeeland;
- De wijze waarop de financiering van de N.V. nu plaatsvindt, onder andere op basis van de exploitatiebijdrage.

Door de voorzitter van de RvC zijn een aantal mogelijkheden aangegeven die wij in deze notitie verder toelichten. Door u is verzocht om deze notitie zodat u zich kunt voorbereiden op een eventueel voorstel van de Provincie Zeeland aan het ministerie van Financiën.

Directie en Commissarissen van de N.V. wensen sterk betrokken te zijn bij een mogelijke wijziging van de aandeelhoudersverhoudingen. Mede uit het oogpunt van de kennis ten aanzien van de bedrijfsvoering en de bijbehorende risico's is dit ook van belang voor beide aandeelhouders.

### **Voor de directie van de NV is hierbij het volgende zeer essentieel:**

De N.V. wenst haar specifieke kennis en ervaring op een ondernemende wijze in te zetten ten behoeve van de ontwikkeling en beheer van infrastructuur en tolheffing in het algemeen en voor de Westerscheldetunnel en de Kanaalkruising Sluiskil in het bijzonder. De N.V. heeft een organisatiestructuur voor ogen die recht doet aan deze visie.

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

## **Uitwerking**

Ter verkenning van een mogelijke aandelenoverdracht van de Staat naar de Provincie zijn een aantal zaken indicatief hieronder toegelicht:


1. Mogelijke uitgangspunten voor een aandelenoverdracht;
2. Resterende belangen van de Staat na aandelenoverdracht;
3. Risicoverdeling;
4. Overige aandachtspunten;
5. Resumé en procesvoorstel.

### **Mogelijke uitgangspunten voor een aandelenoverdracht**

Alvorens een mogelijke aandelenoverdracht te overwegen dienen voldoende motieven aanwezig te zijn bij alle partijen om een dergelijke transactie te overwegen. Vervolgens zal er gekeken moeten worden naar de verkoopprijs en de nadere voorwaarden.

#### **Verkoopprijs**

De prijsvorming is in eerste instantie een onderwerp van gesprek tussen potentiële verkoper en koper. Er zijn echter een aantal vigerende uitgangspunten die een belangrijke rol spelen bij een prijsbepaling. Hierbij valt te denken aan:

- Het door de aandeelhouders gewenste rendement;
- De motie  die stelt dat het overrendement van de WST ten goede komt aan de realisatie van de KKS.

Ter ondersteuning van een eventuele discussie tussen aandeelhouders kan (op basis van de bij de WST beschikbare informatie) doorgerekend worden wat de effecten zijn van bepaalde uitgangspunten op een mogelijke prijsvorming. Wij stellen ons hierbij voor dat vooral gekeken wordt naar de reeds door de Staat gerealiseerde investeringen en opbrengsten en de prijs die resteert om aan het gewenste rendement te komen.

#### **Nadere voorwaarden**

Bij een verkoop zal op een gedegen wijze gekeken moeten worden naar de risico's die met deze transactie samenhangen. Een gedegen risico inventarisatie en een juiste allocatie van deze risico's is tevens van groot belang voor de Directie en RvC van de N.V. en vereist derhalve nauwe betrokkenheid van de N.V.

### **Resterende belangen van de Staat na aandelenoverdracht**

Met een eventuele overdracht van aandelen is de bemoeienis van de Staat met de Westerscheldetunnel niet ten einde. De Staat heeft immers nog vanuit de volgende invalshoeken een belang:

1. Er dient jaarlijks een exploitatiebijdrage betaald te worden door het ministerie van V&W;
2. De Staat zal de tunnel in maart 2033 overnemen voor een symbolisch bedrag.

### **1. Exploitatiebijdragen:**

Over het jaar 2007 bedraagt de bijdrage van V&W € 54,7 miljoen inclusief BTW. Voor de provincie Zeeland is dit € 2,8 miljoen. Voor de dekking van de operationele kosten voor beheer van de Westerscheldetunnel heeft de N.V. de exploitatiebijdragen niet nodig. De exploitatiebijdrage die jaarlijks ontvangen wordt van V&W en de Provincie wordt door de N.V. binnen enkele weken na ontvangst weer doorgestort naar de aandeelhouders in de vorm van dividend en terugbetaling op het gestorte agio. In die zin kan betoogd worden dat hier sprake is van "het rondpompen van overheidsgeld". De Staat en de Provincie lopen net zoals de NV een risico ten aanzien van de ontwikkeling van de prijsindex op deze bijdragen. Dit risico wordt voor de Staat groter indien zij niet langer aandeelhouder is en op grond daarvan de bijdrage niet terug uitgekeerd krijgt in de vorm van dividend en/of terugbetaling van het agio.

Er zou ook gekozen kunnen worden voor het stopzetten van deze bijdragen, gelijktijdig met een eventuele aandelenoverdracht. Hiermee wordt bereikt dat het ministerie van V&W geen bijdrage meer hoeft te verstrekken en dat hiermee ook het risico van de Staat ten aanzien van de ontwikkeling van de inflatie index na verkoop van de aandelen van tafel is. De contante waarde van de door de Staat bespaarde exploitatiebijdrage zou verrekend kunnen worden met de koopprijs van de aandelen van de Staat.

### **2. 15 maart 2033**

Indien er gekozen wordt voor een aandelenoverdracht, dan verwerft de kopende partij in principe het recht om de Westerscheldetunnel te exploiteren en hiervoor tolgelden te heffen. Daarnaast heeft men de plicht om de tunnel in 2033 voor € 0,45 over te dragen aan de Staat. Dit gegeven zal een belangrijke rol spelen in de bespreking van de risicoverdeling tussen partijen na aandelenoverdracht.

## **Risicoverdeling**

Binnen de N.V. denken wij in eerste instantie aan de volgende risico's:

- Bouwrisico's: zoals bijvoorbeeld de KMW claims en mogelijke toekomstige aanpassingen aan de tunnel uit hoofde van wijzigende wet en regelgeving;
- Incidenten, rampen en overmacht: door een ramp kan de tunnelconstructie zwaar beschadigd raken. Dit is slechts gedeeltelijk verzekeraar en herbouw kan moeilijk van een exploitant geveerd worden indien de restwaarde van de tunnel in 2033 slechts een symbolisch bedrag betreft;
- Verkeersrisico (oftewel: ontwikkeling van de tolopbrengsten): dit is naar onze mening primair een risico van de exploitant.

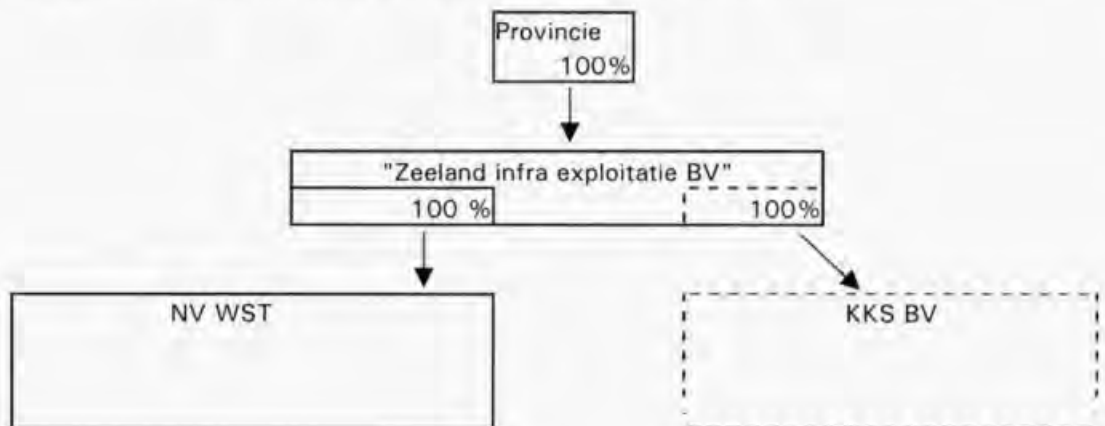
Tenslotte willen wij nog een ander risico vermelden: het risico van niets doen. Indien er op enige termijn niets verandert ten aanzien van de wijze van financiering van de N.V. of de opzet van de exploitatiebijdrage achten wij het moeilijk voor de aandeelhouders om het beoogde projectrendement te kunnen behalen. Immers; om binnen de huidige constructie aan een dergelijk rendement te kunnen komen zal de NV op termijn zeer forse winsten en rendementen op eigen vermogen moeten gaan realiseren. Wij verwachten dat het politiek gezien zeer moeilijk zal zijn om de noodzakelijke toltarieven intact te laten in deze constructie, ook al is dit vanuit de wijze van financiering geheel te verklaren. Het gewenste rendement komt hiermee in gevaar.

## Overige aandachtspunten

Een aandelenoverdracht van de Staat naar de Provincie maakt een grote mate van synergie tussen beheer en onderhoud van de Westerscheldetunnel en de te bouwen KKS mogelijk.

In organisatorisch opzicht is het aan te bevelen dat de Provincie voor de verwerving van de aandelen een nieuwe entiteit opricht die beheer, onderhoud en (waar van toepassing) tolheffing als kerncompetenties heeft.

Organisatorisch zou een dergelijke figuur er als volgt uit kunnen zien:



Met een dergelijke oplossing ontstaat er een onderneming die zeer effectief beheer en onderhoud van deze voor Zeeland belangrijke tunnels kan uitvoeren. Door de gezamenlijke aanpak van onderhoud, beheer en verkeersmanagement kunnen kosten worden bespaard en wordt de kwaliteit van dienstverlening verhoogd.

In deze entiteit zal de kennis en ervaring van de NV Westerscheldetunnel een belangrijke rol spelen. Het management van de N.V. hecht zeer aan een dergelijke figuur zodat er ook meer ruimte bestaat voor een bredere inzet van kennis en kunde van de WST ten dienste van de ontwikkeling van de KKS.

## Resumé en procesvoorstel

Op grond van de gesprekken die recentelijk gevoerd zijn vermoeden wij dat er bij alle partijen voldoende draagvlak is voor een nadere studie naar een aandelenoverdracht van Staat naar Provincie, gecombineerd met het schrappen van de exploitatiebijdragen. Hierbij stellen wij het volgende proces voor:

1. Indien de Provincie (mede op basis van deze notitie) een aandelentransactie verder wil bespreken, doet men op korte termijn aan het ministerie van Financiën een notitie met nadere voorstellen toekomen.
2. Beide aandeelhouders treden op basis van deze stukken nader in overleg. Wij stellen voor dat dit overleg wordt voorgezeten door de voorzitter van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders [redacted] Doel van dit gesprek is te bepalen of er voldoende draagvlak is om dit traject verder uit te werken.
3. Indien alle partijen voldoende aanknopingspunten zien voor nader onderzoek, wordt er een werkgroep gevormd waarin alle betrokken partijen (aandeelhouders, het ministerie van V&W en de N.V.) vertegenwoordigd zijn,

*Maakt meer mogelijk!*

Procesvoorstel en nadere informatie zoals gevraagd  
NV.2007.33917  
blad 5 van 5

geleid door de voorzitter van de AvA. Het is verstandig om ten behoeve van een vlot verloop van de werkzaamheden tevens een financieel adviseur aan te trekken die namens de werkgroep de noodzakelijke berekeningen en analyses uitvoert.

4. Deze werkgroep rapporteert haar bevindingen en voorstellen binnen 3 tot 6 maanden na start van de werkzaamheden aan beide aandeelhouders en de N.V. hetgeen mogelijk zal leiden tot besluitvorming in 2007.

Met vriendelijke groet,

M. Buis  
directeur





STA0702480

## Stafafdelingen FEZ

Archiefexemplaar  
Nota aan GS

A-dg

documentnummer  
STA0702480

zaaknummer

verwijsnummer

onderwerp

Voorlopige resultaten risicoanalyse overname aandelen NV Westerscheldetunnel

advies/besluit

- kennisnemen van de stand van zaken;
- afzien van de optie om € 75 miljoen voor te financieren zonder garantstelling van het Rijk;
- instemmen met vervolgaanpak t.a.v. de overname van de aandelen NV Westerscheldetunnel van het Ministerie van Financiën;
- daarbij het uitbrengen van een bod en de wijze van financiering daarvan vooralsnog behandelen als twee afzonderlijke dossiers;
- ~~het Presidium~~ vertrouwelijk informeren over de voortgang op 14 augustus.

→  
Vooralsnog.

Zie ook notulen.

## leden gedeputeerde staten

portefeuillehouder

paraaf

Poppelaars, A.J.G.

is op de hoogte

vervanger

paraaf

Peijs, K.M.H.

De fractie voorzitter en fractie specialisten.

## besluit

datum

Nummer

paraaf secretaris voor uitvoering

10 JULI 2007

.....22.....

aantal te paraferen stukken

## behandeld door

naam

afdeling

doorkiesnummer

datum

[redacted]

FEZ

[redacted] J

05-07-2007

## medeparafen

Afdelingshoofd

datum

[redacted] J

dir/afd

datum

paraaf

Fin. Toets

datum

[redacted]

-

Jur. Toets

Datum

paraaf

dir/afd

datum

paraaf

Directeur

datum

paraaf

-

\* AGENDAKAMER: NIEMAND AANWEZIG OF TE TEKENEN, MAAR STUK MOET DOOR!

## aanwijzingen

ter

[redacted] Nee

nu

[redacted] J

bijlagen

alle

## Uitleg DG:

Rapportages bevatten gevoelige financiële informatie die bij bekendmaking het onderhandelingsproces kunnen schaden.

## Samenvatting:

In deze GS-nota wordt u geïnformeerd over de stand van zaken rondom de mogelijkheden om het resterende tekort op de investering in de Sluiskiltunnel ad € 75 miljoen op te lossen. Geconcludeerd wordt dat het risico om dit bedrag als Provincie Zeeland zelf voor te financieren zonder financiële garantstelling van het Rijk niet verantwoord is en deze optie wordt dan ook afgeraden. De overname van de aandelen van het Ministerie van Financiën lijkt meer soelaas te bieden, maar zoals uit onderzoek door onze externe adviseurs blijkt moeten nog wel een aantal aspecten nader worden onderzocht. In deze nota is ook aandacht geschonken aan de vervolprocedure.

## Inleiding / Voorgeschiedenis:

De provincie Zeeland is voornemens een geboorde of afgezonken tunnel te bouwen onder het kanaal bij Sluiskil. Tussen de provincie Zeeland en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is reeds een intentieovereenkomst gesloten ter realisatie van de Kanaalkruising Sluiskil.

Hieronder zijn de belangrijkste kenmerken van het project Kanaalkruising Sluiskil opgenomen:

- De totale raming voor de Kanaalkruising Sluiskil bedraagt € 250 miljoen.
- Er is een intentieovereenkomst met het Ministerie van Verkeer & Waterstaat. Hierin is een bijdrage toegezegd van € 125 miljoen. Door de Belgische overheid wordt een bijdrage betaald voor de verdiepte ligging van € 24 miljoen, deze bijdrage regelt het Ministerie van Verkeer & Waterstaat verder.
- Door de regio is een bedrag bij elkaar gebracht van € 26 miljoen, bestaande uit een bijdrage van Zeeland Seaports ad € 10,5 miljoen, een bijdrage van de gemeente Terneuzen ad € 1 miljoen en een eigen bijdrage door de Provincie Zeeland ad € 14,5 miljoen.
- Er resteert nog een te dekken bedrag van € 75 miljoen dat beschikbaar zou moeten worden gesteld vanuit het zogenaamde overrendement op de exploitatie van de Westerscheldetunnel. Over dit bedrag en de terugbetaling (incl. rente) ervan moet nog overeenstemming worden bereikt met het Ministerie van Financiën. De Provincie Zeeland heeft aangeboden het bedrag eventueel te willen voorfinancieren.

Door uw college is opdracht gegeven om een risicoanalyse uit te laten voeren door een extern deskundige teneinde vast te stellen of voorfinanciering van de ontbrekende € 75 miljoen door de Provincie Zeeland verantwoord is. Deze opdracht is gegund aan de combinatie van RebelGroup Advisory (verder: RGA; financiële expertise) en Twijnstra Gudde (verder: TG; expertise op het gebied van aanbestedingsvormen e.d.). Doordat het Ministerie van Financiën duidelijk heeft gemaakt dat er vanuit de Staat geen garanties zullen worden verstrekt ten aanzien van de terugbetaling van het door de Provincie Zeeland voorgefinancierde bedrag is de vraag gesteld of de Provincie Zeeland dit risico zelf zou kunnen dragen. De omvang van de gemoeide bedragen (in het jaar 2030 zou de Provincie Zeeland een vordering hebben op de NV Westerscheldetunnel van ruim € 300 miljoen) in relatie tot de reguliere begroting was daarbij een belangrijke overweging.

Op het moment dat de extern adviseurs aan de slag gingen met hun opdracht werd naar aanleiding van een gesprek met de voorzitter van de RvC van de NV Westerscheldetunnel duidelijk dat er mogelijk ook een andere oplossingsrichting voorhanden is, namelijk de overname van alle aandelen van het Ministerie van Financiën in de NV Westerscheldetunnel. Daarmee wordt bereikt dat volledige zeggenschap in de NV Westerscheldetunnel ontstaat, waardoor ook een sturingsinstrument in handen komt om een eventueel overrendement eerder dan aan het einde van de exploitatieperiode in te kunnen zetten voor de dekking van de resterende € 75 miljoen. Daarop is de vraagstelling aan de extern adviseurs uitgebreid. In deze nota treft u de voorlopige resultaten aan van het onderzoek door de extern adviseurs.

## Vraag- en/of probleemstelling:

Het eerste deel van het onderzoek heeft zich gericht op de mogelijke voorfinanciering door de Provincie Zeeland van het dekkingstekort op de investering in de Sluiskiltunnel zonder garantstelling omtrent de terugbetaling ervan door het Ministerie van Financiën. De vraagstelling valt uiteen in twee delen:

- is het verantwoord voor de Provincie Zeeland om een bedrag van € 75 miljoen voor te financieren op basis van het beschikbare overrendement in de NV Westerscheldetunnel?
- Welke maatregelen zijn voorhanden om de risico's voor de Provincie Zeeland als gevolg van het ontbreken van een garantstelling te verkleinen?

Deze vraagstelling wordt aangeduid als vraagstuk 1. Dit vraagstuk is uitgewerkt in de rapportage van RebelGroup Advisory die is bijgevoegd (**bijlage 1**).

Voor de aanpak van het onderzoek, de daarbij gehanteerde begrippen en de uitwerking wordt verwezen naar rapportage van RGA. In deze nota worden alleen de conclusies van deze rapportage opgenomen: Er bestaat een behoorlijke kans dat de lening niet (volledig) kan worden terugbetaald uit het overrendement van de NV Westerscheldetunnel. In percentages uitgedrukt lijkt deze kans wellicht niet zo heel groot, maar in de visie van de internationale kredietmarkt gaat het hier om een risicovolle investering. Dat blijkt ook uit de relatie die RGA legt met de beoordeling die een dergelijke investering zou krijgen van een rating agency. RGA spreekt zich niet uit over de vraag of het verantwoord zou zijn wanneer de Provincie Zeeland desondanks de voorfinanciering van € 75 miljoen zou regelen zonder garantstelling vanuit het Rijk omtrent de terugbetaling. Dat hangt immers af van de mate waarin de Provincie Zeeland bereid is risico te lopen. Wel merkt RGA op dat het ongebruikelijk is dat een overheidsorgaan een dergelijke risicovolle verplichting aangaat. Wanneer de Provincie Zeeland zou besluiten om een dergelijk risico te nemen zou dit dan ook altijd gepaard dienen te gaan met het treffen van een voorziening. Desgevraagd werd aangegeven dat het daarbij gaat om een bedrag van enkele tientallen miljoenen euros. Vrij vertaald komt het er dus eigenlijk op neer dat wordt geadviseerd deze financiering niet zonder garantie te verstrekken.

Daarmee wordt het tweede deel van het onderzoek (dat oorspronkelijk is ontstaan vanuit een andere invalshoek, zie voorgeschiedenis) nog belangrijker. Stel dat de Provincie Zeeland de resterende aandelen NV Westerscheldetunnel koopt van het Rijk, is de financiële dekking van de aanleg van de Sluiskiltunnel dan wel rond? Immers, de overweging om de aandelen NV Westerscheldetunnel over te nemen is juist om op die manier de realisatie van de Sluiskiltunnel mogelijk te maken.

Bij een overname van aandelen zijn twee zaken van belang: rendement en risico. Tussen beide aspecten bestaat een relatie. In zijn algemeenheid geldt dat hoe meer risico de Provincie neemt, hoe lager de verwervingsprijs zal zijn en omgekeerd. De onderzoeksvraag is opgedeeld in twee deelvragen:

- a. Onder welke financiële condities stelt een overname van de aandelen van het Ministerie van Financiën de financiële dekking van de Sluiskiltunnel met redelijke zekerheid veilig?
- b. Welke risico's kunnen bij de overname van aandelen bij de Provincie Zeeland als enig aandeelhouder van de NV Westerscheldetunnel terecht komen, welke risico's dienen zeker niet bij de Provincie Zeeland te liggen en welke risico's kunnen mogelijk inzet van onderhandelingen met het Rijk zijn?

Deelvraag 2a is uitgewerkt in de tweede rapportage van RebelGroup Advisory (zie **bijlage 3**). Deelvraag 2b is uitgewerkt in de rapportage van Twynstra Gudde (zie **bijlage 2a en 2b**).

### **Actieve informatieplicht (zie informatieplicht)**

Op dit moment nog niet naar PS. Het te vroeg openbaar maken van gevoelige financiële informatie of de inzet van uw college kan de onderhandelingspositie ten opzichte van het Ministerie van Financiën als verkopende partij ernstig schaden. De financiële belangen zijn bovendien van een enorme omvang. Tegelijkertijd is het van belang dat in de op te starten onderhandelingen sprake is van voldoende mandaat/draagvlak. Daarvoor is het van het grootste belang Provinciale Staten steeds goed te informeren over de stappen die worden genomen en de belangen die daarbij een rol spelen. Inmiddels zijn afspraken gemaakt over hoe dit het beste kan geschieden en wanneer dit zou kunnen. Een eerste presentatie zal plaatsvinden op 14 augustus. In eerste instantie in uw college ('s ochtends) en vervolgens 's avonds in het Presidium.

### **Overweging en advies:**

Nu bij de probleemstelling reeds is geconstateerd dat het zelf voorfinancieren van € 75 miljoen zonder garantstelling van Rijkszijde niet opportuun is, richt dit onderdeel van de nota zich nog slechts op het scenario waarin de Provincie Zeeland de aandelen NV Westerscheldetunnel overneemt van het Rijk onder de voorwaarde dat daarmee ook het dekkingstekort op de investering in de Sluiskiltunnel wordt opgelost.

Om uiteindelijk een verantwoord bod te kunnen doen op de aandelen van het Rijk is het van belang duidelijkheid te hebben over de wijze hoe moet worden omgegaan met de risico's die samenhangen met de overname c.q. het aandelenbezit. Om inzage te krijgen in de risico's hebben de beide extern adviseurs op vrijdag 29 juni een multidisciplinaire workshop gehouden waarbij getracht is de risico's zoveel mogelijk in beeld te krijgen (voor opzet zie **bijlage 2a**). Daarbij is gefocust op de risico's die samenhangen met de (exploitatie van de) NV Westerscheldetunnel. Binnenkort zal een soortgelijke workshop worden gehouden om de risico's die samenhangen met de bouw en exploitatie van de Sluiskiltunnel in beeld te krijgen.

De onderkende risico's zijn vervolgens naar belang geëvalueerd. Daarbij is gekeken naar de kans dat een risico zich voordoet en wat in dat geval de impact zou zijn. Dit heeft geresulteerd in een lijst met 18 risico's (zie **bijlage 2b**). Vervolgens heeft TG een voorstel gedaan over hoe de Provincie Zeeland zou kunnen omgaan met deze risico's. Daarbij bestaan voor ieder risico drie mogelijkheden:

1. Risico's die de Provincie Zeeland kan accepteren, maar die ingecalculeerd dienen te worden in het bod. Met andere woorden risico's die de prijs ('het bod') omlaag brengen.
2. Risico's die de Provincie Zeeland kan accepteren en die middels een beheersmaatregel 'ingeperkt' kunnen worden. Deze beheersmaatregelen verdienen wel de nodige aandacht.
3. Risico's die voor de Provincie Zeeland onaanvaardbaar zijn en dus bij het Rijk dienen te blijven. Deze risico's dienen in een overeenkomst uitgesloten te worden.

Het voorstel van TG lijkt een redelijk voorstel. Bovendien is het naar onze mening ook realistisch, maar het zal natuurlijk nog wel moeten worden besproken (als onderdeel van de totale onderhandelingen) met het Ministerie van Financiën.

RGA heeft de andere deelvraag uitgewerkt (**bijlage 3**). Daarbij worden een aantal aspecten afzonderlijk beschouwd:

1. Verwerving van de aandelen NV Westerscheldetunnel van het Ministerie van Financiën;
2. Financieringsmogelijkheid: afkoop bijdrage Ministerie van Verkeer & Waterstaat;
3. Financieringsmogelijkheid: herfinanciering door aantrekken vreemd vermogen.

Stap 1: Het doen van een bod:

Uitgangspunt bij het Ministerie van Financiën is het halen van een projectrendement van 7,5 %. De berekening van de gedane investeringen minus reeds terugontvangen dividenden en agio op de dag van vandaag tegen een percentage van 7,5 % komt uit op € 936 miljoen (Bron: Min. Van Financiën). De rapportage van RebelGroupAdvisory gaat uit van een bedrag van € 919 miljoen. Het verschil wordt nog nader geanalyseerd, maar wordt vermoedelijk veroorzaakt door de mate van nauwkeurigheid van de data waarop de kasstromen hebben plaatsgevonden. De berekening van het Ministerie van Financiën is in deze nauwkeuriger. We gaan vooralsnog uit van € 936 miljoen als basis voor een bod op de aandelen. De 7,5 % projectrendement over de tot op heden verstreken periode vanaf aanvang bouw Westerscheldetunnel (1998) is een hard punt voor het Ministerie van Financiën. Vervolgens kwantificeren we de waarde van de door Provincie Zeeland over te nemen risico's: zoals lopende claims e.d.. Deze kwantificering moet nog plaatsvinden. Het overdragen van risico's is een doel van het Ministerie van Financiën, dit kan financieel 'speelruimte' op het bod opleveren. Om een voorbeeld te kunnen geven stellen we de kwantificering van de risico's op  **fictief € 70 miljoen**. Bod naar Ministerie van Financiën wordt dan  $€ 936 - € 70 = € 866$  miljoen, onder de voorwaarden dat financiering geregeld kan worden en dat de 'showstoppers', oftewel de niet-acceptabele risico's worden afgedekt.

Stap 2: Het sluiten van een overeenkomst tussen de NV Westerscheldetunnel en het Ministerie van V&W over de afkoop van de structurele bijdrage. Dit kan voor Provincie Zeeland gunstig uitpakken, omdat naar alle waarschijnlijkheid een lagere discountvoet gebruikt kan worden dan de 7,5 %. Een lagere discountvoet zou heel goed in de richting van de percentages op langlopende leningen kunnen liggen. Overigens wordt in de berekeningen van RGA wel verondersteld dat de rijksbijdrage ieder jaar met 3% inflatie toeneemt. Dit is op zich ook wel cijfermatig aan te tonen (afgelopen jaar was de indexering veel hoger), maar vanuit het Ministerie van V&W zou nog wel betoogd kunnen worden dat zij intern vanuit het Ministerie van Financiën een lager percentage krijgen toegewezen voor inflatie. Rekenvoorbeelden zijn hiervoor uitgerekend in de rapportage van RGA, vraagstuk 2. Stel  **fictief** dat we uitkomen op 6 %, dan is de waarde van de bijdrage € 850 miljoen.

De netto-investering van de Provincie Zeeland wordt dan in dit geval:

Bod aandelen WST: € 866  
Waarde bijdrage V&W: € 850, ofwel € 16 miljoen netto.

Dit is slechts een reken**voorbeeld**. Het geeft echter wel aan waar de 'speelruimte' zit bij de twee dossiers om te komen tot een totaaldeal. Verder moet er rekening mee worden gehouden dat bedragen niet eenvoudig kunnen worden gesaldeerd. Er is immers sprake van een complexe structuur waarbij meerdere partijen en juridische entiteiten een rol spelen. De uitwerking hiervan betreft in feite een financieringsvraagstuk.

Of Stap 3: herfinanciering bij een bank, met de bijdrage van Ministerie van V&W als 'onderpand'. Hier gelden soortgelijke bedragen die terugontvangen kunnen worden met de bijdrage als 'onderpand'.

De conclusie in het rapport van RGA luidt als volgt:

*"Onder bepaalde financiële condities is de Provincie Zeeland in staat de realisatie van de KKS te realiseren door middel van een overname van de aandelen in de NV Westerscheldetunnel zonder daarmee haar risicoprofiel als aandeelhouder significant te verslechteren. Hierbij geldt:*

- *Overname van aandelen Ministerie van Financiën tegen een rendement van 7,5% of lager verbetert het rendement van de Provincie;*

- *Afkoop van de Rijksbijdrage tegen een discontovoet van 7,5% leidt ertoe dat de kans dat er voldoende overrendement gecreëerd wordt substantieel daalt. Worden lagere discontovoeten gehanteerd voor de waardering van de Rijksbijdragen, is de kans op overrendement aanzienlijk;*
- *Een combinatie van overname van de aandelen en afkoop van de Rijksbijdrage danwel herfinanciering van de NV Westerscheldetunnel resulteert in een bijzonder grote kans dat de Provincie de aanleg van de Sluiskiltunnel kan realiseren en het door haar geëiste rendement haalt. De optie van herfinanciering dient nog verder onderzocht te worden, maar kan potentieel de meeste waarde bieden voor de Provincie Zeeland als enig aandeelhouder van de geherfinancierde NV Westerscheldetunnel."*

Hoe nu verder? Het is duidelijk dat een aantal zaken nog verder zal moeten worden uitgewerkt. RGA heeft hierover het volgende geconcludeerd:

*In de komende 6 tot 8 weken dienen onderstaande aspecten nader onderzocht te worden zodat de Provincie Zeeland in september een scherper beeld heeft van de financieel-juridische vorm, inhoud en consequenties van een overname van de aandelen van het Rijk:*

- *korte en lange termijn financiering van het bod (inclusief herfinanciering als optie);*
- *vormgeving en afkoop van de exploitatiebijdrage van het Ministerie van V&W;*
- *fiscale en juridische aspecten van de overname en financiering;*
- *waardering van de nog te onderhandelen risico's.*

Op grond van het voorgaande is u inzage gegeven in de stand van zaken rondom de mogelijkheden om het resterende tekort op de investering in de Sluiskiltunnel ad € 75 miljoen op te lossen. Geconcludeerd wordt dat het risico om dit bedrag als Provincie Zeeland zelf voor te financieren zonder financiële garantstelling van het Rijk niet verantwoord is en deze optie wordt dan ook afgeraden. De overname van de aandelen van het Ministerie van Financiën lijkt meer soelaas te bieden, maar zoals uit de rapportage blijkt moeten nog een aantal aspecten nader worden onderzocht. Dit zal naar verwachting zo'n 6 tot 8 weken in beslag nemen. In ieder geval zal uw college in de eerstvolgende GS-vergadering op 14 augustus worden geïnformeerd over de stand van zaken op dat moment. Indien u daaraan behoefte heeft is de extern adviseur beschikbaar om in uw vergadering e.e.a. nader toe te lichten. Verder wordt de tussenconclusie getrokken dat het uitbrengen van een bod en de wijze waarop de koop gefinancierd zou kunnen worden twee afzonderlijke dossiers zijn die apart beoordeeld moeten worden. Voor de financiering wordt in hoofdlijnen gedacht aan twee mogelijkheden: afkoop van de rijksbijdrage van het Ministerie van V&W of externe financiering.

### **Financiële consequenties:**

Deze zijn zonder meer te kwalificeren als buitengewoon groot. Op dit moment kan echter geen gedetailleerde uitwerking worden gegeven. Met het geven van inzage in de cijfers zoals opgenomen in deze nota is getracht u een indicatie te geven van de bedragen die met een eventuele aandelentransactie zijn gemeoid.

### **Voorstel te nemen GS-Besluit (moet identiek zijn aan het voorblad):**

- kennisnemen van de stand van zaken;
- afzien van de optie om € 75 miljoen voor te financieren zonder garantstelling van het Rijk;
- instemmen met vervolgaanpak t.a.v. de overname van de aandelen NV Westerscheldetunnel van het Ministerie van Financiën;
- daarbij het uitbrengen van een bod en de wijze van financiering daarvan vooralsnog behandelen als twee afzonderlijke dossiers;
- het Presidium vertrouwelijk informeren over de voortgang op 14 augustus.

**Provincie Zeeland**

**Overrendement WST NV**

**-d.d. 4 juli 2007-**

# 0 – Inhoudsopgave

## **Hoofdrapportage**

- 1 – Inleiding
- 2 – Definitie overrendement
- 3 – Kenmerken financiering voor Sluiskil
- 4 – Analyse van het Basis Scenario
- 5 – Specifieke kansen en bedreigingen voor de WST NV
- 6 – Analyse inclusief specifieke kansen en bedreigingen (Compleet Scenario)
- 7 – Inventarisatie van risicobeheersing
- 8 – Conclusie

## **Bijlagen**

- A – Toelichting simulatie
- B – Weergave gedefinieerde stochasten rendementsberekening
- C – Weergave specifieke kansen en bedreigingen
- D – Opbouw Compleet Scenario
- E – Variatie op Compleet Scenario

# 1 – Inleiding: onderzoeksvraag

## **Onderzoeksvraag**

De Provincie Zeeland is voornemens om samen met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een tunnel bij Sluiskil te realiseren. De benodigde bekostiging voor deze tolvrige tunnel dient voor een substantieel deel (€75 mln van €250 mln) opgebracht te worden uit het overrendement van de exploitatie van de Westerschelde Tunnel (WST). Aangezien de tunnel bij Sluiskil eerder zal worden aangelegd dan het mogelijke overrendement van de WST beschikbaar zal komen, dient dit deel van de bekostiging (€75 mln) te worden voorgefinancierd. De Provincie Zeeland overweegt onder voorwaarden deze voorfinanciering zonder garanties van het Rijk op zich te nemen.

In dit kader heeft de Provincie Zeeland Twijnstra Gudde & RebelGroup gevraagd onder andere de volgende 2 deelvragen te beantwoorden:

- Is het verantwoord voor de Provincie Zeeland om een bedrag van €75 mln voor Sluiskil voor te financieren op basis van het beschikbare overrendement in de WST NV?
- Welke maatregelen zijn er voorhanden om de risico's voor de Provincie omtrent de garantstelling te verkleinen?

# 1 – Inleiding: uitwerking onderzoeksvraag

## **Uitwerking**

De vraag of het betreffende deel van de financiering van Sluiskil kan worden afgelost uit het overrendement van de WST NV hangt één op één samen met de hoogte van het overrendement in de WST NV. Echter, het resultaat van de toekomstige exploitatie van de WST NV kan slechts worden geschat, er is immers geen absolute zekerheid over de kosten en opbrengstenontwikkelingen. Dit betekent dat ook de omvang van het overrendement geen absolute zekerheid kent.

Om tot een advies voor de Provincie te komen zal in deze rapportage dan ook gebruik gemaakt worden van kansinschattingen. Concreet wordt inzicht geboden in de volgende 2 vragen:

- Wat is de kans dat de WST NV überhaupt een overrendement behaalt?
- Wat is de kans dat dit overrendement voldoende hoog is om de financiering voor Sluiskil af te lossen?

Of de Provincie Zeeland het vervolgens verantwoord vindt om zich garant te stellen voor de voorfinanciering hangt mede af van de mate waarin de Provincie bereid is risico te nemen.

# 1 – Inleiding: wijzigingen t.o.v. concept rapport

## **Wijzigingen ten opzichte van eerdere concept rapportage**

De in deze rapportage gepresenteerde uitkomsten laten een verbetering zien ten opzichte van de resultaten in de concept rapportage van 27 juni 2007. Hiervoor zijn 2 oorzaken aan te wijzen:

1. De nieuwe analyses kennen naast een 'normaal' en een 'pessimistisch' verkeersscenario, nu ook een 'optimistisch' verkeersscenario. Bovendien is de toegekende kans aan het optreden van het 'pessimistische' verkeersscenario verlaagd. Per saldo betekent dit dat tijdens de simulaties van positievere verkeersprognoses wordt uitgegaan en er meer tolopbrengsten worden gerealiseerd.

2. De rendementsberekeningen zijn verder verfijnd omdat nu wordt uitgegaan van de exacte data waarop de kasstromen van en naar de vermogensverschaffers plaats vinden (of plaats hebben gevonden). Tijdens het opstellen van de concept rapportage werd gerekend in jaren waarbij de (impliciete) aanname werd gehanteerd dat de kasstromen plaats vonden op de laatste dag van het jaar. Aangezien de kasstromen in werkelijkheid plaats vinden in februari en april van het jaar, neemt het rendement op geïnvesteerd vermogen toe en is er per saldo eerder 'overrendement' beschikbaar voor de aflossing van de financiering voor Sluiskil.

Bovendien geldt dat alle resultaten in deze rapportage afkomstig zijn van berekeningen met een volledig nieuw ontwikkeld model voor de WST NV (i.p.v. het rendementsmodel van de WST NV). Dit heeft in principe geen impact op de resultaten aangezien beide modellen in ieder geval voor simulatie vergelijkbare resultaten produceren.

## 2 – Definitie overrendement

### **Definitie van overrendement**

Alvorens nader in te gaan op de uitwerking van de vragen dient eerst een éénduidige definitie voor het *overrendement* van de WST NV te worden bepaald. Centraal hierin staan de aandeelhouders van de NV. Zij eisen een rendement van 7,5% op het door hen geïnvesteerde vermogen. Op basis hiervan is het aannemelijk de volgende definitie te hanteren:

“Het *overrendement* is het additionele rendement op geïnvesteerd vermogen van de aandeelhouders van de WST NV in de periode 1998-2033, bovenop het geëiste rendement van 7,5%.”

### **Betekenis definitie**

Dit betekent dat de uitkering van overrendement is *achtergesteld*:

- Er is pas overrendement beschikbaar voor aflossing als de aandeelhouders hun rendement hebben ontvangen;
- Het overrendement is daarmee het *meest risicovolle* deel van het in de onderneming gerealiseerde rendement.

## 3 – Kenmerken financiering Sluiskil

### **Kenmerken financiering Sluiskil**

In de berekeningen wordt uitgegaan van een van opzet eenvoudige financiering voor Sluiskil. Het betreft een lening met de volgende kenmerken:

- Omvang €75 mln (prijspeil 2006)
- Trekking in 8 kwartalen (2 jaar: 2009 en 2010)
- Kapitaallasten:           risicovrij 20 jaar (IRS juni 2007) 5,05%  
                                  risico-opslag 50 basispunten  
                                  Totaal 5,55% per jaar
- De rente per kwartaal wordt bij de lening opgeteld tot aan start aflossing. Met andere woorden de rente wordt 'opgerold'.
- De aflossing van de lening inclusief opgerolde rente start op het moment dat de aandeelhouders 7,5% op het door hen geïnvesteerde vermogen hebben ontvangen. Er wordt op dat moment niets meer aan de aandeelhouders uitgekeerd tot dat de lening volledig is afgelost. Dit betekent dat alle jaarlijks beschikbare middelen worden aangewend voor de aflossing.

## 4 – Analyse Basis Scenario: inleiding

### **Inleiding in het Basis Scenario**

De exploitatie van de WST kent een aantal normale onzekerheden (algemene onzekerheden in kosten en opbrengsten), maar daarnaast ook een aantal specifieke kansen en bedreigingen. In het Basis Scenario wordt enkel gerekend met de normale onzekerheden. Vervolgens wordt verderop in deze rapportage aandacht besteed aan de verwachte impact van de specifieke kansen en bedreigingen op de mate waarin de financiering van Sluiskil kan worden afgelost uit de overrendementen van de WST NV.

De rapportage van het Basis Scenario kent de volgende opbouw:

- Kenmerken bepaling overrendement;
- Identificatie en definitie van de normale onzekerheden;
- Kenmerken van het resultaat; en tenslotte,
- Weergave van de resultaten

## 4 – Analyse Basis Scenario: bepaling overrendement

### **Kenmerken bepaling overrendement**

De basis voor de overrendementsbepaling is de *Kasstroom van en naar de Eigen Vermogen verschaffers*, oftewel de mutatie in het Eigen Vermogen. De berekening van het rendement op Eigen Vermogen gaat uit van de exacte data waarop de kasstromen plaatsvinden.

Voor deze kasstroom kan op kwartaalbasis berekend worden wat het op dat moment behaalde rendement is op alle kasstromen die tot en met dat kwartaal hebben plaats gevonden (dit wordt ook wel de *Running IRR* genoemd). Dit rendement is initieel negatief, is precies nul wanneer de EV verschaffers hun inleg terug hebben ontvangen en neemt daarna toe met elke euro die de EV verschaffers additioneel nog ontvangen.

Met behulp van de Running IRR kan de omvang van het overrendement, in termen van additionele euro's, worden berekend. Het overrendement is berekend als alle kasstromen naar EV verschaffers na het behalen van een Running IRR van 7,5%. De omvang van dit overrendement wordt echter wel beïnvloed door de normale onzekerheden in prognoses van de toekomstige kosten en opbrengsten van de WST NV. Door middel van een *stochastische berekening* is bepaald in welke mate deze onzekerheden de uitkomst van het overrendement beïnvloeden. De stochastische berekening bestaat uit een Monte Carlo simulatie (bijlage A) op basis van vooraf gedefinieerde stochasten (bijlage B).

## 4 – Analyse Basis Scenario: normale onzekerheden

### Normale onzekerheden

De toekomstige exploitatie van de WST kent onzekerheden. Op voorhand kan slechts een prognose worden gemaakt van de te verwachten kosten en opbrengsten. Er is voor gekozen een beperkt aantal representatieve parameters in de berekening te benoemen die een goede weerspiegeling vormen voor de onzekerheid in de kosten en de opbrengsten. Deze parameters zijn als stochast gedefinieerd en hebben daarmee niet meer één vooraf gedefinieerde waarde, maar een bandbreedte van mogelijke waarden met een bepaalde kans van optreden. Het betreft de volgende parameters:

Parameters	Gekozen stochastische parameter in analyse
Onzekerheid in opbrengsten	1. Verkeersscenario 2. Omvang indexering tolopbrengsten 3. Omvang indexering Rijks- en Provincie bijdrage
Onzekerheid in kosten	Omvang indexering exploitatiekosten

De exacte kenmerken van de stochasten (input voor berekening) is weergegeven in bijlage B.

## 4 – Analyse Basis Scenario: kenmerken resultaat

### **Kenmerken resultaat**

Een antwoord op de onderzoeksvraag volgt wanneer berekend wordt of het beschikbare overrendement voldoende is om de lening inclusief 'opgerolde rente' af te lossen. Men dient zich hierbij te realiseren dat het saldo van lening en rente (5,55% per jaar) zonder aflossing rond 2030 is opgelopen tot €250 mln. De hoogte van het overrendement wordt, zoals eerder aangegeven, beïnvloed door de onzekerheden in de exploitatie. Vallen in de toekomst de opbrengsten en de kosten tegen, dan kan de lening niet worden afgelost. Vallen de opbrengsten en de kosten mee, dan resteert bovenop het geëiste rendement op geïnvesteerd vermogen en na aflossing van de lening nog een stuk 'overblijvend' rendement.

Middels het uitvoeren van een Monte Carlo simulatie wordt inzicht verkregen in het risico dat de Provincie loopt indien zij garant staat voor de aflossing van de lening voor Sluiskil. Het resultaat van de simulatie is een bandbreedte van mogelijk uitkomsten die ontstaat op basis van de onzekerheid in de kosten en opbrengsten. Op basis hiervan kan worden berekend:

- Wat de kans is dat de WST NV überhaupt een overrendement behaalt; en,
- Wat de kans is dat dit overrendement voldoende hoog is om de financiering voor Sluiskil af te lossen.

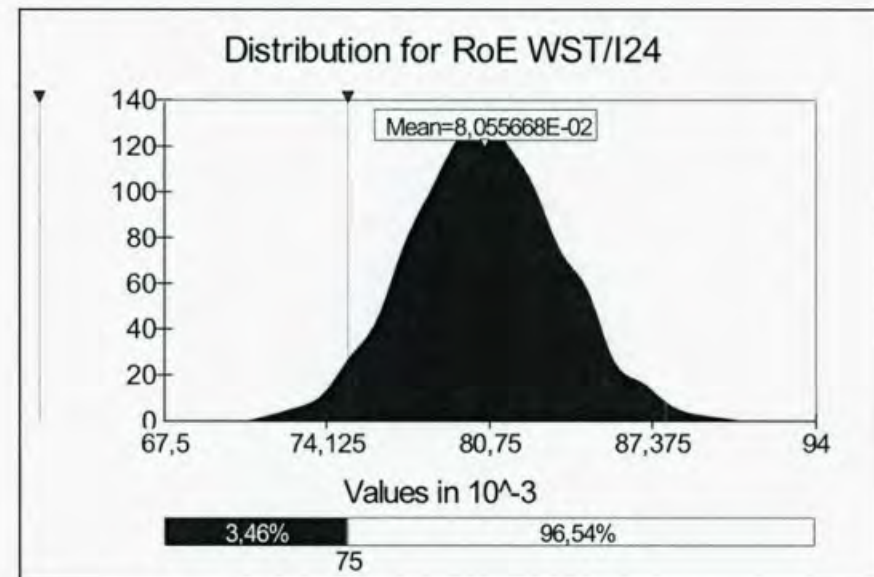
## 4 – Analyse Basis Scenario: resultaten

### Resultaten: kans op overrendement WST NV

Naastgelegen figuur geeft de kansdichtheid weer van het rendement op geïnvesteerd vermogen door de aandeelhouders van de NV. Uit de figuur is af te lezen dat de NV in **97%** van de gevallen in staat is een overrendement te realiseren ( $> 7,5\%$  rendement op EV).

Tevens is bijgehouden in hoeveel van de gevallen er voldoende rendement beschikbaar was om de lening, inclusief opgerolde rente, af te kunnen lossen. Dit blijkt in **80%** van de gevallen mogelijk te zijn.

Voor een nadere totstandkoming van de resultaten en variaties hierop, wordt verwezen naar respectievelijk bijlage D en bijlage E.



## 5 – Specifieke kansen & bedreigingen WST NV

### Kansen en bedreigingen

De WST NV kent nog een aantal specifiek te benoemen kansen & bedreigingen. Deze zijn in onderstaande tabel weergegeven:

Item	Bedreigingen
Kans: Lagere onderhoudskosten vanaf 2013	In 2013 loopt het huidige onderhoudscontract af. Het vermoeden bestaat (mede op basis van expert judgments) dat de onderhoudskosten vanaf dat punt zullen dalen indien een nieuw contract onder concurrentie wordt afgesloten.
Kans: Kostenbesparingen door toename T-tag gebruik	Vooralsnog is in het rendementsmodel wel rekening gehouden met investeringen die een toename in het T-tag gebruik faciliteren, maar is de bijbehorende verbetering van het exploitatiesaldo buiten beschouwing gelaten.
Bedreiging: Bouwclaims	KMW heeft 5 bouwclaims ingediend. 2 daarvan zijn inmiddels definitief afgewezen, over 3 claims dient nog een (definitief) oordeel geveld te worden.
Bedreiging: Wijzigingen wet & regelgeving	Wijzigingen in wet & regelgeving kunnen tot aanzienlijke investeringen leiden. Op het moment is dit risico onbelegd. Aangezien het onwaarschijnlijk is dat de NV dit risico zelf zal gaan dragen is dit risico in de berekening buiten beschouwing gelaten.

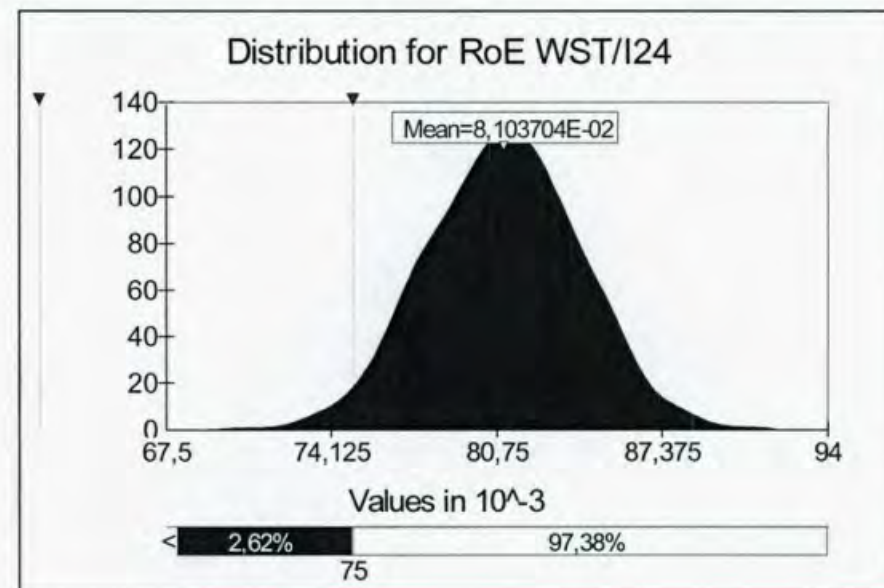
## 6 – Analyse incl. specifieke kansen en bedreigingen

### Analyse inclusief kansen en bedreigingen

De vorige paragraaf introduceerde een aantal kansen & bedreigingen die de resultaten van het Basis Scenario kunnen beïnvloeden. Om hier uitsluitsel over te kunnen geven zijn ten opzichte van het Basis Scenario met normale onzekerheden ook de specifieke kansen en bedreigingen als stochast gemodelleerd (zie bijlage C) en is de simulatie herhaald. Dit levert het volgende resultaat op:

Naastgelegen figuur geeft de kansdichtheid weer van het rendement op geïnvesteerd vermogen door de aandeelhouders van de NV wanneer rekening wordt gehouden met de specifieke kansen & bedreigingen. Uit de figuur is af te lezen dat de NV in **97%** van de gevallen in staat is een overrendement te realiseren ( $> 7,5\%$  rendement op EV).

Tevens is bijgehouden in hoeveel van de gevallen er voldoende rendement beschikbaar was om de lening, inclusief opgerolde rente, af te kunnen lossen. Dit blijkt in **83%** van de gevallen mogelijk te zijn.



## 7 – Inventarisatie van risicobeheersing

### Risicobeheersing garantstelling door Provincie

De tweede onderzoeksvraag richt zich op de mogelijkheden om de risico's rond de garantstelling door de Provincie te beheersen. Onderstaand een overzicht van maatregelen en inschatting van de werking van de maatregel:

Maatregel	Werking / toelichting
Vergroten buffer door sturen op hoger geëist rendement	Theoretisch mogelijk, maar politiek en in afstemming tussen aandeelhouders minder realistische optie.
Tariefaanpassingen en concessieverlenging	Theoretisch mogelijk, maar moeilijke discussie. Daarnaast resulteert dit in interne belangen tegenstrijdigheid voor de Provincie.
Overrendement in reële termen definiëren	Volatiliteit in de indices zijn een risico wanneer het geëiste rendement constant is. Het lijkt echter niet een realistische optie om het geëiste rendement ter discussie te stellen.

Kortom, het is erg lastig voor de Provincie om in de huidige context de risico's te beheersen en daarmee de kansen op mogelijke aflossing van de lening voor Sluiskil te vergroten. Het Ministerie van Financiën heeft in de huidige setting als groot aandeelhouder een belangrijke stem. Een mogelijke overdracht van de aandelen van het Rijk naar de Provincie tegen een voor alle partijen acceptabele prijs kan voorzien in meer zeggenschap en minder risico's ten aanzien van de garantiestelling voor de Provincie. Het verdient aanbeveling deze mogelijkheid nader te onderzoeken.

## 8 – Conclusie

### **Interpretatie resultaten**

De kans dat de lening voor Sluiskil volledig kan worden terug betaald uit het overrendement, bedraagt in dit Basis Scenario 80% en wanneer de kansen & bedreigingen worden meegewogen 83%. Dit betekent dat de kans op 'DEFAULT' in dit geval 17% - 20% bedraagt. De kans dat de lening inclusief opgebouwde rente volledig zal moeten worden afgeschreven bedraagt 3 %.

Er kan een parallel getrokken worden met Rating agencies. Een kans van globaal 20% dat een lening na 20 jaar niet volledig kan worden terug betaald correspondeert volgens Moody's met een Rating van *Baa3 – Ba1*. Deze ratings wordt door Moody's aangeduid met: *'Obligors rated Baa are subject to moderate default risk. They are considered medium-grade and as such may possess certain speculative characteristics.'* & *'Obligors rated Ba are judged to have speculative elements and are subject to substantial default risk.'* Ter vergelijking: Staatsleningen in Nederland kennen normaliter een *Aaa* rating. Dit betekent dat er niet of nauwelijks kans op default is.

De vraag of de Provincie in de huidige setting een garantie zou moeten verstrekken, hangt onder meer af van de mate waarin zij bereid is risico te lopen op de aangegane verplichtingen. Wel kan worden opgemerkt dat het ongebruikelijk is dat een overheidsorgaan een dergelijk risicovolle verplichting aangaat. Het nemen van een dergelijk risico zou daarom vanuit een voorzichtigheidsbeginsel altijd gepaard dienen te gaan met een voorziening ter dekking van de mogelijke 'default'.

Het verdient verder aanbeveling nader te onderzoeken of een aandelen transactie met het Rijk de risico's omtrent de garantiestelling kan verkleinen.

# Bijlage A – Toelichting simulatie

## **Kenmerken simulatie**

- Er is gebruik gemaakt van @Risk voor Microsoft Excel.
- De 4 gekozen stochasten zijn gemodelleerd met behulp van een verdelingsfunctie, en waar nodig gecorreleerd.
- Een Monte Carlo simulatie bestaat uit 5.000 iteraties
- Tijdens iedere iteratie wordt:
  1. voor de stochast een trekking gedaan;
  2. de overrendements berekening uitgevoerd;
  3. bepaald of de lening kan worden afgelost;
  4. het resultaat opgeslagen.
- Tenslotte kunnen de resultaten van de 5.000 iteraties worden weergegeven, en wordt inzicht verkregen in de bandbreedte van de uitkomsten als gevolg van onzekerheden in de invoer van de berekening.

# Bijlage B – Weergave stochasten

## **Verkeersprognoses**

- Discrete verdeling
- 70% kans op scenario 2: Wel KKS, geen WCT, normale economische groei
- 15% kans op scenario 4: Wel KKS, geen WCT, pessimistische economische groei
- 15% kans op scenario 5: Wel KKS, geen WCT, optimistische economische groei

## **Indexering**

Voor alle 3 de indices geldt dat de index in perioden van 3 opeenvolgende jaren is gedefinieerd. Vervolgens zijn alle indices met elkaar gecorreleerd met een correlatiefactor van 0,9.

### *Inflatie lange termijn*

- Standaard normale verdeling
- $\mu = 3,0\%$
- $\sigma = 0,5\%$
- Dit betekent globaal een indexering met een verwachte waarde van 3,0% waarbij 95% van de trekkingen valt binnen de bandbreedte van 2,0% - 4,0%.

## Bijlage B – Weergave stochasten

### *Inflatie operationele kosten*

- Standaard normale verdeling
- $\mu = 2,0\%$
- $\sigma = 0,333\%$
- Dit betekent globaal een indexering met een verwachte waarde van 2,0% waarbij 95% van de trekkingen valt binnen de bandbreedte van 1,33% - 2,67%.

### *Inflatie toltarief lange termijn*

- Standaard normale verdeling
- $\mu = 3,0\%$
- $\sigma = 0,5\%$
- Dit betekent globaal een indexering met een verwachte waarde van 3,0% waarbij 95% van de trekkingen valt binnen de bandbreedte van 2,0% - 4,0%.

# Bijlage C – Weergave kansen & bedreigingen

## **Kans: Lagere onderhoudskosten vanaf 2013**

- Uniforme verdeling
- min = 0%
- max = 10%
- Dit betekent gemiddeld genomen een besparing op de onderhoudskosten van 5,0% vanaf 2013.

## **Kans: Hoger exploitatiesaldo door T-tag**

- Discrete verdeling
- 25% kans op scenario geen besparing
- 75% kans op scenario wel besparing:
  - 1- 100% besparing op uitzendkrachten vanaf 2015
  - 2- 30% besparing personeelslasten vanaf 2015
  - 3- 50% tot 150% hogere bankkosten vanaf 2011 (uniforme verdeling)

## Bijlage C – Weergave kansen & bedreigingen

### **Bedreiging: Claims KMW**

- Discrete verdeling
- 99% kans op scenario afwijzing claims
- 1% kans op scenario toewijzing claims:
  - 1- Duikclaim: 10 mln in 2008
  - 2- Vervormingsclaim: 45 mln in 2008
  - 3- Indexclaim: 50 mln in 2009

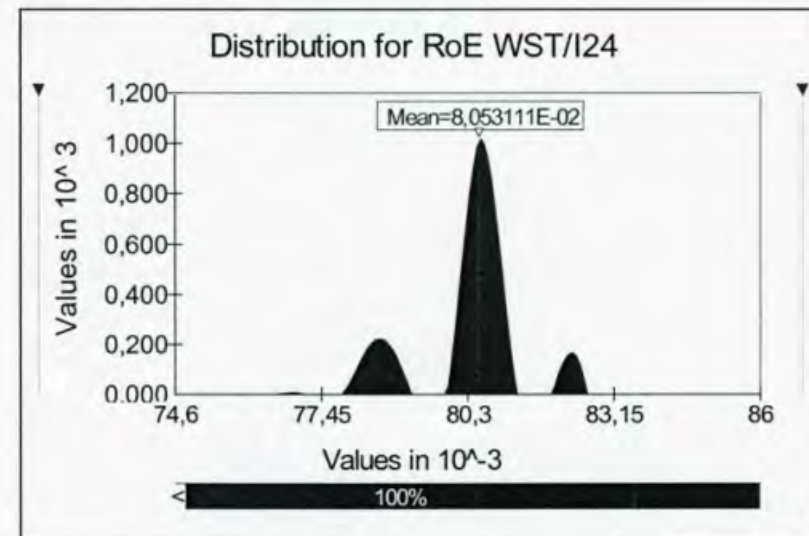
# Bijlage D – Opbouw Compleet Scenario I

## Opbouw Basis Scenario 1: alleen onzekerheid verkeersprognoses

- Discrete verdeling
- 70% kans op scenario 2: Wel KKS, geen WCT, normale economische groei
- 15% kans op scenario 4: Wel KKS, geen WCT, pessimistische economische groei
- 15% kans op scenario 5: Wel KKS, geen WCT, optimistische economische groei

De NV is in **100%** van de gevallen in staat een overrendement te realiseren ( $> 7,5\%$  rendement op EV). In **100%** van de gevallen is het mogelijk de lening inclusief opgerolde rente af te lossen.

Aangezien in alle 3 de verkeersscenario's de NV een overrendement behaalt en de lening kan worden afgelost, en er tijdens deze simulatie alleen gevarieerd wordt met de verkeersprognoses, bedragen beide kansen 100%.



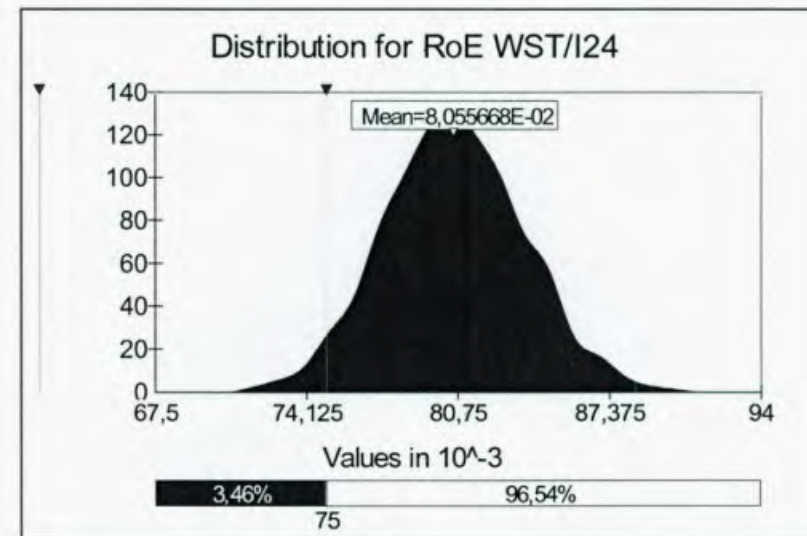
## Bijlage D – Opbouw Compleet Scenario II

### Opbouw Basis Scenario 2: uitbreiding met onzekerheden indexering (Basis Scenario)

Index	$\mu$	$\sigma$	type
Inflatie lange termijn	3,0%	0,500	Standaard normaal
Inflatie operationele kosten	2,0%	0,333	Standaard normaal
Inflatie toltarief lange termijn	3,0%	0,500	Standaard normaal

De NV is in **97%** van de gevallen in staat een overrendement te realiseren ( $> 7,5\%$  rendement op EV). In **80%** van de gevallen is het mogelijk de lening inclusief opgerolde rente af te lossen.

De introductie van onzekerheid rondom de indexering vergroot de kansen op default aanzienlijk.



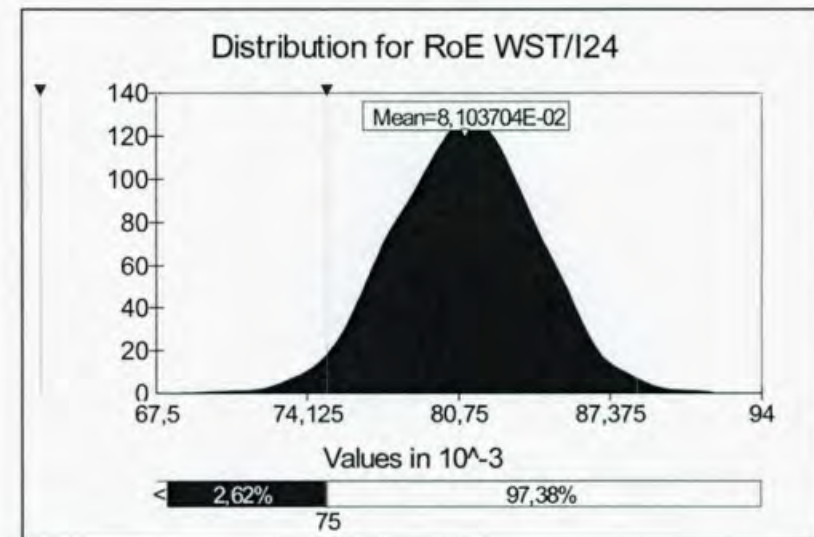
## Bijlage D – Opbouw Compleet Scenario III<sup>a</sup>

### Uitbreiding Basis Scenario: uitbreiding met kansen & bedreigingen (Compleet Scenario) - resultaten

- Kans: Lagere onderhoudskosten vanaf 2013
- Kans: Hoger exploitatiesaldo door T-tag
- Bedreiging: Claims KMW

De NV is in **97%** van de gevallen in staat een overrendement te realiseren ( $> 7,5\%$  rendement op EV). In **83%** van de gevallen is het mogelijk de lening inclusief opgerolde rente af te lossen.

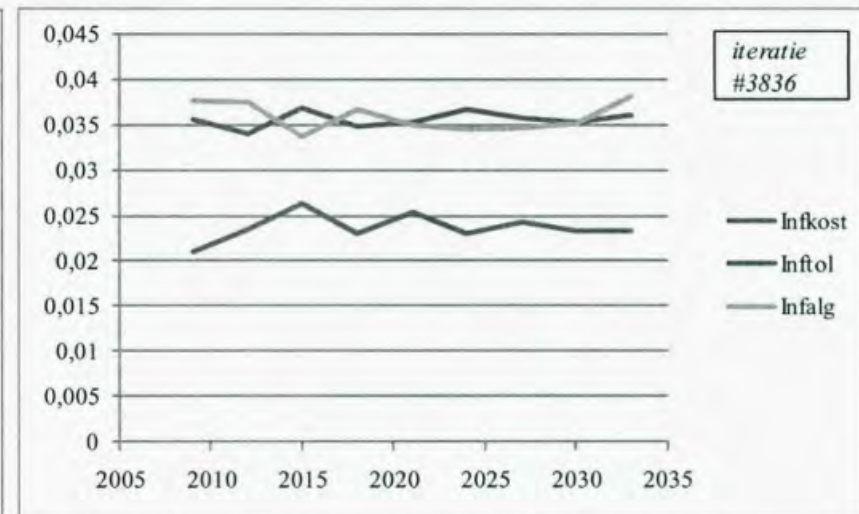
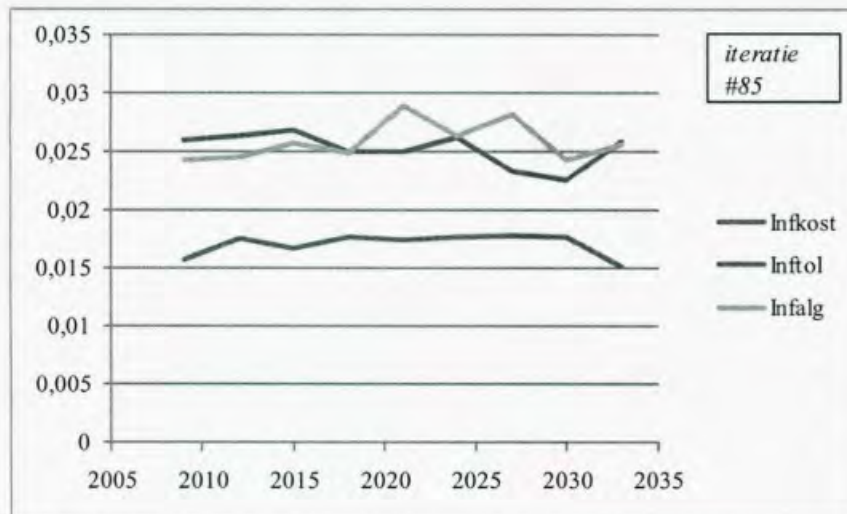
Het optelsom van kansen en bedreigingen is per saldo positief. De kans op default neemt hierdoor licht af.



## Bijlage D – Opbouw Compleet Scenario III<sup>b</sup>

### Uitbreiding Basis Scenario: uitbreiding met kansen & bedreigingen (Compleet Scenario) – voorbeeld index ontwikkeling

Onderstaande figuren geven van een tweetal willekeurige iteraties de ontwikkeling van de gehanteerde indices in de tijd weer. Duidelijk is dat de correlatie zorgt voor een dempende werking in de ontwikkeling (zie ter vergelijking bijlage E: variatie van de correlatiecoëfficiënt).



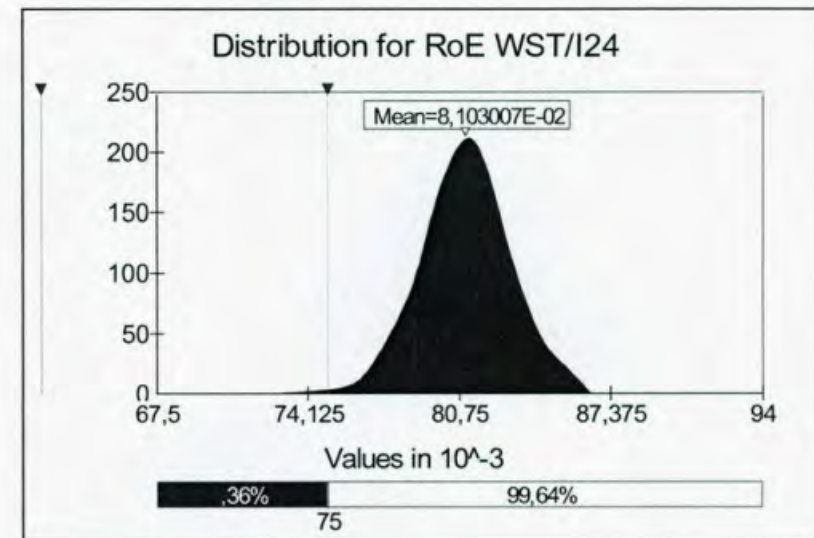
# Bijlage E – Variatie op Compleet Scenario I

## Variatie op Compleet Scenario: verlaging onzekerheden indexering

Index	$\mu$	$\sigma$	type
Inflatie lange termijn	3,0%	0,250	Standaard normaal
Inflatie operationele kosten	2,0%	0,167	Standaard normaal
Inflatie toltarief lange termijn	3,0%	0,250	Standaard normaal

De NV is in **100% (afgerond)** van de gevallen in staat een overrendement te realiseren (> 7,5% rendement op EV). In **93%** van de gevallen is het mogelijk de lening inclusief opgerolde rente af te lossen.

Nogmaals wordt duidelijk dat onzekerheid in de ontwikkeling van de indices een belangrijke rol speelt in de risico's die de Provincie loopt rondom de garantiestelling.



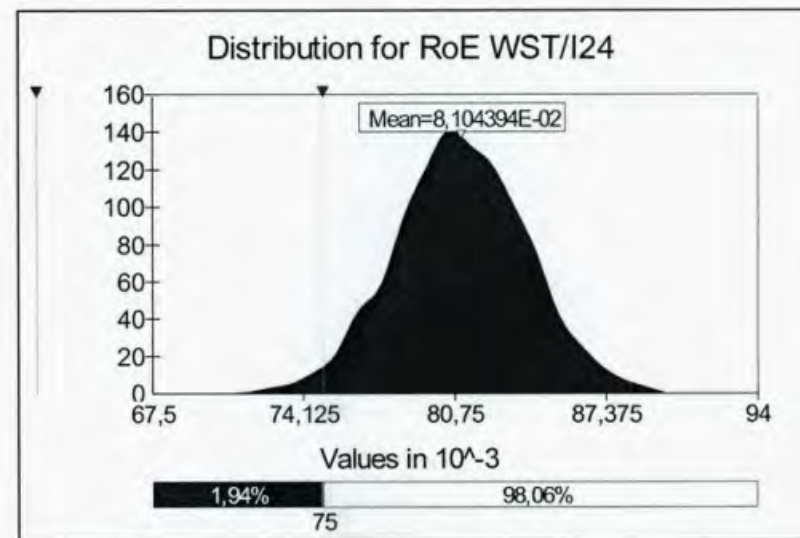
## Bijlage E – Variatie op Compleet Scenario II<sup>a</sup>

### Variatie op Compleet Scenario: minder spreiding in verkeersprognoses - resultaten

- Discrete verdeling
- 95% kans op scenario 2: Wel KKS, geen WCT, normale economische groei
- 2,5% kans op scenario 4: Wel KKS, geen WCT, pessimistische economische groei
- 2,5% kans op scenario 5: Wel KKS, geen WCT, optimistische economische groei

De NV is in **98%** van de gevallen in staat een overrendement te realiseren ( $> 7,5\%$  rendement op EV). In **86%** van de gevallen is het mogelijk de lening inclusief opgerolde rente af te lossen.

Een verlaging van de spreiding in de verkeersprognoses beïnvloedt de resultaten in geringe mate.



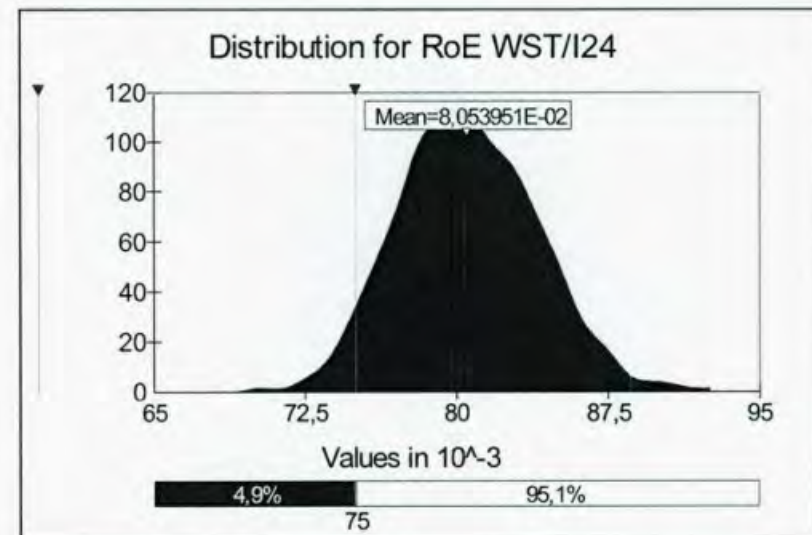
## Bijlage E – Variatie op Compleet Scenario II<sup>b</sup>

### Variatie op Compleet Scenario: scheve verdeling in verkeersprognoses - resultaten

- Discrete verdeling
- 25% kans op scenario 2: Wel KKS, geen WCT, normale economische groei
- 50% kans op scenario 4: Wel KKS, geen WCT, pessimistische economische groei
- 25% kans op scenario 5: Wel KKS, geen WCT, optimistische economische groei

De NV is in **95%** van de gevallen in staat een overrendement te realiseren ( $> 7,5\%$  rendement op EV). In **77%** van de gevallen is het mogelijk de lening inclusief opgerolde rente af te lossen.

Door a priori meer kans toe te kennen aan het pessimistische verkeersscenario, neemt de kans op het behalen van overrendement en de kans op het kunnen aflossen van de lening (licht) af. Deze resultaten corresponderen nog steeds met een rating volgens Moody's van Baa3 – Ba1.

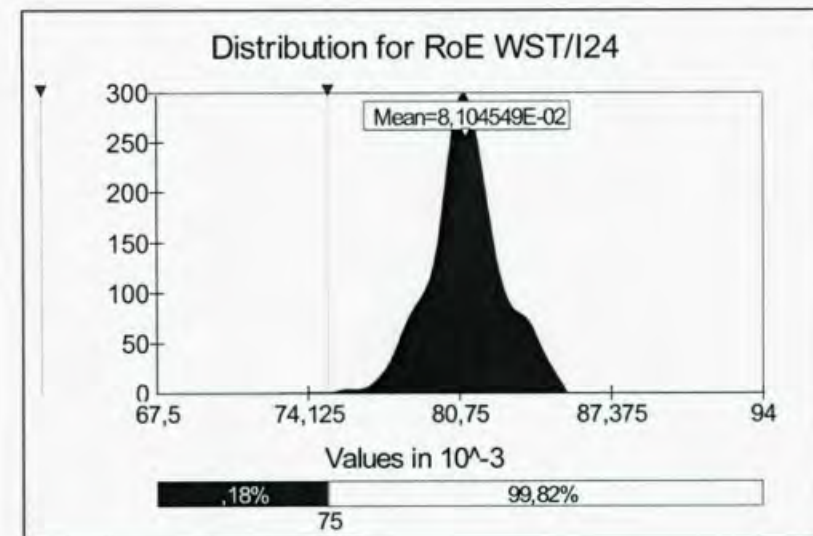


## Bijlage E – Variatie op Compleet Scenario III<sup>a</sup>

### Variatie op Compleet Scenario: correlatie 0 ipv 0,9 – resultaten

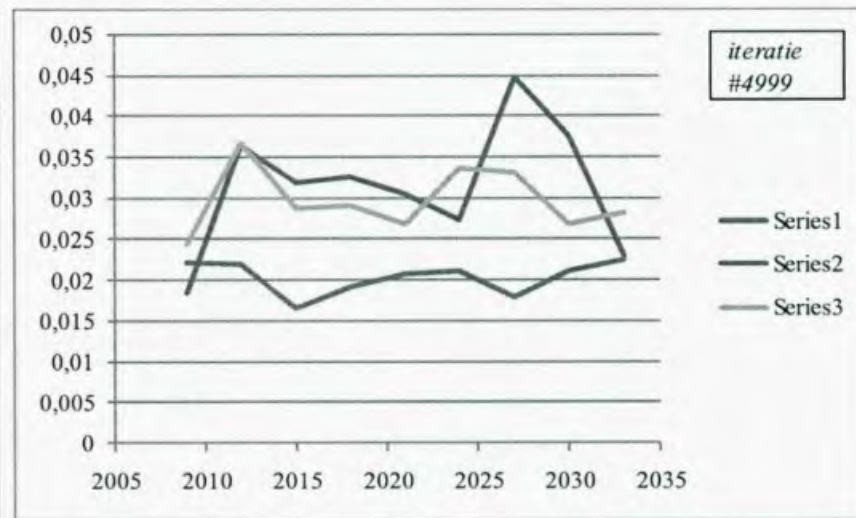
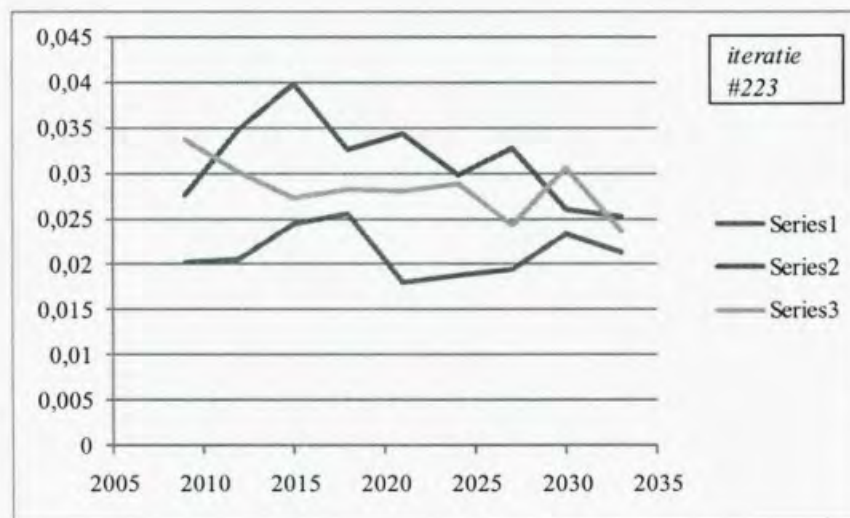
*Deze variatie heeft nauwelijks realiteitswaarde maar is enkel toegevoegd om aan te tonen wat de impact van het correleren van de indices is.*

De NV is in **100% (afgerond)** van de gevallen in staat een overrendement te realiseren (> 7,5% rendement op EV). In **96%** van de gevallen is het mogelijk de lening inclusief opgerolde rente af te lossen.



## Bijlage E – Variatie op Compleet Scenario III<sup>b</sup>

Variatie op Compleet Scenario: correlatie 0 ipv 0,9 - voorbeeld index ontwikkeling



Twynstra Gudde

ADVISEURS EN MANAGERS

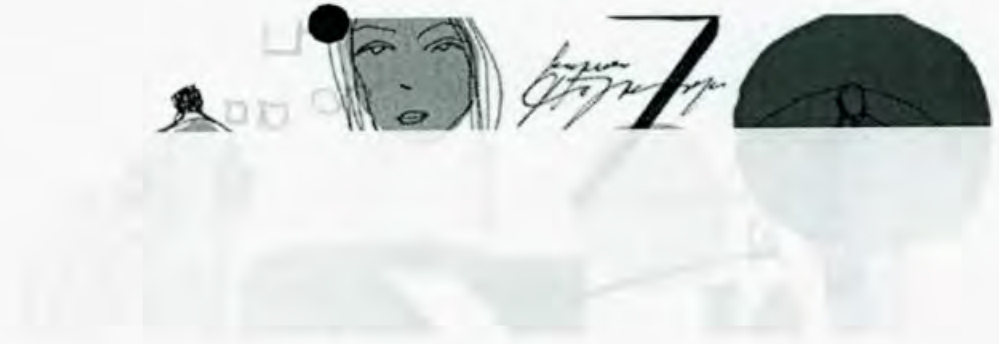
# Quick Scan risico's aankoop WST

Provincie Zeeland

Middelburg  
29 juni 2007



Twynstra Gudde *Anders denken, gewoon doen*



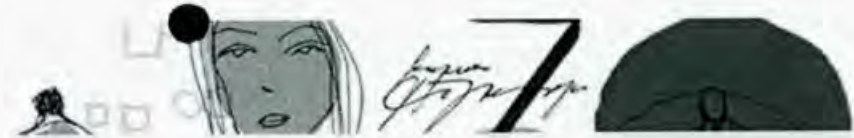
# Agenda

1. Korte voorstelronde
2. Vraagstelling
3. Doel Quick Scan
4. Aankoop WST
5. Invalshoeken risicoanalyse
6. Uitvoering risicoanalyse
7. Conclusies
8. Sluiting



# Korte voorstelronde





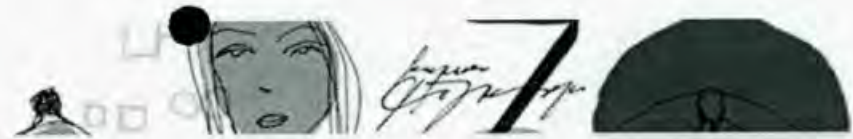
## Vraagstelling Provincie Zeeland

- Provincie Zeeland heeft 4,6% van alle aandelen van WST
- Provincie Zeeland overweegt de aankoop van alle resterende aandelen van WST (95,4%). Deze aandelen zijn nu eigendom Ministerie Financien.
- Provincie Zeeland wil – naast de waardebepaling van de aandelen - inzicht in de risico's die zij met de aankoop van alle WST-aandelen naar zich toe trekt.
- Afhankelijk van de type en de grote van de risico's zal de provincie deze risico's mee calculeren bij de aankoopsom of anderzijds afspraken met het Rijk over maken.



## Doel Quick Scan

- De Ongewenste Top Gebeurtenis is een grote overschrijding van de kosten waarmee de Provincie Zeeland een onverantwoord risico loopt.
- Randvoorwaarden / uitgangspunten:
  1. De Provincie houdt er rekening mee dat de ontwikkeling van project KKS plaats vindt onder de hoede van WST.
  2. Te beschouwen periode; 2008 – 2033 (25 jaar), met speciale aandacht voor het laatste jaar (overdrachtsjaar)
- Semi-kwantitatieve beschouwing van de risico's:
  - Indeling in risico- en gevolgklassen; het gaat om orde-grootte risico's.
- Resultaat: inzicht in belangrijkste financiële risico's bij aankoop aandelen WST



# Aankoop WST (1)

De Provincie Zeeland wordt verantwoordelijk + aansprakelijk voor activiteiten WST NV.

– **Techniek:**

- Het beheer van de tunnel, het tolplein en de aansluitende wegen
- Verdubbeling rijstroken van toeleidende wegen
- Zuidelijke aansluiting ongelijkvloers maken
- Voldoen aan eindtermen Rijk op moment 2033 (na 2033 nog onbekend)

– **Veiligheid:**

- De veilige afwikkeling van verkeer door de tunnel
- Het blijven voldoen aan de laatste veiligheidsvoorschriften voor tunnels

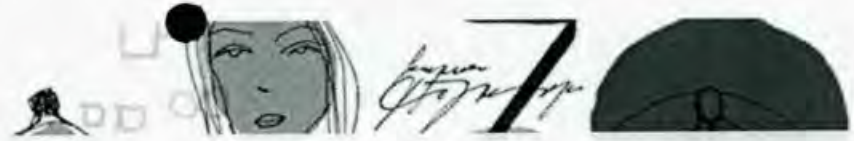
– **Financieel:**

- Het incasseren en verwerken van alle tolopbrengsten



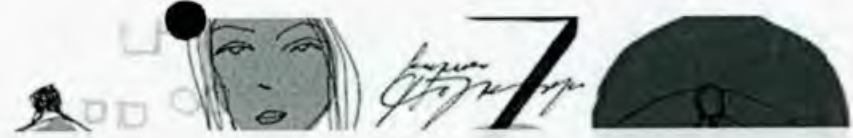
## Kentallen WST

- Lengte geboorde tunnel; 6,6 km
- Bouwperiode 1998 – 2003
- Bouwkosten € 766 miljoen
- Exploitatieperiode 2003 – 2033 (30 jaar)
- Netto-resultaat 2006: € 28,3 miljoen
- Tolopbrengsten ca € 25 miljoen / jaar
- Exploitatiebijdrage Rijk/Provincie (Min V&W): € 44,9 miljoen
- Boekwaarde WST 2006: ca € 660 miljoen
- Aantal medewerkers Westerscheldetunnel NV: 68 (57 fte)
- Aantal verkeersdoden WST 2006: 3



# Invalshoeken Quick Scan risicoanalyse

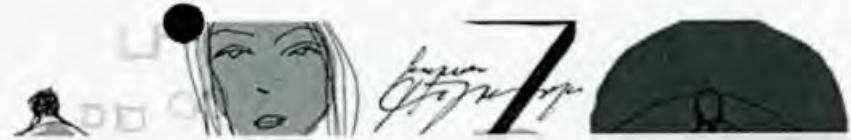
1. Politiek-bestuurlijk
2. Juridische ontwikkelingen
3. Maatschappelijk ontwikkelingen
4. Ruimtelijke ontwikkelingen
5. Technisch staat tunnel
6. Technische ontwikkelingen
7. Financiële ontwikkelingen
8. Organisatorisch



# Uitvoering risicoanalyse (1)

## Bepaling risico's:

- Juist benoemen: Risico – oorzaak - gevolg
- Ieder benoemt vanuit zijn invalshoek 4 belangrijke risico's
- Opstellen 1 lijst met risico's
- Prioritering: bepaling belangrijkste 10 risico's door:
  - 4 streepjes bij het belangrijkste risico
  - 3 streepjes bij het op 1 na belangrijkste risico
  - 2 streepjes bij het op 2 na belangrijkste risico
  - 1 streepje bij het op 3 na belangrijkste risico



## Uitvoering risicoanalyse (2)

### Waardering van risico's:

- Indeling in kansklassen (periode 2008 – 2033):
  - 1: Kans van optreden < 5%
  - 2: Kans van optreden > 5% en < 25%
  - 3: Kans van optreden > 25% en < 50%
  - 4: Kans van optreden > 50% en < 100%
- Indeling in gevolgklassen (NCW 2007):
  - 1: Gevolg in orde grootte < € 5 mln
  - 2: Gevolg in orde grootte > € 5 mln en < € 25 mln
  - 3: Gevolg in orde grootte > € 25 mln en < € 50 mln
  - 4: Gevolg in orde grootte > € 50 mln en < € 100 mln

# Twynstra Gudde

ADVISEURS EN MANAGERS



[www.twynstragudde.nl](http://www.twynstragudde.nl)

Alle intellectuele eigendomsrechten met betrekking tot deze presentatie berusten bij Twynstra Gudde. Niets uit deze presentatie mag worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt zonder schriftelijke toestemming van Twynstra Gudde.



Twynstra Gudde *Anders denken, gewoon doen*

# Twynstra Gudde

ADVISEURS EN MANAGERS

*Vertrouwelijk*

## Verslag

Opdrachtgever	Provincie Zeeland
Bijeenkomst	Quick scan risico's aankoop WST
Plaats	Middelburg, Provinciehuis Zeeland
Datum	29 juni 2007
Ons kenmerk	XXX
Aanwezig	[REDACTED] J
	[REDACTED] J
	[REDACTED] J
	[REDACTED] J

STRICT VERTROUWELIJK!  
INTERN STUK PROVINCIE ZEELAND

### 1 Inleiding

Op vrijdag 29 juni 2007 heeft er een Quick Scan plaatsgevonden bij de Provincie Zeeland. De Quick Scan had als doel een gedeeld inzicht te verschaffen in de risico's die de Provincie Zeeland loopt wanneer zij alle resterende aandelen (95,6%) van de Westerschelde Tunnel NV (WST) van het Ministerie van Financiën aankoopt. De Provincie Zeeland overweegt deze aankoop, daar zij met deze transactie kans ziet de benodigde financiële middelen vrij te maken welke nodig is voor realisatie van Project Kanaalkruising Sluiskil.

Voor verdere informatie wordt verwezen naar de powerpointpresentatie 'Quick Scan risico's aankoop WST', d.d. 29 juni '07.

### 2 Overzicht risico's

In onderstaand overzicht staan de belangrijkste risico's genoemd in volgorde van belangrijkheid (risico 1 is meest belangrijk, risico 18 minst belangrijk). Tussenhaakjes staat aangegeven hoeveel punten dit risico van de groep toebeëld heeft gekregen.

De gevolgen van de risico's zijn weergegeven in een viertal typen:

- Minder opbrengsten (in jaarlijkse exploitatie)
- Minder opbrengsten (tijdelijk / eenmalig)
- Meer kosten (in jaarlijkse exploitatie)
- Meer kosten (eenmalige investering)

## Twynstra Gudde

Alle genoemde risico's hebben nadelige financiële consequenties voor de WST en daarmee voor de Provincie Zeeland.

Nr	Risico	Oorzaak	Gevolg
1 (18)	Tegenvallende tol-opbrengsten door laag aantal auto-passages WST (externe factoren)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Afname aantal auto-km's ivm hoge benzineprijzen</li> <li>- Vignet Vlaanderen</li> <li>- Anders Betalen voor Mobiliteit</li> <li>- Concurrentie alternatieve routes</li> <li>- Terrorisme zorgt voor tunnelangst</li> <li>- Natuurrampen (aardbeving, overstroming)</li> <li>- Beleidswijzigingen overheid</li> </ul>	Minder opbrengsten (in jaarlijkse exploitatie)
2 (14)	Financiële schade door uitblijven noodzakelijke wijzigingen beleid WST	<p>Dubbele petten-problematiek leidt tot verdeelde provincie en trage besluitvorming: zakelijke gezien zo hoog mogelijke inkomsten om infrastructuurlasten te dekken, politiek gezien zo min mogelijk lasten voor burgers Provincie Zeeland.</p> <p>Voorbeelden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Te lage inkomsten vereisen hogere toltarieven</li> <li>- Uitbreiding tunnel is noodzakelijk, maar investeringsnoodzaak wordt niet gedragen</li> </ul>	Minder opbrengsten (in jaarlijkse exploitatie)
3 (11)	Extra investeringen nodig voor aanpassingen WST	Veranderende (Europese) milieuwetgeving (luchtkwaliteit), verkeersveiligheid, brandveiligheid, etc.	Meer kosten (eenmalige investering)
4 (9)	De WST wordt verplicht claims aannemers te betalen.	Uitspraak arbitrage dwingt WST tot betaling	Meer kosten (eenmalige investering)
5 (7)	Tunnel is 'total loss'	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Oorlog</li> <li>- Terrorisme</li> <li>- Natuurramp: aardbeving, overstroming, mega-brand</li> </ul>	Totaal verlies van kapitaal
6 (7)	WST dient belasting te gaan betalen over inkomsten.	Veranderende fiscale wetgeving zorgt ervoor dat WST VpB-plichtig wordt.	Meer kosten (in jaarlijkse exploitatie)
7 (6)	Gemaakte afspraken met andere overheden zijn niet volledig	Tegenstrijdige belangen Ministerie van Financiën en Ministerie van V&W. Lastige afstemming.	Meer kosten (in jaarlijkse exploitatie)
8 (5)	Inflatie gaat omhoog, maar tarieven mogen niet mee stijgen	Dubbele petten-problematiek (zie verder boven)	Minder opbrengsten (in jaarlijkse exploitatie)

## Twynstra Gudde

9 (2)	De WST mist inkomsten door lage Rijksbijdrage	Rijksbijdrage hangt af van GWW-index. Bij lage inflatie van deze GWW-index krijgt WST relatief minder uitgekeerd.	Minder opbrengsten (in jaarlijkse exploitatie)
10 (1)	Meer onderhoud nodig dan gepland	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Te lage raming onderhoud</li> <li>- Meer slijtage dan verwacht</li> <li>- Weinig ervaring met boortunnels van 30 jaar in slappe ondergrond; zetting is groter</li> <li>- Betonrot door slechte uitvoering aannemers</li> </ul>	Meer kosten (in jaarlijkse exploitatie)
11 (0)	Rijk wil hogere transactiesom voor WST	Rijk imago Provincie	Meer kosten (eenmalige investering)
12 (0)	Uitgangspunten exploitatie WST niet haalbaar	Toeleidende wegen niet op tijd gereed	Minder opbrengsten (tijdelijk / eenmalig)
13 (0)	Tegenvallende tol-opbrengsten door laag aantal auto-passages WST (interne factoren)	Provincie wil hoger toltarief om kosten te dekken, waardoor automobilisten massaal de WST mijden.	Minder opbrengsten (in jaarlijkse exploitatie)
14 (0)	Door (tijdelijke) afsluiting geen tolobbrengsten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Door grote verkeerscalamiteit/ongelukken</li> <li>- Door veel onderhoud</li> </ul>	Minder opbrengsten (tijdelijk / eenmalig)
15 (0)	Imagoschade Provincie	WST heeft een adviesbureau dat in de vrije markt opereert. Een benadeelde opdrachtgever stelt dit adviesbureau aansprakelijk vanwege schade door advies.	Meer kosten (eenmalige investering)
16 (0)	Ministerie V&W geeft geen rijksbijdrage meer	Rijksbijdrage mag niet meer, wordt gezien als staatssteun.	Minder opbrengsten (in jaarlijkse exploitatie)
17 (0)	Er komt een concurrerende (veerdienst) verbinding	Doordat er geen Rijksbijdrage meer aan WST wordt gegeven, wordt het aantrekkelijker om met de WST te concurreren als oeververbinding.	Minder opbrengsten (in jaarlijkse exploitatie)
18 (0)	Er volgt een naheffing van de Rijks-overheid	WST wordt niet BTW-plichtig. Lange-termijn investeringen zullen zwaarder drukken op exploitatie.	Meer kosten (eenmalige investering)

### 3 Waardering belangrijkste 10 risico's

#### 3.1 *Klassen-indeling*

De belangrijkste 10 risico's zijn door de groep in kans- en gevolklassen ingedeeld. Hierbij is de volgende indeling gehanteerd:

- Indeling in kansklassen (kans van optreden in periode 2008 – 2033):
  - 1: Kans van optreden < 5%
  - 2: Kans van optreden > 5% en < 25%
  - 3: Kans van optreden > 25% en < 50%
  - 4: Kans van optreden > 50% en < 100%
- Indeling in gevolklassen (totaalbedrag gedurende periode 2008 – 2033, teruggerekend naar NCW 2007):
  - 1: Gevolg in ordegrootte < € 5 mln
  - 2: Gevolg in ordegrootte > € 5 mln en < € 25 mln
  - 3: Gevolg in ordegrootte > € 25 mln en < € 50 mln
  - 4: Gevolg in ordegrootte > € 50 mln en < € 100 mln

## 3.2 Waardering van het risico

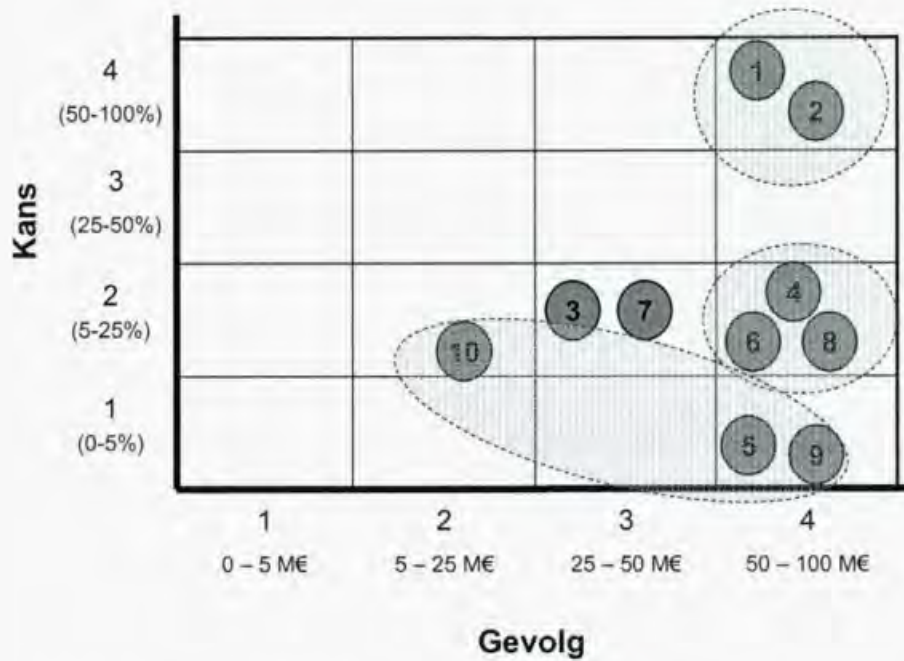
In de navolgende risicotabel is aangegeven hoe groot de groep het risico schat, ingedeeld in kans- en gevolklassen<sup>1</sup>.

ID	Risico	Kans- klasse	Gevolg- klasse	Kans * Gevolg (klassen)
1	Tegenvallende tol-opbrengsten door laag aantal auto-passages WST (externe factoren)	4	4	16
2	Financiële schade door uitblijven noodzakelijke wijzigingen beleid WST	4	4	16
3	Extra investeringen nodig voor aanpassingen WST	2	3	6
4	De WST wordt verplicht claims aannemers te betalen.	2	4	8
5	Tunnel is 'total loss'	1	4	4
6	WST dient belasting te gaan betalen over inkomsten.	2	4	8
7	Gemaakte afspraken met andere overheden zijn niet volledig	2	3	6
8	Inflatie gaat omhoog, maar tarieven mogen niet mee stijgen	2	4	8
9	De WST mist inkomsten door lage Rijksbijdrage	1	4	4
10	Meer onderhoud nodig dan gepland	2	2	4

<sup>1</sup> Voor een aantal risico's geldt een binair principe; het risico treedt op of het treedt niet op. Het moment van optreden is daarbij nog bepalend voor de hoogte van het risico. Voor een aantal andere risico's geldt geen binair principe, maar een glijdende schaal, waarbij ook de kans bestaat dat dit risico in positieve zin optreedt. Een voorbeeld hiervan is niet lagere aantallen passages door de tunnel, maar juist hogere. Voor dit type risico's is tijdens deze quick scan uitgegaan van de mogelijke situatie dat de negatieve gevolgen voor de Provincie groot zijn. Dit impliceert dan meestal een lagere kansklasse.

3.3 Risicomatrix

Als de bovenstaande risico's worden ingedeeld in de risicomatrix ontstaat er het volgende beeld.



3.4 Belangrijkste risico's

De semi-kwantitatieve methode leent zich niet goed voor het kwantitatief weergeven van de grootte van een totaal risico-profiel door bijvoorbeeld de kans-waarde met de gevolg-waarde per risico te vermenigvuldigen en deze op te tellen. Hierbij gaat namelijk de spreiding rondom de optelling van risico's verloren.

Wel resulteert het in meer inzicht in de grootte van het risico door de uitsplitsing in kans & gevolg. In de matrix in sectie 3.3 is te zien dat met name risico's 1 en 2 er uitspringen in grootte. Ook het cluster 4-6-8 lijken aanzienlijke risico's. Risico nummers 5, 9 en 10 zijn volgens deze inschatting het kleinst. Hiermee komen de resultaten van de eerste, kwalitatieve prioritering uit sectie 2 redelijk overeen met de semi-kwantificering in kans- en gevolgklassen.

4 Quick Scan beheersmaatregelen

In deze quick scan wordt op een beknopte wijze weergegeven hoe men met de risico's om zou kunnen gaan. Er wordt van de volgende hoofdcategorieën uitgegaan:

1. Risico zelf dragen en accepteren, financieel risico meewegen in hoogte bod van Provincie richting Ministerie van Financiën
2. Risico zelf dragen en accepteren, maar met beheersmaatregel zorgen dat deze niet of zo min mogelijk op kan treden of bij optreden zo min mogelijk gevolgen kent (risico vermijden of verminderen)
3. Risico Overdragen (niet accepteren). Hier afspraken over maken tijdens onderhandelingen met het Ministerie van Financiën.

In onderstaand overzicht is de voorkeurslijst van de Provincie Zeeland aangegeven hoe deze risico's idealiter verdeeld zouden kunnen worden tussen Provincie Zeeland en het Ministerie van Financiën. Het is niet zo dat dit per definitie zo verdeeld zou moeten worden. Andere verdelingen zijn ook denkbaar, maar de voorkeurslijst kan het startpunt vormen bij de onderhandelingen.

Nr.	Risico	Risico zelf dragen en accepteren (incalculeren)	Risico zelf dragen met beheersmaatregel	Risico overdragen	Opmerking
1	Tegenvallende tol-opbrengsten door laag aantal auto-passages WST (externe factoren)	X			Eigenarenrisico
2	Financiële schade door uitblijven noodzakelijke wijzigingen beleid WST		X		Eigenarenrisico
3	Extra investeringen nodig voor aanpassingen WST	X			Eigenarenrisico
4	De WST wordt verplicht claims aannemers te betalen.			X	Hoort feitelijk bij bouwperiode ('lijk in kast'). Overweging kan zijn deze toch zelf te accepteren; traject kan nog lang duren
5	Tunnel is 'total loss'			X	Risico is praktisch onverzekerbaar voor Provincie
6	WST dient belasting te gaan betalen over inkomsten.			X	Onvoorspelbaar risico
7	Gemaakte afspraken met andere overheden zijn niet volledig		X		Eigenarenrisico
8	Inflatie gaat omhoog, maar tarieven		X		Eigenarenrisico

## Twynstra Gudde

	mogen niet mee stijgen				
9	De WST mist inkomsten door lage Rijksbijdrage	X			Aanbeveling: doe historie-onderzoek naar beide indexen
10	Meer onderhoud nodig dan gepland	X			Eigenarenrisico
11	Rijk wil hogere transactiesom voor WST		X		Risico 'status aparte'
12	Uitgangspunten exploitatie WST niet haalbaar		X		Eigenarenrisico
13	Tegenvallende tol-opbrengsten door laag aantal auto-passages WST (interne factoren)		X		Eigenarenrisico
14	Door (tijdelijke) afsluiting geen tolopbrengsten	X			Eigenarenrisico
15	Imagoschade Provincie		X		Eigenarenrisico
16	Ministerie V&W geeft geen rijksbijdrage meer			X	Onvoorspelbaar risico
17	Er komt een concurrerende (veerdienst) verbinding			X	Hangt samen met 16.
18	Er volgt een naheffing van de Rijks-overheid			X	Onvoorspelbaar risico

### 5 Conclusie

Na deze quick scan is er nu inzicht in de belangrijkste risico's rondom de aankoop van aandelen WST door Provincie Zeeland. Dit inzicht dient meege-  
nomen te worden in de afweging / beslissing om tot definitieve overname van  
de aandelen te gaan.

Tevens is er in hoofdstuk 4 de voorkeurslijst aangegeven voor een ideale en  
logische verdeling van de risico's tussen Provincie Zeeland en het Ministerie  
van Financiën, wat het startpunt van de onderhandelingen zou kunnen vormen.

Een mogelijk vervolg is een nadere uitwerking van een aantal risico's. Van de  
risico's in de kolom 'Risico zelf dragen en accepteren (incalculeren)' verdient  
het aanbeveling de financiële bandbreedte van de risico's te bepalen. Hier zou  
een Monte Carlo-simulatie uitkomst kunnen bieden.

Voor de risico's in de kolom 'Risico zelf dragen met beheersmaatregel' verdient  
het aanbeveling deze beheersmaatregelen nader met elkaar te benoemen.

De uitvoering van deze aanbevelingen zal in overleg met de opdrachtgever  
Provincie Zeeland door Twynstra Gudde en Rebel Group Advisory uitgevoerd  
kunnen worden.

## **Provincie Zeeland**

### **Overname Aandelen WesterScheldeTunnel NV**

**d.d. 4 juli 2007**

# 0 – Inhoudsopgave

## **Hoofdrapportage**

- 1 – Aanleiding en context
- 2 – Vraagstelling
- 3 – Financiële transacties
- 4 – Analyse
- 5 – Conclusies en aanbevelingen

# 1 – Aanleiding en context

## **Aanleiding en context**

De Provincie Zeeland is voornemens om samen met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een tunnel bij Sluiskil (Kanaalkruising Sluiskil (KKS)) te realiseren. De benodigde bekostiging voor deze tolvrije tunnel dient voor een substantieel deel (€75 mln van €250 mln) opgebracht te worden uit de exploitatie van de Westerschelde Tunnel NV (WST).

In dit kader hebben Twynstra Gudde & RebelGroup onderzocht of het verantwoord voor de Provincie Zeeland zou zijn om een bedrag van €75 mln voor Sluiskil voor te financieren op basis van het beschikbare overrendement in de WST NV.

Het antwoord op deze vraag is vervat in de rapportage "Overrendement WST NV". De conclusie is dat er een meer dan verwaarloosbare kans bestaat dat de lening geheel of gedeeltelijk niet zal worden gerecupereerd uit het overrendement van de WST NV.

Een mogelijke alternatief om toch tot realisatie van de Kanaalkruising Sluiskil te komen is als de Provincie Zeeland de aandelen van het Rijk in de WST NV overneemt. In een dergelijk geval zou de Provincie directe sturing op de financiën van de WST NV hebben om de financiering van de KKS zeker te stellen.

## 2 – Vraagstelling: onderzoeksvraag

### **Onderzoeksvraag**

De Provincie Zeeland heeft TwynstraGudde & RebelGroup gevraagd om te onderzoeken

- Onder welke financiële condities een overname van de aandelen van het Ministerie van Financiën de financiering de KKS met redelijke zekerheid veilig stelt, en;
- Welke risico's bij de overname van aandelen bij de Provincie als enig aandeelhouder van WST NV terecht komen, welke risico's zeker niet bij de Provincie dienen te liggen en welke risico's mogelijk inzet van onderhandelingen met het Rijk zouden kunnen zijn.

Voorliggende rapportage gaat uitsluitend in op de eerste vraag. Over de tweede vraag is separaat gerapporteerd door TwynstraGudde.

## 2 – Vraagstelling: uitwerking

### **Uitwerking**

De vraag is als volgt uitgewerkt:

Uitgangspunt is dat de **WST NV** in 2009 en 2010 in totaal **€ 75 miljoen (pp 2006) investeert** in de KKS. Er is dan geen sprake van voorfinanciering door de Provincie Zeeland, zoals wel is aangenomen in het rapport "Overrendement WST NV".

Een overname van de aandelen van het Ministerie van Financiën zal gepaard gaan met hetzij een **afkoop van de exploitatiebijdrage** van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat hetzij met een **herfinanciering van de WST NV**. Dit is noodzakelijk om het bedrag dat de Provincie steekt in de aandelen overname te beperken. Voorlopig wordt verondersteld dat de Provincie niet in staat c.q. bereid is de aandelenovername volledig te financieren uit eigen middelen.

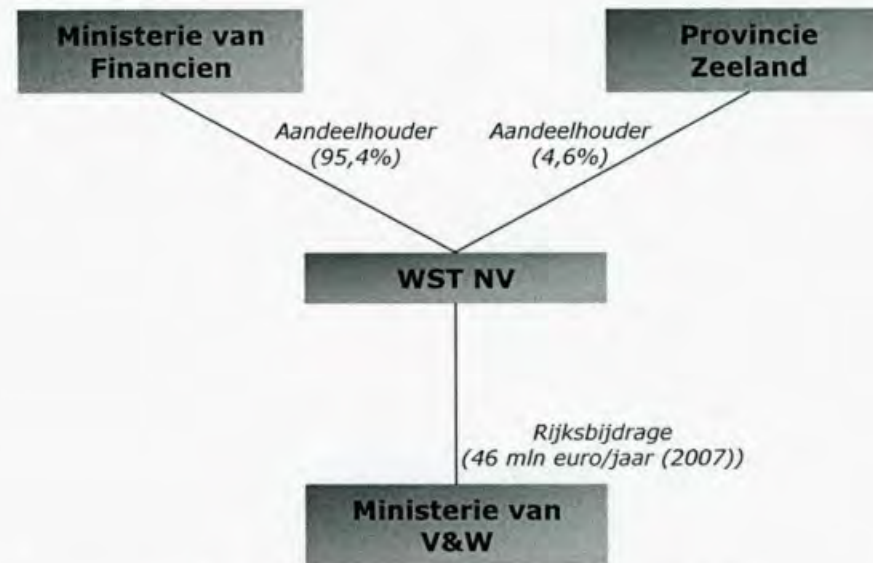
Vervolgens is voor een bandbreedte aan overnamebedragen onderzocht hoe groot de **kans** is dat de Provincie Zeeland **ten minste een aandeelhoudersrendement maakt van 7,5 %**. Met andere woorden, gaat de Provincie er op achteruit qua zekerheid over aandeelhoudersrendement of niet?

## 3 – Financiële transacties – huidige situatie

### Uitgangssituatie

De WST NV is op dit moment (nagenoeg) volledig gefinancierd met Eigen Vermogen van Rijk en Provincie. De Provincie Zeeland heeft een belang van 4,6%, het Rijk (Ministerie van Financiën) heeft het overige deel (95,4%) van het eigen vermogen gefourneerd.

Daarnaast ontvangt WST NV jaarlijks een bijdrage van het Rijk (Ministerie van V&W) voor de exploitatie van de WST. Voor 2007 is deze bijdrage vastgesteld op ca. 46 mln. euro. Deze bijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd.



# 3 – Financiële transacties – globaal overzicht

## Financiële transacties

In deze rapportage worden vier belangrijke transacties onderscheiden, namelijk:

1. De Provincie neemt de aandelen WST van het Ministerie van Financiën over;
2. WST NV investeert 75 mln. euro in de Kanaalkruising Sluiskil;
3. Het Ministerie van V&W betaalt in een keer de Rijksbijdragen voor de komende dertig jaar aan de WST NV, en;
4. Een externe financier leent geld voor de aanschaf van aandelen en/of de herfinanciering van de WST NV.

In de hiernavolgende pagina's worden deze transacties nader toegelicht.



## 3 – Financiële transacties – overname aandelen

### Overname aandelen

De overname door de Provincie Zeeland van de aandelen van het Ministerie van Financiën leidt tot een onderlinge financiële transactie waarvan de waarde wordt bepaald door (1) het rendement dat het Ministerie van Financiën wenst te maken op haar investeringen en (2) de waardering van de risico's die mogelijk bij het Rijk blijven liggen.

Bij de waardebepaling van de aandelen is als uitgangspunt gekozen dat de waarde niet wordt berekend op basis van de toekomstige dividenden maar dat het Ministerie van Financiën een overeen te komen rendement vergoed krijgt op haar investeringen in de WST NV tot en met 2007, rekening houdend met reeds uitgekeerde dividenden. Het overeengekomen rendement bepaalt de te betalen overnamesom, zoals in onderstaande tabel is weergegeven. De overname heeft geen effect op de exploitatie van de tunnel, waardoor het geprojecteerde rendement van de WST NV niet verandert. Het rendement op geïnvesteerd vermogen van de Provincie stijgt, omdat de Provincie de aandelen verkrijgt rekening houdend met een lager rendement (resp. 7% en 7,5%) dan het huidige voorspelde rendement (7,86%).

	Geeist rendement	
	7,00%	7,50%
Waarde aandelen Rijk	884.000.000	919.000.000 euro
Geprojecteerd rendement WST NV	7,86%	7,86%
Geprojecteerd rendement Provincie	8,57%	8,22%

## 3 – Financiële transacties – investering KKS

### **Investering Kanaalkruising Sluiskil**

In de berekeningen wordt uitgegaan van een investering in de kanaalkruising Sluiskil door de WST NV met de volgende kenmerken:

- Omvang investering €75 mln (prijspeil 2006)
- Realisatie van de tunnel in 2 jaar (2009 en 2010)
- Indexatie van 3 % per jaar

De investering wordt direct uit de middelen van WST NV voldaan. Er is daarmee geen sprake van voorfinanciering door de Provincie Zeeland, zoals in de rapportage "Overrendement WST NV" is aangenomen. De uitgaven die WST NV tot 2007 heeft gedaan aan voorbereiding zijn verondersteld te zijn gedekt uit bijdragen van Rijk en Provincie.

## 3 – Financiële transacties – afkoop Rijksbijdrage

### **Afkoop exploitatiebijdrage van het Rijk**

De exploitatiebijdrage is gebaseerd op een tripartiete privaatrechtelijke overeenkomst tussen WST NV, Provincie Zeeland en het Ministerie van Verkeer & Waterstaat. Voorlopig wordt alleen uitgegaan van mogelijke afkoop van de exploitatiebijdrage van V&W.

De afkoop van de exploitatiebijdrage is een transactie tussen WST NV en het Ministerie van Verkeer & Waterstaat. De Provincie is niet direct betrokken anders dan via de bestaande tripartiete overeenkomst.

De som die V&W eenmalig zou betalen in plaats van de jaarlijkse exploitatiebijdrage is sterk afhankelijk van het rentepercentage (discontovoet) die gebruikt wordt om de toekomstige exploitatiebijdragen te kapitaliseren en uit te drukken in een bedrag in 2007.

Afkoop van de exploitatiebijdrage maakt het mogelijk voor de WST NV om een superdividend uit te keren aan de Provincie als enig aandeelhouder, waarbij de opgebouwde agio- en de winstreserves in een keer worden uitgekeerd. De afkoop van de exploitatiebijdrage zou eveneens voldoende middelen vrijmaken binnen de WST NV om de KKS te financieren.

Niet de gehele opbrengst van de afkoop van de exploitatiebijdrage is direct uitkeerbaar als dividend aan de Provincie. Een gedeelte blijft als surplus cash in de WST NV 'hangen'. Onderzocht dient nog te worden hoe een surplus aan cash alsnog ten gunste van de Provincie zou kunnen worden uitgekeerd om de investering van de Provincie te beperken.

## 3 – Financiële transacties – herfinanciering

### **Herfinanciering**

De WST NV is momenteel nagenoeg volledig gefinancierd met eigen vermogen (ca. 660 mln. euro dd. 31-12-2006). Indien voor herfinanciering gekozen wordt, wordt vreemd vermogen aangetrokken ter aflossing van het eigen vermogen. Op deze manier kan de Provincie het totaal aan kapitaal dat zij investeert in de WST NV beperken. In het verleden is, tezamen met het Ministerie van Financiën, reeds onderzoek gedaan naar mogelijkheden ten aanzien van herfinanciering.

Anders dan bij de afkoop van de Rijksbijdrage (zie vorige pagina) kunnen alle gelden die door herfinanciering vrijvallen ingezet worden voor het versneld terugbetalen van gestort aandelenkapitaal en aflossen van de agioreserve. Ook zou een deel van de vrijgevallen middelen gebruikt kunnen worden om de KKS te financieren.

De inkomstenstromen van de WST NV kennen verschillende risicoprofielen. Deze risicoprofielen bepalen in hoge mate de financieringsvoorwaarden die in de markt verkregen kunnen worden. De Rijksbijdragen vormen een substantiële en relatief zekere inkomstenbron. Op basis van de Rijksbijdragen zijn daarom aantrekkelijke financieringsvoorwaarden haalbaar.

Op basis van eerste analyses lijkt herfinanciering een realistisch en aantrekkelijk alternatief. De te verwachten resultaten van herfinanciering zijn echter sterk afhankelijk van de verkregen financieringsvoorwaarden. Dit vraagt naar een nader onderzoek rond de mogelijke financieringsvormen en -voorwaarden. Daarom is deze optie in deze rapportage nog niet verder uitgewerkt.

## 4 – Analyse – status resultaten

### **Kanttekeningen resultaten**

Alvorens nader zal worden ingegaan op de resultaten en de wijze waarop deze tot stand zijn gekomen, dient opgemerkt te worden dat de gemaakte analyse is gebaseerd op:

- een concept financieel model van de WST NV dat in kort tijdsbestek is ontwikkeld. Dit model dient nog geaudit te worden.
  
- de analyse van onzekerheden en risico's die is uitgevoerd om het risicoprofiel van de voorfinanciering van € 75 miljoen door de Provincie vast te stellen. Voor een uitgebreide beschrijving van deze risico's en onzekerheden zij daarom verwezen naar de rapportage over voornoemd onderwerp.
  
- onveranderende wet- en regelgeving en beleid van WST NV. Resultaten van deze analyse kunnen sterk veranderen door bijvoorbeeld eigen politiek handelen van de Provincie (zoals bijvoorbeeld het wijzigen van het toltariefbeleid).
  
- de op dit moment beschikbare informatie omtrent vervoersontwikkelingen, kosten- en opbrengstenontwikkelingen en waardering van de risico's.

## 4 – Analyse – opbouw van de analyse

### **Opbouw van de analyse**

Het rendement dat de Provincie Zeeland behaald op haar investering in de WST NV wordt beïnvloed door de onzekerheden in prognoses van de toekomstige kosten en opbrengsten van de WST NV. Door middel van een *stochastische berekening* is bepaald in welke mate deze onzekerheden de uitkering van dividenden aan de aandeelhouders en daarmee het rendement beïnvloeden. De stochastische berekening bestaat uit een Monte Carlo simulatie die op dezelfde parameters is gebaseerd als gebruikt voor de risicoanalyse op de voorfinanciering van de KKS door de Provincie Zeeland.

Middels het uitvoeren van een Monte Carlo simulatie wordt inzicht verkregen in het risico dat de Provincie loopt op haar investering in de WST NV. Het resultaat van de simulatie is een bandbreedte van mogelijk uitkomsten (lees rendementen) die ontstaat op basis van de onderliggende onzekerheid in de kosten en opbrengsten. Op basis hiervan kan worden berekend:

- de kans op 7,5 % rendement zonder KKS (huidige situatie)
- de kans op 7,5 % rendement met KKS
- de kans op 7,5 % rendement met KKS en afkoop Rijksbijdrage

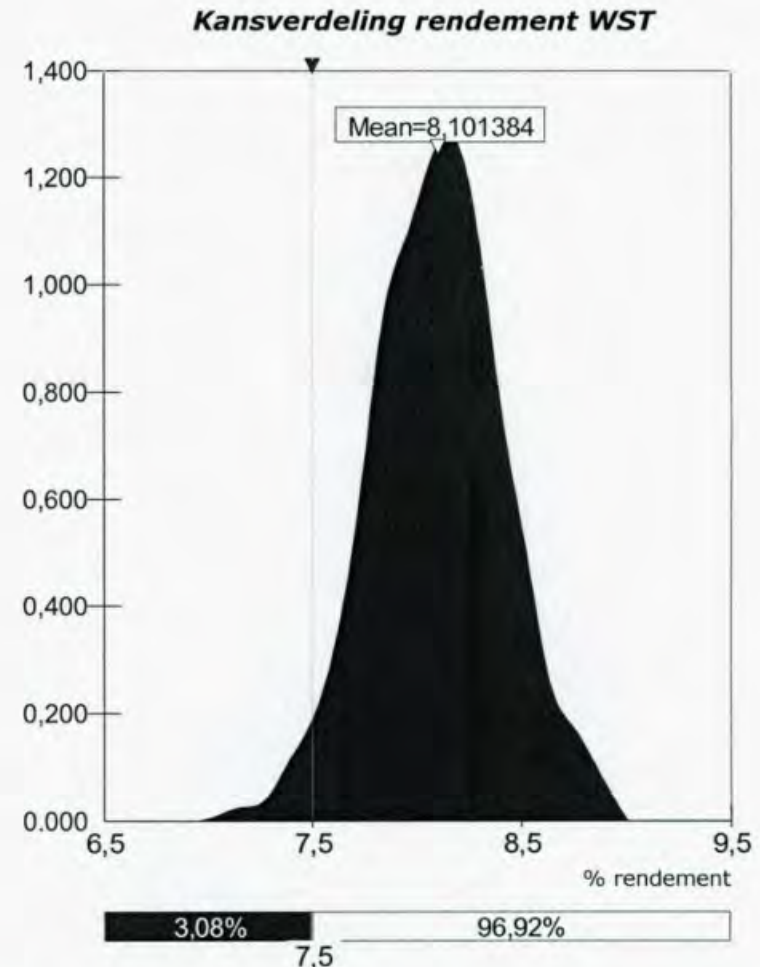
## 4 – Analyse – rendement zonder KKS

### Resultaten: kans op 7,5 % rendement WST NV

Naastgelegen figuur geeft de kansdichtheid weer van het rendement op geïnvesteerd vermogen door de aandeelhouders van de NV, i.c. Provincie Zeeland en Ministerie van Financiën. Uit de figuur is af te lezen dat de NV in **97%** van de gevallen in staat is een rendement op het ingelegde eigen vermogen te realiseren van ten minste 7,5%.

### Resultaten: kans op 7,5 % rendement Provincie

Wanneer de Provincie de aandelen van het Rijk koopt rekening houdend met een rendement van 7% tot 7,5%, stijgt daarmee het rendement op geïnvesteerd vermogen van de Provincie. Daarmee wordt ook de kans groter dat de Provincie een rendement realiseert van ten minste 7,5%. Deze kans is **99,5%** en **98%** bij een afkoopsom gewaardeerd tegen respectievelijk 7% en 7,5%.



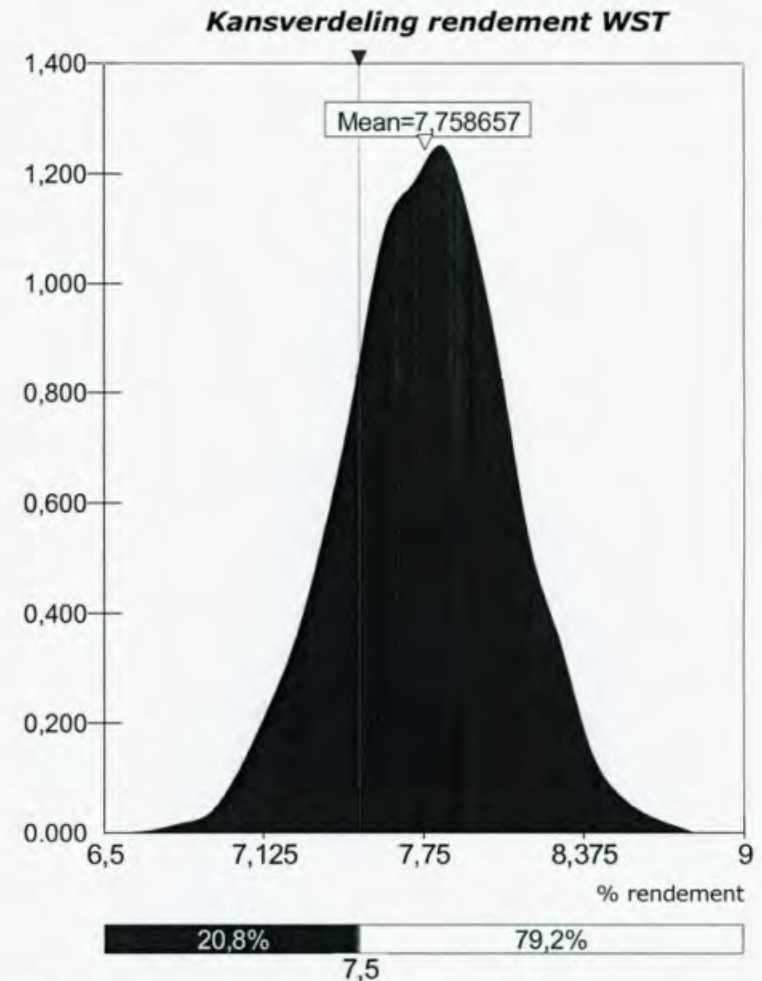
## 4 – Analyse – rendement met KKS

### Resultaten: kans op 7,5 % rendement WST NV

Wanneer de realisatie van KKS wordt meegenomen in de exploitatie van de WST, wordt 75 mln. euro (pp. 2006) ten laste gelegd van de WST NV. Door deze extra kosten daalt de kans dat een rendement van ten minste 7,5% gehaald wordt tot **79%**, zoals uit nevenstaande figuur is af te leiden.

### Resultaten: kans op 7,5 % rendement Provincie

De kans dat de Provincie een rendement haalt van ten minste 7,5% daalt tot **94%** en **84%** bij een afkoopsom gewaardeerd tegen respectievelijk 7% en 7,5%.



## 4 – Analyse – rendement met KKS & afkoop Rijksbijdrage

### Afkoop Rijksbijdrage

De WST NV krijgt jaarlijks een bijdrage van 46 mln. euro (pp. 2007) van het Ministerie van V&W. Er wordt onderzocht of deze jaarlijkse bijdrage afgekocht kan worden door het Ministerie van V&W. De WST NV zou dan in een keer alle Rijksbijdragen tot aan het einde van het contract ontvangen.

De bijdragen dienen bij een dergelijke afkoop verdisconteerd te worden. Wanneer dit gebeurt tegen de 7,5% die het Rijk wil realiseren op haar aandelen, zou dit neerkomen op 730 mln. euro. De Rijksbijdragen zijn echter een zekere kasstroom, hetgeen een lagere discontovoet billijkt. Wanneer een discontovoet van 6% of 4,5% gehanteerd wordt, zou het Ministerie van V&W haar bijdragen afkopen voor een bedrag van respectievelijk 850 en 1.000 mln. euro.

In onderstaande tabel staat, bij verschillende afkoopbedragen, weergegeven wat de kans is dat WST NV en Provincie een rendement van 7,5% of hoger halen.

	Afkoop Rijksbijdrage		
Discontovoet	4,50%	6%	7,50%
Afkoopsom	€ 1.000 mln.	€ 850 mln.	€ 730 mln.
<b>Kans rendement WST NV <math>\geq</math> 7,5%</b>	99,9%	99,5%	71,4%
<b>Kans rendement Provincie <math>\geq</math> 7,5%</b>			
Aanschafwaarde aandelen 848 mln. euro	99,9%	99,9%	96,8%
Aanschafwaarde aandelen 919 mln. euro	99,9%	99,7%	81,2%

**NB: 100% zekerheid bestaat niet. Deze uitkomst geeft aan dat gegeven de doorgerekende risico's en onzekerheden het onwaarschijnlijk is dat een rendement van 7,5% niet gehaald zal worden. In de analyse zijn een aantal belangrijke risico's niet kwantitatief meegenomen edoch kwalitatief benoemd in de separate van Risico-Analyse van Twynstra Gudde.**

# 5 – Conclusies & Aanbevelingen

## **Interpretatie resultaten**

Onder bepaalde financiële condities is de Provincie Zeeland in staat de realisatie van de KKS te realiseren door middel van een overname van de aandelen in de NW WST zonder daarmee haar risicoprofiel als aandeelhouder significant te verslechteren. Hierbij geldt:

- Overname van aandelen Ministerie van Financiën tegen een rendement van 7,5% of lager verbetert het rendement van de Provincie.
  
- Afkoop van de Rijksbijdrage tegen een discontovoet van 7,5% leidt ertoe dat de kans dat er voldoende overrendement gecreëerd wordt substantieel daalt. Worden lagere discontovoeten gehanteerd voor de waardering van de Rijksbijdragen, is de kans op overrendement aanzienlijk.
  
- Een combinatie van overname van de aandelen en afkoop van de Rijksbijdrage danwel herfinanciering van de WST resulteert in een bijzonder grote kans dat de Provincie KKS kan realiseren en het door haar geëiste rendement haalt. De optie van herfinanciering dient nog verder onderzocht te worden, maar kan potentieel de meeste waarde bieden voor de Provincie als enig aandeelhouder van de geherfinancierde WST NV.

## 5 – Conclusies & Aanbevelingen

### **Aanbevelingen**

- Wanneer de Provincie de aandelen van het Rijk zou overnemen vestigt de Provincie een belang van ongeveer 1 mld. Euro in de WST NV. Een dergelijk groot belang wordt als onwenselijk beschouwd, maar kan beperkt worden door een afkoopregeling van de Rijksbijdragen of herfinanciering van de WST NV. Een bod van de Provincie dient daarom altijd onder conditie van financiering danwel afkoop exploitatiebijdrage te geschieden.
- Waardering van 's Rijks aandelen tegen een vooropgesteld rendement van rond de 7,5% is een nader overeen te komen waarderingsgrondslag. Afkoop van de Rijksbijdrage rekening houdend met een discontopercentage van 7,5% leidt echter tot een verslechtering van de resultaten van zowel de WST NV en de Provincie. Overname van de aandelen en afkoop van de Rijksbijdragen dienen daarom elk hun eigen waarderingsgrondslagen te hebben.
- Door de overname van de aandelen door de Provincie verliest het Rijk een direct financieel belang bij het beheersen en mitigeren van risico's in de exploitatie van de WST NV. Het bod dient daarom vergezeld te gaan van een lijst met risico's die de Provincie bij het Rijk wenst te leggen. Een eerste inventarisatie van deze risico's is opgenomen in de separate analyse van TwynstraGudde.

## 5 – Conclusies & Aanbevelingen

### **Nader te onderzoeken**

In de **komende 6 tot 8 weken** dienen de onderstaande aspecten nader onderzocht te worden, zodat de Provincie in **september** een scherper beeld heeft van de financieel-juridische vorm, inhoud en consequenties van een overname van de aandelen van het Rijk.

- Korte en lange termijn financiering van het bod (inclusief herfinanciering als optie)
- Vormgeving afkoop van exploitatiebijdrage
- Fiscale en juridische aspecten van de overname en financiering
- Waardering van de nog te onderhandelen risico's

GS 14082007/11 - Kennisnemen rapportages RebelGroup  
Advispry (overname aandelen WST)



Stafafdelingen FEZ

Nota aan GS

A-dg

documentnummer  
STA0703235

zaaknummer

verwijsnummer

onderwerp  
overname aandelen WST

advies/besluit  
1 - kennisnemen van de rapportages van RebelGroup Advisory;  
A. Analyse van risico's en risicocallocatie in het kader van overname aandelen van het Rijk in de NV WST.  
B. Overname aandelen WST NV van Ministerie van Financiën: planning en organisatie van onderhandelingen  
2 -instemmen met de conclusies van de rapportages  
3 -instemmen om de onderhandelingen met het Ministerie van Financiën conform advies in te gaan, onder voorbehoud PS.

leden gedeputeerde staten

portefeuillehouder	paraaf
Poppelaars, A.J.G.	<i>is op de hoogte</i>
vervanger	paraaf
Peijs, K.M.H.	

*Zie notulen*

besluit

datum	Nummer	paraaf secretaris voor uitvoering
-------	--------	-----------------------------------

14 AUG. 2007

11

aantal te paraferen stukken

behandeld door

naam	afdeling	doorkiesnummer	datum
[Redacted]	FEZ	[Redacted]	10-08-2007

paraferen			medeparaferen		
naam	datum	paraaf	dir/afd	datum	paraaf
Afdelingshoofd	<i>10/8</i>	[Redacted]	-		
Fin. Toets					
Jur. Toets	Datum	paraaf	dir/afd	datum	paraaf
Directeur	<i>Geen directeur beschikbaar, maar nota moest wel door.</i>				

aanwijzingen

terug naar ambtenaar J/N *JA NEE.*

nummers te distribueren bijlagen alle

## **Uitleg DG:**

Rapportages bevatten gevoelige financiële informatie die bij bekendmaking het onderhandelingsproces kunnen schaden.

## **Samenvatting:**

In deze GS nota wordt u geïnformeerd over de stand van zaken naar het onderzoek met betrekking tot de overname van de aandelen NV Westerscheldetunnel (NV WST) van het Ministerie van Financiën. Deze overname heeft als doel de realisering van de Kanaalkruising Sluiskil (KKS). Het betreft twee rapportages van de RebelGroup Advisory (RGA), te weten:

1. Analyse van risico's en risicoallocatie in het kader van overname aandelen van het Rijk in de NV WST.
2. Overname aandelen WST NV van Ministerie van Financiën; planning en organisatie van onderhandelingen.

Vervolgens wordt op basis van de rapportages een voorstel uitgewerkt voor de interne procesgang en besluitvorming, waarmee u gevraagd wordt in te stemmen.

## **Inleiding / Voorgeschiedenis:**

De provincie Zeeland is voornemens een geboorde of afgezonken tunnel te bouwen onder het kanaal bij Sluiskil. Tussen de provincie Zeeland en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is reeds een intentieovereenkomst gesloten ter realisatie van de Kanaalkruising Sluiskil.

Belangrijkste nog openstaande punt in deze intentieovereenkomst is het nog te dekken bedrag van € 75 miljoen. Dit bedrag zou beschikbaar moeten worden gesteld vanuit het overrendement op de exploitatie van de NV WST. Provincie Zeeland heeft aangeboden het bedrag eventueel te willen voorfinancieren. In uw college van 10 juli 2007 is de conclusie van het rapport besproken dat voorlopig afgezien wordt van de optie om deze € 75 miljoen zonder garanties voor te financieren.

Hierop is besloten om eerst te onderzoeken of het overnemen van de aandelen van het Rijk in de NV WST meer soelaas biedt in het kader van de realisering van de KKS. Met de overname wordt bereikt dat volledige zeggenschap in de NV Westerscheldetunnel ontstaat, waardoor het sturingsinstrument in handen komt om een eventueel overrendement eerder dan aan het einde van de exploitatieperiode in te kunnen zetten voor de dekking van de resterende € 75 miljoen. De belangrijkste drijfveer is een dusdanig goede deal te sluiten over de overname van de aandelen NV WST dat daarmee een financiële buffer kan worden gecreëerd, waardoor de risico's ten aanzien van de voorfinanciering van de € 75 miljoen worden verminderd. De eerste stap hierin is de analyse van risico's en risicoallocatie bij de overname van de aandelen WST. Verder is de planning en organisatie van onderhandelingen uitgewerkt. In deze nota treft u de rapportages van RGA omtrent deze onderzoeksvragen aan.

## **Vraag- en/of probleemstelling:**

Het eerste deel van het onderzoek heeft zich gericht op de analyse van risico's en risicoallocatie in het kader van overname aandelen van het Rijk in de NV WST.

Deze vraagstelling wordt aangeduid als vraagstuk 1. Dit vraagstuk is uitgewerkt in de rapportage van RGA die is bijgevoegd (bijlage 1).

Voor de aanpak van het onderzoek, de daarbij gehanteerde begrippen en de uitwerking wordt verwezen naar rapportage van RGA. In deze nota worden alleen de conclusies van deze rapportage opgenomen:

In totaal zijn 19 risico's geïdentificeerd en deze zijn ingedeeld in 4 categorieën:

- 1: Het verdient de aanbeveling het risico over te dragen aan het Rijk [code: (O)]
- 2a: Het verdient de aanbeveling het risico te behouden en te accepteren [code: (B-acc)]
- 2b: Het verdient de aanbeveling het risico te behouden en te beheersen [code: (B-beh)]
- 3: Het verdient de aanbeveling het risico op enige wijze te delen met het Rijk [code: (D)]

Op deze wijze is het risicoprofiel ontrafeld en herverdeeld. Van de risico's die moeilijk of onmogelijk door de Provincie Zeeland als aandeelhouder gedragen kunnen worden is een overzicht ontstaan. Aanbevolen wordt om de manier waarop de overdracht van deze risico's vorm kan worden gegeven nader uit te werken ter voorbereiding van de onderhandelingen met het Rijk.

En tot slot verdient het aanbeveling om de verzekeringsmogelijkheden opnieuw te onderzoeken zodat helder vastgesteld kan worden (1) welke risico's op dit moment onverzekerbaar zijn en daardoor aan het Rijk overgedragen zouden moeten worden en (2) wat de premie is van de verzekering van risico's die in tegenstelling tot enkele jaren geleden wel tegen redelijke condities verzekerbaar zijn. Deze premie is inzet van onderhandelingen met het Rijk.

Het tweede deel van deze tussenrapportage aan GS bestaat uit de rapportage van RGA (zie bijlage 2) over hoe het proces van onderhandelingen voor de overname van de aandelen eruit zal zien in termen van activiteiten en rollen. Het vervolgproces omvat vijf parallelle sporen:

Centraal hierin staat natuurlijk de **onderhandeling met het Rijk** over (1) de overnameprijs, (2) allocatie van risico's en mogelijk (3) aanpassing of afkoop van de exploitatiebijdrage. De onderhandeling met het Rijk is op te splitsen in een drietal onderhandelingsporen, gesprekken met:

1. Ministerie van Financien over de overnameprijs en de allocatie van risico's.
2. Ministerie van Verkeer & Waterstaat over de aanpassing of afkoop van de exploitatiebijdrage.
3. Ministerie van Binnenlandse Zaken over toestemming voor de Provincie om de aandelen te verwerven.

Parallel hieraan loopt een vierde spoor: het **uitwerken en arrangeren van financieringspakket** gericht op (1) de financiering van de Provincie ten behoeve van de overname en mogelijk ook (2) herfinanciering van de NV WST indien de exploitatiebijdrage niet onder gunstige voorwaarden kan worden afgekocht. Een vijfde spoor is het **interne besluitvormingstraject** dat de mandaatstelling en provinciale besluitvorming beslaat. Een mogelijk zesde spoor omvat het uitwerken en arrangeren van het verzekeringspakket. Dit is echter voorlopig buiten beschouwing gelaten.

### **Actieve informatieplicht (zie informatieplicht)**

Nu nog niet naar PS. Gedurende het onderzoeks- en onderhandelingstraject wordt PS informeel geïnformeerd, zodat duidelijk is dat voor de besluiten van GS draagvlak is. Een financiële afsluiting van het proces in december 2007 en een overdracht van de aandelen NV WST per 1 januari 2008 zijn dan ook onder voorbehoud van formele goedkeuring PS. De formele goedkeuring van PS kan dan in februari 2008 plaatsvinden.

### **Overweging en advies:**

Ten aanzien van vraagstuk 1 (analyse risico's en allocatie) wordt u geadviseerd deze manier van benaderen van de risico's mee te nemen in de onderhandelingsagenda (zie bijlage 3). Het in detail uitwerken van de risico's dient in het ambtelijk overleg te geschieden. De financiële kwantificering van de risico's leggen wij te zijner tijd aan u voor ter besluitvorming.

Ten aanzien van vraagstuk 2 (planning en organisatie van de onderhandelingen) het volgende:  
Conclusie is dat geadviseerd wordt om eerst gezamenlijk op bestuurlijk niveau een onderhandelingsagenda vast te stellen en geleidelijk op bestuurlijk en ambtelijk niveau naar een voor beide partijen acceptabel eindbod toe te werken. Dit wordt geadviseerd omdat de onderhandelingsonderwerpen zich lenen voor een aftastende benadering en omdat het volledig uitwerken van een compleet bod nu nog veel tijd zou vergen en een lange pauze naar het Ministerie van Financiën zou veroorzaken. Startpunt van de onderhandeling met het Ministerie van Financiën is het uitbrengen van een voorstel voor onderhandeling dat bevat:

A. Een voorstel voor agenda van de onderhandelingen met te bespreken onderwerpen en een tijdslijn. Een concept-onderhandelingsagenda op bestuurlijk niveau (Minister Bos / Gedeputeerde Poppelaars) vindt u in **bijlage 3**.

B. Een indicatie van het bod vergezeld van de voorwaarde dat (1) overeenstemming over de risicoallocatie bereikt wordt en (2) met het Ministerie van Verkeer & Waterstaat de herziening of afkoop van de exploitatiebijdrage tegen acceptabele condities kan worden afgesproken en/of (3) de financiering tegen redelijke voorwaarden kan worden betrokken indien (2) niet lukt.

- Een indicatie van het bod moet volgens ons zijn het uitgangspunt van het rendement op geïnvesteerd vermogen van 7,5 % tot op heden (het vaste punt van het Ministerie van Financiën) (1/1/2008) minus de waarde van de risico's die naar de Provincie Zeeland komen.

In de rapportage van RGA staat het iets anders verwoord: het bod is feitelijk een indicatie van het rentepercentage waartegen de aandelen gewaardeerd worden, uitgaande van een overnamedatum.

Ad 1: Een lijst met risico's over de allocatie waarvan de Provincie met het Rijk wil onderhandelen. Hierbij zit een eerste voorstel voor risicoallocatie.

Ad 2: Voorwaarde is een aantrekkelijk afkoopvoorstel van de exploitatiebijdrage door het Ministerie van Verkeer & Waterstaat.

Ad 3: Indien (2) niet slaagt, dient de WST NV te worden geherfinancierd.

Van belang is het hoge ambitieniveau van een overdracht van de aandelen WST per 1 januari 2008. Dit vergt dat voldoende capaciteit in de provinciale organisatie wordt vrijgemaakt cq. ingehuurd.

### **Financiële consequenties:**

Deze zijn zonder meer te kwalificeren als buitengewoon groot. Op dit moment kan echter geen gedetailleerde uitwerking worden gegeven.

**Voorstel te nemen GS-Besluit (moet identiek zijn aan het voorblad):**

1 - kennisnemen van de rapportages van RebelGroup Advisory:

A. Analyse van risico's en risicoallocatie in het kader van overname aandelen van het Rijk in de NV WST.

B. Overname aandelen WST NV van Ministerie van Financiën: planning en organisatie van onderhandelingen

2 -instemmen met de conclusies van de rapportages

3 -instemmen om de onderhandelingen met het Ministerie van Financiën conform advies in te gaan, onder voorbehoud PS.

# **Analyse van risico's en risicoallocatie in het kader van overname aandelen van het Rijk in de NV WST**

CONCEPT Rapportage  
d.d. 8 augustus 2007

*Een product van:*

Twynstra Gudde

ADVISEURS EN MANAGERS

# Inhoud

- Inleiding Algemeen
- Inleiding Risico's aandeelhoudersschap WST NV
- Methodologische aanpak
- Toelichting van informatiebasis
- Bespreking van individuele risico's
- Conclusies en aanbevelingen
- Bijlagen:
  - Bijlage 1 Risicoinventarisatie *Quick scan*
  - Bijlage 2 Vervallen risico's
  - Bijlage 3 Beschikbare verzekeringen

# Inleiding: algemeen

De Provincie Zeeland is voornemens om samen met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een tunnel bij Sluiskil (Kanaalkruising Sluiskil (KKS)) te realiseren. De benodigde bekostiging voor deze tolvrije tunnel dient voor een substantieel deel (€75 mln van €250 mln) opgebracht te worden uit de exploitatie van de Westerschelde Tunnel NV (WST).

Eerder is reeds gerapporteerd over de vraag of het verantwoord voor de Provincie Zeeland zou zijn om een bedrag van €75 mln voor Sluiskil voor te financieren op basis van het beschikbare overrendement in de WST NV. Centrale conclusie was dat er reële kans (rond de 20 %) bestaat dat de lening geheel of gedeeltelijk niet zal worden gerecupereerd uit het overrendement van de WST NV, waardoor het restant ten laste van de begroting van de Provincie zou komen. Een mogelijk alternatief om de €75 mln ter bekostiging van de realisatie van de KKS veilig te stellen, is dat de Provincie Zeeland de aandelen van het Rijk in de WST NV overneemt. Hierdoor is zij onder bepaalde voorwaarden in staat het overrendement vroegtijdig zeker te stellen.

Het maken van afspraken over de risico's verbonden aan de exploitatie van de WST zal een belangrijk onderdeel van de overname van de aandelen zijn. In juli is reeds een eerste overzicht van risico's gepresenteerd (Quick Scan). Voorliggende rapportage bouwt verder op die inventarisatie en gaat specifiek in op hoe in het overnametraject met de risico's kan worden omgegaan. Hierbij wordt in dit rapport niet ingegaan op specifieke getallen of de kwantitatieve effecten van de risico's op het rendementsprofiel van de WST.

# Inleiding: risico's aandeelhouderschap WST NV

De mate waarin een overname van de aandelen de realisatie van KKS dichterbij kan brengen, hangt sterk samen met de vormgeving van de onderlinge afspraken tussen de Provincie Zeeland enerzijds, en het Rijk, in dit geval het Ministerie van Financiën, anderzijds. Deze afspraken dienen niet alleen te bestaan uit een prijsafpraak ten aanzien van de aandelenovername, maar moeten ook invulling geven aan een goede 'uiteenrafeling' en herverdeling van de risico's die momenteel verbonden zijn aan het aandeelhouderschap van de WST NV.

Deze rapportage besteedt expliciet aandacht aan de belangrijkste risico's die (momenteel) verbonden zijn aan het aandeelhouderschap van de WST NV. Enerzijds zijn dit de 'ondernemingsrisico's', oftewel die risico's die normaliter verbonden zijn aan het 'ondernemen'. Anderzijds betreffen dit de risico's met een bijzondere oorzaak die de normale exploitatie overstijgen en waarbij vaak een speciale rol voor de Rijksoverheid is weggelegd.

Het doel van deze rapportage is inzicht te verschaffen in het huidige (kwalitatieve) risicoprofiel omtrent het aandeelhouderschap in de WST NV en een opmaat te geven voor de wijze waarop dit risicoprofiel 'ontrafeld', herverdeeld en waarnodig gewaardeerd kan worden ten behoeve van de onderhandelingen van een eventuele aandelenovername.

# Methodologische aanpak I

Naastgelegen figuur presenteert het huidige totale risicoprofiel behorende bij het aandeelhouderschap van de WST NV. Dit risicoprofiel kan opgeknipt worden in 3 delen:

## 1. 'Normale' ondernemers- / eigenarenrisico's

Risico's die verbonden zijn aan de normale exploitatie van de WST NV en die normaal gesproken dan ook toekomen aan en het beste beheerst kunnen worden door de ondernemer / eigenaar van de WST NV. Denk hierbij bijvoorbeeld aan: 'Lagere opbrengsten als gevolg van minder autopassages'. Deze risico's dienen (indien mogelijk) gekwantificeerd in de analyse en berekening van het rendementsprofiel van de WST meegenomen te worden.

## 2. Bijzondere gevallen / risico's

Risico's die voortkomen uit overmachtsituaties en waartegen een onderneming zich maar moeilijk kan indekken. Bij deze risico's is vaak een rol weggelegd voor de Rijksoverheid. Tot deze categorie behoren ook de risico's die voor de onderneming een bedreiging zijn, maar waarbij de Rijksoverheid sterke invloed kan uitoefenen ten aanzien van het al dan niet optreden van het risico. Denk hierbij bijvoorbeeld aan: 'WST dient belasting te gaan betalen over haar inkomsten'.



*Huidige totale Risicoprofiel*

## Methodologische aanpak II

### 3. 'Grijze' risico's

Risico's die zich bevinden tussen categorie 1 en 2. De risico's die gezamenlijk gedragen dienen te worden door de Provincie en de Rijksoverheid, of die voor een bepaald deel (tot een redelijke omvang) ten laste komen van de WST NV en daarboven voor rekening Rijksoverheid dienen te zijn. Denk hierbij bijvoorbeeld aan: 'Extra investeringen als gevolg van veranderende regelgeving'.

Momenteel is het Rijk met 95,4% van de aandelen grootaandeelhouder in de WST NV. Zij draagt daarmee automatisch het grootste deel van alle drie de categorieën risico's die op het moment verbonden zijn aan het aandeelhouderschap. Een strikte verdeling van de risico's over de categorieën en de bijbehorende gebruikelijke verdeling van risico's over de Rijksoverheid in z'n algemeenheid enerzijds, en de aandeelhouders/eigenaren (95,4% Rijksoverheid, 4,6% Provincie) is daarbij niet zo relevant, alles komt immers toch al voor rekening van de Rijksoverheid (95,4% van de aandelen).

Nu echter de Provincie mogelijk de aandelen van het Ministerie van Financiën zal overnemen, is een dergelijke strikte scheiding wel interessant, zo niet een noodzakelijke voorwaarde om te komen tot een heldere overname afspraak met het Ministerie van Financiën. Het vervolg van deze rapportage beschrijft en beoordeelt de belangrijkste risico's en geeft een advies ten aanzien van de (her)allocatie van de belangrijkste risico's. Alvorens daaraan te beginnen wordt nog stil gestaan bij de wijze waarop partijen met deze risico's rekening kunnen houden.

# Methodologische aanpak III

De gebruikelijke manier hoe partijen omgaan met het moeten dragen van de risico's is dat zij voorzieningen treffen waarmee ze zich indekken tegen de nadelige gevolgen van het mogelijk optreden van de risico's. Die voorziening kan bestaan uit:

- Op voorhand al rekening houden met een 'additionele kostenpost als gevolg van het optreden van het risico'. Bijvoorbeeld extra marge op de verwachte onderhoudskosten meenemen.
- Een 'opslag' bovenop het minimum geëiste rendement op geïnvesteerd vermogen, zodat bij eventuele tegenvallers in het exploitatiesaldo niet meteen (grote) financiële problemen ontstaan.
- Diversificatie: jezelf ervan verzekeren dat er naast mogelijke tegenvallers ook voldoende meevallers kunnen / zullen optreden die uiteindelijke tegenvallers kunnen compenseren.

In enkele gevallen wordt op voorhand geen voorziening getroffen, maar wordt een mogelijke schadepost als gevolg van het optreden van een risico geaccepteerd en 'genomen' op het moment dat deze zich voordoet (niet ongebruikelijke strategie van de Rijksoverheid). De voorzieningen zoals hierboven beschreven gaan verder voorbij aan een actieve beheersing van de risico's waar een partij zelf voor verantwoordelijk is. Hiervoor is een analyse van mogelijke beheersmaatregelen (breder dan financiële voorziening of verzekering) relevant om de gevolgen mogelijk te kunnen verkleinen. Hier wordt in deze rapportage niet op ingegaan.

## Methodologische aanpak IV

Een mogelijkheid om risico's te beheersen bestaat uit het verzekeren (zie ook categorie A op de vorige pagina). De kostprijs van de verzekering vormt een indicatie van de waarde van het risico. In een eerder stadium (2003) heeft de WST NV samen met haar aandeelhouders de aantrekkelijkheid van het verzekeren van een aantal risico's onderzocht. Op basis hiervan is besloten voor de risico's die tegen een redelijke premie verzekerd konden worden, een verzekeringspolis uit te nemen. De premie voor de overige risico's werd als te hoog beoordeeld.

Hiermee lijkt al een scheidslijn getrokken te zijn tussen verzekerbare en onverzekerbare risico's met directe betekenis voor de hiernavolgende allocatie van risico's tussen Rijk en Provincie. Die risico's die toentertijd op economische gronden niet verzekeraar werden geacht, zouden ook nu weer worden gekwalificeerd als niet verzekeraar (tegen een redelijke premie). Dit vereenvoudigt de allocatie. De onverzekerbare risico's blijven bij het Rijk.

De verzekeringsmarkt is echter geen constante. Het lijkt erop dat heden ten dage een ruimere verzekeringsdekking verkregen kan worden tegen redelijke premies (zie ook bijlage 3). Dit zou de omvang van de onverzekerbare risico's beperken. Vraag is dan echter of de hogere verzekeringskosten voor rekening van Rijk of Provincie zouden komen.

Om tot een precieze inschatting te komen is nader onderzoek met behulp van verzekeringsexpertise nodig, rekening houdend met het reeds bestaande pakket aan verzekeringen van de WST NV.

# Toelichting van informatiebasis

De basis van het huidige risicoprofiel wordt gevormd door de risicoinventarisatie die is gemaakt tijdens de bijeenkomst 'Quick scan risico's aankoop WST' op vrijdag 29 juni 2007 bij de Provincie Zeeland te Middelburg. Tijdens de inventarisatie zijn 18 risico's geïdentificeerd en gedefinieerd (zie bijlage 1). Deze risico's zijn kwalitatief geprioriteerd en vervolgens is indicatief aangegeven hoe de risico's zouden kunnen worden verdeeld over de 2 aandeelhouders.

In deze rapportage wordt de indicatieve verdeling van de risico's verder uitgewerkt als opmaat voor een onderhandeling met het Rijk. Daarbij zijn de volgende opties gehanteerd [*codering wordt gebruikt ten behoeve van allocatie in tabellen bij bespreking individuele risico's*]:

- 1: Het verdient de aanbeveling het risico over te dragen aan het Rijk [*code: (O)*]
- 2a: Het verdient de aanbeveling het risico te behouden en te accepteren [*code: (B-acc)*]
- 2b: Het verdient de aanbeveling het risico te behouden en te beheersen [*code: (B-beh)*]
- 3: Het verdient de aanbeveling het risico op enige wijze te delen met het Rijk [*code: (D)*]

Op de volgende sheets worden de in de Quick scan geïnventariseerde risico's kort besproken. Een aantal van deze risico's is komen te vervallen (bijlage 2), daarnaast zijn nog enkele relevante risico's (afkomstig van WST NV) toegevoegd.

# Bespreking van individuele Risico's I

Nr (allocatie)	Risico	Oorzaak	Gevolg
1 (B-acc)	Tegenvallende tol-opbrengsten door laag aantal auto-passages WST (externe factoren)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Afname aantal auto-km's ivm hoge benzineprijzen</li> <li>- Vignet Vlaanderen</li> <li>- Anders Betalen voor Mobiliteit</li> <li>- Concurrentie alternatieve routes</li> <li>- Terrorisme zorgt voor tunnelangst</li> </ul>	Minder opbrengsten (in jaarlijkse exploitatie)
2 (B-beh)	Financiële schade door uitblijven noodzakelijke wijzigingen beleid WST	<p>Dubbele petten-problematiek leidt tot verdeelde provincie en trage besluitvorming: zakelijke gezien zo hoog mogelijke inkomsten om infrastructuurlasten te dekken, politiek gezien zo min mogelijk lasten voor burgers Provincie Zeeland. Voorbeelden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Te lage inkomsten vereisen hogere toltarieven</li> <li>-Uitbreiding tunnel is noodzakelijk, maar investeringsnoodzaak wordt niet gedragen</li> </ul>	Minder opbrengsten (in jaarlijkse exploitatie)

## Advies Risico 1:

Betreft ondernemersrisico. Zelf behouden. Voorziening bestaat uit robuuste rendementseis op geïnvesteerd eigen vermogen. Analyses uitvoeren op 'downside' verkeersscenario's en de effecten daarvan op het te verwachten rendementsprofiel. De verkeersscenario's zijn eerder door de WST ontwikkeld en bevatten naast (macro)economische groei aspecten ook zaken als de aanleg van de KKS, de verbreding van de toeleidende wegen.

## Advies Risico 2:

Betreft ondernemersrisico. Zelf behouden. Voorziening bestaat uit robuuste rendementseis op geïnvesteerd eigen vermogen. Analyses uitvoeren op 'aftoppende' toename toltarief in de tijd en de effecten daarvan op het te verwachten rendementsprofiel. Kan en dient te worden beheerst door adequaat handelen van politici en bestuurders.

# Bespreking van individuele Risico's II

Nr (allocatie)	Risico	Oorzaak	Gevolg
3 (D)	Extra investeringen nodig voor aanpassingen WST	Veranderende (Europese) milieuwetgeving (luchtkwaliteit), verkeersveiligheid, brandveiligheid, etc.	Meer kosten (eenmalige investering)
4 (D)	De WST wordt verplicht claims aannemers te betalen.	Uitspraak arbitrage dwingt WST tot betaling	Meer kosten (eenmalige uitgave)

## Advies Risico 3:

Betreft te delen risico. Voor wat betreft de geldgevolgen van het risico moet in het uiterste geval gedacht worden aan investeringen die in dezelfde orde grootte zijn als de eerdere investeringen in tunnelinstallaties en verkeersmanagement systeem [bron: *expert judgement*]. Uitonderhandelen met Rijk dat geldgevolgen met een omvang groter dan X mln euro worden gedragen door het Rijk en geldgevolgen met een omvang kleiner dan X voor rekening van de onderneming/eigenaar zijn (bepaling van X is onderdeel van onderhandeling).

## Advies Risico 4:

Betreft 3 laatste openstaande claims van bouwconsortium KMW en hebben daarmee niet zozeer betrekking op toekomstige exploitatie, maar zijn gekoppeld aan uitgevoerde realisatie. Uitonderhandelen met Rijk dat eventuele toewijzing van claims gedragen wordt volgens de op dit moment geldende aandelenverhouding tussen Rijk (95,4%) en Provincie (4,6%), %, waardoor dit risico een zeer beperkt effect zou hebben op het rendementsprofiel van de WST na overname van de aandelen.

# Bespreking van individuele Risico's III

Nr (allo-catie)	Risico	Oorzaak	Gevolg
5 (D)	Tunnel is 'total loss'	<ul style="list-style-type: none"><li>- Oorlog</li><li>- Terrorisme</li><li>- Natuurramp: aardbeving, overstroming, mega-brand</li></ul>	Totaal verlies van kapitaal
6 (O)	WST dient belasting te gaan betalen over inkomsten.	Veranderende fiscale wetgeving zorgt ervoor dat WST VpB-plichtig wordt.	Meer kosten (in jaarlijkse exploitatie)

## Advies Risico 5:

Valt zowel onder ondernemers / eigenarenrisico's als onder bijzondere gevallen. Lijkt in tegenstelling tot eerder op dit moment voor belangrijk deel te verzekeren in de markt tegen redelijke condities (zie bijlage 3). Uitonderhandelen met Rijk wie de kosten van de verzekeringspremie draagt en dat het Rijk in ieder geval de geldgevolgen vanaf de in de verzekeringspolissen gemaximeerde omvang voor haar rekening neemt, inclusief het niet verzekerbare deel.

## Advies Risico 6:

Betreft een bijzonder geval. Financiële gevolgen voor WST NV zijn enorm en kunnen redelijkerwijs niet door WST NV worden gedragen. Al dan niet optreden van risico is grotendeels in handen van Ministerie van Financiën. Uitonderhandelen dat dit risico volledig bij Rijk komt te liggen. Zou niet tot grote problemen moeten leiden aangezien Ministerie van Financiën een eventuele VpB plichtigheid kostenneutraal kan compenseren aan WST NV (broekzak-vestzak).

# Bespreking van individuele Risico's IV

Nr (allocatie)	Risico	Oorzaak	Gevolg
7 (B-beh)	Gemaakte afspraken met andere overheden zijn niet volledig	Tegenstrijdige belangen Ministerie van Financiën en Ministerie van V&W. Lastige afstemming.	Meer kosten (in jaarlijkse exploitatie)
8 (B-beh)	Inflatie gaat omhoog, maar tarieven mogen niet mee stijgen	Dubbele petten-problematiek (zie verder boven)	Minder opbrengsten (in jaarlijkse exploitatie)
9 (B-acc)	De WST mist inkomsten door lage Rijksbijdrage	Rijksbijdrage hangt af van GWW-index. Bij lage inflatie van deze GWW-index krijgt WST relatief minder uitgekeerd.	Minder opbrengsten (in jaarlijkse exploitatie)

## Advies Risico 7:

Betreft in dit geval een uitzonderlijk ondernemers / eigenarenrisico. Van geldgevolgen is niet echt sprake. Dient te worden beheerst door het instellen van een zware projectorganisatie.

## Advies Risico 8:

Vergelijkbaar met Risico 2.

## Advies Risico 9:

Betreft een ondernemers / eigenarenrisico. Wordt rekening mee gehouden in de analyses door uit te gaan van onzekerheden in de ontwikkeling van de indices. Een herindexering van de exploitatiebijdrage met een stabielere index is aan te bevelen.

# Bespreking van individuele Risico's V

Nr (allocatie)	Risico	Oorzaak	Gevolg
10 (B-acc)	Meer of minder onderhoud nodig dan gepland	<ul style="list-style-type: none"><li>- Te lage raming onderhoud</li><li>- Meer slijtage dan verwacht</li><li>- Weinig ervaring met boortunnels van 30 jaar in slappe ondergrond; zetting is groter</li><li>- Betonrot door slechte uitvoering aannemers</li><li>- Afsluiting nieuw contract onder concurrentie resulteert in prijsdaling [bron: WST NV]</li></ul>	Meer of minder kosten (in jaarlijkse exploitatie)
12 (B-beh)	Uitgangspunten exploitatie WST niet haalbaar	Toeleidende wegen niet op tijd gereed	Minder opbrengsten (tijdelijk / eenmalig)

## Advies Risico 10:

Betreft een ondernemers / eigenarenrisico. Risico is uitgebreid ten opzichte van Quick scan op basis van uitspraken WST NV: "er kan ook sprake zijn van onderhoudsbesparing". Wordt rekening mee gehouden in de analyses door uit te gaan van een spreiding op de jaarlijkse onderhoudskosten.

## Advies Risico 12:

Betreft ondernemersrisico. Zelf behouden. Voorziening bestaat uit robuuste rendementseis op geïnvesteerd eigen vermogen. Analyses uitvoeren op 'downside' verkeersscenario's (relatie met advies Risico 1).

# Bespreking van individuele Risico's VI

Nr (allo-catie)	Risico	Oorzaak	Gevolg
13 (B-beh)	Tegenvallende tol-opbrengsten door laag aantal auto-passages WST (interne factoren)	Provincie wil hoger toltarief om kosten te dekken, waardoor automobilisten massaal de WST mijden.	Minder opbrengsten (in jaarlijkse exploitatie)
14 (B-acc)	Door (tijdelijke) afsluiting geen tolobbrengsten	-Door grote verkeerscalamiteit/ongelukken -Door veel onderhoud	Minder opbrengsten (tijdelijk / eenmalig)

## Advies Risico 13:

Betreft ondernemersrisico. Zelf behouden. Voorziening bestaat uit robuuste rendementseis op geïnvesteerd eigen vermogen. Analyses uitvoeren op 'downside' verkeersscenario's (relatie met advies Risico 1 en 12).

## Advies Risico 14:

Betreft ondernemersrisico. Zelf behouden. Valt onder bedrijfsverlies/gevolgschade verzekering. Verzekering is niet uitgenomen. Uitonderhandelen met Rijk wie de kosten van de verzekeringspremie draagt en dat het Rijk in ieder geval de geldgevolgen vanaf de in de verzekeringspolissen gemaximeerde omvang voor haar rekening neemt.

# Bespreking van individuele Risico's VII

Nr (allo-catie)	Risico	Oorzaak	Gevolg
18 (O)	Er volgt een naheffing van de Rijksoverheid	WST wordt niet BTW-plichtig. Langetermijn investeringen zullen zwaarder drukken op exploitatie.	Meer kosten (eenmalige investering)
Extra (B-acc)	Kostenbesparingen door toename T-tag gebruik	Vooralsnog is in de exploitatieprognose wel rekening gehouden met investeringen die een toename in het T-tag gebruik faciliteren, maar is de bijbehorende verbetering van het exploitatiesaldo buiten beschouwing gelaten [bron: WST NV]	Minder kosten (in jaarlijkse exploitatie)

## Advies Risico 18:

Vergelijkbaar met Risico 2.

## Advies Risico Extra:

Betreft aanvullend ondernemersrisico (kans in plaats van bedreiging). Voorziening dient te bestaan uit het meenemen van de mogelijke kostenbesparing als bandbreedte rond de jaarlijkse exploitatiekosten van de WST NV.

# Conclusies en aanbevelingen

In voorgaande sheets is een voorstel gedaan voor de 'ontrafeling' en herverdeling van het huidige risicoprofiel van het aandeelhouderschap van de WST NV. Hieruit blijkt dat bij de verdere uitwerking van de aandelenovername rekening dient te worden gehouden met diverse ondernemersrisico's. Het verdient de aanbeveling deze risico's verder te kwantificeren en te verwerken in de scenario's die worden doorgerekend. Dit kan op basis van een grove inschatting (zoals kort toegelicht per risico in dit rapport en vergelijkbaar met eerdere rapportage over rendementsprofiel uit juni), maar het verdient de aanbeveling voor relevante risico's (volgend uit gevoeligheidsanalyse) naar een nadere onderbouwing van de kwantificering te zoeken.

Tevens is een aantal risico's naar voren gekomen waarvoor geldt dat deze moeilijk/onmogelijk door de WST NV c.q. de Provincie Zeeland als aandeelhouder gedragen kunnen worden op het moment dat het Rijk niet meer als grootaandeelhouder van de WST NV garant zal staan. Het verdient de aanbeveling de manier waarop de overdracht van deze risico's vorm kan worden gegeven nader uit werken ter voorbereiding van de onderhandelingen met het Rijk.

Tot slot verdient het aanbeveling om de verzekeringsmogelijkheden opnieuw te onderzoeken zodat helder vastgesteld kan worden (1) welke risico's op dit moment onverzekerbaar zijn en daardoor aan het Rijk overgedragen zouden moeten worden en (2) wat de premie is van de verzekering van risico's die in tegenstelling tot enkele jaren geleden wel tegen redelijke condities verzekerbaar zijn. Deze premie is inzet van onderhandelingen met het Rijk.

# Bijlage 1: Risicoinventarisatie I

## Allocatie legenda

B-acc= Behouden, accepteren  
 B-beh= Behouden, beheersen  
 O= Overdragen

Nr (allocatie)	Risico	Oorzaak	Gevolg
1 (B-acc)	Tegenvallende tol-opbrengsten door laag aantal auto-passages WST (externe factoren)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Afname aantal auto-km's ivm hoge benzineprijzen</li> <li>- Vignet Vlaanderen</li> <li>- Anders Betalen voor Mobiliteit</li> <li>- Concurrentie alternatieve routes</li> <li>- Terrorisme zorgt voor tunnelangst</li> <li>- Natuurrampen (aardbeving, overstroming)</li> <li>- Beleidswijzigingen overheid</li> </ul>	Minder opbrengsten (in jaarlijkse exploitatie)
2 (B-beh)	Financiële schade door uitblijven noodzakelijke wijzigingen beleid WST	<p>Dubbele petten-problematiek leidt tot verdeelde provincie en trage besluitvorming: zakelijke gezien zo hoog mogelijke inkomsten om infrastructuurkosten te dekken, politiek gezien zo min mogelijk lasten voor burgers Provincie Zeeland. Voorbeelden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-Te lage inkomsten vereisen hogere toltarieven</li> <li>-Uitbreiding tunnel is noodzakelijk, maar investeringsnoodzaak wordt niet gedragen</li> </ul>	Minder opbrengsten (in jaarlijkse exploitatie)
3 (O)	Extra investeringen nodig voor aanpassingen WST	Veranderende (Europese) milieuwetgeving (luchtkwaliteit), verkeersveiligheid, brandveiligheid, etc.	Meer kosten (eenmalige investering)
4 (O)	De WST wordt verplicht claims aannemers te betalen.	Uitspraak arbitrage dwingt WST tot betaling	Meer kosten (eenmalige investering)
5 (O)	Tunnel is 'total loss'	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Oorlog</li> <li>- Terrorisme</li> <li>- Natuurramp: aardbeving, overstroming, mega-brand</li> </ul>	Totaal verlies van kapitaal

# Bijlage 1: Risicoinventarisatie II

## Allocatie legenda

B-acc= Behouden, accepteren  
 B-beh= Behouden, beheersen  
 O= Overdragen

Nr (allocatie)	Risico	Oorzaak	Gevolg
6 (O)	WST dient belasting te gaan betalen over inkomsten.	Veranderende fiscale wetgeving zorgt ervoor dat WST VpB-plichtig wordt.	Meer kosten (in jaarlijkse exploitatie)
7 (B-beh)	Gemaakte afspraken met andere overheden zijn niet volledig	Tegenstrijdige belangen Ministerie van Financiën en Ministerie van V&W. Lastige afstemming.	Meer kosten (in jaarlijkse exploitatie)
8 (B-beh)	Inflatie gaat omhoog, maar tarieven mogen niet mee stijgen	Dubbele petten-problematiek (zie verder boven)	Minder opbrengsten (in jaarlijkse exploitatie)
9 (B-acc)	De WST mist inkomsten door lage Rijksbijdrage	Rijksbijdrage hangt af van GWW-index. Bij lage inflatie van deze GWW-index krijgt WST relatief minder uitgekeerd.	Minder opbrengsten (in jaarlijkse exploitatie)
10 (B-acc)	Meer onderhoud nodig dan gepland	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Te lage raming onderhoud</li> <li>- Meer slijtage dan verwacht</li> <li>- Weinig ervaring met boortunnels van 30 jaar in slappe ondergrond; zetting is groter</li> <li>- Betonrot door slechte uitvoering aannemers</li> </ul>	Meer kosten (in jaarlijkse exploitatie)
11 (B-beh)	Rijk wil hogere transactiesom voor WST	Rijk imago Provincie	Meer kosten (eenmalige investering)
12 (B-beh)	Uitgangspunten exploitatie WST niet haalbaar	Toeleidende wegen niet op tijd gereed	Minder opbrengsten (tijdelijk / eenmalig)
13 (B-beh)	Tegenvallende tol-opbrengsten door laag aantal auto-passages WST (interne factoren)	Provincie wil hoger toltarief om kosten te dekken, waardoor automobilisten massaal de WST mijden.	Minder opbrengsten (in jaarlijkse exploitatie)

# Bijlage 1: Risicoinventarisatie III

## Allocatie legenda

B-acc= Behouden, accepteren  
B-beh= Behouden, beheersen  
O= Overdragen

Nr (allocatie)	Risico	Oorzaak	Gevolg
14 (B-acc)	Door (tijdelijke) afsluiting geen tolopbrengsten	<ul style="list-style-type: none"><li>- Door grote verkeerscalamiteit/ongelukken</li><li>- Door veel onderhoud</li></ul>	Minder opbrengsten (tijdelijk / eenmalig)
15 (B-beh)	Imagoschade Provincie	WST heeft een adviesbureau dat in de vrije markt opereert. Een benadeelde opdrachtgever stelt dit adviesbureau aansprakelijk vanwege schade door advies.	Meer kosten (eenmalige investering)
16 (O)	Ministerie V&W geeft geen rijksbijdrage meer	Rijksbijdrage mag niet meer, wordt gezien als staatssteun.	Minder opbrengsten (in jaarlijkse exploitatie)
17 (O)	Er komt een concurrerende (veerdienst) verbinding	Doordat er geen Rijksbijdrage meer aan WST wordt gegeven, wordt het aantrekkelijker om met de WST te concurreren als oeververbinding.	Minder opbrengsten (in jaarlijkse exploitatie)
18 (O)	Er volgt een naheffing van de Rijksoverheid	WST wordt niet BTW-plichtig. Lange termijn investeringen zullen zwaarder drukken op exploitatie.	Meer kosten (eenmalige investering)

## Bijlage 2: Vervallen Risico's

Nr (allocatie)	Risico	Oorzaak	Gevolg
11 (B-beh)	Rijk wil hogere transactiesom voor WST	Rijk imago Provincie	Meer kosten (eenmalige investering)
15 (B-beh)	Imagoschade Provincie	WST heeft een adviesbureau dat in de vrije markt opereert. Een benadeelde opdrachtgever stelt dit adviesbureau aansprakelijk vanwege schade door advies.	Meer kosten (eenmalige investering)
16 (O)	Ministerie V&W geeft geen rijksbijdrage meer	Rijksbijdrage mag niet meer, wordt gezien als staatssteun.	Minder opbrengsten (in jaarlijkse exploitatie)
17 (O)	Er komt een concurrerende (veerdienst) verbinding	Doordat er geen Rijksbijdrage meer aan WST wordt gegeven, wordt het aantrekkelijker om met de WST te concurreren als oeververbinding.	Minder opbrengsten (in jaarlijkse exploitatie)

Bovenstaande risico's zijn komen te vervallen uit de lijst van belangrijke risico's omwille van de volgende redenen:

Risico 11: risico heeft betrekking op de onderhandeling en daarom niet relevant voor de allocatie.

Risico 15: risico is verzekeraar, omvang van de kosten van de verzekering is niet significant [bron: *expert judgement*]

Risico 16: onderzoek heeft uitgewezen dat de Rijksbijdrage in dit geval geen staatssteun betreft [bron: Allen & Overy]

Risico 17: gegeven de uitkomsten van het onderzoek ten aanzien van risico 16 is de kans op dit risico verwaarloosbaar klein [bron: *expert judgement*]

# Bijlage 3: Beschikbare verzekeringen I

Een indicatief gesprek met Marsh (wereldwijde verzekerings- en risicomangementdiensten) heeft voorlopig het volgende inzicht opgeleverd over de huidige mogelijkheden in de verzekeringsmarkt:

- Verscheidene tunnels rond Antwerpen hebben verzekeringsproducten uitgenomen of zullen deze uitnemen. Dit betreffen onder andere de Liefkenshoekspoortunnel en de Oosterweelverbinding.
- Er zijn 5 relevante verzekeringspolissen in de markt verkrijgbaar:

1. Brand- en aanverwante zaken verzekering: dekt schade aan de tunnelstructuur als gevolg van brand, aanvaringen/scheepsankers, natuurverschijnselen waaronder overstroming en aardbeving, machinebreuk en elektronicadefecten. Maximaal verzekerd bedrag is gelijk aan de totale investeringskosten van de tunnel.

2. Burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering (AVB): dekt schade aan gebruikers / derden tijdens exploitatie. Zou redelijkerwijs gemaximeerd kunnen worden op 10 miljoen euro.

3. Bedrijfsverlies / gevolgschade verzekering: dekt schade als gevolg van niet operationeel zijn na brand, machinebreuk of ander oponthoud. Zou redelijkerwijs gemaximeerd kunnen worden op een duur van 6 – 12 maanden. Financiële dekking dient gelijk te zijn aan jaarlijkse omzet minus de variabele kosten.

## Bijlage 3: Beschikbare verzekeringen II

4. Milieu aansprakelijkheidsverzekering: dekt schade aan milieu en gezondheid als gevolg van langdurige blootstelling. Zou redelijkerwijs gemaximeerd kunnen worden op 5 miljoen euro.
  5. Bestuursaansprakelijkheidverzekering: dekt schade in geval bestuurders als natuurlijk persoon aansprakelijk worden gehouden voor opgetreden ongewenste ontwikkelingen. Zou redelijkerwijs gemaximeerd kunnen worden op 10 miljoen euro.
- 
- Risico's ten aanzien van wijzigingen in de regelgeving en/of verhoogde onderhoudskosten zijn in de markt niet verzekeraar. Deze worden geacht (mits niet overgedragen aan andere *stakeholders*) onderdeel uit te maken van het gebruikelijke ondernemersrisico dat een tunnelexploitant loopt.

**Overname aandelen WST NV van Ministerie  
van Financien**

***Planning en organisatie van  
onderhandelingen***

# Inleiding

## *Plaatsbepaling*

De Provincie Zeeland is voornemens om samen met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een tunnel bij Sluiskil (Kanaalkruising Sluiskil (KKS)) te realiseren. De benodigde bekostiging voor deze tolvrije tunnel dient voor een substantieel deel (€75 mln van €250 mln) opgebracht te worden uit de exploitatie van de Westerschelde Tunnel NV (WST).

Eerder is reeds gerapporteerd over de vraag of het verantwoord voor de Provincie Zeeland zou zijn om een bedrag van €75 mln voor Sluiskil voor te financieren op basis van het beschikbare overrendement in de WST NV. Centrale conclusie was dat er reële kans (rond de 20 %) bestaat dat de lening geheel of gedeeltelijk niet zal worden gerecupereerd uit het overrendement van de WST NV, waardoor het restant ten laste van de begroting van de Provincie zou komen.

Een mogelijk alternatief om de €75 mln ter bekostiging van de realisatie van de KKS veilig te stellen, is dat de Provincie Zeeland de aandelen van het Rijk in de WST NV overneemt. Hierdoor is zij onder bepaalde voorwaarden in staat het overrendement vroegtijdig zeker te stellen. Dit alternatief is in de rapportage "Overname Aandelen WesterscheldeTunnel NV" uit juli voor het eerst in kaart gebracht. Nader onderzoek is in volle gang en een tussenrapportage aan GS vindt plaats op 14 augustus.

Voorliggende rapportage gaat specifiek in op hoe het proces van onderhandelingen voor de overname van de aandelen er uit zal zien in termen van activiteiten, rollen etc.

# Inleiding

## *Vervolgproces omvat vijf parallelle sporen*

De rapportage gaat in op welke activiteiten nodig zijn om tot een overname van de aandelen te komen. Centraal hierin staat natuurlijk de **onderhandeling met het Rijk** over (1) de overnameprijs, (2) allocatie van risico's en mogelijk (3) aanpassing of afkoop van de exploitatiebijdrage. De onderhandeling met het Rijk is op te splitsen in een drietal onderhandelingsporen, gesprekken met:

1. Ministerie van Financien over de overnameprijs en de allocatie van risico's.
2. Ministerie van Verkeer & Waterstaat over de aanpassing of afkoop van de exploitatiebijdrage.
3. Ministerie van Binnenlandse Zaken over toestemming voor de Provincie om de aandelen te verwerven.

Parallel hieraan loopt een vierde spoor: het **uitwerken en arrangeren van financieringspakket** gericht op (1) de financiering van de Provincie ten behoeve van de overname en mogelijk ook (2) herfinanciering van de NV WST indien de exploitatiebijdrage niet onder gunstige voorwaarden kan worden afgekocht.

Een vijfde spoor is het **interne besluitvormingstraject** dat de mandaatstelling en provinciale besluitvorming beslaat.

Een mogelijk zesde spoor omvat het uitwerken en arrangeren van het verzekeringspakket. Dit is echter voorlopig buiten beschouwing gelaten.

# Onderhandeling met het Rijk

## *Twee mogelijke onderhandelingsstrategieën*

Voor de onderhandelingen met het Ministerie van Financiën en het Ministerie van Verkeer & Waterstaat kan de Provincie kiezen om

- Eerste een compleet bod uit te werken, dit neer te leggen bij het Ministerie van Financiën en vervolgens de onderhandelingen te starten; of
- Om eerst gezamenlijk op bestuurlijk niveau een onderhandelingsagenda vast te stellen en geleidelijk op bestuurlijk en ambtelijk niveau naar een voor beide partijen acceptabel eindbod toe te werken.

In de hiernavolgende pagina's wordt het tweede alternatief verder uitgewerkt. Ten eerste zou een uitwerken van een volledig bod nog veel tijd vergen, waardoor er een te lange pauze ontstaat in de reeds lopende gesprekken. Ten tweede lenen de onderhandelingsonderwerpen zich veeleer voor een aftastende benadering in plaats van een meer direct bieden en laten.

De plannen van de onderhandelingen op de volgende pagina's zijn ambitieus maar haalbaar indien de Provincie voldoende tijd en middelen beschikbaar maakt voor de onderhandelingen.

# Onderhandeling met het Rijk

## *Organisatie van onderhandelingen*

Een belangrijke aspect is de organisatie van de onderhandelingen. Voorstel is de onderhandeling op twee niveaus te voeren:

### Bestuurlijk overleg tussen Gedeputeerde en Minister(s)

- Gedeputeerde onderhandelt op basis van mandaat GS (en informeel ook PS).
- Doel van het bestuurlijk overleg is de hoofdlijnen en randvoorwaarden vast te leggen.
- Besluitvorming over uitwerking door het ambtelijk overleg.

*Het is een vereiste dat de aangewezen gedeputeerde werkt op basis van een helder mandaat van GS*

### Ambtelijk overleg tussen Provincie en Rijk (MinFin, V&W en BZK)

- Technische uitwerking van de overname binnen de in het bestuurlijk overleg vastgestelde randvoorwaarden.
- Voorstellen te formuleren ter besluitvorming in het bestuurlijk overleg.

*Het is te overwegen het ambtelijk overleg te laten trekken door een onafhankelijk expert met veel ervaring in het Haagse en met grote infrastructuurprojecten. In ieder geval dient gedurende de onderhandelingen voldoende interne en externe menskracht met financiële en juridische expertise beschikbaar te zijn om de onderhandelingen binnen het korte tijdsbestek af te ronden.*

# Onderhandeling met het Rijk

## *Startpunt gesprek met MinFin*

Startpunt van de onderhandeling met het Ministerie van Financiën is het uitbrengen van een voorstel voor onderhandeling dat bevat

A. Een voorstel voor agenda van de onderhandelingen met te bespreken onderwerpen en een tijdslijn.

B. Een indicatie van het bod vergezeld van de voorwaarde dat (1) overeenstemming over de risicoallocatie bereikt wordt en (2) met het Ministerie van Verkeer & Waterstaat de herziening of afkoop van de exploitatiebijdrage tegen acceptabele condities kan worden afgesproken en/of (3) de financiering tegen redelijke voorwaarden kan worden betrokken indien (2) niet lukt.

- Het bod is feitelijk een indicatie van het rentepercentage waartegen de aandelen gewaardeerd worden, uitgaande van een overnamedatum.
- Ad 1: Een lijst met risico's over de allocatie waarvan de Provincie met het Rijk wil onderhandelen. Hierbij zit een eerste voorstel voor risicoallocatie.
- Ad 2: Voorwaarde is een aantrekkelijk afkoopvoorstel van de exploitatiebijdrage door het Ministerie van Verkeer & Waterstaat.
- Ad 3: Indien (2) niet slaagt, dient de WST NV te worden geherfinancierd.

# Onderhandeling met het Rijk

## *Planning van onderhandelingen MinFin*

	<b>Activiteiten</b>	<b>Links met andere sporen</b>
Augustus	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Doen eerste voorstel tijdens bestuurlijk overleg</li> <li>■ Overeenstemming over agenda</li> </ul>	
September	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Voorlopige overeenstemming over bod (t.w. het rentepercentage)</li> <li>■ Overleg over uitgewerkte risicoallocatie</li> <li>■ Overleg over herziening of afkoop exploitatiebijdrage</li> <li>■ Voorlopige overeenstemming over al dan niet herziening / afkoop exploitatiebijdrage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Uitwerking van verzekeringspakket is input voor risicoallocatie.</li> <li>■ Conclusie over haalbaarheid afkoop exploitatiebijdrage is nodig als input voor voortzetten financieringsspoor.</li> </ul>
Oktober	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Voorlopige overeenstemming over uitgewerkte risicoallocatie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Uitgewerkte risicoallocatie en herziening exploitatiebijdrage is input voor financieringsspoor.</li> </ul>
November	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Definitief bod met <i>financial closing</i> als opschortende voorwaarde.</li> </ul>	
December	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ In effect treden bod door <i>financial closing</i>.</li> </ul>	

# Onderhandeling met het Rijk

## *Gesprekken met V&W*

De gesprekken met het Ministerie van Verkeer & Waterstaat zijn gericht op het onderzoeken of de afkoop van de exploitatiebijdrage van het Rijk mogelijk is tegen aantrekkelijke voorwaarden; of indien voorgaande niet mogelijk is, de indexering van de exploitatiebijdrage te herzien.

De afkoop van de exploitatiebijdrage van het Rijk is niet onder elke conditie een aantrekkelijk alternatief voor de Provincie. Uitgangspunt voor de Provincie dient te zijn dat de exploitatiebijdrage op een andere basis wordt gewaardeerd dan de overnameprijs van de aandelen.

De onderhandeling hierover ligt waarschijnlijk moeilijk omdat het Rijk (i.c. de Inspectie RijksFinanciën) mogelijk de waarderingsgrondslagen voor de overnameprijs van de aandelen gelijk stelt aan die voor de afkoop van de exploitatiebijdrage. In dat geval lijkt afkoop van de exploitatiebijdrage niet interessant voor de Provincie en zou zij moeten streven naar een herindexering van de exploitatiebijdrage.

Deze herindexering is mogelijk wel interessant omdat hierdoor het exploitatierisico van de WST kan verminderen.

# Onderhandeling met het Rijk

## *Planning van onderhandelingen V&W*

	<i>Activiteiten</i>	<i>Links met andere sporen</i>
Augustus	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Eerste bestuurlijke overleg over mogelijkheid tot herziening of afkopen exploitatiebijdrage</li> <li>■ Overeenstemming over agenda ambtelijk overleg</li> </ul>	
September	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Overleg over uitwerking afkoop exploitatiebijdrage</li> <li>■ Voorlopige overeenstemming over al dan niet afkoop exploitatiebijdrage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Conclusie over haalbaarheid afkoop exploitatiebijdrage is nodig als input voor voortzetten financieringsspoor en voor uitbrengen bod (onderhandeling met MinFin).</li> </ul>
Oktober	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Indien afkoop niet doorgaat overleg over herziening van indexering exploitatiebijdrage.</li> <li>■ Voorlopige overeenstemming over de herindexering van de exploitatiebijdrage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Conclusie over herindexering exploitatiebijdrage is nodig als input voor voortzetten financieringsspoor.</li> </ul>
November		
December		

# Onderhandeling met het Rijk

## *Gesprekken met BZK*

Doel van de onderhandeling met het Ministerie van Binnenlandse Zaken is om te komen tot toestemming om de aandelen van de WST NV te verwerven. Dit lijkt volgens Allen & Overy niet zondermeer mogelijk op basis van de artikel 2 van de Wet FIDO, omdat lijkt te gaan om het verwerven van een belegging met aanzienlijke geldelijke risico's zonder dat daarmee een direct publiek belang gediend is.

Dit vraagstuk kan zowel juridisch als inhoudelijk worden benaderd. Vanuit juridische invalshoek zal moeten worden onderzocht op welke uitzonderingsregel aanspraak kan worden gemaakt. Inhoudelijk dient echter aangetoond te kunnen worden dat de risico's voor de Provincie, als gevolg van de overname van de aandelen, beheersbaar en beperkt zijn.

De onderhandeling over bovenstaande punten begint noodzakelijkerwijs op bestuurlijk niveau. Zonder bestuurlijke wil van Binnenlandse Zaken, mogelijk onder invloed van het Ministerie van Financien, lijkt een oplossing moeilijk haalbaar.

# Onderhandeling met het Rijk

## *Planning van onderhandelingen BZK*

	<i>Activiteiten</i>	<i>Links met andere sporen</i>
Augustus	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Eerste bestuurlijk overleg met BZK</li><li>■ Nader juridisch onderzoek naar uitzonderingsregel</li></ul>	
September	<ul style="list-style-type: none"><li>■ Voorlopige overeenstemming over mogelijkheid tot verwerven aandelen</li><li>■ Indien nodig nadere inhoudelijke toetsing van het risico voor de Provincie</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>■ De overeenstemming is een conditio sine qua non voor het voortzetten van de onderhandelingen met Financiën en Verkeer &amp; Waterstaat.</li></ul>
Oktober		
November		
December		

# Uitwerken en arrangeren financieringspakket

## *Inhoudelijke activiteiten*

### **Herfinanciering NV WST**

- Overleg met NV WST over herfinancieringsproces.
- Peilen interesse van de markt om tot een *shortlist* te komen voor de twee herfinancieringsopties van NV WST: (1) banklening of (2) onderhandse lening door institutionele beleggers
- Inventariseren van (1) additionele noodzakelijke aanpassingen aan contractuele structuur en/of (2) herziening indexatiemechanisme van de exploitatiebijdrage.
- Opstellen van een (Engelstalig) *bid book* voor herfinanciering.

### **Financiering Provincie**

- Vaststellen van de resterende financieringsbehoefte van de Provincie na hetzij herfinanciering NV WST hetzij afkoop exploitatiebijdrage.
- Peilen interesse van de markt om tot een *shortlist* te komen voor de financiering van de Provincie ten behoeve van de resterende financieringsbehoefte.
- Opstellen van uitvraag voor financiering.

# Uitwerken en arrangeren financieringspakket

## *Planning van activiteiten*

	<b>Activiteiten</b>	<b>Links met andere sporen</b>
Augustus	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Verkennen marktinteresse</li> <li>■ Overleg met NV WST over herfinancieringsoptie(s)</li> </ul>	
September	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Eind sept: definitief besluit tot herfinanciering</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Onderhandeling met Rijk: conclusie dat afkoop exploitatiebijdrage niet onder acceptabele voorwaarden kan</li> </ul>
Oktober	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Opstellen <i>short lists</i></li> <li>■ Opstellen <i>bid books</i> voor herfinanciering en financiering Provincie</li> <li>■ Uitvraag aan markt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Voorwaarde voor bidbook is (1) vaststellen verzekeringspakket en (2) uitsluitel over risicoallocatie.</li> <li>■ Voorstel tot herindexering van de exploitatiebijdrage ten behoeve van onderhandse financiering.</li> </ul>
November	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Beoordeling van voorstellen financiers.</li> <li>■ Aanstellen van Mandated Lead Arrangers en/of voorkeursfinanciers</li> </ul>	
December	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Financial closing</li> </ul>	

# Intern besluitvormingstraject

## *Mandaat en besluitvorming*

Het interne besluitvormingstraject van de Provincie valt grotendeels buiten de reikwijdte van dit document. Wel zijn de volgende aspecten van belang:

- Onderhandeling dient plaats te vinden op basis van een helder mandaat, vergelijkbaar met dat op de volgende pagina.
- De doorlooptijd van de onderhandeling is kort, rekening dient daarom gehouden te worden met de relatief lange interne doorlooptijden van de besluitvorming (GS-PS).
- Om snelheid in het onderhandelingsproces te houden kan mogelijk gekozen worden voor een proces van tussentijds informeren van PS met een uiteindelijk besluit over het totale overnamebod, inclusief mogelijke financieringspakketten.

# Intern besluitvormingstraject

## *Randvoorwaarden voor het bod*

<i>Item</i>	<i>Randvoorwaarde</i>
Bod	Maximale waardering is tegen [X] % rendement op gedane investeringen tot overnamedatum onder aftrek van de reeds uitgekeerde dividenden.
Risicoallocatie	<p>Conform de separate rapportage "risicoanalyse, waardering &amp; allocatie":</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Toegewezen claims ivm de bouw worden achteraf verrekend met het overnamebod naar rato van huidig aandeelhouderschap.</li> <li>■ Niet verzekerbare risico's liggen bij het Rijk, verzekerbare risico's liggen bij de Provincie als aandeelhouder van WST NV.</li> <li>■ Bijzondere wetswijzigingen met een financiële consequentie van meer dan [X] liggen bij het Rijk. Consequenties lager dan X zijn voor rekening van de Provincie als aandeelhouder van WST NV.</li> <li>■ Financiële consequenties van wijzigingen in de huidige fiscale positie (VpB, BTW) van WST NV zijn risico van het Rijk.</li> </ul>
Financiering	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Herfinanciering van WST NV op overnamedatum voor ten minste [X] miljoen tegen een effectieve rente van maximaal [X] procent.</li> <li>■ Directe uitkering van beschikbare reserves in WST NV en belening van overtollige kasgeldten aan de Provincie.</li> <li>■ Directe financiering resterende financieringsbehoefte van de Provincie tegen maximaal [X] procent.</li> </ul>
Afkoop exploitatiebijdrage	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Indexering op basis van historisch gemiddelde prestatie van de CBS GWW index</li> <li>■ Maximale discontovoet van [X] procent.</li> <li>■ Afkoop op overnamedatum.</li> </ul>

### Bijlage 3.

#### Conceptagenda bestuurlijk overleg Minister Bos en Gedeputeerde Poppelaars:

Attentiepunt: er is geen sprake van een regulier verkoopproces. Het is een bijzondere transactie tussen overheden. (met andere woorden: we gaan niet voor het hoogste bod op de NV WST, zoals dat eventueel bij privatisering uit de markt zou kunnen worden verkregen)

- Uitgangspunt bod is rendement op geïnvesteerd vermogen van 7,5 % tot op heden (1/1/2008) minus de waarde van de risico's die naar de Provincie Zeeland komen.
- Tijdspad is ambitieus, overdracht aandelen per 1/1/2008.
- Procesmatig voorstel: de verdere uitwerking geschiedt door kleine groep betrokkenen (ambtelijk).
- Agenda bepaalt de communicatie naar buiten toe en in het bijzonder met de twee overig betrokken departementen.

documentnummer

Zaaknummer

verwilsnummer

111111 11 07 00334 dg  
 onderwerp  
 Tunnel Sluiskil

advies/besluit

Brief vaststellen

**leden gedeputeerde staten**

portefeuillehouder

paraaf

vervander

**besluit**

datum

nummer

paraaf secr. voor uitvoering

23 JAN. 2007

16

aantal te paraferen stukken

**Behandeld door:**

naam

afdeling  
BHR

Doorkiesnummer

datum

19-01-2007

Afdelingshoofd

datum

paraaf

dir/afd

datum

Paraaf

Fin. Toets

datum

paraaf

-FEZ

Jur. Toets

datum

paraaf

dir/afd

datum

Paraaf

Directeur

datum

paraaf

**geadresseerde**

bericht op brief van

Adressering

kenmerk geadresseerde

Aan de Minister van Financien  
 De heer drs. G. Zalm  
 Postbus 20201  
 2500 EE 'S-GRAVENHAGE

bijlage(n)

onderwerp

Tunnel Sluiskil

**aanwijzingen**

verwerkt registratuur

paraaf

uiterste verzenddatum

tekstverwerking

paraaf

verzenddatum brief

paraaf

collationeren

paraaf

terug naar ambtenaar J/N  
 JA

paraaf

verzenden afschriften aan

1.

[Redacted]

[Redacted]

2.

[Redacted]

[Redacted]

3.

[Redacted]

[Redacted]

nummers bijlagen

indien meer afschriften; adreslijst toevoegen



Provinciehuys Abdij 6 Middelburg Postadres: postbus 6001 4330 LA Middelburg  
 telefoon (0118) 63 10 11 fax (0118) 62 69 49

bericht op brief van:

uw kenmerk:

ons kenmerk: 0700334/16 dg

afdeling: Beheer

bijlage(n): 2

behandeld door:

doorkiesnummer:

onderwerp: Tunnel Sluiskil

Aan de Minister van Financiën  
 De heer drs. G. Zalm  
 Postbus 20201  
 2500 EE 'S-GRAVENHAGE

verzonden: 20 jan. 2007

Middelburg, 23 januari 2007

Geachte heer Zalm,

In de tweede helft van de vorige eeuw is het wegennet in Zeeland sterk verbeterd en uitgebreid. De kruisingen van de land- en waterwegen vormden vaak een bijzonder probleem vanwege de hoge kosten. Meestal was er ook een rijksbelang in het geding. Daarom is in die situaties een beroep gedaan op de rijksoverheid om de kruising te bekostigen. Vaak bleken de Zeeuwse problemen in de landelijke afweging van projecten niet te "scoren". Het gezamenlijk optrekken van rijk en regio heeft echter wel tot resultaat geleid. De meest sprekende voorbeelden zijn de Westerscheldetunnel en de bypasses bij de sluisen van Kats en Bruinisse. Als belangrijkste knelpunt in de Zeeuwse infrastructuur is overgebleven de brug bij Sluiskil over het Kanaal van Gent naar Terneuzen. In principe gaat het hier om rijksverantwoordelijkheid, omdat zowel het kanaal als de weg over de brug tot de rijksinfrastructuur behoren. In de landelijke prioriteitenstelling van infrastructuurprojecten scoort het project echter onvoldoende. Met de ondertekening van een intentie-overeenkomst tussen de Staat en de provincie Zeeland op 21 november 2006 komt de oplossing van dit probleem, dat wil zeggen de bouw van een tunnel onder het Kanaal van Gent naar Terneuzen, in zicht. In de intentie-overeenkomst is voorwaarde, dat er uit overrendement van de exploitatie van de Westerscheldetunnel een bedrag van € 75 miljoen netto contant 2006 kan worden vrijgemaakt voor de bouw van de tunnel. Op basis van gegevens van de NV Westerscheldetunnel zou dit mogelijk moeten zijn. Een kopie van de intentie-overeenkomst is als bijlage 1 bij deze brief gevoegd. Provinciale Staten van Zeeland hebben op 12 januari 2007 ingestemd met de overeenkomst. Het desbetreffende statenstuk hebben wij als bijlage 2 bijgevoegd.

Door u is eerder aangegeven, dat er pas in het jaar 2033 volledige zekerheid bestaat omtrent het realiseren van een overrendement. Het ontstaan van overrendement is immers afhankelijk van de verkeersstromen en het beleid van de NV en de aandeelhouders. Echter zoals de NV en de aandeelhouders nu sturen op een rendement van 7,5%, zouden NV en aandeelhouders ook kunnen sturen op een hoger rendement (dus een overrendement). De NV en de aandeelhouders beschikken immers over de noodzakelijke instrumenten om het rendement maximaal te sturen.

Vanuit deze optiek zijn wij zónodig bereid om € 75 miljoen voor te financieren voor de tunnel Sluiskil, onder de voorwaarde dat de aandeelhouders en de NV een harde afspraak maken van de strekking dat de NV Westerscheldetunnel een taakstellend overrendement realiseert met een waarde van € 75 miljoen netto contant in 2006. Via dat overrendement wordt de extra bijdrage van de regio aan de bouw van de tunnel bij Sluiskil aan de provincie terugbetaald (lopende of aan het einde van de exploitatieperiode). Zo'n harde afspraak (overeenkomst) kunnen de aandeelhouders ook waarmaken zonder dat zij extra risico's lopen. De aandeelhouders beschikken immers over voldoende instrumenten om te sturen op een taakstellend overrendement. Uiteraard zijn wij bereid om mee te werken aan een financieel beleid, dat een dergelijk taakstellend overrendement, dat immers dient ter dekking van een door ons gedane investering, mogelijk maakt.

Wij verzoeken u derhalve om in te stemmen met het genereren van € 75 miljoen uit taakstellend overrendement van de exploitatie van de Westerscheldetunnel onder de hierboven aangegeven voorwaarde en dit vast te leggen in een op korte termijn te ondertekenen overeenkomst tussen de aandeelhouders en de NV Westerscheldetunnel.

Graag vernemen wij op korte termijn uw standpunt. Uiteraard zijn wij desgewenst bereid om e.e.a. bestuurlijk nader toe te lichten.





Gedeputeerde  
belast met  
behandeling:



Vergadering PS:

Nr: I&V - 319

Agenda nr:

Vergadering GS: 28 november 2006

Nr: 0605514/54

Onderwerp: Intentieovereenkomst  
tunnel bij Sluiskil

VOORSTEL

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

**Samenvatting:** Op 21 november 2006 is een intentieovereenkomst over de realisatie van de tunnel bij Sluiskil getekend door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de provincie Zeeland. Door een gezamenlijke financiële inspanning van rijk en regio ontstaan mogelijkheden om de tunnel te bouwen.

### Wat willen we bereiken?

#### Inleiding

In de tweede helft van de vorige eeuw is het wegennet in Zeeland sterk verbeterd en uitgebreid. De kruisingen van de land- en waterwegen vormden vaak een bijzonder probleem vanwege de hoge kosten. Meestal was er ook een rijksbelang in het geding. Daarom is in die situaties een beroep gedaan op de rijksoverheid om de kruising te bekostigen. Heel vaak bleken de Zeeuwse problemen in de landelijke afweging niet te "scoren". De eigen inzet heeft echter wel tot resultaat geleid. De meest sprekende voorbeelden zijn de bouw van de Zeelandbrug (geheel voor rekening en risico van de provincie; investering grotendeels terugverdiend door het heffen van tol), de Westerscheldetunnel (overheids NV met de Staat en de provincie Zeeland als aandeelhouders), de bypasses bij de sluizen van Kats en Bruinisse (gezamenlijke investering van Rijk en provincie) en het aquaduct in de N57 bij Middelburg (als onderdeel van overeenkomst van de overname van het Kanaal door Walcheren door de provincie). Als laatste grote knelpunt is overgebleven de brug bij Sluiskil. Met de ondertekening van een intentieovereenkomst tussen Rijk en provincie op 21 november 2006 (als bijlage 1 bijgevoegd) komt de oplossing van dit probleem, dat wil zeggen de bouw van een tunnel onder het Kanaal van Gent naar Terneuzen, in zicht. Hoewel het ook hier in eerste instantie om rijksverantwoordelijkheid gaat, is de uitvoering van het project slechts haalbaar door het leveren van een regionale bijdrage. In het onderstaande geven wij een toelichting op de intentieovereenkomst en geven wij aan hoe het vervolg eruit ziet.

#### Voorgeschiedenis

De brug bij Sluiskil wordt al vele jaren als een knelpunt ervaren. Aanvankelijk betrof het voornamelijk de afwikkeling van het oost-westverkeer in Zeeuws-Vlaanderen. Met de openstelling van de Westerscheldetunnel is de wegenstructuur in Zeeuws-Vlaanderen ingrijpend gewijzigd en is de brug ook onderdeel geworden van de centrale noord-zuidroute in Zeeland ten zuiden van de A58. Deze loopt van de A58 over de Sloeweg, de route door de Westerscheldetunnel, het centrale deel van de N61 inclusief de brug bij Sluiskil, en de Traktaatweg naar het Belgische hoofdwegennet. De vervanging van de brug door een tunnel is ook van groot belang voor de verdere ontwikkeling van de Zeeuwse havens en industrieën in het Sloegebied en de Kanaalzone.

Na eerdere mislukte pogingen om de brug bij Sluiskil door een tunnel te vervangen zijn rondom het jaar 2000, tijdens de bouw van de Westerscheldetunnel, nieuwe acties richting Ministerie van Verkeer en Waterstaat ingezet. In de landelijke prioriteitenstelling bleek andermaal, dat het project onvoldoende scoorde om voor snelle realisatie door het Rijk in aanmerking te komen. Het belang van de tunnel werd door het ministerie wel onderkend. Daarom heeft het samen met de provincie naar andere oplossingen gezocht. In eerste instantie is ingezet op financiering van de tunnel bij Sluiskil uit het zogenaamde overrendement van de exploitatie van de Westerscheldetunnel. Met het overrendement wordt het gedeelte van het totale rendement bedoeld, dat overblijft na aftrek van het door het Rijk geëiste interne rendement van 7,5%. Nog tijdens de bouw van de Westerscheldetunnel zijn de eerste berekeningen uitgevoerd. Deze zijn gebaseerd op de destijds opgestelde verkeersprognoses. De uitkomsten van de berekeningen waren voldoende hoopgevend om de voorbereidingsprocedure van de tunnel bij Sluiskil te starten.

Na de openstelling van de Westerscheldetunnel zijn de berekeningen geactualiseerd, mede op basis van de waargenomen wijzigingen in de verkeersstromen. Dit heeft geleid tot het aanbieden van een zogenaamde business case aan de Minister van Financiën en aan de Minister van Verkeer en Waterstaat. Volgens de business case is de financiering van de tunnel bij Sluiskil uit het overrendement haalbaar indien de periode van tolheffing met 20 jaar wordt verlengd. Tot besluitvorming over de business case is het echter niet gekomen. De Minister van Financiën had inmiddels het voornemen opgevat om de aandelen van de NV Westerscheldetunnel te verkopen. Onder druk van de Tweede Kamer en van uw Staten heeft de minister in het voorjaar van 2006 afgezien van dit voornemen. Tegelijk heeft de minister zich wat betreft de financiering van de tunnel bij Sluiskil uit het overrendement van de exploitatie van de Westerscheldetunnel op het standpunt gesteld, dat hiervan pas sprake kan zijn als er zekerheid bestaat over het behalen van het door het Rijk geëiste interne rendement van 7,5%, dat wil zeggen in 2033.

Medio 2006 was de financiering van de tunnel bij Sluiskil te betitelen als "terug bij af". Wij hebben vervolgens de kwestie in het kader van MIT-overleg weer aan de orde gesteld bij de Minister van Verkeer en Waterstaat. Tevens hebben wij de aanleg van de tunnel bij Sluiskil in persoonlijke contacten bepleit bij leden van de Tweede Kamer. Dit heeft er mede toe geleid, dat de Kamer een motie heeft aanvaard, volgens welke de regering wordt opgedragen om in overleg met de regio een financieringsplan voor de tunnel op te stellen (motie Verdaas, bijlage 2).

Recent overleg met de Minister van Verkeer en Waterstaat heeft geresulteerd in de op 21 november 2006 ondertekende intentieovereenkomst (bijlage 1), volgens welke de financiële basis wordt gelegd voor de bouw van de tunnel bij Sluiskil.

#### Toelichting op de intentieovereenkomst

De intentieovereenkomst regelt de hoofdzaken van de bouw van de tunnel bij Sluiskil. Zij is ondertekend onder het nadrukkelijke voorbehoud van de goedkeuring van uw Staten. Bij instemming zal een aantal zaken nog nader uitgewerkt dienen te worden. Dit dient te resulteren in een tussen het Rijk en de provincie te sluiten bestuursovereenkomst betreffende de definitieve afspraken over de bouw. Gezien de grote financiële consequenties vinden wij het van belang om u zo snel mogelijk te informeren en uw oordeel te vragen.

De belangrijkste onderdelen van de intentieovereenkomst worden onderstaand nader toegelicht.

- De intentieovereenkomst gaat uit van bedragen op het prijspeil van 2006. Alle bedragen worden geïndexeerd.
- Het investeringsbedrag van € 250 miljoen exclusief BTW is gebaseerd op de meest recente gegevens. In het ontwerp is uitgegaan van verdieping van het Kanaal van Gent naar Terneuzen conform de aanbevelingen van de commissie Balthazar-Van Gelder. Het bedrag is inclusief de kosten van bouwmanagement (voorbereiding en toezicht). De raming zal door middel van een audit nog extern worden getoetst.
- De provincie wordt initiatiefnemer van de bouw van de tunnel en zal de tunnel gedurende een periode van maximaal 10 jaar voor haar rekening beheren en onderhouden.
- De investeringskosten van € 250 miljoen zijn als volgt verdeeld. De Staat is verantwoordelijk voor € 125 miljoen, de provincie voor € 101 miljoen en de Vlaamse Gemeenschap voor € 24 miljoen.

- De regionale bijdrage van € 101 miljoen bestaat uit een bedrag van € 75 miljoen, dat uit overrendement op de exploitatie van de Westerscheldetunnel moet komen en een bedrag van € 26 miljoen dat door de regionale overheden opgebracht dient te komen. Over de € 75 miljoen moet met het Ministerie van Financiën overeenstemming worden bereikt. Dit is in de intentieovereenkomst een ontbindende voorwaarde.
- De verwachting is, dat de provincie als initiatiefnemer geen BTW over de bouw en de kosten van beheer en onderhoud is verschuldigd.
- De provincie draagt het bouwrisico tot een maximum van € 25 miljoen. Het bouwrisico boven € 25 miljoen ligt bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat.
- De tunnel bij Sluiskil wordt tolvrij.

De belangrijkste zaken die nog moeten worden geregeld zijn de audit op de bouwkosten, de dekking van de regionale bijdragen en de wijze van verrekening van het overrendement.

De bovengenoemde bijdragen in de investeringen zijn maxima. Indien de audit op de kostenraming uitkomt op een hoger bedrag dan 250 miljoen (hetgeen wij uiteraard niet verwachten), ontstaat een nieuwe situatie en zal opnieuw dienen te worden overlegd. (Voor de situatie waarin de audit naar de mening van beide partijen op een lager bedrag uitkomt, wordt de rijksbijdrage navenant verlaagd.)

De regio staat "aan de lat" voor een bijdrage in de investeringskosten van € 26 miljoen. In de oorspronkelijke opzet van de business case was reeds een regionale bijdrage van € 18 miljoen voorzien, die zonder meer kan worden ingezet. Deze € 18 miljoen bestaat uit € 9 miljoen van de provincie Zeeland en € 9 miljoen van het havenschap Zeeland Seaports. Er resteert dus een te dekken bedrag van € 8 miljoen. Inmiddels heeft de gemeente Terneuzen toegezegd ook een bijdrage in de investering te willen leveren. De hoogte is nog niet bekend. Dit en het bedrag van € 8 miljoen in aanmerking nemende zijn wij van mening, dat dekking van de regionale bijdrage in de investeringskosten een haalbare kaart moet zijn. Gezien de korte termijn waarop de intentieovereenkomst tot stand is gekomen en de wens om uw Staten zo snel mogelijk te informeren, kunnen wij thans nog geen concreet dekkingsvoorstel doen.

In dit stadium kan voor de raming van de kosten van beheer en onderhoud van de tunnel alleen nog van vuistregels gebruik gemaakt worden. Volgens deze bedragen de jaarlijkse kosten gemiddeld 1% van de bouwsom, dus € 2,5 miljoen per jaar. Ook hiervan kunnen wij thans niet concreet de dekking aangeven. Wel zijn wij van mening, dat de jaarlijkse bedragen van dien aard zijn, dat er een oplossing voor gevonden moet kunnen worden.

Qua hoogte van de bedragen loopt de provincie volgens de intentieverklaring aanzienlijke risico's. Het betreft het bouwrisico en het risico op het gebied van BTW. Van dit laatste wordt momenteel nader onderzocht op welke wijze e.e.a. fiscaal zo gunstig mogelijk kan worden uitgewerkt.

De voorbereiding van de bouw van de tunnel bij Sluiskil gebeurt zo zorgvuldig mogelijk. Voor de kostenraming is in eerste instantie een extern bureau ingeschakeld. Vervolgens is de raming getoetst door de Bouwdienst van Rijkswaterstaat. Door het uitvoeren van de audit zal er nog een derde partij naar kijken. Niettemin kan bouwrisico niet worden uitgesloten. In de onderhandelingen hebben wij dit voor de provincie weten te maximeren op € 25 miljoen. Voor het bouwrisico boven de € 25 miljoen is het Rijk aanspreekbaar.

De wijze waarop in financiële zin met de risico's dient te worden omgegaan, wordt nog nader onderzocht. Wij hebben de verwachting, dat een oplossing gevonden zal kunnen worden. Bijvoorbeeld in de reservering van een bedrag van de investeringskosten (budget € 100 miljoen) van de Sloeweg en de Traktaatweg. Deze projecten maken evenals de tunnel bij Sluiskil deel uit van N62.

Over het bedrag van € 75 miljoen uit de exploitatie van de Westerscheldetunnel zullen nog nadere afspraken met het ministerie van Financiën gemaakt dienen te worden. Uitgangspunt is, dat de € 75 miljoen beschikbaar komt zonder verhoging van de tarieven boven inflatie en zonder verlenging van de periode van tolheffing. Op basis van de meest recente gegevens zoals die ons door de NV Westerscheldetunnel zijn aangereikt, zou dit ook moeten kunnen. Mochten de uitgangspunten in de praktijk anders uitpakken, zullen nadere maatregelen getroffen dienen te worden. Het college zal de ontwikkeling van het interne rendement kritisch volgen.

Resumerend zijn wij van mening, dat met het sluiten van de intentieovereenkomst een belangrijke stap is gezet naar de realisatie van de tunnel bij Sluiskil.

**Waarom kunnen we zien of alles bereikt is?**

Met het sluiten van de intentieovereenkomst is nog geen zekerheid ontstaan over de realisatie van de tunnel bij Sluiskil. Diverse zaken van de overeenkomst dienen nog nader te worden uitgewerkt. Dit zal resulteren in een bestuursovereenkomst waarin definitieve afspraken tussen de Staat en de provincie Zeeland gemaakt worden over de realisatie van de tunnel bij Sluiskil.

Naast de verdere uitwerking van de intentieovereenkomst dient ook de procedurele voorbereiding te worden afgewikkeld. De stand van zaken is zodanig, dat volgens de huidige planning openstelling van de tunnel in 2012 mogelijk moet zijn.

**Wat doen we daarvoor?**

Indien uw Staten instemmen met de intentieovereenkomst zijn de volgende stappen het nader uitwerken van de financiële zaken en het voortzetten van de voorbereiding van de bouw.

De provincie zal in het vervolg volledig optreden als de initiatiefnemer van de tunnel bij Sluiskil. De financiële consequenties hiervan worden thans nader bezien.

**Wat mag het kosten?**

In het bovenstaande is een overzicht gegeven van de kosten. Een aantal zaken dient nog nader te worden geregeld. Hiervoor zal te zijner tijd een afzonderlijk voorstel worden voorgelegd.

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig bijgevoegd ontwerp-besluit.

gedeputeerde staten,

, voorzitter,

, secretaris.

Ontwerp-besluit

De staten der provincie Zeeland,  
gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 28 november 2006, nr. 0605514/54 ;

besluiten:

1. In te stemmen met de op 21 november 2006 ondertekende Intentie-overeenkomst tussen het Rijk en de provincie Zeeland inzake de financiering van een tunnel in de N61 bij Sluiskil.
2. Gedeputeerde Staten op te dragen de financiële aspecten van genoemde intentie-overeenkomst nader uit te werken in een dekkingsvoorstel.
3. Gedeputeerde Staten op te dragen alles te doen wat bijdraagt aan de spoedige realisering van de tunnel bij Sluiskil.

Intentie-overeenkomst tussen het Rijk en de provincie Zeeland inzake de financiering van een tunnel in de N61 bij Sluiskil

De minister van Verkeer en Waterstaat, mw. K. Peijs, te dezer zake handelend namens de Staat der Nederlanden

en

Gedeputeerde mr. drs. A.J.G. Poppelaars en J. Suurmond, te dezer zake handelend namens de Provincie Zeeland

Hebben over het oplossen van het overwegend lokaal/regionale verkeersprobleem ter hoogte van Sluiskil door het realiseren van een nieuwe kanaalkruising diverse keren overleg gevoerd, laatstelijk op 8 november 2006.

Dit heeft geleid tot de volgende gezamenlijke intenties:

- Provincie en Rijk onderkennen de problematiek bij Sluiskil en zullen zich gezamenlijk inspannen om ter hoogte van de N61 een tunnel onder het kanaal Gent – Terneuzen te realiseren.
- De bouwkosten worden geraamd op € 250 mln., exclusief BTW, inclusief bijkomende kosten en inclusief meerkosten voor een diepere ligging. Om risico's te verminderen zal de raming worden geaudit. Als de audit naar het oordeel van beide partijen leidt tot een lagere raming, dan wordt deze verlaging in mindering gebracht op de bijdrage van V&W.
- De meerkosten van de verdiepte aanleg, ca. € 24 mln., zijn voor rekening van België. V&W zorgt voor inning van deze bijdrage. Deze middelen zullen door V&W ter beschikking van de provincie worden gesteld.
- De kosten aan Nederlandse kant worden als volgt verdeeld: maximaal € 101 mln. voor de provincie en maximaal € 125 mln. voor V&W.
- De Provincie draagt het hiervoor bedoelde bedrag ad € 101 mln bij, indien en voorzover met de aandeelhouders van de N.V. Westerscheldetunnel overeenstemming kan worden bereikt over het vastleggen en realiseren van een gegarandeerd overrendement met een waarde van € 75 mln. netto contant 2006; dit overrendement zal gedurende of aan het einde van de looptijd van de exploitatie van de Westerscheldetunnel aan de Provincie ter beschikking moeten worden gesteld.
- De bijdrage van V&W zal via een subsidie beschikbaar worden gesteld.
- De tunnel zal worden gerealiseerd door de provincie. In aanvulling op de bijdrage ad € 101 mln. komen de kosten van beheer en onderhoud gedurende een periode van maximaal 10 jaar na openstelling voor rekening van de provincie, nu verwacht wordt dat de provincie volledig zal worden gecompenseerd voor de BTW via het BTW-compensatiefonds. Het risico dat er geen BTW compensatie kan plaatsvinden voor de Rijksbijdrage berust bij de provincie. Indien in het geheel geen BTW compensatie kan plaatsvinden treden partijen opnieuw met elkaar in overleg.
- Het bouwriscico ligt tot een maximum van € 25 mln. bij de provincie. Het bouwriscico boven € 25 mln. berust bij V&W. De risicobeheersing behoeft goedkeuring van het Rijk.
- De jaarlijkse subsidie van het Rijk aan de Westerscheldetunnel, met een looptijd van 30 jaar na openstelling van de Westerscheldetunnel, zal niet worden verlengd.

- Nadere afspraken zullen worden gemaakt, onder meer over de verdeling van eventuele financiële meevallers, een geschillenregeling en overlegstructuren.
- Partijen dragen ieder voor zich zorg voor de tijdige beschikbaarstelling van ieders middelen.
- Partijen accepteren dat, als gevolg van de gemaakte afspraken, zo nodig de overeenkomst over de wegenruil in goed overleg op onderdelen wordt herzien.
- Alle genoemde bedragen zijn gebaseerd op prijspeil 2006 en zullen door partijen, ieder voor zijn deel, worden geïndexeerd. Alle genoemde bedragen zijn kasbedragen, tenzij anders vermeld.
- Partijen streven naar openstelling van de tunnel in 2012.

De bovengenoemde intenties zijn afgesproken onder het voorbehoud van instemming van Provinciale Staten van Zeeland.

De bovengenoemde intenties zullen worden nader worden uitgewerkt en worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst en/of subsidiebeschikking.

Middelburg, 20 november 2006

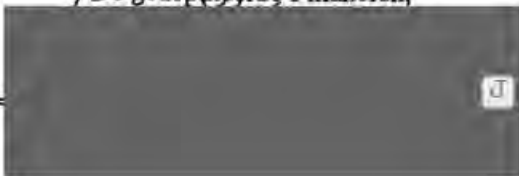
De Staat der Nederlanden,  
Vertegenwoordigd door  
De minister van Verkeer en Waterstaat,



De provincie Zeeland,



De provincie Zeeland,  
Vertegenwoordigd door  
De gedeputeerde Financiën,



Vergaderjaar 2006-2007

30 800 A                      **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2007**

Nr. 27                              **MOTIE VAN HET LID VERDAAS C.S.**  
Voorgesteld tijdens het notaoverleg d.d. 30 oktober 2006

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

*Overwegende,*

*dat de aanleg van een tunnel in de N61 bij Sluiskil niet langer kan worden uitgesteld;*

*dat financiële aspecten een concreet besluit in de weg staan;*

*dat aanleg van de tunnel positieve effecten heeft op het rendement van de Westerscheldetunnel;*

*draagt de regering op, in overleg met de regio, een financieringsplan voor de aanleg van deze tunnel aan de Kamer te presenteren en daarbij het rendement van de Westerscheldetunnel nadrukkelijk te betrekken, en dit plan medio 2007 aan de Kamer voor te leggen,*

*en gaat over tot de orde van de dag*



Intentie-overeenkomst tussen het Rijk en de provincie Zeeland inzake de  
financiering van een tunnel in de N61 bij Sluiskil

De minister van Verkeer en Waterstaat, mw. K. Peijs, te dezer zake handelend namens de  
Staat der Nederlanden

en

Gedeputeerde mr. drs. A.J.G. Poppelaars en J. Suurmond, te dezer zake handelend namens de  
Provincie Zeeland

Hebben over het oplossen van het overwegend lokaal/regionale verkeersprobleem ter hoogte  
van Sluiskil door het realiseren van een nieuwe kanaalkruising diverse keren overleg gevoerd,  
laatstelijk op 8 november 2006.

Dit heeft geleid tot de volgende gezamenlijke intenties:

- Provincie en Rijk onderkennen de problematiek bij Sluiskil en zullen zich gezamenlijk inspannen om ter hoogte van de N61 een tunnel onder het kanaal Gent – Terneuzen te realiseren.
- De bouwkosten worden geraamd op € 250 mln., exclusief BTW, inclusief bijkomende kosten en inclusief meerkosten voor een diepere ligging. Om risico's te verminderen zal de raming worden geaudit. Als de audit naar het oordeel van beide partijen leidt tot een lagere raming, dan wordt deze verlaging in mindering gebracht op de bijdrage van V&W.
- De meerkosten van de verdiepte aanleg, ca. € 24 mln., zijn voor rekening van België. V&W zorgt voor inning van deze bijdrage. Deze middelen zullen door V&W ter beschikking van de provincie worden gesteld.
- De kosten aan Nederlandse kant worden als volgt verdeeld: maximaal € 101 mln. voor de provincie en maximaal € 125 mln. voor V&W.
- De Provincie draagt het hiervoor bedoelde bedrag ad € 101 mln bij, indien en voorzover met de aandeelhouders van de N.V. Westerscheldetunnel overeenstemming kan worden bereikt over het vastleggen en realiseren van een gegarandeerd overrendement met een waarde van € 75 mln. netto contant 2006; dit overrendement zal gedurende of aan het einde van de looptijd van de exploitatie van de Westerscheldetunnel aan de Provincie ter beschikking moeten worden gesteld.
- De bijdrage van V&W zal via een subsidie beschikbaar worden gesteld.
- De tunnel zal worden gerealiseerd door de provincie. In aanvulling op de bijdrage ad € 101 mln. komen de kosten van beheer en onderhoud gedurende een periode van maximaal 10 jaar na openstelling voor rekening van de provincie, nu verwacht wordt dat de provincie volledig zal worden gecompenseerd voor de BTW via het BTW-compensatiefonds. Het risico dat er geen BTW compensatie kan plaatsvinden voor de Rijksbijdrage berust bij de provincie. Indien in het geheel geen BTW compensatie kan plaatsvinden treden partijen opnieuw met elkaar in overleg.
- Het bouwrisico ligt tot een maximum van € 25 mln. bij de provincie. Het bouwrisico boven € 25 mln. berust bij V&W. De risicobeheersing behoeft goedkeuring van het Rijk.
- De jaarlijkse subsidie van het Rijk aan de Westerscheldetunnel, met een looptijd van 30 jaar na openstelling van de Westerscheldetunnel, zal niet worden verlengd.

- Nadere afspraken zullen worden gemaakt, onder meer over de verdeling van eventuele financiële meevallers, een geschillenregeling en overlegstructuren.
- Partijen dragen ieder voor zich zorg voor de tijdige beschikbaarstelling van ieders middelen.
- Partijen accepteren dat, als gevolg van de gemaakte afspraken, zo nodig de overeenkomst over de wegnruil in goed overleg op onderdelen wordt herzien.
- Alle genoemde bedragen zijn gebaseerd op prijspeil 2006 en zullen door partijen, ieder voor zijn deel, worden geïndexeerd. Alle genoemde bedragen zijn kasbedragen, tenzij anders vermeld.
- Partijen streven naar openstelling van de tunnel in 2012.

De bovengenoemde intenties zijn afgesproken onder het voorbehoud van instemming van Provinciale Staten van Zeeland.

De bovengenoemde intenties zullen worden nader worden uitgewerkt en worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst en/of subsidiebeschikking.

Middelburg, 20 november 2006

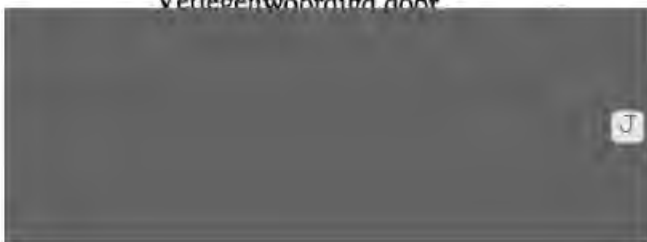
De Staat der Nederlanden,  
Vertegenwoordigd door  
De minister van Verkeer en Waterstaat,



m



De provincie Zeeland,  
Vertegenwoordigd door



Vergaderjaar 2006-2007

30 800 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2007

Nr. 27

**MOTIE VAN HET LID VERDAAS C.S.**

Voorgesteld tijdens het notaoverleg d.d. 30 oktober 2006

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

Overwegende,

dat de aanleg van een tunnel in de N61 bij Sluiskil niet langer kan worden uitgesteld,

dat financiële aspecten een concreet besluit in de weg staan,

dat aanleg van de tunnel positieve effecten heeft op het rendement van de Westerscheldetunnel,

draagt de regering op, in overleg met de regio, een financieringsplan voor de aanleg van deze tunnel aan de Kamer te presenteren en daarbij het rendement van de Westerscheldetunnel nadrukkelijk te betrekken, en dit plan medio 2007 aan de Kamer voor te leggen,

en stelt de orde van de dag



documentnummer

Zaaknummer

verwijsnummer



1VJ00844

onderwerp

Kanaalkruising Sluiskil

advies/besluit

minister V&W te berichten dat PS hebben ingestemd met intentieovereenkomst; verzoeken om intenties te harden

**leden gedeputeerde staten**

portefeuillehouder

Poppelaars, A.J.G.

vervanger

Suurmond, J.

**besluit**

datum

nummer

paraaf secr. voor uitvoering

aantal te paraferen stukken

**Behandeld door:**

naam

afdeling  
V&V

Doorkiesnummer

datum

09-02-2007

paraferen

**Medeparafen**

Afdelingshoofd

datum

9/2

dir/afd

datum

Paraaf

Fin. Toets

datum

STA/FEZ

Jur. Toets

datum

paraaf

dir/afd

datum

Paraaf

Directeur

datum

9/2

**geadresseerde**

bericht op brief van

Adressering

kenmerk geadresseerde

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat  
mw. drs. K.M.H. Peijs  
Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag

bijlage(n)

onderwerp

Kanaalkruising Sluiskil

**aanwijzingen**

verwerkt registratuur

paraaf

uiterste verzenddatum  
09-02-2007

tekstverwerking

paraaf

verzenddatum brief

paraaf

collationeren

paraaf

terug naar ambtenaar J/N  
NEE

paraaf

verzenden afschriften aan

nummers bijlagen

1.

2.

3.

indien meer afschriften; adreslijst toevoegen

Provinciehuys Abdij 6 Middelburg Postadres: postbus 6001 4330 LA Middelburg  
telefoon (0118) 63 10 11 fax (0118) 62 69 49

bericht op brief van:

uw kenmerk:

ons kenmerk: IV0700844

afdeling: Verkeer en Vervoer

bijlage(n):

behandeld door:

doorkiesnummer:

onderwerp:



Kanaalkruising Sluiskil

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat

mw. drs. K.M.H. Peijs

Plesmanweg 1-6

2597 JG Den Haag

verzonden: 9 februari 2007

Middelburg, 9 februari 2007

Geachte mevrouw Peijs,

Op 21 november 2006 heeft u, samen met de heren Poppelaars en Suurmond, leden van ons college, een intentieovereenkomst inzake een Rijksbijdrage aan het realiseren van een tunnel bij Sluiskil ondertekend. Deze intentieovereenkomst is namens Zeeland ondertekend onder voorbehoud van goedkeuring door Provinciale Staten.

Op 12 januari 2007 hebben Provinciale Staten van Zeeland ingestemd met de intentieovereenkomst, inclusief de daaraan verbonden voorwaarden. Dat betekent dat ons college nu mandaat heeft om de intenties om te zetten in afspraken.

Wij zouden u willen verzoeken om te bezien in hoeverre ook uwerzijds de intenties kunnen worden omgezet in voornemens en afspraken, uiteraard met inachtneming van de voorwaarden in de intentieovereenkomst.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten,





IV0700950



# ministerie van Financiën

Directie Financieringen

Aan het College van Gedeputeerde Staten van de  
Provincie Zeeland  
Postbus 6001  
4330 LA Middelburg

## PROVINCIE ZEELAND

AFD.

AFD. TERMIJN

DATUM 15 FEB. 2007

DOC.NR.

ZAAK NR.

CLASS.

IV0700950

Datum

13 FEB 2007

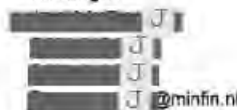
Uw brief (Kenmerk)

0700334/16 dg

Ons kenmerk

Fin 2007-00074 U

Inlichtingen



Onderwerp

Tunnel Sluiskil

Geacht college,

Op 30 januari jl. ontving ik van u een brief inzake de aanleg van een tunnel bij Sluiskil. Deze brief volgt op een intentieverklaring, welke op 20 november 2006 gesloten is tussen vertegenwoordigers van uw provincie en minister Peijs. Deze intentieverklaring strekt tot het gezamenlijk inspannen ter realisering van een tunnel in de N61 bij Sluiskil en meer specifiek tot het bereiken van voldoende financiering voor de aanleg en exploitatie van deze tunnel.

In deze intentieverklaring wordt ook het zogenaamde overrendement uit de NV Westerscheldetunnel betrokken, te weten het meerdere boven een projectrendement van 7,5%. U berekent zelf € 75 mln (prijspeil 2006) uit dit zogenoemde overrendement nodig te hebben voor de aanleg van de tunnel bij Sluiskil. Voorzover het Rijk als houder van 95,4% van de aandelen in de NV Westerscheldetunnel rechthebbende is op het dividend uit de NV en dus ook het overrendement wordt het Rijk vertegenwoordigd door de minister van Financiën. Het is uitdrukkelijk in die hoedanigheid, aandeelhouder in de NV Westerscheldetunnel, dat u mij benadert en ik reageer.

Ik interpreteer uw voorstel als volgt: de Provincie Zeeland stelt thans een bedrag van € 75 mln ter beschikking voor de financiering van een tunnel bij Sluiskil. De minimale rendementseis van de N.V. Westerscheldetunnel, die thans 7,5% is, wordt verhoogd, zodat de N.V. aanstuurt op een overrendement van € 75 mln. Zodra dit overrendement wordt gerealiseerd (dat wil zeggen, nadat de rendementseis van 7,5% is voldaan), wenst u dat het Rijk als aandeelhouder en dus rechthebbende op dividenden, zijn middelen samenhangend met het overrendement overdraagt aan de Provincie ter compensatie van de voorfinanciering.

Aan bovenstaand voorstel wil ik meewerken door u de middelen samenhangend met het overrendement toe te zeggen tot een bedrag van € 75 mln. Maar ik wil benadrukken, dat ik u geen zekerheid kan geven over het realiseren daarvan.

Immers, momenteel zijn nog slechts bijna 4 jaar van de 30-jarige exploitatietermijn verstreken. In de komende 26 jaar zijn er tal van risico's denkbaar die het resultaat negatief kunnen beïnvloeden, bijvoorbeeld op het gebied van inflatie, complexiteiten in het onderhoud of tegenvallende vervoerscijfers.

U geeft weliswaar aan, dat de N.V. en de aandeelhouders over de noodzakelijke instrumenten beschikken om het rendement maximaal te sturen en ik erken, dat de Tunnelwet mogelijkheden biedt om tegenvallende resultaten te compenseren, namelijk door een verhoging van het toltarief of verlenging van de tolperiode. Maar in uw brief aan Provinciale Staten van 28 november 2006, geeft u zelf aan, dat "uitgangspunt is, dat de € 75 mln. beschikbaar komt zonder verhoging van de tarieven boven inflatie en zonder verlenging van de periode van tolheffing." Hiermee geeft u aan, dat u van de middelen die u ter beschikking staan geen gebruik wilt maken.

Om het voorstel verder uit te werken, nodig ik u graag uit tot nader overleg met mijn ambtenaren. Daarbij lijkt het mij vooral van belang, dat u aangeeft in hoeverre de Provincie Zeeland zelf bereid is zich te committeren aan het sturen op rendement en de mogelijk hiervoor noodzakelijke tariefsverhoging en/of verlenging van de tolperiode.

Hoogachtend,

De minister van Financiën  
G. Zalm



Cc. De minister van Verkeer en Waterstaat



IV0701050



## Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Het College van Gedeputeerde Staten van Zeeland  
Postbus 6001  
4330 LA Middelburg



IV0701050

Contactpersoon



Datum

**19 FEB 2007**

Ons kenmerk

DGP/WV/U.07.00216

Onderwerp

Kanaalkruising Sluiskil

Doorkiesnummer



Bijlage(n)

-

Uw kenmerk

IV-0700844

Geacht College,

Met uw brief van 9 februari 2007 meldt u mij dat Provinciale Staten hebben ingestemd met de intentieovereenkomst Sluiskil. Daarmee heeft het College van Gedeputeerde Staten mandaat om de intenties om te zetten in afspraken. Ik ben uiteraard verheugd met deze ontwikkeling.

Van mijn kant kan ik melden dat de in de intentieovereenkomst genoemde bijdrage van Verkeer en Waterstaat gereserveerd is in het MIT/de begroting, ten laste van het budget voor lokale/regionale infrastructuur. Deze bijdrage zal beschikbaar worden gesteld als aan de in de intentieovereenkomst gestelde voorwaarden is voldaan.

Ik stel voor de komende maanden het project en de punten uit de intentieovereenkomst verder uit te werken, zodat de intenties kunnen worden omgezet in afspraken die passen binnen Wet en Besluit Infrastructuurfonds.

Met vriendelijke groet,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,



mw drs M.H. Schulz van Haegen

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Postbus 20901 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres: Plesmanweg 1-6, Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171  
Fax 070 - 351 7895  
Internet [www.minvenw.nl](http://www.minvenw.nl)

documentnummer  
STA0704239

zaaknummer

verwijsnummer

onderwerp  
bod op aandelen NV WST

- advies/besluit
- Kennisnemen van de stand van zaken;
  - Instemmen met bod conform advies;
  - Vertrouwelijk voorleggen aan PS op 2 november 2007;
  - Uitwerken bod in brief aan Ministerie van Financiën
  - Gedeputeerde Poppelaars machtigen om te onderhandelen met minister Bos

*Zie notulen.*

leden gedeputeerde staten

portefeuillehouder  
Poppelaars, A.J.G.



vervanger  
Peijs, K.M.H.

paraaf

besluit

datum

Nummer

paraaf secretaris voor uitvoering

30 OKT. 2007

..... 5 .....

aantal te paraferen stukken

behandeld door

naam	afdeling	doorkiesnummer	datum
[Redacted]	FEZ	[Redacted]	16-10-2007

parafen

Afdelingshoofd	datum
FEZ	24/10
Fin. Toets	datum

medeparafen

dir/afd	datum	paraaf
-		
dir/afd	datum	paraaf

Jur. Toets

Datum

Directeur

datum

24/10

aanwijzen

terug naar [Redacted] naar J/N

~~JA~~ NEE

nummers te [Redacted] ueren bijlagen

alle

## **Uitleg DG:**

Bevat vertrouwelijke financiële gegevens over bod op aandelen NV WST.

## **Samenvatting:**

In deze GS-nota wordt u geïnformeerd over de stand van zaken rondom de mogelijkheden om het resterende tekort op de investering in de Kanaalkruising Sluiskil op te lossen. Uitgewerkt is een bod op de aandelen NV Westerscheldetunnel van het Ministerie van Financiën. Dit bod biedt een beter perspectief voor het realiseren van het overrendement dan het voorfinancieren van € 75 miljoen zonder garanties. Met het bod wordt de € 75 miljoen overrendement naar voren gehaald en kan de dekking van de financiering Kanaalkruising Sluiskil worden gerealiseerd. In het bod zit een bepaalde risicoverdeling tussen Rijk en Provincie Zeeland, wat wel een ontbindende voorwaarde is.

## **Inleiding / Voorgeschiedenis:**

De provincie Zeeland is voornemens een geboorde of afgezonken tunnel te bouwen onder het kanaal bij Sluiskil. Tussen de provincie Zeeland en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is reeds een intentieovereenkomst gesloten ter realisatie van de Kanaalkruising Sluiskil (KKS).

De belangrijkste afspraken zijn:

- De provincie wordt opdrachtgever voor de bouw van de tunnel.
- Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat verleent een bijdrage van € 125 miljoen in de op € 250 miljoen geraamde bouwkosten. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is verantwoordelijk voor de bijdrage van € 24 miljoen van de Vlaamse overheid voor de verdiepte ligging van de tunnel. Het resterende deel van € 101 miljoen wordt door de regio bijeengebracht. Hiervan komt € 75 miljoen uit het overrendement op de exploitatie van de Westerscheldetunnel en € 26 miljoen uit bijdragen van Zeeland Seaports, de gemeente Terneuzen en de provincie Zeeland.
- Definitieve afspraken tussen het Rijk en de provincie zullen gemaakt worden in een bestuurs-overeenkomst of een subsidiebeschikking.

Op 12 januari 2007 hebben Provinciale Staten ingestemd met de Intentie-overeenkomst.

Na de besluitvorming door Provinciale Staten is er het overleg gevoerd met het Ministerie van Financiën, de belangrijkste aandeelhouder van de NV Westerscheldetunnel (NV WST) over de bijdrage van € 75 miljoen uit de exploitatie van de Westerscheldetunnel. De Minister heeft in principe zijn medewerking toegezegd. Hij wil echter geen garantie afgeven. Het bedrag moet komen uit het overrendement van de Westerscheldetunnel, d.w.z. de bedragen die overblijven nadat het intern rendement van 7,5% is gerealiseerd door de aandeelhouders. De Minister wil ook zijn medewerking verlenen aan het verkopen van de aandelen NV Westerscheldetunnel, maar wenst alvorens te besluiten of te overleggen een concreet bod van de Provincie Zeeland (dat kan rekenen op steun van PS) te ontvangen.

Een en ander is voor ons aanleiding geweest om op een tweetal terreinen extern advies in te winnen: de risico's voor de provincie en de uitwerking van een voorstel om de resterende € 75 miljoen op verantwoorde wijze beschikbaar te krijgen. Dit onderzoek is uitgevoerd door een combinatie van de RebelGroup Advisory met Twijnstra Gudde.

Toen uit het eerste onderzoek naar het voorfinancieren, zonder garantie, bleek dat dit een aanzienlijk risico met zich meebrengt, is toestemming aan PS gevraagd om een bod op de resterende aandelen NV WST uit te werken. Hieruit is gebleken dat een bod op de aandelen NV WST, onder de gestelde voorwaarden, meer soelaas biedt om het overrendement en daarmee de dekking van de financiering van de KKS te realiseren.

## **Vraag- en/of probleemstelling:**

Dit onderzoek heeft zich gericht op het mogelijke bod op de aandelen NV WST van het Ministerie van Financiën om daarmee de dekking van de financiering van de KKS mogelijk te maken. De vraagstelling valt uiteen in de volgende delen:

- onder welke voorwaarden kan de Provincie Zeeland een bod te doen op de aandelen NV WST;
- met welke risicoverdeling tussen Rijk en Provincie Zeeland kan het bod gedaan worden;
- welke financiële vertaling volgt daaruit voor het bod.

De overwegingen die daarbij gehanteerd zijn, zijn voor de betrokken partijen als volgt:

### Provincie Zeeland:

Om de doorstroming in Zeeland te bevorderen wil de Provincie Zeeland graag dat er een tunnel bij Sluiskil wordt gerealiseerd, de zogeheten Kanaalkruising Sluiskil.

De provincie ziet mogelijkheden om een rol te spelen in het vervroegd beschikbaar maken van het overrendement uit de Westerscheldetunnel. Door overname van de aandelen van de Staat loopt de provincie weliswaar het risico dat het overrendement uiteindelijk niet wordt gehaald, anderzijds heeft zij als enig aandeel-

houder meer sturingsmogelijkheden om het gewenste rendement zeker te stellen, zeggenschap over de tarifiering en om het verwachte overrendement gelijk aan te wenden ter bekostiging van de KKS.

#### Ministerie van Financiën

Het deelnemingenbeleid van de Staat is erop gericht om bestaande deelnemingen waar mogelijk af te stoten met inachtneming van publieke en zakelijke belangen. Het zakelijk belang van de Staat bij de Westerscheldetunnel is om een rendement van 7,5% te halen. De Tweede Kamer heeft door middel van de motie Geluk afgedwongen het eventuele overrendement van de exploitatie van de Westerscheldetunnel aan te wenden voor de tunnel bij Sluiskil. Middels de motie Verdaas is erop aangedrongen de realisering van KKS zoveel mogelijk te bevorderen in 2007 door gebruik te maken van het rendement van de WST.

#### Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in haar meerjarenprogramma (MIRT) de realisatie van het project N61 Kanaalkruising Sluiskil opgenomen. Middels een intentieverklaring tussen de Staat en de provincie Zeeland heeft het Ministerie aangegeven een rijksbijdrage te leveren aan dit project ter grootte van 125 miljoen euro (prijspeil 2006).

Het bod en de voorwaarden staan volledig uitgewerkt in de rapportage van de RebelGroup Advisory (RGA), die is bijgevoegd (**bijlage 1**). Voor de detailuitwerking hiervan wordt verwezen naar de rapportage van RGA. In deze nota worden alleen de conclusies van deze rapportage opgenomen.

Het bod bestaat uit drie samenhangende onderdelen:

- de aankoop van aandelen van de Staat in de NV Westerscheldetunnel
- de verdeling van de risico's behorende bij de aandelentransactie
- de afkoop van de rijksbijdrage van Verkeer en Waterstaat

Het bod biedt perspectief voor alle betrokken partijen:

Bij de vormgeving van het bod heeft de provincie Zeeland getracht zoveel mogelijk aansluiting te zoeken bij de belangen en doelstellingen van de betrokken partijen, zodat elke partij baat heeft bij het ten uitvoer brengen van dit bod.

---

Ministerie van Financiën	<ul style="list-style-type: none"><li>- Met het bod wordt het gewenste rendement van de Staat van 7,5% veiliggesteld.</li><li>- Met het bod wordt tegemoet gekomen aan het deelnemingenbeleid van de Staat om bestaande deelnemingen waar mogelijk af te stoten.</li><li>- Met het bod blijft het publiek belang gediend, omdat in tegenstelling tot privatisering de provincie Zeeland als publieke partij de aandelen verwerft.</li></ul>
Ministerie van Verkeer en Waterstaat	<ul style="list-style-type: none"><li>- Met het bod wordt realisatie van het project Kanaalkruising Sluiskil mogelijk</li><li>- Met het bod wordt de budgettaire druk ten aanzien van de exploitatiebijdrage opgelost</li></ul>
Provincie Zeeland	<ul style="list-style-type: none"><li>- Met het bod wordt realisatie van het project Kanaalkruising Sluiskil mogelijk</li><li>- Met het bod loopt de provincie weliswaar over een groter investeringsbedrag risico, tegelijkertijd kan de provincie door een toename aan sturingsmogelijkheden het risico adequaat beheersen.</li></ul>
Algemeen:	<ul style="list-style-type: none"><li>- Met het bod wordt het overrendement van de Westerscheldetunnel gebruikt voor de aanleg van Sluiskil conform de motie Geluk.</li><li>- Met het bod wordt voldaan aan de motie Verdaas om de aanleg van een tunnel in de N61 bij Sluiskil te bevorderen</li></ul>

---

Vraagstelling hierbij is of het college zich kan vinden in het bod, zowel qua opbouw en strategie als ook financieel.

Om financieel te kunnen zien hoe het bod uitwerkt en ook in vergelijking met het alternatief van voorfinanciering is de rapportage van RGA bijgevoegd met de grafieken (**bijlage 2**).

#### **Actieve informatieplicht (zie informatieplicht)**

Op dit moment nog niet naar PS. Het te vroeg openbaar maken van gevoelige financiële informatie of de inzet van uw college kan de onderhandelingspositie ten opzichte van het Ministerie van Financiën als verkopende partij ernstig schaden. De financiële belangen zijn bovendien van een enorme omvang. Tegelijkertijd is het van belang dat met het uitbrengen van een bod naar het Ministerie van Financiën sprake is van voldoende mandaat/draagvlak. Daarvoor is het van het grootste belang Provinciale Staten steeds goed te in-

formeren over de stappen die worden genomen en toestemming te vragen het bod uit te brengen. Inmiddels zijn afspraken gemaakt over hoe dit het beste kan geschieden en wanneer dit zou kunnen. Een presentatie van het bod zal plaatsvinden op 2 november aan de fractievoorzitters voorafgaand aan de Commissie BFZ. De presentatie van het bod voor uw college is reeds geschied op 23 oktober '07.

### **Overweging en advies:**

Bij de vorige nota is aangegeven dat, teneinde een scherper beeld van financieel-juridische vorm, inhoud en consequenties van een overname te hebben, de volgende aspecten zouden worden onderzocht:

1. korte en lange termijn financiering van het bod (inclusief herfinanciering als optie);
2. vormgeving en afkoop van de exploitatiebijdrage van het Ministerie van V&W;
3. fiscale en juridische aspecten van de overname en financiering;
4. waardering van de nog te onderhandelen risico's.

Ten aanzien van deze aspecten valt op te merken:

1. Op dit moment is in het bod alleen de optie meegenomen met afkoop van de Rijksbijdrage als financiering. De herfinanciering is nog even buiten beschouwing gelaten omdat het peilen van informatie bij een bank ongeveer gelijk staat aan publieke bekendmaking van het voornemen tot aankoop. Dit werd op dit moment nog niet wenselijk geacht, mede omdat PS nog niet besloten heeft.  
Er blijft per saldo een bedrag te financieren door de Provincie Zeeland over, wanneer het bod geaccepteerd wordt. Het gaat om een uitgave voor de aankoop van € 936 miljoen. Na afkoop Rijksbijdrage kan de NV WST aan haar (enig) aandeelhouder een uitkering doen ter grootte van de agioreserve. Per saldo blijft voor de Provincie Zeeland een bedrag over ter financiering van +/- € 165 miljoen (€ 90 miljoen van de aankoop aandelen minus de terugbetaling uit de NV WST en € 75 miljoen voor KKS). Jaarlijks wordt dit bedrag terugbetaald middels dividenduitkering van de NV WST.
2. Verkenning van de mogelijkheden bij het Ministerie van V&W is gebeurd en aan de hand daarvan zijn de mogelijkheden ingeschat ten aanzien van afkoop. Uit het rapport van RGA blijkt dat wij met de voorgestelde hantering van een index als IBOI een heel eind tegemoet komen aan V&W. Historisch gezien is de index die vastgelegd is met V&W gemiddeld 3,28% en de IBOI index is 1,5%. Het verschil in contante waarde bedraagt daarmee ruim € 190 miljoen over de looptijd van de Rijksbijdrage in de NV WST. De voorgestelde afkoopsom bedraagt in het voorstel € 846 miljoen. Dit is ook voor Rijksbegrippen een grote 'kasschuif', zodat hiervoor ook toestemming van het Ministerie van Financiën nodig is.
3. Er zijn al veel aspecten in beeld gebracht. Degene die problematisch is, is het punt van de BTW. In de intentieovereenkomst van de KKS staat dat de Provincie Zeeland het BTW risico draagt over de bijdrage van € 125 miljoen. Hierover is nog geen duidelijkheid, omdat niet vaststaat of de belastinginspecteur ook van mening is dat het een provinciaal project waarover de BTW compensabel is. Het voorstel is evenwel om het BTW risico bestuurlijk te bespreken en zo af te dekken.  
Juridisch staat nog open de vraag of het Ministerie van Binnenlandse Zaken toestemming geeft tot verwerving van de aandelen NV WST. Deze voorwaarde is een ontbindende voorwaarde. Wij verwachten echter wel dat dit kan omdat het publieke belang gediend wordt in het realiseren van de KKS met het overrendement van de NV WST.  
De juridische vorm van de KKS wordt nog bekeken. Deze kan duidelijker worden ingevuld als bekend is of de aandelentransactie doorgaat.
4. De risico's zijn in het voorgestelde bod zo verdeeld dat geen financiële verrekening plaats vindt. De risico's waarvan wij inschatten dat ze niet bij de Provincie Zeeland kunnen liggen, (bijvoorbeeld total-loss tunnel door terrorisme, grote wijzigingen in wet-en regelgeving) zijn in het bod neergelegd bij het Rijk.  
Voor de risico's uit het verleden, die bij openbaring financiële consequenties hebben, wordt voorgesteld om op basis van de huidige aandeelhoudersverhoudingen te verrekenen (95.4% / 4,6 %).  
Overige, voornamelijk bedrijfsrisico's zijn voor de onderneming en daarmee dus voor de aandeelhouder. Deze zullen actief gemonitord moeten worden. De aandeelhouder heeft daarvoor zelf de sturingsmogelijkheden.

### Conclusie:

Getracht is een bod uit te werken waaraan alle partijen een goed gevoel kunnen overhouden. Dit geeft wel tevens aan dat dit bod tegelijk een minimum positie is waarvoor het voor de Provincie Zeeland interessant is om te doen. Indien deze voorwaarden voor het ene of andere Ministerie niet acceptabel zijn is er weinig ruimte om nog 'water bij de wijn' te doen. Het uitwerken van een herfinancieringsalternatief (financiering bij een bank in plaats van afkoop Rijksbijdrage) komt dan als interessanter alternatief in beeld. Uit de rapportage met de grafieken kan wel duidelijk worden afgelezen dat het kopen van de aandelen NV

WST de meest interessante optie is, zowel wat betreft rendement als risico.

### **Financiële consequenties:**

Als het bod geaccepteerd wordt zoals het er nu ligt, is de dekking voor KKS geregeld en blijft er voor de Provincie Zeeland +/- € 165 miljoen te financieren. De Provincie Zeeland heeft voldoende mogelijkheden middels deels eigen liquide middelen en deels door aantrekken lening om dit te financieren. Financiering via de NV WST is wellicht mogelijk, dit moet nog worden uitgezocht.

### **Voorstel te nemen GS-Besluit (moet identiek zijn aan het voorblad):**

- Kennisnemen van de stand van zaken;
- Instemmen met bod conform advies;
- Vertrouwelijk voorleggen aan PS op 2 november 2007;
- Uitwerken bod in brief aan Ministerie van Financiën.
- Gedeputeerde Poppelaars machtigen om te onderhandelen met minister Bos

[ Organisatie ]  
[ Naam ]  
[ Adres ]  
[ Postcode ]  
[ Plaats ]

Middelburg, x oktober 2007

Geachte ...,

Voor u ligt het bod van de Provincie Zeeland inzake de overname van de aandelen van de Staat in de NV Westerscheldetunnel. Met dit bod tracht de Provincie Zeeland tot een oplossing te komen voor de bekostiging van de Kanaalkruising Sluiskil, een voor de Provincie bijzonder belangrijk project.

Het bod bestaat uit de volgende onderdelen:

- Overwegingen die relevant zijn bij het uitbrengen van het bod
- Onze visie op de inrichting van het bod
- Onderdeel 1 van het bod: de hoogte van de aandelentransactie
- Onderdeel 2 van het bod: verdeling van de risico's tussen partijen
- Onderdeel 3 van het bod: afkoop van de exploitatiebijdrage
- Voorbehouden ten aanzien van het bod

Wij vertrouwen erop met dit bod voor alle betrokken partijen een aantrekkelijk voorstel te hebben gedaan.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Zeeland  
Namens deze,

De heer mr. Drs. A.J.G. Poppelaars  
Gedeputeerde

## OVERWEGINGEN DIE EEN ROL SPELEN BIJ HET UITBRENGEN VAN HET BOD

### *Algemeen*

Zowel door de Provincie Zeeland als het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt de aanleg van een tunnel bij Sluiskil wenselijk geacht. De huidige brug bij Sluiskil staat vaak open als gevolg van het drukke scheepvaartverkeer. Dit leidt tot slechte afwikkeling van het autoverkeer. Na de openstelling van de Westerscheldetunnel is de druk van het autoverkeer alleen maar verder toegenomen.

Vooralsnog zijn voor de benodigde investeringen in de kanaalkruising Sluiskil onvoldoende financiële middelen beschikbaar. In een intentieverklaring tussen de Staat en de Provincie Zeeland is wel een rijksbijdrage vastgelegd, maar deze is niet voldoende om alle investeringskosten te dekken. Voor het tekort wordt naar alternatieve bekostigingsmogelijkheden gezocht. Naast een bijdrage van de Provincie Zeeland, het Vlaams Gewest, Zeeland Seaports en de gemeente Terneuzen wordt als oplossing gezien om het overrendement van de NV Westerscheldetunnel voor de tunnel bij Sluiskil aan te wenden.

Het is nog onduidelijk of en in welke mate een overrendement op de Westerscheldetunnel gerealiseerd gaat worden. Dit zal pas bekend zijn nadat een rendement van 7,5% is behaald, wat naar verwachting rond 2033 zal zijn bereikt. Het benutten van het mogelijke overrendement van de Westerscheldetunnel voor de bekostiging van Sluiskil brengt risico's met zich mee, omdat niet zeker is of dit overrendement daadwerkelijk gerealiseerd gaat worden. Om zekerheid hierover te krijgen zou gewacht moeten worden tot 2033, terwijl op dit moment de behoefte is om een belangrijk knelpunt op te lossen.

### *Provincie Zeeland*

Om de doorstroming in Zeeland te bevorderen wil de Provincie Zeeland graag dat er een tunnel bij Sluiskil wordt gerealiseerd.

De provincie ziet mogelijkheden om een rol te spelen in het vervroegd beschikbaar maken van het overrendement uit de Westerscheldetunnel. Door overname van de aandelen van de Staat loopt de provincie weliswaar het risico dat het overrendement uiteindelijk niet wordt gehaald, anderzijds heeft zij als enig aandeelhouder meer sturingsmogelijkheden om het gewenste rendement zeker te stellen en het verwachte overrendement gelijk aan te wenden ter bekostiging van de kanaalkruising Sluiskil.

### *Ministerie van Financiën*

Het deelnemingenbeleid van de Staat is erop gericht om bestaande deelnemingen waar mogelijk af te stoten met inachtneming van publieke en zakelijke belangen. Het zakelijk belang van de Staat bij de Westerscheldetunnel is om een rendement van 7,5% te halen. De Tweede Kamer heeft door middel van de motie Geluk afgedwongen om het eventuele overrendement van de exploitatie van de Westerscheldetunnel aan te wenden voor de tunnel bij Sluiskil. Daarnaast is er de motie [REDACTED] die de regering opdraagt om in 2007 met een voorstel naar de Kamer te komen voor de realisatie van Kanaalkruising Sluiskil in combinatie met het rendement van de NV Westerscheldetunnel.

### *Ministerie van Verkeer en Waterstaat*

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in haar meerjarenprogramma (MIRT) de realisatie van het project N61 Kanaalkruising Sluiskil opgenomen. Middels een intentieverklaring tussen de Staat en de provincie Zeeland heeft het Ministerie aangegeven een rijksbijdrage te leveren aan dit project ter grootte van 125 miljoen euro (prijsspeil 2006).

In navolging van het bestuursakkoord Westerschelde Oeververbinding d.d. 22 mei 1996 betaalt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat jaarlijks een exploitatiebijdrage aan de NV Westerscheldetunnel, welke in is vastgesteld op 66,5 mln gulden (ofwel 30,2 mln euro, prijspeil 1989) en jaarlijks wordt geïndexeerd met de CBS-index voor de Wegenbouw "Onderhoudswerk aan wegen met gesloten verharding buiten de bebouwde kom<sup>1</sup>". De Staat zal gerekend vanaf openstelling van de Westerscheldetunnel gedurende een periode van dertig jaar dit bedrag ter beschikking stellen.

#### **VISIE PROVINCIE OP DE INHOUD VAN HET BOD**

De Provincie Zeeland is van mening dat de huidige structurering van de NV Westerscheldetunnel onvoldoende zekerheden biedt om het overrendement aan te wenden voor de aanleg van Sluiskil.

De voorgestelde aandelentransactie met de Staat biedt de provincie volledige zeggenschap over de Westerscheldetunnel en geeft de Provincie Zeeland een instrument in handen om het overrendement veilig te stellen, dan wel een lager rendement dan 7,5% te accepteren wanneer tegelijkertijd Kanaalkruising Sluiskil kan worden gerealiseerd.

*Het bod bestaat uit drie samenhangende onderdelen*

Het bod van de Provincie Zeeland is te ontleden in drie onderdelen:

- de aankoop van aandelen van de Staat in de NV Westerscheldetunnel
- de verdeling van de risico's behorende bij de aandelentransactie
- de afkoop van de rijksbijdrage van Verkeer en Waterstaat

Deze onderdelen dienen in nauwe samenhang met elkaar te worden gezien. De prijs die wordt geboden op de aandelen is bijvoorbeeld alleen mogelijk in samenhang met de voorgestelde risico-allocatie. De aandelentransactie is voor de provincie alleen zinvol als ook de afkoop van de rijksbijdrage van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt gerealiseerd. Kortom afwijkingen op een bepaald onderdeel kunnen consequenties hebben voor de andere onderdelen.

*Het bod biedt perspectief voor alle betrokken partijen*

Bij de vormgeving van het bod heeft de provincie Zeeland getracht zoveel mogelijk aansluiting te zoeken bij de belangen en doelstellingen van de betrokken partijen, zodat elke partij baat heeft bij het ten uitvoer brengen van dit bod.

---

Ministerie van Financiën	- Met het bod wordt het gewenste rendement van de Staat van 7,5% veiliggesteld. - Met het bod wordt tegemoet gekomen aan het deelnemingenbeleid van de Staat om bestaande deelnemingen waar mogelijk af te stoten. - Met het bod blijft het publiek belang gediend, omdat in tegenstelling tot privatisering de provincie Zeeland als publieke partij de aandelen verwerft.
Ministerie van Verkeer en Waterstaat	- Met het bod wordt realisatie van het project Kanaalkruising Sluiskil mogelijk - Met het bod wordt de budgettaire druk ten aanzien van de exploitatiebijdrage opgelost
Provincie Zeeland	- Met het bod wordt realisatie van het project Kanaalkruising Sluiskil mogelijk - Met het bod loopt de provincie weliswaar over een groter investeringsbedrag risico, tegelijkertijd kan de provincie door een toename aan sturingsmogelijkheden het risico adequaat beheersen.
Algemeen:	- Met het bod wordt het overrendement van de Westerscheldetunnel gebruikt voor de aanleg van Sluiskil conform de motie <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> - Met het bod wordt voldaan aan de motie <input type="checkbox"/> <input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> om de aanleg van een tunnel in de N61 bij Sluiskil te bevorderen

---

## AANDELENTANSACTIE WESTERSCHELDETUNNEL

### Achtergrond

In de huidige situatie heeft de Staat 95,4% van het totale aandelenkapitaal van de Westerscheldetunnel in handen, tegen 4,6% voor de Provincie Zeeland. Het ingebrachte vermogen van de Staat voor deze aandelen in de periode 1998-2003 bedraagt 708 mln euro. Op dit aandelenpakket wenst de Staat een rendement van 7,5% te behalen.

### Het bod van de provincie Zeeland t.a.v. de aandelen van de NV Westerscheldetunnel

De Provincie Zeeland koopt de aandelen van de Staat in de NV Westerscheldetunnel, vertegenwoordigend 95,4% van het totale aandelenkapitaal. Voor de waardebeoordeling van de aandelen wordt uitgegaan van een gewenst rendement van 7,5% over de periode tot 1 januari 2008.

Overname van de aandelen zal plaatsvinden per 1 januari 2008. Bij het vaststellen van het overnamebedrag is rekening gehouden met het ingebrachte vermogen door de Staat in de periode 1998-2003 van 708 mln euro, reeds betaalde dividenden aan de Staat in de periode 2003-2007 van 110 mln euro, uitgekeerde agioreserve in de periode 2003-2007 van 119 mln euro en een gewenst rendement op het ingebracht vermogen van 7,5%.

Het overnamebedrag bestaat in eerste instantie in het volledig terugstorten van het ingebracht vermogen van de Staat van 708 mln euro minus een reeds terugbetaalde agioreserve van 119 mln euro. Daarnaast is, rekening houdend met de reeds betaalde dividenden, nog een bedrag van 347 mln mln euro nodig om een geëist rendement van 7,5% te realiseren. Daarmee komt het overnamebedrag per 1 januari 2008 uit op [ 936 mln euro ]. Schematisch is dat als volgt weergegeven:

	Omvang	Periode
<u>Situatie tot en met 2007</u>		
Gestort kapitaal Staat	+ 708 mln euro	1998-2003
Reeds uitgekeerde agioreserve	- 119 mln euro	2003-2007
Reeds uitgekeerde dividenden	- 110 mln euro	2003-2007
<u>Overnamebedrag per 1 januari 2008</u>		
Terug te storten kapitaal Staat (708 minus 119)	589 mln euro	Per 1 januari 2008
Benodigd bedrag om rendement van 7,5% te realiseren*	347 mln euro	Per 1 januari 2008
Totaal overnamebedrag door Provincie Zeeland	= 936 mln euro	Per 1 januari 2008

\* Bovenop het reeds uitgekeerde dividend

## VERDELING RISICO'S BEHORENDE BIJ AANDELENTANSACTIE

[ *onder voorbehoud van check door jurist* ]

### *Achtergrond*

In de huidige situatie waarbij zowel het Ministerie van Financiën als de Provincie Zeeland aandeelhouder zijn in de NV Westerscheldetunnel worden alle risico's die verbonden zijn aan het realiseren, onderhouden en exploiteren van de Westerscheldetunnel uiteindelijk gedragen door de beide aandeelhouders, naar rato van het aandeel dat zij in de NV Westerscheldetunnel bezitten. Dit betekent in concreto dat het Ministerie van Financiën 95,4% van de risico's draagt en de Provincie 4,6%. Wanneer de Provincie Zeeland de aandelen van de NV Westerscheldetunnel overneemt zullen ook de risico's nader beschouwd moeten worden.

Het risicoprofiel rondom het realiseren, onderhouden en exploiteren van de Westerscheldetunnel is ingedeeld in 3 categorieën:

- Normale ondernemingsrisico's: risico's die onlosmakelijk zijn verbonden aan de onderneming die de exploitatierechten en plichten op zich heeft genomen. Het is gebruikelijk dat deze risico's bij een onderneming liggen.
- Bijzondere gevallen: risico's met een bijzondere oorzaak die de normale exploitatie van de (publieke) infrastructuur overstijgen en waarbij een speciale rol voor de Staat is weggelegd. Het is gebruikelijk in andere infrastructuurprojecten dat deze risico's bij de Staat zijn belegd.
- Grijze risico's: risico's die normaliter niet uitsluitend bij een onderneming of de Staat liggen. Het is gebruikelijk in andere infrastructuurprojecten dat beide partijen naar 'draagkracht' een gedeelte van het risico voor hun rekening nemen.

Na de aandelentransactie is de Staat, in dit geval het Ministerie van Financiën, niet meer als aandeelhouder in de NV Westerscheldetunnel betrokken en is zij vanuit die hoedanigheid ook niet meer verantwoordelijk voor het merendeel van de risico's. Alle risico's worden vanaf dat moment door de Provincie Zeeland gedragen, tenzij de risico's naar hun aard logischerwijs bij de Staat liggen zoals bij andere infrastructurele werken gebeurt waar exploitatierechten en plichten bij een andere partij dan de Staat zijn belegd. Daarmee wordt in beginsel aangesloten bij de filosofie zoals deze ook is gehanteerd in verkennende studies die eerder in het kader van de Westerscheldetunnel in opdracht van het Ministerie van Financiën zijn uitgevoerd.

Een gedetailleerde uiteenrafeling van het risicoprofiel aan de hand van de verschillende categorieën is dan ook nodig.

### *Het bod van de provincie Zeeland t.a.v. de risicoverdeling*

De Provincie Zeeland neemt alle risico's die de Staat loopt bij de Westerscheldetunnel over met uitzondering van enkele *Bijzondere gevallen* waarvan het gebruikelijk is dat deze bij de Staat blijven liggen, en enkele *Grijze risico's* voor zover deze niet door de NV Westerscheldetunnel kunnen worden gedragen. Onderstaand wordt nader op de risicoprofielen van de partijen ingegaan.

### Verdeling van de risico's tussen de Provincie Zeeland en de Staat

In principe draagt de NV Westerscheldetunnel, en daarmee uiteindelijk de Provincie Zeeland, alle risico's die gekoppeld zijn aan de exploitatie van de Westerscheldetunnel, tenzij specifiek anders overeengekomen met de Staat. De risico's die daarmee bij de NV Westerscheldetunnel blijven liggen, zijn onder andere:

- Gebruikersrisico (Tegenvallend exploitatieresultaat als gevolg van lagere verkeersintensiteit)
- Onderhoudsrisico (Tegenvallend exploitatieresultaat als gevolg van hogere onderhoudslasten)
- Inflatierisico (Hogere kosten die onvoldoende kunnen worden gecompenseerd door de mogelijkheden tot aanpassing van de inkomsten)

- Risico op algemene wijzigingen wet- en regelgeving, voor zover deze door de NV Westerscheldetunnel kunnen worden gedragen. De NV Westerscheldetunnel is verantwoordelijk voor investeringen, exploitatiekosten verhogende maatregelen en/of opbrengsten verlagende effecten als gevolg van algemene wijzigingen in wet- en regelgeving met een omvang kleiner dan, of gelijk aan, in totaal [€ 5 mln ] per geval, prijspeil 2008.

De Staat behoudt slechts die risico's die redelijkerwijs niet door de exploitant c.q. beheerder van de Westerscheldetunnel kunnen worden gedragen. Dit betreffen uitsluitend de volgende risico's:

- Risico op specifieke wijzigingen wet- en regelgeving (waaronder rekeningrijden, Anders Betalen voor Mobiliteit). De Staat is verantwoordelijk voor investeringen, exploitatiekosten verhogende maatregelen en/of opbrengsten verlagende effecten als gevolg van specifiek voor de Westerscheldetunnel geldende wijzigingen in wet- en regelgeving.
- Risico op algemene wijzigingen wet- en regelgeving, voor zover deze niet door de NV Westerscheldetunnel kunnen worden gedragen. De Staat is verantwoordelijk voor investeringen, exploitatiekosten verhogende maatregelen en/of opbrengsten verlagende effecten als gevolg van algemene wijzigingen in wet- en regelgeving met een omvang groter dan in totaal [€ 5 mln ] per geval, prijspeil 2008.
- Het risico op Total loss van de Westerscheldetunnel, alsmede het risico op bedrijfsverlies en gevolgschade als gevolg van (geheel of gedeeltelijk) niet beschikbaar zijn van de Westerscheldetunnel, en aansprakelijkheidsrisico's zijn voor rekening van de Staat, voorzover deze risico's niet voortkomen uit handelen van de NV Westerscheldetunnel en voorzover de NV Westerscheldetunnel zich niet tegen redelijke voorwaarden kan verzekeren tegen deze risico's.
- Indien de NV Westerscheldetunnel wordt geconfronteerd met een afdrachtplicht voor inkomstenbelasting, welke voortkomt uit het instellen van VpB-plichtigheid door de Staat, zal de Staat de NV Westerscheldetunnel schadeloos stellen.

#### Risicobeheersing NV Westerscheldetunnel (aandeelhouder Provincie Zeeland)

De Provincie Zeeland draagt als enige aandeelhouder van de NV Westerscheldetunnel uiteindelijk alle ondernemingsrisico's. Ter dekking van haar eigen risicoprofiel zal de NV Westerscheldetunnel een aantal verzekeringen afsluiten en zal zij de premie, geraamd op globaal [€ 1 mln per jaar ], ten laste laten komen van haar exploitatieresultaat. In de bijlage is indicatief een lijst opgenomen van naar verwachting uit te nemen verzekeringen.

Daar waar het Ministerie van Financiën als gevolg van de aandelentransactie gegarandeerd 7,5% rendement ontvangt op de door haar gedane investeringen, is het voor de Provincie Zeeland onzeker of zij uiteindelijk ook 7,5% rendement ontvangt op de door haar gedane investeringen. Indien bij het verstrijken van de wettelijke exploitatieperiode<sup>2</sup> blijkt dat de Provincie minder dan 7,5% rendement op de door haar gedane investeringen heeft behaald, dan zal zij gerechtigd zijn de exploitatierechten en plichten, zoals beschreven in de dan vigerende overeenkomst(en) voor een periode van maximaal 5 jaar voort te zetten.

#### Afspraken over risico's die zijn opgetreden in het verleden

Vanuit de realisatie van de Westerscheldetunnel staan nog een aantal bouwclaims open die afkomstig zijn van het bouwconsortium KMW. Ten aanzien van deze risico's geldt dat beide partijen, de Staat en de Provincie Zeeland, verantwoordelijk blijven voor de financiële gevolgen volgens de voor de transactiedatum geldende aandelenverhouding, zijnde 95,4% voor de Staat en 4,6% voor de Provincie.

<sup>2</sup> De Tunnelwet vervalt met ingang van het eenendertigste jaar na de datum waarop de tunnel en de aansluitende wegen openbaar zijn gesteld, te weten 14 maart 2003 [Tunnelwet Westerschelde, artikel 10, eerste lid]. Met ander woorden, de wettelijke exploitatietermijn eindigt op 14 maart 2033.

## AFKOOP EXPLOITATIEBIJDRAGE

### Achtergrond

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat betaalt jaarlijks een exploitatiebijdrage aan de Westerscheldetunnel NV conform de afspraken die zijn gemaakt in de Bestuursovereenkomst en de Vaststellingsovereenkomst<sup>3</sup>. De exploitatiebijdrage loopt door tot 13 maart 2033.

De jaarlijkse exploitatiebijdrage is gebaseerd op een bedrag van 66,5 miljoen gulden prijspeil 1989 en wordt geïndexeerd met de groeivoet van de CBS-index voor de Wegenbouw "Onderhoudswerk aan wegen met gesloten verharding buiten de bebouwde kom", hieronder aangeduid als "de GWW-index".

De betalingsverplichting voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat tot 2033 zoals opgenomen in onderstaande tabel is vastgesteld door de exploitatiebijdrage van 2007 jaarlijks te indexeren met een verwachte inflatie-ontwikkeling van de GWW-index van 3,28%. Deze waarde is gebaseerd op de gemiddelde inflatie van deze index in de afgelopen 29 jaar.

Tabel 1: Rijksbijdrage gebaseerd op de GWW-index

	2007	2008	2009	2010	2011	...	...	2029	2030	2031	2032	2033	Totaal	NCW
													2008-2033	2008-2034
Rijksbijdrage (index = gww)	46	48	49	51	52	...	...	94	97	100	103	20	1.818	1.042

### Implicaties voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat

De exploitatiebijdrage die het Ministerie van Financiën jaarlijks aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat vergoedt, wordt jaarlijks geïndexeerd met de index voor bruto investeringen van de collectieve sector (IBOI). De provincies schat de hoogte van deze index in op 1,5%, gebaseerd op basis van de historische ontwikkeling van deze index in de afgelopen 10 jaar. De verwachte vergoeding vanuit het Ministerie van Financiën voor de exploitatiebijdrage is opgenomen in onderstaande tabel.

Tabel 2: Rijksbijdrage gebaseerd op IBOI

	2007	2008	2009	2010	2011	...	...	2029	2030	2031	2032	2033	Totaal	NCW
													2008-2033	2008-2034
Rijksbijdrage (index = iboi)	46	47	47	48	49	...	...	64	65	66	67	13	1.417	846

Door de mismatch tussen de ontwikkeling van de afgesproken GWW-index en IBOI ontstaat er een budgettaire druk op de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit is bijvoorbeeld zichtbaar in 2032 waarin de rijksbijdrage geïndexeerd met de GWW-index 103 mln euro bedraagt en geïndexeerd met IBOI 67 mln euro. In ons bod doen we een voorstel om deze budgettaire druk op de begroting op te lossen.

Tabel 3: Mismatch GWW-index en IBOI

	2007	2008	2009	2010	2011	...	...	2029	2030	2031	2032	2033	Totaal	NCW
													2008-2033	2008-2034
Rijksbijdrage (index = gww)	46	48	49	51	52	...	...	94	97	100	103	20	1.818	1.042
Rijksbijdrage (index = iboi)	46	47	47	48	49	...	...	64	65	66	67	13	1.417	846
Budget tekort V&W	-	0,8	1,7	2,6	3,5	...	...	30	32	34	36	7	401	196

<sup>3</sup> Artikel 10.2 van de Bestuursovereenkomst d.d. 22 mei 1996 en artikel 2 van de Vaststellingsovereenkomst van 26 februari 2004.

*Het bod van de provincie Zeeland t.a.v. te betalen afkoopsom door Verkeer en Waterstaat*

De Provincie Zeeland en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat komen overeen de exploitatiebijdrage tussen 2008 tot maart 2033 in het kader van de afkoop te indexeren met 1,5%, vergelijkbaar met een inschatting van de gemiddelde historische waarde van IBOI over de afgelopen 10 jaar. Hiermee wordt de budgettaire druk voor Ministerie van Verkeer en Waterstaat weggenomen.

Tegelijkertijd stelt de Provincie Zeeland voor om de exploitatiebijdrage in één keer af te kopen per 1 januari 2008 tegen een rekenrente van 4,5% zoals besproken met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat tijdens een ambtelijk overleg d.d. 25 september 2007. Na afkoop van deze exploitatiebijdrage heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geen verdere verplichtingen meer richting de NV Westerscheldetunnel [ *check jurist* ]. De provincie levert weliswaar een deel van het te indexeren bedrag in, zij krijgt er de zekerheid van een vast bedrag op dit moment voor terug.

Bij de afkoop van de exploitatiebijdrage gelden de volgende uitgangspunten:

- De exploitatiebijdrage loopt tot en met 13 maart 2033 (Vaststellingsovereenkomst)
- de basis voor de exploitatiebijdrage is in 2007 betaalde bijdrage, zijnde 46.007.742,05 mln euro exclusief BTW.
- er vindt jaarlijks indexatie met 1,5%
- de kasstromen 2008 tot en met 2033 worden verdisconteerd met 4,5%

Gegeven bovenstaande uitgangspunten komt de afkoopsom op 1 januari 2008 neer op een bedrag van [ 846 mln euro ], exclusief BTW. Over dit bedrag dient het Ministerie van Verkeer en Waterstaat nog BTW te betalen..

## **VOORBEHOUDEN**

Het voorliggende bod is geldig tot 1 januari 2008 onder voorbehoud van:

- Toestemming van het Ministerie van Binnenlandse Zaken voor vergroting van de deelneming van de Provincie Zeeland in de NV Westerscheldetunnel in het kader van de wet FIDO.
- Goedkeuring van het bod door de Provinciale Staten.
- Mogelijkheid tot financiering van het bod door de Provincie Zeeland.
- Een rijksbijdrage in Sluiskil ter grootte van 125 mln euro [prijspeil 2006], zoals in de intentieovereenkomst afgesproken.
- Een nadere uitwerking van de intentie-overeenkomst Kanaalkruising Sluiskil met betrokken partijen, waaronder een oplossing voor het BTW-vraagstuk.

Verder wordt opgemerkt dat voor elk onderdeel van het bod als voorbehoud geldt dat ook de andere onderdelen tot stand komen:

- Verkoop aandelen van de Staat in NV Westerscheldetunnel aan Provincie Zeeland
- De voorgestelde risicoverdeling behorend bij de aandelentransactie
- De afkoop van de exploitatiebijdrage van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat

## **BIJLAGE VERZEKERINGEN**

In deze bijlage is indicatief een lijst opgenomen van naar verwachting uit te nemen verzekeringen.

- Brand- en aanverwante zaken verzekering met een maximale vergoeding van €100 mln per geval per jaar [prijspeil 2008].
- Burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering met een maximale vergoeding van €10 mln per geval per jaar [prijspeil 2008].
- Bedrijfsverlies en gevolgschade verzekering met een maximale vergoeding van 1 jaar bedrijfsverlies, welke uitgaat van een jaarlijkse omzet minus variabele kosten van €X mln per jaar [prijspeil 2008].
- Bestuurdersaansprakelijkheidsverzekering met een maximale vergoeding van €10 mln per geval per jaar [prijspeil 2008].

## BIJLAGE BENODIGDE WIJZIGINGEN BESTAANDE OVEREENKOMSTEN

[onder voorbehoud van check jurist]

- Het Bestuursakkoord d.d. 22 mei 1996 dient te worden aangepast aan de nieuwe aandeelhoudersstructuur. Overname verantwoordelijkheden en verplichtingen van de Staat door de Provincie. Dit vereist aanvullingen en/of aanpassingen van:
  - o Hoofdstuk II en III (Artikel 3 tot en met 10) hebben betrekking op in verleden uitgevoerde (voorbereiding van de) realisatie en de verdeling van rechten en plichten die betrekking hebben op de realisatie. Aanpassing is niet vereist.
  - o Wel kan een deel van de artikelen komen te vervallen. Dit betreft in ieder geval Artikel 10.2, welke komt te vervallen op het moment dat de Staat en de NV Westerscheldetunnel overeenstemming bereiken over een afkoop van de jaarlijkse exploitatiebijdrage.
- De Vaststellingsovereenkomst d.d. 18 februari 2004 komt te vervallen op het moment dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de NV Westerscheldetunnel overeenstemming bereiken over een afkoop van de jaarlijkse exploitatiebijdrage.
- De Overeenkomst inzake Aanleg en Exploitatie, gesloten tussen de Provincie en de NV Westerscheldetunnel d.d. 8 oktober 1998 dient te worden aangepast / aangevuld:
  - o Artikel 2 dient te worden aangepast op de nieuwe aandeelhouderstructuur.
- De Aandeelhoudersovereenkomst d.d. 9 november 1998 komt te vervallen op het moment dat het Ministerie van Financiën en de NV Westerscheldetunnel overeenstemming bereiken over de overname van de aandelen van de Staat.
- De Overeenkomst inzake Beheer en Onderhoud, gesloten tussen de Staat en de NV Westerscheldetunnel d.d. 29 september 2000 dient te worden aangepast op de volgende punten:
  - o De NV Westerscheldetunnel behoudt het tijdelijke erfpachtrecht en opstalrecht conform de in Artikel 3 beschreven rechten en plichten. De Provincie neemt hierbij de onderliggende eigendomsrechten en de verstrekte garanties over van de Staat, of de Staat verstrekt de Provincie een eeuwigdurende erfpacht [ check in relatie tot eventuele wijzigingen Tunnelwet ].
  - o De beleidswijzigingen door de Staat, welke resulteren in verminderd gebruik van de tunnel en welke een basis vormen voor schadeloosstelling van de NV Westerscheldetunnel door de Staat (Artikel 4.1) dienen explicieter te worden omschreven.
  - o Artikel 5 en 6 dienen te worden aangepast in lijn met de aandelenovername door de Provincie.
- [ De Overeenkomst inzake Bevoegdheden en Taken, gesloten tussen de Staat en de NV Westerscheldetunnel d.d. 4 april 2003 blijft onverminderd van kracht ].

Aanpassingen en aanvullingen worden verwerkt in de koopovereenkomst en/of een amenderingsovereenkomst.

**Tweede Kamer der Staten-Generaal**

**2**

Vergaderjaar 2002-2003

**17 741**

**Westerschelde Oeververbinding**

**Nr. 44**

**MOTIE VAN HET LID**

Voorgesteld 20 februari 2002

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de huidige verbinding bij Sluiskil via een brug over het kanaal voor het verkeer een zeer grote belemmering vormt die bij het gereedkomen van de Westerscheldetunnel en na het gereedkomen van de verbetering van de N61 voor 2010 nog veel groter zal worden;

constaterende, dat de aanleg van een tunnel bij Sluiskil onder het kanaal Torneuzen-Gent opgenomen is in het MIT als categorie-3-project;

van mening, dat een overrendement op de Westerschelde Oeververbinding zich aftakent en deze uitsluitend kan worden ingezet voor de financiering van een tunnel bij Sluiskil;

verzoekt de regering het overrendement van de Westerscheldetunnel te bestemmen voor financiering van de tunnel bij Sluiskil,

en gaat over tot de orde van de dag.



## Tweede Kamer der Staten-Generaal

# 2

Vergaderjaar 2006–2007

30 800 A

### Vaststelling van de begrotingsstaat van het infrastructuurfonds voor het jaar 2007

Nr. 27

#### MOTIE VAN HET LID

Voorgesteld tijdens het Notisoverleg van 30 oktober 2006

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de aanleg van een tunnel in de N81 bij Sileikl niet langer kan worden uitgesteld;

overwegende, dat financiële aspecten een concreet besluit in de weg staan;

overwegende, dat de aanleg van de tunnel positieve effecten heeft op het rendement van de Westerscheldetunnel;

verzoekt de regering in overleg met de regio een financieringsplan voor de aanleg van deze tunnel aan de Kamer te presenteren en daarbij het rendement van de Westerscheldetunnel nadrukkelijk te betrekken, en dit plan medio 2007 aan de Kamer voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.

**FEIBEL GROUP**  
A D V I S O R Y

**Figuren VAR**

# Inhoud

---

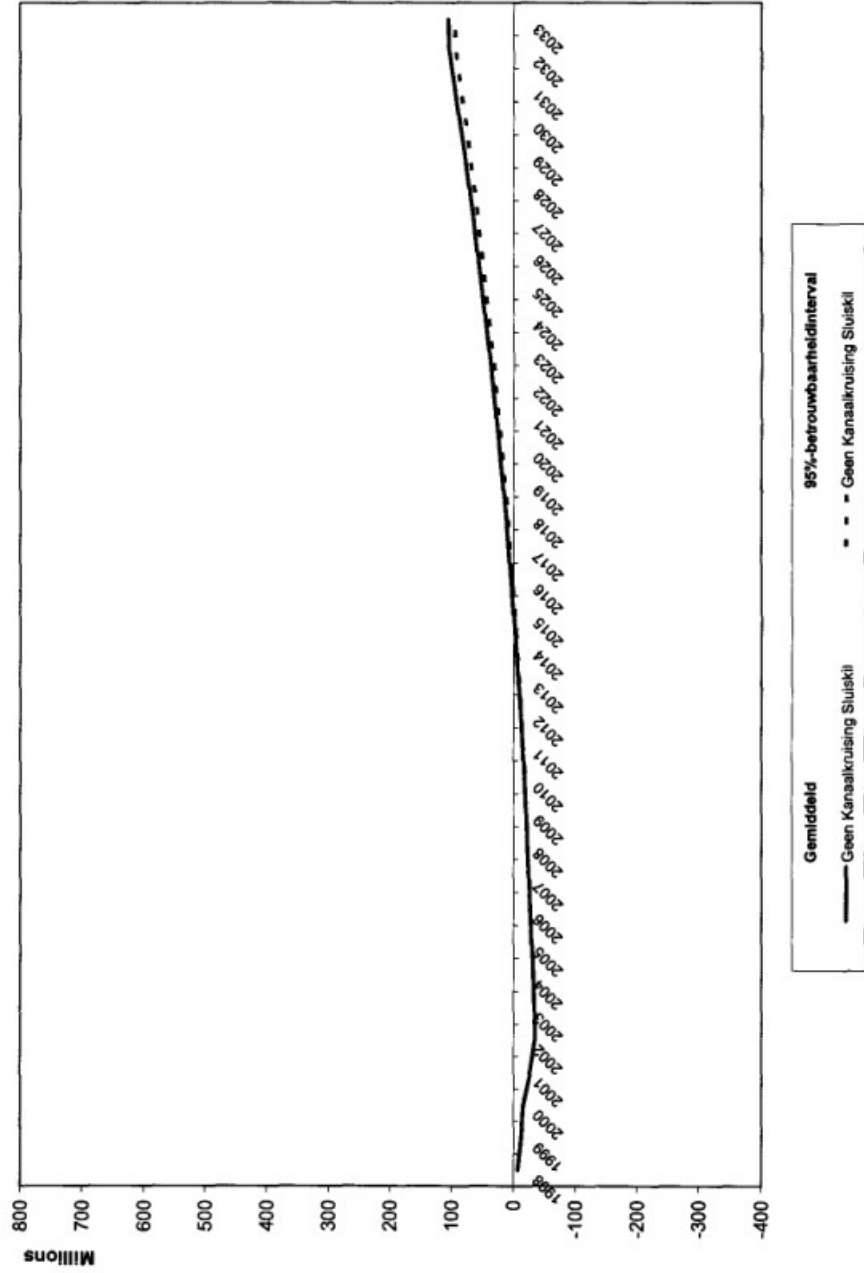
- Plaatjes zonder rendement
- Plaatjes met rendement

23 oktober 2007

Uitwerking overname aandelen  
Westerscheldetunnel NV

2

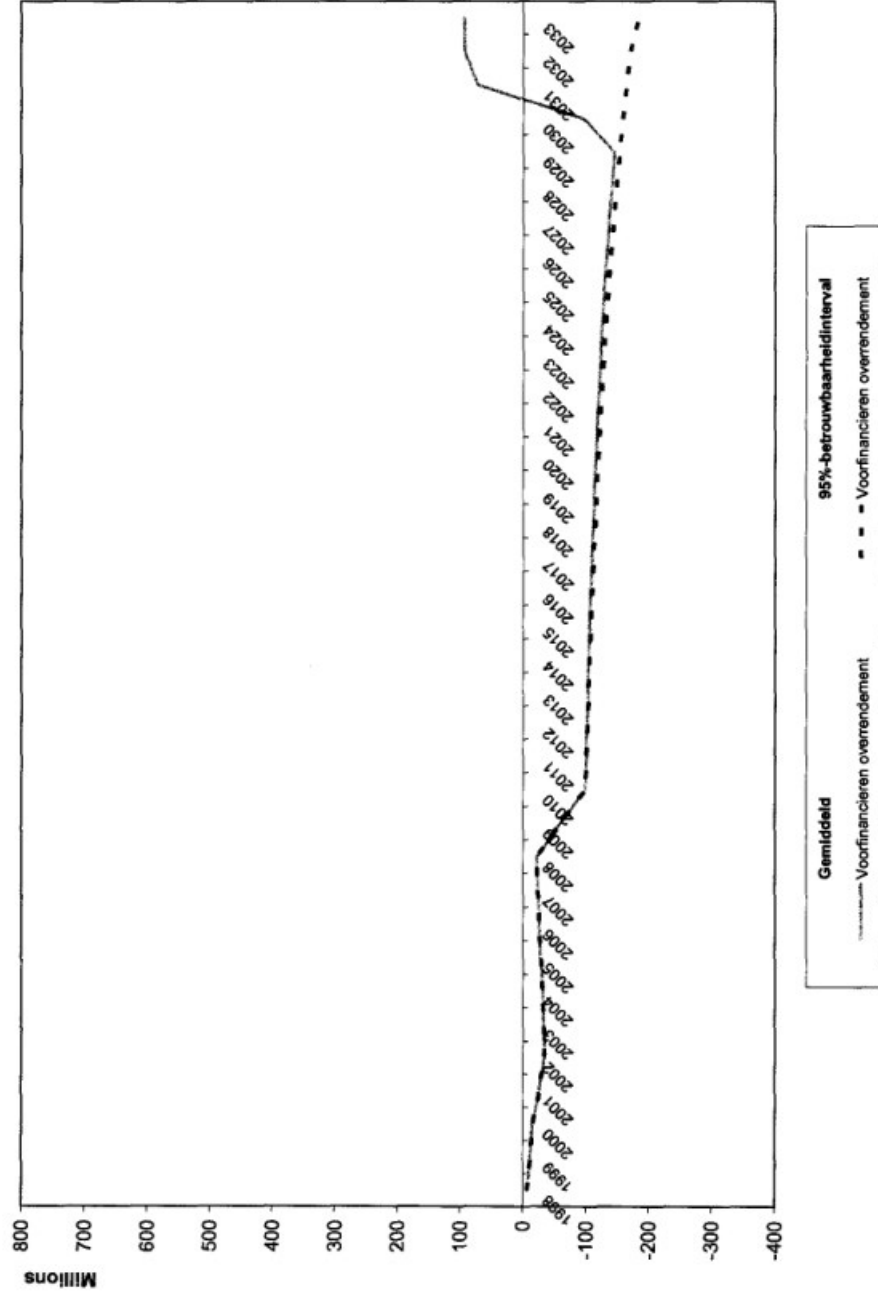
# Geen KKS



23 oktober 2007

Uitwerking overname aandelen  
Westerscheldetunnel NV

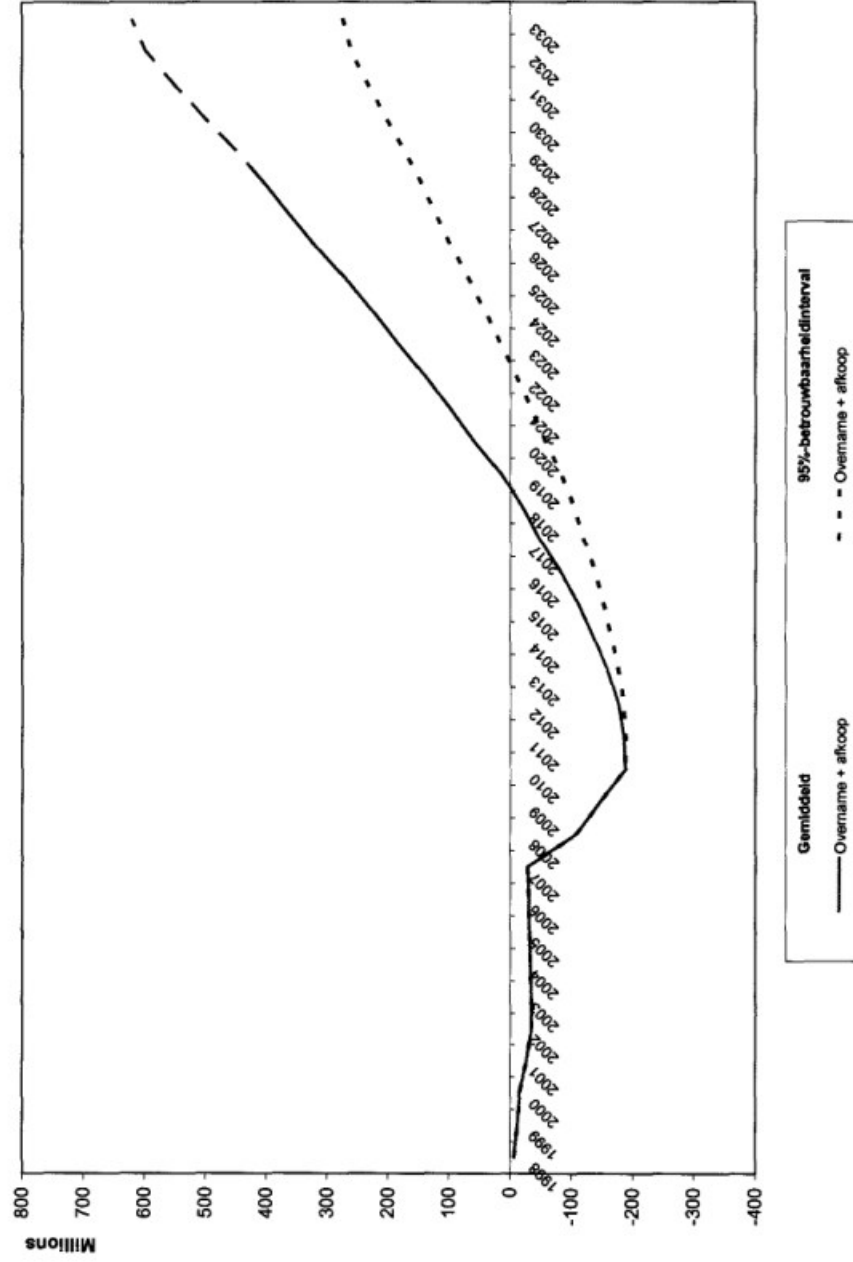
# Voorfinanciering van overrendement



23 oktober 2007

Uitwerking overname aandelen  
Westerscheldetunnel NV

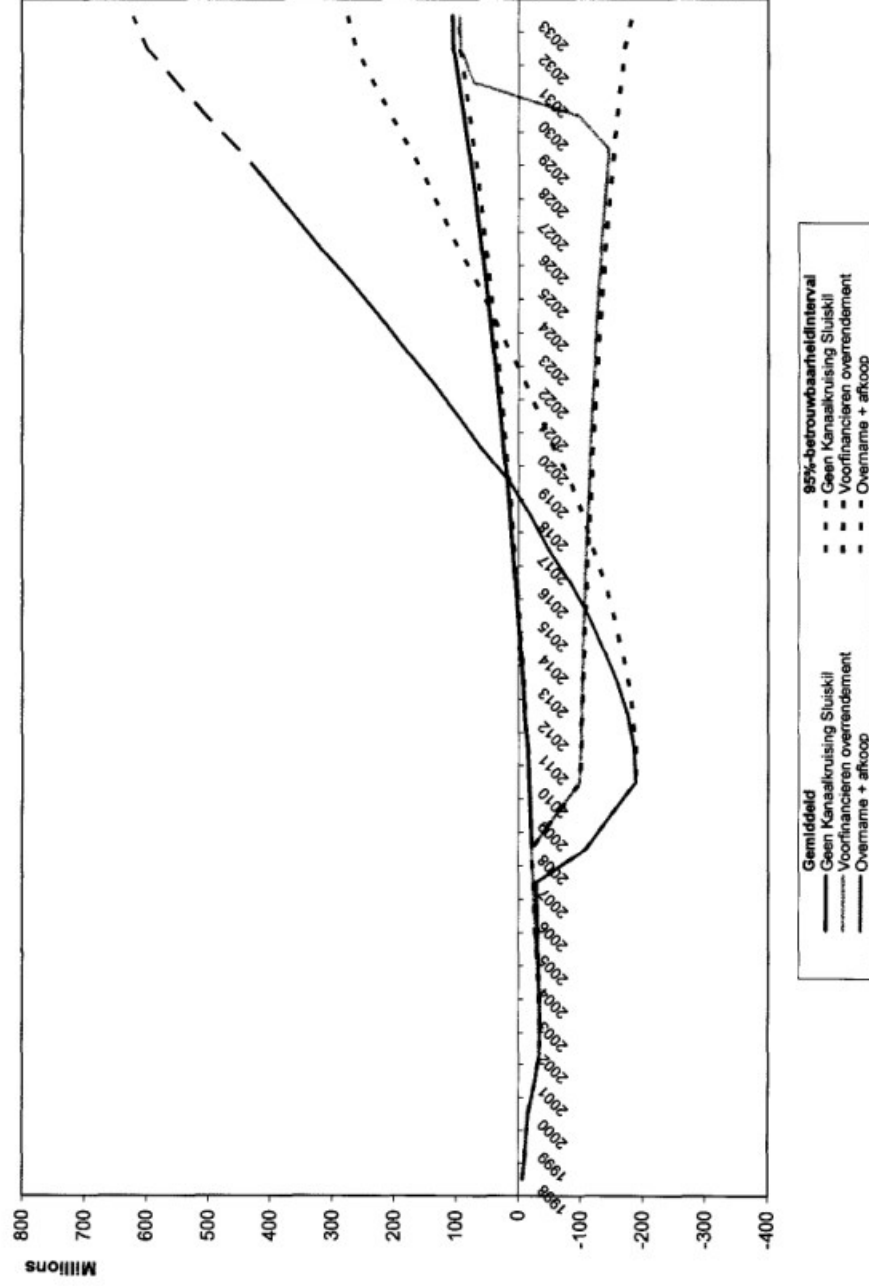
# Overname aandelen en afkoop Rijksbijdrage



23 oktober 2007

Uitwerking overname aandelen  
Westerscheldetunnel NV

# Samenvatting



23 oktober 2007

Uitwerking overname aandelen  
Westerscheldetunnel NV

# Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties terugvinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van artikel 5 van de Wet open overheid (Woo). De legenda verwijzing die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

<b>Legenda verwijzing</b>	<b>Artikel verwijzing</b>	<b>Uitzonderingsgrond</b>
<b>Artikel 5.1 lid 1 Woo – Absolute uitzonderingsgronden</b> <b>De openbaarmaking van deze informatie:</b>		
<b>A</b>	art. 5.1 lid 1 a	Kan de eenheid van de Kroon in gevaar brengen.
<b>B</b>	art. 5.1 lid 1 b	Kan de veiligheid van de Staat schaden.
<b>C</b>	art. 5.1 lid 1 c	Betreft bedrijfs- en fabricagegegevens die vertrouwelijk aan de overheid zijn meegedeeld.
<b>D</b>	art. 5.1 lid 1 d	Betreft persoonsgegevens als bedoeld in paragraaf 3.1 (bijzondere persoonsgegevens) of paragraaf 3.2 (persoonsgegevens van strafrechtelijke aard) van de UAVG.
<b>E</b>	art. 5.1 lid 1 e	Betreft nummers die dienen ter identificatie van personen die bij wet of algemene maatregel van bestuur zijn voorgeschreven als bedoeld in artikel 46 van de UAVG.
<b>Artikel 5.1 lid 2 Woo – Relatieve uitzonderingsgronden</b> <b>Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen:</b>		
<b>F</b>	art. 5.1 lid 2 a	Het belang van de betrekkingen van Nederland met andere staten en met internationale organisaties.
<b>G</b>	art. 5.1 lid 2 b	Het belang van de economische of financiële belangen van de Staat, andere publiekrechtelijke lichamen of bestuursorganen.
<b>H</b>	art. 5.1 lid 2 c	Het belang van de opsporing en vervolging van strafbare feiten.
<b>I</b>	art. 5.1 lid 2 d	Het belang van de inspectie, controle en toezicht door bestuursorganen.
<b>J</b>	art. 5.1 lid 2 e	Het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen.
<b>K</b>	art. 5.1 lid 2 f	Het belang van de bescherming van andere dan in art. 5.1 lid 1 sub c genoemde concurrentiegevoelige bedrijfs- en fabricagegegevens.
<b>L</b>	art. 5.1 lid 2 g	Het belang van de bescherming van het milieu waar deze informatie betrekking op heeft.
<b>M</b>	art. 5.1 lid 2 h	Het belang van de beveiliging van personen en bedrijven en het voorkomen van sabotage.
<b>N</b>	art. 5.1 lid 2 i	Het belang van het goed functioneren van de Staat, andere publiekrechtelijke lichamen of bestuursorganen.
<b>O</b>	art. 5.1 lid 4	Het belang dat de geadresseerde erbij heeft om als eerste kennis te kunnen nemen van de informatie (tijdelijke beperking).
<b>P</b>	art. 5.1 lid 5	Het belang van de onevenredige benadeling welke, in uitzonderlijke gevallen, wordt toegebracht aan een ander belang dan genoemd in art. 5.1 de leden 1 en 2, bij andere informatie dan milieu-informatie.
<b>Q</b>	art. 5.1 lid 6	Het belang genoemd in artikel 5.1 lid 1 sub c en het hier milieu-informatie betreft waardoor, bij openbaarmaking, ernstige schade wordt toegebracht aan het genoemde belang in artikel 5.1 lid 1 sub c.
<b>Artikel 5.2 lid 1 Woo – Persoonlijke beleidsopvattingen</b> <b>De informatie uit documenten betreft:</b>		
<b>R</b>	art. 5.2 lid 1	Persoonlijke beleidsopvattingen. Onder persoonlijke beleidsopvattingen worden verstaan ambtelijke adviezen, visies, standpunten en overwegingen ten behoeve van intern beraad, niet zijnde feiten, prognoses, beleidsalternatieven, de gevolgen van een bepaald beleidsalternatief of andere onderdelen met een overwegend objectief karakter.
<b>S</b>	Art. 5.2 lid 2	Tot personen te herleiden gegevens, met betrekking tot door het bestuursorgaan, met het oog op een goede en democratische bestuursvoering, verstrekte informatie die kwalificeert als persoonlijke beleidsopvattingen.
<b>Overig</b>		
<b>T</b>		De informatie valt buiten de reikwijdte van het verzoek.

documentnummer  
STA0704970

Zaaknummer

verwijsnummer

onderwerp  
bod op aandelen NV WST

advies/besluit

brief versturen

**leden gedeputeerde staten**

portefeuillehouder paraaf  
Poppelaars, A.J.G.  
vervanger  
Peijs, K.M.H.

**besluit**

datum nummer paraaf secr. voor uitvoering



aantal te paraferen stukken

**Behandeld door:**

naam	afdeling FEZ	datum
[Redacted]	[Redacted]	11-12-2007

parafen			Medeparafen		
	datum	paraaf	dir/afd	datum	Paraaf
Afdelingshoofd FBZ	11/12	[Redacted]	-		
Fin. Toets	datum	paraaf			
Jur. Toets	datum	paraaf	dir/afd	datum	Paraaf
Directeur	datum	paraaf			

**geadresseerde**

bericht op brief van

Adressering

Ministerie van Financiën  
t.a.v. de heer Drs. W.J. Bos  
Postbus 20201  
2500 EE Den Haag

kenmerk geadresseerde

bijlage(n)

onderwerp  
bod op aandelen NV WST  
**aanwijzingen**

verwerkt registratuur  
13/12/2007  
tekstverwerking

uiterste verzenddatum

13 DEC. 2007

verzenddatum brief

collationeren

paraaf

terug naar ambtenaar J/N  
JA

verzenden afschriften aan

1. [Redacted]
2. [Redacted]
3. [Redacted]
4. [Redacted]
5. Ministerie van Verkeer en Waterstaat, [Redacted]
6. [Redacted] adreslijst toevoegen
7. [Redacted]

nummers bijlagen

alle

bericht op brief van:  
uw kenmerk:  
ons kenmerk: STA0704970  
afdeling: Financieel-economische Zaken  
bijlaga(n): 1  
behandeld door:   
doorkiesnummer:  
onderwerp: bod op aandelen NV WST

Ministerie van Financiën  
t.a.v. de heer Drs. W.J. Bos  
Postbus 20201  
2500 EE Den Haag

verzonden: **13 DEC. 2007**

Middelburg, 11 december 2007

Geachte Minister Bos,

Hierbij zenden wij u het bod van de Provincie Zeeland inzake de overname van de aandelen van de Staat in de NV Westerscheldetunnel. Met dit bod tracht de Provincie Zeeland tot een oplossing te komen voor de bekostiging van de Kanaalkruising Sluiskil, een voor de Provincie bijzonder belangrijk project.


Het bod bestaat uit de volgende onderdelen:

- Overwegingen die relevant zijn bij het uitbrengen van het bod
- Onze visie op de inrichting van het bod
- Onderdeel 1 van het bod: de hoogte van de aandelentransactie
- Onderdeel 2 van het bod: verdeling van de risico's tussen partijen
- Onderdeel 3 van het bod: afkoop van de exploitatiebijdrage
- Voorbehouden ten aanzien van het bod

Een afschrift van deze brief is ook verstuurd aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit vanwege het feit dat dit departement betrokkenheid heeft bij de transactie, daar waar het gaat om afkoop van de jaarlijkse exploitatiebijdrage.

Wij vertrouwen erop met dit bod voor alle betrokken partijen een aantrekkelijk voorstel te hebben gedaan. Wij stellen voor op korte termijn een bestuurlijk overleg te plannen om de inhoud van het voorstel nader met u te bespreken.

Hoogachtend,  
gedeputeerde staten

  
voorzitter

  
secretaris

## OVERWEGINGEN DIE EEN ROL SPELEN BIJ HET UITBRENGEN VAN HET BOD

### *Algemeen*

Zowel door de Provincie Zeeland als het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt de aanleg van een tunnel bij Sluiskil wenselijk geacht. De huidige brug bij Sluiskil staat vaak open als gevolg van het drukke scheepvaartverkeer. Dit leidt tot slechte afwikkeling van het autoverkeer. Na de openstelling van de Westerscheldetunnel is de druk van het autoverkeer alleen maar verder toegenomen.

Vooralsnog zijn voor de benodigde investeringen in de kanaalkruising Sluiskil onvoldoende financiële middelen beschikbaar. In een intentieverklaring tussen de Staat en de Provincie Zeeland is wel een rijksbijdrage vastgelegd, maar deze is niet voldoende om alle investeringskosten te dekken. Voor het tekort wordt naar alternatieve bekostigingsmogelijkheden gezocht. Naast een bijdrage van de Provincie Zeeland, het Vlaams Gewest, Zeeland Seaports en de gemeente Terneuzen wordt als oplossing gezien om het overrendement van de NV Westerscheldetunnel voor de tunnel bij Sluiskil aan te wenden.

Het is nog onduidelijk of en in welke mate een overrendement op de Westerscheldetunnel gerealiseerd gaat worden. Dit zal pas bekend zijn nadat een rendement van 7,5% is behaald, wat naar verwachting rond 2033 zal zijn bereikt. Het benutten van het mogelijke overrendement van de Westerscheldetunnel voor de bekostiging van Sluiskil brengt risico's met zich mee, omdat niet zeker is of dit overrendement daadwerkelijk gerealiseerd gaat worden. Om zekerheid hierover te krijgen zou gewacht moeten worden tot 2033, terwijl op dit moment de behoefte is om een belangrijk knelpunt op te lossen.

### *Provincie Zeeland*

Om de doorstroming in Zeeland te bevorderen wil de Provincie Zeeland graag dat er een tunnel bij Sluiskil wordt gerealiseerd.

De provincie ziet mogelijkheden om een rol te spelen in het vervroegd beschikbaar maken van het overrendement uit de Westerscheldetunnel. Door overname van de aandelen van de Staat loopt de provincie weliswaar het risico dat het overrendement uiteindelijk niet wordt gehaald, anderzijds heeft zij als enig aandeelhouder meer sturingsmogelijkheden om het gewenste rendement zeker te stellen en het verwachte overrendement gelijk aan te wenden ter bekostiging van de kanaalkruising Sluiskil.

### *Ministerie van Financiën*

Het deelnemingenbeleid van de Staat is erop gericht om bestaande deelnemingen waar mogelijk af te stoten met inachtneming van publieke en zakelijke belangen. Het zakelijk belang van de Staat bij de Westerscheldetunnel is om een rendement van 7,5% te halen. De Tweede Kamer heeft door middel van de motie Geluk afgedwongen om het eventuele overrendement van de exploitatie van de Westerscheldetunnel aan te wenden voor de tunnel bij Sluiskil. Daarnaast is er de motie Verdaas, die de regering opdraagt om in 2007 met een voorstel naar de Kamer te komen voor de realisatie van Kanaalkruising Sluiskil in combinatie met het rendement van de NV Westerscheldetunnel.

### *Ministerie van Verkeer en Waterstaat*

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in haar meerjarenprogramma (MIRT) de realisatie van het project N61 Kanaalkruising Sluiskil opgenomen. Middels een intentieverklaring tussen de Staat en de provincie Zeeland heeft het Ministerie aangegeven een rijksbijdrage te leveren aan dit project ter grootte van 125 miljoen euro (prijsspeil 2006).

In navolging van het bestuursakkoord Westerschelde Oeververbinding d.d. 22 mei 1996 betaalt het Ministerie van Verkeer en Waterstaat jaarlijks een exploitatiebijdrage aan de NV Westerscheldetunnel, welke in is vastgesteld op 66,5 mln gulden (ofwel 30,2 mln euro, prijspeil 1989) en jaarlijks wordt geïndexeerd met de CBS-index voor de Wegenbouw "Onderhoudswerk aan wegen met gesloten verharding buiten de bebouwde kom"<sup>1</sup>. De Staat zal gerekend vanaf openstelling van de Westerscheldetunnel gedurende een periode van dertig jaar dit bedrag ter beschikking stellen.

#### VISIE PROVINCIE OP DE INHOUD VAN HET BOD

De Provincie Zeeland is van mening dat de huidige structurering van de NV Westerscheldetunnel onvoldoende zekerheden biedt om het overrendement aan te wenden voor de aanleg van Sluiskil.

De voorgestelde aandelentransactie met de Staat biedt de provincie volledige zeggenschap over de Westerscheldetunnel en geeft de Provincie Zeeland een instrument in handen om het overrendement veilig te stellen, dan wel een lager rendement dan 7,5% te accepteren wanneer tegelijkertijd Kanaalkruising Sluiskil kan worden gerealiseerd.

*Het bod bestaat uit drie samenhangende onderdelen*

Het bod van de Provincie Zeeland is te ontleden in drie onderdelen:

- de aankoop van aandelen van de Staat in de NV Westerscheldetunnel
- de verdeling van de risico's behorende bij de aandelentransactie
- de afkoop van de rijksbijdrage van Verkeer en Waterstaat

Deze onderdelen dienen in nauwe samenhang met elkaar te worden gezien. De prijs die wordt geboden op de aandelen is bijvoorbeeld alleen mogelijk in samenhang met de voorgestelde risico-allocatie. De aandelentransactie is voor de provincie alleen zinvol als ook de afkoop van de rijksbijdrage van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt gerealiseerd. Kortom afwijkingen op een bepaald onderdeel kunnen consequenties hebben voor de andere onderdelen.

*Het bod biedt perspectief voor alle betrokken partijen*

Bij de vormgeving van het bod heeft de provincie Zeeland getracht zoveel mogelijk aansluiting te zoeken bij de belangen en doelstellingen van de betrokken partijen, zodat elke partij baat heeft bij het ten uitvoer brengen van dit bod.

Ministerie van Financiën	-	Met het bod wordt het gewenste rendement van de Staat van 7,5% veiliggesteld.
	-	Met het bod wordt tegemoet gekomen aan het deelnemingenbeleid van de Staat om bestaande deelnemingen waar mogelijk af te stoten.
	-	Met het bod blijft het publiek belang gediend, omdat in tegenstelling tot privatisering de provincie Zeeland als publieke partij de aandelen verwerft.
Ministerie van Verkeer en Waterstaat	-	Met het bod wordt realisatie van het project Kanaalkruising Sluiskil mogelijk
	-	Met het bod wordt de budgettaire druk ten aanzien van de exploitatiebijdrage opgelost
Provincie Zeeland	-	Met het bod wordt realisatie van het project Kanaalkruising Sluiskil mogelijk
	-	Met het bod loopt de provincie weliswaar over een groter investeringsbedrag risico, tegelijkertijd kan de provincie door een toename aan sturingsmogelijkheden het risico adequaat beheersen.
Algemeen:	-	Met het bod wordt het overrendement van de Westerscheldetunnel gebruikt voor de aanleg van Sluiskil conform de motie Geluk.
	-	Met het bod wordt voldaan aan de motie Verdaas om de aanleg van een tunnel in de N61 bij Sluiskil te bevorderen

<sup>1</sup> Deze index is tussentijds gewijzigd in "GWW totaal index [bron: memo WST NV over vervanging van de index (d.d. 16 juni 2005)], het CBS duidt deze index overigens zelf aan met "Totaal GWW".

## AANDELENTANSACTIE WESTERSCHELDETUNNEL

### Achtergrond

In de huidige situatie heeft de Staat 95,4% van het totale aandelenkapitaal van de Westerscheldetunnel in handen, tegen 4,6% voor de Provincie Zeeland. Het ingebrachte vermogen van de Staat voor deze aandelen in de periode 1998-2003 bedraagt 708 mln euro. Op dit aandelenpakket wenst de Staat een rendement van 7,5% te behalen.

### Het bod van de provincie Zeeland t.a.v. de aandelen van de NV Westerscheldetunnel

De Provincie Zeeland koopt de aandelen van de Staat in de NV Westerscheldetunnel, vertegenwoordigend 95,4% van het totale aandelenkapitaal. Voor de waardebeoordeling van de aandelen wordt uitgegaan van een gewenst rendement van 7,5% over de periode tot 1 januari 2008.

Overname van de aandelen zal plaatsvinden per [1 januari 2008]. Bij het vaststellen van het overnamebedrag is rekening gehouden met het ingebrachte vermogen door de Staat in de periode 1998-2003 van 708 mln euro, reeds betaalde dividenden aan de Staat in de periode 2003-2007 van 110 mln euro, uitgekeerde agioreserve in de periode 2003-2007 van 119 mln euro en een gewenst rendement op het ingebracht vermogen van 7,5%.

Het overnamebedrag bestaat in eerste instantie uit het ingebracht vermogen van de Staat van 708 mln euro verminderd met een reeds terugbetaalde agioreserve van 119 mln euro. Daarnaast is, rekening houdend met de reeds betaalde dividenden, nog een bedrag van 347 mln mln euro nodig om een geëist rendement van 7,5% te realiseren. Daarmee komt het overnamebedrag per 1 januari 2008 uit op [930 mln euro]. Schematisch is dat als volgt weergegeven:

	Omvang	Periode
<u>Situatie tot en met 2007</u>		
Gestort kapitaal Staat	+ 708 mln euro	1998-2003
Reeds uitgekeerde agioreserve	- 125 mln euro	2003-2007
Reeds uitgekeerde dividenden	- 110 mln euro	2003-2007
<u>Overnamebedrag per 1 januari 2008</u>		
Terug te storten kapitaal Staat (708 minus 125)	583 mln euro	Per 1 januari 2008
Benodigd bedrag om rendement van 7,5% te realiseren*	347 mln euro	Per 1 januari 2008
Totaal overnamebedrag door Provincie Zeeland	= 930 mln euro	Per 1 januari 2008

\* Bovenop het reeds uitgekeerde dividend van 110 mln euro

## VERDELING RISICO'S BEHORENDE BIJ AANDELENTTRANSACTIE

### *Achtergrond*

In de huidige situatie waarbij zowel het Ministerie van Financiën als de Provincie Zeeland aandeelhouder zijn in de NV Westerscheldetunnel worden alle risico's die verbonden zijn aan het realiseren, onderhouden en exploiteren van de Westerscheldetunnel uiteindelijk gedragen door de beide aandeelhouders, naar rato van het aandeel dat zij in de NV Westerscheldetunnel bezitten. Dit betekent in concreto dat het Ministerie van Financiën 95,4% van de risico's draagt en de Provincie 4,6%. Wanneer de Provincie Zeeland de aandelen van de NV Westerscheldetunnel overneemt zullen ook de risico's nader beschouwd moeten worden.

Het risicoprofiel rondom het realiseren, onderhouden en exploiteren van de Westerscheldetunnel is ingedeeld in 3 categorieën:

- Normale ondernemingsrisico's: risico's die onlosmakelijk zijn verbonden aan de onderneming die de exploitatierechten en plichten op zich heeft genomen. Het is gebruikelijk dat deze risico's bij een onderneming liggen.
- Bijzondere gevallen: risico's met een bijzondere oorzaak die de normale exploitatie van de (publieke) infrastructuur overstijgen en waarbij een speciale rol voor de Staat is weggelegd. Het is gebruikelijk in andere infrastructuurprojecten dat deze risico's bij de Staat zijn gelegd.
- Grijs risico's: risico's die normaliter niet uitsluitend bij een onderneming of de Staat liggen. Het is gebruikelijk in andere infrastructuurprojecten dat beide partijen naar 'draagkracht' een gedeelte van het risico voor hun rekening nemen.

Na de aandelentransactie is de Staat, in dit geval het Ministerie van Financiën, niet meer als aandeelhouder in de NV Westerscheldetunnel betrokken en is zij vanuit die hoedanigheid ook niet meer verantwoordelijk voor het merendeel van de risico's. Alle risico's worden vanaf dat moment door de Provincie Zeeland gedragen, tenzij de risico's naar hun aard logischerwijs bij de Staat liggen zoals bij andere infrastructurele werken gebeurt waar exploitatierechten en plichten bij een andere partij dan de Staat zijn gelegd. Daarmee wordt in beginsel aangesloten bij de filosofie zoals deze ook is gehanteerd in verkennende studies die eerder in het kader van de Westerscheldetunnel in opdracht van het Ministerie van Financiën zijn uitgevoerd.

Een gedetailleerde uiteenrafeling van het risicoprofiel aan de hand van de verschillende categorieën is dan ook nodig.

### *Het bod van de provincie Zeeland t.a.v. de risicoverdeling*

De Provincie Zeeland neemt alle risico's die de Staat loopt bij de Westerscheldetunnel over met uitzondering van enkele *Bijzondere gevallen* waarvan het gebruikelijk is dat deze bij de Staat blijven liggen, en enkele *Grijze risico's* voor zover deze niet door de NV Westerscheldetunnel kunnen worden gedragen. Onderstaand wordt nader op de risicoprofielen van de partijen ingegaan.

### Verdeling van de risico's tussen de Provincie Zeeland en de Staat

In principe draagt de NV Westerscheldetunnel, en daarmee uiteindelijk de Provincie Zeeland, alle risico's die gekoppeld zijn aan de exploitatie van de Westerscheldetunnel, tenzij specifiek anders overeengekomen met de Staat. De risico's die daarmee bij de NV Westerscheldetunnel blijven liggen, zijn onder andere:

- Gebruikersrisico (Tegenvallend exploitatieresultaat als gevolg van lagere verkeersintensiteit)
- Onderhoudsrisico (Tegenvallend exploitatieresultaat als gevolg van hogere onderhoudslasten)
- Inflatierisico (Hogere kosten die onvoldoende kunnen worden gecompenseerd door de mogelijkheden tot aanpassing van de inkomsten)

- Risico op algemene wijzigingen wet- en regelgeving, voor zover deze door de NV Westerscheldetunnel kunnen worden gedragen. De NV Westerscheldetunnel is verantwoordelijk voor investeringen, exploitatiekosten verhogende maatregelen en/of opbrengsten verlagende effecten als gevolg van algemene wijzigingen in wet- en regelgeving met een omvang kleiner dan, of gelijk aan, in totaal [€ 5 mln ] per geval, prijspeil 2008.

De Staat behoudt slechts die risico's die redelijkerwijs niet door de exploitant c.q. beheerder van de Westerscheldetunnel kunnen worden gedragen. Dit betreffen uitsluitend de volgende risico's:

- Risico op specifieke wijzigingen wet- en regelgeving (waaronder rekeningrijden, Anders Betalen voor Mobiliteit). De Staat is verantwoordelijk voor investeringen, exploitatiekosten verhogende maatregelen en/of opbrengsten verlagende effecten als gevolg van specifiek voor infrastructuur geldende wijzigingen in wet- en regelgeving.
- Risico op algemene wijzigingen wet- en regelgeving, voor zover deze niet door de NV Westerscheldetunnel kunnen worden gedragen. De Staat is verantwoordelijk voor investeringen, exploitatiekosten verhogende maatregelen en/of opbrengsten verlagende effecten als gevolg van algemene wijzigingen in wet- en regelgeving met een omvang groter dan in totaal [€ 5 mln ] per geval, prijspeil 2008.
- Het risico op Total loss van de Westerscheldetunnel, alsmede het risico op bedrijfsverlies en gevolgschade als gevolg van (geheel of gedeeltelijk) niet beschikbaar zijn van de Westerscheldetunnel, en aansprakelijkheidsrisico's zijn voor rekening van de Staat, voorzover deze risico's niet voortkomen uit handelen van de NV Westerscheldetunnel en voorzover de NV Westerscheldetunnel zich niet tegen redelijke voorwaarden kan verzekeren tegen deze risico's.
- Indien de NV Westerscheldetunnel wordt geconfronteerd met een afdrachtplicht voor inkomstenbelasting, welke voortkomt uit het instellen van VpB-plichtigheid door de Staat, zal de Staat de NV Westerscheldetunnel schadeloos stellen.

#### Risicobeheersing NV Westerscheldetunnel (aandeelhouder Provincie Zeeland)

De Provincie Zeeland draagt als enige aandeelhouder van de NV Westerscheldetunnel uiteindelijk alle ondernemingsrisico's. Ter dekking van haar eigen risicoprofiel zal de NV Westerscheldetunnel een aantal verzekeringen afsluiten en zal zij de premie, geraamd op globaal [€ 1 mln per jaar ], ten laste laten komen van haar exploitatieresultaat. In de bijlage is indicatief een lijst opgenomen van naar verwachting uit te nemen verzekeringen.

Daar waar het Ministerie van Financiën als gevolg van de aandelentransactie gegarandeerd 7,5% rendement ontvangt op de door haar gedane investeringen, is het voor de Provincie Zeeland onzeker of zij uiteindelijk ook 7,5% rendement ontvangt op de door haar gedane investeringen. Indien bij het verstrijken van de wettelijke exploitatieperiode<sup>2</sup> blijkt dat de Provincie minder dan 7,5% rendement op de door haar gedane investeringen heeft behaald, dan zal zij gerechtigd zijn de exploitatierechten en plichten, zoals beschreven in de dan vigerende overeenkomst(en) voor een periode van maximaal 5 jaar voort te zetten.

#### Afspraken over risico's die zijn opgetreden in het verleden

Vanuit de realisatie van de Westerscheldetunnel staan nog een aantal bouwclaims open die afkomstig zijn van het bouwconsortium KMW. Ten aanzien van deze risico's geldt dat beide partijen, de Staat en de Provincie Zeeland, verantwoordelijk blijven voor de financiële gevolgen volgens de voor de transactiedatum geldende aandelenverhouding, zijnde 95,4% voor de Staat en 4,6% voor de Provincie.

<sup>2</sup> De Tunnelwet vervalt met ingang van het eenendertigste jaar na de datum waarop de tunnel en de aansluitende wegen openbaar zijn gesteld, te weten 14 maart 2003 [Tunnelwet Westerschelde, artikel 10, eerste lid]. Met ander woorden, de wettelijke exploitatietermijn eindigt op 13 maart 2033.

## AFKOOP EXPLOITATIEBIJDRAGE

### Achtergrond

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat betaalt jaarlijks een exploitatiebijdrage aan de NV Westerscheldetunnel conform de afspraken die zijn gemaakt in de Bestuursovereenkomst en de Vaststellingsovereenkomst<sup>3</sup>. De exploitatiebijdrage loopt door tot 13 maart 2033.

De jaarlijkse exploitatiebijdrage is gebaseerd op een bedrag van 66,5 miljoen gulden prijspeil 1989 en wordt vanaf 2005 geïndexeerd met de groeivoet van de CBS-index GWW-totaal hieronder aangeduid als "de GWW-index" (voor 2005 met de Wegenbouw "Onderhoudswerk aan wegen met gesloten verharding buiten de bebouwde kom").

De betalingsverplichting voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat tot 2033 zoals opgenomen in onderstaande tabel is vastgesteld door de exploitatiebijdrage van 2007 jaarlijks te indexeren met een verwachte inflatieontwikkeling van de GWW-index van 3,28%. Deze waarde is gebaseerd op de gemiddelde inflatie van deze index in de afgelopen 29 jaar.

Tabel 1: Rijksbijdrage gebaseerd op de GWW-index

	2007	2008	2009	2010	2011	...	...	2029	2030	2031	2032	2033	Totaal	NCW
													2008-2033	2008-2034
Rijksbijdrage (index = gww)	46	48	49	51	52	...	...	94	97	100	103	20	1.818	1.042

### Implicaties voor het Ministerie van Verkeer en Waterstaat

De exploitatiebijdrage die het Ministerie van Financiën jaarlijks aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat vergoedt, wordt jaarlijks geïndexeerd met de index voor bruto investeringen van de collectieve sector (IBOI). De provincies schat de hoogte van deze index in op 1,5%, gebaseerd op basis van de historische ontwikkeling van deze index in de afgelopen 10 jaar. De verwachte vergoeding vanuit het Ministerie van Financiën voor de exploitatiebijdrage is opgenomen in onderstaande tabel.

Tabel 2: Rijksbijdrage gebaseerd op IBOI

	2007	2008	2009	2010	2011	...	...	2029	2030	2031	2032	2033	Totaal	NCW
													2008-2033	2008-2034
Rijksbijdrage (index = iboi)	46	47	47	48	49	...	...	64	65	66	67	13	1.417	846

Door de mismatch tussen de ontwikkeling van de afgesproken GWW-index en IBOI ontstaat er een budgettaire druk op de begroting van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit is bijvoorbeeld zichtbaar in 2032 waarin de rijksbijdrage geïndexeerd met de GWW-index 103 mln euro bedraagt en geïndexeerd met IBOI 67 mln euro. In ons bod doen we een voorstel om deze budgettaire druk op de begroting op te lossen.

Tabel 3: Mismatch GWW-index en IBOI

	2007	2008	2009	2010	2011	...	...	2029	2030	2031	2032	2033	Totaal	NCW
													2008-2033	2008-2034
Rijksbijdrage (index = gww)	46	48	49	51	52	...	...	94	97	100	103	20	1.818	1.042
Rijksbijdrage (index = iboi)	46	47	47	48	49	...	...	64	65	66	67	13	1.417	846
Budget tekort V&W	-	0,8	1,7	2,6	3,5	...	...	30	32	34	36	7	401	196

<sup>3</sup> Artikel 10.2 van de Bestuursovereenkomst d.d. 22 mei 1996 en artikel 2 van de Vaststellingsovereenkomst van 26 februari 2004.

*Het bod van de provincie Zeeland t.a.v. te betalen afkoopsom door Verkeer en Waterstaat*

De Provincie Zeeland en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat komen overeen de exploitatiebijdrage van 2008 tot maart 2033 in het kader van de afkoop te indexeren met 1,5%, vergelijkbaar met een inschatting van de gemiddelde historische waarde van IBOI over de afgelopen 10 jaar. Hiermee wordt de budgettaire druk voor Ministerie van Verkeer en Waterstaat weggenomen.

Tegelijkertijd stelt de Provincie Zeeland voor om de exploitatiebijdrage in één keer af te kopen per 1 januari 2008 tegen een rekenrente van 4,5% zoals besproken met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat tijdens een ambtelijk overleg d.d. 25 september 2007. Na afkoop van deze exploitatiebijdrage heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat geen verdere verplichtingen meer richting de NV Westerscheldetunnel anders dan in dit bod staat beschreven of daaruit voortvloeit. De provincie levert weliswaar een deel van het te indexeren bedrag in, zij krijgt er de zekerheid van een vast bedrag op dit moment voor terug.

Bij de afkoop van de exploitatiebijdrage gelden de volgende uitgangspunten:

- De exploitatiebijdrage loopt tot en met 13 maart 2033 (Vaststellingsovereenkomst)
- de basis voor de exploitatiebijdrage is de in 2007 betaalde bijdrage, zijnde 46.007.742,05 mln euro exclusief BTW.
- er vindt jaarlijks indexatie plaats met 1,5%
- de kasstromen 2008 tot en met 2033 worden verdisconteerd met 4,5%

Gegeven bovenstaande uitgangspunten komt de afkoopsom op 1 januari 2008 neer op een bedrag van [ 846 mln euro ], exclusief BTW. Over dit bedrag dient het Ministerie van Verkeer en Waterstaat nog BTW te betalen.

## VOORBEHOUDEN

Het voorliggende bod is geldig tot [ 1 januari 2008 ] onder voorbehoud van:

- Toestemming van het Ministerie van Binnenlandse Zaken voor vergroting van de deelneming van de Provincie Zeeland in de NV Westerscheldetunnel in het kader van de wet FIDO en / of de Provinciewet.
- Goedkeuring van het bod door de Provinciale Staten van Zeeland.
- Mogelijkheid tot financiering van het bod door de Provincie Zeeland.
- Een rijksbijdrage in Sluiskil ter grootte van 125 mln euro [prijspeil 2006], zoals in de intentieovereenkomst is afgesproken.
- Een nadere uitwerking van de intentieovereenkomst Kanaalkruising Sluiskil met betrokken partijen, waaronder een oplossing voor het BTW-vraagstuk.
- Overname van de onderliggende eigendomsrechten van de Staat aan de Provincie dan wel de verlening van eeuwigdurende erfpacht aan de Provincie.
- Significante afwijkingen van de naar verwachting uit te nemen verzekeringen.

Verder wordt opgemerkt dat voor elk onderdeel van het bod als voorbehoud geldt dat ook de andere onderdelen tot stand komen:

- Verkoop aandelen van de Staat in NV Westerscheldetunnel aan de Provincie Zeeland
- De voorgestelde risicoverdeling behorend bij de aandelentransactie
- De afkoop van de exploitatiebijdrage van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat

## **BIJLAGE VERZEKERINGEN**

In deze bijlage is indicatief een lijst opgenomen van naar verwachting uit te nemen verzekeringen.

- Brand- en aanverwante zaken verzekering met een maximale vergoeding van €100 mln per geval per jaar [prijspeil 2008].
- Burgerlijke aansprakelijkheidsverzekering met een maximale vergoeding van €10 mln per geval per jaar [prijspeil 2008].
- Bedrijfsverlies en gevolgschade verzekering met een maximale vergoeding van 1 jaar bedrijfsverlies, welke uitgaat van een jaarlijkse omzet minus variabele kosten van €X mln per jaar [prijspeil 2008].
- Bestuurdersaansprakelijkheidsverzekering met een maximale vergoeding van €10 mln per geval per jaar [prijspeil 2008].

## Tweede Kamer der Staten-Generaal

# 2

Vergaderjaar 2002–2003

17 741

Westerschelde Oeververbinding

Nr. 44

MOTIE VAN HET LID

Voorgesteld 20 februari 2003

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de huidige verbinding bij Sluisdijk via een brug over het kanaal voor het verkeer een zeer grote belemmering vormt die bij het gereedkomen van de Westerscheldetunnel en na het gereedkomen van de verbetering van de N61 voor 2010 nog veel groter zal worden;

constaterende, dat de aanleg van een tunnel bij Sluisdijk onder het kanaal Terneuzen-Gent opgenomen is in het MIT als categorie-3-project;

van mening, dat een overrendement op de Westerschelde Oeververbinding zich afspeelt en deze uitstakend kan worden ingezet voor de financiering van een tunnel bij Sluisdijk;

verzoekt de regering het overrendement van de Westerscheldetunnel te bestemmen voor financiering van de tunnel bij Sluisdijk,

en gaat over tot de orde van de dag.



**Tweede Kamer der Staten-Generaal**

**2**

Vergaderjaar 2006–2007

**30 800 A**

**Vaststelling van de begrotingsstaat van het  
Infrastructuurfonds voor het jaar 2007**

Nr. 27

**MOTIE VAN HET LID**   
Voorgesteld tijdens het wettelijk voorjaar oktober 2006

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de aanleg van een tunnel in de N61 bij Sluisdijk niet langer kan worden uitgesteld;

overwegende, dat financiële aspecten een concreet besluit in de weg staan;

overwegende, dat de aanleg van de tunnel positieve effecten heeft op het rendement van de Westerscheldetunnel;

verzoekt de regering in overleg met de regio een financieringsplan voor de aanleg van deze tunnel aan de Kamer te presenteren en daarbij het rendement van de Westerscheldetunnel redelijk te betrekken, en dit plan medio 2007 aan de Kamer voor te leggen,

en gaat over tot de orde van de dag.





08004334

**Stafafdelingen FEZ****ONTWERPBRIEF GS**A

documentnummer

Zaaknummer

verwijsnummer

08004334



onderwerp

Toelichting stand van zaken bod WST

advies/besluit

brief aan voorzitter PS versturen

**Ieden gedeputeerde staten**

portefeuillehouder

Poppelaars, A.J.G.

vervanger

Peijs, K.M.H.

**besluit**

datum

nummer

paraaf secr. voor uitvoering

12 FEB. 2008

15

aantal te paraferen stukken

**Behandeld door:**

naam

afdeling  
FEZ

Doorkiesnummer

datum

07-02-2008

**parafen****Medeparafen**

Afdelingshoofd

datum

8/2

dir/afd

datum

Paraaf

Fin. Toets

datum

paraaf

dir/afd

datum

Paraaf

Jur. Toets

datum

paraaf

Directeur

datum

8/2/2008

paraaf

**geadresseerde**

bericht op brief van

Adressering

Voorzitter Provinciale Staten

kenmerk geadresseerde

bijlage(n)

onderwerp

Toelichting stand van zaken bod WST

**aanwijzingen**

verwerkt registratuur

paraaf

uiterste verzenddatum

tekstverwerking

paraaf

verzenddatum brief

paraaf

collationeren

paraaf

terug naar ambtenaar J/N

J/N

paraaf

verzenden afschriften aan

nummers bijlagen

1.

2.

3.

indien meer afschriften; adreslijst toevoegen

bericht op brief van:

Voorzitter Provinciale Staten

uw kenmerk:

ons kenmerk: 08004334

afdeling: Financieel-economische Zaken

bijlage(n):

behandeld door:

doorkiesnummer:

onderwerp:



Toelichting stand van zaken bod WST

verzonden:

Middelburg, 12 februari 2008

Geachte voorzitter,

Middels deze brief willen wij uw Staten informeren omtrent de stand van zaken inzake het bod van de Provincie Zeeland op de aandelen NV Westerscheldetunnel van het Rijk.

In 2007 is gedurende een aantal maanden intensief gewerkt aan een oplossing voor het tekort in de financiële dekking van de Kanaalkruising Sluiskil (KKS). Daarin speelt het overnemen van de aandelen van het Rijk van de NV Westerscheldetunnel (WST) een belangrijke rol, waarover uw Staten enkele malen formeel zijn geïnformeerd.

Eind 2007 hebben wij een bod uitgebracht op de aandelen WST van het Ministerie van Financiën. Bij dit bod zijn meerdere departementen betrokken en het vergt logischerwijze tijd bij het Ministerie van Financiën om te komen met een reactie.

Recent stond hierover in de PZC naar aanleiding van het bezoek van minister Bos: Geen veto op verkoop tunnel. Minister Bos heeft laten weten serieus over het bod van de Provincie Zeeland na te gaan denken.

Wij zijn nu in afwachting van een antwoord van het Ministerie van Financiën:

~~deze maand van te horen.~~

Zodra we meer weten, zullen we uw Staten nader informeren.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten,

,voorzitter

,secretaris



08004351

**Stafafdelingen FEZ**

**Nota aan GS**

**A**

documentnummer  
08004351

zaaknummer

08004334



onderwerp

toelichting stand van zaken bod WST aan PS

advies/besluit

brief aan voorzitter PS versturen

*Resumptie.*

**leden gedeputeerde s**

portefeuillehouder

Poppelaars, A.J.G.



paraaf

vervanger

Peijs, K.M.H.

**besluit**

datum

Nummer

paraaf secretaris voor uitvoering

12 FEB. 2008

..... 15 .....

aantal te paraferen stukken

2

**behandeld door**

naam

afdeling

doorkiesnummer

datum



FEZ



08-02-2008

**parafen**

Afdelingshoofd

datum



**medeparafen**

dir/afd

datum

paraaf



8/2

Fin. Toets

datum

Jur. Toets

Datum

paraaf

dir/afd

datum

paraaf

Directeur

datum

paraaf

**aanwijzingen**

jaar J/N



ueren bijlagen

8/2/2008  
JA  
NEE

**Inleiding / Voorgeschiedenis:**

Recent belde de griffier over het bod op de aandelen NV Westerscheldetunnel van het Rijk. Bij een aantal statenleden is de vraag opgekomen hoe het hiermee staat, uiteraard mede naar aanleiding van het stuk in de PZC over het bezoek van Wouter Bos aan Zeeland. Een aantal fractievoorzitters krijgt hierover vragen van de overige partijleden. Het lijkt een goed idee om PS hierover schriftelijk te informeren voor de vergadering van de 15e. Ze hebben tenslotte toch het e.e.a. in de krant kunnen lezen.

**Vraag- en/of probleemstelling:**

Kunt u instemmen met bijgevoegde brief aan PS?

**Actieve informatieplicht (zie informatieplicht)**

Wel naar PS. Zie inleiding.

**Overweging en advies:**

Brief aan PS versturen.

**Financiële consequenties:**

Geen

**Voorstel te nemen GS-Besluit (moet identiek zijn aan het voorblad):**

brief aan voorzitter PS versturen

Maakt meer mogelijk!

De Commissaris der Koningin in de  
Provincie Zeeland

Postbus 6001  
4330 LA Middelburg

datum 15 februari 2008  
uw kenmerk

onderwerp uitkering tussentijds dividend en agio  
van [redacted]  
doorkiesnummer [redacted]  
e-mailadres [redacted]@westerscheldetunnel.nl  
ons kenmerk NVWST 2008.36261  
bijlage(n) Aandeelhoudersbesluit  
Dividendnota

Geachte [redacted]

Op grond van de huidige liquiditeitspositie van de NV Westerscheldetunnel is besloten tot een uitkering van dividend. Dit is in lijn met het dividendbeleid waarbij wij het saldo liquide middelen beperken tot datgene dat voor het ongestoord uitvoeren van onze activiteiten noodzakelijk wordt geacht.

Op basis van het verwachte resultaat over 2008 heeft de directie besloten om een tussentijdse dividenduitkering ten laste van de winstreserves te laten plaatsvinden. 75% van het verwachte resultaat over 2008 kan als dividend aan de aandeelhouders worden uitgekeerd. Dit resulteert voor de Provincie Zeeland in een uitkering van totaal € 1.171.620 zijnde een bedrag van 4,6% van 75% van € 33.960.000. Aan de Staat zal in totaal een bedrag van € 24.298.380 worden uitgekeerd.

Daarnaast heeft de directie het voornemen aan de aandeelhouders een bedrag van € 20.000.000 ten laste van de agioreserve uit te keren. Voor het uitkeren van agio is een aandeelhoudersbesluit benodigd (artikel 30, lid 5 van de Statuten), hetgeen als bijlage bij deze brief is gevoegd. Ik verzoek u dit besluit te ondertekenen en aan mij terug te sturen.

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

Een kopie van de dividend- en agionota gaat volledigheidshalve hierbij.

Met vriendelijke groet,

[redacted]  
Ir. M. BUIS  
algemeen directeur

**PROVINCIE ZEELAND**

AFD. FEZ  
AFD. TERMIJN

AMBT.

DATUM 18 FEB. 2008

DOC.NR.  
ZAAK NR. 08004492  
CLASS

*Maakt meer mogelijk!*

uitkering tussentijds dividend en agio  
15 februari 2008  
NVWST 2008.36261  
blad 2 van 2

**Aandeelhoudersbesluit**

**De ondergetekende:**

de publiekrechtelijke rechtspersoon Provincie Zeeland, gevestigd aan de Abdij 6,  
Postbus 6001, 4330 LA Middelburg;  
welke rechtspersoon te dezer zake wordt vertegenwoordigd door het hoofd van de  
afdeling Financieel-Economische Zaken [redacted] J, hierna te noemen :  
de Provincie Zeeland

**In aanmerking nemende :**

- dat de Provincie Zeeland houder is van 77.832 aandelen in het kapitaal van de statutair te Borssele gevestigde naamloze vennootschap: N.V. Westerscheldetunnel, hierna te noemen "de Vennootschap";
- dat ingevolge artikel 40 van de Statuten van de Vennootschap besluitvorming buiten de vergadering mogelijk is;
- dat ingevolge artikel 30 lid 5 van de Statuten van de Vennootschap de algemene vergadering kan besluiten tot uitkeringen ten laste van de agioreserve,

**Besluit hierbij:**

Over te gaan tot een uitkering ten laste van de agioreserve ter grootte van 20 miljoen euro ( 20.000.000 euro), waarvan na inhouding van dividendbelasting 95,4% aan de Staat der Nederlanden en 4,6% aan de Provincie Zeeland zal worden uitgekeerd.

Een afschrift of kopie van dit besluit zal aan de directie van de Vennootschap worden gestuurd, opdat de directie van de besluitvorming aantekening kan maken en tot uitvoering van de besluitvorming kan overgaan.

Getekend te Middelburg op .....2008.

De Provincie Zeeland,  
namens deze: het hoofd van de afdeling Financieel-Economische Zaken,

[redacted] J

Maakt meer mogelijk!

kopie

CREDITNOTA

factuurnummer 8400180  
factuurdatum 15-2-2008  
ons kenmerk 4  
onderwerp Uitkering tussentijds dividend febr.'08

PROVINCIE ZEELAND dir. E&M  
POSTBUS 6001  
4330 LA MIDDELBURG

Uitkering tussentijds dividend  
conform brief NVWST 2008.36261  
dd. 15-02-2008 € -1.171.620,00  
Af: te betalen dividendbelasting  
15% € 175.743,00

Subtotaal € -995.877,00

BTW

Totaal € -995.877,00

postadres  
postbus 303  
4460 AS Goes

bezoekadres  
westerscheldetunnelweg 1, borssele  
telefoon 0113 [redacted] J  
telefax 0113 278481  
KvK Middelburg  
22040203

BTW-nummer: [redacted] C

Dit bedrag zal binnen 14 dagen  
worden overgemaakt op uw bankrekening

[redacted] C



*kopie*

*Maakt meer mogelijk!*

CREDITNOTA

factuurnummer 8400184  
factuurdatum 15-2-2008  
ons kenmerk 4  
onderwerp Uitkering agio febr.'08

PROVINCIE ZEELAND dir. E&M  
POSTBUS 6001  
4330 LA MIDDELBURG

Uitkering agio, conform aandeelhoudersbesluit februari 2008	€	-920.000,00
Af: te betalen dividendbelasting 15%	€	138.000,00

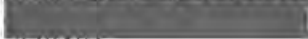

Subtotaal € -782.000,00

BTW

Totaal € -782.000,00

*5*

postadres  
postbus 303  
4460 AS Goes

bezoekadres  
westerscheldetunnelweg 1, borsssele  
telefoon 0113    
telefax 0113 278481  
KvK Middelburg  
22040203

BTW-nummer:  

Dit bedrag zal binnen 14 dagen  
worden overgemaakt op uw bankrekening



Nota aan GS

Stafafdelingen FEZ

Categorie A-dg  
verwijsnummer

zaaknummer

overleg overname WST

advies/besluit

- kennis nemen van het resultaat van het (ambtelijk) overleg

leden gedeputeerde staten

portefeuillehouder paraaf Poppelaars, A.J.G. *op de hoogte*

vervanger paraaf Peijs, K.M.H.

besluit

datum Nummer paraaf secreta

20 MEI 2008

12

aantal te paraferen stukken

behandeld door

naam afdeling FEZ doorkiesnummer datum 16-05-2008

parafen

Afdelingshoofd FEL *op de hoogte*  
Fin Toets datum paraaf  
Jur Toets Datum paraaf  
Directeur datum paraaf

medeparafen

dir/afd datum paraaf  
-  
dir/afd datum paraaf  
-

aanwijzingen

ter ... ar J/N NEE  
nu ... eren bijlagen bijlage mee

Dit verslag dient te worden gelezen in het licht van de...  
...  
...  
...  
...  
...

Terugmelding van het overleg Ministerie Financiën/provincie Zeeland d.d. 15 mei 2008 m.b.t. overname Westerscheldetunnel.

Aanwezig:  
Ministerie Financiën: [redacted]  
Provincie Zeeland: [redacted]

Agenda

0. Korte introductie aanwezigen
1. Toelichting provincie op voorstel (m.n. in hoeverre zijn de voorbehouden een hard punt)
2. Toelichting Ministerie op proces tot heden
3. Reactie Ministerie op voorstel provincie
  - a. reactie op berekening prijs
  - b. reactie op constructie afkoop exploitatiebijdrage
  - c. reactie op risicoverdeling
  - d. reactie op overige punten
4. Vervolgstappen
5. AvA WST

Verwijderd: proces tot heden

Ad.1: Toelichting provincie op voorstel [redacted]

Vanuit de provincie Zeeland is toegelicht dat er een zorgvuldig proces heeft plaatsgevonden, waarbij externe adviseurs betrokken zijn geweest. Opzet was om een constructie te maken waarbij het doel (realisatie van de Kanaalkruising) zou kunnen worden bereikt, op een zodanige wijze dat alle betrokkenen (Ministerie Financiën, Ministerie V&W en de provincie) er positief uitspringen. Tevens moest tegemoet gekomen worden aan de moties Geluk en Verdaas. Er is gekozen voor een realistisch verhaal en niet voor een methode waarbij een model is neergelegd dat vervolgens langdurig uitonderhandeld zou moeten worden. Naar de opvatting van de provincie Zeeland ligt er dan ook een realistisch bod. Aangegeven is dat dit voorstel in GS (meermalen) is besproken en is geaccordeerd. Tevens zijn de fractievoorzitters en vakspecialisten vertrouwelijk geïnformeerd. Op grond hiervan zal er ook vanuit PS steun voor zijn.

De provincie heeft ervoor gekozen om het ministerie van Financiën eerste gesprekspartner te laten zijn. Op grond hiervan hebben er nog geen contacten plaatsgevonden met b.v. bancaire instanties, verzekeringsmaatschappijen etc. Wel is het ministerie van V&W op de hoogte gesteld (zowel ambtelijk als bestuurlijk).

Vervolgens is er puntsgewijs op de voorbehouden ingegaan, zoals deze in het bod zijn geformuleerd (pag. 9):

- geldigheidsdatum 1 januari 2008.  
Hiervan is aangegeven dat dit voor Zeeland geen hard punt is. 1 januari 2009 lijkt meer realistisch. (Wij hebben intern inmiddels afgesproken dat de Rebelgroep een nieuwe berekening uitvoert per die datum).
- Toestemming BZK.  
Vanuit Zeeland is aangegeven dat er nog geen contacten met BZK zijn gelegd om niet het ministerie van Financiën voor de voeten te lopen. Omdat de transactie niet bedoeld is om hogere exploitatieresultaten te behalen zou goedkeuring (in het kader van Fido) geen grote problemen behoeven op te leveren. Vanuit Zeeland is aangegeven dat we ons op korte termijn tot BZK zullen gaan wenden met deze vraag. Het ministerie van Financiën gaat hiertoe de naam van een contactpersoon bij BZK na.
- Goedkeuring door PS.

Dit is een vanzelfsprekend punt. Hierbij is wel door Zeeland aangegeven dat er (in tegenstelling tot de vorige keer) goed politiek voorwerk heeft plaatsgevonden, zodat steun vanuit PS zeker is.

- *Mogelijkheid tot financiering van het bod door de provincie Zeeland.*  
Vanuit Zeeland is er op aangedrongen dat het sterke voorkeur verdient om beide transacties (koop en afkoop) tegelijkertijd te laten plaatsvinden, omdat anders de financieringskosten wel erg hoog zijn (€ 100.000 per dag).  
Dit punt komt bij 3b terug.
- *Een Rijksbijdrage van € 125 mln zoals in de intentieovereenkomst is afgesproken.*  
Vanuit Zeeland is hierbij aangegeven dat deze toezegging vanuit V&W meermaals bevestigd is. Gemeld is om hier snel uitsluitel over te geven, omdat deze toezegging niet oneindig zal zijn. Vanuit Financiën wordt aangegeven dat intentieovereenkomsten niet 'zomaar' vervallen als het wat langer duurt. Dus geen zorgen maken op dit punt.
- *Een nadere uitwerking van de intentieovereenkomst m.n. het BTW vraagstuk.*  
Het ministerie heeft heel stellig aangegeven dat zij hierin geen partij wil en kan zijn. M.a.w. dit probleem dient Zeeland zelf trachten op te lossen. Expliciet werd gevraagd of dit voor Zeeland een punt zou zijn om het bod in te trekken. Dit is **niet** gedaan. Aangegeven is dat als zich dit onverhoopt zou voordoen, hiervoor hoe dan ook een oplossing moet worden gevonden. Tevens is aangegeven dat op dit punt een goede samenwerking met V&W nodig is en verwacht wordt.
- *Overname van de onderliggende eigendomsrechten.*

Afgesproken is dat dit punt door Financiën nader wordt uitgezocht. **Commentaar Fin: ons staat bij dat dit een uitzoekpunt was/ is voor de provincie.**

Verwijderd:

Met opmaak: Inspringing:  
Links: 1,24 cm

Met opmaak: Lettertype: Vet

#### Ad 2: Toelichting Ministerie op proces tot heden

Het ministerie gaf aan dat er door de provincie goed werk is geleverd en dat er op grond hiervan een positieve grondhouding aanwezig is. Het ministerie heeft inmiddels afstemming verzorgd met de Inspectie Rijksfinanciën en V&W.

Gelet op die positieve grondhouding zou e.e.a. zeker kunnen gaan lukken. Het ministerie wil e.e.a. in openheid laten plaatsvinden.

#### Ad 3: Toelichting ministerie op voorstel <sup>provincie</sup>

- *a. reactie op prijs.*  
Het ministerie onderschrijft de berekeningsmethode volledig. Wel kan de prijs nog iets wijzigen i.v.m. wijziging van de datum (2009 i.p.v. 2008) en in de tussentijd uitgekeerde bedragen maar inhoudelijk is hier geen verschil van inzicht.
- *b. reactie op constructie afkoop.*  
Het ministerie is niet tegen het principe tot afkoop van de exploitatiebijdrage. Zij zijn bereid om te trachten de uitgave (=afkoop) en de verkoop (=geen inkomsten) naar het niveau van de Rijksbegroting te tillen, zodat dit tegen elkaar weggestreept kan worden. Omdat de bijdrage er niet voor niets is, is het ministerie er wel voorstander van om de transactie via de NV WST te laten verlopen, die (indien e.e.a. goed wordt geregeld) dit snel (binnen uren) zou kunnen overmaken aan de provincie, zodat de financieringslasten gering kunnen zijn. Vanuit het ministerie is aangegeven dat gekeken kan worden naar de berekening van de afkoopsom, bijvoorbeeld om de uitgekeerde bijdrage over 2008 als basis te nemen. Omdat deze hoger is dan in de berekening is aangenomen, levert dit een gunstiger plaatje op voor de provincie. Hiervoor zal het ministerie iets terug willen zien. M.a.w. dit wordt een onderhandelingspunt in relatie met de risicoverdeling (zie 3c).
- *c. De verdeling van de risico's*

Deze risicoverdeling staan op pag. 6 van het bod aangegeven. Het ministerie gaf aan dat zij weinig met het voorstel van Zeeland kan. In feite wordt het principe gehuldigd er uit is eruit. Vervolgens worden de betreffende risico's besproken.

*Wijzigingen wet- en regelgeving m.n. in relatie tot rekening rijden.*

Hiervan is door het ministerie duidelijk gemaakt dat ook bij introductie van rekeningrijden de mogelijkheid van tolheffing zal blijven bestaan. Dit kan in een tekst in het op te stellen document worden opgenomen, zodat dit risico vervalt.

*Wijzigingen wet- en regelgeving (meer algemeen van aard).*

Vanuit Zeeland is hierop toegelicht dat er zich een mogelijkheid zou kunnen voordoen dat b.v. na een zware calamiteit er verscherpte regelgeving zou kunnen komen, waardoor er nieuwe investeringen (boven de € 5 miljoen) noodzakelijk zijn die de scope van de WST wijzigen.

h Het ministerie kon zich voorstellen dat dit een lastige (financiële) situatie oplevert voor WST en beide partijen zullen kijken en nadenken of en hoe dit kan worden opgevangen. Er zal ook gekeken worden naar de contracten die destijds zijn gesloten.  
- *risico op total-loss.*

Het ministerie gaf aan er niet veel voor te voelen dit risico bij het Rijk te leggen.

h Indien er zoets voordoet, valt te verwachten dat er hulp vanuit Den Haag komt, zo werd aangegeven. Het ministerie wil hierover liever niets op papier. Financiën meent dat zij wel partij indien zich nucleaire rampen en/of terroristische aanslagen voordoen (indien de WST is verzekerd). Afgesproken is dat het Ministerie intern nagaat hoe dit is geregeld.

- *Afdrachtplicht VpB.*

Het ministerie heeft hiervan aangegeven dat zij niet haar eigen regelingen via de achterdeur wil compenseren omdat dit doelmatigheid in de weg staat en bovendien staatssteun gevoelig is. Daarbij wordt echter ook aangegeven dat dit geen probleem is, omdat bij volledig het in publieke handen blijven van de tunnel de huidige vrijstelling gecontinueerd blijft (mits e.e.a. niet in een concurrerende omgeving plaatsvindt). Dit risico vervalt dan.

*Overig:*

*. een eventuele verlenging van de exploitatieperiode met 5 jr.*

Het ministerie gaf aan dat in de toelichting op de tunnelwet een passage is opgenomen over het verlengen van de concessieperiode met 20 jaar onder bepaalde voorwaarden. Er is geen behoefte af te wijken van de tunnelwet en deze blijft gehandhaafd, zodat dit geen probleem hoeft te zijn. Vraag Fin: wat hoeft geen probleem te zijn? Wat is nu voorstel van Provincie? Wel dient een passage te worden opgenomen over het schuldenvrij overdragen van de tunnel wanneer deze aan het einde van de concessielooptijd teruggaat naar het Rijk.

g) *. de afdoening van de claims overeenkomstig de huidige eigendomsverhoudingen.*

h) Voor het ministerie is dit geen punt van discussie,  
*. concessieovereenkomst.*

Het ministerie heeft hier destijds veel werk voor verzet. Nu is e.e.a. in een ander daglicht komen te staan (verkoop aan publieke partij). In de concept-overeenkomst stond destijds een tekst over de mate van onderhoud in relatie tot de overdracht t.z.t. (het Rijk wil geen uitgewoende tunnel overgedragen krijgen). Vanuit Zeeland is aangegeven dat het onderhoud (vanzelfsprekend) goed geregeld dient te worden. Hiervoor zal ook deskundigheid van V&W nodig zijn. Daarbij zal gekeken worden op welke wijze eea juridisch vormgegeven wordt (welke overeenkomst etc.)

Verwijderd: had hier wel begrip voor

Verwijderd: komt

Verwijderd: wel

Verwijderd: is

Verwijderd:

Verwijderd: . ¶

Verwijderd: of hiervoor iets te regelen is

Verwijderd: (toelichting)

Verwijderd: gesproken is over een mogelijkheid van

Verwijderd: i

Verwijderd: g

Verwijderd: D

Met opmaak: Lettertype: Vet

Verwijderd: t.z.t.

Verwijderd: (is volstrekt logisch)

Verwijderd: dit

**Geconcludeerd is dat er geen fundamentele punten van verschil zijn.**

Ad. 4: *Vervolgstappen*

- h | Afgesproken is dat er op korte termijn (eind mei/begin juni a.s.) een gesprek op directeursniveau [redacted] [redacted] zou moeten plaatsvinden, waarbij e.e.a. verder dient te worden besproken. Hierbij dienen tevens afspraken gemaakt te worden omtrent het (gelijktijdig) informeren van de Kamer en PS.
- h | Het ministerie wil vóór het begin van het zomerreces (eind juni) mandaat voor de minister.

Verwijderd: p

Ad. 5: *AvA WST*

Afgesproken is dat in de e.v. AvA er kort zal worden ingegaan op de huidige stand van zaken. Vervolgens zal een vervolggesprek plaatsvinden, waarbij de heren [redacted] [redacted] en [redacted] [redacted] aanwezig zullen zijn.

Vervolgens is het gesprek afgesloten met de conclusie dat het een zeer plezierig en constructief overleg was.

[redacted] [redacted]  
Mei 2008

## **Uitleg DG: het resultaat is vooralsnog vertrouwelijk**

### **Samenvatting/Inleiding/Voorgeschiedenis:**

Al geruime tijd wordt er gesproken over de overname van de Westerscheldetunnel (WST) door de provincie. Doel is om hiermee de Kanaalkruising Sluiskil te realiseren. Hiertoe is door de provincie eind december jl. een bod uitgebracht richting minister Bos. Omtrent dit bod heeft op 15 mei j.l. een ambtelijk overleg met het ministerie van Financiën plaatsgevonden. Het verslag van dit overleg is bijgevoegd.

### **Vraag- en/of probleemstelling:**

U wordt gevraagd om kennis te nemen van het resultaat.

### **Actieve informatieplicht (zie informatieplicht)**

(nog) niet naar PS

### **Overweging en advies:**

Duidelijk is dat het ministerie bereid is om de WST te verkopen.

Er zijn nog 2 punten, die nog niet zijn opgelost: de BTW en het risico van een mogelijk total-loss. De overige punten lijken oplosbaar.

Voor uw college is het tijdspad van belang. Het ministerie stuurt er op aan om vóór het zomerreces van de Tweede Kamer machtiging voor minister Bos te krijgen om dit te kunnen uitvoeren. Dit betekent dat PS tegelijkertijd geïnformeerd dienen te worden. Hieromtrent dienen nadere afspraken te worden gemaakt. Eind mei/begin juni a.s. zal een gesprek op directeursniveau plaatsvinden, waarin nadere afspraken worden gemaakt.

### **Financiële consequenties:**

Geen andere dan al bekend waren

### **Voorstel te nemen GS-Besluit (moet identiek zijn aan het voorblad):**

- kennis nemen van het resultaat van het (ambtelijk) overleg

Terugmelding van het overleg Ministerie Financiën/provincie Zeeland d.d. 15 mei 2008 m.b.t. overname Westerscheldetunnel.

Aanwezig:

Ministerie Financiën:

Provincie Zeeland:

Agenda

0. Korte introductie aanwezigen
1. Toelichting provincie op voorstel (m.n. in hoeverre zijn de voorbehouden een hard punt)
2. Toelichting Ministerie op proces tot heden
3. Reactie Ministerie op proces tot heden
  - a. reactie op berekening prijs
  - b. reactie op constructie afkoop exploitatiebijdrage
  - c. reactie op risicoverdeling
  - d. reactie op overige punten
4. Vervolgstappen
5. AvA WST

*Ad.1: Toelichting provincie op voorstel*

Vanuit de provincie Zeeland is toegelicht dat er een zorgvuldig proces heeft plaatsgevonden, waarbij externe adviseurs betrokken zijn geweest. Opzet was om een constructie te maken waarbij het doel (realisatie van de Kanaalkruising) zou kunnen worden bereikt, op een zodanige wijze dat alle betrokkenen (Ministerie Financiën, Ministerie V&W en de provincie) er positief uitspringen. Tevens moest tegemoet gekomen worden aan de moties Geluk en Verdaas. Er is gekozen voor een realistisch verhaal en niet voor een methode waarbij een model is neergelegd dat vervolgens langdurig uitonderhandeld zou moeten worden. Naar de opvatting van de provincie Zeeland ligt er dan ook een realistisch bod. Aangegeven is dat dit voorstel in GS (meermalen) is besproken en is geaccordeerd. Tevens zijn de fractievoorzitters en vakspecialisten vertrouwelijk geïnformeerd. Op grond hiervan zal er ook vanuit PS steun voor zijn.

De provincie heeft ervoor gekozen om het ministerie van Financiën eerste gesprekspartner te laten zijn. Op grond hiervan hebben er nog geen contacten plaatsgevonden met b.v. bancaire instanties, verzekeringsmaatschappijen etc. Wel is het ministerie van V&W op de hoogte gesteld (zowel ambtelijk als bestuurlijk).

Vervolgens is er puntsgewijs op de voorbehouden ingegaan, zoals deze in het bod zijn geformuleerd (pag. 9):

- *geldigheidsdatum 1 januari 2008.*  
Hiervan is aangegeven dat dit voor Zeeland geen hard punt is. 1 januari 2009 lijkt meer realistisch. (Wij hebben intern inmiddels afgesproken dat de Rebelgroep een nieuwe berekening uitvoert per die datum).
- *Toestemming BZK.*  
Vanuit Zeeland is aangegeven dat er nog geen contacten met BZK zijn gelegd om niet het ministerie van Financiën voor de voeten te lopen. Omdat de transactie niet bedoeld is om hogere exploitatieresultaten te behalen zou goedkeuring (in het kader van Fido) geen grote problemen behoeven op te leveren. Vanuit Zeeland is aangegeven dat we ons op korte termijn tot BZK zullen gaan wenden met deze vraag. Het ministerie van Financiën gaat hiertoe de naam van een contactpersoon bij BZK na.
- *Goedkeuring door PS.*

Dit is een vanzelfsprekend punt. Hierbij is wel door Zeeland aangegeven dat er (in tegenstelling tot de vorige keer) goed politiek voorwerk heeft plaatsgevonden, zodat steun vanuit PS zeker is.

- *Mogelijkheid tot financiering van het bod door de provincie Zeeland.*  
Vanuit Zeeland is er op aangedrongen dat het sterke voorkeur verdient om beide transacties (koop en afkoop) tegelijkertijd te laten plaatsvinden, omdat anders de financieringskosten wel erg hoog zijn (€ 100.000 per dag).  
Dit punt komt bij 3b terug.
- *Een Rijksbijdrage van € 125 mln zoals in de intentieovereenkomst is afgesproken.*  
Vanuit Zeeland is hierbij aangegeven dat deze toezegging vanuit V&W meermaals bevestigd is. Gemeld is om hier snel uitsluitel over te geven, omdat deze toezegging niet eindig zal zijn. Vanuit Financiën wordt aangegeven dat intentieovereenkomsten niet 'zomaar' vervallen als het wat langer duurt. Dus geen zorgen maken op dit punt.
- *Een nadere uitwerking van de intentieovereenkomst m.n. het BTW vraagstuk.*  
Het ministerie heeft heel stellig aangegeven dat zij hierin geen partij wil en kan zijn. M.a.w. dit probleem dient Zeeland zelf trachten op te lossen. Expliciet werd gevraagd of dit voor Zeeland een punt zou zijn om het bod in te trekken. Dit is **niet** gedaan. Aangegeven is dat als zich dit onverhoopt zou voordoen, hiervoor hoe dan ook een oplossing moet worden gevonden. Tevens is aangegeven dat op dit punt een goede samenwerking met V&W nodig is en verwacht wordt.
- *Overname van de onderliggende eigendomsrechten.*  
Afgesproken is dat dit punt door Financiën nader wordt uitgezocht.

#### Ad 2: Toelichting Ministerie op proces tot heden

Het ministerie gaf aan dat er door de provincie goed werk is geleverd en dat er op grond hiervan een positieve grondhouding aanwezig is. Het ministerie heeft inmiddels afstemming verzorgd met de Rijksinspectie en V&W.

Gelet op die positieve grondhouding zou e.e.a. zeker kunnen gaan lukken. Het ministerie wil e.e.a. in openheid laten plaatsvinden.

#### Ad 3: Toelichting ministerie op voorstel.

- *a. reactie op prijs.*  
Het ministerie onderschrijft de berekeningsmethode volledig. Wel kan de prijs nog iets wijzigen i.v.m. wijziging van de datum (2009 i.p.v. 2008) maar inhoudelijk is hier geen verschil van inzicht.
- *b. reactie op constructie afkoop.*  
Het ministerie is niet tegen het principe tot afkoop van de exploitatiebijdrage. Zij zijn bereid om de uitgave (=afkoop) en de verkoop (=geen inkomsten) naar het niveau van de Rijksbegroting te tillen, zodat dit tegen elkaar weggestreept kan worden. Omdat de bijdrage er niet voor niets is, is het ministerie er wel voorstander van om de transactie via de NV WST te laten verlopen, die (indien e.e.a. goed wordt geregeld) dit snel (binnen uren) zou kunnen overmaken aan de provincie, zodat de financieringslasten gering kunnen zijn. Vanuit het ministerie is voorgesteld om de uitgekeerde bijdrage over 2008 als basis te nemen. Omdat deze hoger is dan in de berekening is aangenomen, levert dit een gunstiger plaatje op voor de provincie. Hiervoor zal het ministerie iets terug willen zien. M.a.w. dit wordt een onderhandelingspunt in relatie met de risicoverdeling (zie 3c).
- *c. De verdeling van de risico's*

Deze risicoverdeling staan op pag. 6 van het bod aangegeven. Het ministerie gaf aan dat zij weinig met het voorstel van Zeeland kan. In feite wordt het principe gehuldigd er uit is eruit. Vervolgens worden de betreffende risico's besproken.

*Wijzigingen wet-en regelgeving m.n. in relatie tot rekening rijden.*

Hiervan is door het ministerie duidelijk gemaakt dat ook bij introductie van rekeningrijden de mogelijkheid van tolheffing zal blijven bestaan. Dit kan in een tekst in het op te stellen document worden opgenomen, zodat dit risico vervalt.

*Wijzigingen wet- en regelgeving (meer algemeen van aard).*

Vanuit Zeeland is hierop toegelicht dat er zich een mogelijkheid zou kunnen voordoen dat b.v. na een zware calamiteit er verscherpte regelgeving zou kunnen komen, waardoor er nieuwe investeringen (boven de € 5 miljoen) noodzakelijk zijn.

Het ministerie had hier wel begrip voor en zal kijken hoe dit kan worden opgevangen.

- *risico op total-loss.*

Het ministerie gaf aan er niet veel voor te voelen dit risico bij het Rijk te leggen.

Indien er zoiets voordoet, komt er wel hulp vanuit Den Haag, zo werd aangegeven.

Het ministerie wil hierover liever niets op papier. Financiën is wel partij indien zich nucleaire rampen en/of terroristische aanslagen voordoen.

Afgesproken is dat het Ministerie intern nagaat of hiervoor iets te regelen is.

- *Afdrachtplicht VpB.*

Het ministerie heeft hiervan aangegeven dat dit geen probleem is, omdat bij het in publieke handen blijven van de tunnel de huidige vrijstelling gecontinueerd blijft (mits e.e.a. niet in een concurrerende omgeving plaatsvindt). Dit risico vervalt dan.

*Overig:*

*. een eventuele verlenging van de exploitatieperiode met 5 jr.*

Het ministerie gaf aan dat in de tunnelwet (toelichting) gesproken is over een mogelijkheid van verlenging met 20 jaar. De tunnelwet blijft gehandhaafd, zodat dit geen probleem behoeft te zijn. Wel dient een passage te worden opgenomen over het t.z.t. schuldenvrij overdragen van de tunnel.

*. de afdoening van de claims overeenkomstig de huidige eigendomsverhoudingen.*

Voor het ministerie is dit geen punt van discussie (is volstrekt logisch).

*. concessieovereenkomst.*

Het ministerie heeft hier destijds veel werk voor verzet. Nu is e.e.a. in een ander daglicht komen te staan (verkoop aan publieke partij). In de concept-overeenkomst stond destijds een tekst over de mate van onderhoud in relatie tot de overdracht t.z.t. (het Rijk wil geen uitgewoonde tunnel overgedragen krijgen). Vanuit Zeeland is aangegeven dat dit (vanzelfsprekend) goed geregeld dient te worden. Hiervoor zal ook deskundigheid van V&W nodig zijn.

### **Geconcludeerd is dat er geen fundamentele punten van verschil zijn.**

#### *Ad. 4: Vervolgstappen*

Afgesproken is dat er op korte termijn (eind mei/begin juni a.s.) een gesprek op directeursniveau (Raap/Stalknecht) zou moeten plaatsvinden, waarbij e.e.a. verder dient te worden besproken. Hierbij dienen tevens afspraken gemaakt te worden omtrent het (gelijktijdig) informeren van de Kamer en PS.

Het ministerie wil vóór het begin van het zomerreces mandaat voor de minister.

Ad. 5: *AvA WST*

Afgesproken is dat in de e.v. AvA er kort zal worden ingegaan op de huidige stand van zaken. Vervolgens zal een vervolgesprek plaatsvinden, waarbij de heren [redacted] en [redacted] aanwezig zullen zijn.

Vervolgens is het gesprek afgesloten met de conclusie dat het een zeer plezierig en constructief overleg was.

[redacted]

Mei 2008



08035626

ONTWERPBRIEF GS

Directie E&M

Categorie  
verwijsnummer

A

Zaaknummer

onderwerp

**Kanaalkruising Sluiskil**

advies/besluit

Bijgevoegde concept-brief te verzenden aan Provinciale Staten

**leden gedeputeerde staten**

portefeuillehouder

Poppelaars, A.J.G.

vervanger

Peijs, K.M.H.

**besluit**

datum

9 DEC. 2008

nummer

20

paraaf secr. voor u

res. u  
v. d. e. c.

aantal te paraferen stukken

**Behandeld door:**

naam

afdeling  
V&V

Doorkiesnummer

datum

03-12-2008

paraferen

Afdelingshoofd

datum

8/12

medeparaferen

dir/afd

datum

-FEZ

5-12

Paraaf

Fin. Toets

datum

tel. a.u.h.

Toets

datum

5-12

dir/afd

datum

Paraaf

Directeur

**geadresseerde**

bericht op brief van

Adressering

Voorzitter PS

kenmerk geadresseerde

bijlage(n)

1

onderwerp

**aanwijzingen**

verwerkt registratuur

8/12 12008

paraaf

uiterste verzenddatum

tekstverwerking

0 Meegestuurde bestanden:  
(x:\em\vc\lv&v\brieff)

paraaf

verzenddatum brief

paraaf

collationeren

paraaf

terug naar ambtenaar J/N  
NEE

paraaf

verzenden afschriften aan

1. V&V

2. FEZ

3. BHR

nummers bijlagen

*Konink Ministe Bos*

indien meer afschriften, adreslijst toevoegen

bericht op brief van:

Voorzitter Provinciale Staten  
t.a.v. de Statengriffier

uw kenmerk:

ons kenmerk: 08035626/20

afdeling: Verkeer en Vervoer

bijlage(n): 1

behandeld door:

doorkiesnummer:

onderwerp:

Sluiskiltunnel

verzonden: 10 DEC. 2008

Middelburg, 9 december 2008

Geachte voorzitter,

Op 19 november 2008 is ons voorstel inzake de Sluiskiltunnel, dat geagendeerd staat voor uw vergadering van 19 december 2008, besproken in de commissie Bestuurlijke en Financiële Zaken (BFZ). Op dat moment gingen wij er vanuit dat de ondertekening van de verkoopovereenkomst voor de aandelen van de NV Westerscheldetunnel nog medio december zou kunnen plaatsvinden. De laatste uitwerkingen, zouden dan na het ondertekenen van de verkoopovereenkomst plaats kunnen vinden. Zorgvuldigheidshalve zou dat leiden tot een voorbehoud of ontbindende voorwaarde in de verkoopovereenkomst.

Onlangs heeft Minister Bos aangegeven dat hij bij de overdracht van de aandelen in de NV Westerscheldetunnel niet kan instemmen met voorbehouden of ontbindende voorwaarden in de verkoopovereenkomst. In die brief (zie bijlage) geeft hij aan dat hij qua prijs niet op het scherpst van de snede wil onderhandelen, maar dat duidelijk moet zijn hoe afspraken over de risicoverdeling, waaronder overdracht van operationele risico's, geregeld worden. Minister Bos rekent daartoe ook het risico op tegenvallend rendement, alsook afspraken over onderhouds- en overdrachtseisen ten aanzien van de Westerscheldetunnel (gelet op teruglevering van de tunnel aan het Rijk bij beëindiging van de tolheffing), en de af te sluiten verzekeringen.

Het is met name het laatste – het daadwerkelijk afsluiten van verzekeringen – dat wegens de verplichte Europese aanbesteding enkele maanden tijd zal vergen. Naar verwachting van alle partijen zullen alle resterende zaken in die periode worden opgelost, zodat ondertekening van de verkoopovereenkomst nu voorzien is tussen half april en begin mei 2009 (uiterlijk 3 weken voor uw mei-vergadering in 2009). Deze planning heeft de instemming van het Ministerie van Financiën en de NV Westerscheldetunnel en wordt door alle partijen als harde streefdatum gezien.

Nu zou desondanks de behandeling van ons voorstel op 19 december 2008 in uw staten doorgang kunnen vinden, zij het dat u dan een voorwaardelijk besluit wordt voorgelegd (namelijk het verlenen van een krediet onder voorbehoud van de overdracht van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel). Uw besluit zou dan pas in mei volgend jaar materieel in werking treden. Het lijkt ons procedureel juister om u een definitief voorstel op een later moment voor te leggen. Bovendien kunnen wij dan tegelijk met de kredietverlening de doorwerking daarvan in de begroting aan u voorleggen via een begrotingswijziging, zodat u alle besluiten hierover in een keer kunt nemen.

Gelet ook op de signalen vanuit de commissie BFZ achten wij ons gelegitimeerd om in de tussentijd onverminderd door te gaan met de voorbereidingen van de realisatie van de tunnel bij Sluiskil, zodat geen vertraging in de uitvoering hoeft te ontstaan. Dat betekent dat wij wel medio december de bestuursovereenkomst met Terneuzen (bijgevoegd bij het eerder verzonden statenvoorstel) over de planologische procedure willen tekenen, zodat de gemeente Terneuzen in januari 2009 met die planologische procedure kan starten.

Voor wat betreft de oprichting van de project-BV, waarvan de concept-statuten eveneens bij het eerder verzonden statenvoorstel gevoegd zijn, is wellicht de indruk ontstaan dat er nog inhoudelijke wijzigingen in de concept-statuten zullen optreden. Dit is echter niet het geval. Wij zijn dan ook voornemens om zo spoedig mogelijk deze BV op te richten en de statuten vast te stellen in de vorm zoals die u zijn toegezonden. Wij zullen daarbij de rol van aandeelhouder op ons nemen. Met het oog hierop stellen wij voor dat u uw eventuele wensen en bedenkingen ter zake van de oprichting van de BV KKS – voor zover u de behandeling daarvan in de commissie BFZ van 19 november 2008 onvoldoende acht – aan ons college kenbaar maakt in de commissie BFZ van 17 december 2008. Uw eventuele wensen en bedenkingen zullen wij betrekken bij ons besluit om die project-BV op te richten.

Op deze wijze hoeft latere behandeling van ons voorstel niet tot vertraging bij de uitvoering te leiden.

Wij gaan er van uit dat wij u hiermee voldoende hebben geïnformeerd over de stappen die wij in de komende periode willen gaan zetten. Uiteraard houden wij u tussentijds op de hoogte van eventuele relevante ontwikkelingen.

Wij stellen met het oog hierop voor dat u de besluitvorming over de kredietverlening voor de Sluiskiltunnel aanhoudt tot mei 2009.

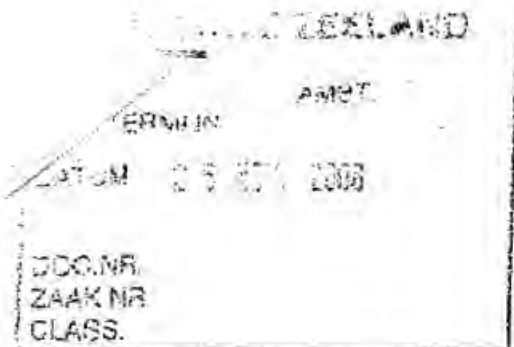
Als reactie op de brief van Minister Bos sturen wij een afschrift van deze brief – die met het ministerie is afgestemd – samen met een begeleidend schrijven van gedeputeerde Poppelaars, aan het Ministerie van Financiën.

Hoogachtend,

Gedeputeerde staten,

voorzitter

secretaris



Ministerie van Financiën

> Retouradres Postbus 20201 2500 EE Den Haag

mr. drs. A.J.G. Poppelaars  
gedeputeerde Provincie Zeeland  
Provinciehuis  
Postbus 6001  
4330 LA Middelburg

Directie Financieringen

Korte Voorhout 7  
2511 CW Den Haag  
Postbus 20201  
2500 EE Den Haag  
www.minfin.nl

Inlichtingen



Ons kenmerk  
FIN/2008/1164 U

Uw brief (kenmerk)

Bijlagen

Datum  
Betreft verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel

Geachte heer Poppelaars,

Zoals u bekend zijn de Provincie Zeeland en ik in onderhandeling over de verkoop van de aandelen die de Staat houdt in de NV Westerscheldetunnel (NVWST). Aan de provincie en aan de Kamer heb ik in juni laten weten dat ik bereid ben tot verkoop.

Bij de totstandkoming van deze transactie stel ik mij constructief en zakelijk op. Onder constructief versta ik dat de Staat akkoord gaat met een verkoopprijs die het minimaal gezochte rendement van 7,5% dekt, met het afkopen van de exploitatiebijdragen en er mee instemt dat de Provincie Zeeland mogelijk hogere rendementen kan aanwenden ter financiering van de Sluiskiltunnel. Het is derhalve niet mijn insteek qua prijs op het scherpst van de snede te onderhandelen.

Bij mijn zakelijke benadering van deze aandelenverkoop behoren afspraken over de risicoverdeling, waaronder overdracht van operationele risico's. Daartoe reken ik ook het risico op tegenvallend rendement, alsook afspraken over onderhouds- en overdrachtselzen en af te sluiten verzekeringen. Op dit moment bestaat bij mij nog onduidelijkheid hoe deze zaken geregeld zullen gaan worden.

In de concept overeenkomst die ik onlangs ontvang doet de provincie een voorstel om te komen tot verkoop onder ontbindende voorwaarden met betrekking tot voornoemde punten. Deze benadering heeft niet mijn voorkeur. Ik wil mij ervan vergewissen dat er tussen betrokken partijen NVWST, de Provincie Zeeland en de Staat volledige overeenstemming bestaat voordat deze zich binden aan de overeenkomst.

**Directie Financieringen**

**Datum**

**Ons kenmerk**  
*FIN/2008/1164 U*

Ik heb begrepen dat in december de Provinciale Staten zullen stemmen over aanleg van de zgn. Sluiskiltunnel. Het te prefereren resultaat zou uiteraard zijn dat wij er in slagen voor dat moment overeenstemming te bereiken. Het felt dat de Staat akkoord gaat met de geboden verkoopprijs en met aanwending van mogelijk hogere rendementen ter financiering van de Sluiskiltunnel illustreren mijns inziens mijn positieve opstelling ten aanzien van de verkoop van aandelen in de NVWST. Evenwel zijn binnen mijn positieve opstelling afwegingen van zakelijke aard leidend. Mogelijke toekomstige financiële consequenties voor de Staat dienen helder geregeld te zijn en zijn voor mij bepalend alvorens ik de verkoopovereenkomst zal tekenen.



Bijlage bij Statenvoorstel N.V. WST / KKS / FFS			hoofdsheet				
Bestand: Cijfermatige bijlage transactie voor PS.xlsx			= mutatie balanspost				
			= mutatie resultatenrekening: mutatie regel "positief" = toena mutatie regel "negatief" = afna				
<b>I. Boekingen als gevolg van de transactie overname aandelen NV Westerscheldetunnel door Provincie</b>							
(bedragen in euro's)							
			gerealiseerd				
	activiteit		2008	2009	2010	2011	2012
	coda		31-dec	31-dec	31-dec	31-dec	31-dec
Aandelenkapitaal NV Westerscheldetunnel:	00019	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	27.869.722 *	125.238.169 27.060.722 98.177.447	125.238.169 26.541.722 98.696.447	125.238.169 25.272.722 99.965.447	125.238.169 24.313.722 100.924.447
Dividend NV Westerscheldetunnel	75101	SOLL (model) toename IST (raming coda) budg. ruimte mutatie (incidenteel)	1.605.474 *	8.118.554 1.004.083 7.114.471	38.754.755 1.395.366 37.359.389	8.351.348 1.636.487 6.714.861	6.607.105 2.115.906 4.491.199
rentepercentage:				4,0%	4,0%	4,0%	4,0%
Gemiste Rentebaten liquide Middelen (= 4% van 119 mln dat nu niet ontvangen wordt)	76157	SOLL (model) afname IST (raming coda) budg. ruimte mutatie (incidenteel)	*	-1.963.549	-3.947.858	-3.998.618	-4.036.978
Bijdrage Exploitatie NV Westerscheldetunnel	74964	SOLL (model) toename IST (raming coda) budg. ruimte mutatie (incidenteel)	2.900.217 *	0 2.935.916 2.935.916	0 3.023.993 3.023.993	0 3.114.713 3.114.713	0 3.208.154 3.208.154
Beheer deelnemingen (externe adviseurs) (facturen ten onrechte ten laste van bestemm.res. Sluiskil overboeken) (€ 352.034,- reeds geboekt; € 360.800,- geraamd)	nieuwe coda activiteit	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	0 *	-712.834 0 -712.834	-100.000 0 -100.000	-100.000 0 -100.000	-100.000 0 -100.000
<b>Subtotaal: mutatie budgettaire ruimte gerelateerd aan de transactie overname aandelen NV Westerscheldetunnel:</b>				<b>7.374.004</b>	<b>36.335.524</b>	<b>5.730.956</b>	<b>3.562.375</b>
<b>II. Boekingen als gevolg van de transactie bouw Sluiskiltunnel</b>							
(bedragen in euro's)							
			gerealiseerd	raming			
	activiteit		2008	2009	2010	2011	2012
	coda		31-dec	31-dec	31-dec	31-dec	31-dec
Onttrekking reserve als gevolg van investering		Investering per jaar (raming KKS)	1.778.645	1.221.355	4.000.000	5.000.000	15.000.000
Bestemmingsreserve tunnel Sluiskil (voorbereidingskosten geboekt op activiteit 74080)	00200	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	27.000.000 *	24.000.000 23.951.091 48.909	20.000.000 23.922.723 -3.922.723	15.000.000 23.894.355 -8.894.355	-0 0 -0
Onttrekking aanvullende reserve als gevolg van investering		Investering per jaar (raming KKS)					
Bestemmingsreserve tunnel Sluiskil (nieuwe reserve: saldo transactie I en III)	00200	SOLL (model) onttrekking IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	0 *	14.400.000 0 0	51.200.000 0 0	58.100.000 0 0	63.800.000 0 0
Beheers-, onderhoudskosten Sluiskiltunnel: incl. kosten verkeersmanagement	nieuw afname budg. ruimte	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	0 *	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0
Verzekeringskosten Sluiskiltunnel:	nieuw afname budg. ruimte	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	0 *	0 0 0	0 0 0	0 0 0	0 0 0
mutatie liquide middelen:				5.893.116	39.252.505	40.967.366	30.458.565
gemiddelde liquide middelen:				2.946.558	22.572.810	40.109.935	35.712.965
rentepercentage:				2,0%	2,5%	2,5%	3,0%
Mutatie Rentebaten liquide Middelen (ontvangen dividenden +/- investering)	76157	SOLL (model) toename IST (raming coda) budg. ruimte mutatie (incidenteel)	*	0 0 0	451.456 0 451.456	1.002.748 0 1.002.748	1.071.389 0 1.071.389
<b>Subtotaal: mutatie budgettaire ruimte gerelateerd aan de transactie bouw Sluiskiltunnel:</b>				<b>0</b>	<b>451.456</b>	<b>1.002.748</b>	<b>1.071.389</b>
<b>III. Boekingen gerelateerd aan de vrijval van de reserve WOV</b>							
(bedragen in euro's)							
			gerealiseerd				
	activiteit		2008	2009	2010	2011	2012
	coda		31-dec	31-dec	31-dec	31-dec	31-dec
Onttrekking reserve als gevolg van investering							
Bestemmingsreserve WOV opheffing reserve	00205	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	13.443.107 *	0 10.327.579 -10.327.579	0 8.456.363 -8.456.363	0 7.109.360 -7.109.360	0 6.337.069 -6.337.069
Fast Ferry aanlandingsvoorzieningen: dekkingreserve FF aanlandingsvoorzieningen	nieuwe coda activiteit	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	0 *	3.658.376 0 3.658.376	3.506.176 0 3.506.176	3.353.976 0 3.353.976	3.201.776 0 3.201.776
Fast Ferry gebouwen terreinen: dekkingreserve FF gebouwen terreinen	nieuwe coda activiteit	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	0 *	2.299.456 0 2.299.456	2.207.206 0 2.207.206	2.114.956 0 2.114.956	2.022.706 0 2.022.706
Vrijval reserve WOV effect budgettaire ruimte: Bestemmingsreserve WOV opheffing reserve	toename budg. ruimte	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	0 *	0 0 7.485.275	0 0 0	0 0 0	0 0 0
Fast Ferry aanlandingsvoorzieningen: vrijval dekkingsreserve FF aanlandingsvoorzieningen	nieuw toename budg. ruimte	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	0 *	152.200 0 152.200	152.200 0 152.200	152.200 0 152.200	152.200 0 152.200
Fast Ferry gebouwen terreinen: vrijval dekkingsreserve FF gebouwen terreinen	nieuw toename budg. ruimte	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	0 *	92.250 0 92.250	92.250 0 92.250	92.250 0 92.250	92.250 0 92.250
Vrijval exploitatie bijdrage reserve WOV	info Jan Krijn toename budg. ruimte	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	0 *	0 4.863.800 4.863.800	0 4.863.800 4.863.800	0 4.863.800 4.863.800	0 4.863.800 4.863.800
van transport subsheet Fast Ferry (cf. voorstel Ad v. Liere) lasten	afname budg. ruimte	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	0 *	-5.389.834 0 -5.389.834	-5.097.275 0 -5.097.275	-5.160.453 0 -5.160.453	-4.749.516 0 -4.749.516
van transport subsheet Fast Ferry (cf. voorstel Ad v. Liere) baten	toename budg. ruimte	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	0 *	2.105.682 0 2.105.682	2.119.900 0 2.119.900	2.135.617 0 2.135.617	2.151.807 0 2.151.807
Mutatie toevoeging reserve WOV dividenduitkering NV Westerscheldetunnel (zie ook activiteit 75101)	77905 afname budg. ruimte	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	0 *	0 -1.004.083 1.004.083	0 -1.395.366 1.395.366	0 -1.636.487 1.636.487	0 -2.115.906 2.115.906
Mutatie onttrekking reserve WOV Bijdrage exploitatie NV Westerscheldetunnel (zie ook activiteit 74964)	77905 toename budg. ruimte	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	0 *	0 2.935.916 -2.935.916	0 3.023.993 -3.023.993	0 3.114.713 -3.114.713	0 3.208.154 -3.208.154
Bestemmingsreserve tunnel Sluiskil toename reserve	afname budg. ruimte	SOLL (model) IST (raming coda) mutatie (incidenteel)	0 *	-14.400.000 0 -14.400.000	-36.800.000 0 -36.800.000	-6.900.000 0 -6.900.000	-5.700.000 0 -5.700.000
<b>Subtotaal: mutatie budgettaire ruimte gerelateerd aan de vrijval van de reserve WOV:</b>				<b>-7.022.459</b>	<b>-36.297.752</b>	<b>-6.294.812</b>	<b>-4.281.708</b>
<b>Groototaal: mutatie budgettaire ruimte</b>				<b>351.544</b>	<b>489.228</b>	<b>438.892</b>	<b>352.056</b>

## **Uitwerking overname aandelen WST NV**

# Inhoud

- Inleiding
- Waardering Aandelen
  - Waardering aandelen o.b.v. rendementseis Financien
  - Waardering risico's
  - Waarde aandelen
- Aanpassing Rijksbijdrage
  - Aanpassing Rijksbijdrage
  - Afkoop Rijksbijdrage
- Herfinanciering
  - Kapitaalmarkt
  - Banklening
  - Onderhandse plaatsing
- Resultaten WST NV en Provincie
  - Huidige situatie
  - Overname aandelen
  - Overname aandelen en aanpassing indexering Rijksbijdrage
  - Overname aandelen en afkoop Rijksbijdrage
  - Overname aandelen en herfinanciering
  - Samenvatting resultaten
- Conclusies & Aanbevelingen voor de onderhandelingsstrategie

# Inleiding

## Aanleiding

De Provincie Zeeland is voornemens om samen met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een tunnel bij Sluiskil (Kanaalkruising Sluiskil (KKS)) te realiseren. De benodigde bekostiging voor deze tolvrije tunnel dient voor een substantieel deel (€75 mln van €250 mln) opgebracht te worden uit de exploitatie van de Westerschelde Tunnel NV (WST).

In dit kader hebben Twynstra Gudde & RebelGroup onderzocht of het verantwoord voor de Provincie Zeeland zou zijn om een bedrag van €75 mln voor Sluiskil voor te financieren op basis van het beschikbare overrendement in de WST NV.

Het antwoord op deze vraag is vervat in de rapportage "Overrendement WST NV". De conclusie is dat er een meer dan verwaarloosbare kans bestaat dat de lening geheel of gedeeltelijk niet zal worden gerecupereerd uit het overrendement van de WST NV.

Een mogelijke alternatief om de realisatie van de Kanaalkruising Sluiskil deels te bekostigen uit de exploitatie van de WST NV, is als de Provincie Zeeland de aandelen van het Rijk in de WST NV overneemt. Deze optie is in de rapportage "Overname Aandelen WesterscheldeTunnel NV" van RebelGroup Advisory voor het eerst in kaart gebracht. In deze rapportage wordt deze optie verder uitgewerkt.

# Inleiding

## Achtergrond

De Provincie Zeeland en het Rijk wensen de Kanaalkruising Sluiskil (KKS) te realiseren. Om deze tunnel te kunnen realiseren, dient nog voor 75 mln. Euro dekking gevonden worden. Overname van de aandelen van het Rijk biedt perspectief om dit te verwezenlijken. Door het aangaan van deze transactie kan de Provincie namelijk:

- de kans vergroten dat er voldoende overrendement gerealiseerd zal worden, en;
- meer autonomie krijgen t.a.v. het beleid van de WST NV.

Door de waarderingsgrondslag van het Rijk kan de Provincie een deel van de overwaarde zekerstellen. Het Rijk wenst haar aandeel namelijk te verkopen tegen een vooropgesteld rendement van 7,5%. Daardoor komt het gehele overrendement – het geprojecteerde rendement ligt momenteel tussen de 7,9% en 8,1% – ten goede van de Provincie.

Daarnaast krijgt de Provincie, doordat zij alle aandelen verwerft, meer autonomie ten aanzien van het beleid van de WST NV. De Provincie is daarmee niet langer gebonden aan het Rijk voor wat betreft het aanvaarden van een lager rendement dan het vooropgestelde rendement van 7,5%. Daarnaast kan de Provincie als enig aandeelhouder zelfstandig het tolbeleid bepalen.

# Inleiding

## Vraagstelling

Een overname van het aandeel van het Rijk is voor de Provincie in potentie een effectieve methode om de realisatie van KKS te verzekeren. Om te kunnen berekenen wat de effecten van een dergelijke transactie is, dient eerst op een drietal terreinen nader onderzoek gedaan worden:

- Waardering van de over te nemen aandelen;
- Aanpassing van de Rijksbijdrage:
  - Om te voorzien in de financieringsbehoefte van de Provincie;
  - Om de WST aantrekkelijker te maken voor externe financiers; of
  - Om risico's af te kopen middels een herziening.
- Herfinanciering van de WST om te voorzien in de financieringsbehoefte van het Rijk.

Deze vraagstukken worden in deze rapportage verder uitgewerkt. Vervolgens wordt berekend wat de gevolgen van deze transacties zijn voor de WST NV en de Provincie. Op basis van deze uitkomsten wordt een voorkeursscenario gedefinieerd en worden aanbevelingen voor de onderhandelingsstrategie geformuleerd.

# Waardering Aandelen

## Inleiding

---

### **Overname aandelen**

De overname door de Provincie Zeeland van de aandelen van het Ministerie van Financiën leidt tot een onderlinge financiële transactie waarvan de waarde wordt bepaald door (1) het rendement dat het Ministerie van Financiën wenst te maken op haar investeringen en (2) de waardering van de risico's die mogelijk bij het Rijk blijven liggen.

# Waardering Aandelen

## Waardering aandelen o.b.v. rendementseis Rijk

Bij de waardebeoordeling van de aandelen is als uitgangspunt gekozen dat de waarde niet wordt berekend op basis van de toekomstige dividenden maar dat het Ministerie van Financiën een overeen te komen rendement vergoed krijgt op haar investeringen in de WST NV tot en met 2007, rekening houdend met reeds uitgekeerde dividenden.

Het overeengekomen rendement bepaalt de te betalen overnamesom, zoals in onderstaande tabel is weergegeven. De overname heeft geen effect op de exploitatie van de tunnel, waardoor het geprojecteerde rendement van de WST NV niet verandert. Het rendement op geïnvesteerd vermogen van de Provincie stijgt, omdat de Provincie de aandelen verkrijgt rekening houdend met een lager rendement (resp. 7% en 7,5%) dan het huidige voorspelde rendement (7,77%, inclusief € 75 mln. t.b.v. de realisatie KKS).

	Geeist rendement Staat	
	7,00%	7,50%
Overnamesom	€ 899.000.000	€ 936.000.000
Rendement WST	7,77%	7,77%
Rendement Provincie	8,35%	8,01%

# Waardering Aandelen

## Waardering risico's

---

# Waardering Aandelen

## Waarde aandelen

---

# Aanpassing Rijksbijdrage

## **Aanpassing exploitatiebijdrage van het Rijk**

De exploitatiebijdrage is gebaseerd op een tripartiete overeenkomst tussen WST NV, Provincie Zeeland en het Ministerie van Verkeer & Waterstaat. Voorlopig wordt alleen uitgegaan van een mogelijke aanpassing van de exploitatiebijdrage van V&W. Een dergelijke aanpassing van de exploitatiebijdrage is in principe een zaak tussen WST NV en het Ministerie van Verkeer & Waterstaat. De Provincie is niet direct betrokken anders dan via de bestaande tripartiete overeenkomst.

De Rijksbijdrage bedroeg in 2007 € 46.007.742. De bijdrage wordt jaarlijks in februari ontvangen en wordt geïndexeerd met de prijsindex voor grond-, water- en wegenbouw (GWW) voor wegen met een gesloten verharding.

Er zijn een tweetal aanpassingen van de exploitatiebijdrage denkbaar die mogelijk voor zowel het Ministerie van Verkeer & Waterstaat als de WST NV van meerwaarde kunnen zijn. Deze aanpassingen zijn:

- Aanpassing van de indexering van de exploitatiebijdrage, of;
- Afkoop van de exploitatiebijdrage.

Deze twee opties worden op de volgende sheets nader uitgewerkt.

# Aanpassing Rijksbijdrage

## Indexering

De Rijksbijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd met de GWW index. Deze index is sinds 1979 jaarlijks met gemiddeld met 3,25% gestegen. De variatie was echter aanzienlijk: de grootste prijsstijging in enig jaar bedroeg 25%, de kleinste prijsstijging was een krimp van bijna 11 procent.

De grote schommelingen van de index vormen zowel voor het Ministerie van V&W als voor de WST NV een risico. De begroting van het Ministerie wordt met IBOI geïndexeerd. Deze index kent een relatief lage en stabiele groeivoet (ca. 1,5% per jaar). Wanneer het Ministerie betalingen die zij uit haar begroting moet doen geïndexeerd weet met een hoogst variabele index die met enige regelmaat een groeivoet van boven de 10% kent, betekent dit zij begrotingstechnisch een probleem heeft.

Ook voor de WST NV vormt de indexering een bedreiging. De Rijksbijdrage vormt immers een substantieel deel van de opbrengsten van de WST NV. Wanneer de index achter blijft bij de historische ontwikkelingen, heeft dit daarmee een sterk negatief effect op het resultaat.

Voor zowel het Ministerie als voor de WST NV heeft het daarom waarde de index aan te passen met een stabielere indexering, zoals de Consumenten Prijs Index (CPI) of een geharmoniseerde Consumenten Prijs Index (HICP, MUICP, EICP).

# Aanpassing Rijksbijdrage

## Waardering van de Indexering

### Waardering van de Indexering o.b.v. gemiddelde groeivoet

Een indicatie van de waarde is te berekenen door de NCW van de Rijksbijdrage te berekenen rekening houdend met de gemiddelde groeivoet van de verschillende indices.

In onderstaande tabel staat voor verschillende discontovoeten de waarde van de gww, cpi en eicp weergegeven. Ook is het verschil in contante termen tussen de gww en de andere twee indexen berekend.

	Discontovoet			
	7,50%	6,00%	5,00%	4,50%
NCW Rijksbijdrage (index = gww)	€ 754 mln.	€ 873 mln.	€ 968 mln.	€ 1022 mln.
NCW Rijksbijdrage (index = cpi)	€ 712 mln.	€ 820 mln.	€ 908 mln.	€ 957 mln.
NCW Rijksbijdrage (index = eicp)	€ 656 mln.	€ 751 mln.	€ 828 mln.	€ 871 mln.
Waarde inruil index gww - cpi	€ 42 mln.	€ 52 mln.	€ 61 mln.	€ 65 mln.
Waarde inruil index gww - eicp	€ 98 mln.	€ 121 mln.	€ 140 mln.	€ 151 mln.

Op basis van deze berekeningen blijkt dat het inruilen van de gww voor de cpi of de eicp een waarde van respectievelijk ca. 50-65 mln. en ca. 100-150 mln. vertegenwoordigt.

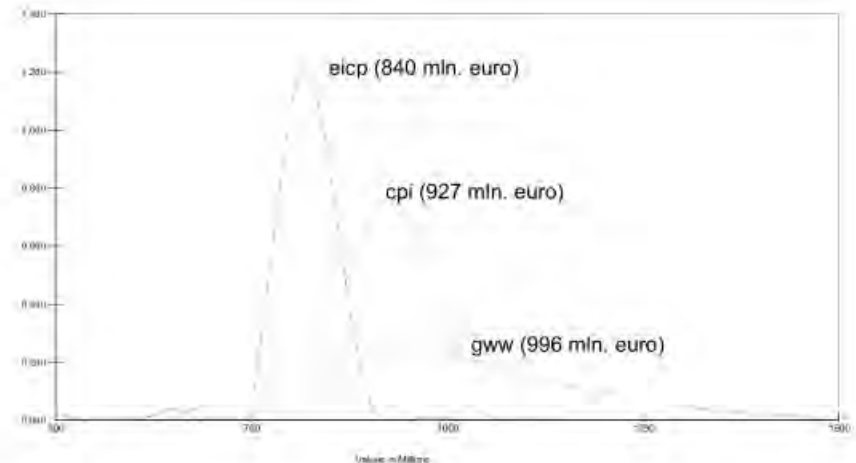
# Aanpassing Rijksbijdrage Waardering van de Indexering

## Waardering indexering o.b.v. Monte-Carlo-analyse

Een waardering o.b.v. de gemiddelde groeivoet gaat echter voorbij aan het feit dat de ontwikkeling niet zeker is, maar dat de groeivoet per jaar sterk kan variëren. Om de impact van de variërende groeivoet inzichtelijk te maken, is een Monte-Carlo-analyse uitgevoerd. Daarbij is uitgegaan van de uitgangspunten zoals opgenomen in de onderstaande tabel.

In deze tabel zijn ook verwachte waarde van de Netto Contante Waarde Rijksbijdrage opgenomen (verdisconteerd tegen 4,5%) en het 90% betrouwbaarheidsinterval. Op basis van de verwachte waarde is de inruil van de gww-indexering voor de cpi of eicp respectievelijk € 69 mln. en € 156 mln. waard.

	gww	cpi	eicp
<b>Gemiddelde</b>	3,28%	2,68%	1,82%
<b>Std. dev.</b>	6,55%	1,74%	0,46%
<b>Verwachte waarde Rijksbijdrage</b>	996	927	840
<b>Betrouwbaarheidsinterval (90%)</b>			
- ondergrens	729	857	823
- bovengrens	1.320	1.003	857



# Aanpassing Rijksbijdrage

## Afkoop Rijksbijdrage

Door de Rijksbijdrage af te kopen kan de WST NV liquide middelen vrijmaken om uit te keren aan de Provincie, zodat de Provincie de aanschaf van de aandelen kan financieren, of om de KKS te financieren.

De som die V&W eenmalig zou betalen in plaats van de jaarlijkse exploitatiebijdrage is sterk afhankelijk van het rentepercentage (discontovoet) dat gebruikt wordt om de toekomstige exploitatiebijdragen contant te maken. In onderstaande tabel staat de waarde van de Rijksbijdrage weergegeven bij verschillende discontovoeten en indexeringen.

	Discontovoet			
	7,50%	6,00%	5,00%	4,50%
<b>NCW Rijksbijdrage (index = 3,00%)</b>	€ 734 mln.	€ 848 mln.	€ 939 mln.	€ 991 mln.
<b>NCW Rijksbijdrage (index = 3,28%)</b>	€ 754 mln.	€ 873 mln.	€ 968 mln.	€ 1022 mln.

Wanneer de Rijksbijdrage contant gemaakt zou worden tegen het percentage waartegen de aandelen worden gewaardeerd (7,5%), is de Rijksbijdrage (bij een groeivoet van 3%) ongeveer € 734 mln. waard. Een dergelijk hoge discontovoet doet echter geen recht aan het zekere risicoprofiel van de Rijksbijdrage. De interne rekenrente van Financiën (2,5% reëel, 4,5% nominaal) is, gegeven de zekerheid van de bijdrage, een betere waarderingsgrondslag. Indien voor deze discontovoet gekozen wordt, is de bijdrage € 257 mln. meer waard.

Vooralsnog wordt overigens aangenomen dat de gww-index jaarlijks 3% groeit. Historisch gezien groeit de index echter jaarlijks met ca. 3,28%. Dit verschil vertegenwoordigt een waarde van ca. € 20-30 mln..

# Herfinanciering

## Inleiding

De WST NV is momenteel nagenoeg volledig gefinancierd met eigen vermogen (ca. 660 mln. euro dd. 31-12-2006). Indien voor herfinanciering gekozen wordt, wordt vreemd vermogen aangetrokken ter aflossing van het eigen vermogen. Op deze manier kan de Provincie het totaal aan kapitaal dat zij investeert in de WST NV beperken. In het verleden is, tezamen met het Ministerie van Financiën, reeds onderzoek gedaan naar mogelijkheden ten aanzien van herfinanciering.

Anders dan bij de afkoop van de Rijksbijdrage (zie vorige pagina) kunnen alle gelden die door herfinanciering vrijvallen ingezet worden voor het versneld terugbetalen van gestort aandelenkapitaal en aflossen van de agioreserve. Ook zou een deel van de vrijgevallen middelen gebruikt kunnen worden om de KKS te financieren.

De inkomstenstromen van de WST NV kennen verschillende risicoprofielen. Deze risicoprofielen bepalen in hoge mate de financieringsvoorwaarden die in de markt verkregen kunnen worden. De Rijksbijdragen vormen een substantiële en relatief zekere inkomstenbron. Op basis van de Rijksbijdragen zijn daarom aantrekkelijke financieringsvoorwaarden haalbaar.

Op basis van eerste analyses lijkt herfinanciering een realistisch en aantrekkelijk alternatief. De te verwachten resultaten van herfinanciering zijn echter sterk afhankelijk van de verkregen financieringsvoorwaarden. Dit vraagt naar een nader onderzoek rond de mogelijke financieringsvormen en -voorwaarden. Daarom is deze optie in deze rapportage nog niet verder uitgewerkt.

# Herfinanciering

## Condities en uitgangspunten

- De WST kent een unieke contractueel-juridische structuur. Financiering zou niet tot een wezenlijk andere structuur moeten leiden door bijvoorbeeld de introductie van een concessie overeenkomst.
- Het risicoprofiel van de financiering is met name contractueel omdat binnen een maximum de leningsverplichtingen volledig uit de exploitatiebijdrage voldaan kunnen worden. Het contractuele risico heeft dan betrekking op situaties waarin de exploitatiebijdrage zou worden gedisccontinueerd.
- Het gaat om lange termijn financiering, d.w.z. 25 jaar minus een redelijke debt tail. Niet om korte termijn financiering van het overnamebod.
- Verzekeringen van belangrijkste risico's lijkt noodzakelijk. De Staat moet een rol nemen als verzekeraar in *last resort*.
- Geen verpanding van de aandelen, wel mogelijk afspraken over beperking van de overdracht van aandelen aan private partijen (blokkade voor privatisering)

# Herfinanciering

## Drie mogelijke vormen

### Banklening

- Aanwijzen van 3 Mandated Lead Arrangers die samen het geheel onderschrijven ("underwriting").
- Financiering is 'gekoppeld' aan de exploitatiebijdrage. Deze kan in uitzonderlijke gevallen gestopt worden, banken zullen bescherming zoeken tegen dergelijke gevallen (verzekeringen) en aan tafel willen zitten als het geheel mis gaat (instap rechten).
- Vorm van de lening: directe trekking van totale bedrag; annuitaire aflossing; nominale vaste rente evt variabele rente omdat er een hedge is via de indexering van de exploitatiebijdrage.
- Voordeel: snelheid, geen ratingproces en gebruik kunnen maken van expertise bij de banken.
- Nadeel: noodzaak tot kleine aanpassingen van het contractueel-juridisch kader (instaprechten).

### Kapitaalmarktfinanciering

- Eenmalige uitgifte van obligaties op de kapitaalmarkt.
- Kapitaalmarkt biedt op zich de scherpste prijs, de omvang van de obligatielening is voldoende groot om schaalvoordelen te benutten.
- Een combinatie van banken onderschrijft de uitgifte van de obligaties.
- Een rating van een rating agentschap (S&P, Moody's, Fitch) is nodig voor de prijsvorming van de obligatie.
- De rating kan verbeterd worden door de obligatie te 'verzekeren' bij gespecialiseerde verzekeraars die de rating dan verhogen tot triple A
- Voordeel: scherpe prijs.
- Nadeel: lange doorlooptijd.

### Ondershandse lening

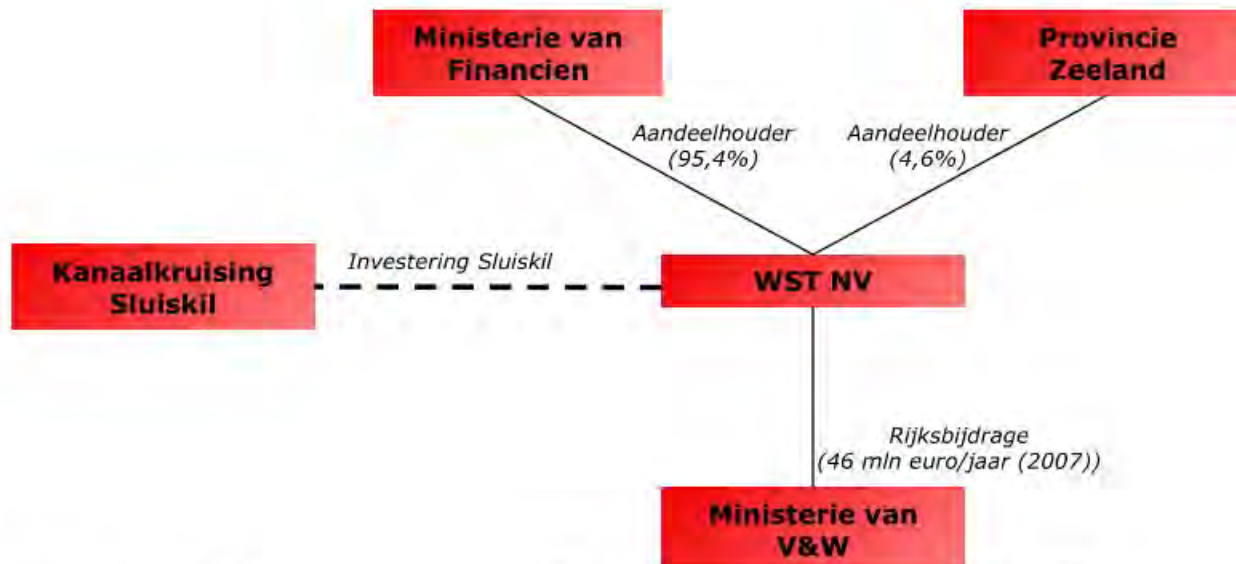
- Directe lening door grote instituties beleggers zoals pensioenfondsen. Waarschijnlijk wordt de totale lening in drieën geknipt.
- Lening tegen reële rente verhoogd met de daadwerkelijke inflatie (index linked lening)
- Hiervoor is een herindexering van de exploitatiebijdrage nodig om deze 1-op-1 te laten lopen met de financiering.
- Geen rating, maar beoordeling van het risico door de financiers
- Voordeel: snelheid, beoordeling van de risico's door partijen die wrs met een positievere blik naar de risico's kijken (ABP heeft goed politiek netwerk in Den Haag).
- Nadeel: prijsvorming is niet optimaal door gebrekkige concurrentie.

# Resultaten WST NV en Provincie

## Huidige situatie

De WST NV is op dit moment (nagenoeg) volledig gefinancierd met Eigen Vermogen van Rijk en Provincie. De Provincie Zeeland heeft een belang van 4,6%, het Rijk (Ministerie van Financiën) heeft het overige deel (95,4%) van het eigen vermogen gefourneerd.

Daarnaast ontvangt WST NV jaarlijks een bijdrage van het Rijk (Ministerie van V&W) voor de exploitatie van de WST. Voor 2007 is deze bijdrage vastgesteld op ca. 46 mln. euro. Deze bijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd met de gww-index.



# Resultaten WST NV en Provincie Uitgangspunten

## Uitgangspunten

Overname aandelen:

Transactie vindt plaats op 1 januari 2008;

Waarde aandelen 900 mln. euro

Investering Sluiskil:

75 mln. euro (p.p. 2006)

Ten laste van balans WST NV (geen voorfinanciering door de Provincie)

Realisatie in 2009 / 2010

Inflatie 3% per jaar

uitgaven die WST NV tot 2007 heeft gedaan aan voorbereiding zijn verondersteld te zijn gedekt uit bijdragen van Rijk en Provincie

- Uitgangspunten

- Overname aandelen:

- Transactie vindt plaats op 1 januari 2008;
- Waarde aandelen 936 mln. euro

- Investering Sluiskil:

- 75 mln. euro (p.p. 2006)
- Ten laste van balans WST NV (geen voorfinanciering door de Provincie)
- Realisatie in 2009 / 2010
- Inflatie 3% per jaar
- uitgaven die WST NV tot 2007 heeft gedaan aan voorbereiding zijn verondersteld te zijn gedekt uit bijdragen van Rijk en Provincie

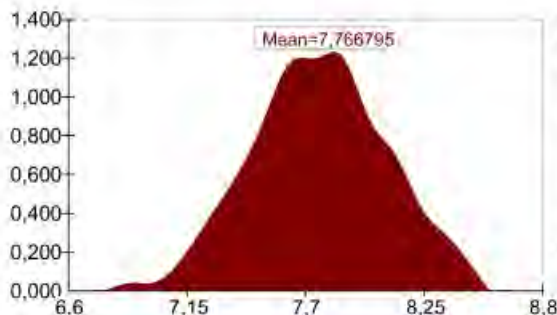
# Resultaten WST NV en Provincie

## Huidige situatie

In onderstaande tabel is de balans weergegeven vlak voor en vlak na de beoogde transactie-datum. Aangezien in de huidige situatie geen transactie plaatsvindt, is geen mutatie zichtbaar.

	31-12-2007	1-1-2008		31-12-2007	1-1-2008
Investeringen	777	777	Aandelenkapitaal	76	76
Afschrijvingen	-124	-124	Agioreserve	547	547
Netto waarde investering	654	654	Winstreserve	17	17
Werkkapitaal	6-	6-	Totaal Eigen Vermogen	640	640
Totaal debit	648	648	Totaal Vreemd Vermogen	8	8
			Totaal credit	648	648

Op basis van een Monte-Carlo-simulatie is een bandbreedte van het rendement van de WST NV en de Provincie berekend. In de huidige situatie zijn beide aan elkaar gelijk.

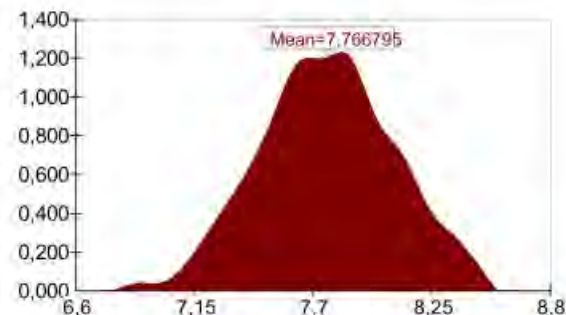


Rendement WST NV

21 augustus 2024

	WST NV	Provincie
Verwacht rendement	7,77%	7,77%
Betrouwbaarheidsinterval		
- onderwaarde	7,23%	7,23%
- bovenwaarde	8,31%	8,31%
Kans op rendement < 7,5%	20,02%	20,02%

Uitwerking overname aandelen W  
esterscheddetunnel NV



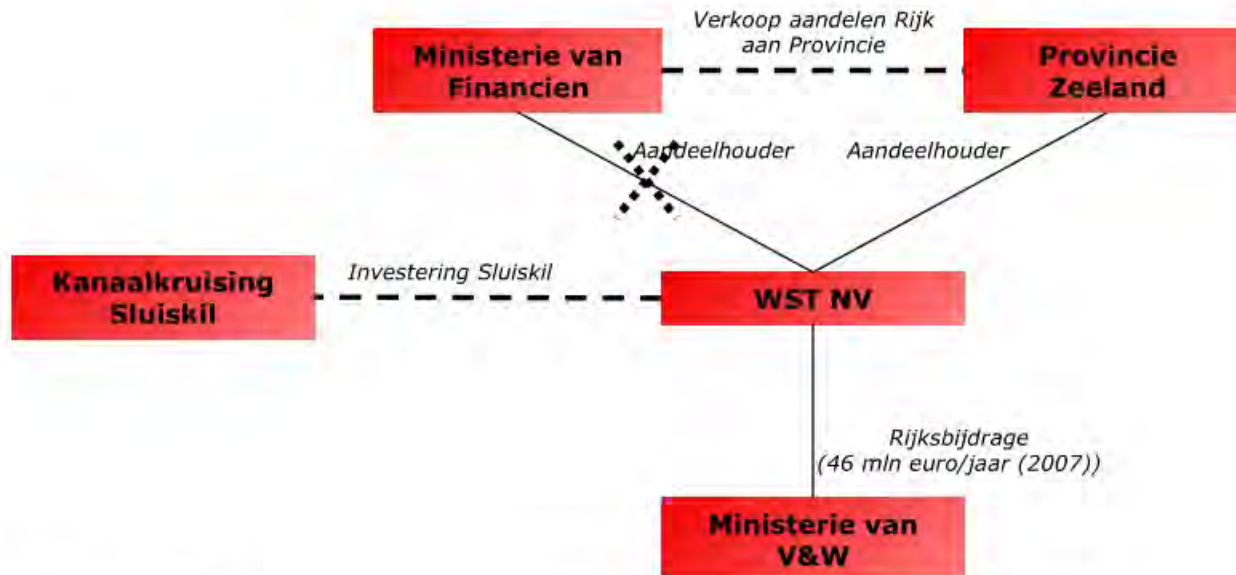
Rendement Provincie

21

# Resultaten WST NV en Provincie Overname aandelen

Wanneer de Provincie Zeeland de aandelen van het Rijk zou overnemen, is dit geval in beginsel enkel een transactie tussen het Ministerie van Financiën en de Provincie Zeeland. Op het niveau van de WST NV zijn er geen wijzigingen.

Aangenomen wordt dat de Provincie € 936 mln. betaald voor de aandelen van het Rijk. Deze prijs is gebaseerd op de 7,5% rendementseis van Financiën.

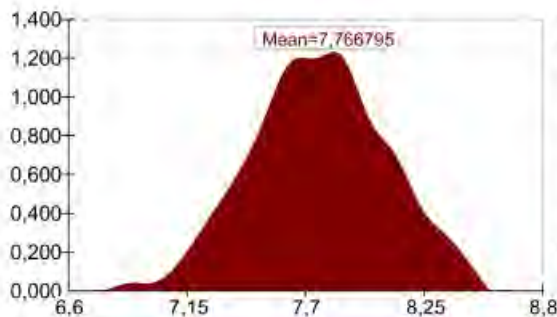


# Resultaten WST NV en Provincie Overname aandelen

In onderstaande tabel is de balans weergegeven vlak voor en vlak na de beoogde transactie-datum. De aandelentransactie heeft geen effect op de WST NV, zodat geen mutaties zichtbaar zijn.

	31-12-2007	1-1-2008		31-12-2007	1-1-2008
Investeringen	777	777	Aandelenkapitaal	76	76
Afschrijvingen	-124	-124	Agioreserve	547	547
Netto waarde investering	654	654	Winstreserve	17	17
Werkkapitaal	6-	6-	Totaal Eigen Vermogen	640	640
Totaal debit	648	648	Totaal Vreemd Vermogen	8	8
			Totaal credit	648	648

De Monte-Carlo-simulatie toont aan dat door overname van de aandelen van het Rijk, de Provincie een hoger verwacht rendement heeft. Hoewel de spreiding is groter is en de onderwaarde lager is dan die van de WST NV, is de kans op een rendement onder de 7,5% kleiner.

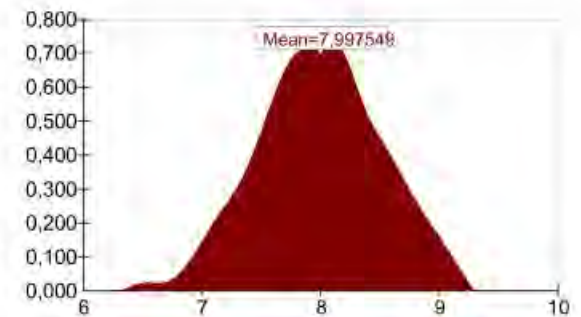


Rendement WST NV

21 augustus 2024

	WST NV	Provincie
Verwacht rendement	7,77%	8,00%
Betrouwbaarheidsinterval		
- onderwaarde	7,23%	7,10%
- bovenwaarde	8,31%	8,91%
Kans op rendement < 7,5%	20,02%	17,80%

Uitwerking overname aandelen W  
esterschedetunnel NV



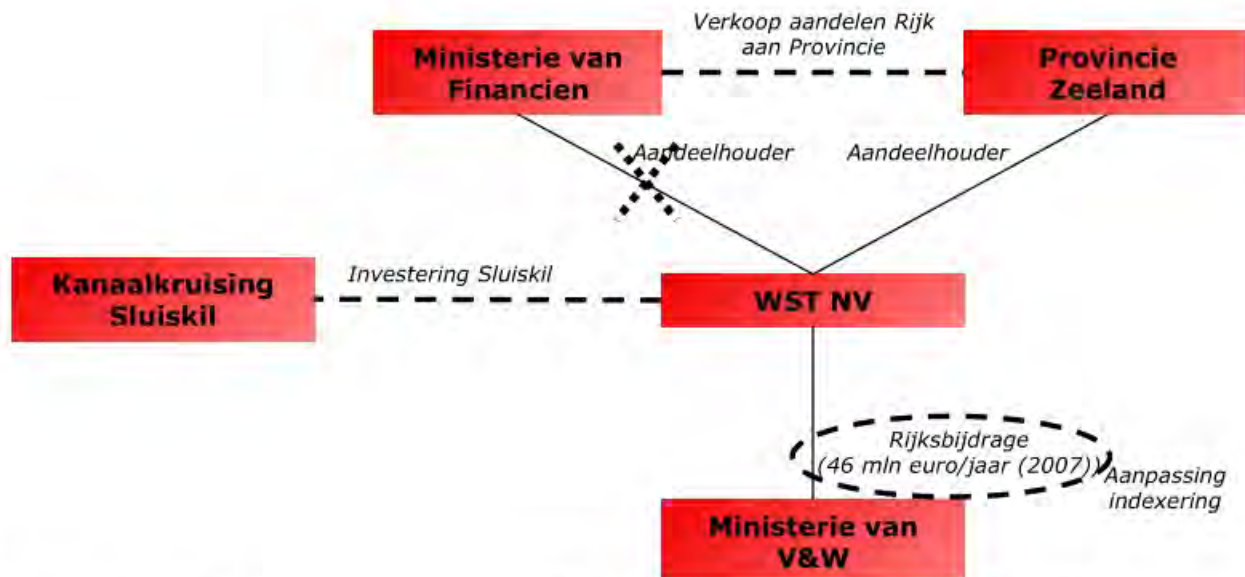
Rendement Provincie

23

# Resultaten WST NV en Provincie

## Overname aandelen en aanpassing indexering

Aangenomen wordt dat, naast de aandelentransactie tussen Rijk en Provincie, de WST NV en het Ministerie van V&W een aanpassing van de indexeringsformule van de Rijksbijdrage overeenkomen. De gww-indexering wordt ingeleverd voor de eicp en in ruil daarvoor ontvangt de WST NV eenmalig een afkoopsom van € 150 mln.



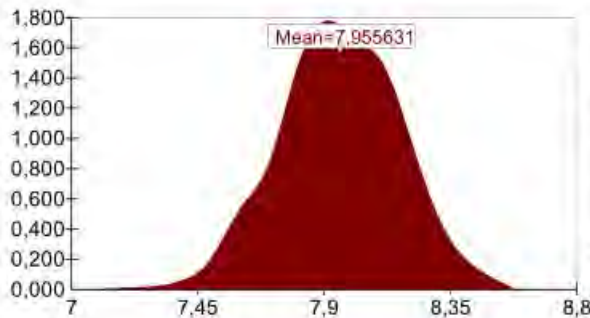
# Resultaten WST NV en Provincie

## Overname aandelen en aanpassing indexering

In onderstaande tabel is de balans weergegeven vlak voor en vlak na de beoogde transactie-datum. De afkoop van de indexering is geactiveerd als lange termijn schuld, de beschikbare kas wordt uitgekeerd als agio.

	31-12-2007	1-1-2008		31-12-2007	1-1-2008
Investeringen	777	777	Aandelenkapitaal	76	76
Afschrijvingen	-124	-124	Agioreserve	547	427
Netto waarde investering	654	654	Winstreserve	17	17
Werkkapitaal	6-	6-	Totaal Eigen Vermogen	640	520
			Totaal Vreemd Vermogen	8	8
			Inruil indexering	0	120
Totaal debit	648	648	Totaal credit	648	648

De Monte-Carlo-simulatie laat een aanzienlijke stijging van het rendement zien. Dit is te verklaren doordat voor de waardering van de inruil een lagere discontovoet wordt gehanteerd dan voor het geëiste rendement.

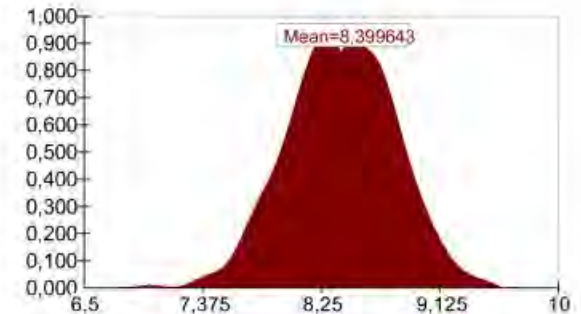


Rendement WST NV

21 augustus 2024

	WST NV	Provincie
Verwacht rendement	7,96%	8,40%
Betrouwbaarheidsinterval		
- onderwaarde	7,59%	7,72%
- bovenwaarde	8,31%	9,05%
Kans op rendement < 7,5%	2,10%	1,58%

Uitwerking overname aandelen W  
esterscheldetunnel NV



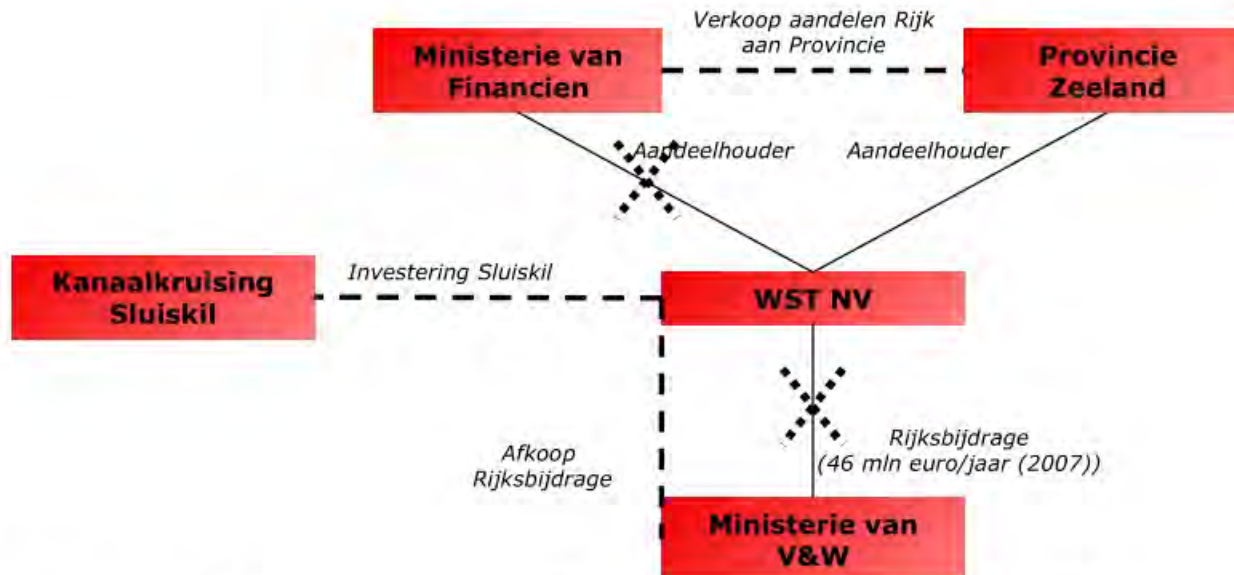
Rendement Provincie

25

# Resultaten WST NV en Provincie

## Overname aandelen en afkoop Rijksbijdrage

In dit scenario koopt de Provincie niet alleen de aandelen van het Rijk, maar wordt tevens overeengekomen dat het Ministerie van V&W de Rijksbijdrage aan de WST NV afkoopt. Hiervoor ontvangt de WST NV eenmalig een som van € 848 mln.



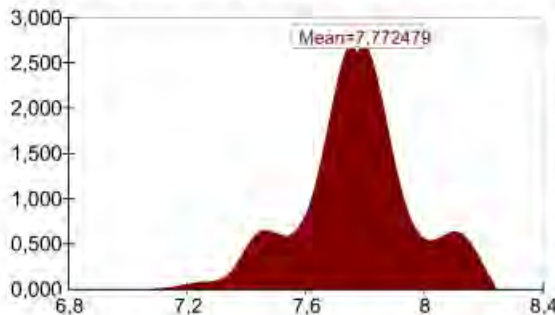
# Resultaten WST NV en Provincie

## Overname aandelen en afkoop Rijksbijdrage

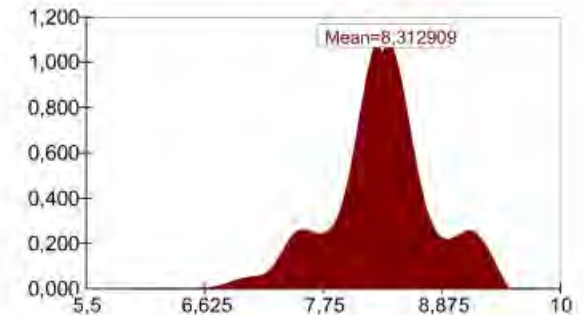
In onderstaande tabel is de balans weergegeven vlak voor en vlak na de beoogde transactie-datum. De afkoop van de Rijksbijdrage is geactiveerd als lange termijn schuld, de beschikbare kas wordt uitgekeerd als agio.

	31-12-2007	1-1-2008		31-12-2007	1-1-2008
Investeringen	777	777	Aandelenkapitaal	76	76
Afschrijvingen	-124	-124	Agioreserve	547	
Netto waarde investering	654	654	Winstreserve	17	17
			Totaal Eigen Vermogen	640	93
Werkkapitaal	6-	295	Totaal Vreemd Vermogen	8	8
			Afkoop Rijksbijdrage	0	848
Totaal debit	648	949	Totaal credit	648	949

De Monte-Carlo-simulatie genereert vergelijkbare resultaten ten aanzien van het verwacht rendement van de WST NV zien, maar doordat met de afkoop een aanzienlijk risico weggenomen wordt, neemt de spreiding sterk af. Dit vertaald zich naar substantieel betere resultaten voor de Provincie.



	WST NV	Provincie
Verwacht rendement	7,77%	8,31%
Betrouwbaarheidsinterval		
- onderwaarde	7,43%	7,43%
- bovenwaarde	8,12%	9,19%
Kans op rendement < 7,5%	9,90%	6,50%



Rendement WST NV

21 augustus 2024

Uitwerking overname aandelen W  
esterscheddetunnel NV

Rendement Provincie

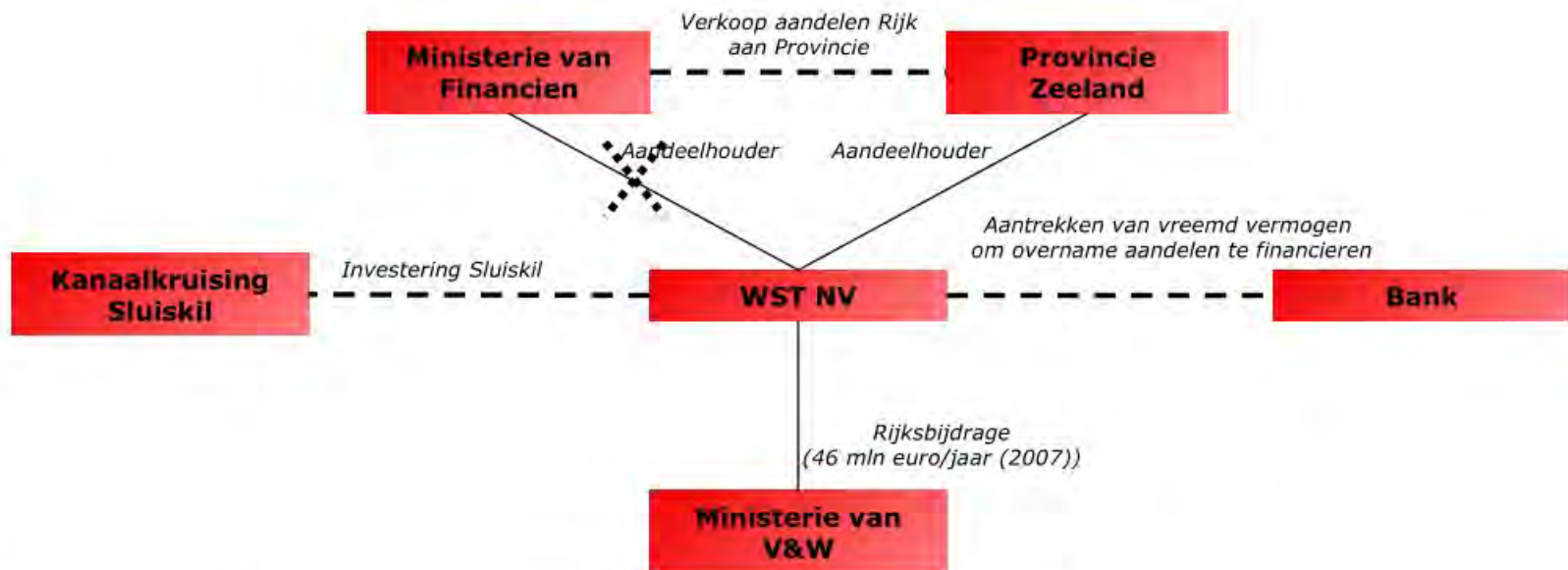
27

# Resultaten WST NV en Provincie

## Overname aandelen en herfinanciering

In dit scenario wordt verondersteld dat de aanschaf van de aandelen gepaard gaat met het aantrekken van vreemd vermogen door de WST NV. De liquide middelen die zo verkregen worden, worden gebruikt om het agio van de aandeelhouder af te betalen.

Er is aangenomen dat de WST NV een lening aantrekt voor € 700 mln. euro.



# Resultaten WST NV en Provincie

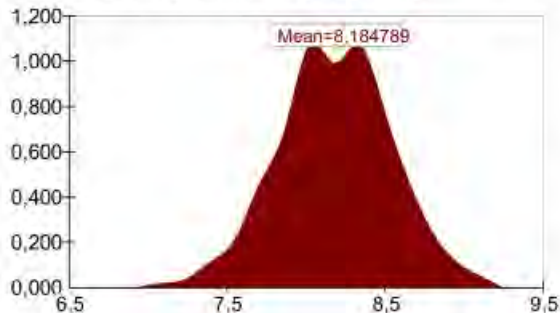
## Overname aandelen en herfinanciering

In onderstaande tabel is de balans weergegeven vlak voor en vlak na de beoogde transactie-datum. De verworven liquide middelen worden zoveel mogelijk ingezet ter terugbetaling van het agio.

	31-12-2007	1-1-2008		31-12-2007	1-1-2008
Investeringen	777	777	Aandelenkapitaal	76	76
Afschrijvingen	-124	-124	Agioreserve	547	
Netto waarde investering	654	654	Winstreserve	17	17
			Totaal Eigen Vermogen	640	93
Werkkapitaal	6-	147			
			Totaal Vreemd Vermogen	8	708
Totaal debit	648	801	Totaal credit	648	801

De Monte-Carlo-simulatie laat verbeterde resultaten zien ten opzichte van de huidige situatie. Het rendement van de WST stijgt naar 8,18%, de Provincie behaalt een rendement van 9%. De kans op een rendement van minder dan 7,5% is voor beide kleiner dan 5%.

Distribution for RoE WST/I25



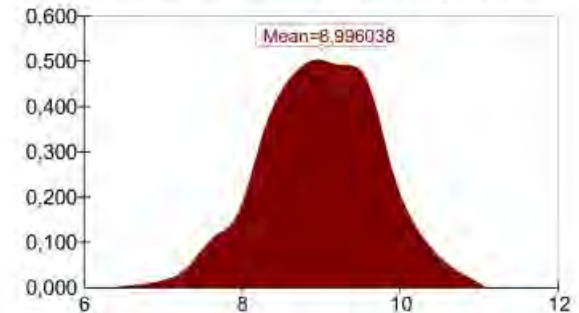
Rendement WST NV

21 augustus 2024

	WST NV	Provincie
Verwacht rendement	8,18%	9,00%
Betrouwbaarheidsinterval		
- onderwaarde	7,57%	7,75%
- bovenwaarde	8,77%	10,20%
Kans op rendement < 7,5%	3,85%	2,85%

Uitwerking overname aandelen W  
esterscheddetunnel NV

Distribution for RoI Provincie (919)/I64



Rendement Provincie

29

# Resultaten WST NV en Provincie Samenvatting

---

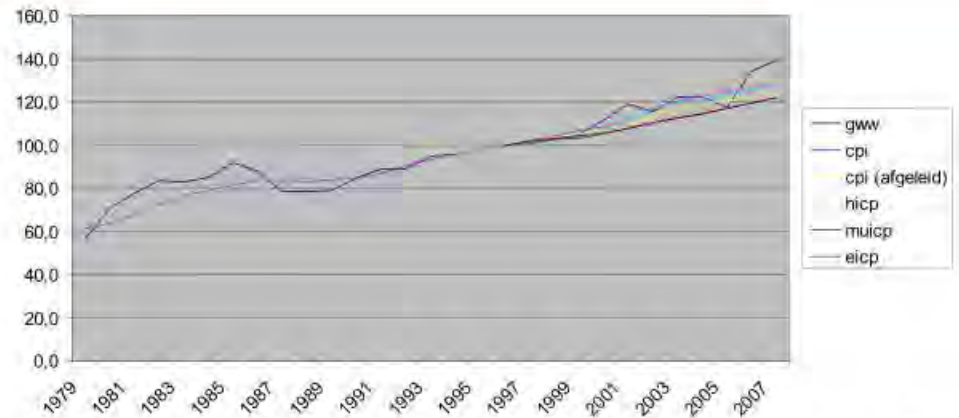
ntb

# Conclusies & Aanbeveling

---

ntb

# Appendix Indices



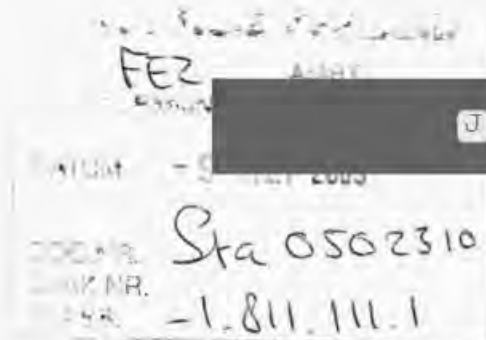
	gww	cpi	cpi*	hicp	muicp	eicp
<b>Meetkundig gem.</b>	3,28%	2,68%	2,00%	2,21%	1,82%	1,82%
<b>Rekenkundig gem.</b>	3,47%	2,69%	2,00%	2,22%	1,82%	1,82%
<b>Std. dev.</b>	6,55%	1,74%	0,76%	1,32%	0,57%	0,46%

## Correlatie matrix

	gww	cpi	cpi*	hicp	muicp	eicp
<b>gww</b>	1,000	0,172-	0,100-	0,062-	0,142	0,047
<b>cpi</b>	0,172-	1,000	0,956	0,821	0,687	0,421
<b>cpi*</b>	0,100-	0,956	1,000	0,722	0,544	0,342
<b>hicp</b>	0,062-	0,821	0,722	1,000	0,578	0,323
<b>muicp</b>	0,142	0,687	0,544	0,578	1,000	0,849
<b>eicp</b>	0,047	0,421	0,342	0,323	0,849	1,000

Inspectie der Rijksfinanciën

het College van gedeputeerde Staten van de Provincie  
Zeeland, t.a.v. dhr. Suurmond  
Postbus 6001  
4330 LA Middelburg



Datum

2 MEI 2005

Uw brief (Kenmerk)

I&V 0500900

Ons kenmerk

IRF 2005-00563 U

Onderwerp

Businesscase Sluiskil

Inlichtingen



Geachte heer Suurmond,

Hierbij geef ik u mijn reactie op een aantal uitgangspunten en overwegingen in de businesscase, voor de toezending waarvan ik u dank zeg. Mijn verzoek is de businesscase hiervoor aan te passen.

De voorgestelde uitvoeringsconstructie, waarbij de NV Westerscheldetunnel (WST) volledig verantwoordelijk wordt voor de realisatie van de Kanaalkruising Sluiskil leidt ertoe dat een mogelijke verkoop van de WST wordt belemmerd. Zo zal het risicoprofiel van WST veranderen; er ontstaan dan immers bouwrisico's en budgetrisico voor WST waardoor private belangstelling voor WST zal afnemen. Het onderbrengen van de ontwikkeling van Sluiskil binnen de WST verlaagt dus het (over)rendement van WST. Verder heb ik twijfels of het onderbrengen van dergelijke werkzaamheden bij WST in overeenstemming is met geldend aanbestedingsrecht. Ik verzoek u de businesscase aan te passen en als uitgangspunt te nemen dat een andere partij dan WST zorg zal dragen voor uitvoering van aanleg en onderhoud van Kanaalkruising Sluiskil.

Het overrendement van de WST kan worden ingezet voor de realisatie van de Kanaalkruising Sluiskil. Deze afspraak wil ik gestand doen, ook in het geval van een eventuele verkoop van de WST.

In de businesscase worden de beheer- en onderhoudlasten van de Kanaalkruising Sluiskil ten laste van de Rijksbegroting gebracht. De businesscase is dus niet zelfstandig sluitend.

Voorts worden de beheer- en onderhoudlasten van de WST in de verlengde tolperiode (2033 tm 2053) ten laste van de Rijksbegroting gebracht. Voor zover een verlengde tolperiode aan de orde is, ligt het in de rede dat allereerst de beheer- en onderhoudlasten van de WST uit de tolopbrengsten worden gedekt alvorens deze middelen voor een andere bestemming kunnen worden aangewend. In de businesscase ware voor de beheer- en onderhoudlasten van zowel de Kanaalkruising Sluiskil als ook de WST een dekking aan te brengen die de Rijksbegroting niet belast.

Er wordt in de businesscase uitgegaan van BTW-vooraf trek. Ook ingeval de aanleg van de Kanaalkruising Sluiskil door de WST zou geschieden, leidt de keuze om geen tol te heffen op de Kanaalkruising Sluiskil er echter toe dat de exploitatie niet in het economische verkeer plaats vindt, waardoor er geen mogelijkheid tot BTW-vooraf trek is. Verder is er geen wederzijdse afhankelijkheid tussen de WST en de Kanaalkruising Sluiskil, in de zin dat de exploitatie van de Kanaalkruising Sluiskil een voorwaarde is voor de exploitatie van de WST of vice versa. Ook om deze reden is BTW-vooraf trek niet mogelijk. In de businesscase ware alsnog de BTW in beeld te brengen.

Het leeuwendeel van de dekking van de aanleg van de Kanaalkruising Sluiskil wordt gevonden door opbrengsten uit een verlengde tolperiode in de WST (2033-2053) contant te maken. In de businesscase wordt terecht vermeld dat hiervoor vreemd vermogen dient te worden aangetrokken (de tolopbrengsten uit de periode 2033-2053 moeten immers worden voorgefinancierd). De rentelasten van deze financiering zijn niet in beeld gebracht. Dit hoort wel te geschieden.

Als alternatief voor de dekking uit de verlenging van de tolperiode wordt in de businesscase het contant maken van de tolopbrengsten genoemd met dekking uit de emissie van aandelen. Een vergroting van het eigen vermogen doet echter het rendement dalen waardoor de dekking uit het overrendement onder druk komt te staan. Anders gezegd, er is geen rekening gehouden met marktconforme financieringslasten.

Dekking door verlenging van de tolperiode WST vergt een juridisch en bestuurlijk traject. Daarnaast zal deze dekking zich pas over 28 jaar materialiseren en deze is derhalve met grote onzekerheden omgeven. Alternatieven als verhoging toltarief WST danwel tolheffing op de Kanaalkruising Sluiskil zijn niet uitgewerkt. Ik verzoek u om deze alternatieven te onderzoeken. Overigens ben ik van mening dat financiering uit eigen middelen van de Provincie als meest voor de hand liggende financieringsbron moet worden beschouwd. Hierbij merk ik op dat in de businesscase een onderbouwing van het extra verkeer in de WST dat wordt veroorzaakt door openstelling van de Kanaalkruising Sluiskil ontbreekt.

In de businesscase wordt alleen ingegaan op de variant van een tunnel. Mogelijk zijn er andere (en minder dure) oplossingen voor de Kanaalkruising Sluiskil die voor uitwerking in aanmerking komen.

De cijfermatige onderbouwing in de businesscase is op sommige punten summier; een verdere verdieping van de cijfers is wenselijk. Voorts ontbreekt in de businesscase een heldere risico-inventarisatie. Deze zal alsnog moeten worden opgenomen.

Ik meen dat een verdiepte aanleg van de Kanaalkruising Sluiskil als één van verschillende opties deel uitmaakt van onderzoek.

Tenslotte merk ik op dat de Provincie Zeeland in het geval dat de Staat zijn aandelen WST verkoopt het recht heeft haar belang eveneens te verkopen. Ook is het mogelijk dat de Provincie Zeeland als koper van de aandelen van de Staat optreedt. Hierover is reeds ambtelijk gesproken tussen mijn ministerie en uw provincie. Ik verzoek u om vóór 1 juni a.s. de intentie van de Provincie Zeeland bij een eventuele verkoop van de WST kenbaar te maken.

De Minister van



Directie Financieringen

De provincie Zeeland  
tav dhr Suurmond  
Postbus 6001  
4330 LA MIDDELBURG

PROVINCIE ZEELAND	
AFD. FE2	AMBT
AFD. TERMIJN	J
DATUM	19 MEI 2005
DOG.NR.	Sta 050 2511
ZAAK NR.	
CLASS.	-1.811.112

Datum  
13 mei 2005

Uw brief (Kenmerk)

Ons kenmerk  
Fin 2005-483M

Inlichtingen

Onderwerp  
Westerscheldetunnel

J  
J @minfin.nl

Geachte heer Suurmond,

Het deed mij genoeg dat mijn ambtenaren met u en uw ambtenaren van gedachten konden wisselen over een eventuele verkoop van aandelen NV Westerscheldetunnel (WST) op woensdag 11 mei jl.

In het gesprek gaf u aan, dat er bij u nog onduidelijkheid bestaat over de situatie na eventuele verkoop van de aandelen in de WST door de Staat, in het bijzonder indien de aandelen in handen komen van een private partij. Concreet gaf u aan belang te hechten aan door de overheid te treffen regelingen op de volgende gebieden:

- Voorwaarden voor de exploitatiebijdrage;
- Onderhoudsniveau van de tunnel gedurende de concessieperiode;
- Kwaliteit van de tunnel na afloop van de concessieperiode;
- Tariefstelling van de WST;
- Faillissement van WST;
- Relatie verkoop WST en aanleg kanaalkruising Sluiskil.

Voor wat betreft de eerste vijf punten kan ik u melden, dat thans een concessie-overeenkomst binnen het Rijk in voorbereiding is, waarin dergelijke punten worden geadresseerd. Op 25 mei aanstaande zal een nader gesprek plaatsvinden tussen uw ambtenaren en medewerkers van het Ministerie van Financiën en Norton Rose, waarin de structuur en onderwerpen van een concessie-overeenkomst nader toegelicht worden. Aangezien wij streven naar afronding van de concept-concessie per 31 mei aanstaande, verzoek ik u eventuele additionele aandachtspunten voor die datum aan mij kenbaar te maken. Gelet op uw belangen wil ik de concept-concessie zo spoedig mogelijk met u delen.

Met betrekking tot de kanaalkruising Sluiskil verwijs ik naar de bij u bekende eerdere toezeggingen van mijn minister, alsmede de correspondentie tussen de provincie en het ministerie over de business case van de kanaalkruising Sluiskil.

Ten slotte begrijp ik van u, dat de Provincie Zeeland nog geen finale afweging heeft kunnen maken of zij haar belang in de WST eveneens wenst te verkopen, dan wel als koper wenst op te treden of haar huidige belang wenst te continueren. Mocht er in dit verband bij u nog onduidelijkheden bestaan die uw besluitvorming mogelijk in de weg staan of vertragen, dan staan wij en onze adviseurs tot uw beschikking.

Wij spraken in een eerder stadium af, dat u uw standpunt per 1 juni kenbaar zou maken. U hebt kenbaar gemaakt eerst inzicht te willen hebben in de beoogde concessie-overeenkomst, alvorens een standpunt inzake de verkoop van aandelen te bepalen. Ik heb daar begrip voor, maar zou wel voortgang in het proces willen behouden. Ervan uitgaande dat u van mij een concept-concessie in de eerste week van juni ontvangt, hoop ik per 15 juni van u een voorlopig standpunt ten aanzien van aandeelhouderschap in WST door de Provincie te mogen vernemen.

Ik hoop dat het verdere proces in goede samenwerking kan worden voortgezet.

Met vriendelijke groet,

 J

Plaatsvervangend directeur Financieringen

 J

Zie volgende volgnmap?



Provinciehuis Abdij 6 Middelburg Postadres: postbus 6001 4330 LA Middelburg  
telefoon (0118) 63 10 11 fax (0118) 62 69 49

bericht op brief van: 2 mei 2005  
uw kenmerk: IRF 2005-00563 U  
ons kenmerk: sta 0502636  
afdeling: Financieel-economische Zaken  
bijlage(n): geen  
behandeld door:  J  
doorkiesnummer:  
onderwerp: Standpuntbepaling aandeelhouderschap NV Westerscheldetunnel

Aan de Minister van Financiën,  
de heer drs. G. Zalm  
Postbus 20201  
2500 EE 's-GRAVENHAGE

verzonden: 14 JUNI 2005

Middelburg, 7 juni 2005

Geachte heer Zalm,

Naar aanleiding van uw brief van 2 mei 2005 over de businesscase Sluiskil en de brief van 13 mei 2005 van uw Directie Financieringen over de mogelijke aandelenverkoop NV Westerscheldetunnel, vragen wij uw aandacht voor een aantal zaken in relatie tot ons aandeelhouderschap in de NV Westerscheldetunnel.

Met genoegen nemen wij kennis van de herbevestiging van de afspraak inzake het gebruik van het zogenaamde overrendement van de NV Westerscheldetunnel (WST) voor de realisatie van de Kanaalkruising bij Sluiskil, alsmede de toezegging uwerzijds dat deze afspraak ook geldt in geval van een eventuele vervreemding van de aandelen WST. Wij wijzen er in dit verband op dat de businesscase aantoont dat de haalbaarheid van het project staat of valt met de extra inkomsten die het gevolg zijn van een verlenging van de tolperiode. Dit laatste gaat hoe dan ook gepaard met een tijdvergend bestuurlijk en wetgevingstechnisch proces. Gaarne vernemen wij van u op welke wijze aan het bezwaar dat derhalve kleeft aan een spoedige vervreemding van de aandelen tegemoet zou kunnen worden gekomen.

Mede naar aanleiding van uw opmerkingen over de businesscase komen wij tot de conclusie dat een aantal onderwerpen van financierings- en risicotechnische aard verder dient te worden uitgewerkt. Tevens zijn wij van mening dat het zinvol is om de onderwerpen financiering tunnel Sluiskil en vervreemding WST niet langer separaat te behandelen. Inzicht in de gevolgen van de verschillende financieringsmodellen en vervreemdingsvarianten is een noodzakelijke voorwaarde voor de Provincie Zeeland om tot een integraal oordeel te kunnen komen. Gelet op het gezamenlijke belang van een evenwichtig politiek-bestuurlijk besluitvormingsproces verzoeken wij u dan ook om directe medewerking van de zijde van het Rijk.

Het aandelenbezit in de NV Westerscheldetunnel vertegenwoordigt voor de Provincie Zeeland een groot maatschappelijk en financieel belang. Om te kunnen komen tot een weloverwogen politiek-bestuurlijk standpunt ten aanzien van het al dan niet continueren daarvan, is het allereerst noodzakelijk te beschikken over kennis van en inzicht in de voorwaarden waaronder een eventuele verkoop plaatsvindt. Voor een beoordeling van de voorwaarden waaronder de aandelen aan derden kunnen worden verkocht, is het noodzakelijk te beschikken over de concessieovereenkomst. Hierover zijn wij momenteel overigens in goed overleg met medewerkers van uw Ministerie.

Voor wat betreft de mogelijkheid van verwerving van de aandelen van de Staat door de Provincie Zeeland, zoals door u gesuggereerd in uw brief van 13 mei jl., willen wij wijzen op de bestaande aanbiedingsregeling, zoals opgenomen in de aandeelhoudersovereenkomst van 9 november 1998 tussen de Staat der Nederlanden (in dezen vertegenwoordigd door de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Financiën) en de Provincie Zeeland. Wij gaan er vanuit dat de betreffende aanbiedingsregeling nog steeds van kracht is en dat de daarin verankerde uitgangspunten en principes met betrekking tot de vervreemding van de aandelen zullen worden gerespecteerd.

Eerst nadat alle relevante informatie is ontvangen en –eventueel met ondersteuning van externe adviseurs- geëvalueerd, zullen wij als College van Gedeputeerde Staten tot finale besluitvorming kunnen komen. Daarvan zal de realiseerbaarheid van de tunnel Sluiskil een belangrijk onderdeel uitmaken.

Tenslotte maken wij nog melding van het feit dat de besluitvorming binnen de Provincie Zeeland gebonden is aan trajecten, procedures en regels die door ons College maar zeer ten dele te beïnvloeden zijn. Door ons College wordt een voorstel aan Provinciale Staten gedaan, dat vervolgens eerst in één van de Statencommissies wordt behandeld teneinde te bepalen of het voorstel beslissingsrijp is. Als de commissie van mening is dat dit het geval is, dan wordt het voorstel door het Presidium geagendeerd voor de eerstvolgende statenvergadering. Omdat Commissies, het Presidium en Provinciale Staten volgens een vast en restrictief schema vergaderen, dient doorgaans rekening te worden gehouden met een minimum doorlooptijd van 2 à 3 maanden (tussen het moment van besluitvorming door ons College en door Provinciale Staten).

Het gehele proces van informatieverzameling, evaluatie en bestuurlijke besluitvorming overziende, komen wij tot de conclusie dat de door u voorgestelde reactietermijn hiermee niet verenigbaar is.

Graag zouden wij op korte termijn een afspraak met u maken teneinde het in deze brief aan de orde gestelde nader te bespreken.



J

**Stafdeling FEZ****Nota aan GS****Categorie****A-dg**

documentnummer

zaaknummer

verwijsnummer

sta 0502574 / sta 0502636

Sta 0502665

onderwerp

Standpuntbepaling aandeelhouderschap NV Westerscheldetunnel

advies/besluit

Bijgevoegde antwoordbrief verzenden

*Copie aan minister  
V&W Zenden.*

**leden gedeputeerde staten**portefeuillehouder  
Suurmond, J.

paraaf

J

vervanger  
Kramer, M.

paraaf

**besluit**

datum

Nummer

paraaf secretaris voor uitvoering →

*hww*  
J 7 JUNI 2005

6

aantal te paraferen stukken

+ /

**behandeld door**

naam

afdeling

nummer

datum

**parafen****medeparafen**

Afdelingshoofd

datum

2/6

dir/afd

datum

paraaf

Fin. Toets

datum

-

Jur. Toets

Datum

dir/afd

datum

paraaf

Directeur

datum

2/6

-

**aanwijzingen**

terug

/N

JA

nee

numm

J

in bijlagen

alle

1 juni 2005

J:\Ver\organisaties\deelnemingen\NV Westerscheldetunnel\diversen\evaluatie staatsdeelnemingen\gs-nota voorlopig standpunt aandeelhouderschap (sta 0502665).doc

## Uitleg DG:

Betreft informatie die mogelijk nog in een onderhandelingstraject zal worden gebruikt.

## Voorgeschiedenis / inleiding:

In maart van dit jaar heeft u de update businesscase Sluiskil vastgesteld en deze toegezonden aan de Ministers van Verkeer & Waterstaat en Financiën. Vervolgens heeft op ambtelijk en bestuurlijk niveau overleg plaatsgevonden met genoemde ministeries. Van de zijde van het Ministerie van Financiën is ook een schriftelijke reactie ontvangen (zie bijgevoegde brief van 2 mei 2005; **bijlage 1**). De brief gaat voor het grootste deel in op de businesscase Sluiskil, maar sluit af met een opmerking die betrekking heeft op het dossier dat een belangrijke relatie heeft met Sluiskil: de eventuele aandelenvervreemding door het Rijk. Over dit onderwerp is op 13 mei 2005 een nieuwe brief ontvangen (**bijlage 2**).



## Vraag- en/of probleemstelling:

Kunt u instemmen met bijgevoegde antwoordbrief?

## Actieve informatieplicht (zie informatieplicht)

~~Wel~~/ niet naar PS. Niet op dit moment en in deze vorm. Wel ligt het voor de hand in meer algemene zin informatie te verstrekken aan PS over beide onderwerpen. In november 2004 zijn over de eventuele aandelenverkoop statenvragen gesteld door de VVD. Recentelijk zijn door het PvdA nieuwe vragen gesteld over de achtergronden van de businesscase Sluiskil. Daaruit blijkt naar mijn mening een duidelijke informatiebehoefte bij de statenleden.

## Overweging en advies:

Bij de totstandkoming van bijgevoegde antwoordbrief heeft afstemming plaatsgevonden met   Naar aanleiding van intern overleg over beide dossiers is de afspraak gemaakt dat alle betrokkenen (directie I&V, stafafdeling FEZ, dhr. Philippen) elkaar steeds volledig zullen informeren over de te ondernemen acties en uitgaande correspondentie.

In de antwoordbrief wordt ook gerefereerd aan de aanbiedingsregeling. Onlangs heeft advocatenkantoor Adriaanse & Van der Weel op verzoek van de Provincie Zeeland een juridisch onderzoek ingesteld naar de door het Ministerie van Financiën gebruikte argumenten waarom de aandeelhoudersovereenkomst niet langer geldig zou zijn. Bijgevoegd (**bijlage 3**) treft u de bevindingen van Adriaanse & Van der Weel aan. De conclusies bevestigen nog eens het standpunt zoals dat door de Provincie Zeeland tot op heden is ingenomen, namelijk dat de aanbiedingsregeling wel degelijk van kracht is. Eerder had een interne juridische toets dit ook al uitgewezen.

## Financiële consequenties:

Niet als gevolg van de te verzenden brief. Mogelijk wel in de toekomst, maar dat zal dan t.z.t. aan u worden voorgelegd.

## Voorstel te nemen GS-Besluit (moet identiek zijn aan het voorblad):

Bijgevoegde antwoordbrief verzenden

documentnummer  
sta 0502636

Zaaknummer

verwijsnummer  
sta 0502310 / sta 0502511

onderwerp  
Standpuntbepaling aandeelhouderschap NV Westerscheldetunnel

advies/besluit

Bijgevoegde brief verzenden

**leden gedeputeerde staten**

portefeuillehouder paraaf

Suurmond, J.

vervanger

Kramer, M.

**besluit**

datum nummer paraaf secr. voor uitvoering

7 JUNI 2005

6

aantal te paraferen stukken

**Behandeld door:**

[Redacted] afdeling FEZ [Redacted] datum 31-05-2005

**parafen**

**Medeparafen**

	datum	paraaf	dir/afd	datum	Paraaf
Afdelingshoofd	2/6	[Redacted]	-		
Fin. Toets					
Jur. Toets					
Directeur					

**geadresseerde**

bericht op brief van  
2 mei 2005

Adressering

Aan de Minister van Financiën,  
de heer drs. G. Zalm  
Postbus 20201  
2500 EE 's-GRAVENHAGE

kenmerk geadresseerde  
IRF 2005-00563 U

bijlage(n)  
geen

onderwerp  
Standpuntbepaling aandeelhouderschap NV Westerscheldetunnel

**aanwijzingen**

verwerkt registratuur  
14 JUNI 2005  
tekstverwerking

uiterste verzenddatum  
03-06-2005

14 JUNI 2005

collationeren

paraaf

terug naar ambtenaar J/N

nee

verzenden afschriften aan

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.

[Redacted]

Zie bijgevoegde verzendlijst

[Redacted]


paraaf

paraaf

nummers bijlagen

indien meer afschriften; adreslijst toevoegen

**Adreslijst verzending brief aan Minister Zalm (sta 0502636)**

1.	Minister van Verkeer en Waterstaat Mevrouw drs. K.M.H. Peijs Postbus 20901 2500 EX 's-GRAVENHAGE
2.	
3.	
4.	
5.	
6.	
7.	
8.	
9.	

J

J



Provinciehuys Abdij 6 Middelburg Postadres: postbus 6001 4330 LA Middelburg  
telefoon (0118) 63 10 11 fax (0118) 62 69 49

bericht op brief van: 2 mei 2005  
uw kenmerk: IRF 2005-00563 U  
ons kenmerk: sta 0502636  
afdeling: Financieel-economische Zaken  
bijlage(n): geen  
behandeld door:   
doorkiesnummer:  
onderwerp: Standpuntbepaling aandeelhouderschap NV Westerscheldetunnel

Aan de Minister van Financiën,  
de heer drs. G. Zalm  
Postbus 20201  
2500 EE 's-GRAVENHAGE

verzonden: 14 JUNI 2005

Middelburg, 7 juni 2005

Geachte heer Zalm,

Naar aanleiding van uw brief van 2 mei 2005 over de businesscase Sluiskil en de brief van 13 mei 2005 van uw Directie Financieringen over de mogelijke aandelenverkoop NV Westerscheldetunnel, vragen wij uw aandacht voor een aantal zaken in relatie tot ons aandeelhouderschap in de NV Westerscheldetunnel.

Met genoegen nemen wij kennis van de herbevestiging van de afspraak inzake het gebruik van het zogenaamde overrendement van de NV Westerscheldetunnel (WST) voor de realisatie van de Kanaalkruising bij Sluiskil, alsmede de toezegging uwerzijds dat deze afspraak ook geldt in geval van een eventuele vervreemding van de aandelen WST. Wij wijzen er in dit verband op dat de businesscase aantoonde dat de haalbaarheid van het project staat of valt met de extra inkomsten die het gevolg zijn van een verlenging van de tolperiode. Dit laatste gaat hoe dan ook gepaard met een tijdvergend bestuurlijk en wetgevingstechnisch proces. Gaarne vernemen wij van u op welke wijze aan het bezwaar dat derhalve kleeft aan een spoedige vervreemding van de aandelen tegemoet zou kunnen worden gekomen.

Mede naar aanleiding van uw opmerkingen over de businesscase komen wij tot de conclusie dat een aantal onderwerpen van financierings- en risicoteknische aard verder dient te worden uitgewerkt. Tevens zijn wij van mening dat het zinvol is om de onderwerpen financiering tunnel Sluiskil en vervreemding WST niet langer separaat te behandelen. Inzicht in de gevolgen van de verschillende financieringsmodellen en vervreemdingsvarianten is een noodzakelijke voorwaarde voor de Provincie Zeeland om tot een integraal oordeel te kunnen komen. Gelet op het gezamenlijke belang van een evenwichtig politiek-bestuurlijk besluitvormingsproces verzoeken wij u dan ook om directe medewerking van de zijde van het Rijk.

Het aandelenbezit in de NV Westerscheldetunnel vertegenwoordigt voor de Provincie Zeeland een groot maatschappelijk en financieel belang. Om te kunnen komen tot een weloverwogen politiek-bestuurlijk standpunt ten aanzien van het al dan niet continueren daarvan, is het allereerst noodzakelijk te beschikken over kennis van en inzicht in de voorwaarden waaronder een eventuele verkoop plaatsvindt. Voor een beoordeling van de voorwaarden waaronder de aandelen aan derden kunnen worden verkocht, is het noodzakelijk te beschikken over de concessieovereenkomst. Hierover zijn wij momenteel overigens in goed overleg met medewerkers van uw Ministerie.

Voor wat betreft de mogelijkheid van verwerving van de aandelen van de Staat door de Provincie Zeeland, zoals door u gesuggereerd in uw brief van 13 mei jl., willen wij wijzen op de bestaande aanbiedingsregeling, zoals opgenomen in de aandeelhoudersovereenkomst van 9 november 1998 tussen de Staat der Nederlanden (in dezen vertegenwoordigd door de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Financiën) en de Provincie Zeeland. Wij gaan er vanuit dat de betreffende aanbiedingsregeling nog steeds van kracht is en dat de daarin verankerde uitgangspunten en principes met betrekking tot de vervreemding van de aandelen zullen worden gerespecteerd.

Eerst nadat alle relevante informatie is ontvangen en –eventueel met ondersteuning van externe adviseurs- geëvalueerd, zullen wij als College van Gedeputeerde Staten tot finale besluitvorming kunnen komen. Daarvan zal de realiseerbaarheid van de tunnel Sluiskil een belangrijk onderdeel uitmaken.

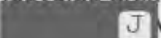
Tenslotte maken wij nog melding van het feit dat de besluitvorming binnen de Provincie Zeeland gebonden is aan trajecten, procedures en regels die door ons College maar zeer ten dele te beïnvloeden zijn. Door ons College wordt een voorstel aan Provinciale Staten gedaan, dat vervolgens eerst in één van de Statencommissies wordt behandeld teneinde te bepalen of het voorstel beslissingsrijp is. Als de commissie van mening is dat dit het geval is, dan wordt het voorstel door het Presidium geagendeerd voor de eerstvolgende statenvergadering. Omdat Commissies, het Presidium en Provinciale Staten volgens een vast en restrictief schema vergaderen, dient doorgaans rekening te worden gehouden met een minimum doorlooptijd van 2 à 3 maanden (tussen het moment van besluitvorming door ons College en door Provinciale Staten).

Het gehele proces van informatieverzameling, evaluatie en bestuurlijke besluitvorming overziende, komen wij tot de conclusie dat de door u voorgestelde reactietermijn hiermee niet verenigbaar is.

Graag zouden wij op korte termijn een afspraak met u maken teneinde het in deze brief aan de orde gestelde nader te bespreken.



sta 0502914

Vragen ingevolge artikel 44 reglement van orde aan het College van Gedeputeerde Staten door het statenlid  van de CDA-Statenfractie.

**VRAGEN VAN HET Lid** 

Ontvangen 30 mei 2005

**Onderwerp:** NV Westerscheldetunnel

PROVINCIE ZEELAND	
AFD.	AMBT
AFD. TERMIJN	
DATA	3
DOC.NR.	0502107
ZAAK NR.	
CLASS	

#### Inleiding

De commissie Nouwen heeft haar rapport over rekening rijden gepresenteerd en via de media is daarop een reactie gekomen van de NV Westerscheldetunnel (WST).

De NV Westerscheldetunnel, waarvan de provincie Zeeland en het Rijk de aandelen bezitten, heeft voorstellen gepresenteerd om projecten die daarvoor in aanmerking komen, te gaan exploiteren. Het gaat daarbij om projecten buiten Zeeland. Genoemd worden de aanleg gedeelte A4, Dinteloord - Bergen op Zoom en rondweg Eindhoven.

Een ander bericht betrof de verlenging van de tolduur van de Westerscheldetunnel om daarmee de aanleg van de tunnel bij Sluiskil te financieren. Voor de financiering wordt gedacht aan het verlengen van de tolduur van de tunnel met een termijn van 20 jaar.

#### Vragen

De CDA fractie heeft de volgende vragen:

1. Hoe denkt Gedeputeerde Staten over deze voornemens van de NV Westerscheldetunnel?
2. Welke garanties zijn er dat de exploitatie van de Westerscheldetunnel geen risico's zullen ondervinden van de activiteiten die de NV Westerscheldetunnel in gedachten heeft?
3. Waarom wordt het rendement van de NV Westerscheldetunnel niet volledig benut om binnen Zeeland te investeren in infrastructurele projecten?
4. Waarom wordt niet overwogen om het rendement van de NV Westerscheldetunnel, naast de investering in Zeeuws infrastructurele projecten, in te zetten voor een lager toltarief voor de inwoners van Zeeland?
5. Wat zijn de gevolgen van deze voornemens van de NV Westerscheldetunnel voor de gedachten die er zijn bij het Rijk over het afstoten van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel?



Stafafdeling FEZ

Nota aan GS

Categorie

A-dg

documentnummer

zaaknummer

Verwijsnummer

sta 0502977

sta 0502914

onderwerp

advies/besluit

Vragen Statenfractie CDA over business development  
NV Westerscheldetunnel

Vragen beantwoorden

*Sta-nummer  
niet bekend.*

**leden gedeputeerde staten**

portefeuillehouder paraaf

Suurmond, J.

vervanger paraaf

Kramer, M.

**besluit**

datum

Nummer

paraaf secretaris voor uitvoering

**28 JUNI 2005**

..... 9 .....

[Redacted signature]

aantal te paraferen stukken

**behandeld door**

naam

afdeling

nummer

datum

[Redacted name]

FEZ

[Redacted number]

15-06-2005

**parafen**

**medeparafen**

Afdelingshoofd

datum

22/6

dir/afd

datum

paraaf

Fin. Toets

datum

[Redacted signature]

Jur. Toets

Datum

paraaf

dir/afd

datum

paraaf

Directeur

datum

23/6

paraaf

[Redacted signature]

aan

terug

N

~~JA~~ nee

numm

bijlagen

alle

*Verz. 30-06-'05*

[Redacted signature]

Vragen van het lid der Staten ingevolge artikel 44 reglement van orde

## AANHANGSEL

tot de notulen van de provinciale staten van Zeeland 2005 nummer 102

Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde van [REDACTED] J over uitbreiding bedrijfsactiviteiten NV Westerscheldetunnel

Antwoorden van gedeputeerde staten:

(ingekomen 31-05-2005)

### Toelichting door het CDA

De commissie Nouwen heeft haar rapport over rekening rijden gepresenteerd en via de media is daarop een reactie gekomen van de NV Westerscheldetunnel (WST).

De NV Westerscheldetunnel, waarvan de provincie Zeeland en het Rijk de aandelen bezitten, heeft voorstellen gepresenteerd om projecten die daarvoor in aanmerking komen, te gaan exploiteren. Het gaat daarbij om projecten buiten Zeeland. Genoemd worden de aanleg gedeelte A4, Dinteloord - Bergen op Zoom en rondweg Eindhoven.

Een ander bericht betrof de verlenging van de tolduur van de Westerscheldetunnel om daarmee de aanleg van de tunnel bij Sluiskil te financieren. Voor de financiering wordt gedacht aan het verlengen van de tolduur van de tunnel met een termijn van 20 jaar.

- |  |   |
|--|---|
| <p>1. Hoe denkt Gedeputeerde Staten over deze voornemens van de NV Westerscheldetunnel?</p>  | <p>1. Ons college staat op het standpunt dat de NV Westerscheldetunnel niet zou moeten participeren in risicovolle projecten (bouw en/of exploitatie) buiten Zeeland. Wij hebben er echter geen bezwaar tegen wanneer de vennootschap haar kennis ter beschikking stelt aan derden, eventueel ten behoeve van projecten buiten de provincie. Daarbij gaan wij er overigens wel van uit dat advisering of andere vormen van consultancy minimaal tegen kostendekkende tarieven zal plaatsvinden.</p> <p>Over ons standpunt betreffende de verlenging van de tolduur van de Westerscheldetunnel in relatie tot de aanleg van een tunnel bij Sluiskil zullen wij u op korte termijn via een aparte brief informeren.</p> |
| <p>2. Welke garanties zijn er dat de exploitatie van de Westerscheldetunnel geen risico's zullen ondervinden van de activiteiten die de NV Westerscheldetunnel in gedachten heeft?</p> | <p>2. Indien de NV Westerscheldetunnel overweegt om te participeren in een concreet project, dan is daarvoor de instemming van de aandeelhouders nodig. Zoals u weet heeft de NV Westerscheldetunnel twee aandeelhouders, waarbij de positie van de Provincie Zeeland van relatief gering belang is. Met een</p>  |

aandelenbezit van 95,4% is de feitelijke zeggenschap in handen van het Ministerie van Financiën. Het Ministerie van Financiën is echter eveneens van mening dat participatie in nieuwe risicovolle projecten op dit moment niet aan de orde is.

3. Waarom wordt het rendement van de NV Westerscheldetunnel niet volledig benut om binnen Zeeland te investeren in infrastructurele projecten?

3. Voor zover het rendement in de vorm van dividend aan de Provincie Zeeland toekomt, wordt dit ook volledig benut voor een infrastructureel project binnen Zeeland. Daarbij doelen wij op de Westerscheldetunnel zelf. Tegenover de jaarlijkse dividendstroom staan namelijk de jaarlijkse exploitatiebijdragen aan de NV Westerscheldetunnel en de rentelasten van het geïnvesteerd vermogen. De verevening met de toekomstige jaren vindt, in combinatie met de exploitatie van het fiets-/voetveer, plaats via de reserve WOV. Via de periodieke bestuursrapportages geven wij u inzicht in de actuele stand van zaken.

4. Waarom wordt niet overwogen om het rendement van de NV Westerscheldetunnel, naast de investering in Zeeuws infrastructurele projecten, in te zetten voor een lager toltarief voor de inwoners van Zeeland?

4. Zoals uit de beantwoording van de vorige vraag moge blijken is er op dit moment geen ruimte om de toltarieven te verlagen. De dividenden dienen ter dekking van de (op dit moment veel hogere) lasten. De gecumuleerde tekorten dienen in latere jaren te worden terugverdiend. Alleen indien de in het verleden gedane veronderstellingen omtrent aantallen passagiers, onderhoudskosten, etc. gedurende de looptijd blijken mee te vallen, bestaat er mogelijk een meevaller ten opzichte van de ramingen. Of sprake is van meevallers of tegenvallers zal eerst tegen het einde van de exploitatieperiode duidelijk worden.

5. Wat zijn de gevolgen van deze voornemens van de NV Westerscheldetunnel voor de gedachten die er zijn bij het Rijk over het afstoten van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel?

5. Die zijn er niet. Zoals aangegeven is het Ministerie van Financiën bevoegd om eventuele deelname in nieuwe projecten in zijn hoedanigheid van aandeelhouder tegen te houden. Daarmee is het ook zelf in staat om te bepalen of dergelijke ontwikkelingen van invloed zijn op een eventuele verkoop van haar aandelen.

MIDDELBURG, 28-06-2005

Namens de fractie van het CDA

Gedeputeerde staten,



Drs. W.T. van Gelder  
Mr. Drs. L.J.M. Verdult

Vragen ingevolge artikel 44 reglement van orde aan het College van Gedeputeerde Staten door het statenlid/statenleden [redacted]

**VRAGEN VAN HET LID/DE LEDEN** [redacted]

Ontvangen 27 mei 2005

**Onderwerp: Verlenging tolheffing Westerscheldetunnel**

**Toelichting:**

De fractie van de PvdA heeft met verbazing kennis genomen van het artikel in de PZC van vrijdag 27 mei 2005.

In dit artikel deelt de Gedeputeerde Poppelaars mee dat hij een voorstel bij het Rijk heeft ingediend om de tolheffing van de Westerscheldetunnel met twintig jaar te verlengen.

Deze uitspraak van de gedeputeerde roept bij onze fractie de nodige vragen op, te weten:

1. Waarom hebben GS tot verlenging van de tolperiode met 20 jaar besloten zonder de Staten hierover te raadplegen.
2. Is het juist dat GS hierover een voorstel hebben ingediend bij het Rijk.
3. Welke status heeft het door GS ingediende voorstel aan het Rijk.
4. Wanneer komen GS naar Provinciale Staten met voorstellen over eventuele verlenging van de tolperiode.
5. Wat zijn de voordelen van dit voorstel voor Zeeland en dan met name de inwoners van Zeeland.
6. Wat zijn de nadelen ervan voor de inwoners van Zeeland.
7. Wat kunnen de gevolgen zijn voor andere rijks- en provinciale wegen van dit voorstel.
8. Hebben GS nog andere plannen tot tolheffing in Zeeland in het verschiet.
9. Wat blijft er over van het idee achter de Westerscheldetunnel dat het een regionale voorziening is, nu de N.V. zijn vleugels naar andere delen van Nederland wil uit gaan slaan en wat zijn daar de voordelen van.

De Statenleden [redacted]

<b>PROVINCIE ZEELAND</b>	
AFD. FEZ	[redacted]
AFD. TERP/LIJN	[redacted]
DATUM	10 JUNI 2005
DOC. NR.	Sta 0502943
ZAAK NR.	
CLASS.	-1.811.112



documentnummer  
sta 0503086  
onderwerp

zaaknummer

verwijsnummer  
sta 0503084 / sta 0503085

businesscase Sluiskil en aandelenbezit NV  
Westerscheldetunnel

advies/besluit

- Vragen PvdA over verlenging tolheffing Westerscheldetunnel beantwoorden zoals voorgesteld;
- Aanvullende informatie stand van zaken NV Westerscheldetunnel via bijgevoegde brief onder de aandacht brengen van Provinciale Staten.

*Gewijzigd.*

leden gedeputeerde staten

portefeuillehouder paraaf  
Suurmond, J.

vervanger paraaf  
Kramer, M.

besluit

datum Nummer paraaf secretaris voor uitvoering

5 JULI 2005

12

aantal te paraferen stukken  
+ 2

behandeld door

[redacted] afdeling FEZ [redacted] door kiesnummer [redacted] datum 27-06-2005

parafen

Afdelingshoofd datum 30/6 [redacted]

Fin. Toets datum [redacted]

Jur. Toets Datum paraaf [redacted]

Directeur datum paraaf [redacted]

medeparafen

dir/afd I&V/V&V datum [redacted]

dir/afd [redacted] datum paraaf [redacted]

*Nesoz:*  
14 JUL 2005

aanwijz

terug naar a [redacted] N  
nummers te [redacted] bijlagen alle

28 juni 2005

[redacted] organisaties/deelnemingen/nv westerscheldetunnel/vragen van statenleden en inwoners/artikel-44 vragen over verlenging tolperiode (pvda)\gs-nota over informatievertrekking aan ps over kks en wst (sta

## **Uitleg DG:**

GS de gelegenheid bieden om vrij te beraadslagen over inhoud informatievoorziening aan PS

## **Voorgeschiedenis/Inleiding:**

In de vergadering van de commissie Sociale en Bestuurlijke Zaken van 9 juni 2005 is naar aanleiding van het statenvoorstel over de 4<sup>e</sup> wijziging van de begroting 2005 gesproken over het voornemen van het Ministerie van Financiën om zijn aandelen NV Westerscheldetunnel te vervreemden. Daarbij heeft gedeputeerde Suurmond toegezegd de commissieleden nog voor het zomerreces nader te informeren. In de daaraan voorafgaande commissievergadering (27 mei 2005) is eveneens gesproken over de Westerscheldetunnel, maar dan over de eventuele langere tolheffing ten behoeve van de financiering van een tunnel bij Sluiskil. Los van de commissievergaderingen zijn door de PvdA-fractie vragen gesteld op grond van artikel 44 van het Reglement van Orde, eveneens over dit onderwerp. Tot slot zijn in de vergadering van Provinciale Staten van 17 juni jl. een tweetal moties in stemming gebracht over dit onderwerp. Er blijkt dus bij de statenleden een informatiebehoefte te bestaan met betrekking tot het (inmiddels gecombineerde) dossier Kanaalkruising Sluiskil / aandelenvervreemding NV Westerscheldetunnel.

## **Vraag- en/of probleemstelling:**


Hoe kan in de bestaande informatiebehoefte worden voorzien?

## **Actieve informatieplicht (zie informatieplicht)**

Wel / ~~niet~~ naar PS. Via bijgevoegde brief en beantwoording vragen ex artikel 44 RvO.

## **Overweging en advies:**

De vragen ex artikel 44 RvO dienen op de gebruikelijke wijze te worden beantwoord. De informatie over onderwerpen die niet in de beantwoording van de PvdA-vragen kan worden meegenomen, wordt in een aparte brief onder de aandacht van de statenleden gebracht. Beide documenten worden tegelijkertijd naar PS verzonden. Deze procedure heeft de instemming van de statengriffier.

Inhoudelijk is getracht PS zo volledig mogelijk informeren over de stand van zaken over alle ontwikkelingen rondom de NV Westerscheldetunnel op dit moment, zonder dat het lopende onderhandelingsproces wordt geschaad. De inhoud van de beantwoording van de vragen resp. de brief is afgestemd met alle interne betrokkenen (inclusief ).

## **Financiële consequenties:**

N.v.t.

## **Voorstel te nemen GS-Besluit (moet identiek zijn aan het voorblad):**

- Vragen PvdA over verlenging tolheffing Westerscheldetunnel beantwoorden zoals voorgesteld;
- Aanvullende informatie stand van zaken NV Westerscheldetunnel via bijgevoegde brief onder de aandacht brengen van Provinciale Staten.

documentnummer

zaaknummer

Verwijsnummer

sta 0503084

sta 0502943

onderwerp

advies/besluit

Beantwoording vragen PvdA over verlenging tolheffing Westerscheldetunnel

Antwoorden vaststellen

**leden gedeputeerde staten**

portefeuillehouder paraaf

Suurmond, J.

vervanger paraaf

Kramer, M.

**besluit**

datum

Nummer

paraaf secretaris voor uitvoering

5 JULI 2005

12

aantal te paraferen stukken

**behandeld door**

[Redacted] J

afdeling

FEZ

doorkiesnummer

[Redacted] J

datum

22-06-2005

**parafen**

	datum	paraaf
Afdelingshoofd	30/6	[Redacted] J
Fin. Toets	datum	[Redacted]
Jur. Toets	Datum	paraaf
Directeur	datum	paraaf

**medeparafen**

dir/afd	datum	paraaf
-		
dir/afd	datum	paraaf
-		

**aanwijzingen**

terug naar ambtenaar J/N

JA nee

nummers te distribueren bijlagen

alle

Vragen van het lid der Staten ingevolge artikel 44 reglement van orde

## AANHANGSEL

tot de notulen van de provinciale staten van Zeeland 2005 nummer 103

Vragen ingevolge artikel 44 van het reglement van orde van [redacted] en [redacted] inzake verlenging tolheffing Westerscheldetunnel (ingekomen 10-06-2005)

Antwoorden van gedeputeerde staten:

### Toelichting door de Partij van de Arbeid

De fractie van de PvdA heeft met verbazing kennis genomen van het artikel in de PZC van vrijdag 27 mei 2005. In dit artikel deelt gedeputeerde Poppelaars mee dat hij een voorstel bij het Rijk heeft ingediend om de tolheffing van de Westerscheldetunnel met twintig jaar te verlengen. Deze uitspraak van de gedeputeerde roept bij onze fractie de nodige vragen op, te weten:

### Toelichting door GS

De beantwoording van de onderstaande vragen dient te worden gelezen in combinatie met onze brief aan Provinciale Staten (d.d. 5 juli 2005 met kenmerk sta 0503085).

- |  |   |
|--|---|
| 1. Waarom hebben GS tot verlenging van de tolperiode met 20 jaar besloten zonder de Staten hierover te raadplegen? | 1. Zoals ook in het door u aangehaalde artikel is vermeld, gaat het om een voorstel voor een mogelijke oplossing van het dekkingsprobleem van de gewenste nieuwe kanaalkruising bij Sluiskil. Concrete besluitvorming is in dit stadium nog niet aan de orde.   |
| 2. Is het juist dat GS hierover een voorstel hebben ingediend bij het Rijk?  | 2. Ja, dit is correct.  |
| 3. Welke status heeft het door GS ingediende voorstel aan het Rijk?  | 3. Het voorstel is in verkennende zin besproken met de ministeries van Verkeer & Waterstaat respectievelijk Financiën. Daarbij is uitdrukkelijk aangegeven dat bij de verdere uitwerking de instemming van Provinciale Staten benodigd is.  |
| 4. Wanneer komen GS naar Provinciale Staten met voorstellen over eventuele verlenging van de tolperiode?           | 4. Zolang er nog geen sprake is van overeenstemming op hoofdlijnen met de beide ministeries, is het weinig zinvol een voorstel aan u voor te leggen. Uiteraard zullen wij u zo goed mogelijk informeren over de vorderingen van het overleg. In aanvulling op deze antwoorden zenden wij u een brief waarin wij nader ingaan op de met dit onderwerp nauw samenhangende aandelenverkoop door het Ministerie van Financiën van zijn aandelen NV Westerscheldetunnel. |

- |    |  |    |  |
|----|--|----|--|
| 5. | Wat zijn de voordelen van dit voorstel voor Zeeland en dan met name de inwoners van Zeeland?   | 5. | De voordelen bestaan voornamelijk uit het creëren van een snelle oplossing voor de verkeersproblemen bij de huidige brug bij Sluiskil.   |
| 6. | Wat zijn de nadelen ervan voor de inwoners van Zeeland?  | 6. | Het feit dat de gebruikers van de Westerscheldetunnel (dat is dus breder dan alleen de inwoners van Zeeland) langer tol moeten betalen zou als nadeel bestempeld kunnen worden.  |
| 7. | Wat kunnen de gevolgen zijn voor andere rijks- en provinciale wegen van dit voorstel?  | 7. | De aanleg van een tunnel bij Sluiskil kan worden beschouwd als een bijkomend werk op de Westerscheldetunnel. Vanwege het specifieke karakter dient dit project dan ook los te worden gezien van andere infrastructurele projecten. |
| 8. | Hebben GS nog andere plannen tot tolheffing in Zeeland in het verschiet?   | 8. | Nee.   |
| 9. | Wat blijft er over van het idee achter de Westerscheldetunnel dat het een regionale voorziening is, nu de N.V. zijn vleugels naar andere delen van Nederland wil uit gaan slaan en wat zijn daar de voordelen van? | 9. | Ons standpunt betreffende de eventuele uitbreiding van bedrijfsactiviteiten door de NV Westerscheldetunnel hebben wij uiteengezet bij de beantwoording van de vragen van het CDA d.d. 28 juni 2005.                                |

MIDDELBURG, 05-07-2005

Namens de fractie van Partij van de Arbeid

Gedeputeerde staten,



Drs. W.T. van Gelder  
Mr. Drs. L.J.M. Verdult

documentnummer  
sta 0503085

Zaaknummer

verwijsnummer  
sta 0502943

onderwerp  
Ontwikkelingen NV Westerscheldetunnel

advies/besluit

Brief verzenden

**leden gedeputeerde staten**

portefeuillehouder paraaf

Suurmond, J.

vervanger

Kramer, M.

**besluit**

datum nummer paraaf secr. voor uitvoering

5 JULI 2005

12

aantal te paraferen stukken

**Behandeld door:**

naam afdeling FEZ datum 22-06-2005

**parafen**

**Medeparafen**

Afdelingshoofd	datum 30/6		dir/afd I&V/V&V	datum 1/4	
Fin. Toets	datum				
Jur. Toets	datum	paraaf	dir/afd	datum	Paraaf
Directeur	datum	paraaf			

**geadresseerde**

bericht op brief van Adressering  
Aan de voorzitter van Provinciale Staten

kenmerk geadresseerde

bijlage(n)  
Geen

onderwerp  
Ontwikkelingen NV Westerscheldetunnel

**aanwijzingen**

verwerkt registratuur	paraaf	uiterste verzenddatum 08-07-2005	
tekstverwerking	paraaf	zenddatum brief 12 JULI 2005	
collationeren	paraaf	terug naar ambtenaar JIN JA AEC	
verzenden afschriften aan Zie verzendlijst			nummers bijlagen n.v.t.

indien meer afschriften; adreslijst toevoegen



bericht op brief van:

Aan de voorzitter van Provinciale Staten

uw kenmerk:

ons kenmerk:

sta 0503085

afdeling:

Financieel-economische Zaken

bijlage(n):

Geen

behandeld door:

doorkiesnummer:

onderwerp:

Ontwikkelingen NV Westerscheldetunnel

verzonden:

12 JULI 2005

Middelburg,

5 juli 2005

Geachte voorzitter,

In de vergadering van de commissie Sociale en Bestuurlijke zaken van 27 mei 2005 is gesproken over een eventuele verlenging van de tolperiode van de Westerscheldetunnel ten behoeve van de financiering van een mogelijke oplossing van verkeersknelpunten bij Sluiskil. Op 9 juni 2005 is in deze commissie - naar aanleiding van het statenvoorstel over de 4<sup>e</sup> wijziging van de begroting 2005 - gesproken over het voornemen van het Ministerie van Financiën om zijn aandelen in de NV Westerscheldetunnel te vervreemden. Gedeputeerde Suurmond heeft in die laatste vergadering toegezegd dat de commissieleden voor het zomerreces nader zouden worden geïnformeerd over de nauw met elkaar verweven dossiers. Separaat daarvan zijn door de PvdA-fractie vragen gesteld over dit onderwerp en zijn in de vergadering van Provinciale Staten van 17 juni jl. twee moties in stemming gebracht over het onderwerp vervreemding.

Middels deze brief, die in samenhang dient te worden gezien met de bijgevoegde beantwoording van de vragen van de PvdA, willen wij u zo volledig mogelijk informeren over de stand van zaken met betrekking tot de ontwikkelingen rondom de NV Westerscheldetunnel op dit moment.

Bij brief van 15 november 2004 aan de Tweede Kamer heeft de Minister van Financiën kenbaar gemaakt dat hij voornemens is de aandelen van de Staat in de NV Westerscheldetunnel te vervreemden. Bij de behandeling van deze brief in de Vaste Kamercommissie Financiën van 17 januari van dit jaar heeft de minister toestemming gekregen de plannen verder uit te werken. De Tweede Kamer wil echter wel nader geïnformeerd worden over de gevolgen van een eventuele verkoop. Daarop heeft de minister toegezegd de Kamer in kennis te stellen van de wijze waarop de publiek belangen worden geborgd en de financiële gevolgen van een eventuele verkoop. Voorts heeft hij toegezegd om materieel vooraf toestemming te vragen aan de Kamer voor verkoop, hoewel dat formeel niet nodig is.

Minister Zalm heeft ons vervolgens gevraagd wat het standpunt is van de Provincie Zeeland betreffende een eventuele verkoop. Daarop hebben wij geantwoord dat het aandelenbezit in de NV Westerscheldetunnel voor de Provincie Zeeland een groot maatschappelijk en financieel belang vertegenwoordigt. Om te kunnen komen tot een weloverwogen politiek-bestuurlijk standpunt ten aanzien van het al dan niet continueren daarvan is het allereerst noodzakelijk te beschikken over kennis van en inzicht in de voorwaarden waaronder een eventuele verkoop plaatsvindt. Over dit laatste vindt momenteel overleg met de medeaandeelhouder plaats. Tevens hebben wij gewezen op een bepaling in de aandeelhoudersovereenkomst tussen Rijk en Provincie Zeeland, die erin voorziet dat bij een eventueel voornemen tot vervreemding de aandelen eerst dienen te worden aangeboden aan de medeaandeelhouder.

Als het zou komen tot een concrete aanbieding, dan gelden in grote lijnen nog altijd de scenario's zoals wij die in december 2004 naar aanleiding van de beantwoording van vragen van de VVD hebben geschetst, te weten:

- verkopen van de eigen aandelen;
- huidig aandelenbelang handhaven;
- verwerven van de meerderheid van de aandelen;
- verwerven van alle aandelen.

Bij het maken van een goede afweging heeft ons college een tweetal doelstellingen die wij willen verwezenlijken. Dat zijn de aanleg van een tunnel bij Sluiskil en een aanvaardbaar niveau van de tunneltarieven. Die uitgangspunten zullen natuurlijk goed moeten worden gewaarborgd en daar zullen wij ook op toezien. Primair achten wij van belang dat de gebruikers beschikken over een toegankelijke, betaalbare, snelle en veilige verbinding.

Er wordt ambtelijk gewerkt aan de voorbereiding van een document dat ons en in het verlengde daarvan Provinciale Staten zal moeten ondersteunen bij de besluitvorming ter zake van :

- de wijze waarop met het aandeelhouderschap van de Provincie Zeeland in de NV Westerscheldetunnel dient te worden omgegaan;
- de daarmee direct of indirect samenhangende financiering van een eventuele ondertunneling bij Sluiskil;
- de maatschappelijke aanvaardbaarheid van het daarmee gepaard gaande beleid met betrekking tot hoogte en duur van de tolheffing.


Voor de stand van zaken met betrekking tot een tunnel bij Sluiskil wordt verwezen naar de antwoorden op de door de PvdA ter zake gestelde vragen.

In de commissievergadering SBZ van 9 juni 2005 is de vraag gesteld of het verstandig is om in de meerjarenraming rekening te houden met een hoger dividend uit de aandelen NV Westerscheldetunnel. Vooralsnog gaan wij uit van een ongewijzigd aandelenbezit. Het dividendbeleid bij de NV Westerscheldetunnel komt erop neer dat het rekeningresultaat volledig aan de aandeelhouders wordt uitgekeerd. Dat betekent dat wij er in onze eigen begroting vanuit gaan dat 4,6% van het door de NV Westerscheldetunnel verwachte resultaat in jaar t door ons in jaar t+1 als dividendbete wordt verantwoord. Ieder jaar worden de prognoses bijgesteld aan de hand van het geactualiseerde ondernemingsplan zoals dat door de directie van de NV Westerscheldetunnel wordt opgesteld. Een hogere raming van dividendbaten komt niet ten goede aan de budgettaire ruimte. Zoals ook recentelijk in de beantwoording van de vragen van het CDA d.d. 28 juni 2005 is aangegeven, staan tegenover de jaarlijkse dividendbaten immers de jaarlijkse exploitatiebijdragen aan de NV Westerscheldetunnel en de rentelasten van het geïnvesteerd vermogen. De verevening met de toekomstige jaren vindt, in combinatie met de exploitatie van het fiets-/voetveer, plaats via de reserve WOV. De dividenden dienen derhalve ter dekking van de (op dit moment veel hogere) lasten. De gecumuleerde tekorten dienen in latere jaren te worden terugverdiend. Alleen indien de in het verleden gedane veronderstellingen omtrent aantallen gebruikers, onderhoudskosten, etc. gedurende de looptijd blijken mee te vallen, bestaat er mogelijk een meevaller ten opzichte van de ramingen. Of sprake is van meevallers of tegenvallers zal eerst tegen het einde van de exploitatieperiode duidelijk worden.

Wij vertrouwen erop u hiermee op dit moment zo volledig mogelijk te hebben geïnformeerd. Zodra het mogelijk is u nader te informeren over de uitkomsten van het overleg met de beide ministeries zullen wij dat doen.




Adreslijst verzending brief aan voorzitter Provinciale Staten (sta 0503085)

1.		
2.		
3.		
4.		J
5.		
6.		
7.		
8.		

12

05

	J
--	---

Directie Financieringen

Provincie Zeeland  
de heer Suurmond  
Postbus 6001  
4330 LA MIDDELBURG

PROVINCIE ZEELAND  
STA  
[Redacted]  
DATUM 10 NOV. 2005  
DOC.NR. STA0505597  
-1.811.112

Datum  
1 november 2005

Uw brief (Kenmerk)

Ons kenmerk  
Fin 2005-1099

Inlichtingen



Onderwerp  
Geheimhoudingsverklaring

Geachte heer Suurmond,

In het kader van het verkoopproces van de aandelen NV Westerscheldetunnel moet de Provincie nog een besluit nemen (1) of zij wel of niet samen met de Staat haar aandelen zal verkopen en (2) of zij gebruik wil maken van haar eventuele voorkeursrechten terzake van de aandelen van de Staat. Zolang die laatste optie nog open staat, kan de Staat de Provincie geen gevoelige informatie over het verkoopproces verstrekken. Als ten gevolge daarvan de Provincie ten opzichte van andere eventuele bidders een zodanige voorsprong zou krijgen dat de gelijkheid tussen bidders wordt verstoord dan zouden deze eventuele bidders daarover bij de rechter kunnen klagen.

Om u in staat te stellen een beslissing te nemen over de beantwoording van bovengenoemde vragen is de Staat echter bereid om een zeer beperkte groep vertegenwoordigers van de Provincie, onder zekere voorwaarden, inzage te geven in het door de Staat te verwachten overrendement.

Die voorwaarden betreffen de door die beperkte groep van personen in acht te nemen vertrouwelijkheid ten aanzien van de door ons ter inzage te verstrekken documenten.

In dat verband verzoek ik u de onderstaande tekst te lezen en, indien u daarmee kunt instemmen, deze brief door u voor akkoord getekend aan ons te retourneren. Daarna zullen wij de desbetreffende informatie met u delen door u daarin inzage te verschaffen. Graag verzoeken wij u ons een lijst te verstrekken van diegenen met wie u in dit stadium deze informatie wilt delen. Wij verwachten dat zij allen een dergelijke verklaring zullen ondertekenen.

"Verklaring:

De ondergetekende(n) stemmen ermee in dat zij, in het kader van de door de Staat voorgenomen verkoop van het aandelenpakket van de Staat in NV Westerscheldetunnel, inzage zullen krijgen in bepaalde door de Staat aan hen te openbaren informatie ("Informatie").

De ondergetekende(n) zullen strikte geheimhouding betrachten ten aanzien van de Informatie. Zij zullen daarover geen inlichtingen verstrekken aan anderen dan de ondergetekenden, behoudens vooraf gegeven schriftelijke goedkeuring van de Staat.

De ondergetekende(n) zijn er mee bekend dat potentiële bidders de Staat aansprakelijk kunnen houden voor eventuele schade die zij stellen te hebben geleden als gevolg van het openbaar maken van Informatie door ondergetekenden aan anderen dan aan ondergetekenden, potentiële bidders kunnen bewijzen dat zij ten opzichte van anderen ongelijk zijn behandeld."

Graag verzoek ik u deze brief voor akkoord getekend aan ons te retourneren. Ik verneem daarbij graag van u met welke personen u wilt dat wij de bedoelde informatie delen.

Ik zou het op prijs stellen zo spoedig mogelijk, bij voorkeur voor 10 november a.s. antwoorden op de bovenvermelde vragen te mogen vernemen. Een verdere vertraging bij de voorgenomen verkoop kan negatieve gevolgen hebben op de te genereren verkoopopbrengst (bijvoorbeeld een stijging van de rente zal tot lagere verkoopopbrengst leiden).



Stafafdelingen FEZ

Nota aan GS

Categorie

A-dg

documentnummer  
sta 0505340  
onderwerp

zaaknummer

verwijsnummer  
sta 0505335 t/m 0505337

Tarievenbeleid NV Westerscheldetunnel

advies/besluit

- Niet instemmen met het voorstel van de directie van de NV Westerscheldetunnel over het tarievenbeleid voor 2006;
- Instemmen met de voorgestelde beantwoording van de vragen van de PvdA-Statenfractie;
- Instemmen met de voorgestelde beantwoording van de vragen van de SP-Statenfractie;
- Instemmen met de voorgestelde beantwoording van de brief van de PvZ-Statenfractie;
- Nemen van een concrete beslissing aan de hand van de in deze nota geformuleerde vragen over wat u voor de jaren 2007 en volgende acceptabele uitgangspunten acht om een gecombineerd besluit over de verkoop van de aandelen NV Westerscheldetunnel en de realisatie van de Sluiskiltunnel mogelijk te maken; onder de aandacht brengen van minister Zalm (eventuele aanpassingen in resumptie).

leden gedeputeerde staten

portefeuillehouder  
Suurmond, J.

paraaf  
*is op de hoogte*

vervanger  
Kramer, M.

paraaf

*gewijzigd*

*GS 15 november 2005*

**J** besluit

datum

Nummer

paraaf secretaris voor uitvoering

*Uitgekomen acc.*

**15 NOV. 2005**

*22*

aantal te paraferen stukken

*+ 3*

behandeld door

**J**

afdeling  
FEZ

**J**

datum  
28-10-2005

parafen

medeparafen

Afdelingshoofd  
datum  
*11/11*

dir/afd  
datum  
paraaf

Fin. Toets  
datum

Jur. Toets  
Datum

dir/afd  
datum  
paraaf

Directeur  
datum  
*11/11*

aanwijzing

terug naar afdeling *JA nee*

nummers te verspreiden **J** allen

11 november 2005

j:\fe: **J** organisaties\deelnemingen\nv westerscheldetunnel\aandeelhoudersvergaderingen\2005-11-30\gs-nota tarievenbeleid nv westerscheldetunnel (sta 0505340).doc

## **Uitleg DG:**

Deze nota bevat een aantal zaken die nog niet publiekelijk bekend gemaakt kunnen worden.

## **Voorgeschiedenis/Inleiding:**

Bijgevoegd is de nota over het dossier verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel / realisatie Kanaalkruising Sluiskil zoals die voor de GS-vergadering van 8 november was geagendeerd (**bijlage 1**). U heeft besloten deze nota een week aan te houden om vervolgens in de vergadering van 15 november een concreet besluit te nemen. In deze nota worden alleen de aanvullingen behandeld ten opzichte van de versie van 8 november. Voor uw gemak heb ik nog wat relevante documenten bijgevoegd. Het gaat om de volgende zaken:

- GS-nota met nummer sta 0405629 die op 30 november 2004 in uw college is behandeld (**bijlage 2**);
- Brief d.d. 7 juni 2005 van uw college aan minister Zalm (**bijlage 3**);
- Brief d.d. 5 juli 2005 van uw college aan de voorzitter van Provinciale Staten (**bijlage 4**)

## **Vraag- en/of probleemstelling:**

Deze zijn grotendeels ongewijzigd ten opzichte van de nota van 8 november:

1. Kunt u instemmen met het voorstel van de directie van de NV Westerscheldetunnel over het tarievenbeleid voor 2006?
2. Kunt u instemmen met de voorgestelde beantwoording van de vragen van de PvdA-Statenfractie?
3. Kunt u instemmen met de voorgestelde beantwoording van de vragen van de SP-Statenfractie?
4. Kunt u instemmen met de voorgestelde beantwoording van de brief van de PvZ-Statenfractie?
5. Wat acht u in het kader van de concessieovereenkomst een "acceptabele tariefsontwikkeling"?

Op de agenda van 8 november stond als apart punt ook een brief aan minister Zalm. De brief bevat het standpunt van uw college inzake de vervreemding van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel in relatie tot de wens om de tunnel bij Sluiskil te realiseren. De inhoud van deze brief is ten opzichte van vorige week iets gewijzigd. Daarom is er ook een nieuwe vraagstelling toegevoegd:

6. Kunt u instemmen met de inhoud van bijgevoegde brief aan minister Zalm (**bijlage 5**)?

## **Actieve informatieplicht (zie informatieplicht)**

Wel / niet naar PS. De standpuntbepaling t.a.v. het huidige en toekomstige tarievenbeleid nog niet naar PS. De beantwoording van de vragen uit de verschillende Statenfracties uiteraard wel naar PS.

In uw vergadering van 8 november is ook gesproken over het verdere communicatietraject, met name in de richting van Provinciale Staten. Daarbij is afgesproken dat de gedeputeerden Suurmond en Poppelaars hierover met elkaar nader zouden spreken. Dat is inmiddels gebeurd in het bijzijn van een multidisciplinaire ambtelijke vertegenwoordiging. Belangrijkste conclusie van het nader overleg is dat de communicatie richting buitenwereld eerst mogelijk is nadat met het ministerie van Financiën tot overeenstemming is gekomen danwel is gebleken dat deze overeenstemming niet mogelijk is. Eerdere openbaarmaking van uw uitgangspunten kan het onderhandelingsproces ernstige schade toebrengen. Ten behoeve van de verdere communicatie wordt door de afdeling Communicatie een plan van aanpak opgesteld dat separaat zal worden geagendeerd.

## **Overweging en advies:**

Voor het overgrote deel zijn de overwegingen en adviezen opgenomen in de eerdere nota. Voor wat betreft de brief aan minister Zalm is in uw college gesproken over het geldende regime voor het Openbaar Vervoer. Mijn advies is om in de brief hieraan geen aandacht te besteden. Dit zal in de concessieverlening en de nadere uitwerking aan de orde (dienen te) komen.

Naar aanleiding van de reactie van de minister op uw brief zal moeten worden bezien of een oplossing ook daadwerkelijk financieel haalbaar is.

## **Financiële consequenties:**

Als gekomen kan worden tot overeenstemming met het Rijk, dan zijn de financiële gevolgen uiteraard zeer groot. Op dit moment kunnen die echter nog niet worden aangegeven.

### **Voorstel te nemen GS-Besluit (moet identiek zijn aan het voorblad):**

- Niet instemmen met het voorstel van de directie van de NV Westerscheldetunnel over het tarievenbeleid voor 2006;
- Instemmen met de voorgestelde beantwoording van de vragen van de PvdA-Statenfractie;
- Instemmen met de voorgestelde beantwoording van de vragen van de SP-Statenfractie;
- Instemmen met de voorgestelde beantwoording van de brief van de PvZ-Statenfractie;
- Nemen van een concrete beslissing aan de hand van de in deze nota geformuleerde vragen over wat u voor de jaren 2007 en volgende acceptabele uitgangspunten acht om een gecombineerd besluit over de verkoop van de aandelen NV Westerscheldetunnel en de realisatie van de Sluiskiltunnel mogelijk te maken;
- Uw beslissing middels bijgevoegde brief onder de aandacht brengen van minister Zalm (eventuele aanpassingen in resumptie).

**Stafafdelingen FEZ**

**Nota aan GS**

**Categorie**

**A-dg**

documentnummer  
sta 0505340  
onderwerp

zaaknummer

verwijsnummer  
sta 0505335 t/m 0505337

Tarievenbeleid NV Westerscheldetunnel

advies/besluit

- Niet instemmen met het voorstel van de directie van de NV Westerscheldetunnel over het tarievenbeleid voor 2006;
- Instemmen met de voorgestelde beantwoording van de vragen van de PvdA- Statenfractie;
- Instemmen met de voorgestelde beantwoording van de vragen van de SP- Statenfractie;
- Instemmen met de voorgestelde beantwoording van de brief van de PvZ- Statenfractie;
- Nemen van een concrete beslissing aan de hand van de in deze nota geformuleerde vragen over wat u voor de jaren 2007 en volgende acceptabele uitgangspunten acht om een gecombineerd besluit over de verkoop van de aandelen NV Westerscheldetunnel en de realisatie van de Sluiskiltunnel mogelijk te maken.

*Ganzelonden*

*Lie notulen*

**leden gedeputeerde staten**

portefeuillehouder  
Suurmond, J.

paraaf  
*is op de hoogte*

vervanger  
Kramer, M.

paraaf

**besluit**

datum

Nummer

paraaf secretaris voor uitvoering

*GS 8 november 2005*



**8 NOV. 2005**

*10*

**15 NOV. 2005**

*22*

aantal te paraferen stukken

**+ 2**

**behandeld door**

naam	afdeling	datum
[Redacted] J	FEZ	28-10-2005

**pararen**

Afdelingshoofd	datum <i>4/11</i>	[Redacted] J
Fin. Toets	datum	[Redacted]
Jur. Toets	Datum	paraaf
Directeur	datum	paraaf <i>is op de hoogte</i>

**medeparafen**

dir/afd <i>t/m/v</i>	datum <i>4/11</i>	[Redacted] J
dir/afd	datum	paraaf

**aanwijz**

terug naar *JA, nee*

nummers te [Redacted] J en alle

4 november

j:\fe J \organisaties\deelnemingen\nv westerscheldetunnel\aandeelhoudersvergaderingen\2005-11-30\gs-nota tarievenbeleid nv westerscheldetunnel (sta 0505340).doc

## Uitleg DG:

Deze nota bevat een aantal zaken die nog niet publiekelijk bekend gemaakt kunnen worden.

## Samenvatting:

In deze GS-nota wordt het tarievenbeleid van de NV Westerscheldetunnel nader uitgewerkt. Voor de korte termijn dient een besluit genomen te worden in de eerstvolgende algemene vergadering van aandeelhouders (AvA) van de NV Westerscheldetunnel. Gezien de ontwikkelingen in het dossier verkoop aandelen Westerscheldetunnel/realisatie Kanaalkruising Sluiskil zal een standpunt moeten worden ingenomen over welke tariefsontwikkeling voor u aanvaardbaar is. Verder zijn door drie Statenfracties vragen gesteld over dit onderwerp.

## Voorgeschiedenis/Inleiding:

Er zijn drie aanleidingen voor deze nota:

1. In de AvA van 30 november 2005 van de NV Westerscheldetunnel zal de aandeelhouders gevraagd worden zich uit te spreken over een voorstel voor de tarieven 2006 (als onderdeel van Koers 2006).
2. Ter voorbereiding op deze AvA heeft de directie van de NV een beleidsnotitie aan de aandeelhouders toegezonden (zie bijlage 1). Door het vroegtijdig bekend worden van de inhoud ervan zijn er door twee Statenfracties schriftelijke vragen gesteld over de voorgenomen tariefsverhogingen en één Statenfractie heeft een brief aan uw college gezonden. De vragen en de brief dienen beantwoord te worden.
3. Het afgelopen jaar is veel overlegd met de ministeries van Financiën resp. Verkeer & Waterstaat over de mogelijke verkoop van de aandelen NV Westerscheldetunnel en de realisatie van de Sluiskiltunnel. Er wordt onderzocht of het mogelijk is om gezamenlijk met het ministerie van Financiën de aandelen NV Westerscheldetunnel te vervreemden en vanuit de verkoopopbrengst een bedrag te reserveren voor de realisatie van de Sluiskiltunnel. Als randvoorwaarde heeft u eerder gesteld dat sprake moet zijn van een "acceptabele tariefsontwikkeling". Om een volgende stap te kunnen zetten in het overleg is het van belang te weten wat uw opvatting is over wat concreet verstaan wordt onder een "acceptabele tariefsontwikkeling".

## Vraag- en/of probleemstelling:

In aansluiting op de hiervoor geschetste aanleidingen worden de volgende vraagstellingen geformuleerd:

1. Kunt u instemmen met het voorstel van de directie van de NV Westerscheldetunnel over het tarievenbeleid voor 2006?
2. Kunt u instemmen met de voorgestelde beantwoording van de vragen van de PvdA-Statenfractie?
3. Kunt u instemmen met de voorgestelde beantwoording van de vragen van de SP-Statenfractie?
4. Kunt u instemmen met de voorgestelde beantwoording van de brief van de PvZ-Statenfractie?
5. Wat acht u in het kader van de concessieovereenkomst een "acceptabele tariefsontwikkeling"?

## Actieve informatieplicht (zie informatieplicht)

Wel / niet naar PS. De standpuntbepaling t.a.v. het huidige en toekomstige tarievenbeleid nog niet naar PS. De beantwoording van de vragen uit de verschillende Statenfracties uiteraard wel naar PS.


## Overweging en advies:

### Tarievenbeleid korte termijn

Besluitvorming over de tarieven voor 2006 zal indirect plaatsvinden tijdens de AvA van 30 november 2005. Indirect, want het is de statutaire bevoegdheid van de aandeelhouder om het ondernemingsplan vast te stellen. De tarieven maken onderdeel uit van het ondernemingsplan (Koers 2006). Er moet dus op korte termijn een standpunt over worden ingenomen.

De directie van de NV heeft bijgevoegde beleidsnotitie opgesteld. In die notitie zijn een aantal uitgangspunten opgenomen. Naar mijn mening heeft de NV met de notitie een gedegen stuk geproduceerd. Maar dat betekent niet dat ik het op alle punten eens ben met de uitgangspunten, veronderstellingen en conclusies. Graag wijs ik u op de volgende zaken in de notitie:

Pagina 1: Refererend aan de Tunnelwet wordt gesproken over een referentietarief. Uitgangspunt is de prijs voor een passage met een personenauto *in de periode dat geen bijzondere verhogingen van kracht zijn*. Dit laatste is van belang. Het is een mogelijkheid in de Tunnelwet tot tariefdifferentiatie in de tijd, waar tot op heden door de NV Westerscheldetunnel geen gebruik van is gemaakt. Bij het bepalen van het lange termijnbeleid zal hier wel aandacht aan moeten worden besteed.

Pagina 2: In hoofdstuk 2 wordt gesteld dat de bewaking van het rendement voor het management centraal staat. De vraag is of dat ook geldt voor de provincie Zeeland. Hier stuiten we op het bekende dilemma van de verschillende hoedanigheden van onze organisatie. Als aandeelhouder zijn we geïnteresseerd in zoveel mogelijk financieel rendement, maar als lagere overheid spelen uiteraard ook andere overwegingen een rol, zoals bereikbaarheid, veiligheid, werkgelegenheid, belangenbehartiging inwoners, etc. Een tweede vraag die opkomt is welk (intern) rendement door het management wordt bewaakt: het huidige niveau van 7,9 procent intern rendement of het oorspronkelijke niveau van 7,5 procent. De keuze heeft financiële consequenties, want op grond van de u wel bekende Motie  is het overrendement van de NV Westerscheldetunnel beschikbaar voor de realisatie van een tunnel bij Sluiskil.

Pagina 3: De directie concludeert dat alle geschetste risico's moeten worden afgedekt. Ik deel die mening niet. Eén van de risico's die is beschreven gaat over een lagere exploitatiebijdrage doordat de inflatie lager uitvalt dan de veronderstelde 3%. Dat levert dan weliswaar een mogelijk nadeel op voor de NV Westerscheldetunnel, maar in de huidige constellatie wordt dit bij de aandeelhouders opgeheven (die betalen dan immers een lagere exploitatiebijdrage dan verwacht). Dit risico hoeft naar mijn mening dan ook niet te worden vertaald in een hoger tunneltarief.

Pagina 6/7: Bij paragraaf 4.4 wordt gesproken over EG-regels voor vrachtverkeer. Deze regels zijn niet van toepassing op de NV en ik acht het onwaarschijnlijk dat ze dat ooit zullen worden. De EG-regels gelden slechts voor het zogenaamde Trans Europese Netwerk (TEN) en dan kan het zelfs nog gedeeltelijk worden toegepast. Door de NV is deze opmerking dan ook louter gemaakt om een bepaalde tendens aan te geven. Ik ben echter van mening dat bepaalde beperkingen in de toepassing van kortingen voor t-taggebruikers worden gesuggereerd die er niet zijn. De huidige aandeelhouders zijn hierin geheel vrij. Ik ben met de NV van mening dat de huidige kortingsregeling wat al te grofmazig is (geen onderscheid naar de mate van gebruik, geen beperkingen in de aanschaf van een t-tag), maar de conclusie in paragraaf 4.5 dat de huidige 25% korting veel te hoog is, deel ik niet op voorhand. Waarschijnlijk bedoelt de NV dat een gemiddelde korting van 25% wat haar betreft veel te hoog is.

Pagina 10: De conclusie ten aanzien van de t-tag kortingen komt erop neer dat eerst volgend jaar een definitief besluit wordt genomen over hoe de kortingsregeling moet worden toegepast (wie krijgt korting, hoeveel korting, welke systematiek). Tegelijkertijd stelt de directie echter voor om alvast met ingang van 1 januari 2006 maatregelen te treffen door de korting op het huidige nominale niveau te bevriezen. Dat lijkt mij om twee redenen ongewenst. Ten eerste vind ik het niet vanzelfsprekend dat de besluitvorming in twee stukken wordt geknipt. De gebruiker is gebaat bij duidelijkheid en dat pleit ervoor om niet in korte tijd twee besluiten te nemen waarbij het risico bestaat dat het tweede besluit het eerdere besluit weer teniet doet. Bovendien is het nog de vraag wie er een besluit neemt over de toekomstige tarieven en daarbij horende kortingen. Als de aandelen worden verkocht is dit niet aan de huidige aandeelhouders. Die zouden dus terughoudend moeten zijn om besluiten te nemen met meerjarige gevolgen. Ten tweede is de timing niet goed. Morrelen aan de kortingsregeling geeft veel publieke beroering. Dat komt slecht uit, want binnenkort moet misschien door u aan de gebruikers worden verteld dat het tunneltarief extra moet stijgen om Sluiskil te kunnen realiseren. Een negatieve publieke opinie maakt dat moeilijker. Daarbij kan de kortingsregeling natuurlijk niet los worden gezien van het algemene tarievenbeleid, want beiden hebben hun gevolgen voor de prijs van een rit door de tunnel.

Pagina 11: In de eerste zin wordt gewezen op het feit dat in het tariefvoorstel geen rekening wordt gehouden met extra aanpassingen als gevolg van de uitkomsten van het verkeersmodel. Dit is een gevoelig punt. Tot op heden baseert de NV Westerscheldetunnel de verwachte aantallen passages in haar jaarlijks ondernemingsplan op het verkeersmodel dat wordt beheerd door de provincie Zeeland en Rijkswaterstaat. De NV Westerscheldetunnel heeft echter al eerder te kennen gegeven onvoldoende vertrouwen te hebben in de uitkomsten ervan. Mede daarom (een andere reden betrof de wens om meer inzicht te krijgen in de details van het model) is door de NV opdracht gegeven aan een externe partij om te komen met een eigen vervoersprognose. Uit de tekst van de beleidsnotitie blijkt dat de NV veronderstelt dat het evident is dat de uitkomsten van dit eigen onderzoek ook zullen dienen als basis voor het ondernemingsplan. Ik kan mij voorstellen dat de huidig beheerders van het verkeersmodel die tevens de huidig aandeelhouders vormen (als het ministerie van Financiën en Rijkswaterstaat als één worden beschouwd) hierover anders denken.

Pagina 11: Dan het concrete voorstel voor de bruto tarieven voor 2006. De nominale en procentuele stijging is hoger dan afgelopen jaren. Volgens de NV een logisch gevolg van de inhoud van de beleidsnotitie. Voor een deel wordt de sterke stijging echter veroorzaakt door het uitgangspunt dat de NV alleen tarieven wil vaststellen die een veelvoud van € 0,10 betreffen. Ik zou niet weten waarom de tarieven niet in centen zouden kunnen worden vastgesteld. Bij het contant afrekenen kan de in Nederland inmiddels gebruikelijk afronding op € 0,05 worden toegepast waardoor de extra handelingen door de tolgaarden relatief beperkt lijken. Het huidige voorstel bevat toch zeer stevige tariefsverhogingen. Evenals bij de toe te passen

kortingsregeling geldt dat met dit voorstel naar verwachting een hoop onrust wordt gecreëerd. Die onrust komt op dit moment erg ongelegen.

Samenvattend komt het door de directie voorgestelde beleid voor 2006 neer op een verhoging van de tunneltarieven exclusief korting met percentages die variëren van 3,2% tot 4,8% (afhankelijk van de betreffende categorie voertuigen). Daarnaast stelt de directie voor om het kortingenbeleid met ingang van 1 januari 2006 aan te passen. Het is duidelijk dat de NV Westerscheldetunnel tegen een aantal tegenvallers aanloopt (minder groei dan verwacht, meer gebruik van de kortingsregeling). Het is ook logisch dat zij die probeert op te vangen. Ik denk echter dat er niet alleen naar de toltarieven moet worden gekeken, maar ook naar de mogelijkheden voor een efficiëntere bedrijfsvoering. En als de toltarieven moeten worden aangepast, dan is het daar nu niet het moment voor. Op korte termijn ontstaat definitief duidelijkheid over de toekomstige eigenaren van de NV Westerscheldetunnel. Ook is het algemeen kader waarbinnen gehandeld kan worden (huidige Tunnelwet c.q. nieuwe concessieovereenkomst) dan bekend. Het ligt daarom voor de hand om voor 2006 een soortgelijk besluit te nemen als de afgelopen jaren en eerst m.i.v. 2007 structurele wijzigingen door te voeren.

Bij onze medeaandeelhouder is navraag gedaan wat hun standpunt is over de tarieven. Zoals u weet is het standpunt van het ministerie van Financiën in de AvA immers doorslaggevend. Gebleken is dat zij een afwijkend standpunt innemen. Zij kunnen instemmen met het voorstel om de kortingsregeling aan te passen in de zin dat de nominale kortingen worden bevroren. Het voorstel voor de tarieven voor 2006 wordt zelfs als voorzichtig bestempeld.

Op grond van de voorgaande analyse stel ik u voor niet in te stemmen met dit voorstel. Dit negatieve advies geldt zowel voor de bruto tarieven als voor de daarop toe te passen korting. Gevolg is dat er een verschil van mening bestaat met de medeaandeelhouder, maar daar kom ik in het vervolg van deze nota nog op terug.

#### **Beantwoording Statenvragen**


In de PZC van 21 oktober jl. verscheen een artikel over dit onderwerp (zie bijlage 2). In dit artikel neemt de directeur van de NV Westerscheldetunnel een voorschot op de komende discussie in de AvA. Ik vind het jammer dat hij dit gedaan heeft, want het heeft geleid tot de nodige onrust. Het is niet ondenkbaar dat dit van invloed is op toekomstige besluitvorming over verkoop van de aandelen WST en de realisatie van de Sluiskiltunnel. Drie Statenfracties hebben in het artikel aanleiding gezien om vragen te stellen. Twee partijen (PvdA en SP) hebben dit gedaan in de vorm van schriftelijke vragen, één partij (PvZ) in de vorm van een brief aan uw college.

Na overleg met de Statengriffier is besloten om eerst de twee sets schriftelijke vragen te beantwoorden op de voorgeschreven wijze. Vervolgens kan dan de brief van de Partij voor Zeeland worden beantwoord waarbij eventueel wordt verwezen naar de beantwoording van de schriftelijke vragen van PvdA en SP. Deze antwoordbrief wordt overigens zonder tussenkomst van de Statengriffie door u aan de PvZ verzonden.

Voor de inhoudelijke beantwoording van de vragen verwijs ik naar de bijgevoegde antwoordbrieven.

#### **Tarievenbeleid lange termijn**

Dit is ongetwijfeld het moeilijkste onderwerp in deze nota. De belangen zijn erg groot en bovendien gaat het om de (soms verre) toekomst hetgeen de nodige onzekerheden impliceert. Toch is het noodzakelijk dat u zich uitsprekt over wat u verstaat onder een "acceptabele tariefsontwikkeling". Ik zal hieronder (uiteraard zeer vertrouwelijk) nader toelichten waarom.

Zoals in de inleiding reeds aangegeven wordt momenteel onderzocht of het mogelijk is om gezamenlijk met het ministerie van Financiën de aandelen NV Westerscheldetunnel te vervreemden en vanuit de verkoopopbrengst een bedrag te reserveren voor de realisatie van de Sluiskiltunnel. Deze optie zou namelijk leiden tot een situatie waarbij beide partijen hun doelstelling kunnen realiseren. Het feit dat deze optie wordt onderzocht betekent dat het ministerie van Financiën enorm is opgeschoven (richting provincie Zeeland) betreffende haar standpunt over de aandelenverkoop. In het begin van het traject (november 2004) bestond geen enkel begrip voor ons uitgangspunt dat verkoop van de aandelen NV Westerscheldetunnel de realisatie van de Kanaalkruising Sluiskil niet in de weg mag zitten. Inmiddels is geaccepteerd dat er een aanbiedingsregeling geldt, is wijziging van de Tunnelwet a.g.v. tolperiodeverlenging bespreekbaar, is de definitie van het begrip "overrendement" uit de Motie  ppgerrekt en is men bereid cruciale informatie uit te wisselen. Daarmee heeft het ministerie zich (in ieder geval ambtelijk) van zijn goede kant laten zien. Verder opschuiven (door bijvoorbeeld genoeg te nemen met een lager intern rendement) is niet reëel.

Echter, door u is eerder aangegeven dat bovenstaand model alleen mogelijk is binnen de randvoorwaarde van een "acceptabele tariefsontwikkeling". In de opzet zoals die nu is gemaakt blijken nog slechts enkele variabelen te moeten worden ingevuld. Het gaat om de volgende zaken:

1. Onderhoudskosten
2. Periode van tolheffing
3. Tarievenbeleid (inclusief kortingsregeling)

Ad 1. In onze businesscase Sluiskil is er altijd van uitgegaan dat het onderhoud van de Westerscheldetunnel in de periode van toverlenging (2033-2053) wordt betaald door het Rijk. Indien de exploitatieperiode namelijk niet verlengd zou worden, zou het Rijk immers ook vanaf 2033 de onderhoudslasten voor haar rekening moeten nemen. Nu het model uitgaat van verkoop is het voor het Rijk vanzelfsprekend dat de nieuwe eigenaar van de aandelen opdraait voor die onderhoudskosten. Op zich is dat logisch, maar dat heeft natuurlijk gevolgen voor de verkoopopbrengst van de aandelen (die wordt lager). Dat betekent dat er minder geld beschikbaar is voor de tunnel Sluiskil en dat zal weer moeten worden opgelost door hogere tarieven toe te staan. Het valt zeer wel te verdedigen dat het Rijk ofwel de onderhoudskosten moet vergoeden aan de nieuwe exploitant ofwel het equivalent als compensatie voor de lagere verkoopopbrengst ter beschikking moet stellen aan de provincie Zeeland. Moeilijkheid is echter de snelheid die is geboden. Het maken van nadere afspraken met het ministerie van Verkeer & Waterstaat vergt tijd en die hebben we eigenlijk niet. Uitstel van besluitvorming is niet mogelijk. U zult dus een keuze moeten maken tussen het alsnog op zeer korte termijn proberen te regelen dat het onderhoud voor rekening van het Rijk komt of het accepteren dat dit leidt tot een lagere verkoopopbrengst. Voor de goede orde, het gaat om zeer grote bedragen. Op basis van het huidige prijspeil moet u denken aan een gemiddelde onderhoudslast van € 10 tot € 20 miljoen per jaar.

Een tweede aspect van het onderhoud is de vraag wie gedurende de levensduur het onderhoud betaalt van de Sluiskiltunnel. Ook hierover zijn nog geen concrete afspraken gemaakt. Ook hier ligt het erg voor de hand dat het Rijk zorgdraagt voor het onderhoud. Zeker wanneer wordt bedacht dat het de doelstelling is om de gehele N-62 tot Rijksweg te maken. Dan zou de rare situatie ontstaan dat de provincie Zeeland zou moeten opdraaien voor het onderhoud van één van de kunstwerken in een Rijksweg. En dat terwijl de aanleg van de Sluiskiltunnel uiteindelijk voor het grootste deel wordt opgebracht door de gebruikers van de Westerscheldetunnel. Het is echter van het grootste belang dat hierover op korte termijn afspraken gemaakt worden met het ministerie van Verkeer & Waterstaat. Ook hier gaat het om zeer forse bedragen. Op basis van het huidige prijspeil moet u denken aan een gemiddelde onderhoudslast van € 4 tot € 5 miljoen per jaar.

Ad 2. De keuze die gemaakt moet worden is die tussen handhaving van de huidige exploitatieperiode van 30 jaar (waarvan inmiddels nog maar zo'n 27 jaar resteren) of verlenging tot 50 jaar. Als wordt gekozen voor verlenging betekent dit dat de toverhoging lager kan uitvallen. Door de langere exploitatieperiode neemt het overrendement immers toe en dat is dan weer beschikbaar voor de aanleg van de Sluiskiltunnel. Het is niet exact aan te geven wat het effect is op de contante waarde van het overrendement bij verlenging van de tolperiode (dat is namelijk mede afhankelijk van de toegestane tariefsverhoging), maar ook hier gaat het om substantiële bedragen (= vele tientallen miljoenen euro).

Ad 3. De ontwikkelingen van de tarieven vormen de sluitpost in het geheel en worden dus ook direct en ingrijpend beïnvloed door de keuzes die gemaakt worden bij de punten 1 en 2. Centrale vraag is of u de alzo beredeneerde tariefsontwikkeling acceptabel acht. Zo ja, dan is er een oplossing en omgekeerd. Hetgeen u acceptabel vindt is natuurlijk mede gebaseerd op de vraag wat politiek haalbaar is. In feite gaat het om de vraag wat u maximaal zou kunnen verdedigen richting primair Provinciale Staten en secundair richting inwoners/bedrijfsleven.

Het is niet mogelijk om tot in detail aan te geven wat de gevolgen zijn van de verschillende keuzemogelijkheden. Daarvoor zou zeer uitgebreid nader onderzoek moeten worden verricht. Wel zijn de grote lijnen bekend. Om u toch enig gevoel te kunnen geven het volgende. Stel dat ervan wordt uitgegaan dat de onderhoudskosten voor de Westerscheldetunnel in de periode 2033-2053 door de nieuwe exploitant betaald moeten worden en dat die daar geen vergoeding voor krijgt van het Rijk. Stel voorts dat het Rijk de kosten voor het onderhoud aan de Sluiskiltunnel voor zijn rekening neemt. Als u dan bereid bent in te stemmen met een tolperiodeverlenging, dan moet het haalbaar worden geacht de Sluiskiltunnel te realiseren onder de conditie dat de nieuwe exploitant de tarieven jaarlijks mag verhogen met inflatie + 1 à 1,5 procent. De exacte invulling van een percentage is mede afhankelijk van hetgeen wordt besloten over de huidige kortingsregeling. Ook over de wijze van toepassing van de kortingsregeling zal een besluit moeten worden genomen. Wijziging van de kortingsregeling kan ook budgettair neutraal worden doorgevoerd. De totale verleende korting wordt dan op een andere wijze verdeeld over de gebruikers. Van belang is de vraag of de kortingsregeling in de concessieovereenkomst moet worden opgenomen (en zo ja, hoe) of niet.

Ik wil u graag nogmaals benadrukken dat de hierboven genoemde getallen en voorbeelden slechts indicatief zijn. Zekerheid kan niet worden verstrekt, maar dat is naar mijn mening ook niet nodig. Wat wel nodig is, is een uitspraak over de hierboven genoemde elementen:

1. Vindt u dat er op korte termijn alsnog een afspraak gemaakt moet worden over het onderhoud van de Westerscheldetunnel in de jaren 2033-2053?
2. Vindt u dat er op korte termijn alsnog een afspraak gemaakt moet worden over het onderhoud gedurende de levensduur van de Sluiskiltunnel?
3. Kunt u instemmen met een tolperiodeverlenging met 20 jaar?
4. Vindt u dat de kortingsstructuur aangepast moet worden?
5. Vindt u de met de kortingen gemoeide bedragen naar beneden kunnen bijgesteld?
6. Vindt u dat de kortingsregeling in de concessieovereenkomst moet worden opgenomen of dat dit aan de nieuwe tunnelexploitant moet worden overgelaten?
7. Welk percentage bovenop de tariefsaanpassingen a.g.v. inflatie acht u politiek maximaal haalbaar?

Indien u bovenstaande vragen heeft beantwoord moet worden bezien of een oplossing ook financieel haalbaar is. Dit zal voor een belangrijk deel afhankelijk zijn van de vraag of er op korte termijn afspraken gemaakt kunnen worden over de onderhoudskwesties. En dan met name het onderhoud van de Sluiskiltunnel. Als niet bereikt zou kunnen worden dat het Rijk dit voor zijn rekening neemt, dan vertaalt zich dat in een fors hoger tarief. Mijn inschatting is dat dit al snel zal leiden tot de conclusie dat de realisering van Sluiskil niet haalbaar is.

Als er aanwijzingen bestaan dat er een financieel haalbare oplossing voorhanden is, dan zijn er vervolgens denk ik twee werkbare strategieën. Ten eerste zou u het Rijk kunnen voorstellen om zelf zorg te dragen voor de realisatie van de Sluiskiltunnel. Dat zal misschien op enige weerstand stuiten bij het ministerie van Financiën omdat de Rijksinspectie eerder te kennen heeft gegeven dat de risico's van de bouw van de Sluiskiltunnel niet voor rekening van het Rijk mogen komen. Maar het is natuurlijk wel een kerntaak van het ministerie van Verkeer & Waterstaat. Deze optie levert bovendien de minste complicaties op en heeft dus de voorkeur vanuit de provincie Zeeland. Een alternatief is om aan de minister van Financiën voor te stellen om een bedrag uit de verkoop te garanderen voor de Sluiskiltunnel.

Ik adviseer u een afweging te maken aan de hand van bovenstaande vragen. Welke verdere strategie ook wordt gekozen, het zal in ieder geval leiden tot een reactie van uw college aan de betrokken bewindspersonen. De inhoud hiervan is afhankelijk van het standpunt van uw college. Probleem is wel dat er weinig tijd beschikbaar is. Het ministerie van Financiën wil de verkoop zo snel mogelijk realiseren. Dit heeft mede te maken met marktomstandigheden als een lage rente. Een ander potentieel probleem is de komende aandeelhoudersvergadering. Er dreigt een conflict te ontstaan over de tarieven voor 2006 en de uitwerking daarvan naar buiten toe kan de nu voorliggende situatie veranderen. Overeenstemming over de tariefontwikkeling op de langere termijn kan leiden tot een eensluidende standpuntbepaling tijdens de aandeelhoudersvergadering.

### **Financiële consequenties:**

Als gekomen kan worden tot overeenstemming met het Rijk, dan zijn de financiële gevolgen uiteraard zeer groot. Op dit moment kunnen die echter nog niet worden aangegeven.

### **Voorstel te nemen GS-Besluit (moet identiek zijn aan het voorblad):**

- Niet instemmen met het voorstel van de directie van de NV Westerscheldetunnel over het tarievenbeleid voor 2006;
- Instemmen met de voorgestelde beantwoording van de vragen van de PvdA-Statenfractie;
- Instemmen met de voorgestelde beantwoording van de vragen van de SP-Statenfractie;
- Instemmen met de voorgestelde beantwoording van de brief van de PvZ-Statenfractie;
- Nemen van een concrete beslissing aan de hand van de in deze nota geformuleerde vragen over wat u voor de jaren 2007 en volgende acceptabele uitgangspunten acht om een gecombineerd besluit over de verkoop van de aandelen NV Westerscheldetunnel en de realisatie van de Sluiskiltunnel mogelijk te maken.



Maakt meer mogelijk!

## Memo

Aandeelhouders van de NV WST

datum 21 oktober 2005  
kenmerk

onderwerp uitgangspunten beleid tarieven tolgelden  
van [REDACTED]  
doorkiesnummer [REDACTED]  
e-mailadres [REDACTED]@westerscheldetunnel.nl  
bijlage(n)

In de Algemene Vergadering van Aandeelhouders in november 2004, is bij het vaststellen van de tarieven door de aandeelhouders verzocht om een verdere inkadering van de tariefvoorstellen aan de hand van een tariefbeleid. In dit kader hebben wij getracht om de relevante parameters voor tariefverhoging te verzamelen en op basis daarvan enkele uitgangspunten te formuleren. De in dit memo uitgewerkte uitgangspunten dienen gezien te worden in de huidige situatie met de huidige aandeelhouders. Na aandelenoverdracht kan de situatie derhalve wijzigen.

Nadat in de eerste hoofdstukken achtergrond en risico's zijn besproken zal in het derde hoofdstuk op basis hiervan een beoogd tarievenbeleid voor de langere termijn worden voorgesteld. In hoofdstuk 4 wordt specifiek gekeken naar de impact van de t-tag korting op de omzet en wordt aan de hand van verschillende scenario's een voorstel gedaan hoe omgegaan moet worden met de omzetederving door het hogere t-tag verbruik dan verwacht. In hoofdstuk 5 wordt een resumé gegeven van de conclusies. Tot slot wordt in het laatste hoofdstuk een concreet voorstel gedaan voor de tarieven in 2006.

### 1. Achtergrond

#### 1.1. Tunnelwet

Het recht om de tarieven te verhogen is vastgelegd in de Tunnelwet. Resumerend beslaat dit het volgende:

- De prijs voor een passage met een personenauto in de periode dat geen bijzondere verhogingen van kracht zijn, vormt het referentietarief. Voorts zijn enkele maximale bandbreedtes gegeven voor het referentietarief.
- Basis voor inflatieverhoging vormt de procentuele stijging van de prijzen bij het onderhoud van wegen met gesloten verharding buiten de bebouwde kom.
- Extra verhogingen zijn toegestaan van 4% bovenop de inflatiecorrectie (in de eerste 6 jaren na opening meer).

N.V. Westerscheldetunnel

postadres

Postbus 303

4460 AS Goos

bezoekadres

Westerscheldetunnelweg 1

4454 PD Borsselle

telefoon 0113-278480

telefax 0113 278481

KvK te Middelburg

nr. 22040203

www.westerscheldetunnel.nl

info@westerscheldetunnel.nl

## Maakt meer mogelijk!

uitgangspunten beleid tarieven tolgeden

blad 2 van 11

- De tunnelwet schrijft geen bijzonderheden voor ten aanzien van specifieke kortingen of opslagen voor bepaalde tarieven of tijdstippen. Uit de memorie van toelichting op het wetsvoorstel is ook uitdrukkelijk aangegeven dat een en ander een verantwoordelijkheid van de NV is.

Op grond van het bovenstaande heeft de NV dus vrijheden om tarieven te verhogen en om wijzigingen aan te brengen in de bestaande tariefstructuur, inclusief t-tag korting.

### **1.2. Goedkeuring**

Tariefwijzigingen maken deel uit van de begroting waarvoor goedkeuring door de aandeelhouders vereist is.

### **2. Globale risico's in de rendementsontwikkeling van de NV**

In het huidige kader (met publieke aandeelhouders) is tariefsverhoging steeds gezien als een van de instrumenten waarmee tegenvallers in de rendementsvooruitzichten opgevangen kunnen worden. Tegenvallers kunnen ontstaan als gevolg van een aantal risico's. Het is de taak van het management van de N.V. om deze risico's tijdig te identificeren en gepaste actie te nemen, waaronder de overweging van tariefaanpassingen. Bewaking van het rendement van de organisatie staat hierin centraal. Het rendement bedraagt volgens de laatste berekeningen in Koers 2005 7,9%.

De volgende risico's zijn te identificeren:

- Bouwrisico
- Verkeersrisico
- Inflatierisico
- Operationeel (kosten) risico

#### *Bouwrisico*

Dit risico is grotendeels achter de rug met de afronding van de bouw, maar speelt nog steeds een rol. Denk hierbij aan:

- Onzekerheden met betrekking tot KMW claims.
- Toekomstige investeringen m.b.t. verdubbeling wegen, ongelijkvloerse kruising, vervangingsinvesteringen, etc.

#### *Verkeersrisico*

Dit risico is onder te verdelen in:

- Het risico dat het aantal passages in totaliteit lager is dan verwacht.
- Het risico dat de samenstelling van het verkeersaanbod anders is dan verwacht en gegeven de bestaande tariefstructuur en kortingen leidt tot lagere tolopbrengsten dan verwacht.

Het moge duidelijk zijn dat het verkeersrisico nog volop relevant is voor de N.V.

#### *Inflatierisico*

In het rendementsmodel van de NV is rekening gehouden met een inflatie van 3% per jaar. Aangezien het grootste deel van de uitgaven hebben plaatsgevonden in de eerste jaren (de bouw van de tunnel) en de inkomsten ontvangen zullen worden gedurende de exploitatie van de tunnel, leidt een stijging van de inflatie tot een

verbetering van het rendement van de N.V. Deze inflatieparameter is de meest belangrijke risicofactor van het rendement van de N.V.

Een verdere analyse van het inflatierisico is derhalve op zijn plaats. In de onderstaande tabel is het effect van een (te) lage inflatie op enerzijds de exploitatiebijdrage en anderzijds de toltarieven weergegeven en wel voor de N.V., voor de aandeelhouders (tevens betalers van de exploitatiebijdrage) en voor de klanten van de N.V.

	NV	Aandeelhouders	Klanten
Effect van lagere exploitatiebijdrage door lagere inflatie.	negatief	neutraal	neutraal
Effect van lagere tariefstijging door lagere inflatie	negatief	negatief	positief

Toelichting: een lagere exploitatiebijdrage dan verwacht tast het rendement van de N.V. aan. Op grond hiervan dient de N.V. dus actie te nemen om de achteruitgang van het rendement zoveel mogelijk te voorkomen. Voor de huidige aandeelhouders (Staat en Provincie) is hier sprake van een verschuiving van posten (de lagere bijdrage zal immers leiden tot een lagere dividenduitkering).

*Operationeel (kosten)risico*

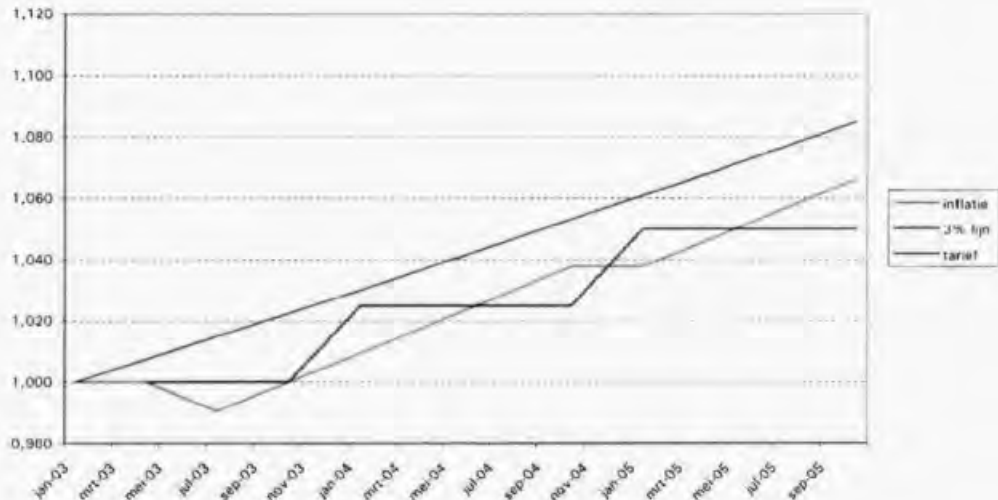
Hiermee wordt het risico bedoeld op hogere exploitatiekosten van de tunnel dan verwacht.

**Conclusie ten aanzien van de risico's:**

Op basis van de voorgaande analyse komen wij tot de conclusie dat het instrument van de tariefverhoging ingezet moet worden ter compensatie van alle hiervoor geschetste risico's. Bij beslissingen ten aanzien van tariefstelling dient actief rekening gehouden te worden met de ontwikkeling van alle risico's die het rendement kunnen beïnvloeden.

**3. Naar een beleid voor tariefontwikkeling op langere termijn:**

De veronderstellingen die gehanteerd zijn voor het rendementsmodel gaan uit van een jaarlijkse tariefstijging van 3%. Het beoogde rendement is altijd berekend aan de hand van een dergelijke tariefsstijging. De stijging van de tarieven in de eerste exploitatiejaren van de tunnel bedragen echter slechts 2,5% in 2004 en 2,4% in 2005. Ook de inflatie was in deze jaren lager dan 3%. De tarieven blijven dus achter bij de gemiddelde stijging van 3%, zoals te zien is in onderstaande grafiek.



Zoals reeds vermeld biedt de Tunnelwet de mogelijkheid om tariefsverhogingen boven het inflatiepeil door te voeren. Door de aandeelhouders is een vereist rendement van 7,5% geformuleerd. Indien de inflatie gedurende een aantal jaren achterblijft heeft dit een sterk negatieve invloed op het rendement, met name in de eerste jaren van de exploitatie is tijdig actie nemen in zo'n geval geboden. Nu de huidige vooruitzichten ook zeker niet duiden op een sterke verkeersgroei in de komende jaren, ligt het voor de hand om de afwijking tussen de verwachte jaarlijkse inflatiecorrectie van 3% en de daadwerkelijke tariefverhoging te minimaliseren. Op grond daarvan zullen wij in de komende jaren dus een "inhaalactie" moeten plegen om weer op de eerste uitgangspositie van 3% inflatie te komen.

Conclusie: afgezien van bijzondere ontwikkelingen op het gebied van de in par. 2. geschetste risico's dienen wij in de komende jaren weer op de lijn te komen van een jaarlijkse gemiddelde verhoging van 3%. Hiertoe kan het nodig zijn om een tariefsverhoging, hoger dan de actuele inflatie, van toepassing te laten zijn, waarbij we de ruimte die de Tunnelwet ons hiertoe biedt (gedeeltelijk) moeten benutten.

#### 4. T-tag korting

##### 4.1. Omzetzijdering door hoog gebruik t-tags

Zoals in de bespreking van risico's (par 2.) reeds is vermeld vormt de samenstelling van het verkeersaanbod een van de verkeersrisico's. Hieronder valt ook het aandeel van de t-tags op het totale vervoersaanbod. Voor opening van de tunnel is het tarief en de bijbehorende korting voor t-tags vastgesteld op basis van de aanname dat 1/3 deel van alle transacties met de t-tag betaald zouden worden. In werkelijkheid verhouden de getallen zich als volgt:

## Maakt meer mogelijk!

uitgangspunten beleid tarieven tolgelden

blad 5 van 11

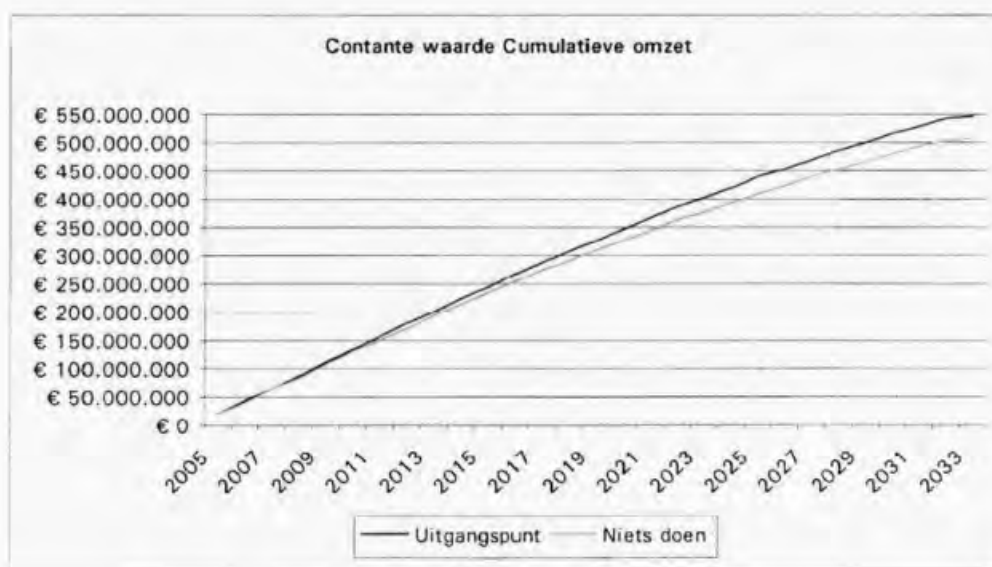
	T-tag in %
Verwacht	33%
2003	51%
2004	60%
2005 (verwacht)	63%

Uit het bovenstaand overzicht moge blijken dat de netto opbrengst per passage sterk onder druk staat als gevolg van het gebruik van de t-tag. Overigens bevindt het aandeel t-tags voor vrachtverkeer zich momenteel reeds op 70%!

Het gebruik van On Board Units (hierna OBU's) zal steeds meer toenemen. Tevens zal er steeds meer een eis zijn tot interoperabiliteit van OBU's. De snelheid van de groei van OBU-gebruik hangt onder andere samen met de mogelijke introductie van kilometerheffing, aanleg van tolwegen in Nederland en België (Oosterweelverbinding) en de resultaten van internationaal overleg op gebied van interoperabiliteit.

In de toekomst dient naar onze mening rekening te worden gehouden met een percentage van 75% OBU gebruik in 2010 en 85% in 2020.

De invloed van de contante waarde van deze ontwikkeling op de omzet is als volgt grafisch weer te geven:



Toelichting: de lijn "uitgangspunt" geeft het te verwachten verloop van de omzet weer op basis van het uitgangspunten van een t-tag gebruik van 60%. De lijn "niets doen" geeft de omzetontwikkeling weer indien geen beleidswijzigingen plaatsvinden en het t-tag gebruik blijft groeien zoals hiervoor omschreven (75% in 2010 en 85% in 2020).

Getalsmatig is de volgende opstelling te maken:

<i>Bedragen in miljoenen € prijspeil 2004</i>	
CW omzet uitgangspunt	545,1
CW omzet bij niets doen	506,4
Derving omzet	38,7
Daling omzet in %	7,1%
Effect op rendement NV WST	0,3%

Op grond van deze analyse en afgezien van verdere ontwikkelingen zou het rendement zoals berekend in Koers 2005 dus dalen van 7,9% naar 7,6%. Naar de mening van het management is actie geboden om dit risico op omzetsderving te mitigeren en de contante waarde van de omzet over de periode 2005-2033 weer rond het oorspronkelijke getal van € 545 miljoen te brengen.

Alvorens hiervoor een voorstel te doen, vermelden wij hier enige nadere informatie.

#### **4.2. Historie en ontwikkeling van de t-tag korting**

De t-tag korting is mede geïntroduceerd op basis van een kamermotie om "veelgebruikers" van de tunnel een korting te bieden. Dit hing weer samen met de aanzienlijke korting die inwoners van Zeeuws Vlaanderen konden krijgen op de toenmalige veertarieven. Door de NV is besloten om deze korting te koppelen aan een OBU om de doorstroming te vergemakkelijken. De drempel voor aanschaf van een t-tag is (naar nu blijkt) te laag: al bij een enkele passage per jaar is het financieel aantrekkelijk om de tag aan te schaffen. Het gevolg is naar nu blijkt, een zeer grote toename van het gebruik van de tags.

#### **4.3. Beperkingen van het tolsysteem**

Het huidige geautomatiseerde tolsysteem zoals geïnstalleerd bij de NV biedt niet de mogelijkheid om op korte termijn een gewijzigde tariefstructuur op te zetten waarbij de omvang van de korting voor de klant gekoppeld wordt aan de frequentie van gebruik van de tunnel. Binnen het GEA systeem zijn dergelijke tariefstructuren op andere locaties wel reeds geïmplementeerd, echter implementatie voor de NV zal tijd vergen (minimaal een jaar voorbereidingstijd). Geforceerde invoer van zo'n gewijzigde structuur ligt op korte termijn derhalve niet voor de hand. Een wijziging in tariefstructuur is wel te overwegen op wat langere termijn, mits goed voorbereid.

#### **4.4. Toekomstige ontwikkelingen**

Op het gebied van kortingen voor veelgebruikers zijn recent EG regels voor vrachtverkeer aangenomen die vooralsnog niet van toepassing zijn voor de NV. Hierin wordt de korting voor veelgebruikers gemaximeerd op 13%. Het is nog onzeker of op basis van deze norm verdere regelgeving zal volgen die voor de WST relevant kan worden. Wel blijkt uit dit voorbeeld dat de WST een hoge korting hanteert voor de veelgebruikers.

#### **4.5. Tolinningskosten**

Op basis van interne analyses blijkt dat de kosten van tolinning bij gebruik van t-tags belangrijk lager zijn. Op langere termijn is het verder uitbreiden van het aantal OBU's uit oogpunt van besparing op tolinningskosten dus goed voor het rendement en kan daar in principe ook een korting tegenover staan. De huidige 25% is daarbij echter

veel te hoog. Een gemiddelde korting van 10% tot 15% op de t-tag omzet lijkt op dit moment in evenwicht met de besparing op de tolinningskosten.

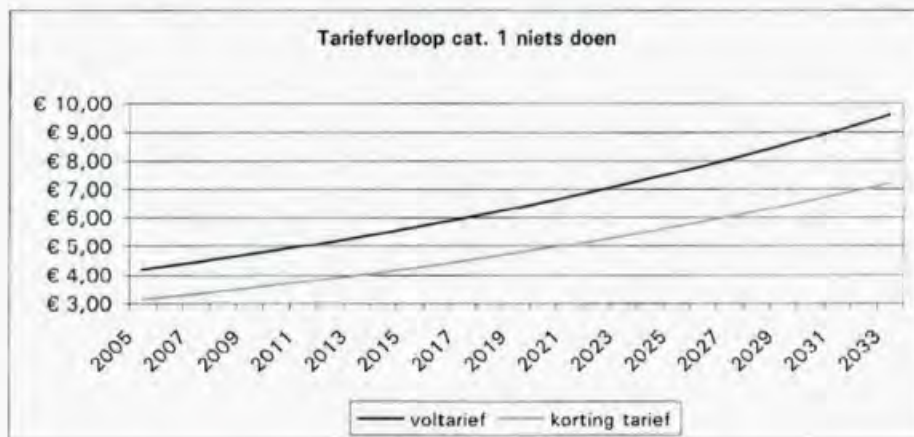
#### 4.6. Scenario analyse

Zoals aangegeven in par. 4.1. wil het management de impact van het steeds hogere OBU gebruik op de omzet mitigeren. Dit kan vanzelfsprekend op verschillende manieren. Om dit inzichtelijk te maken zijn een aantal scenario's berekend die hierna besproken worden en waarbij voordelen en nadelen vermeld worden.

##### 4.6.1. Niets doen

Alhoewel niets doen reeds een scenario is dat niet aan de orde is, wordt voor de volledigheid toch aangegeven wat de effecten zijn op de verwachte omzet, het tariefverloop en de jaarlijkse tariefstijging.

Zoals reeds gesteld bedraagt de verwachte daling van de contante waarde van de omzet bij niets doen € 38,7 miljoen. De ontwikkeling van het meest belangrijke tarief ziet er als volgt uit:



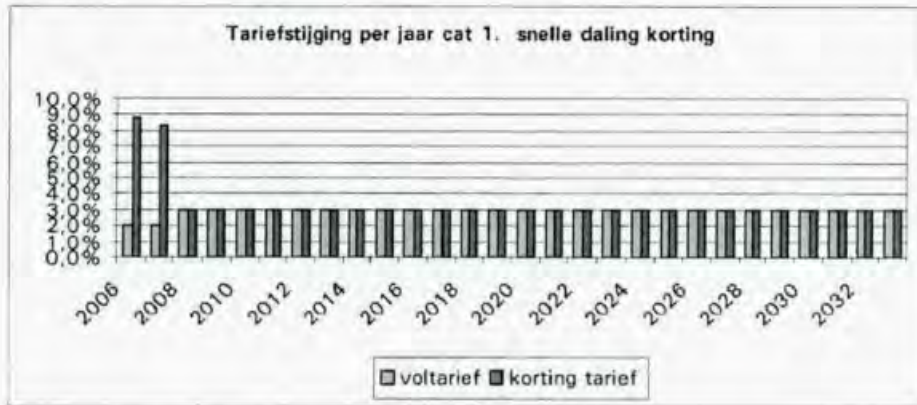
Doordat in de bestaande situatie de korting met een vast percentage gekoppeld is aan het "voltarief", wordt het verschil in de tarieven uitgedrukt in € steeds groter. De jaarlijkse stijging van zowel voltarief als korting tarief bedraagt 3%.

*Alle hierna te bespreken scenario's moeten voldoen aan de eis dat zij de reeds genoemde daling van de contante waarde van de omzet van € 38,7 miljoen door de toename van het t-tag gebruik compenseren.*

##### 4.6.2. Snelle daling van de t-tag korting in 2 jaar

In dit scenario is gerekend met het terugbrengen van de korting van 25% naar 20% in 2006 en van 20% naar 15% in 2007. Dit levert forse tariefstijgingen op voor t-tag houders in deze jaren. Ter compensatie wordt de normale tariefverhoging in deze jaren zoveel mogelijk beperkt. Om in de buurt van de te compenseren omzet te komen dient in 2006 en 2007 het tarief nog altijd met 2% verhoogd te worden.

Dit levert het volgende grafische beeld op:

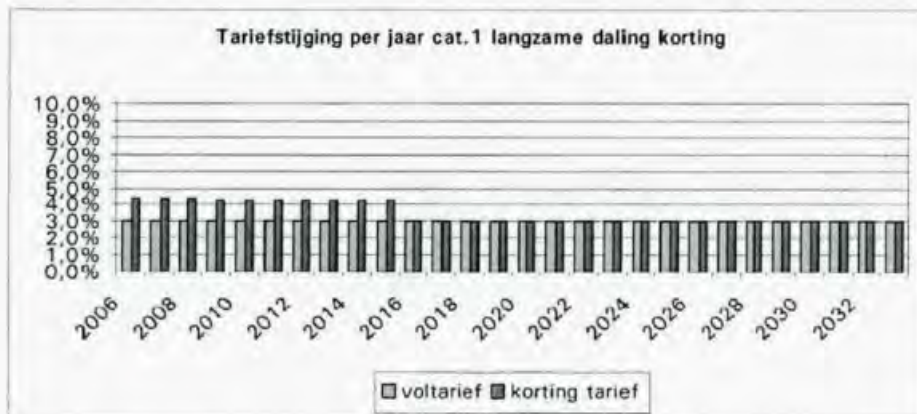


Hieruit blijkt dat de stijgingen in de jaren 2006 en 2007 voor t-tag gebruikers fors oplopen. Dit lijkt vanuit marketing standpunt lastig te verkopen. Bovendien is de kans op vraaguitval hierdoor groter. Daar staat tegenover dat het "gat" dat ontstaat door de toename van het t-tag gebruik in korte tijd "gedicht" wordt, wat risico's beperkt.

#### 4.6.3. Langzame daling t-tag korting

De invloed van de t-tag korting op de omzet kan ook teruggebracht worden door de korting vanaf 2006 elk jaar met 1% te verminderen totdat na 10 jaar een korting van 15% bereikt wordt. De jaarlijkse normale tariefstijging blijft dan wel van kracht. Een dergelijke langzamere daling van de korting biedt voldoende compensatie voor de omzeterderving door toename van het t-tag gebruik.

Een dergelijk scenario is afdoende voor het opvangen van het tekort. Grafisch ziet het er als volgt uit:

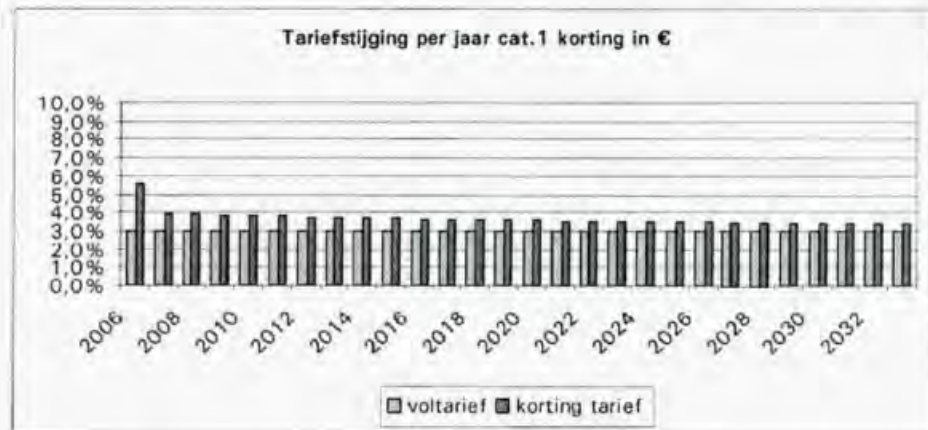


Gedurende tien jaar neemt de korting op de tag af en ontstaat dus per saldo een iets hogere tariefverhoging voor de abonnee. Dit lijkt op zich een acceptabel scenario, maar de uitvoering ervan brengt met zich mee dat ieder jaar gemeld moet worden dat

de korting weer met 1% teruggebracht gaat worden. Dit is vanuit marketing standpunt minder gewenst.

#### 4.6.4. Introductie van een vaste korting, uitgedrukt in €

Een variant van het voorgaande scenario is dat de t-tag korting voortaan niet meer uitgedrukt wordt in een vast *percentage* van het bruto tarief, maar als een korting in een vast *bedrag*. Hiermee bereikt men tevens dat de tariefstijging in € jaarlijks voor zowel abonnees als overige klanten gelijk is. Bij de berekening is voor categorie 1 uitgegaan van een vaste t-tag korting van €1 per passage (bedraagt nu €1,05). Grafisch levert dit het volgende plaatje op:



Door afronding van €1,05 naar €1 is de tariefstijging in het eerste jaar wat hoger, in de jaren daarna blijft een identieke prijsstijging in € gelden, waardoor in % de stijging voor abonnees iets hoger ligt, alhoewel het verschil steeds kleiner wordt. Ook deze variant levert voldoende compensatie op voor de gederfde omzet. Voordeel van deze systematiek is dat het slechts eenmaal een aanpassing van uitgangspunten vereist en dat de tariefstijging het meest gespreid wordt over de periode. Hierdoor brengt dit scenario ook het meeste risico met zich mee omdat de beoogde compensatie verder in de tijd ligt. Op grond daarvan zijn aanvullende maatregelen sterk te overwegen.

#### 4.6.5. Herzien van de structuur van de t-tag tarieven

De t-tag is geïntroduceerd als de methode om veelgebruikers een korting te bieden. Naar nu blijkt maken ook incidentele gebruikers volop gebruik van de t-tag. Dit is een direct gevolg van de te aantrekkelijke kortingsstructuur. Als we de korting weer met name van toepassing willen laten zijn voor veelgebruikers, zal er een wijziging in de t-tag tarieven moeten plaatsvinden. Hierbij kan gedacht worden aan de introductie van een abonnementsgeld van de t-tag tegen een vast bedrag per jaar. Klanten kunnen dan zelf berekenen of een t-tag financieel aantrekkelijk is. Een andere mogelijkheid is de introductie van een staffelsysteem waarbij de korting oploopt naarmate de klant meer passages per jaar heeft. Met beide varianten wordt bereikt dat de kortingssystematiek ook weer echt voorziet in een korting voor veelgebruikers. Een en ander brengt echter diverse vergaande complicaties met zich mee ten aanzien van ontwerp, administratieve organisatie, ICT, handhaving en introductie. Hiermee is de introductie van abonnementsgeld of staffelkorting op zeer korte termijn niet mogelijk.

#### **4.7. Conclusies t-tag korting**

On board units zullen in de nabije toekomst **het** betaalmiddel worden voor geprijsde infrastructuur. Deze ontwikkeling kunnen en willen wij niet tegenhouden. Wel zullen wij het automatisme dat het bezit van een OBU voor de Westerscheldetunnel automatisch leidt tot een forse korting moeten veranderen. Het is niet meer dan logisch dat het financieel voordeel met name komt te liggen bij de veelgebruikers zoals oorspronkelijk ook bedoeld was. Tevens dienen we ervoor te zorgen dat de omvang van de korting in juiste proporties blijft met de kostenontwikkelingen op langere termijn en ontwikkelingen in de markt. Om te voorkomen dat onze opbrengst verregaand wordt aangetast zullen wij op korte en lange termijn het volgende moeten doen:

- In 2006 besluiten tot het al dan niet introduceren van een abonnementsgeld voor de t-tag en/of een gestaffelde korting rekening houdend met de daarbij behorende wijzigingen ten aanzien van systemen, regelgeving, handhaving en organisatie.
- De t-tag korting per 1 januari 2006 terugbrengen naar een lager niveau, door deze niet langer op 25% te handhaven, maar te veranderen in een vast bedrag in Euro per categorie, overeenkomstig scenario 4.6.4.

#### **5. Conclusies tariefbeleid**

Op grond van het voorgaande kunnen de volgende conclusies getrokken worden ten aanzien van het tariefbeleid:

1. bij beslissingen ten aanzien van tariefstelling dient actief rekening gehouden te worden met de ontwikkeling van alle risico's die het rendement kunnen beïnvloeden.
2. afgezien van bijzondere ontwikkelingen op gebied van de in par. 2. geschetste risico's dienen wij in de komende jaren weer op de lijn te komen van een jaarlijkse gemiddelde verhoging van 3%. Hiertoe zal het nodig zijn om een tariefsverhoging, hoger dan de actuele inflatie van toepassing te laten zijn, waarbij we de ruimte die de Tunnelwet ons hiertoe biedt (gedeeltelijk) moeten benutten.
3. ontwikkeling van de korting van veelgebruikers dient in 2006 verder onderzocht te worden op basis van de introductie van abonnementsgelden en/of staffelkorting.
4. Op korte termijn de omvang van de t-tag korting in € bevroren en dus niet meer werken met een procentuele vaste korting.

**6. Eerste voorstel voor de tarieven per 1 januari 2006.**

*Let op: bijgaand tariefvoorstel houdt geen rekening met **extra** aanpassingen die op grond van de uitkomsten van het verkeersmodel nog genomen moeten worden. Het voorstel dient nog in het licht hiervan te worden beoordeeld als de resultaten van het model bekend zijn. Zoals bekend zijn de verkeerscijfers over 2005 van dien aard dat een extra analyse van de verkeersmodellen noodzakelijk is. Dit wordt momenteel uitgevoerd in samenhang met de due diligence ten behoeve van de aandelenverkoop.*

**6.1. Tarief exclusief t-tag korting**

	2005	2006	Vershil
Cat. 1	4,20	4,40	0,20
Cat. 2	6,30	6,50	0,20
Cat. 3	15,50	16,20	0,70
Cat. 4	21,00	22,00	1,00

Deze stijgingen bevatten in tegenstelling tot voorgaande jaren een opwaartse afronding, overeenkomstig de uitgangspunten van par 3.

**6.2. Tarief voor t-tags**

Overeenkomstig onze conclusies in hoofdstuk 4 en 5, stellen wij voor om in 2006 de stijging van de tarieven in € behoudens een afronding gelijk te laten zijn aan de stijging bij het volledige tarief. Hiermee fixeert men dus de korting op een vast bedrag (voor Cat 1. €1) in plaats van dat men zich vastlegt op een percentage. Na enkele afrondingen zou dit het volgende plaatje opleveren:

	2006 zonder korting	2006 met korting	2006 korting in €	2005 korting in €
Cat. 1	4,40	3,40	1,00	1,05
Cat. 2	6,50	5,00	1,50	1,58
Cat. 3	16,20	12,40	3,80	3,88
Cat. 4	22,00	17,00	5,00	5,25

Met vriendelijke groet,



J

## **Bijlage 2: artikel uit PZC d.d. 21 oktober 2005**

### **Westerscheldetunnel levert te weinig op**

door 

**MIDDELBURG - De tarieven van de Westerscheldetunnel gaan volgend jaar mogelijk sterker omhoog dan tot nu toe gebruikelijk was. Bovendien beraadt de tunnelexploitant zich op de korting voor gebruikers van een t-tag. Aanleiding: de financiële situatie van de NV Westerscheldetunnel blijft achter bij de verwachtingen.**

Sinds de opening van de tunnel in 2003 zijn de tarieven twee keer met ongeveer 2,5 procent verhoogd. Bestuurders van een personenauto betaalden eerst 4 euro, in 2004 4,10 euro en dit jaar 4,20 euro. T-taghouders krijgen 25 procent korting.

Directeur T. Buis van de NV Westerscheldetunnel vertelde gisteren voor de Maatschappij voor Nijverheid en Handel dat de toename van het tunnelverkeer dit jaar stagneert. In 2004 was ten opzichte van het jaar ervoor sprake van een groei van acht procent. In de prognoses was voor dit jaar uitgegaan van hetzelfde groeipercentage. De eerste helft van 2005 heeft echter slechts een toename van één ó twee procent te zien gegeven. In de zomermaanden reed duidelijk minder verkeer door de tunnel dan in 2004. Sinds september blijft het resultaat van de tellingen ook achter bij die in dezelfde periode vorig jaar. Buis: „In plaats van de verwachte groei van acht procent komen we in de buurt van de nullijn uit. Dat heeft natuurlijk gevolgen voor het rendement op de 750 miljoen euro die in de tunnel is geïnvesteerd.“

Daar komt bij dat aanzienlijk meer tunnelklanten dankzij het gebruik van een t-tag korting krijgen dan was verwacht. Vóór de opening van de Westerscheldetunnel leefde de veronderstelling dat een derde van de klanten zich van zo'n tolkastje zou voorzien. Inmiddels maakt 60,2 procent gebruik van de t-tag, bijna twee keer zo veel. Dat betekent dat ook aan twee keer zo veel passanten korting wordt verleend, met lagere inkomsten voor de NV Westerscheldetunnel als gevolg.

Buis: „Natuurlijk zien we ook de voordelen van de grote vlucht die de t-tag heeft genomen: het is klantvriendelijk en de doorstroming op het toplein is vlotter. Aan de andere kant kun je je afvragen of de mate waarin de de t-tag is aangevraagd wel helemaal beantwoordt aan het doel. De opzet was tenslotte een korting voor mensen die veel van de tunnel gebruik maken. Hoe terecht is dat het iemand die een paar keer per jaar door de tunnel rijdt toch 25 procent korting ontvangt?“

De stagnatie in de groei van het tunnelgebruik, de overweldigende belangstelling voor de t-tag en ook de lagere inflatie dan waarmee rekening was gehouden, zijn aanleiding voor de tunneldirectie om zich te bezinnen op de hoogte van de tunneltarieven en de opzet van het kortingsstelsel. Over die hoogte zegt Buis: „De gemiddelde prijs van een passage door de tunnel ligt nog steeds lager dan de gemiddelde prijs van een overtocht met de veerboten.“ Bij het beraad over de korting gaat het over de wenselijkheid van een methode waarbij de reductie voornamelijk terecht komt bij zeer regelmatige tunnelklanten.

documentnummer

zaaknummer

verwijsnummer

sta 0405629

onderwerp

Evaluaties van Staatsdeelnemingen

advies/besluit

Kennisnemen van bijgevoegde nota en aan de hand daarvan een voorlopige strategie bepalen

**leden gedeputeerde staten**

portefeuillehouder paraaf

Suurmond, J.

vervanger paraaf

Kramer, M.

**besluit**

datum

Nummer

paraaf secretaris voor uitvoering



15 NOV. 2005

.....22.....

aantal te paraferen stukken

+1

**behandeld door**

naam

afdeling

doorkiesnummer

datum

[redacted] J

FEZ

[redacted]

24-11-2004

**parafen**

**medeparafen**

	datum	paraaf	dir/afd	datum	paraaf
Afdelingshoofd			-		
Fin. Toets	datum	paraaf			
Jur. Toets	Datum	paraaf	dir/afd	datum	paraaf
Directeur	datum	paraaf	-		

**aanwijzingen**

terug naar ambtenaar J/N

JA *nee*

nummers te distribueren bijlagen

alle

## Samenvatting:

Onlangs werd bekend dat de Staat der Nederlanden overweegt haar aandelen in de NV Westerscheldetunnel af te stoten. In deze nota wordt in brede zin ingegaan op de achtergronden. Doelstelling is u te informeren over de verschillende mogelijkheden indien de Staat daadwerkelijk haar aandelen wenst te verkopen.

## Inleiding:

Op 15 november 2004 heeft de Minister van Financiën een brief gezonden naar de Tweede Kamer met als onderwerp "Evaluaties van Staatsdeelnemingen". In deze brief geeft de Minister aan dat hij het voornemen heeft om iedere Staatsdeelneming eens in de 5 jaar te evalueren. De evaluatie wordt uitgevoerd met als doelstelling om vast te stellen of er belemmeringen bestaan om een deelneming af te stoten. De Staat heeft als centraal uitgangspunt dat geen belangen in ondernemingen moeten worden aangehouden tenzij publieke of zakelijke belangen zich verzetten tegen een voorgenomen afstoting. Aangezien de Staat deelneemt in zo'n 30 bedrijven, dienen per jaar circa 6 deelnemingen te worden geëvalueerd. Als bijlage bij de brief van de Minister zijn een vijftal evaluatieverslagen gevoegd naar aanleiding van de doorlichting van de deelnemingen in AVR-Chemie CV, DLV Adviesgroep NV, NV Nederlandse Spoorwegen, TenneT Transmission System Operator BV en de NV Westerscheldetunnel. De brief van 15 november, de bij de evaluatie gehanteerde checklist en het evaluatieverslag van de NV Westerscheldetunnel zijn als **bijlagen** bij deze nota gevoegd. De uitkomst van de evaluatie komt erop neer dat de Minister constateert dat er geen belemmeringen zijn om de aandelen in de NV Westerscheldetunnel af te stoten. Doel van deze nota is om u breed te informeren over de deelneming van de Provincie Zeeland in de NV Westerscheldetunnel en over de mogelijkheden die bestaan bij een eventuele verkoop van haar aandelen door de Staat.

## Voorgeschiedenis:

Gedurende de bouwperiode van de Westerscheldetunnel is door de beide aandeelhouders in een aantal tranches vermogen beschikbaar gesteld aan de NV Westerscheldetunnel teneinde de facturen van de aannemer te kunnen betalen. In totaal zijn door de vennootschap 1.692.000 aandelen uitgegeven met een nominale waarde van € 45,00 en tegen een uitgiftekoers van 1.000 procent. De Provincie Zeeland beschikt over 77.832 aandelen, ofwel 4,6 procent. De overige 95,4 procent van de aandelen waren tot voor kort in handen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Recentelijk is het aandeelhouderschap namens de Staat overgeheveld van voornoemd ministerie naar het Ministerie van Financiën. Op het moment dat de exploitatiefase van de NV Westerscheldetunnel is begonnen (15 maart 2003) bedroeg het eigen vermogen van de NV € 765.580.919. Dit bedrag is opgebouwd uit de volgende drie componenten:

- Aandelenkapitaal	€ 76.140.000
- Wettelijke reserve (i.v.m. invoering van de Euro)	€ 418.092
- Agioreserve	€ 689.022.827
	€ 765.580.919

Het aandeel van de Provincie Zeeland in het hierboven genoemde totaalbedrag bedraagt € 35,2 miljoen. Dit bedrag is in onze balans opgenomen als financieel vast actief.

Vanaf het moment van aanvang van de exploitatiefase realiseert de NV Westerscheldetunnel jaarlijks een positief resultaat. Het is mijn ervaring dat er bij velen een beeld bestaat dat de NV Westerscheldetunnel een geweldig renderend bedrijf is. Dit wordt veroorzaakt doordat vaak wordt gerefereerd aan een intern rendement van 7,5 procent dat wordt behaald (en momenteel zelfs enkele tienden van procenten daarboven). Daarbij moet echter wel een belangrijke kanttekening worden gemaakt. De positieve exploitatieresultaten zijn slechts mogelijk dankzij een enorme jaarlijkse exploitatiebijdrage door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat respectievelijk de Provincie Zeeland. Om u een indruk te geven noem ik de bedragen die over 2004 worden bijgedragen:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat	€ 39,2 miljoen
Provincie Zeeland	€ 2,4 miljoen

De totale baten van de NV Westerscheldetunnel zullen over 2004 zo'n € 64 miljoen bedragen, de lasten zo'n € 40 miljoen. Er kan dan ook alleen sprake zijn van positieve exploitatieresultaten voorzover er jaarlijks een overheidsbijdrage wordt ontvangen door de NV Westerscheldetunnel. Zonder deze bijdragen zouden er fors negatieve exploitatieresultaten worden behaald.

Zoals gezegd wordt vaak gerefereerd aan het intern rendement van 7,5%. Het begrip "intern rendement" verdient enige toelichting. Het begrip kan het best worden omschreven als het percentage waartegen alle kasstromen contant worden gemaakt wil er sprake zijn van een breakevenpoint qua terugverdien capaciteit. Het intern rendement wordt vervolgens vergeleken met de norm die de investeerder hanteert. Die norm is weer afgeleid van de gemiddelde marktrente gedurende de exploitatieperiode. Eigenlijk wordt het intern rendement berekend ter onderbouwing van investeringsbeslissing (go/no go). Bij een intern rendement dat

ligt boven de norm zal er geïnvesteerd worden, anders niet. Bij de Westerscheldetunnel is de norm gesteld op 7,5%. Het is goed om gedurende de looptijd of na afloop van de looptijd een bijgestelde calculatie op te stellen. Hoe verder het project vordert in de tijd, hoe minder onzekerheden in het rekenmodel resteren. In het geval van de Westerscheldetunnel is gebleken dat het intern rendement op dit moment (7,9%) hoger ligt dan ten tijde dat de voorcalculatie werd opgesteld in 1998 (7,5%). Het verschil van 0,4% zal er voor zorgen dat er een extra bedrag overblijft dat aan de aandeelhouders kan worden uitgekeerd.

Van belang is in ieder geval te onderkennen dat een positief intern rendement niet automatisch betekent dat een investering ook kan worden terugverdiend. Uit het intern rendement moeten namelijk nog de financieringslasten worden gedekt.

Het jaarlijkse positieve exploitatieresultaat wordt naar rato van het aandeelhouderspercentage uitgekeerd aan de aandeelhouders. In principe wordt een payout-ratio gehanteerd van 100%. Vanuit de ontvangen dividenden dient de Provincie Zeeland de lasten te dekken van de jaarlijkse exploitatiebijdrage alsmede de rentelasten over het ingebrachte vermogen. De verevening van deze baten en lasten loopt via de reserve WOV. Hierover wordt bij iedere bestuursrapportage door u aan PS gerapporteerd.

Omdat een groot deel van de lasten op de exploitatierekening van de NV Westerscheldetunnel niet leidt tot uitgaven (gedoeld wordt op de afschrijvingslasten) loopt ook het saldo aan liquide middelen in de loop van de tijd aardig op. Deze vrijkomende liquide middelen worden regelmatig uitgekeerd aan de aandeelhouders in de vorm van terugstortingen op het ingebrachte kapitaal. Over de gehele looptijd moeten de terugbetalingen leiden tot de situatie dat ons aandeel in het kapitaal ad € 35,2 miljoen volledig wordt terugontvangen. Vennootschapsrechtelijk kan overigens alleen het agio zonder bijzondere verrichtingen worden terugbetaald (t.a.v. de inkoop van eigen aandelen en/of het uitkeren van een wettelijke reserve gelden speciale bepalingen). Inmiddels is door de NV Westerscheldetunnel aan de Provincie Zeeland tweemaal een bedrag aan agio teruggestort (in totaal € 2,6 miljoen), waardoor de boekwaarde van onze deelneming op dit moment ruim € 32,5 miljoen bedraagt. De huidige boekwaarde van de aandelen voor de gehele tunnel (dus Staat en Provincie Zeeland samen) bedraagt momenteel zo'n € 715 miljoen.

### **Vraag- en/of probleemstelling:**

De brief van de heer Zalm aan de Tweede Kamer heeft met name in de regionale media nogal wat aandacht gekregen. Daarbij is mogelijk de suggestie gewekt dat het Rijk de aandelen al in de verkoop heeft gedaan. Dat is nadrukkelijk nog niet het geval. Uit contacten met het Ministerie van Financiën blijkt dat er momenteel weliswaar in opdracht van hen een marktverkenning wordt uitgevoerd, maar er is nog niets besloten. De brief is nu naar de Tweede Kamer gezonden die het onderwerp nog moet bespreken. Het is maar de vraag of de visie van Financiën op de NV Westerscheldetunnel breed wordt gedragen of dat een meerderheid in de Kamer tot een andere inschatting komt. Stel dat de Tweede Kamer instemt met de conclusies van Financiën, dan is ook de uitkomst van de marktverkenning van invloed op de vraag of de aandelen daadwerkelijk moeten worden vervreemd.

Als het Ministerie van Financiën zou besluiten tot verkoop, dan moet zij haar aandelen in eerste instantie te koop aanbieden aan de Provincie Zeeland. De juridische grondslag is te vinden in de aandeelhoudersovereenkomst van 9 november 1998 tussen de Staat der Nederlanden (in dezen vertegenwoordigd door de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Financiën) en de Provincie Zeeland. In de aandeelhoudersovereenkomst is hierover het volgende opgenomen in artikel 6 lid 2: *Indien een der partijen (de aanbiedende partij) na de in het vorige lid bedoelde datum (JD: bedoeld wordt de openingsdatum van de tunnel, 15 maart 2003) haar aandelen wenst te vervreemden, zal zij deze allereerst aanbieden aan de andere partij (de overblijvende partij) door middel van een aangetekende brief in overeenstemming met de statuten van de vennootschap. In deze brief zal de aanbiedende partij tevens een indicatie geven over de prijs. Indien de overblijvende partij het aanbod binnen 30 dagen na ontvangst van de genoemde brief accepteert, resulteert dit in een bindende overeenkomst. Indien de overblijvende partij het aanbod niet binnen 30 dagen accepteert, is de aanbiedende partij gerechtigd haar aandelen aan een derde aan te bieden. Indien de aanbiedende partij in dat geval overeenstemming bereikt met een derde met betrekking tot de prijs en de voorwaarden van de verkoop van de aandelen, zal de aanbiedende partij de overblijvende partij de bedoelde aandelen aanbieden onder de voorwaarden en voor de prijs die met de derde is overeengekomen. Indien de overblijvende partij weigert de aandelen te kopen onder die voorwaarden en voor die prijs, zal de aanbiedende partij vrij zijn de aandelen te leveren aan een derde. De overblijvende partij is in dat geval gehouden de derde te accepteren als partij bij deze overeenkomst en als aandeelhouder. De overblijvende partij kan als voorwaarde aan de levering aan de derde verbinden, dat de derde de door de overblijvende partij gehouden aandelen koopt tegen diezelfde prijs en voorwaarden naar verhouding van de door de overblijvende partij gehouden aandelen.*

In de statuten van de vennootschap is onder artikel 11 weliswaar een blokkeringsregeling opgenomen, maar bij nader inzien lijkt die alleen betrekking te hebben op de bouwfase. De aanbiedingsregeling gedurende de exploitatiefase zou dan alleen in de aandeelhoudersovereenkomst zijn uitgewerkt hetgeen ook logisch is gezien de onderlinge relatie tussen beide documenten. Maar aangezien sprake is van complex juridisch taalgebruik is door de NV Westerscheldetunnel inmiddels voor de zekerheid aan de notaris gevraagd aan te geven of deze interpretatie correct is.

Op het moment dat het Staat zich als aandeelhouder meldt met de mededeling dat zij tot verkoop van (een gedeelte van) haar aandelen wenst over te gaan, dan dient zich ook direct de vraag aan wat de reactie van de Provincie Zeeland daarop is. De nadere uitwerking van deze probleemstelling vindt in het vervolg van deze nota plaats.

### **Actieve informatieplicht (zie informatieplicht)**

~~Wel/~~ niet naar PS. Tenminste, niet in dit stadium. Aangezien nog niet bekend is of de Staat überhaupt haar aandelen wil vervreemden ligt het niet voor de hand om op dit moment al voorstellen aan PS te zenden. Verder is u bekend dat er momenteel meerdere belangrijke dossiers spelen, waarbij de mogelijkheid bestaat dat op enig moment zaken aan elkaar gekoppeld worden. Het is dan niet verstandig om in de aanloop naar eventuele onderhandelingen alle achtergronden en overwegingen in de openbaarheid te brengen.

Overigens zijn wel een aantal vragen op grond van artikel 44 van het reglement van orde gesteld door de VVD-fractie (ingekomen op 19 november 2004). De gestelde vragen hebben betrekking op een eventuele verkoop door de Staat van de aandelen NV Westerscheldetunnel. De beantwoording van deze vragen zal op korte termijn separaat aan u worden voorgelegd.

### **Overweging en advies:**

Als de Staat der Nederlanden besluit haar aandelen aan ons aan te bieden, bestaan naar mijn mening de volgende opties:

Optie 1: verkoop

Optie 2: niets doen

Optie 3: meerderheidsbelang verwerven

Optie 4: volledige overname

De onderscheiden opties worden hierna verder toegelicht waarbij steeds de voor- en nadelen worden aangegeven alsmede de financiële consequenties voor de Provincie Zeeland. Overigens wil ik vooraf graag melden dat de financiële consequenties op dit moment slechts bij benadering zijn aan te geven. Momenteel wordt hard gewerkt aan de update van de business case Kanaalkruising Sluiskil. Daarbij worden nauwkeuriger berekeningen gehanteerd die uiteindelijk gebaseerd moeten worden op uitgangspunten die zowel door de Provincie Zeeland als door de NV Westerscheldetunnel als acceptabel worden beschouwd. Op dit moment heeft nog geen afstemming met de NV Westerscheldetunnel over de uitgangspunten plaatsgevonden. Voor het doel van deze nota is het naar mijn mening echter voldoende om gebruik te maken van wat globaler cijfermateriaal.

#### **Optie 1: verkoop**

Zoals blijkt uit de relevante bepalingen in de aandeelhoudersovereenkomst, hebben wij het recht om als voorwaarde te stellen dat de partij die de aandelen van het Ministerie van Financiën koopt, ook de aandelen van de Provincie Zeeland overneemt en wel tegen dezelfde prijs en voorwaarden als gelden voor de Staat.

#### *Voordelen*

Het belangrijkste voordeel voor de Provincie Zeeland van deze optie is dat er niet langer risico's worden gelopen. In de paragraaf weerstandsvermogen in de begroting 2005 is ook een passage opgenomen over de risico's die de provincie in de exploitatiefase nog loopt ten aanzien van de Westerscheldetunnel. De twee risico's die daarin zijn genoemd hebben betrekking op langdurige stremmingen door calamiteiten en op tegenvallende groeicijfers van het aantal voertuigen dat gebruik maakt van de tunnel. Indien wij onze aandelen nu te gelde maken, dan worden deze risico's als het ware afgekocht doordat zij verdisconteerd zullen worden in de verkoopprijs.

#### *Nadelen*

Met de aandelen wordt tevens de zeggenschap verkocht. Nu hebben wij met een relatief gering percentage van het aandelenkapitaal ook op dit moment weinig zeggenschap, maar de ervaring leert toch dat wij vanwege de goede relatie met de andere aandeelhouder in gezamenlijkheid wel degelijk de koers van de vennootschap kunnen bepalen. Inhoudelijk wordt de koers bepaald vanuit de situatie dat beide aandeelhouders overheidsorganisaties zijn. Dat kan in bepaalde situaties wel gevolgen hebben voor de gebruikers van de tunnel en daarmee dus ook voor de Zeeuwse burger. Zo wordt momenteel binnen de bandbreedte van de Tunnelwet gekozen voor een behouden vorm van prijsaanpassingen. Het is niet

ondenkbaar dat een eventuele nieuwe koper op basis van commerciële overwegingen tot andere besluitvorming komt. Een ander nadeel is dat met de verkoop van de aandelen ook de mogelijkheid vervalt om vanuit de NV Westerscheldetunnel een bijdrage te leveren (in geld, kennis of menskracht) aan andere infrastructurele projecten in Zeeland.

#### *Financiële consequenties*

Vermoedelijk zal medio januari 2005 duidelijkheid ontstaan over de marktverkenning die wordt uitgevoerd in opdracht van Financiën. Eerst op dat moment is ook duidelijk met welke verkoopopbrengst rekening kan worden gehouden. Informatie over de verkoopopbrengst is noodzakelijk om de financiële gevolgen van deze optie voor onze provincie aan te geven. De verkoopopbrengst zal namelijk moeten worden afgezet tegen de huidige boekwaarde (momenteel € 32,5 miljoen, zie ook voorgeschiedenis). Een veel gebruikte methode om de verkoopprijs te bepalen is de discounted cashflow methode (DCF-methode). Bij toepassing van deze methode worden de toekomstige kasstromen contant gemaakt. Daarbij is voor de Provincie Zeeland een aandachtspunt dat rekening wordt gehouden met de toezegging van het Ministerie van Financiën betreffende het overrendement (aangeduid als de "motie "). Deze toezegging houdt in dat het intern rendement van de Westerscheldetunnel voor zover dat uitkomt boven de 7,5% mag worden ingezet voor de Kanaalkruising Sluiskil. Zie verder ook het onderdeel "belangrijke aandachtspunten".


#### **Optie 2: niets doen**

Een tweede optie is om niets te doen. Ervan uitgaande dat de Staat in dat geval haar aandelen zal vervreemden aan een derde, ontstaat de situatie dat wij te maken krijgen met één of meerdere nieuwe aandeelhouders. Aangenomen mag worden dat eventuele nieuwe aandeelhouders voortkomen uit de (semi)commerciële hoek.

#### *Voordelen*

In feite zijn er geen duidelijke voordelen aan deze optie verbonden. Het is uiteraard wel de makkelijkste keuze, de Provincie Zeeland hoeft immers geen enkele actie te ondernemen.

#### *Nadelen*

Een nadeel is dat de betrokkenheid bij de Westerscheldetunnel vermoedelijk zal afnemen. Aangenomen mag worden dat een nieuwe aandeelhouder minder geneigd zal zijn om in goede harmonie met de Provincie Zeeland het beleid te formuleren dan dat dit momenteel met het Ministerie van Financiën het geval is. Ook bij deze optie moet rekening worden gehouden met de gevolgen van de motie .

#### *Financiële consequenties*

Omdat er niets gebeurt heeft deze optie ook geen financiële consequenties. Tot en met 2033 ontvangen wij jaarlijks dividend. Het is mogelijk dat de hoogte van het dividend iets verandert doordat de nieuwe aandeelhouder(s) een ander beleid voeren. Het is mogelijk dat door de meer commerciële overwegingen er hogere rendementen worden behaald, maar dat zal vermoedelijk ook gepaard gaan met een ander risicoprofiel.


#### **Optie 3: meerderheidsbelang verwerven**

Als u belang hecht aan het verkrijgen van bepalende zeggenschap, dan zou dit pleiten voor het verwerven van (een deel) van de aandelen van de Staat. Om bepalende zeggenschap te hebben is het voldoende om de helft plus één van het aantal aandelen te verkrijgen. Overigens acht ik het onzeker of dit een reëel alternatief blijkt te zijn. De nieuwe aandeelhouder zal namelijk genegen moeten zijn om genoeg te nemen met een minderheidsbelang. Zeker als de commerciële overwegingen van doorslaggevende betekenis zijn, dan zal een overnemende partij moeite hebben met het feit dat zij nauwelijks invloed zal kunnen uitoefenen op het beleid. Dit belet namelijk de mogelijkheid om de resultaten van de Westerscheldetunnel door aandeelhoudersbesluiten in positieve zin te beïnvloeden.

#### *Voordelen*

Het kenmerkende voordeel van deze optie is zoals gezegd zeggenschap. Met de meerderheid van de aandelen is het de Provincie Zeeland die de hoofdlijnen van het beleid van de NV Westerscheldetunnel bepaalt. In praktische zin ontstaat een vergelijkbare situatie als bij DELTA (hoewel de provincie in DELTA exact 50% van de aandelen heeft en dus geen formele meerderheid).

#### *Nadelen*

Op zich kent deze optie geen duidelijke nadelen. Doordat niet de volstreekte meerderheid van de aandelen in bezit is, zal voor zover mogelijk wel rekening gehouden moeten worden met de andere aandeelhouder(s). Omdat de Staat toch een deel van haar aandelen verzilverd zal rekening gehouden moeten worden met de gevolgen van de motie .

### *Financiële consequenties*

De helft van het aantal aandelen plus één komt erop neer dat wij in totaal 846.001 aandelen zouden moeten hebben. We hebben er op dit moment 77.832. Er dienen er derhalve 768.169 te worden bijgekocht. Tegen welke prijs er moet worden bijgekocht is op dit moment nog niet bekend. Als voor het gemak even wordt uitgegaan van de boekwaarde, dan betekent het bijkopen van 768.169 aandelen dat er een bedrag van zo'n € 325 miljoen benodigd is. De Provincie Zeeland zal zich op de kapitaalmarkt moeten begeven teneinde een bedrag van deze omvang aan te kunnen trekken. Naar verwachting zal de markt wel bereid zijn om aan de provincie een dergelijk bedrag te lenen. Onder welke condities geleend kan worden is niet bekend. Indien de aandelen zouden kunnen worden overgenomen tegen de huidige boekwaarde, dan zou het te betalen rentepercentage maximaal 7,9% mogen bedragen (zie hetgeen eerder in deze nota is vermeld over het intern rendement). Naar verwachting zal wel een lager percentage bedongen kunnen worden. Dat zou ook wenselijk zijn gelet op de vele wensen die nog bestaan ten aanzien van te realiseren infrastructurele projecten in met name Midden-Zeeland. Stel dat het Rijk bereid zou zijn om de aandelen tegen boekwaarde over te dragen, terwijl de Provincie Zeeland de daarvoor benodigde overnamesom leent tegen een lager rentepercentage dan het intern rendement. Voor ieder vol procent verschil (in positieve zin) tussen intern rendement en marktrente betekent dit een bedrag van zo'n € 120 miljoen dat beschikbaar zou zijn voor andere projecten. Daarbij moet echter wel worden gewezen op het feit dat dit bedrag is berekend met inachtneming van de huidige inzichten over de toekomstige exploitatie. Indien bepaalde uitgangspunten in de loop der jaren blijken tegen te vallen, dan zal dit uiteraard leiden tot lagere uitkomsten. Bovendien is een dergelijk berekend bedrag niet direct in cash beschikbaar, het zit als het ware opgesloten in de exploitatie tot en met het einde van de looptijd. In dit scenario (bezit helft van de aandelen) betekent dat een bedrag van ongeveer € 60 miljoen.

### **Optie 4: volledige overname**

Indien u naast zeggenschap ook uit financiële overwegingen zou kiezen voor uitbreiding van ons huidige aandelenkapitaal, dan resulteert dat in een model waarbij alle aandelen van de Staat worden overgenomen. Probleem blijft natuurlijk dat, zolang er niets bekend is over de overnameprijs, er ook geen goede inschatting gemaakt kan worden van de financiële consequenties. Uitgangspunt is wel dat er sprake is van financieel voordeel voor de Provincie Zeeland.

### *Voordelen*

Volledig eigendom betekent ook volledige zeggenschap. Dit maakt de besluitvorming door de Provincie Zeeland in die zin eenvoudiger, dat geen rekening hoeft te worden gehouden met de wensen van andere aandeelhouders. Verder levert het bezit van de vennootschap een instrument op dat mogelijk kan worden ingezet bij het realiseren van andere doelstellingen.

### *Nadelen*

Belangrijkste nadeel is dat de Provincie Zeeland meer risico loopt. Logischerwijs is het voordeel zoals genoemd bij optie 1 tevens het nadeel bij onderhavige optie.

### *Financiële consequenties*

Zoals aangegeven zijn deze moeilijk in te schatten. Op dit moment is alleen de boekwaarde van de aandelen die in handen zijn van het Ministerie van Financiën bekend. Dat gaat een bedrag van zo'n € 685 miljoen. Verder kan geredeneerd worden in lijn met de voorgaande optie. De Provincie Zeeland zal zich ook in dit scenario op de kapitaalmarkt moeten begeven. En ook hier bestaat de mogelijkheid om geld te verdienen met de exploitatie van de Westerscheldetunnel dat vervolgens gebruikt zou kunnen worden voor andere projecten. In vergelijking met optie 3 zal er nu een bedrag kunnen worden verdiend dat tweemaal zo groot is aangezien de Provincie Zeeland dan ook twee keer zoveel aandelen in bezit zou hebben. Dit zou kunnen leiden tot substantiële bijdragen vanuit de exploitatie van de Westerscheldetunnel ten behoeve van andere projecten. Gedacht kan worden aan een bedrag in de orde van grootte van enkele honderden miljoenen euros. Aangezien ook bij het Ministerie van Financiën dergelijke rekenexercities zullen worden uitgevoerd is het natuurlijk aannemelijk te veronderstellen dat met deze inschatting rekening zal worden gehouden bij de prijsstelling.

### **Afweging van de onderscheiden opties**

Duidelijk is dat het op dit moment nog ontbreekt aan voldoende betrouwbare gegevens om een definitieve keuze te kunnen maken. Als naar de verschillende opties wordt gekeken, dan blijkt het eigenlijk te gaan om een fundamentele keuze: wel of niet deelnemen in de NV Westerscheldetunnel. Voor een gedeelte deelnemen heeft niet zoveel meerwaarde ten opzichte van de andere alternatieven. Dat pleit naar mijn mening voor het maken van een keuze tussen de opties 1 en 4.

### **Belangrijke aandachtspunten**

Onder dit kopje wil ik graag nog een aantal belangrijke zaken behandelen die een rol spelen indien de Staat daadwerkelijk overgaat tot verkoop van (een deel van) haar aandelen.

#### *Financiële uitwerking van de "motie Geluk"*

Zoals aangegeven bij de financiële consequenties van optie 1 dient, indien de Staat zou overgaan tot verkoop van haar aandelen tegen marktwaarde, rekening te worden gehouden met de toezegging van de Minister van Financiën. De financiële gevolgen hiervan kunnen worden berekend door de meest recente calculatie van het intern rendement als uitgangspunt te nemen. Vervolgens kan worden bepaald welke uitname op dit moment gedaan zou kunnen worden zonder dat het intern rendement lager uitkomt dan 7,5%. Dat blijkt een bedrag te zijn van afgerond € 50 miljoen.

#### *Relatie tot de businesscase Kanaalkruising Sluiskil*

In relatie tot het voorgaande punt geldt dat er bij de update van de businesscase voor de Kanaalkruising Sluiskil wordt uitgegaan van een belangrijke geldbron die ook een relatie heeft met de NV Westerscheldetunnel, namelijk tolperiodeverlenging. Indien de aandelen door Staat en Provincie Zeeland verkocht zouden worden aan een derde, dan betekent dit meteen het wegvallen van het belangrijkste dekkingsmiddel voor Sluiskil. Hoewel op dit moment nog niet exact bekend is hoeveel de verlenging van de tolperiode (van 30 naar 50 jaar) kan bijdragen aan het dekkingsplan, is al wel duidelijk dat het gaat om een substantieel bedrag. Daarmee zou de aanleg van de tunnel dus ernstig in gevaar gekomen zoniet onmogelijk blijken te zijn.

#### *Lopende claims*

Zoals bekend zijn er nog een aantal niet afgewikkelde juridische claims van KMW (tunnelbouwer) als gevolg van geschillen die zijn ontstaan over de reikwijdte van de gesloten overeenkomsten. Alle claims zijn thans afgewezen en worden wellicht door middel van arbitrage beslecht. In totaal gaat het om een betwist bedrag van enige tientallen miljoenen euros. De uitkomst van de procedures is in financieel opzicht erg belangrijk. Indien de claims namelijk (gedeeltelijk) worden toegewezen, dan zorgt dit voor een lager rendement. Dat heeft dus gevolgen voor de "waarde" van de motie Geluk. In het slechtste geval is er helemaal geen sprake meer van overrendement.

#### *Juridische grondslag van de jaarlijkse Rijksbijdrage*

De jaarlijkse exploitatiebijdragen door de Provincie Zeeland en de Staat zijn niet juridisch benoemd. Formeel is het een subsidie. Een subsidie geeft minder zekerheid dan een bijdrage op basis van een overeenkomst. Er is door juristen ook wel eens aangegeven dat de bijdrage wel beschouwd mag worden als een contractuele verplichting, echter daarbij is ook geconstateerd dat de condities waaronder de Staat haar verplichting niet meer hoeft na te komen, onduidelijk zijn. Indien de Provincie Zeeland zou besluiten om (een deel van) de aandelen van de Staat over te nemen, zal er in ieder geval zekerheid verstrekt moeten worden dat de jaarlijkse Rijksbijdrage tot aan het einde van de exploitatieperiode wordt betaald. Zo niet, dan zou dit ernstige financiële gevolgen kunnen hebben voor de Provincie Zeeland.

#### *Verzekering van de tunnel*

De NV Westerscheldetunnel is niet verzekerd tegen "grote" calamiteiten (brand, overstroming, e.d.) en tegen de gevolgen van bijvoorbeeld terroristische aanslagen. Op de achtergrond bij deze afweging heeft natuurlijk meegespeeld dat de Staat aandeelhouder is en dat de gevolgen van grote calamiteiten uiteindelijk toch bij de Staat terecht zouden komen. Het is de vraag of het al dan niet verzekeren van calamiteiten moet worden heroverwogen op het moment dat de aandeelhouder niet langer aandeelhouder is. Dit kan grote gevolgen hebben voor de exploitatieresultaten omdat bekend is dat de verzekeringspremie zeer hoog is.

#### *Vennootschapsbelasting*

Waarschijnlijk zal de NV Westerscheldetunnel na aandelenverkoop door de Staat aan een commerciële organisatie vennootschapsbelasting moeten gaan betalen. Dat zou een forse verslechtering impliceren van het rendement op onze eigen aandelen. Het ligt in de rede dat de Staat hiertoe een garantie zou verstrekken voor wat betreft de "schade" die de Provincie Zeeland leidt als gevolg van het verkoopbesluit door de Staat. Verder is het de vraag of de NV Westerscheldetunnel vennootschapsbelastingplichtig zou worden in de situatie dat de provincie alle aandelen in eigendom zou verwerven. Dit zal eventueel nader moeten worden onderzocht. Overigens is in dit kader nog wel het een en ander geregeld in de bestuursovereenkomst die op 22 mei 1996 is gesloten tussen de Staat der Nederlanden, de NV Westerscheldetunnel en de Provincie Zeeland. In bijlage 4 bij deze overeenkomst is aangegeven dat bij het Rijk de intentie bestaat om eventuele nadelige gevolgen ingevolge een eventuele vennootschapsbelastingplichtigheid op te lossen. Het gaat daarbij echter slechts om een intentieverklaring, want ten tijde van het sluiten van de bestuursovereenkomst was het "naar het oordeel van de vertegenwoordigers van het Rijk niet werkbaar om thans over (de compensatie van een van de) mogelijke effecten afspraken te maken".

*Status wegen na afloop exploitatieperiode*

Met de Staat is afgesproken dat de wegen na afloop van de exploitatieperiode van de Westerscheldetunnel aan haar worden overgedragen voor het symbolische bedrag van f 1,00. Daarmee zou dus ook het onderhoud vanaf 15 maart 2033 voor rekening komen van het Rijk. Het is van belang dat deze afspraak ook wordt nagekomen indien de Staat haar aandelen vervreemd.

**Vorstel te nemen GS-Besluit (moet identiek zijn aan het voorblad):**

Kennisnemen van bijgevoegde nota en aan de hand daarvan een voorlopige strategie bepalen

# Afschrift

Provinciehuis Abdij 6 Middelburg Postadres: postbus 6001 4330 LA Middelburg  
telefoon (0118) 63 10 11 fax (0118) 62 69 49



Provincie Zeeland

bericht op brief van: 2 mei 2005  
uw kenmerk: IRF 2005-00563 U  
ons kenmerk: sta 0502636  
afdeling: Financieel-economische Zaken  
bijlage(n): geen  
behandeld door:   
doorkiesnummer:   
onderwerp: Standpuntbepaling aandeelhouderschap NV Westerscheldetunnel

Aan de Minister van Financiën,  
de heer drs. G. Zalm  
Postbus 20201  
2500 EE 's-GRAVENHAGE

verzonden: 14 JUNI 2005

Middelburg, 7 juni 2005

Geachte heer Zalm,

Naar aanleiding van uw brief van 2 mei 2005 over de businesscase Sluiskil en de brief van 13 mei 2005 van uw Directie Financieringen over de mogelijke aandelenverkoop NV Westerscheldetunnel, vragen wij uw aandacht voor een aantal zaken in relatie tot ons aandeelhouderschap in de NV Westerscheldetunnel.

Met genoegen nemen wij kennis van de herbevestiging van de afspraak inzake het gebruik van het zogenaamde overrendement van de NV Westerscheldetunnel (WST) voor de realisatie van de Kanaalkruising bij Sluiskil, alsmede de toezegging uwerzijds dat deze afspraak ook geldt in geval van een eventuele vervreemding van de aandelen WST. Wij wijzen er in dit verband op dat de businesscase aantoont dat de haalbaarheid van het project staat of valt met de extra inkomsten die het gevolg zijn van een verlenging van de tolperiode. Dit laatste gaat hoe dan ook gepaard met een tijdvergend bestuurlijk en wetgevingstechnisch proces. Gaarne vernemen wij van u op welke wijze aan het bezwaar dat derhalve kleeft aan een spoedige vervreemding van de aandelen tegemoet zou kunnen worden gekomen.

Mede naar aanleiding van uw opmerkingen over de businesscase komen wij tot de conclusie dat een aantal onderwerpen van financierings- en risicoteknische aard verder dient te worden uitgewerkt. Tevens zijn wij van mening dat het zinvol is om de onderwerpen financiering tunnel Sluiskil en vervreemding WST niet langer separaat te behandelen. Inzicht in de gevolgen van de verschillende financieringsmodellen en vervreemdingsvarianten is een noodzakelijke voorwaarde voor de Provincie Zeeland om tot een integraal oordeel te kunnen komen. Gelet op het gezamenlijke belang van een evenwichtig politiek-bestuurlijk besluitvormingsproces verzoeken wij u dan ook om directe medewerking van de zijde van het Rijk.

Het aandelenbezit in de NV Westerscheldetunnel vertegenwoordigt voor de Provincie Zeeland een groot maatschappelijk en financieel belang. Om te kunnen komen tot een weloverwogen politiek-bestuurlijk standpunt ten aanzien van het al dan niet continueren daarvan, is het allereerst noodzakelijk te beschikken over kennis van en inzicht in de voorwaarden waaronder een eventuele verkoop plaatsvindt. Voor een beoordeling van de voorwaarden waaronder de aandelen aan derden kunnen worden verkocht, is het noodzakelijk te beschikken over de concessieovereenkomst. Hierover zijn wij momenteel overigens in goed overleg met medewerkers van uw Ministerie.

Voor wat betreft de mogelijkheid van verwerving van de aandelen van de Staat door de Provincie Zeeland, zoals door u gesuggereerd in uw brief van 13 mei jl., willen wij wijzen op de bestaande aanbiedingsregeling, zoals opgenomen in de aandeelhoudersovereenkomst van 9 november 1998 tussen de Staat der Nederlanden (in dezen vertegenwoordigd door de Ministers van Verkeer en Waterstaat en Financiën) en de Provincie Zeeland. Wij gaan er vanuit dat de betreffende aanbiedingsregeling nog steeds van kracht is en dat de daarin verankerde uitgangspunten en principes met betrekking tot de vervreemding van de aandelen zullen worden gerespecteerd.

Eerst nadat alle relevante informatie is ontvangen en –eventueel met ondersteuning van externe adviseurs– geëvalueerd, zullen wij als College van Gedeputeerde Staten tot finale besluitvorming kunnen komen. Daarvan zal de realiseerbaarheid van de tunnel Sluiskil een belangrijk onderdeel uitmaken.

Tenslotte maken wij nog melding van het feit dat de besluitvorming binnen de Provincie Zeeland gebonden is aan trajecten, procedures en regels die door ons College maar zeer ten dele te beïnvloeden zijn. Door ons College wordt een voorstel aan Provinciale Staten gedaan, dat vervolgens eerst in één van de Statencommissies wordt behandeld teneinde te bepalen of het voorstel beslissingsrijp is. Als de commissie van mening is dat dit het geval is, dan wordt het voorstel door het Presidium geagendeerd voor de eerstvolgende statenvergadering. Omdat Commissies, het Presidium en Provinciale Staten volgens een vast en restrictief schema vergaderen, dient doorgaans rekening te worden gehouden met een minimum doorlooptijd van 2 à 3 maanden (tussen het moment van besluitvorming door ons College en door Provinciale Staten).

Het gehele proces van informatieverzameling, evaluatie en bestuurlijke besluitvorming overziende, komen wij tot de conclusie dat de door u voorgestelde reactietermijn hiermee niet verenigbaar is.

Graag zouden wij op korte termijn een afspraak met u maken teneinde het in deze brief aan de orde gestelde nader te bespreken.





bericht op brief van:

Aan de voorzitter van Provinciale Staten

uw kenmerk:

ons kenmerk: sta 0503085

afdeling: Financieel-economische Zaken

bijlage(n): Geen

behandeld door:



doorkiesnummer:

onderwerp: Ontwikkelingen NV Westerscheldetunnel

verzonden:

12 JULI 2005

Middelburg, 5 juli 2005

Geachte voorzitter,

In de vergadering van de commissie Sociale en Bestuurlijke zaken van 27 mei 2005 is gesproken over een eventuele verlenging van de tolperiode van de Westerscheldetunnel ten behoeve van de financiering van een mogelijke oplossing van verkeersknelpunten bij Sluiskil. Op 9 juni 2005 is in deze commissie - naar aanleiding van het statenvoorstel over de 4<sup>e</sup> wijziging van de begroting 2005 - gesproken over het voornemen van het Ministerie van Financiën om zijn aandelen in de NV Westerscheldetunnel te vervreemden. Gedeputeerde Suurmond heeft in die laatste vergadering toegezegd dat de commissieleden voor het zomerreces nader zouden worden geïnformeerd over de nauw met elkaar verweven dossiers. Separaat daarvan zijn door de PvdA-fractie vragen gesteld over dit onderwerp en zijn in de vergadering van Provinciale Staten van 17 juni jl. twee moties in stemming gebracht over het onderwerp vervreemding.

Middels deze brief, die in samenhang dient te worden gezien met de bijgevoegde beantwoording van de vragen van de PvdA, willen wij u zo volledig mogelijk informeren over de stand van zaken met betrekking tot de ontwikkelingen rondom de NV Westerscheldetunnel op dit moment.

Bij brief van 15 november 2004 aan de Tweede Kamer heeft de Minister van Financiën kenbaar gemaakt dat hij voornemens is de aandelen van de Staat in de NV Westerscheldetunnel te vervreemden. Bij de behandeling van deze brief in de Vaste Kamercommissie Financiën van 17 januari van dit jaar heeft de minister toestemming gekregen de plannen verder uit te werken. De Tweede Kamer wil echter wel nader geïnformeerd worden over de gevolgen van een eventuele verkoop. Daarop heeft de minister toegezegd de Kamer in kennis te stellen van de wijze waarop de publiek belangen worden geborgd en de financiële gevolgen van een eventuele verkoop. Voorts heeft hij toegezegd om materieel vooraf toestemming te vragen aan de Kamer voor verkoop, hoewel dat formeel niet nodig is.

Minister Zalm heeft ons vervolgens gevraagd wat het standpunt is van de Provincie Zeeland betreffende een eventuele verkoop. Daarop hebben wij geantwoord dat het aandelenbezit in de NV Westerscheldetunnel voor de Provincie Zeeland een groot maatschappelijk en financieel belang vertegenwoordigt. Om te kunnen komen tot een weloverwogen politiek-bestuurlijk standpunt ten aanzien van het al dan niet continueren daarvan is het allereerst noodzakelijk te beschikken over kennis van en inzicht in de voorwaarden waaronder een eventuele verkoop plaatsvindt. Over dit laatste vindt momenteel overleg met de medeaandeelhouder plaats. Tevens hebben wij gewezen op een bepaling in de aandeelhoudersovereenkomst tussen Rijk en Provincie Zeeland, die erin voorziet dat bij een eventueel voornemen tot vervreemding de aandelen eerst dienen te worden aangeboden aan de medeaandeelhouder.

Als het zou komen tot een concrete aanbieding, dan gelden in grote lijnen nog altijd de scenario's zoals wij die in december 2004 naar aanleiding van de beantwoording van vragen van de VVD hebben geschetst, te weten:

- verkopen van de eigen aandelen;
- huidig aandelenbelang handhaven;
- verwerven van de meerderheid van de aandelen;
- verwerven van alle aandelen.

Bij het maken van een goede afweging heeft ons college een tweetal doelstellingen die wij willen verwezenlijken. Dat zijn de aanleg van een tunnel bij Sluiskil en een aanvaardbaar niveau van de tunneltarieven. Die uitgangspunten zullen natuurlijk goed moeten worden gewaarborgd en daar zullen wij ook op toezien. Primair achten wij van belang dat de gebruikers beschikken over een toegankelijke, betaalbare, snelle en veilige verbinding.

Er wordt ambtelijk gewerkt aan de voorbereiding van een document dat ons en in het verlengde daarvan Provinciale Staten zal moeten ondersteunen bij de besluitvorming ter zake van :

- de wijze waarop met het aandeelhouderschap van de Provincie Zeeland in de NV Westerscheldetunnel dient te worden omgegaan;
- de daarmee direct of indirect samenhangende financiering van een eventuele ondertunneling bij Sluiskil;
- de maatschappelijke aanvaardbaarheid van het daarmee gepaard gaande beleid met betrekking tot hoogte en duur van de tolheffing.

Voor de stand van zaken met betrekking tot een tunnel bij Sluiskil wordt verwezen naar de antwoorden op de door de PvdA ter zake gestelde vragen.

In de commissievergadering SBZ van 9 juni 2005 is de vraag gesteld of het verstandig is om in de meerjarenraming rekening te houden met een hoger dividend uit de aandelen NV Westerscheldetunnel. Vooralsnog gaan wij uit van een ongewijzigd aandelenbezit. Het dividendbeleid bij de NV Westerscheldetunnel komt erop neer dat het rekeningresultaat volledig aan de aandeelhouders wordt uitgekeerd. Dat betekent dat wij er in onze eigen begroting vanuit gaan dat 4,6% van het door de NV Westerscheldetunnel verwachte resultaat in jaar t door ons in jaar t+1 als dividendbete wordt verantwoord. Ieder jaar worden de prognoses bijgesteld aan de hand van het geactualiseerde ondernemingsplan zoals dat door de directie van de NV Westerscheldetunnel wordt opgesteld. Een hogere raming van dividendbaten komt niet ten goede aan de budgettaire ruimte. Zoals ook recentelijk in de beantwoording van de vragen van het CDA d.d. 28 juni 2005 is aangegeven, staan tegenover de jaarlijkse dividendbaten immers de jaarlijkse exploitatiebijdragen aan de NV Westerscheldetunnel en de rentelasten van het geïnvesteerd vermogen. De verevening met de toekomstige jaren vindt, in combinatie met de exploitatie van het fiets-/voetveer, plaats via de reserve WOV. De dividenden dienen derhalve ter dekking van de (op dit moment veel hogere) lasten. De gecumuleerde tekorten dienen in latere jaren te worden terugverdiend. Alleen indien de in het verleden gedane veronderstellingen omtrent aantallen gebruikers, onderhoudskosten, etc. gedurende de looptijd blijken mee te vallen, bestaat er mogelijk een meevaller ten opzichte van de ramingen. Of sprake is van meevallers of tegenvallers zal eerst tegen het einde van de exploitatieperiode duidelijk worden.

Wij vertrouwen erop u hiermee op dit moment zo volledig mogelijk te hebben geïnformeerd. Zodra het mogelijk is u nader te informeren over de uitkomsten van het overleg met de beide ministeries zullen wij dat doen.

J

I&V

Nota aan GS

Categorie

Adg

documentnummer

zaaknummer

verwijsnummer

onderwerp

Verkoop aandelen N.V.  
Westerscheldetunnel/Kanaalkruising Sluiskil

advies/besluit

- inliggende brief verzenden



11104727

10x nummer met bekoord

Aan gehouden.  
Mie notulen.

leden gedeputeerde stat

portefeuillehouder

Poppelaars, A.J.G. /

J. Summa

vervanger

Le Roy, M.



paraaf

besluit

datum

Nummer

paraaf secretaris voor uitvoering



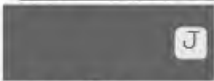
8 NOV, 2005

9.5

aantal te paraferen stukken

+1

behandeld door



afdeling  
V&V



datum  
27-10-2005

parafen

medeparafen

Afdelingshoofd

datum

3/11



dir/afd

datum

paraaf

Fin. Toets

datum

paraaf

dir/afd

datum

paraaf

Jur. Toets

Datum

paraaf



dir/afd

datum

paraaf

Directeur

datum

2/11

paraaf



dir/afd

datum

paraaf

aanwijzingen

terug naar ambtenaar

JA

nummers te distribueren



2 november 2005

document2

## Samenvatting:

In bijgaande brief staat het standpunt van uw college verwoord inzake de vervreemding van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel in relatie tot de wens om de tunnel bij Sluiskil te realiseren.

## Inleiding/Voorgeschiedenis:

Reeds langer loopt de discussie omtrent de realisatie van de tunnel bij Sluiskil (Kanaalkruising Sluiskil, ofwel KKS). Hiertoe is een business-case opgesteld, die later is geactualiseerd. Vrij snel na het actualiseren van deze case werd vanuit het ministerie van Financiën de discussie geëntameerd om de aandelen van de NV Westerschelde te vervreemden. Tevens zijn diverse vragen gesteld omtrent de uitgangspunten van deze business-case. De overleggen op dit punt lopen enigszins moeizaam. Om dit proces te versnellen – en niet alleen te focussen op de business-case – is het noodzakelijk dat er een signaal naar het ministerie wordt afgegeven.

Om dit proces intern goed te begeleiden is (in overleg met uw college) [REDACTED] ingeschakeld. Op basis van diverse door hem gegeven adviezen en discussies, die hieromtrent hebben plaatsgevonden is gekozen voor de strategie om ons te scharen naast Financiën om de aandelen van de NV te vervreemden **op voorwaarde** dat de KKS wordt gerealiseerd.

Met deze brief wordt zowel dit standpunt bij de Minister neergelegd, als een voorstel gedaan om een document op te stellen met de benodigde achtergrondinformatie. Tot slot wordt voorgesteld de Minister uit te nodigen voor een bestuurlijk overleg (pogingen tot nu toe zijn door het ministerie afgehouden).

De gedeputeerden Poppelaars en Suurmond hebben (voor het zomerreces) reeds ingestemd met deze strategie, het toen afgesproken bestuurlijk overleg heeft echter niet plaatsgevonden.

## Vraag- en/of probleemstelling:

Kunt u instemmen met het in de brief aangegeven standpunt?

Kunt u instemmen met het op (laten) stellen van een z.g. position-paper?

Kunt u instemmen met een bestuurlijk overleg met de heer Zalm om dit standpunt te ventileren?

## Actieve informatieplicht (zie informatieplicht)

niet naar PS

## Overweging en advies:

Ik adviseer u met de gestelde vragen in te stemmen en deze brief vast te stellen en te verzenden.

## Financiële consequenties:

Geen

## Voorstel te nemen GS-Besluit (moet identiek zijn aan het voorblad):

inliggende brief verzenden

documentnummer

Zaaknummer

verwijsnummer

onderwerp **0504151 dg**  
 Verkoop aandelen N.V.  
 Westerscheldetunnel/Kanaalkruising Sluiskil

advies/besluit  
**- inliqende brief verzenden**

*IBV nummer niet bekend?*

**leden gedeputeerde staten**

portefeuillehouder paraaf

Poppelaars,, A.J.G.

vervanger

Le Roy, M

**besluit**

datum

nummer

paraaf secr. voor uitvoering

**8 NOV. 2005**

**5**

aantal te paraferen stukken

**Behandeld door:**

		afdeling			datum
		V&V			27-10-2005
<b>parafen</b>			<b>Medeparafen</b>		
Afdelingshoofd	datum		dir/afd	datum	Paraaf
<i>V&amp;V</i>	<i>3/11</i>		-		
Fin. Toets	datum	paraaf			
Jur. Toets	datum	para	dir/afd	datum	Paraaf
Directeur	datum <i>2/11</i>	para	-		

**geadresseerde**

bericht op brief van

Adressering

kenmerk geadresseerde

Aan de Minister van Financiën  
 de heer drs. G. Zalm  
 Postbus 20201  
 2500 EE 's-GRAVENHAGE

bijlage(n)

onderwerp

**aanwijzingen**

verwerkt registratuur	paraaf	uiterste verzenddatum	
<b>- 2 NOV. 2005</b>			
tekstverwerking	paraaf	verzenddatum brief	paraaf
collationeren	paraaf	terug naar ambtenaar J/N JA	paraaf
verzenden afschriften aan			nummers bijlagen

1.

2.

3.

indien meer afschriften; adreslijst toevoegen

bericht op brief van:

uw kenmerk:

ons kenmerk:

afdeling:

Verkeer en Vervoer

bijlage(n):

behandeld door:

doorkiesnummer:

onderwerp:

Verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel/Kanaalkruising Sluiskil

Aan de Minister van Financiën  
De heer drs. G. Zalm  
Postbus 20201  
2500 EE 'S-GRAVENHAGE

verzonden:

Middelburg.

Geachte heer Zalm,

Als follow-up van onze briefwisseling inzake de voorgenomen verkoop van de aandelen NV Westerscheldetunnel (WST), hebben recent meerdere gesprekken op ambtelijk niveau plaatsgevonden. Naar aanleiding daarvan gaarne het volgende.

Verkoop van de aandelen WST is zowel afhankelijk van politiek-bestuurlijke en maatschappelijke consensus in Zeeland over het principe van privatisering, als over de financiële gevolgen daarvan voor de gebruikers van de tunnel. Uit de reacties op het recent geuite voornemen van de directie van de WST de toltarieven - om bedrijfseconomische redenen - in omvang en structuur aan te passen, kan worden afgeleid dat in Zeeland onvoldoende draagvlak bestaat voor een verhoging van de tarieven zonder meer. Dat geldt mutatis mutandis derhalve ook voor een (extra) verhoging, die logisch voortvloeit uit verkoop aan een private partij, die een hoger rendement dan de bekende 7.5 % met haar investering zal wensen te realiseren.

Wij zijn er mede hierdoor van overtuigd geraakt dat vervreemding van de aandelen WST alleen haalbaar is als de verhouding tussen tariefstijging enerzijds en het dienen van wezenlijke Zeeuwse belangen met (een deel van) de opbrengst daarvan anderzijds in balans is. Wij zijn van mening dat het opheffen van het verkeersknelpunt bij Sluiskil - door middel van een tunnel onder het Kanaal van Gent naar Terneuzen - een belangrijke bijdrage kan leveren aan het bereiken van dat evenwicht. Burgers die - als frequent gebruiker van de WST - een lastenverzwaring ondergaan, profiteren dan ook immers van de voordelen van de aanleg van een nieuwe tunnel.

Wij zijn bereid voor een dergelijke evenwichtige benadering draagvlak in Zeeland na te streven. Deze verantwoordelijkheid kan echter alleen worden waargemaakt als alle voor inhoudelijke en politiek-bestuurlijke oordeelsvorming noodzakelijke gegevens ongeclausuleerd ter beschikking van de Provincie Zeeland worden gesteld. Naar wij hebben begrepen, bestaat er op ambtelijk niveau bij Uw Ministerie begrip voor deze benadering, zij het dat terecht gewezen is op de complicaties die samenhangen met de mogelijkheid van de Provincie Zeeland om een beroep te doen op de statutaire aanbiedingsregeling.

Om uit deze impasse te komen, is het provinciebestuur bereid afstand te doen van de mogelijkheid om daarvan gebruik te maken. Tevens bestaat de bereidheid af te zien van de optie om de tunnel bij Sluiskil als investeringsproject binnen de WST te realiseren.

Wij doen verder de suggestie om deze uitgangspunten vast te leggen in een "position-paper", waarin partijen verklaren gezamenlijk toe te zullen werken naar vervreemding van de aandelen WST. Verder zal hierin moeten worden opgenomen dat Uw Ministerie bereid is mee te werken aan een verlenging van de tolperiode en dat zal worden gestreefd naar een oplossing voor de onderhoudsproblematiek van de WST (na 2032) en van de tunnel bij Sluiskil (na realisatie) die zich verdraagt met het eerdergenoemde uitgangspunt van evenwicht tussen lusten en lasten in de Provincie Zeeland.

Voor effectieve samenwerking is het van wezenlijk belang dat op ambtelijk niveau een overlegstructuur wordt gecreëerd, waarbinnen directe informatie-uitwisseling en inhoudelijke discussie mogelijk is over alle inhoudelijke en politiek-bestuurlijke kwesties die voor een succesvolle afronding van dit gezamenlijke project relevant zijn.

Wij hopen door middel van dit voorstel een constructieve bijdrage te leveren aan de bevordering van voortgang in dit dossier. Gaarne zijn wij bereid een en ander nader toe te lichten tijdens het voor dit najaar met U te plannen bestuurlijke overleg. Wij gaan er vanuit dat u bereid bent om aan deze uitnodiging gevolg te geven.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten,

,voorzitter

,secretaris

documentnummer  
I&V 0504151

Zaaknummer

verwijsnummer  
Sta 0505340

onderwerp  
Verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel /  
Kanaalkruising Sluiskil

advies/besluit

Bijgevoegde brief vaststellen (eventuele  
aanpassingen a.g.v. besluitvorming in resumptie)



11104730

**leden gedeputeerde staten**

portefeuillehouder paraaf

Poppelaars, A.J.G.

vervanger

Roy, M. le

**besluit**

datum

nummer

paraaf secr. voor uitvoering

15 NOV. 2005

22

aantal te paraferen stukken

**Behandeld door:**

afdeling V&V paraaf [redacted] J datum 07-11-2005

parafen Medeparafen

Afdelingshoofd datum 11/11 paraaf [redacted] J dir/afd STA/FEZ datum [redacted] J

Fin. Toets datum paraaf [redacted] J

Jur. Toets datum paraaf [redacted] J dir/afd datum Paraaf

Directeur datum 11/11 paraaf [redacted] J

**geadresseerde**  
bericht op brief van

Adressering

Aan de Minister van Financiën  
de heer drs. G. Zalm  
Postbus 20201  
2500 EE 's-GRAVENHAGE

kenmerk geadresseerde

bijlage(n)  
Geen

onderwerp  
Verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel / Kanaalkruising Sluiskil

**aanwijzingen**

verwerkt registratuur paraaf uiterste verzenddatum 16-11-2005

tekstverwerking paraaf 18 NOV. 2005 paraaf [redacted] J

collationeren paraaf terug naar ambtenaar J/N JA paraaf [redacted] J

verzenden afschriften aan

1. [redacted]
2. [redacted]
3. [redacted]
4. [redacted] J
5. [redacted]
6. [redacted]

*Zie bijgevoegde verzendlijst*

nummers bijlagen

indien meer afschriften; adreslijst toevoegen



Provinciehuys Abdij 6 Middelburg Postadres: postbus 6001 4330 LA Middelburg  
telefoon (0118) 63 10 11 fax (0118) 62 69 49

bericht op brief van:

uw kenmerk:

ons kenmerk:

I&V 0504151

afdeling:

Verkeer en Vervoer

bijlage(n):

Geen

behandeld door:

doorkiesnummer:

onderwerp:

Verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel / Kanaalkruising Sluiskil

Aan de Minister van Financiën  
de heer drs. G. Zalm  
Postbus 20201  
2500 EE 's-GRAVENHAGE

verzonden:

18 NOV. 2005

Middelburg, 15 november 2005

Geachte heer Zalm,

In vervolg op onze briefwisseling betreffende de voorgenomen verkoop van de aandelen NV Westerschelde-tunnel (WST), hebben recent meerdere gesprekken op ambtelijk niveau plaatsgevonden. Naar aanleiding daarvan gaarne het volgende.

Verkoop van de aandelen WST is zowel afhankelijk van politiek-bestuurlijke en maatschappelijke consensus in Zeeland over het principe van privatisering, als over de financiële gevolgen daarvan voor de gebruikers van de tunnel. Uit de politieke reacties op het recent geuite voornemen van de directie van de WST de toltarieven in omvang en structuur aan te passen, kan worden afgeleid dat in Zeeland onvoldoende draagvlak bestaat voor een verhoging van de tarieven om bedrijfseconomische redenen alleen. Dat geldt mutatis mutandis dus ook voor een (extra) verhoging ten gevolge van de verkoop van de onderneming aan een private partij, die een hoger bedrijfseconomisch rendement dan de bekende 7,5% met haar investering zal willen realiseren.

Mede hierdoor zijn wij ervan overtuigd geraakt dat vervreemding van de aandelen WST alleen haalbaar is als de verhouding tussen tariefstijging enerzijds en het dienen van wezenlijke Zeeuwse belangen met (een deel van) de opbrengst daarvan anderzijds in balans is. Wij zijn van mening dat het opheffen van het verkeersknelpunt bij Sluiskil - door middel van een tunnel onder het Kanaal van Gent naar Terneuzen - een belangrijke bijdrage kan leveren aan het bereiken van dat evenwicht. Burgers die - als frequent gebruiker van de WST - een lastenver-zwaring ondergaan, profiteren dan ook immers van de voordelen van de aanleg van een nieuwe tunnel.

Wij zijn bereid voor een dergelijke evenwichtige benadering draagvlak in Zeeland na te streven. Deze verantwoordelijkheid kan echter alleen worden waargemaakt als alle voor inhoudelijke en politiek-bestuurlijke oordeelsvorming noodzakelijke gegevens ongeclausuleerd ter beschikking van de provincie Zeeland worden gesteld. Naar wij hebben begrepen, bestaat op ambtelijk niveau bij uw ministerie begrip voor dit standpunt, zij het dat terecht gewezen is op de complicaties die samenhangen met de mogelijkheid van de provincie Zeeland om een beroep te doen op de statutaire aanbiedingsregeling. Om uit deze impasse te komen willen wij u het volgende voorstellen. Wij zijn als college van Gedeputeerde Staten bereid definitief afstand te doen van de aanbiedingsregeling op basis van de volgende uitgangspunten:

- Uit de verkoopopbrengst van de aandelen NV Westerscheldetunnel wordt een bedrag afgezonderd dat nodig is voor de realisatie van een tolvrije tunnel bij Sluiskil op een diepte van 13,5 meter. Wij gaan daarbij uit van een bedrag van € 300 miljoen (exclusief BTW, prijspeil 1 januari 2006). Over de uitvoering van het project zal nog overeenstemming moeten worden bereikt.
- Aangezien de tunnel bij Sluiskil onderdeel uit gaat maken van een Rijksweg komen de onderhoudskosten ervan voor rekening van het Rijk.
- De verlenging van de tolperiode met 20 jaar wordt wettelijk mogelijk gemaakt.

- d) De toegestane tarieven in de concessieovereenkomst mogen jaarlijks worden aangepast met maximaal 1 procent boven de werkelijke inflatie. Daarbij gaan wij ervan uit dat de omvang van de op dit moment verstrekte kortingen in relatie tot de omzet wordt gehandhaafd. Wat ons betreft staat het de concessiehouder binnen die grenzen vrij te besluiten tot een andere kortingsregeling.

Indien u kunt instemmen met bovenstaande uitgangspunten zullen wij zoals aangegeven aan Provinciale Staten adviseren om definitief af te zien van ons recht gebruik te maken van de aanbiedingsregeling. Zoals u weet is de definitieve instemming van de zijde van de provincie Zeeland een bevoegdheid van Provinciale Staten. Wij zullen ons echter ten volle inzetten voor het bereiken van politiek-bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak binnen Zeeland voor het principe van vervreemding alsmede een voortvarende afwikkeling ervan.

Wij stellen voor deze uitgangspunten en de rol van de verschillende betrokken partijen vast te leggen in een memorandum, waarin alle partijen verklaren gezamenlijk toe te zullen werken naar vervreemding van de aandelen NV WST en de totstandkoming van een tunnel bij Sluiskil. Gelet op de verschillende rollen en belangen die in het geding zijn lijkt ons dat u, de minister van Verkeer en Waterstaat en het provinciebestuur van Zeeland de ondertekenende partijen zullen moeten zijn. Daarbij zouden tevens afspraken gemaakt moeten worden over de termijn waarbinnen de tunnel Sluiskil gerealiseerd wordt en zijn wellicht nog andere aspecten nader uit te werken.

Om tot effectieve samenwerking te komen is het van wezenlijk belang dat op ambtelijk niveau een overlegstructuur wordt gecreëerd, waarbinnen directe informatie-uitwisseling en discussie mogelijk is over alle inhoudelijke en politiek-bestuurlijke kwesties die voor een succesvolle afronding van dit dossier relevant zijn.

Wij hopen door middel van dit voorstel een constructieve bijdrage te leveren aan de bevordering van voortgang in dit dossier. Gaarne zijn wij bereid een en ander nader toe te lichten tijdens het voor dit najaar met u te plannen bestuurlijke overleg. Wij gaan er van uit dat u bereid bent deze uitnodiging te aanvaarden.

Ten slotte vragen wij uw aandacht voor het onlangs publiek gemaakte voorstel van de directie van de NV Westerscheldetunnel om de toltarieven in omvang en structuur te wijzigen. De besluitvorming in de aandeelhoudersvergadering van 30 november aanstaande zouden wij graag in overeenstemming zien met het voorgaande.

Een afschrift van deze brief zenden wij aan de Minister van Verkeer & Waterstaat.

Hoogachtend



**Adreslijst verzending afschrift brief aan minister Zalm (I&V 0504151)**

1.	Aan de minister van Verkeer & Waterstaat Mevr. drs. K.M.H. Peijs Postbus 20901 2500 EX 's GRAVENHAGE
2.	
3.	
4.	
5.	J
6.	
7.	
8.	
9.	

18 NOV. 2005



Gedeputeerde Staten  
Archiefexemplaar

Provinciehuis Abdij 6 Middelburg Postadres: postbus 6001 4330 LA Middelburg  
telefoon (0118) 63 10 11 fax (0118) 62 69 49



bericht op brief van:

uw kenmerk:

ons kenmerk: I&V 0504151

afdeling: Verkeer en Vervoer

bijlage(n): Geen

behandeld door:

doorbrievennummer:

onderwerp:

Verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel / Kanaalkruising Sluiskil

Aan de Minister van Financiën  
de heer drs. G. Zalm  
Postbus 20201  
2500 EE 's-GRAVENHAGE

verzonden:

18 NOV. 2005

Middelburg, 15 november 2005

Geachte heer Zalm,

In vervolg op onze briefwisseling betreffende de voorgenomen verkoop van de aandelen NV Westerschelde-tunnel (WST), hebben recent meerdere gesprekken op ambtelijk niveau plaatsgevonden. Naar aanleiding daarvan gaarne het volgende.

Verkoop van de aandelen WST is zowel afhankelijk van politiek-bestuurlijke en maatschappelijke consensus in Zeeland over het principe van privatisering, als over de financiële gevolgen daarvan voor de gebruikers van de tunnel. Uit de politieke reacties op het recent geuite voornemen van de directie van de WST de toltarieven in omvang en structuur aan te passen, kan worden afgeleid dat in Zeeland onvoldoende draagvlak bestaat voor een verhoging van de tarieven om bedrijfseconomische redenen alleen. Dat geldt mutatis mutandis dus ook voor een (extra) verhoging ten gevolge van de verkoop van de onderneming aan een private partij, die een hoger bedrijfseconomisch rendement dan de bekende 7,5% met haar investering zal willen realiseren.

Mede hierdoor zijn wij ervan overtuigd geraakt dat vervreemding van de aandelen WST alleen haalbaar is als de verhouding tussen tariefstijging enerzijds en het dienen van wezenlijke Zeeuwse belangen met (een deel van) de opbrengst daarvan anderzijds in balans is. Wij zijn van mening dat het opheffen van het verkeersknelpunt bij Sluiskil - door middel van een tunnel onder het Kanaal van Gent naar Terneuzen - een belangrijke bijdrage kan leveren aan het bereiken van dat evenwicht. Burgers die - als frequent gebruiker van de WST - een lastenver-zwaring ondergaan, profiteren dan ook immers van de voordelen van de aanleg van een nieuwe tunnel.

Wij zijn bereid voor een dergelijke evenwichtige benadering draagvlak in Zeeland na te streven. Deze verantwoordelijkheid kan echter alleen worden waargemaakt als alle voor inhoudelijke en politiek-bestuurlijke oordeelsvorming noodzakelijke gegevens ongeclausuleerd ter beschikking van de provincie Zeeland worden gesteld. Naar wij hebben begrepen, bestaat op ambtelijk niveau bij uw ministerie begrip voor dit standpunt, zij het dat terecht gewezen is op de complicaties die samenhangen met de mogelijkheid van de provincie Zeeland om een beroep te doen op de statutaire aanbiedingsregeling. Om uit deze impasse te komen willen wij u het volgende voorstellen. Wij zijn als college van Gedeputeerde Staten bereid definitief afstand te doen van de aanbiedingsregeling op basis van de volgende uitgangspunten:

- a) Uit de verkoopopbrengst van de aandelen NV Westerscheldetunnel wordt een bedrag afgezonderd dat nodig is voor de realisatie van een tolvrije tunnel bij Sluiskil op een diepte van 13,5 meter. Wij gaan daarbij uit van een bedrag van € 300 miljoen (exclusief BTW, prijspeil 1 januari 2006). Over de uitvoering van het project zal nog overeenstemming moeten worden bereikt.
- b) Aangezien de tunnel bij Sluiskil onderdeel uit gaat maken van een Rijksweg komen de onderhoudskosten ervan voor rekening van het Rijk.
- c) De verlenging van de tolperiode met 20 jaar wordt wettelijk mogelijk gemaakt.

- d) De toegestane tarieven in de concessieovereenkomst mogen jaarlijks worden aangepast met maximaal 1 procent boven de werkelijke inflatie. Daarbij gaan wij ervan uit dat de omvang van de op dit moment verstrekte kortingen in relatie tot de omzet wordt gehandhaafd. Wat ons betreft staat het de concessiehouder binnen die grenzen vrij te besluiten tot een andere kortingsregeling.

Indien u kunt instemmen met bovenstaande uitgangspunten zullen wij zoals aangegeven aan Provinciale Staten adviseren om definitief af te zien van ons recht gebruik te maken van de aanbiedingsregeling. Zoals u weet is de definitieve instemming van de zijde van de provincie Zeeland een bevoegdheid van Provinciale Staten. Wij zullen ons echter ten volle inzetten voor het bereiken van politiek-bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak binnen Zeeland voor het principe van vervreemding alsmede een voortvarende afwikkeling ervan.

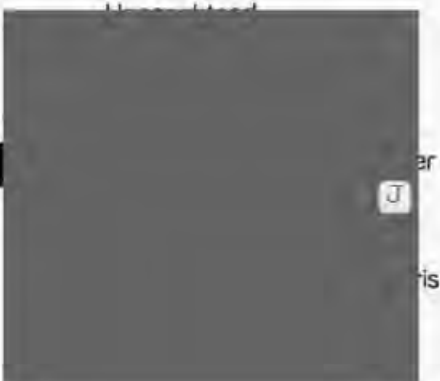
Wij stellen voor deze uitgangspunten en de rol van de verschillende betrokken partijen vast te leggen in een memorandum, waarin alle partijen verklaren gezamenlijk toe te zullen werken naar vervreemding van de aandelen NV WST en de totstandkoming van een tunnel bij Sluiskil. Gelet op de verschillende rollen en belangen die in het geding zijn lijkt ons dat u, de minister van Verkeer en Waterstaat en het provinciebestuur van Zeeland de ondertekenende partijen zullen moeten zijn. Daarbij zouden tevens afspraken gemaakt moeten worden over de termijn waarbinnen de tunnel Sluiskil gerealiseerd wordt en zijn wellicht nog andere aspecten nader uit te werken.

Om tot effectieve samenwerking te komen is het van wezenlijk belang dat op ambtelijk niveau een overlegstructuur wordt gecreëerd, waarbinnen directe informatie-uitwisseling en discussie mogelijk is over alle inhoudelijke en politiek-bestuurlijke kwesties die voor een succesvolle afronding van dit dossier relevant zijn.


Wij hopen door middel van dit voorstel een constructieve bijdrage te leveren aan de bevordering van voortgang in dit dossier. Gaarne zijn wij bereid een en ander nader toe te lichten tijdens het voor dit najaar met u te plannen bestuurlijke overleg. Wij gaan er van uit dat u bereid bent deze uitnodiging te aanvaarden.

Ten slotte vragen wij uw aandacht voor het onlangs publiek gemaakte voorstel van de directie van de NV Westerscheldetunnel om de toltarieven in omvang en structuur te wijzigen. De besluitvorming in de aandeelhoudersvergadering van 30 november aanstaande zouden wij graag in overeenstemming zien met het voorgaande.

Een afschrift van deze brief zenden wij aan de Minister van Verkeer & Waterstaat.



**Adreslijst verzending afschrift brief aan minister Zalm (I&V 0504151)**

1.	Aan de minister van Verkeer & Waterstaat Mevr. drs. K.M.H. Peijs Postbus 20901 2500 EX 's GRAVENHAGE	
2.		
3.		
4.		
5.		
6.		
7.		
8.		
9.		

**18 NOV. 2005**



Directie Financieringen

Gedeputeerde Staten van de Provincie Zeeland  
Postbus 6001  
4330 LA Middelburg

AFD. FEZ	J
AFD. TERMIJN	
DATUM 30 NOV. 2005	
DOC. NR. Sta 0505 g63	
ZAAK NR.	
CLASS. - 1.811.112	

Datum  
25 november 2005

Uw brief (Kenmerk)  
I&V 0504151

Ons kenmerk  
Fin 2005-01162 U

Inlichtingen  
J  
J @minfin.nl

Onderwerp  
Vervreemding aandelen NV Westerscheldetunnel

Geacht college,

Met belangstelling heb ik kennis genomen van uw voorstellen in het kader van de eventuele vervreemding door de Staat van de aandelen in NV Westerscheldetunnel. In november 2004 heb ik kenbaar gemaakt vervreemding van het aandelenbelang van de Staat in NV Westerscheldetunnel te overwegen. Op 27 januari van dit jaar is dit voorstel besproken met de Tweede Kamer, waaruit bleek dat inperking van de jaarlijkse stijging van de tarieven van de Westerscheldetunnel evenals kwaliteit na ommekomst belangrijke aandachtspunten zijn, welke geadresseerd dienen te worden vooraleer overgegaan kan worden tot vervreemding.

Daaropvolgend heb ik u, de provincie, per brief in april van dit jaar, als 4,6%-medeaandeelhouder in de gelegenheid gesteld uw positie ten aanzien van al dan niet verkopen te bepalen. Uw recente brief van 15 november jl. zie ik als een antwoord op deze brief.

Statutair bezit de provincie Zeeland een 'eerste recht' te bieden op de aandelen die door de Staat gehouden worden. U geeft in uw brief van 15 november jl. aan van dit recht af te zien indien de Staat aan de Provincie toezeggingen doet in relatie tot de realisatie van een tunnel bij Sluiskil. Ik noem in het bijzonder uw claim van € 300 mln. uit de verkoopopbrengst voor aanleg van een tolvrije tunnel bij Sluiskil.

Uw wens om € 300 mln uit de verkoopopbrengst van de WST te bestemmen, kan ik niet honoreren. Wel herhaal ik mijn toezegging dat het zogenoemde overrendement van de Westerscheldetunnel ook in geval van vervreemding van de NV beschikbaar is voor de eventuele realisatie van een kanaalkruising bij Sluiskil. Uit uw opmerking dat burgers die – als frequent gebruiker van de Westerscheldetunnel – een lastenverzwaring ondergaan, meeprofiteren van de voordelen van de aanleg van een nieuwe tunnel maak ik op dat u (mits redelijk) een tariefverhoging van de Westerscheldetunnel uit te leggen acht.

Uw voorstel tot een inperking van de tariefstijgingen tot maximaal 1% boven inflatie geeft de directie van NV Westerscheldetunnel onvoldoende ondernemingsvrijheid om een goede exploitatie van de Westerscheldetunnel waar te kunnen maken. Dit geldt ook voor de exacte invulling van het kortingsregime. Een dergelijke zeer beperkte mogelijkheid om het tarief in de toekomst te laten stijgen, zal naar verwachting geen € 300 mln. overrendement opleveren.

Uw stellingname over onderhoudskosten ligt in beginsel op het beleidsterrein van mijn collega van Verkeer en Waterstaat. Echter, de eis dat de beheer- en onderhoudslasten van de Kanaalkruising Sluiskil door het Rijk dienen te worden gedekt, betekent een impliciete verhoging van de Rijksbijdrage. Hiervan kan alleen sprake zijn voor zover dit past binnen de afspraak over het overrendement. Ik ben bereid om U hierin een tegemoetkoming te bieden die inhoudt dat voorzover het overrendement een bedrag van € 300 mln. te boven gaat deze meeropbrengst 50/50 tussen Staat en Provincie Zeeland te delen.

Om voortgang bij de verkoop te bespoedigen, doe ik U onderstaande een tweetal voorstellen voor het vervolgproces.

Ten eerste kan ik uw wens tot het inperken van de tariefstijging overnemen om vervolgens op 'best efforts' te verkopen. Het daaruit voortvloeiende overrendement kan worden ingezet voor de Kanaalkruising Sluiskil. Ik kan u hierbij geen bedrag toezeggen omdat de verkoopprijs en daarmee het overrendement pas bekend zal zijn na ondertekening van een verkoopcontract.

Ten tweede geef ik u in overweging een minder rigide inperking van de tariefstijging toe te staan, waarbij ik denk aan inflatie + 3%. Dit is een aanzienlijk beperktere stijging dan thans is toegestaan op basis van de wet, hetgeen dus richting achterbannen goed uit te leggen lijkt. Ook in deze optie kan ik u geen bedrag toezeggen echter het moge duidelijk zijn dat een minder rigide inperking positieve gevolgen zal hebben voor het overrendement.

Ik verzoek u mij een antwoord voor het kerstseizoen te doen toekomen.  
De Minister van Financiën,



documentnummer

zaaknummer

verwijsnummer

INU 0504746 dg  
tunnel Sluiskil

advies/besluit

- kennisnemen van stand van zaken
- brief verzenden aan Minister Zalm

Resumptie  
+ zie ook  
notulen

leden gedeputeerde staten

portefeuillehouder  
Suurmond, J.

vervanger  
Poppelaars, A.J.G.

besluit

datum

Nummer

paraaf secretaris voor uitvoering



13 DEC. 2005

.....//.....

aantal te paraferen stukken

+1

behandeld door

naam

afdeling

nummer

datum

[Redacted]

V&V

[Redacted]

8-12-2005

parafen

medeparafen

Afdelingshoofd

datum

dir/afd

datum

paraaf

V&V

4/12

-

Fin. Toets

datum

paraaf

Jur. Toets

Datum

paraaf

dir/afd

datum

paraaf

Directeur

datum

paraaf

-

8/12

[Redacted]

aanwijzing

terug naar a

JA

nee

nummers te

lijagen

brief van Ministerie Financiën distribueren

## **Uitleg DG:**

Het aanbod van GS, de reactie van Zalm hierop en de te volgen strategie zijn vertrouwelijk van aard.

## **Samenvatting/Inleiding:**

Uw college wordt wekelijks geïnformeerd omtrent de stand van zaken m.b.t. de tunnel bij Sluiskil. Minister Zalm heeft inmiddels gereageerd op uw brief van november. Tevens heeft in de AvA van de NV Westerscheldetunnel afgelopen week besluitvorming plaatsgevonden omtrent de verhoging van de tarieven van de Westerscheldetunnel.

Beide zaken nopen tot een reactie van uw kant.

## **Voorgeschiedenis:**

Uw college heeft het aanbod aan minister Zalm gedaan dat u bereid bent een voorstel om definitief afstand te doen van de aanbiedingsregeling van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel aan Provinciale Staten voor te leggen onder de volgende condities:

- a) Uit de verkoopopbrengst van de aandelen NV Westerscheldetunnel wordt een bedrag afgezonderd dat nodig is voor de realisatie van een tolrijke tunnel bij Sluiskil op een diepte van 13,5 meter. Wij gaan daarbij uit van een bedrag van € 300 miljoen (exclusief BTW, prijspeil 1 januari 2006). Over de uitvoering van het project zal nog overeenstemming moeten worden bereikt.
- b) Aangezien de tunnel bij Sluiskil onderdeel uit gaat maken van een Rijksweg komen de onderhoudskosten ervan voor rekening van het Rijk.
- c) De verlenging van de tolperiode met 20 jaar wordt wettelijk mogelijk gemaakt.
- d) De toegestane tarieven in de concessieovereenkomst mogen jaarlijks worden aangepast met maximaal 1 procent boven de werkelijke inflatie. Daarbij gaan wij ervan uit dat de omvang van de op dit moment verstrekte kortingen in relatie tot de omzet wordt gehandhaafd. Wat ons betreft staat het de concessiehouder binnen die grenzen vrij te besluiten tot een andere kortingsregeling.

De reactie van minister Zalm hierop (zie bijlage) is teleurstellend. Tevens is de minister niet ingegaan op het verzoek om bestuurlijk overleg en is een ander standpunt ingenomen in de AvA van de NV Westerscheldetunnel van 30 november jl., waardoor (in feite) eenzijdig de tarieven zijn verhoogd.

U wordt geadviseerd om uw standpunt, verwoord in bijgaande brief, over te nemen.

## **Vraag- en/of probleemstelling:**

Stemt u in met het overbrengen van het Zeeuwse standpunt in bijgaande brief?

## **Actieve informatieplicht (zie [informatieplicht](#))**

niet naar PS

## **Overweging en advies:**

U wordt geadviseerd om uw standpunt verwoord in bijgaande brief over te nemen.

## **Financiële consequenties:**

Vooralsnog nihil

## **Voorstel te nemen GS-Besluit (moet identiek zijn aan het voorblad):**

- kennisnemen van stand van zaken
- brief verzenden aan Minister Zalm

documentnummer

0504746 dg

Zaaknummer

verwijsnummer

onderwerp

Verkoop aandelen N.V.  
Westerscheldetunnel/Kanaalkruising Sluiskil

advies/besluit

- inliaende brief verzenden

**leden gedeputeerde staten**

portefeuillehouder

paraaf

Suurmond, J.

vervanger

Poppelaars, A.J.G.

**besluit**

datum

nummer

paraaf secr. voor uitvoering

13 DEC. 2005

//

aantal te paraferen stukken

**Behandeld door:**

[Redacted] J

afdeling V&V

Doorkiesnummer

[Redacted] J

datum

8-12-2005

**paraten**

Afdelingshoofd

datum

V&V

11/12

[Redacted] J

**Medeparafen**

dir/afd

datum

Paraaf

Fin. Toets

datum

[Redacted] J

-

Jur. Toets

datum

paraaf

dir/afd

datum

Paraaf

Directeur

datum

paraaf

[Redacted] J

-

**geadresseerde**

bericht op brief van

Adressering

kenmerk geadresseerde

Aan de Minister van Financiën  
de heer drs. G. Zalm  
Postbus 20201  
2500 EE 's-GRAVENHAGE

bijlage(n)

onderwerp

**aanwijzingen**

verwerkt registratuur

paraaf

uiterste verzenddatum

tekstverwerking

8 DEC. 2005

paraaf

verzenddatum brief

paraaf

collationeren

paraaf

terug naar ambtenaar J/N  
JA

paraaf

verzenden afschriften aan

nummers bijlagen

1. [Redacted]

2. [Redacted] J

3. [Redacted]

indien meer afschriften; adreslijst toevoegen

bericht op brief van: 25 november 2005

uw kenmerk: Fin 2005-01162U

ons kenmerk:

afdeling: Verkeer en Vervoer

bijlage(n):

behandeld door:

doorkiesnummer:

onderwerp:

Verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel/Kanaalkruising Sluiskil

Aan de Minister van Financiën  
De heer drs. G. Zalm  
Postbus 20201  
2500 EE 'S-GRAVENHAGE

verzonden:

Middelburg, 13 december 2005

In vervolg op bovengenoemde brief delen wij u het volgende mede.

Wij hebben in onze brief van 15 november jl. aan u kenbaar gemaakt dat wij als College van Gedeputeerde Staten bereid zijn een voorstel om definitief afstand te doen van de aanbiedingsregeling van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel aan Provinciale Staten voor te leggen onder de volgende condities:

- a) Uit de verkoopopbrengst van de aandelen NV Westerscheldetunnel wordt een bedrag afgezonderd dat nodig is voor de realisatie van een tolvrrije (en exploitatieneutrale) tunnel bij Sluiskil op een diepte van 13,5 meter. Wij gaan daarbij uit van een bedrag van € 300 miljoen (exclusief BTW, prijspeil 1 januari 2006). Over de definitieve uitvoering van het project zal nog overeenstemming moeten worden bereikt. Zoals u terecht in uw brief aangeeft, zal over het punt onderhoud van de Westerscheldetunnel afzonderlijk overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat moeten plaatsvinden.
- b) Aangezien de tunnel bij Sluiskil onderdeel uit gaat maken van een Rijksweg komen de onderhoudskosten ervan voor rekening van het Rijk.
- c) De verlenging van de tolperiode met 20 jaar wordt wettelijk mogelijk gemaakt.
- d) De toegestane tarieven in de concessieovereenkomst mogen jaarlijks worden aangepast met maximaal 1 procent boven de werkelijke inflatie. Daarbij gaan wij ervan uit dat de omvang van de op dit moment verstrekte kortingen in relatie tot de omzet wordt gehandhaafd. Wat ons betreft staat het de concessiehouder binnen die grenzen vrij te besluiten tot een andere kortingsregeling.

Tevens hebben wij u verzocht om een gelijklopend standpunt in te nemen als dat van onze vertegenwoordiger in de aandeelhoudersvergadering van 30 november jl., inzake het voorstel van de directie van de NV Westerscheldetunnel m.b.t. de verhoging van de tarieven. In uw brief van 25 november jl. bent u hierop niet ingegaan. Evenmin op ons verzoek voor een bestuurlijk overleg. Dit laatste zou misverstanden, mede in relatie tot genoemde vergadering van aandeelhouders, hebben kunnen voorkomen. Vooral het standpunt dat door de vertegenwoordiger van uw ministerie in de aandeelhoudersvergadering – ondanks eerdere ambtelijke toezeggingen voor uitstel van deze besluitvorming - is ingenomen over de verhoging van de tarieven (in Zeeland een gevoelig punt) betreuren wij. Dit besluit kan in Zeeland worden gezien als slechts een voorafschaduwning van wat de gebruikers van de tunnel te wachten staat indien deze in private handen zou komen. Het draagvlak voor vervreemding is hierdoor afgenomen.

Noch de provincie, noch de inwoners van Zeeland hebben enig belang bij de vervreemding van de NV Westerscheldetunnel. In beginsel levert vervreemding op de door u voorgestelde condities voor Zeeland alleen nadelen op. Bovendien achten wij deze condities strijdig met in het verleden gemaakte bestuurlijke afspraken. Naar onze overtuiging is er alleen maar draagvlak voor vervreemding te vinden in Zeeland indien de nadelen worden ingeperkt (door slechts beperkte reële stijging van de tarieven toe te staan, hoewel de tolperiode met 20 jaar wordt verlengd) en indien er tegenover de nadelen ook voordelen (zoals de realisatie van de tunnel Sluiskil) staan.

Onze inzet was om 2006 als overgangsjaar te beschouwen en gezamenlijk met u te bezien hoe - in combinatie met nieuwe tarieven - de mogelijkheid van de realisatie van de tunnel bij Sluiskil tot de mogelijkheden zou kunnen behoren. Deze mogelijkheid is nu minder waarschijnlijk geworden, wat wij zeer betreuren.

Gaarne brengen wij de volgende punten nog eens onder uw aandacht:

- een aantal jaren geleden heeft de Provincie Zeeland groen licht van het Rijk gekregen om het nodige voorwerk te verrichten voor een Trajectnota/MER. In dat verband is gewerkt aan een regionaal dekkingsvoorstel voor de met de realisatie van een tunnel bij Sluiskil gemoeide investering (de z.g. 'business-case');
- begin 2003 (8 januari) heeft de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat (De Boer) een brief aan de Tweede Kamer gestuurd met daarin expliciete toezeggingen betreffende Sluiskil. Deze brief is als bijlage in genoemde 'business-case' opgenomen (bijlage 1). In die brief wordt als uitgangspunt vastgelegd dat de opbrengsten van een eventuele tolheffing op de tunnel bij Sluiskil zelf, evenals van de tolverhoging – en verlenging op de Westerscheldetunnel – kunnen worden aangewend voor de realisatie van een tunnel bij Sluiskil;
- in februari 2003 is hieraan de motie Geluk toegevoegd, die stelt dat het (over)rendement van de NV Westerscheldetunnel mag worden ingezet om te tunnel bij Sluiskil te realiseren. De tekst van deze motie is als bijlage 2 van de eerder genoemde 'business-case' opgenomen;
- in werkbezoeken aan onze provincie (begin 2004) hebben zowel u als minister Peijs zich in positieve zin uitgelaten omtrent de realisatiekansen van de tunnel bij Sluiskil;
- Op 27 januari van dit jaar hebt u zich richting Tweede Kamer eveneens in positieve bewoordingen geuit;
- In het onlangs gehouden MIT-overleg van 24 november jl. heeft uw ambtgenoot, mevrouw Peijs, aangegeven dat er eerst besluitvorming omtrent de aanleg van de tunnel bij Sluiskil, inclusief afspraken omtrent financiering en uitgangspunten dient plaats te vinden, alvorens tot verkoop van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel kan worden overgegaan.

Deze punten zijn naar onze opvatting bestuurlijke toezeggingen, waaraan niet voorbij kan worden gegaan.

Op grond van uw reactie behouden wij ons (mede tegen de achtergrond van de gedane bestuurlijke toezeggingen) het recht voor om alle opties ('business-case', inclusief realisatie van een tunnel binnen de NV Westerscheldetunnel en aandelenverkoop op eerdergenoemde condities) open te laten. Graag zijn wij bereid op korte termijn met u hierover te overleggen.

Een afschrift van deze brief zenden wij aan de Minister van Verkeer & Waterstaat.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten,

,voorzitter

,secretaris

documentnummer

Zaaknummer

verwijsnummer

onderwerp

Verkoop aandelen N.V. Westerscheldetunnel/Kanaalkruising Sluiskil

advies/besluit

RESUMPTIE

**leden gedeputeerde staten**

portefeuillehouder

paraaf

Suurmond, J.

vervanger

Poppelaars, A.J.G.

**besluit**

datum

nummer

paraaf se

J

aantal te paraferen stukken

**Behandeld door:**

J

afdeling  
V&V

J

datum  
13-12-2005

**parafen**

**Medeparafen**

Afdelingshoofd

datum

paraaf

dir/afd

datum

Paraaf

Fin. Toets

datum

paraaf

dir/afd

datum

Paraaf

Jur. Toets

datum

paraaf

dir/afd

datum

Paraaf

Directeur

datum

paraaf

**geadresseerde**

bericht op brief van

Adressering

kenmerk geadresseerde

Aan de Minister van Financiën  
de heer drs. G. Zalm  
Postbus 20201  
2500 EE 's-GRAVENHAGE

bijlage(n)

onderwerp

**aanwijzingen**

verwerkt registratuur

paraaf

uiterste verzenddatum

tekstverwerking

paraaf

verzenddatum brief

paraaf

collationeren

paraaf

terug naar ambtenaar J/N  
JA

paraaf

verzenden afschriften aan

nummers bijlagen

1.

2.

3.

J

indien meer afschriften; adreslijst toevoegen



Provinciehuis Abdij 6 Middelburg Postadres: postbus 6001 4330 LA Middelburg  
telefoon (0118) 63 10 11 fax (0118) 62 69 49

bericht op brief van: 25 november 2005  
uw kenmerk: Fin 2005-01162U  
ons kenmerk: 0504746/11 dg  
afdeling: Verkeer en Vervoer

Aan de Minister van Financiën  
De heer drs. G. Zalm  
Postbus 20201  
2500 EE 's-GRAVENHAGE

bijlage(n):

behandeld door:

doorkiesnummer:

onderwerp:



verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel/Kanaalkruising Sluiskil

verzonden: 19 DEC. 2005

Middelburg, 13 december 2005

Geachte heer Zalm,

In vervolg op bovengenoemde brief delen wij u het volgende mede.

Wij zijn u erkentelijk voor uw bereidheid om mee te denken aan een oplossing voor de realisatie van de tunnel bij Sluiskil.

De voorstellen hiertoe in uw brief zijn voor ons aanleiding om op korte termijn met u bestuurlijk overleg te voeren. Een afspraak hiervoor is reeds gemaakt.



orzitter

cretaris

documentnummer

zaaknummer

verwijsnummer

onderwerp

IV0600826 dg

verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel

advies/besluit

- instemmen met voorkeursvariant strategie (meewerken aan verkoop aandelen)
- Statenvoorstel (op basis van deze strategie) vaststellen

concept

V.k.a.

**leden gedeputeerde staten**

portefeuillehouder  
Suurmond, J.

paraaf

J

vervanger  
Poppelaars, A.J.G.

paraaf

**besluit**

datum

Nummer

paraaf secretaris voor uitvoering



21 FEB. 2006

5

afgekant

aantal te paraferen stukken

41

**behandeld door**

naam

afdeling

nummer

datum

[redacted] J

V&V

[redacted] J

15-02-2006

**parafen**

**medeparafen**

Afdelingshoofd

datum

paraaf

dir/afd

datum

paraaf

Fin. Toets

datum

paraaf

Jur. Toets

Datum

par

dir/afd

datum

paraaf

Directeur

datum

par

[redacted] J

17/8

**aanwijzing**

terug naar afdeling

~~JA~~ nee

nummers te

lagen

7 (concept statenvoorstel)

**Uitleg DG:** Gelet op het vertrouwelijke karakter wordt deze nota dg voorgebracht.

### **Inleiding/Samenvatting:**

In de vergadering van de Commissie Sociale en Bestuurlijke Zaken van 13 februari 2006 is aan de orde geweest ons voorstel om de aandelen, die de provincie Zeeland heeft in de NV Westerscheldetunnel, te verkopen. De verkoop gebeurt op initiatief van de medeaandeelhouder, het Ministerie van Financiën. Gelet op de discussie en de besluitvorming in de commissie wordt u een gewijzigd Statenvoorstel voorgelegd, dat meer informatie geeft en ingaat op de in genoemde commissie gestelde vragen.

### **Voorgeschiedenis:**

Tijdens de vergadering van de Statencommissie Sociale en Bestuurlijke Zaken van 13 februari jl. bleek dat veel Statenleden veel vragen hadden. Dit voorstel komt hieraan tegemoet.

### **Vraag- en/of probleemstelling:**

Zoals bekend is het Ministerie van Financiën voornemens om het aandeel van de Staat in de NV Westerscheldetunnel te verkopen. Zeeland (4,6% van de aandelen) wordt gevraagd hieraan medewerking te verlenen.

Aan u (en in het Statenvoorstel) worden de volgende scenario's voorgelegd en tevens een keuze voorgesteld.

1. De aandelen in meerderheid of in zijn geheel zelf verwerven.
2. De verkoop van de aandelen afwijzen c.q. het huidige aandelenbelang handhaven.
3. Meewerken aan de verkoop van de aandelen.

In het Statenvoorstel staan de voor- en nadelen van deze scenario's weergegeven.

### **Actieve informatieplicht (zie [informatieplicht](#))**

Wel naar PS

### **Overweging en advies:**

Gelet op de reële mogelijkheid om de tunnel bij Sluiskil te kunnen realiseren, in combinatie met het in de hand houden van de toekomstige tarieven en een kortingsregeling wordt u geadviseerd te kiezen voor scenario 3 (de reeds ingezette lijn).

Op basis van dit advies is bijgaand Statenvoorstel opgesteld.

### **Financiële consequenties:**

Voorhands zijn aan dit besluit geen kosten verbonden.

### **Voorstel te nemen GS-Besluit (moet identiek zijn aan het voorblad):**

- instemmen met voorkeursvariant strategie
- Statenvoorstel (op basis van deze strategie) vaststellen

concept

STATENVOORSTEL

categorie

Documentnummer

Verwijsnummer

Onderwerp: Verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel

advies/besluit

1. - Alle aandelen die de provincie Zeeland heeft in de NV Westerscheldetunnel te verkopen volgens de in dit statenvoorstel beschreven uitgangspunten;  
- Het overrendement zoals in dit voorstel omschreven aan te wenden voor de realisatie van de tunnel bij Sluiskil;  
- Het college van Gedeputeerde Staten te machtigen alle benodigde handelingen uit te voeren die noodzakelijk zijn voor de verdere uitvoering van de aandelenverkoop.
2. Datum PS-vergadering 17 maart 2006

**Ieden gedeputeerde staten**

portefeuillehouder  
J. Suurmond Paraaf

Vervanger  
T. Kramer Paraaf

3. Gedeputeerde belast met behandeling  
J. Suurmond

Vervanger  
M. Kramer

**Besluit**

Datum Nummer paraaf secretaris voor uitvoering

21 FEB. 2006

5

Aantal te paraferen stukken

**behandeld door**

[J] Afdeling V&V [J] Datum 15-2-2006

**Parafen**

Afdelingshoofd	datum	paraaf
Jur. Toets	datum	paraaf
Fin. Toets	datum	paraaf
Directeur	datum	paraaf

**Medeparafen**

Dir/afd	datum	paraaf
FEZ		
Dir/afd	datum	paraaf
Dir/afd	datum	paraaf

**Aanwijzingen**

Terug naar ambtenaar J/

bijlage(n) 1

nummers te distribueren bijlagen 1

paraaf

Extra exemplaren behandelend ambtenaar

paraaf



Gedeputeerde  
belast met  
behandeling:

Vergadering PS:

Nr:

Agenda nr:

Vergadering GS:

Nr:

21-2-2006  
I&V-270  
0600826

Onderwerp:

VOORSTEL

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

**Samenvatting:** U wordt voorgesteld de aandelen die de provincie Zeeland heeft in de NV Westerscheldetunnel samen met de medeaandeelhouder (Ministerie van Financiën) te verkopen. Het overrendement dat bij de verkoop gerealiseerd wordt zal gebruikt worden ter dekking van de investering in een tunnel bij Sluiskil.

### Wat willen we bereiken?

I

#### Inleiding

In de vergadering van de Commissie Sociale en Bestuurlijke Zaken van 13 februari 2006 is aan de orde geweest ons voorstel om de aandelen, die de provincie Zeeland heeft in de NV Westerscheldetunnel, te verkopen. De verkoop gebeurt op initiatief van de medeaandeelhouder, het Ministerie van Financiën. Gelet op de discussie en de besluitvorming in de commissie hebben wij besloten het voorstel in gewijzigde vorm aan u voor te leggen.

Inmiddels heeft de Minister van Financiën zijn voornemen om de aandelen in de NV Westerscheldetunnel ter verkopen in een brief aan de Tweede Kamer gepresenteerd. Deze brief is als bijlage 1 bijgevoegd.

#### De huidige situatie

Het Ministerie van Financiën is voor 95,4% aandeelhouder van de NV Westerscheldetunnel. De provincie Zeeland heeft 4,6% van de aandelen. Deze verdeling is gebaseerd op de bijdrage van fl 75 miljoen, die de provincie Zeeland destijds heeft geleverd in de bouwkosten van de Westerscheldetunnel. Als grootste aandeelhouder heeft het Ministerie van Financiën ook de belangrijkste stem in het kapittel in de aangelegenheden van de NV. Dit is duidelijk gebleken bij de discussie in de vergadering van aandeelhouders over de toltarieven voor 2006.

De NV Westerscheldetunnel is een overheids NV die belast is met de exploitatie van de tunnel en de aansluitende wegen. De oprichting van de NV is geregeld in de Tunnelwet. Gedurende een periode van 30 jaar heft de NV tol voor het gebruik van de tunnel. Na deze periode komt de Westerscheldetunnel in beheer bij het rijk en wordt deze tolvrij. De Tunnelwet biedt overigens de mogelijkheid om bij algemene maatregel van bestuur de werkingsduur te verlengen tot ten hoogste vijftig jaar.

De NV Westerscheldetunnel ontvangt haar inkomsten voor het overgrote deel uit de tolopbrengsten en de jaarlijkse bijdragen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de provincie Zeeland. In 2004 was de verhouding tussen tolopbrengsten en overheidsbijdragen 34-66. In de loop der tijd zal de verhouding opschuiven in de richting van een groter aandeel tolopbrengsten, afhankelijk van de ontwikkeling van het verkeer en de hoogte van de tarieven. De bijdragen van Verkeer en Waterstaat en de provincie Zeeland zijn gekoppeld aan de inflatie.

statenstukken

Met de inkomsten dient de NV de lasten, die hoofdzakelijk bestaan uit onderhoud, personeelskosten en aflossingen, te betalen.

In de Tunnelwet is de maximale ontwikkeling van de tarieven vastgelegd. Deze is als volgt:

- Eerste twee jaren na openstelling jaarlijks inflatie plus 10%
- Derde en vierde jaar na openstelling jaarlijks inflatie plus 8%
- Vijfde en zesde jaar na openstelling jaarlijks inflatie plus 6%
- Volgende jaren inflatie plus 4%.

Kortingen voor veelgebruikers zijn niet in de Tunnelwet opgenomen.

Over de tariefstelling beslist de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, waarin zoals eerder vermeld, de stem van het Ministerie van Financiën doorslaggevend is. Voor de standpuntbepaling van het ministerie is van belang het halen van een rendement van 7,5%. Dit is een algemene eis van het ministerie in staatsdeelnemingen.

#### De mogelijke verkoop van de aandelen

De verkoop van de aandelen betekent niet, dat de Westerscheldetunnel voor goed in handen van een derde partij komt. In feite komt de verkoop erop neer, dat de exploitatie van de tunnel gedurende de resterende looptijd van de Tunnelwet (tot 2033) in handen van een derde partij komt. Deze derde partij krijgt een aantal voorwaarden opgelegd, bijvoorbeeld met betrekking tot het onderhoud, de veiligheid, beschikbaarheid en de tarieven. Deze voorwaarden worden vastgelegd in een concessie-overeenkomst. Na afloop van de concessie-overeenkomst in 2033 draagt de concessiehouder de tunnel in de afgesproken staat over aan het rijk en wordt de tunnel tolvrij. De tunnel blijft steeds een openbare weg.

Indien tot verkoop van de aandelen besloten wordt, zal deze in twee fasen plaats vinden. De eerste fase betreft het doen van vrijblijvende aanbiedingen. In de tweede fase vindt onder een beperkt aantal partijen een soort veiling plaats, waarbij de aanbiedingen bindend zijn. De procedure is vergelijkbaar met de recente verkoop van Afvalverbranding Rijnmond.

De procedure van de verkoop van de aandelen is voor de situatie waarin de provincie Zeeland besluit om haar aandelen niet tegelijk met die van het Ministerie van Financiën op de markt te brengen, als volgt voorgeschreven. Het Ministerie van Financiën biedt zijn aandelenpakket te koop aan aan de provincie Zeeland. Indien dit niet tot resultaat leidt, start het Ministerie de verkoopprocedure als bovenomschreven. Het Ministerie mag de koop dan niet direct gunnen aan de hoogst biedende partij. Eerst dient het ministerie de aandelen weer aan de provincie Zeeland aan te bieden volgens het hoogste bod.

#### Wel of niet meewerken aan de verkoop van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel?

Zoals wij u in onze brief van 5 juli 2005 hebben meegedeeld willen wij uit het zogenaamde overrendement van de Westerscheldetunnel de financiering van de tunnel bij Sluiskil regelen. Het overrendement betreft vrij vertaald de extra inkomsten boven de inkomsten die het Ministerie van Financiën nodig heeft om zijn rendement van 7,5% te halen. Uiteraard is in een eerder stadium getracht de tunnel bij Sluiskil te realiseren langs de reguliere weg door opname in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In de landelijke afweging scoort tunnel echter niet zodanig dat realisatie binnen afzienbare tijd tot de mogelijkheden behoort. In onze provincie wordt echter een groot belang gehecht aan de tunnel. De tunnel is onderdeel van de N62, de belangrijkste noord-zuidroute in onze provincie ten zuiden van de A58. De tunnel bij Sluiskil is het sluitstuk van de N62. De Westerscheldetunnel is al gerealiseerd; voor de opwaardering van de Sloeweg en de Traktaatweg zijn de financiën geregeld in het kader van de verdieping van de Westerschelde. Gezien het grote belang van de tunnel bij Sluiskil heeft de provincie het initiatief genomen om tot de bouw te komen buiten het MIT om.

Bij onze standpuntbepaling over het al of niet verkopen van de provinciale aandelen van de NV Westerscheldetunnel spelen de volgende doelstellingen de hoofdrol:

- Realisatie van de tunnel bij Sluiskil.
- Beperking van de tariefstijgingen.
- Handhaving van een kortingsregeling voor de veelgebruikers van de tunnel.

Er zijn verschillende scenario's mogelijk van wel of niet verkopen. Per scenario hebben wij bezien in hoeverre de genoemde doelstellingen gehaald kunnen worden. De scenario's zijn:

1. De aandelen in meerderheid of in zijn geheel zelf verwerven.
2. De verkoop van de aandelen afwijzen c.q. het huidige aandelenbelang handhaven.
3. Meewerken aan de verkoop van de aandelen.

Ad 1. De aandelen in meerderheid of in zijn geheel zelf verwerven.

In de praktijk zal de provincie, gezien de bovengeschetste procedure van verkoop van de aandelen van het Ministerie van Financiën, alleen het gehele pakket van Financiën tegen marktprijs kunnen verwerven.

Het voordeel van het aankopen van de aandelen van de tunnel is, dat de provincie Zeeland de volledige zeggenschap krijgt over de tunnel.

De aankoop tegen marktprijs heeft ook een aantal nadelen. Ten eerste biedt het geen oplossing voor het verkeersknelpunt bij Sluiskil. Het eerste recht tot koop is zodanig vormgegeven dat wij altijd dezelfde prijs zouden betalen dan de hoogsteieder. Die verkoopprijs zal vervolgens terugverdiend moeten worden, waardoor er nog nauwelijks geld overschiet voor een nieuwe investering in een tunnel bij Sluiskil. Ten tweede is het zo dat, om die hoge verwervingsprijs terug te kunnen verdienen, de tarieven jaarlijks fors verhoogd moeten worden. Net zoveel als door een commerciële exploitant die de aandelen tegen eenzelfde prijs zou hebben verworven. Daar zit dus geen voordeel in. Ten derde neemt de provincie Zeeland een zeer groot risico door zelf een tunnel te gaan exploiteren. Indien in de toekomst de verkeersaantallen blijken tegen te vallen ten opzichte van de huidige verkeersprognoses, dan kan dit de provincie Zeeland in serieuze financiële problemen brengen. Wij realiseren ons daarbij dat een verwerving van de aandelen NV Westerscheldetunnel een verveelvoudiging zou betekenen van ons huidig balanstotaal. Ten vierde achten wij het exploiteren van een tunnel in een rijkswegenverbinding geen kerntaak van een provincie. Bij de besluitvorming in 1998 over de bouw van de Westerscheldetunnel is dit voor de provincie Zeeland ook nooit een inhoudelijk argument geweest om te participeren in de vennootschap. Ten vijfde biedt het voorstel de mogelijkheid om op hoofdlijnen invloed uit te oefenen op de hoogte van de tarieven in de komende jaren. Dit is in formele zin meer dan waar wij op grond van ons huidige aandelenbezit (4,6%) recht op hebben.

Ad 2. De verkoop van de aandelen afwijzen, c.q. het huidige aandelenbelang handhaven.

In deze situatie zal de Minister van Financiën alleen en onder zijn eigen voorwaarden de aandelen van Financiën op de markt brengen. De provincie blijft een kleine aandeelhouder, die moet opboksen tegen een grote commerciële aandeelhouder. Deze zal in de eerste plaats naar de eigen belangen kijken. De financiering van de tunnel bij Sluiskil, het bij voorbaat beperken van de tariefstijgingen en een kortingsregeling voor veelgebruikers passen hier niet in.

Ad 3. Meewerken aan de verkoop van de aandelen.

Het meewerken aan de verkoop van de aandelen biedt de mogelijkheid om invloed uit te oefenen op de condities van de verkoop.

Gezien de grote nadelen van de eerste twee scenario's hebben wij ervoor gekozen om mee te werken aan de verkoop van de aandelen. Wij zijn van mening, dat op deze wijze de meeste invloed kan worden uitgeoefend om de provinciale doelstellingen te bereiken. Wij zijn hiertoe in overleg getreden met de ministeries van Financiën, en van Verkeer en Waterstaat. Dit heeft tot de volgende resultaten geleid:

- De stijging van de tarieven blijft beperkt tot maximaal 3% boven de inflatie. Dit is aanzienlijk lager dan de tariefstijgingen waartoe de huidige Tunnelwet de mogelijkheden doet.
- Er komt voldoende geld beschikbaar voor de bouw van de tunnel bij Sluiskil. Het Ministerie van Financiën heeft een marktverkenning laten verrichten naar de mogelijke opbrengsten van de verkoop van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel. Bij een jaarlijkse maximale tariefstijging van inflatie plus 3% komt voldoende geld beschikbaar voor het Ministerie zelf, op basis van de rendementseis van 7,5% en voor de investeringen voor de tunnel bij Sluiskil.
- In de concessie wordt vastgelegd, dat aan veelgebruikers een korting wordt verleend van 15% van de bruto inkomsten. (In de huidige situatie is dit niet verzekerd, eveneens niet in de eerste twee scenario's.)
- De periode van tolheffing blijft beperkt in totaal 30 jaar na openstelling, dus tot 2033. Van de mogelijkheid de Tunnelwet tot verlenging van de periode van tolheffing met 20 jaar behoeft dus geen gebruik te worden gemaakt. Hiermee is in eerdere plannen voor de tunnel bij Sluiskil wel gerekend.
- De provincie praat mee over de inhoud van de concessieverlening.

- Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is niet bij voorbaat bereid om de kosten van het onderhoud van de tunnel bij Sluiskil voor zijn rekening te nemen.

Uiteraard kan niet vooraf een exacte inschatting gemaakt worden van de opbrengsten van de aandelenverkoop. Aan de hand van de werkelijke opbrengst en de geldende raming van de investeringskosten voor de tunnel Sluiskil zullen wij in nader overleg treden met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over de regeling van het onderhoud. Tot nu toe hebben wij van de Minister van Verkeer en Waterstaat een welwillende houding ervaren om eventuele problemen te helpen oplossen.

*Eventueel ook nog een passage toevoegen over het mogelijk afbreken van de verkoop na de eerste ronde biedingen.*

*Passage over eventueel faillissement van de concessiehouder te leveren door FEZ.*

#### **Waarom kunnen we zien of alles bereikt is?**

Het voornemen van de Minister van Financiën om zijn aandelen in de NV Westerscheldetunnel te verkopen noopt tot een standpuntbepaling van de provincie Zeeland met betrekking tot het eigen aandelenbezit van de NV Westerscheldetunnel. Wij hebben de verkoop van de provinciale aandelen beoordeeld op een bijdrage aan de volgende doelstellingen:

- Realisatie van de tunnel bij Sluiskil.
- Beperking van de tariefstijgingen.
- Handhaving van een kortingsregeling voor de veelgebruikers van de tunnel.

Wij zijn van mening, dat de thans bereikte onderhandelingsresultaten voldoende waarborgen voor de realisatie van de doelstellingen.

#### **Wat doen we daarvoor?**

Om de genoemde doelstellingen te halen werken wij mee aan de verkoop van alle aandelen van de NV Westerscheldetunnel aan een marktpartij. De verkoop betreft in feite het in concessie uitgeven van de exploitatie van de Westerscheldetunnel tot 2033. Daarna komt de Westerscheldetunnel in beheer bij het rijk en wordt deze tolvrij.

De provincie schuift aan bij het opstellen van de concessievoorwaarden. Over de concessievoorwaarden en de voortgang van het verkoopproces zullen wij u nader informeren.

#### **Wat mag het kosten?**

Aan de verkoop van het provinciale aandelenpakket in de NV Westerscheldetunnel zijn voorshands geen kosten verbonden. De begeleiding van het proces kan binnen de reguliere personeelsformatie plaats vinden.

Wij stellen u voor te besluiten overeenkomstig bijgevoegd ontwerp-besluit.

gedeputeerde staten,

, voorzitter,

, secretaris.

#### Ontwerp-besluit

De staten der provincie Zeeland,  
gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van , nr. ;

besluiten:

- 
1. Alle aandelen die de provincie Zeeland heeft in de NV Westerscheldetunnel te verkopen volgens de in dit statenvoorstel beschreven uitgangspunten;
  2. Het overrendement zoals in dit voorstel omschreven aan te wenden voor de realisatie van de tunnel bij Sluiskil;
  3. Het college van Gedeputeerde Staten te machtigen alle benodigde handelingen uit te voeren die noodzakelijk zijn voor de verdere uitvoering van de aandelenverkoop.

documentnummer

zaaknummer

verwijsnummer

IV 000013 dg

onderwerp

Verkoop aandelen NV  
Westerscheldetunnel/Kanaalkruising Sluiskil

advies/besluit

- kennisnemen van stand van zaken
- brief aan minister Zalm vaststellen
- Q en A's vaststellen

nie uolten

leden gedeputeerde staten

portefeuillehouder paraaf  
Suurmond, J.

vervanger paraaf  
Poppelaars, A.J.G.



besluit

datum Nummer

paraaf secretaris voor uitvoering



28 FEB. 2006

6

aantal te paraferen stukken

1

behandeld door

naam	afdeling	doorkiesnummer	datum
[Redacted]	V&V	16 59	23-02-2006

parafen

naam	afdeling	datum	paraaf
Afdelingshoofd	[Redacted]		[Redacted]
Fin. Toets			[Redacted]
Jur. Toets			[Redacted]
Directeur			[Redacted]

medeparafen

dir/afd	datum	paraaf
Fin. op de hoogte		

aanw

terug na JA

nummer bijlagen

Alles bereikt voorstel  
Verg en antwoorden en brief maken

## Uitleg DG: deze info is nog niet openbaar

### Samenvatting:

Gelet op de besluitvorming van de Statencommissie Sociale en Bestuurlijke Zaken van 6 februari jl. en de voorbereiding op een nieuw Statenbesluit is extra informatie nodig. Deze wordt aan het ministerie van Financiën gevraagd.

### Inleiding/Voorgeschiedenis:

In de Statencommissie van Sociale en Bestuurlijke Zaken van 6 februari jl. is uw voorstel om tot verkoop van de aandelen in de NV Westerscheldetunnel over te gaan niet overgenomen. Statenbreed werden er nogal wat vragen gesteld. Om deze goed te kunnen beantwoorden is tevens informatie van het ministerie van Financiën nodig; immers zij beschikken over de kennis van de concept concessieovereenkomst.

Hiertoe is een brief aan Minister Zalm opgesteld, met de vraag om deze vragen te (laten) beantwoorden c.q. de antwoorden van commentaar te (laten) voorzien.

Tevens is voor u bijgevoegd een overzicht van vragen en antwoorden (Q's en A's) die bij een later op te stellen Statenstuk zullen worden gevoegd als bijlage. Hiermee worden de diverse in genoemde commissievergadering gestelde vragen beantwoord.

Ter toelichting zullen tijdens uw vergadering de heren [REDACTED] en [REDACTED] aanwezig zijn.

### Vraag- en/of probleemstelling:

Aan uw wordt gevraagd om in te stemmen met de brief aan minister Zalm en in te stemmen met de Q's en A's.

Tevens geef ik u in overweging om deze brief te benutten voor de leden van de Vaste Kamercommissie.

### Actieve informatieplicht (zie [informatieplicht](#))

Nog niet naar PS

### Overweging en advies:

Aan u wordt geadviseerd om zowel met de brief als met de Q's en A's in te stemmen.

### Financiële consequenties:

geen

### Voorstel te nemen GS-Besluit (moet identiek zijn aan het voorblad):

- kennisnemen van stand van zaken
- brief aan minister Zalm vaststellen
- Q en A's vaststellen

- VERTROUWELIJK -

**Q&A (Vraag en Antwoord) over het dossier Westerscheldetunnel**

**Aanleiding**

Gedeputeerde Staten hebben in hun vergadering van 7 februari 2006 besloten dat zij mee willen gaan in het voornemen van minister G. Zalm van Financiën om de aandelen in de NV Westerscheldetunnel te verkopen.

In de Commissie Sociale en Bestuurlijke zaken van Provinciale Staten op 13 februari 2006 is forse kritiek geuit op het besluit van Gedeputeerde Staten. Provinciale Staten eisen garanties voor een redelijke tariefstijging en een kortingsregeling en willen dat Gedeputeerde Staten 'het huiswerk overdoen', of, met andere woorden, dat Gedeputeerde Staten de onderhandelingen met minister Zalm heropenen. Kennelijk is onvoldoende over het voetlicht gekomen dat minister Zalm zich niets gelegen laat liggen aan het standpunt van de provincie Zeeland en volstrekt zijn eigen koers vaart. In onderliggende vragen en antwoorden wordt uitvoerig op (on)mogelijkheden die het provinciaal bestuur ter beschikking staan ingegaan.

**Waar gaat het om bij de voorgenomen verkoop van de Westerscheldetunnel? Wat wordt precies verkocht?**

De verkoop van de aandelen van de tunnel betekent niet dat de Westerscheldetunnel voor altijd in particuliere handen overgaat. In feite wordt alleen het recht verkocht om gedurende een bepaalde periode - onder een aantal condities - tol te heffen in de tunnel. Het is dus een concessieverlening. Na afloop van deze concessie (2033) komt de Westerscheldetunnel in beheer bij het Rijk en wordt deze tolvrij.

**Gedeputeerde Staten zijn meegegaan in het voornemen van minister G. Zalm om de aandelen in de NV Westerscheldetunnel te verkopen. Waarom?**

Door verkoop van de aandelen en de koppeling met het dossier Kanaalkruising Sluiskil is het mogelijk die kanaalkruising - een reeds lang gekoesterde wens - op een tamelijk korte termijn te realiseren. Als er geen koppeling zou zijn gemaakt, kan het nog decennia duren voordat de kruising kan worden gerealiseerd. Voor het Rijk is de kruising geen prioriteit.

**Als er geen koppeling had plaatsgevonden, waren Gedeputeerde Staten dan ook voor verkoop geweest?**

Minister Zalm heeft het voornemen geuit om zijn aandelen in de NV Westerscheldetunnel te verkopen. Wij hebben ervoor gekozen om aansluiting te zoeken bij dit voornemen, met daarbij de mogelijkheid op realisatie van de tunnel bij Sluiskil.

**Is het dan niet zo dat de provincie uit de opbrengsten zelf mag weten wat zij daarmee doet?**

Door de koppeling te leggen met de aanleg van de tunnel bij Sluiskil zijn de toekomstige tolopbrengsten van de Westerscheldetunnel geoormerkt aan de realisatie van de tunnel bij Sluiskil.

**De Westerscheldetunnel is nu nog in het bezit van de overheid, net als zoveel andere infrastructurele werken. Bent u er principieel voor dat dergelijke publiek toegankelijke werken in eigendom van de overheid moeten blijven?**

Het gaat er in dit geval niet om hoe wij hier principieel in staan. Of dit nu wel of niet het geval is, minister Zalm neemt jaarlijks een aantal werken onder de loep om te bezien of die door de overheid kunnen worden verkocht. Hij wordt hierin gesteund door een meerderheid van de Tweede Kamer. Het is onze verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat de publieke belangen (bereikbaarheid, prijsstelling, tolperiode en kortingsregeling

worden gewaarborgd. Daarnaast hebben wij een koppeling aangelegd met de realisatie van de tunnel bij Sluiskil.

**Heeft de provincie mogelijkheden om de verkoop door het Rijk te blokkeren en zo ja, wat heeft u gedaan om dit te bewerkstelligen?**

De provincie heeft als kleinste aandeelhouder geen invloed op de beslissing van het Rijk. Wel behoort het tot de mogelijkheden een politieke lobby te starten om de leden van de Tweede Kamer te interesseren voor onze ideeën in relatie tot dit dossier. Dat hebben wij met succes gedaan voor wat betreft de inbreng van kamerlid Geluk ten aanzien van de koppeling met de kanaalkruising in Sluiskil. We hebben het niet gedaan om een mogelijke verkoop te blokkeren. Dat houdt verband met de in onze ogen terechte inschatting dat met de verkoop de tunnel in Sluiskil binnen een redelijk korte termijn zou kunnen worden gerealiseerd.

**Wat vindt u een redelijke tariefsstijging?**

Om de kanaalkruising bij Sluiskil te kunnen realiseren is een jaarlijkse tariefsstijging nodig van inflatie + 2% á 3%. Wij achten dat aanvaardbaar. Overigens is in de Tunnelwet een plafond ingebouwd van inflatie + 4%

**Een dergelijke tariefsstijging zorgt over een periode van 50 jaar voor een stijging van tientallen%. Dat is erg veel. Wat vindt u daarvan?**

Op zich is het juist dat een prijsstijging over een langdurige periode tot forse prijsverhogingen leidt. Mede op grond hiervan hebben wij ingezet op de huidige tolperiode (30 jaar, waarvan nu nog 26 jaar) in combinatie met een beperkte tariefstijging.

**Is een vergelijking gemaakt met de stijging van de toltarieven van de Zeelandbrug? Blijkt daaruit dat over een periode van twintig, dertig jaar de toltarieven niet exorbitant stijgen?**

De toltarieven van de Zeelandbrug zijn voor autoverkeer in de periode 1965-1993 (einde tol) gestegen met 100%. Een vergelijking met de aanleg van de Zeelandbrug is treffend, omdat deze voorziening zonder tolheffing niet had kunnen worden gerealiseerd. Ook hier was er destijds geen bereidheid vanuit het Rijk om ondersteuning. Met name door een zelfverzekerde opstelling van het toenmalige provinciebestuur is gekozen om deze brug met tolheffing te realiseren.

**Is het een optie om de aandelen van de provincie niet te verkopen?**

Dat kan. Als de provincie de aandelen niet verkoopt dan blijft de provincie minderheidsaandeelhouder en heeft beperkte zeggenschap op het beleid en de invulling (tarieven, kortingsregeling, veiligheid en onderhoud).

**Wat zijn de risico's van uitstel van een beslissing van de provincie op de voorgenomen verkoop van de tunnel?**

Die zijn aanzienlijk. Allereerst, zoals reeds gemeld, gaat de minister, ongeacht de mening van de provincie, verder met de plannen voor de verkoop van de tunnel, zonder dat Zeeland de kans krijgt om mee te bepalen welke voorwaarden er in de concessie komen te staan. Al met al is de provincie erbij gebaat snel te handelen.

**Hoeveel invloed heeft de provincie op de keuze voor een kopende partij?**

Geen, indien er sprake is van uitstel van een provinciale beslissing. Wellicht iets meer als de provincie zij aan zij met het ministerie opereert. Ook dan echter is van doorslaggevende invloed geen sprake. Het zit hem dan meer in de sfeer van meepraten en in overleg blijven om zodoende invloed uit te kunnen oefenen.

**Hoeveel invloed heeft u op de tariefsstijging indien een commerciële partij het voor het zeggen heeft?**

De vaststelling van de toltarieven zal in de concessievoorwaarden dienen te worden geregeld evenals bijvoorbeeld de kortingsregeling. Op grond hiervan achten wij het van belang om op korte termijn onze standpunten in deze concessieovereenkomst opgenomen te kunnen zien.

**Wat is er te regelen binnen een concessie op het gebied van tariefsstelling, kortingsregeling, veiligheid en onderhoud?**

In een concessie kan alles worden geregeld wat van toepassing is op de exploitatie van de tunnel. Het is van groot belang de concessie goed te regelen, zodat tariefsstelling, kortingsregeling, veiligheid en onderhoud op een voor de provincie acceptabele manier worden gewaarborgd. Ook het Rijk is daar overigens bij gebaat. De recent in de media genoemde risico's van een concessie zijn ons bekend. Het is zaak de concessie naadloos duidelijk te laten zijn over de eerder genoemde punten.

**Waarom koopt de provincie de tunnel niet zelf? Daarmee heeft de provincie de tarieven en een kortingsregeling in eigen hand en kan uit de opbrengsten van de tunnel de kanaalkruising worden bekostigd.**

Het is mogelijk dat de provincie de tunnel zelf koopt. Dan moet het bod van de provincie overeenkomstig de verwachtingen van de minister van financiën zijn. Dit houdt in dat we de marktprijs dienen te betalen.

In deze situatie zijn we gedwongen om dezelfde tarieven te rekenen als een private exploitant en lopen we risico's m.b.t. vervoersbewegingen etc. De situatie zou volstrekt anders zijn als we tegen een lagere prijs dan de marktwaarde de aandelen zouden kunnen verwerven. Dit is op dit moment echter niet de lijn die het ministerie van Financiën kiest.

**Is er een mogelijkheid dat de verkoop niet doorgaat?**

Ja, die is er zeker. De minister heeft aangegeven de verkoop slechts met een bepaald rendement (meerwaarde) te willen verkopen, anders gaat het niet door. Omwille van concurrentiegevoeligheid is dat percentage niet openbaar gemaakt.

**Heeft u enig idee wat de gevolgen zijn voor de inwoners van Zeeuwsch-Vlaanderen? Sinds jaar en dag hebben zij terecht voordelen genoten bij de verbindingen over en onder de Westerschelde. Zeker als er wordt getornd aan een kortingsregeling. In het verlengde daarvan; gaat u iets extra's doen voor de mensen in Zeeuwsch-Vlaanderen?**

Wij realiseren ons dat de inwoners van Zeeuwsch-Vlaanderen met hogere vervoerskosten kunnen worden geconfronteerd indien de tarieven van de tunnel - onder welk scenario dan ook - stijgen. Daar staat tegenover dat er een kanaalkruising in Sluiskil kan komen, die voor een betere doorstroming (tolvrij) en ontsluiting en versterking van de Zeeuwsch-Vlaamse economie kan zorgen. Daarnaast is als uitgangspunt gehanteerd dat er een kortingsregeling dient te komen (15% van de bruto-opbrengst). Deze kortingsregeling dient voor met name de veelgebruikers ter beschikking te worden gesteld.

**Wat gebeurt er als de tunnel veel meer opbrengt dan verwacht?**

Met minister Zalm is afgesproken dat de meeropbrengst boven het te verwachten rendement fifty-fifty wordt verdeeld over de aandeelhouders.

**Als de kanaalkruising in Sluiskil wordt betaald uit de opbrengsten van de verkoop van de Westerscheldetunnel in combinatie met een beperkte tariefsverhoging, hoe zit het dan met onderhoud en veiligheid? De kruising wordt opgenomen in de infrastructuur die door het Rijk wordt onderhouden. Zijn daar afspraken over (te maken)?**

De veiligheid dient in de eerder genoemde concessieovereenkomst te worden geregeld. Wat betreft het onderhoud dient hieromtrent met het ministerie van Verkeer en Waterstaat een overeenkomst te worden afgesloten.

documentnummer	Zaaknummer	verwijsnummer
onderwerp Verkoop aandelen N.V. Westerscheldetunnel/Kanaalkruising Sluiskil	advies/besluit <b>- inlijvende brief verzenden</b>	
<b>leden gedeputeerde staten</b>		
portefeuillehouder	paraaf	
Suurmond, J.		
vervanger		
Poppelaars, A.J.G.		
<b>besluit</b>		
datum	nummer	paraaf secr. voor uitvoering

28 FEB. 2006

6

aantal te paraferen stukken

**Behandeld door:**

naam	afdeling	datum
[Redacted]	V&V	24-2-2006
<b>paraferen</b>		<b>Medeparaferen</b>
Afdelingshoofd	datum	dir/afd
V-V	[Redacted]	FEL [Handwritten]
Fin. Toets	datum	paraaf
Jur. Toets	datum	dir/afd
Directeur	datum	-
[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]

bericht op brief van

Adressering

kenmerk geadresseerde

Aan de Minister van Financiën  
de heer drs. G. Zalm  
Postbus 20201  
2500 EE 's-GRAVENHAGE

bijlage(n)

onderwerp

**aanwijzingen**

verwerkt registratuur	paraaf	uiterste verzenddatum
tekstverwerking	paraaf	verzenddatum brief
collationeren	paraaf	terug naar ambtenaar J/N JA
verzenden afschriften aan		nummers bijlagen
1. [Redacted]		
2. [Redacted]		
3. [Redacted]		

indien meer afschriften; adreslijst toevoegen

bericht op brief van:

uw kenmerk:

ons kenmerk:

afdeling:

Verkeer en Vervoer

bijlage(n):

behandeld door:

doorkiesnummer:

onderwerp:

Verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel/Kanaalkruising Sluiskil

Aan de Minister van Financiën  
De heer drs. G. Zalm  
Postbus 20201  
2500 EE 'S-GRAVENHAGE

verzonden:

Middelburg, 24 februari 2006

Geachte heer Zalm,

Na het overleg tussen u en de gedeputeerden Suurmond en Poppelaars op 18 januari j.l. en de ambtelijke besprekingen die daarop zijn gevolgd, is ons college over de verkoop van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel (WST) gekomen tot het volgende standpunt.

Ons college kan instemmen met de verkoop van de aandelen van de WST onder de volgende voorwaarden:

- a) Uit de verkoopopbrengst van de aandelen WST wordt een bedrag afgezonderd dat tenminste nodig is voor de realisatie van een tolvrije tunnel bij Sluiskil op een diepte van 13,5 meter (dan wel 16 meter met een financiële bijdrage van de regering van Vlaanderen). Dit bedrag wordt gevormd door de opbrengst die het door u gewenste interne rendement van 7,5% te boven gaat.
- b) Indien blijkt dat de opbrengst onvoldoende is om de tunnel bij Sluiskil direct te realiseren, dan blijft het bedrag van dit overrendement gereserveerd om de provincie de gelegenheid te geven naar aanvullende middelen te zoeken.
- c) Indien het overrendement een bedrag van € 300 miljoen te bovengaat wordt deze meeropbrengst verdeeld tussen Staat en provincie op basis van 50/50.
- d) De tolperiode voor de Westerscheldetunnel wordt niet verlengd.
- e) In het verkoopproces dienen in eerste instantie twee alternatieven te worden gehanteerd, één uitgaande van een maximale, jaarlijkse tariefstijging van 2% boven inflatie en één uitgaande van een maximale, jaarlijkse tariefstijging van 3% boven inflatie. De definitieve keuze voor een alternatief vindt plaats in overleg tussen rijk en provincie.
- f) In de concessieovereenkomst dient te worden vastgelegd dat de nieuwe exploitant een vast percentage van 15% van de bruto-opbrengst dient in te zetten voor een kortingsregeling. Nadere invulling van een dergelijke regeling is aan de exploitant zelf.
- g) de provincie wordt betrokken bij het vaststellen van de definitieve concessieovereenkomst. In deze overeenkomst dienen naast andere aspecten de onderwerpen beschikbaarheid en veiligheid van de Westerscheldetunnel adequaat te worden geregeld.

Indien tot vervreemding van de aandelen kan worden gekomen op basis van het bovenstaande, dan is de provincie bereid met de Staat haar aandelen in de WST onder gelijke voorwaarden te verkopen.

Na vervreemding van haar aandelen zal de provincie haar jaarlijkse exploitatiebijdrage aan de NV Westerscheldetunnel voortzetten tot uiterlijk 13 maart 2033, onder de voorwaarden zoals laatstelijk vastgelegd in onze brief van 24 januari 2006.

*Wat de bevoegdheden van ons college betreft ten aanzien van verkeersmaatregelen voor de tunnel en de aansluitende wegen op basis van de Wegenverkeerswet geeft ons college u in overweging deze per algemene*

*maatregel van bestuur terug te brengen bij het ministerie van verkeer en waterstaat. Dit sluit beter aan bij de verantwoordelijkheid van het rijk voor de concessie en het feit dat de tunnel onderdeel wordt van het rijkshoofdwegennet.*

Begin februari hebben wij een voorstel aan provinciale staten opgesteld met het verzoek om in te stemmen met de verkoop van de aandelen van de WST. Onze bedoeling hierbij was een behandeling in de PS-vergadering van 17 februari 2006. Ter voorbereiding hierop is een extra vergadering van de commissie sociale en bestuurlijke zaken bijeengeroepen op 13 februari 2006.

Helaas kreeg tijdens de behandeling ons voorstel niet de instemming van de commissie. Genoemde commissie heeft de conclusie getrokken, dat het voorstel onvoldoende onderbouwd is, waarmee behandeling in de PS-vergadering van 17 februari van de baan was.

Ter uwer informatie zijn ons voorstel aan provinciale staten en het conceptverslag van de commissievergadering bijgevoegd.

Ondanks deze door ons ongewenste wending zijn wij voornemens om een aangevuld voorstel aan provinciale staten in procedure brengen. Daarin willen wij de diverse vragen van de commissie zoveel mogelijk beantwoorden en onzekerheden wegnemen.

De opmerkingen van de commissie zijn grotendeels te clusteren naar de volgende thema's:

1. Onduidelijkheid over de reikwijdte van de verkoop van de aandelen.
2. Waarom koopt de provincie zelf de aandelen niet?
3. De regeling van beheer, onderhoud en beschikbaarheid in de concessie.
4. Garanties voor de bouw en het onderhoud van de tunnel bij Sluiskil.
5. De wijziging van de Tunnelwet.
6. De beïnvloedingsmogelijkheden van de Tweede Kamer en Provinciale Staten van de concessievoorwaarden.

In bijgevoegde bijlage hebben wij e.e.a. nader toegelicht. Waar mogelijk is de vraagstelling nader geconcretiseerd en voorzien van een beantwoording. Gelet op de bij uw ministerie aanwezige kennis van de concessieovereenkomst vragen wij u de overblijvende vragen te beantwoorden. Daarnaast stellen wij opmerkingen en suggesties ten aanzien van de overige beantwoording zeer op prijs.

*Volgens de huidige inzichten zal behandeling van een gewijzigde voorstel van ons college aan Provinciale Staten op zijn vroegst in de vergadering van PS van 21 april a.s. aan de orde kunnen komen.*

Gaarne verzoeken wij u om de gevraagde antwoorden zo spoedig mogelijk aan te leveren, zodat de ook de door u gewenste besluitvorming succesvol kan plaatsvinden.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten,

,voorzitter

,secretaris

### 1. Onduidelijkheid over de reikwijdte van de verkoop van de aandelen

De verkoop van de aandelen betekent niet dat de Westerscheldetunnel voorgoed in handen van een particuliere ondernemer komt. Het gaat om het verlenen van een concessie onder strenge voorwaarden voor de exploitatie van de tunnel tot maart 2033. In 2033 vervalt de concessie, wordt de tunnel tolvrij en komt deze in beheer bij het rijk. Deze situatie is niet anders dan de huidige.

Rijkswaterstaat is de concessieverlener en is verantwoordelijk voor het toezicht op de tunnel. Handhaving van de concessievoorwaarden wordt bewerkstelligd door het hanteren van een boetepuntenstelsel waarbij het opleggen van boetes en uiteindelijk het intrekken van de concessie als sanctie kunnen worden gehanteerd. De toekomstige concessiehouder krijgt de verplichting tot het hanteren van een kortingsregeling voor zogenaamde veelgebruikers. De concessiehouder dient 15% van de bruto-opbrengsten terug te sluizen naar de veelgebruikers. De wijze waarop dit wordt geregeld wordt aan de concessiehouder overgelaten. De concessiehouder mag de tarieven jaarlijks met niet meer dan inflatie plus 2% dan wel 3% laten stijgen.

### 2. Aankoop van de aandelen door de provincie

Het oorspronkelijke voorstel aan Provinciale Staten bevat naar onze opvatting hiervoor voldoende argumenten. Deze zullen in het aanvullende voorstel verder worden toegelicht.

### 3. Hoe worden in de concessie de zaken betreffende het onderhoud, de beschikbaarheid en de veiligheid geregeld?

*Beantwoording hangt af van de brief van de minister aan de TK. Als het goed is zullen de provinciale uitgangspunten hierin worden opgenomen.*

#### *Beschikbaarheid*

De verbinding tussen Zuid-Beveland en Zeeuws-Vlaanderen dient gelet op het karakter daarvan maximaal beschikbaar te zijn. Dat wil zeggen dat alleen in uiterste noodzaak beide tunnelbuizen afgesloten mogen worden. Dat kan het geval zijn als bij een calamiteit in één buis de hulpverlening met het oog op de veiligheid via de andere buis moet plaatsvinden. Het verrichten van onderhoud mag nooit leiden tot volledig afsluiten van de verbinding.

#### *Onderhoud*

De kwaliteit van het onderhoud dient minimaal op het huidige niveau te worden gehandhaafd. De eisen die aan het onderhoud worden gesteld, zullen nooit minder zijn dan die Rijkswaterstaat aan andere tunnels binnen de rijkshoofdinfrastructuur in Nederland stelt.

#### *Veiligheid*

De veiligheid van de tunnel dient optimaal gewaarborgd te worden. De eisen die aan de veiligheid worden gesteld, dienen minimaal op het huidige niveau te worden gehandhaafd. Naast de strikte naleving van de regelgeving dienen ook de afspraken met de regionale veiligheidsinstanties te worden geëerbiedigd.

### 4. Garanties

Provinciale Staten verlangen zoveel mogelijk garanties voor:

- Het beschikbaar komen van voldoende budget voor de bouw van de tunnel bij Sluiskil.
- De regeling van het beheer en onderhoud van de tunnel bij Sluiskil

Ons college is akkoord gegaan met de verkoop van de provinciale aandelen in de NV WST op basis van de marktverkenning die in opdracht van het ministerie van financiën is uitgevoerd. Er blijft hoe dan ook een grote onzekerheid aanwezig. Er dient in de procedure van de verkoop van de aandelen een moment te worden ingebouwd van bestuurlijk overleg tussen het ministerie van financiën en de provincie Zeeland. Dit moment kan naar onze mening het beste gekozen worden na de ronde van de niet-bindende biedingen. In het overleg dient aan de orde te komen, met welk percentage tariefstijging de tweede ronde wordt ingegaan, dan wel, dat de conclusie getrokken dient te worden van afzien van de verkoop.

Met het ministerie van verkeer en waterstaat is overleg gevoerd over de kwestie van het beheer en onderhoud. *Genoemd ministerie heeft een positieve grondhouding om tot een regeling te komen.* Dit zal echter pas nader uitgewerkt kunnen worden wanneer de opbrengst van de verkoop van de aandelen bekend is. Het ministerie van verkeer en waterstaat zal ook een rol dienen te spelen in het verdere proces van de engineering, ten einde tot de bouw van een tunnel te komen die voldoet aan de gebruikelijke eisen van het ministerie.

### 5. De wijziging van de Tunnelwet

Uit informatie van het rijk is ons bekend dat de Tunnelwet niet voor de verkoop van de aandelen WST zal worden gewijzigd. Welke onderdelen van de Tunnelwet dienen gewijzigd te worden?

*Op grond waarvan kan wijziging van de Tunnelwet plaatsvinden na de verkoop van de aandelen van de NV WST? Welke risico's zijn aan de gekozen procedure verbonden?*

6. Inhoud van de concessievoorwaarden

Op welke wijze en wanneer wordt de Tweede Kamer geïnformeerd over de concessievoorwaarden. Op welke wijze kunnen Provinciale Staten invloed uitoefenen op de concessievoorwaarden?



**Verlag** van de extra vergadering van de Commissie Sociale en Bestuurlijke Zaken, gehouden op 13 februari 2006 in het Provinciehuis te Middelburg.

Voorzitter:

[REDACTED]

Aanwezig de leden c.q. plaatsvervangende leden:

[REDACTED]

Tevens aanwezig:

A.J.G. Poppelaars en J. Suurmond (GS)

[REDACTED]

[REDACTED] (statengriffier), [REDACTED] (statengriffie) en [REDACTED] (commissiegriffier).

Afwezig:

[REDACTED]

1. Opening en mededelingen van de voorzitter

De **voorzitter** opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom. Het Presidium heeft tot deze extra vergadering besloten na het verzoek van COLLEGE om het Statenvoorstel Verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel a.s. vrijdag spoedshalve te behandelen in de Statenvergadering. Berichten van verhindering zijn ontvangen van [REDACTED] [REDACTED] wordt vervangen door [REDACTED] [REDACTED], en de [REDACTED] (wordt vervangen door [REDACTED] [REDACTED]). Ter ondersteuning is vandaag tevens [REDACTED] aanwezig.

2. Vaststellen agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

3. Spreekrecht publieke tribune

Hiervan wordt geen gebruik gemaakt.

4. Statenvoorstel Verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel (FEZ-268)

Doel van de behandeling is beoordeling of het voorstel voldoende onderbouwd is en meningsvormende discussie ter voorbereiding van het debat in Provinciale Staten. De **voorzitter** geeft in der eerste termijn de commissie de gelegenheid vragen te stellen aan de aanwezige gedeputeerden. In de tweede termijn is gelegenheid voor onderlinge discussie.

**Eerste termijn (vragen aan het college)**

[REDACTED] (D66) vraagt waarom het nodig is dat op deze korte termijn door Provinciale Staten een besluit wordt genomen, zeker voordat de Tweede Kamer over de voorgenomen verkoop wordt geïnformeerd. Wat is er nu gebeurd dat niet volgens afspraak eerst informatie aan de Staten wordt gegeven? De bevoegdheid rust immers volledig bij de Minister van Financiën en de zaak speelt al een jaar. Ook heeft Zeeland een te klein belang om mee te praten. Spreker mist concrete toezeggingen over de aanleg van de kanaalkruising bij Sluiskil. Wat gebeurt er wanneer de Staten niet instemmen met de verkoop van de aandelen, en welke harde garanties zijn er voor het moment dat de tweede kanaalkruising er komt?

[REDACTED] (GL) vraagt waarom het Presidium heeft moeten beslissen voor deze ingelaste vergadering. Vond het college het niet nodig dit voorstel ter voorbereiding aan de commissie voor te leggen? Inhoudelijk merkt spreker op dat het rijk c.q. de overheid nooit eerder infrastructurele werken heeft verkocht. Het voorstel biedt geen enkele zekerheid, niet over de mogelijke aanleg van de kanaalkruising, en niet over de tarieven. Wat wordt nu eigenlijk precies verkocht: de tunnel al dan niet met personeel en aanpalend gebied? de Europese Centrale Bank verwacht een hogere inflatie, en met de drie procent voor de exploitant kan dat jaarlijks zo'n zeven procent stijging betekenen voor de gebruiker.

Over zelf kopen van aandelen stelt het college dat de provincie daarmee zeer hoge risico's zou lopen. Deze zijn toch niet anders dan voor een marktpartij? Ook is de aanleg van de kanaalkruising onzeker bij verkoop van de aandelen. Zeker is dat de minister van Financiën doorgaat met de verkoop. Dat het college nu aan Provinciale Staten vraagt om een blanco cheque af te geven, zonder dat er in het dictum van het voorstel harde garanties wordt afgegeven, vindt spreker onjuist. Het verslag van het Algemeen Overleg van de Vaste Kamercommissie V&W met de minister van maart 2005 wordt onder andere genoemd dat het advies van RvS over privatisering van Schiphol. De Kamer heeft daarop gesteld dat er eerst een beleidsnota moet komen voordat er geprivatiseerd wordt, en tevens heeft de minister toegezegd voor aanvang van het finale traject eerst informatie te geven over de verkoop van aandelen van de Westerscheldetunnel. Is de Tweede Kamer al geïnformeerd door de minister, en waarom is het nodig op zo'n korte termijn dit incomplete voorstel aan de Staten voor te leggen? Er lijkt dus minder haast te zijn. In tegenstelling tot de D66-fractie denkt spreker dat de provincie een goede kans heeft om op de minister in te praten. Als voorbeeld noemt hij de discussie over ontpoldering.

■ (SGP) vindt dit voorbeeld mank gaan, zeker nu de Tweede Kamer uiteindelijk het hoofd heeft gebogen voor de minister van LNV.

■ (PvZ) vraagt wat eraan gedaan kan worden om de Westerscheldetunnel bereikbaar te houden, wanneer een private onderneming als eigenaar de Westerscheldetunnel zou willen afsluiten. Het is nu namelijk de enige verbinding met Zeeuws-Vlaanderen over Nederlands grondgebied. Bovendien krijgt hij de indruk dat de Zeeuwse bevolking zelf de aanleg van de kanaalkruising betaalt door hogere tarieven. Spreker pleit ervoor de behandeling van het voorstel door te schuiven naar de Statenvergadering van maart 2006, zodat het adequaat voorbereid kan worden en een goed oordeel kan worden gevormd.

■ (SGP) sluit zich aan bij de vragen van vorige sprekers. Naast zijn mening dat infrastructuur overheids eigendom hoort te blijven, vraagt spreker op welke termijn de kanaalkruising gerealiseerd kan worden wanneer de aandelen niet worden verkocht? Komt daarvoor niets uit de algemene rijksmiddelen? Wat heeft het college gedaan om de minister van Financiën, de heer Zalm, op andere gedachten te brengen en de tunnelaandelen niet te verkopen? Welke harde garanties zijn er voor de veiligheid van de tunnelgebruikers en de openstelling bij een private onderneming? Tot slot vraagt spreker wat er gebeurt wanneer een nieuwe eigenaar failliet gaat.

■ (PvdA) heeft een groot aantal vragen aan het college:

- Door welke econoom heeft het college zich in dit dossier laten bijstaan?
- Wat is de reden dat het beloofde informatiemoment achterwege is gebleven? In de inleiding wordt het moment van 5 juli 2005 genoemd, waarna het college de Staten zou informeren wanneer er meer te vertellen was. Dit voorliggende voorstel vindt spreekster een zeer onjuiste manier om de Staten te informeren en vervolgens binnen vijf dagen een besluit over te vragen.
- In het voorstel staat dat na maandenlange besprekingen dit voorstel leidt tot realisatie van de eigen doelstellingen. Als met deze doelstelling de Sluiskiltunnel bedoeld wordt, voor wie is dit een voordeel? Bij ambtelijke navraag bleek het voordeel vooral te zijn voor vrachtverkeer naar Noord-Frankrijk en Antwerpen, waarmee Zeeuws-Vlaanderen tot een doorgangsgedebied wordt gemaakt met alle gevolgen van zwaar-verkeertoename en milieuvervuiling. Voor de inwoners van Zeeuws-Vlaanderen bestaat immers ook een alternatieve route over de sluisen. En als het bedrijfsleven in de havens dit zo graag wil, dan kan daar toch samen met de provincie ook het geld vandaan komen? Is dat serieus onderzocht?
- In het Financieel Dagblad staat dat de helft van de meeropbrengst van de verkoop voor de kruising kan worden gebruikt en dat de andere helft naar de minister van Financiën gaat. Het voorstel noemt dat het overrendement kan worden gebruikt voor de kanaalkruising. Wat is juist?
- als het overrendement niet wordt gehaald, dan is minister Zalm bereid tot overleg. Dat vindt spreekster een onvoldoende harde garde garantie.
- In de stukken wordt steeds gesproken van de kanaalkruising, werkt het rijk ook mee als het om de tunnel gaat? Dat moet dat wel van te voren vastgelegd worden. Zijn er al afspraken vastgelegd over de bij te dragen gelden voor de extra verdieping ten behoeve van de scheepvaart naar België van 2 ½ meter?
- Met welke toekomstige kasstromen wordt gerekend?
- Het voorstel bevat alleen vage afspraken met de minister van V&W in. Waarom legt het college niet eerst de noodzakelijke dingen goed vast en worden daarna de afspraken aan de Staten voorgelegd. Het gaat immers om een groot maatschappelijk en financieel belang!
- Wat voor rente wordt bedoeld in het voorstel: reëel of nominaal? En welke inkomsten, de tunnelopbrengsten versus het onderhoud of anders? Zijn de investeringen die door het Rijk gedaan zijn meteen klaar na de verkoop en komt de tunnel dus nooit meer in handen van het Rijk na 2053?
- Wat wordt nu exact in de verkoop gedaan, de tunnel of ook de weg die er door loopt? Wie wordt de juridische/economische eigenaar van welke onderdelen?

- Op dit moment bestaat er een koppelingsbepaling, waarmee de invloed van de exploitant zo groot is dat hij het gebruik van de tunnel aan personen kan ontzeggen en voorzieningen kan treffen op wegen om een verdere doorgang onmogelijk te maken. In hoeverre is deze mogelijkheid al - zwart op wit - geblokkeerd?  
Uit het voorstel blijkt dat er al geïnteresseerde kopers zijn, zelfs buitenlandse investeerders. De bedoeling van deze investeerders is dat er winst gemaakt wordt en de kosten van onderhoud laag gehouden worden. Er zal dus gestimuleerd worden dat er veel meer verkeer door de tunnel gaat, wat een extra belasting op de Zeeuwse wegen betekent en waarmee de tunnel zeker geen regionale verbinding meer is. De maximale tariefverhoging bovenop de inflatie is dan ook te voorspellen. Spreekster vreest het ontstaan van een tweedeling in Zeeland: alleen de gebruikers met een dikke beurs kunnen gebruik maken van de tunnel. Mensen met een minimumuitkering of met een laag inkomen die noodgedwongen moet werken aan de andere kant zijn hier de dupe van. Dat betekent feitelijk geen ontsluiting van een Zeeuws gebied maar een afsluiting. Het college stelt dat een tunnelexploitant niet gebaat is met te hoge tarieven, maar het is een monopolie: er zijn geen alternatieve wegen, tenzij 100 kilometer omrijden over België als een alternatief wordt gezien. Als er gerekend wordt met een inflatie plus drie procent, want de mindere variant is een utopie dan betalen gebruikers over een tijd van 30 jaar vier tot vijf keer zoveel tolgeld. De huidige tolprijs is € 8,80 retour, dus heeft het college goed in beeld waar het de Zeeuwen mee opzadelt?
  - Verder verwijst het college naar de inperkingen door de Tunnelwet. Maar de Tunnelwet verdwijnt na de verkoop, dus reden te meer om alles inclusief de kortingsregeling kristalhelder in de concessie te regelen. Is dat al vastgelegd en zo ja, kunnen wij de concessie met de afspraken zien? Het college stelt tevens dat dit een zaak van de tunnelexploitant is, anders krijgt het een prijsdrukkend effect. Met het voorstel zijn de Zeeuwen in elk geval een naar winstwerkende ondernemer overgeleverd.
  - Zijn de tarieven gekoppeld aan de onderhoudskosten? Met een slimme boekhouding worden zo de tarieven erg hoog gehouden. In het voorstel staat dat het voorstel ervan uit gaat dat het wordt ingeperkt naar inflatie plus twee of drie procent. Is dat zwart op wit?
  - Waarom de haast? Als argument wordt de huidige lage rentestand voor langdurige contracten genoemd, maar naar de verwachtingen van beleggers en economen wordt de huidige rentestand de komende maanden niet veranderd.
  - Wanneer is het omslagpunt gekomen dat de provincie de tunnel en dus ook de revenuen niet wil kopen? Zijn de alternatieven onderzocht om geld vrij te maken hiervoor? Welke alternatieven zijn bekeken en kunnen we inzage krijgen in de spreadsheet van deze 'voorspellingen'. Het kopen van de tunnel kunnen we toch realiseren door geld te lenen?
  - Het college stelt geen gebruik te willen maken van het eerste recht tot koop, maar bepalen de Staten dat niet? Waarom houden we niet gewoon een minderheidsaandeel, waardoor we toch nog iets te zeggen hebben, of we participeren in deze onderneming zoals in DELTA NV voor 51 procent.
  - Zijn er voorbeelden in Nederland of Europa dat de enige openbare weg geprivatiseerd wordt zonder alternatieve wegen?
  - Het college laat de tolperiodeverlenging varen, maar daar heeft de provincie niets meer over te zeggen na de verkoop. De naar winst strevende eigenaar van de tunnel zal de tunnel niet tolvrij willen maken in 2033, dus dat wordt een levenslange tolperiode voor de gebruiker.
  - De parlementaire afhandeling van de tolperiode en wat er gebeurd na 2053, waarin de tunnel eigenlijk weer voor € 1,- teruggaat naar de Staat is nog onzeker. Wat gebeurt er als de provincie niet meeverkoopt? Dan hebben we bij de verkoop toch altijd ons aandeel in de dividenden en kunnen we toch nog meepraten?
  - Wie is leidend bij de keuze over de voorgestelde scenario's bij de verkoop? Wanneer de minister van Financiën kiest voor drie procent, kan de provincie dan nog kiezen voor het andere scenario?
  - Spreekster heeft de econoom Sweder van Wijnbergen geraadpleegd, die van mening is dat het onderhavige voorstel rammelt aan alle kanten. Als dit zo doorgaat dan kost het Zeeland en de Zeeuwse burgers veel geld en komt er behoorlijk wat ruzie over de uitwassen van dit besluit. Alleen als er keiharde afspraken gegeven worden op papier voor het moment van eventuele aandelenverkoop zijn er garanties te geven. Zeker is dat de burgers van Zeeland er op achteruit gaan, onzeker is of de kanaalkruising er komt. Heeft het college de keiharde garanties op papier? Zo ja, waarom zitten die niet bij dit voorstel? Zo nee, waarom brengt het college geen dichtgetimmerd verhaal zodat de Zeeuwse burger er niet op achteruit gaat? In de concessie moet dan o.a. komen: de tarieven, het omgaan met het onderhoud ook t.o.v. de tarieven, de kortingsregeling, de inzet en betaling van de brandweer
- Spreekster wil eerst uitgewerkte voorstellen en alternatieven zien, voordat een besluit kan worden genomen. Het college vraagt om "carte blanche" om te kunnen onderhandelen en biedt daarvoor de rea-

lisering van de kanaalkruising bij Sluiskil aan. Dat is met dit voorstel te weinig zeker voor de burgers van Zeeland.

\_\_\_\_\_ (CDA) gaat in op het belang van de tunnel, zowel regionaal als nationaal. Sinds eind 2004 zijn er contacten tussen rijk en provincie over de mogelijke verkoop van aandelen. Wat spreker uit zijn contacten uit de Tweede Kamer heeft begrepen is dat de minister de voordelen en nadelen van privatisering nog eens goed in beeld moet brengen. Het onderhandelingsresultaat zal zeker de goedkeuring van de Tweede Kamer moeten krijgen. Het gaat om de enige mogelijkheid om over Nederlands gebied naar Zeeuws-Vlaanderen te gaan, en voorbeelden van andere privatiseringen van wegverbindingen dienen een ander doel dan een goede vergelijking geven. De Westerscheldetunnel is uniek. Over het waarborgen van de veiligheid is nu al een flinke discussie geweest, wat het publieke belang al duidelijk maakt. In de brief van juni 2005 aan de Staten geeft het college aan dat een politiek/bestuurlijke afweging wordt voorgelegd, maar dat mist spreker nu juist in het voorstel. Wat is de analyse van het college over de positie van de provincie als kleine aandeelhouder, wanneer het rijk wel verkoopt, en de provincie niet? Waarom is de mogelijkheid van een minimaal meerderheidsbelang van de provincie niet onderzocht? Wat zijn de gevolgen voor het realiseren van een kanaalkruising wanneer de aandelen worden behouden ten opzichte van verkoop. Voordat het besluit wordt genomen moet in de concessieovereenkomst de eisen over de kortingsregeling, tarieven en veiligheid opgenomen worden en voorgelegd aan de Staten. Een blanco cheque is niet aan de orde.

\_\_\_\_\_ (VVD) geeft aan dat bij aanleg van de tunnel is gekozen voor een regionale verbinding, waarvan van tevoren bekend was dat deze publiek-private samenwerking door het Rijk tegen het licht gehouden zou worden. Spreker vraagt naar de mogelijkheid bij verkoop in de voorwaarden op te nemen dat wanneer er iets misgaat bij het bedrijf de overheid de optie van eerste koop krijgt. Volgende vraag is of de Tunnelwet moet worden gewijzigd voorafgaand aan de verkoop? Wat wordt nu precies verkocht, de tunnel of de concessie en is dat in de voorwaarden opgenomen? In het voorstel is niet terug te vinden dat het college met het Kabinet heeft gesproken over andere mogelijkheden. Is dat wel gebeurd? Wat zijn de eisen voor onderhoud en beheer van de tunnel, en de staat van oplevering? Datzelfde geldt voor de tarieven. Voordat tot finale besluitvorming kan worden overgegaan vindt spreker dat de voorwaarden waaronder de verkoop plaatsvindt bekend moeten zijn. Spreker sluit zich aan bij eerder gestelde vragen over de garanties voor de aanleg van de kanaalkruising in relatie met de tolheffingsperiode en over de juridische aspecten van de aandelenverkoop.

\_\_\_\_\_ (SP) vindt de haast van het college onbehoorlijk. Als argument wordt in het voorstel aangegeven dat het rijk anders zonder de provincie op stap gaat. Voordat het rijk zover is gaat daar normaliter toch minimaal enkele maanden overheen. In tegenstelling tot het college is de SP-fractie van mening dat het exploiteren van een infrastructurele voorziening als de Westerscheldetunnel geen kerntaak voor een private onderneming is. Spreker kan al op dit moment aangeven het voorstel onvoldoende onderbouwd te vinden voor behandeling door Provinciale Staten. er zijn immers teveel onduidelijkheden over het overrendement en de kortingsregeling. Ook met de maximaal acceptabele tariefstijging waar het college van uitgaat kan de SP-fractie niet leven. Wat houdt het voorkeursrecht van aankoop nu eigenlijk in?

\_\_\_\_\_ (CU) vindt het intrigerend waarom het college de Staten vraagt om een politieke beslissing vraagt, waarna pas de uitwerking volgt. En dat op basis van een minimale toezegging van het rijk. Is het college in de ban geraakt van een politiek steekspel van het rijk? Spreker zou liever het traject samen met de Kamer lopen.

\_\_\_\_\_ (VVD) wijst erop dat niet de minister maar de Kamer het besluit heeft genomen regelmatig de deelnemingen te evalueren. De minister voert dus een democratisch genomen besluit uit.

De **voorzitter** concludeert dat de fracties zeker niet volmondig instemmen met het voorstel en er nog heel wat vragen te beantwoorden zijn door het college.

#### **Eerste termijn (beantwoording vragen door Gedeputeerde Staten)**

De heer **Suurmond** (GS) schetst tegen welke achtergronden de NV Westerscheldetunnel tot stand is gekomen en gaat in op de verdeling van de tunnelaandelen tussen rijk en provincie, een verhouding van resp. 95,4 procent tegenover 4,6 procent. Eind 2004 heeft het rijk aangegeven een aantal rijksdeelnemingen te willen evalueren, waaronder zijn deelneming van 95,4 procent in de NV Westerscheldetunnel. De minister van Financiën heeft dit voornemen kenbaar gemaakt in de Tweede Kamer waarna voor het college van GS zich begin 2005 een beeld aftekende van een rijksbelang en een regionaal belang. Volgens het college is het regionaal belang gediend met een tunnelverbinding in Sluiskil en met zo laag mogelijke toltarieven voor de Westerscheldetunnel. Onder deze twee hoofdvoorwaarden, in willekeurige volgorde, willen GS het proces met het rijk aangaan in de wetenschap dat de provincie beschikt over een heel beperkte zeggenschap. Als afgeleide voorwaarde bij de tarieven hebben GS ingezet op de instandhouding van de kortingsregeling. Die koppeling bleek een goede zet, want tijdens de aandeelhoudersvergadering van november 2005 werd duidelijk dat het rijk het mes wil zet-

ten in de kortingsregeling. Spreker verwijst naar de vier opties in dit dossier en licht ze toe. Na alle afwegingen vond het college dat het scenario meeverkopen van de eigen aandelen met het rijk Zeeland de beste deal oplevert. Onder druk van het rijk heeft GS in het najaar 2005 een positie ingenomen over de verkoop van de aandelen met de voorwaarden zoals eerder geschetst. Daarover is onderhandeld met het rijk uitmondend in een bestuurlijk overleg op 10 januari 2006 met de minister van Financiën.

Tenslotte heeft het rijk na de moeizame en intensieve onderhandelingen aangegeven mee te willen denken met de provincie. De positie van het rijk als grootaandeelhouder die gaat verkopen werd benadrukt. In het voorliggende PS-voorstel liggen de uitkomsten neer onder voorbehoud van goedkeuring door Provinciale Staten. Door het innemen van een positie als medeverkoper met het rijk ontstaat voor de provincie een nieuwe situatie. In een concessie zullen zaken worden vastgelegd met de private eigenaar over bijv. tunnelbeheer, exploitatie en veiligheid. Net als aan de tunnelwet zijn aan een concessie sancties en voorwaarden verbonden. Ondanks de particuliere exploitant blijft de rijksoverheid jaarlijks 42,5 miljoen en de provincie jaarlijks 2,5 miljoen euro bijdragen aan de tunnel. Deze bijdragen blijven overeind en kunnen als sanctie fungeren bij het afdwingen van naleving van de concessie. Dubbele sanctie. Verduidelijking Rijksoverheid blijft 200 miljoen bijdragen en provincie jaarlijks 2,5 miljoen. Dat blijft ongewijzigd.

[REDACTED] (CDA) vraagt naar de grond van privatiseren met daarbij een jaarlijkse rijks- en provinciale bijdrage. De heer **Suurmond** (GS) antwoordt dat het rijk deze insteek heeft gekozen. Het college wil de regionale belangen waarborgen.

[REDACTED] (SGP) vraagt om een verdere toelichting van de sancties. Gedeputeerde **Suurmond** geeft te kennen dat dit pas duidelijk wordt op het moment dat de concessie wordt opgesteld en in de uitwerkingsovereenkomst. De juridische invulling is om die reden nu nog niet duidelijk. Het GS-besluit van 7 februari 2006 is kenbaar gemaakt aan de minister met het voorbehoud van goedkeuring door PS. De minister heeft nu een brief opgesteld waarin hij de Tweede Kamer informeert over de stand van zaken. Indien de provincie haar besluitvorming uitstelt meent het college dat haar positie verzwakt.

[REDACTED] (SP) informeert welke zekerheid het college heeft dat de minister daadwerkelijk luistert naar de bijdrage van Zeeland.

De heer **Suurmond** (GS) zegt dat de belangen van rijk en provincie als verkoper exact het zelfde zijn. De commissie bestrijdt dit. De gedeputeerde meent dat pas na de verkoop van de aandelen de belangen verschillen.

[REDACTED] (SGP) wijst op de provinciale eigendom van 4,6 procent en vraagt de gedeputeerde of hij op grond van ervaringen in het verleden vertrouwen heeft dat de minister luistert naar Zeeland. De heer **Suurmond** (GS) meent dat voor wat betreft de veiligheid van de Westerscheldetunnel de minister dezelfde ideeën heeft als de provincie. Tot nu toe was er een regionaal en rijksbelang. Door de huidige deal zijn discussies over de belangen afgerond. De verdere invulling hangt af van de concessie.

[REDACTED] (PvdA) vraagt of de Tweede Kamer niet anders zal reageren op de brief van minister Zalm indien PS niet instemmen met het voorstel.

Gedeputeerde **Suurmond** heeft die indruk niet omdat de Tweede Kamer in principe ingestemd heeft met deze deal. Hij leidt dit af uit de Handelingen van de Tweede Kamer van januari 2005. Aan het eind van het debat geeft de minister voor verkoop formeel de Kamer niet te moeten raadplegen, maar uit elegantie naar de Kamer terug te willen komen met toelichtingen.

[REDACTED] (GL) citeert uit de bewuste passage in de Kamerhandelingen. Er staat dat de Tweede Kamer, voordat sprake is van een finaal traject, geïnformeerd wordt over verkoop van de aandelen van de Westerscheldetunnel. Dat is pas na het Statenbesluit.

[REDACTED] (CDA) heeft begrepen dat de concessieovereenkomst ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de Tweede Kamer. Het is moeizaam als in die overeenkomst de belangen van Zeeland maximaal en optimaal moeten worden gewaarborgd wanneer daar tegenover de minimale opbrengst staat die de rijksoverheid wil ontvangen.

Gedeputeerde **Suurmond** beaamt dit maar met dien verstande dat er nu een wilsovereenstemming is tussen provincie en rijk behoudens de goedkeuring van PS. Hij gaat in op het biedingproces en op de tariefopties plus twee procent of plus drie procent.

[REDACTED] (PvdA) wijst op het eerste recht van koop van de provincie. Indien de provincie daaraan vasthoudt is het voor de minister lastiger de tunnel in de markt te zetten. Zij wil eerst de concessies bekijken en vraagt of GS een deal heeft gemaakt zonder de Staten in te lichten.

Gedeputeerde **Suurmond** bestrijdt dit laatste. Steeds is het voorbehoud van goedkeuring door Provinciale Staten gemaakt. Al eerder in zijn betoog heeft hij duidelijk gemaakt dat koop van de tunnel door de provincie vanwege exploitatierisico's en balanstotaal provincie geen haalbare kaart is. Bovendien wordt de hoofddoelstelling, realisatie van de kanaalkruising bij Sluiskil, daarmee niet gehaald.

[REDACTED] (GL) vindt dat die discussie eerst in de commissie of Provinciale Staten had moeten

worden gevoerd. Het college heeft de positie van de provincie door deze stellingname verzwakt.

\_\_\_\_\_ J (SP) zet bovendien vraagtekens bij de stellingname dat het kopen van de tunnel voor de provincie geen haalbare kaart is.

De heer **Suurmond** (GS) benadrukt dat het risico zit in exploitatie van de tunnel, en niet in de financiering van de eigendom. Over de privatisering van luchthaven Schiphol merkt hij op dat dit dossier volstrekt niet vergelijkbaar is met het nu voorliggende dossier. Hij vindt niet dat er sprake is van een sigaar uit eigen doos, het is juist een kans de tunnel bij Sluiskil te realiseren.

De minister eist dat verkoop van de Westerscheldetunnel een bedrag X oplevert. Het bedrag bovenop X is bestemd voor de aanleg van de tunnel bij Sluiskil. Wordt de opbrengst nog hoger dan nodig voor de aanleg, dan geldt voor het restbedrag een gelijke verdeling. Dat de exploitatie gebaat zou zijn met hoge tarieven is maar ten dele waar, omdat dan het economische mechanisme van prijselasticiteit (prijs/aanbod) in werking treedt. Die bewaakt ongelimiteerde tariefsverhoging. Waar publieke eigenaren niet zoeken naar het tariefplafond zal de particuliere investeerder daar wel naar streven. Om die reden wordt voorgesteld in de Tunnelwet het tarief naar beneden bij te stellen bijv. twee procent.

De heer **Poppelaars** (GS) gaat in op het project Kanaalkruising c.q. tunnel bij Sluiskil. Het college wil dit belangrijke infrastructurele project graag realiseren. Tot nu toe heeft het college hiervoor een aantal activiteiten uitgevoerd waaronder een milieueffectrapportage. De MER had als uitkomst dat de toekomstige verbinding het best een tunnel kan zijn, aan te leggen op een nog nader te bepalen diepte. Het ontwerp-tracébesluit hiervoor zal nog voor het eind van dit jaar door de minister van Verkeer en Waterstaat worden vastgesteld. De provincie acht de aanleg van een tunnel bij Sluiskil zo belangrijk dat zij met de NV Westerscheldetunnel het voortouw hebben genomen en al aan het tekenen en rekenen zijn gegaan. Er zijn gelden vrijgemaakt om voorbereidende werkzaamheden uit te kunnen voeren. Uit een provinciale businesscase van 2,5 jaar geleden is gebleken dat de financiering en aanleg van de tunnel bij Sluiskil kan worden gerealiseerd door meeropbrengsten die voort zouden vloeien uit een wijziging van de tunnelwet met de mogelijkheid de tolperiode van 30 naar 50 jaar op te rekken. Nu er sprake is van aandelenverkoop door het rijk is de situatie gewijzigd. Het college is van mening dat hier een kans ligt voor de provincie mee te liften met het rijk met als doel voor Zeeland het beste uit de verkoop te halen. Een van de voordelen is dat dan vast kan worden gehouden aan de tolperiode tot 2033.

\_\_\_\_\_ J (PvdA) meent dat de provincie na aandelenverkoop en het verdwijnen van de tunnelwet geen zeggenschap meer heeft.

De heer **Poppelaars** (GS) zegt dat de 30-jarige periode van tolheffing vast ligt in een concessieovereenkomst en dus is afgekaderd.

\_\_\_\_\_ (VVD) vraagt of de verkoop betekent dat zowel de juridische als economische eigendom bij de koper terecht komt.

De heer **Poppelaars** (GS) kan hierop nu vanwege de juridische complexiteit nog geen antwoord geven. Alleen de aandelen worden verkocht. In de concessie worden de verdere voorwaarden bepaald. Zo'n concessie is te vergelijken met een concessie openbaar vervoer. Na 30 jaar zullen zowel de Westerscheldetunnel als de tunnel bij Sluiskil als rijksverbindingen in beheer en onderhoud overgaan naar de rijksoverheid.

\_\_\_\_\_ J (SP) wijst op eerdere uitspraken van de gedeputeerde dat pas sprake zou zijn van aandelenverkoop van de NV Westerscheldetunnel als het rijk zwart op wit zou garanderen dat 300 miljoen uit de opbrengst zou worden geïnvesteerd in de aanleg van een tunnel bij Sluiskil. Erkent de heer **Poppelaars** dat hij geen 100 procent garantie kan geven?

De heer **Poppelaars** (GS) antwoordt bevestigend. Harde garanties in die mate zijn er niet, wel dat uit het overrendement het totaal bedrag voor de kruising wordt veiliggesteld eventueel in de vorm van een reservering.

\_\_\_\_\_ J (VVD) vraagt of GS met het rijk al een zekere overeenstemming heeft bereikt over datgene wat in de uitwerkingsovereenkomst moeten worden opgenomen, nadat PS heeft ingestemd met het voorstel? De heer **Poppelaars** (GS) zegt dat die zaken in twee documenten zijn vastgelegd; nl. in een brief van de minister van Financiën aan Gedeputeerde Staten en in zijn conceptbrief aan de Tweede Kamer.

\_\_\_\_\_ J (GL) vraagt kennis te kunnen nemen van de bedoelde brieven. Hij wijst op het doel van de overeenkomst die de provincie met de staat heeft gesloten en citeert. Nog steeds is hem niet duidelijk welk deel van de overeenkomst bij de aandelenverkoop van toepassing is. De heer **Poppelaars** (GS) herhaalt dat in de concessieovereenkomst de afbakening zit.

\_\_\_\_\_ (PvdA) vat dit op als een vraag van GS aan PS om te vertrouwen op de goede uitkomst. \_\_\_\_\_ (GL) onderschrijft dit en vindt dat Gedeputeerde Staten de Staten nog veel uitgebreider moeten informeren voordat ook maar enige besluitvorming kan plaatsvinden.

De heer **Poppelaars** (GS) neemt hiervan kennis en gaat in op het investeringsprogramma van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (MIT). Dit programma hanteert een landelijke prioritering volgens

nut en noodzaak van boveninfrastructurele werken. De tunnel bij Sluiskil valt daar buiten. Wel staat de tunnel als studieobject in het MIT vermeld met de opmerking dat de financiering hoofdzakelijk uit de regio moet komen. Voordeel voor Zeeuws-Vlaanderen is een vrije doorgang van west naar oost Zeeuws-Vlaanderen.

■ (PvdA) meent dat het gaat om een goede ontsluiting van industriegebieden. Er zijn volgens haar ook alternatieve doorgangen voor het gewone verkeer. De heer **Poppelaars** (GS) zegt dat de doorgaande route verbeterd wordt met de aanleg van de tunnel, zowel voor het gewone als voor het vrachtverkeer tussen industriegebieden.

Op vraag van ■ antwoordt de heer **Poppelaars** (GS) dat de principiële besluitvorming over de aandelenverkoop in Den Haag wordt genomen. Het college heeft op grond van een aantal eerder geschetste overwegingen besloten dat het voor Zeeland de beste optie is aan te sluiten bij de verkoop. In de collegevergadering van 14 februari zullen Gedeputeerde Staten de verdere invulling van de concessieovereenkomst bespreken en daarbij ook stilstaan bij de manier waarop zij met PS hierover communiceren. Voor wat betreft de financiële bijdrage van België aan een verdiepte tunnel zal voor 1 juli 2006 duidelijkheid worden verschaft. De voortekenen zijn gunstig.

De **voorzitter** geeft aan de commissieleden de gelegenheid nog niet beantwoorde vragen te noemen. De heer **Suurmond** (GS) gaat vervolgens in op de vraag wat nu precies wordt verkocht. Het gaat om aandelen van de NV Westerscheldetunnel die hun waarde ontfen aan de tolopbrengsten. De juridische zaken rond de tunnel liggen verder vast in andere documenten. Spreker gaat er zonder meer vanuit dat er zekerheden gesteld worden voor het geval dat de nieuwe exploitant in de problemen komt. In de concessieovereenkomst met de nieuwe exploitant worden deze zaken goed vastgelegd. Hoe het college omgaat met de vraag van ■ over de concessieovereenkomst wordt morgen in het college besproken. Deze concessie zal in ieder geval gebaseerd zijn op of twee procent of drie procent tariefsstijging bovenop de inflatie. Hoe het onderhoud en de veiligheid worden meegenomen in de overeenkomst is eveneens nog onderwerp van overleg in het college, en het lijkt spreker mogelijk dit aan de Staten voor te leggen. De keus uit deze twee scenario's wordt door de overheid gemaakt, op basis van de vraag wat voldoende is voor de aandeelhouders. Of de tarieven gekoppeld zijn aan het onderhoud is spreker niet bekend. In het geheel van deze discussie is het college geadviseerd door een team van deskundigen, voornamelijk uit de provinciale organisatie. Voor het rijk is het onbespreekbaar om de provincie een meerderheidsaandeel te geven door aandelen aan de provincie te verkopen. Bovendien is het dan nog steeds onmogelijk de hoofdvoorwaarde, namelijk de kanaalkruising, te realiseren.

Op een nadere vraag van ■ (CDA) geeft de heer **Suurmond** (GS) aan dat daar geen verder onderzoek naar is gedaan, omdat al snel bleek dat het geen haalbare kaart is.

#### **Tweede termijn (meningsvormende discussie)**

■ (VVD) vindt dat er twee mogelijkheden zijn voor de provincie om met de aandelen om te gaan: meeverkopen met het rijk aan een derde partij, of verkopen aan het rijk zelf. Mogelijk kan het college daarvan de voor- en nadelen op papier zetten voordat het voorstel wordt behandeld. Spreker stelt tevens voor aan het dictum toe te voegen dat de uitwerkingsovereenkomsten aan Provinciale Staten moeten worden voorgelegd. Met deze aanvulling is het voorstel voldoende onderbouwd voor behandeling in de statenvergadering van komende vrijdag.

■ (PvdA) wijst erop dat de tariefstijging van twee of drie procent bovenop het inflatiepercentage komt. In de antwoorden van het college komt dat vandaag niet aan de orde. Ook de kortingsregeling wordt overgelaten aan de volgende eigenaar. Spreekster weet uit eigen informatiebronnen dat zo'n regeling dan gelijk wordt opgeheven. Het voorbeeld van de veerdienst tussen Den Helder en Texel gaat volgens haar mank. Daar is een op de PSD lijkende constructie aan de orde. Op de tegenwerping van ■ (SGP) dat deze veerverbinding een commerciële onderneming is die hoge tarieven hanteert, wijst ■ (PvdA) erop dat voor de inwoners van Texel een kortingsregeling bestaat. Dat de provincie en het rijk dezelfde belangen hierin hebben waagt zij te betwijfelen. Het rijk wil zo'n hoog mogelijk rendement op de investering bereiken bij de aandelenverkoop, en een commerciële exploitant zal tijdens de dertig jaar tol zo'n hoog mogelijke winst willen. Verder staat er nog niets zwart op wit vast, reden temeer waarom de PvdA-fractie het voorstel niet beslissingsrijp vindt.

■ (GL) is van mening dat het gezamenlijk optrekken van college en rijk op dit punt voornamelijk bestaat uit het volgen van de koers die het rijk uitzet. Er zijn geen keiharde toezeggingen van de minister, en spreker verwacht niet meer antwoorden te krijgen voor eind van deze week. Het voorstel is onvoldoende onderbouwd, en ook het college zou niet moeten willen dat dit zo op de agenda van Provinciale Staten komt. Ook opnemen in het dictum dat de uitwerkingsovereenkomsten aan de Staten voorgelegd moeten worden biedt op dit moment geen soelaas.

Het grootste pijnpunt is de hoogte van de tarieven voor de gebruikers, vindt ■ (SGP).

Al het mogelijke moet worden gedaan om die zo laag mogelijk te houden. Aan de andere kant moet niet het idee bestaan dat de provincie maar iets te zeggen heeft over dit onderwerp, als kleine aandeelhouder. Hoewel spreker niet tevreden is over de snelheid waarop Provinciale Staten hierover moeten beslissen, vindt hij dat met toezending van de twee door de heer Poppelaars genoemde brieven naast het voorstel voldoende informatie beschikbaar is voor besluitvorming.

[redacted] (CDA) wil nog in de fractie bespreken hoe met voorstel om te gaan, maar de inhoud van de concessieovereenkomst is voor hem een voorwaarde voor het kunnen nemen van een besluit. Dat betekent dat het voorstel nog niet in de statenvergadering van deze week kan worden behandeld.

[redacted] (SP) blijft bij zijn mening dat het voorstel onvoldoende onderbouwd is voor behandeling. [redacted] (D66) sluit daarbij aan, evenals [redacted] (PvZ) en [redacted] (CU).

De **voorzitter** concludeert hieruit dat de commissie in meerderheid vindt dat het voorstel onvoldoende onderbouwd is om op 17 februari 2006 aan Provinciale Staten voor te leggen. De commissie adviseert het voorstel van de agenda te halen.

Gedeputeerde **Suurmond** gaat in tweede termijn in op een vijfde optie, verkoop van de provinciale aandelen aan het rijk. Aan deze door [redacted] geschetste mogelijkheid zitten praktische bezwaren, namelijk de prijsvorming en verlies van de positie aan tafel bij het rijk die juist zo belangrijk is om de tunnel bij Sluiskil sneller te kunnen realiseren. In het college zal 14 februari verder worden gesproken over precisering van het dictum m.b.t. de concessie en eventuele overeenkomsten. Hij zegt toe dit met een positief voorstel in te zullen brengen. De inflatierating van twee à drie procent wordt vastgehouden; aanvullend merkt hij op dat niemand in de toekomst kan kijken. Het college heeft zich in dit dossier vergewist van voldoende interne – en externe deskundigheid. De huidige kortingsregeling van 25 procent via T-tags kan zich verheugen in grote belangstelling. Juist daardoor zijn problemen ontstaan zoals het oneigenlijk gebruik van T-tags. De regeling wil men om die reden bijstellen met een kortingsregeling gekoppeld aan de opbrengst. Geschat wordt dat men uitkomt op een reële kortingsregeling van vijftien procent voor veelvuldig tunnelgebruik. Hij neemt de vrees weg dat aan het einde van de concessieperiode een 'uitgewoond huis' wordt opgeleverd. De minister heeft aangegeven dat hij hiervoor voorwaarden zal opnemen in de concessieovereenkomst. De gedeputeerde heeft vertrouwen in een win-win situatie voor Zeeland met deze deal.

[redacted] (VVD) vindt het onjuist dat de commissie concludeert dat op grond van deze stukken het voorstel niet behandeld kan worden in de PS-vergadering van 17 februari aanstaande. Eerst moet de spelerspositie worden bepaald. Pas daarna kan tot een uitwerkingsovereenkomst worden gekomen. Een andere volgorde bestaat niet.

[redacted] (CDA) is het niet eens met [redacted] Zeeland wil meer zekerheden. Het is voorbarig van de rijksoverheid van Zeeland nu een akkoord te verwachten.

5. Volgende vergadering: 24 februari 2006 om 13.30 uur

6. Rondvraag / sluiting

[redacted] (CU) wijst erop dat wederom een hoogspanningskabel in Zeeland is geknapt. Hij informeert of het college kritische vragen gaat stellen aan de beheerder van het net.

De heer **Suurmond** (GS) zal eerst onderzoeken of het een kabel van DELTA NV betreft. Is dat het geval dan zal hij als aandeelhouder de kwestie naar voren brengen en om een antwoord vragen.

De **voorzitter** sluit hierna de vergadering om 18.35 uur.

documentnummer

zaaknummer

verwijsnummer

*FV 0601056 dg*

onderwerp

Verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel/Kanaalkruising Sluiskil

advies/besluit

- brief aan minister Zalm vaststellen

*Resumptie  
i.o.m. Suurmond  
en Poppelaars*

**leden gedeputeerde staten**

portefeuillehouder

paraaf

Suurmond, J. *op hoogte 2/3 CT*

vervanger

paraaf

Poppelaars, A.J.G.

**besluit**

datum

Nummer

paraaf secretaris voor uitvoering



*7 MAART 2006*

*5*

aantal te paraferen stukken

*11*

**behandeld door**

naam

afdeling

deedlicenummer

datum

[redacted] *J*

V&V

[redacted] *J*

02-03-2006

**parafen**

**medeparafen**

Afdelingshoofd

datum  
*2/3*

*J*

dir/afd

datum

paraaf

Fin. Toets

datum

[redacted]

-

Jur. Toets

Datum

paraaf

dir/afd

datum

paraaf

Directeur

datum

*J*

-

**aanwijzingen**

terug naar amb

JA

nummers te dis

gen

[redacted] *J*

## Uitleg DG: deze info is nog niet openbaar

### Samenvatting:

Gelet op de besluitvorming van de Statencommissie Sociale en Bestuurlijke Zaken van 6 februari jl. en de voorbereiding op een nieuw Statenbesluit is extra informatie nodig. Deze wordt aan het ministerie van Financiën gevraagd.

### Inleiding/Voorgeschiedenis:

In de Statencommissie van Sociale en Bestuurlijke Zaken van 6 februari jl. is uw voorstel om tot verkoop van de aandelen in de NV Westerscheldetunnel over te gaan niet overgenomen. Statenbreed werden er nogal wat vragen gesteld. Om deze goed te kunnen beantwoorden is tevens informatie van het ministerie van Financiën nodig; immers zij beschikken over de kennis van de concept concessieovereenkomst. Hiertoe is een brief aan Minister Zalm opgesteld, met de vraag om deze vragen te (laten) beantwoorden c.q. de antwoorden van commentaar te (laten) voorzien. Ter toelichting zullen tijdens uw vergadering de heren [redacted] en [redacted] aanwezig zijn.

### Vraag- en/of probleemstelling:

Aan u wordt gevraagd om in te stemmen met de brief aan minister Zalm.

### Actieve informatieplicht (zie [informatieplicht](#))

Nog niet naar PS

### Overweging en advies:

Aan u wordt geadviseerd om zowel met de brief als met de Q's en A's in te stemmen.

### Financiële consequenties:

geen

### Voorstel te nemen GS-Besluit (moet identiek zijn aan het voorblad):

- brief aan minister Zalm vaststellen

documentnummer  
*Fv0601056 dg*  
 onderwerp  
 Verkoop aandelen N.V.  
 Westerscheldetunnel/Kanaalkruising Sluiskil

Zaaknummer  
 verwijsnummer  
*Iv 0600913*  
 advies/besluit  
 - inliqgende brief verzenden

**leden gedeputeerde staten**

portefeuillehouder  
 paraaf  
 Suurmond, J.  
 vervanger  
 Poppelaars, A.J.G.

**besluit**

datum nummer paraaf secr. voor uitvoering

*7 MAART 2006*

*5*

aantal te paraferen stukken

**Behandeld door:**

parafen		afdeling V&V	Doorkiesnummer	datum
[Redacted]		[Redacted]	[Redacted]	02-03-2006
Medeparafen				
Afdelingshoofd	datum	[Redacted]	dir/afd	datum
<i>V&amp;V</i>	<i>2/3</i>	[Redacted]	FEZ	<i>2/3</i>
Fin. Toets	datum	[Redacted]		
Jur. Toets	datum	[Redacted]	dir/afd	datum
Directeur	datum <i>2/3</i>	[Redacted]	-	

**geadresseerde**

bericht op brief van Adressering  
 kenmerk geadresseerde  
 Aan de Minister van Financiën  
 de heer drs. G. Zalm  
 Postbus 20201  
 2500 EE 's-GRAVENHAGE

bijslage(n)  
 concept verslag Commissie 13/2/06

onderwerp

**aanwijzingen**

verwerkt registratuur	paraaf	uiterste verzenddatum
tekstverwerking	paraaf	verzenddatum brief paraaf
collationeren	paraaf	terug naar ambtenaar J/N JA paraaf
verzenden afschriften aan		nummers bijlagen

1. [Redacted]
2. [Redacted]
3. [Redacted]

4 *Provinciale Staten (Statengriffie) + digt. media*  
 indien meer afschriften; adreslijst toevoegen

bericht op brief van:

uw kenmerk:

ons kenmerk:

afdeling: Verkeer en Vervoer

Bijlage(n):

behandeld door:

doorkiesnummer:

onderwerp:

Verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel/Kanaalkruising Sluiskil

Aan de Minister van Financiën  
De heer drs. G. Zalm  
Postbus 20201  
2500 EE 'S-GRAVENHAGE

verzonden:

Middelburg, 7 maart 2006

Geachte heer Zalm,

Na het overleg tussen u en de gedeputeerden Suurmond en Poppelaars op 18 januari jl. en de ambtelijke besprekingen die daarop zijn gevolgd, hebben wij besloten om onder voorwaarden in te stemmen met het verkopen van de provinciale aandelen in de NV Westerscheldetunnel. Het kader voor de positiebepaling van ons college is de financiering van de bouw van de tunnel bij Sluiskil uit het zogenaamde overrendement op de exploitatie van de Westerscheldetunnel. Verkoop van de aandelen is – in tegenstelling tot uw Ministerie – voor de provincie Zeeland geen doel op zich. Wij hebben de verkoop beoordeeld op de doelstellingen die voor de provincie Zeeland van belang zijn. Dat zijn in dezen, naast de realisering van de tunnel bij Sluiskil, het beperken van de tariefstijgingen voor het gebruik van de Westerscheldetunnel en het handhaven van een kortingsregeling voor de veelgebruikers van de Westerscheldetunnel. Randvoorwaarde hierbij is, dat de Westerscheldetunnel te allen tijde goed moet functioneren als de ruggengraat van de noord-zuidverbinding in Zeeland ten zuiden van de A58.

De verkoop van de aandelen NV WST behoort tot de bevoegdheden van Provinciale Staten van Zeeland. Wij hebben daartoe een voorstel gedaan, dat op 13 februari 2006 besproken is in de statencommissie Sociale en Bestuurlijke Zaken. De commissie gaat vooralsnog niet akkoord met de verkoop van de aandelen. Er is behoefte aan nadere informatie en aan meer garanties voor het realiseren van de tunnel bij Sluiskil. Te uwer informatie is het concept-verslag van de commissievergadering bijgevoegd.

Alvorens wij een nieuw voorstel aan Provinciale Staten kunnen doen, is het gelet op de standpuntbepaling van genoemde commissie, van belang dat u nadere informatie verstrekt over de garanties voor de bouw van de tunnel bij Sluiskil, de wijziging van de Tunnelwet en de beïnvloedingsmogelijkheden van de concessievoorwaarden. In het onderstaande lichten wij dit nader toe.

Er dienen zoveel als mogelijk garanties te komen voor het beschikbaar komen van voldoende budget voor de bouw van de tunnel bij Sluiskil en voor de regeling van het beheer en onderhoud van deze tunnel.

Een mogelijkheid daarvoor is om na de eerste ronde van de biedingen op de aandelen van de NV Westerscheldetunnel in bestuurlijk overleg tussen u en ons college de biedingen te beoordelen. Voor het geval dat er aanleiding is om te veronderstellen, dat de verkoop van de aandelen onvoldoende opbrengt voor de realisatie van de tunnel bij Sluiskil dient de mogelijkheid te bestaan om af te zien van de verkoop van de aandelen, dan wel dienen van rijkswege voldoende garanties gegeven te worden voor de realisatie van de tunnel bij Sluiskil.

Uit bijgevoegde verslaglegging moge blijken dat een positie, waarbij er onduidelijkheid blijft bestaan t.a.v de mogelijkheid om de tunnel bij Sluiskil te kunnen realiseren, vrijwel zeker niet kan rekenen op instemming door Provinciale Staten van Zeeland.

Uit informatie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is bekend, dat de Tunnelwet gewijzigd dient te worden. Volgens de planning van genoemd ministerie zal de wijziging van de Tunnelwet pas in procedure gebracht worden na de start van de verkoop van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel. In dit verband is antwoord gewenst op de volgende vragen:

- Welke onderdelen van de Tunnelwet dienen gewijzigd te worden?
- Welke risico's zijn verbonden aan het pas na de verkoop van de aandelen wijzigen van de Tunnelwet.

Provinciale Staten willen zich ervan kunnen verzekeren, dat de concessievoorwaarden zodanig zijn opgesteld, dat de belangen van beschikbaarheid, veiligheid en goede staat van onderhoud van de Westerscheldetunnel voldoende zijn gewaarborgd. Wij stellen daarom voor, dat de (concept) concessievoorwaarden vertrouwelijk voor de leden van Provinciale Staten ter inzage worden gelegd.

Gezien uw brief van 27 februari 2006 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer stellen wij het op prijs informatie te ontvangen over de verdere procedure inclusief het tijdpad van de verkoop van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel.

Wij verzoeken u om de gevraagde informatie zo spoedig mogelijk aan te leveren, zodat de ook door u gewenste besluitvorming succesvol kan plaats vinden.

Een afschrift van deze brief sturen wij aan Provinciale Staten van Zeeland.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten,

,voorzitter

,secretaris

documentnummer *Iv0601056 dg/5* Zaaknummer

verwijsnummer

onderwerp  
Verkoop aandelen N.V.  
Westerscheldetunnel/Kanaalkruising Sluiskil

advies/besluit  
**- inliqende brief verzenden**

RESUMPTIE

**leden gedeputeerde staten**

portefeuillehouder paraaf

Suurmond, J.

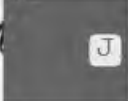
vervanger

Poppelaars, A.J.G.

**besluit**

datum nummer

paraaf secr. voor uitvoering

*resum  
7-10-06* 

aantal te paraferen stukken

**Behandeld door:**

	afdeling V&V		datum 02-03-2006
---	--------------	--	------------------

**parafen**

**Medeparafen**

Afdelingshoofd	datum	paraaf	dir/afd	datum	Paraaf
Fin. Toets	datum	paraaf	FEZ		
Jur. Toets	datum	paraaf	dir/afd	datum	Paraaf
Directeur	datum	paraaf	-		

**geadresseerde**

bericht op brief van Adressering  
Aan de Minister van Financiën  
de heer drs. G. Zalm  
Postbus 20201  
2500 EE 's-GRAVENHAGE



kenmerk geadresseerde

biilage(n)  
concept verslag Commissie 13/2/06

onderwerp

**aanwijzingen**

verwerkt registratuur	paraaf	uiterste verzenddatum
tekstverwerking	paraaf	zenddatum brief <i>7 0 MAART 2006</i>
collationeren	paraaf	terug naar ambtenaar J/N JA
verzenden afschriften aan		nummers bijlagen

- 
- 
- 
- 4. Prov. Staten (statengriffie) + dig. media*  
indien meer afschriften; adreslijst toevoegen

Provinciehuus Abdij 6 Middelburg Postadres: postbus 6001 4330 LA Middelburg  
telefoon (0118) 63 10 11 fax (0118) 62 69 49

bericht op brief van:

uw kenmerk:

ons kenmerk: 0601056/5 dg

afdeling: Verkeer en Vervoer

bijlage(n): 1

behandeld door:

doorkiesnummer:

onderwerp:

Aan de Minister van Financiën  
De heer drs. G. Zalm  
Postbus 20201  
2500 EE 'S-GRAVENHAGE

verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel/Kanaalkruising Sluiskil

verzonden:

10 MAART 2006

Middelburg, 7 maart 2006

Geachte heer Zalm,

U heeft als beleidsvoornemen kenbaar gemaakt om het aandeelhouderschap van de Staat in ondernemingen te evalueren.

Eén van die ondernemingen is de NV Westerscheldetunnel. Daaromtrent heeft u op 27 januari 2005 met leden van de Tweede Kamer gesproken en daaruit heeft u de conclusie getrokken dat er t.a.v. de Westerscheldetunnel een adequate borging van de publieke belangen bestaat. Vervolgens heeft u het proces en de voorbereidingen tot vervreemding van deze aandelen gestart. Daarop verzocht u ons om een standpunt om het door u gewenste proces van vervreemding van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel te bespoedigen.

In het overleg tussen u en de gedeputeerden Suurmond en Poppelaars op 18 januari jl. en de ambtelijke besprekingen die daarop zijn gevolgd en hieraan zijn voorafgegaan is telkenmale aangegeven dat de vervreemding van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel en de financiering van de tunnel bij Sluiskil niet separaat dienen te worden behandeld. Op grond hiervan hebben wij besloten om onder voorwaarden in te stemmen met het verkopen van de provinciale aandelen in de NV Westerscheldetunnel. Het kader voor de positiebepaling van ons college is de financiering van de bouw van de tunnel bij Sluiskil uit het zogenaamde overrendement op de exploitatie van de Westerscheldetunnel. Verkoop van de aandelen is – in tegenstelling tot uw Ministerie – voor de provincie Zeeland geen doel op zich. Wij hebben de verkoop beoordeeld op de doelstellingen die voor de provincie Zeeland van belang zijn. Dat zijn in dezen, naast de realisering van de tunnel bij Sluiskil, het beperken van de tariefstijgingen voor het gebruik van de Westerscheldetunnel en het handhaven van een kortingsregeling voor de veelgebruikers van de Westerscheldetunnel. Randvoorwaarde hierbij is, dat de Westerscheldetunnel te allen tijde goed moet functioneren als de ruggengraat van de noord-zuidverbinding in Zeeland ten zuiden van de A58.

De verkoop van de aandelen NV Westerscheldetunnel behoort tot de bevoegdheden van Provinciale Staten van Zeeland. Wij hebben daartoe een voorstel gedaan, dat op 13 februari 2006 besproken is in de statencommissie Sociale en Bestuurlijke Zaken. De commissie gaat vooralsnog niet akkoord met de verkoop van de aandelen. Er is behoefte aan nadere informatie en aan meer garanties voor het realiseren van de tunnel bij Sluiskil. Te uwer informatie is het concept-verslag van deze commissievergadering bijgevoegd.

Alvorens wij een nieuw voorstel aan Provinciale Staten kunnen doen, is het gelet op de standpuntbepaling van genoemde commissie, van belang dat u nadere informatie verstrekt over de garanties voor de bouw van de tunnel bij Sluiskil, de wijziging van de Tunnelwet en de beïnvloedingsmogelijkheden van de concessievoorwaarden.

M.b.t. deze concessievoorwaarden is van belang dat Provinciale Staten zich ervan willen kunnen verzekeren, dat deze zodanig zijn opgesteld, dat de belangen van beschikbaarheid, veiligheid en goede staat van onderhoud van de Westerscheldetunnel voldoende zijn gewaarborgd. Wij stellen daarom voor, dat de (concept) concessievoorwaarden vertrouwelijk voor de leden van Provinciale Staten ter inzage worden gelegd.

Daarnaast is het volgende van belang.

Er dienen zoveel als mogelijk garanties te komen voor het beschikbaar komen van voldoende budget voor de bouw van de tunnel bij Sluiskil en voor de regeling van het beheer en onderhoud van deze tunnel.

Een mogelijkheid daarvoor is om na de eerste ronde van de biedingen op de aandelen van de NV Westerscheldetunnel in bestuurlijk overleg tussen u en ons college de biedingen te beoordelen. Voor het geval dat er aanleiding is om te veronderstellen, dat de verkoop van de aandelen onvoldoende opbrengt voor de realisatie van de tunnel bij Sluiskil dient de mogelijkheid te bestaan om af te zien van de verkoop van de aandelen, dan wel dienen van rijkswege voldoende garanties gegeven te worden voor de realisatie van de tunnel bij Sluiskil.

Uit bijgevoegde verslaglegging moge blijken dat een positie, waarbij er onduidelijkheid blijft bestaan t.a.v de mogelijkheid om de tunnel bij Sluiskil te kunnen realiseren, vrijwel zeker niet kan rekenen op instemming door Provinciale Staten van Zeeland.

Uit informatie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is bekend, dat de Tunnelwet gewijzigd dient te worden. Volgens de planning van genoemd ministerie zal de wijziging van de Tunnelwet pas in procedure gebracht worden na de start van de verkoop van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel. In dit verband is antwoord gewenst op de volgende vragen:

- Welke onderdelen van de Tunnelwet dienen gewijzigd te worden.
- Welke risico's zijn verbonden aan het pas na de verkoop van de aandelen wijzigen van de Tunnelwet.

Gezien uw brief van 27 februari 2006 aan de Voorzitter van de Tweede Kamer stellen wij het op prijs informatie te ontvangen over de verdere procedure inclusief het tijdpad van de verkoop van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel.

Wij verzoeken u om de gevraagde informatie zo spoedig mogelijk aan te leveren, zodat de ook door u gewenste besluitvorming succesvol kan plaatsvinden.

Een afschrift van deze brief sturen wij aan Provinciale Staten van Zeeland.



ter

J

aris



**Verslag** van de extra vergadering van de Commissie Sociale en Bestuurlijke Zaken, gehouden op 13 februari 2006 in het Provinciehuis te Middelburg.

Voorzitter:

[redacted]

Aanwezig de leden c.q. plaatsvervangende leden:

[redacted]

Tevens aanwezig:

A.J.G. Poppelaars en J. Suurmond (GS)

[redacted]

[redacted] (statengriffier), [redacted] (statengriffie) en [redacted] (commissiegriffier).

Afwezig:

[redacted]

1. Opening en mededelingen van de voorzitter

De **voorzitter** opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom. Het Presidium heeft tot deze extra vergadering besloten na het verzoek van COLLEGE om het Statenvoorstel Verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel a.s. vrijdag spoedshalve te behandelen in de Statenvergadering. Berichten van verhindering zijn ontvangen van [redacted] (wordt vervangen door [redacted]), en de [redacted] en [redacted] (wordt vervangen door [redacted]). Ter ondersteuning is vandaag tevens [redacted] aanwezig.

2. Vaststellen agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

3. Spreekrecht publieke tribune

Hiervan wordt geen gebruik gemaakt.

4. Statenvoorstel Verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel (FEZ-268)

Doel van de behandeling is beoordeling of het voorstel voldoende onderbouwd is en meningsvormende discussie ter voorbereiding van het debat in Provinciale Staten. De **voorzitter** geeft in der eerste termijn de commissie de gelegenheid vragen te stellen aan de aanwezige gedeputeerden. In de tweede termijn is gelegenheid voor onderlinge discussie.

**Eerste termijn (vragen aan het college)**

[redacted] (D66) vraagt waarom het nodig is dat op deze korte termijn door Provinciale Staten een besluit wordt genomen, zeker voordat de Tweede Kamer over de voorgenomen verkoop wordt geïnformeerd. Wat is er nu gebeurd dat niet volgens afspraak eerst informatie aan de Staten wordt gegeven? De bevoegdheid rust immers volledig bij de Minister van Financiën en de zaak speelt al een jaar. Ook heeft Zeeland een te klein belang om mee te praten. Spreker mist concrete toezeggingen over de aanleg van de kanaalkruising bij Sluiskil. Wat gebeurt er wanneer de Staten niet instemmen met de verkoop van de aandelen, en welke harde garanties zijn er voor het moment dat de tweede kanaalkruising er komt?

[redacted] (GL) vraagt waarom het Presidium heeft moeten beslissen voor deze ingelaste vergadering. Vond het college het niet nodig dit voorstel ter voorbereiding aan de commissie voor te leggen? Inhoudelijk merkt spreker op dat het rijk c.q. de overheid nooit eerder infrastructurele werken heeft verkocht. Het voorstel biedt geen enkele zekerheid, niet over de mogelijke aanleg van de kanaalkruising, en niet over de tarieven. Wat wordt nu eigenlijk precies verkocht: de tunnel al dan niet met personeel en aanpalend gebied? de Europese Centrale Bank verwacht een hogere inflatie, en met de drie procent voor de exploitant kan dat jaarlijks zo'n zeven procent stijging betekenen voor de gebruiker.

Over zelf kopen van aandelen stelt het college dat de provincie daarmee zeer hoge risico's zou lopen. Deze zijn toch niet anders dan voor een marktpartij? Ook is de aanleg van de kanaalkruising onzeker bij verkoop van de aandelen. Zeker is dat de minister van Financiën doorgaat met de verkoop. Dat het college nu aan Provinciale Staten vraagt om een blanco cheque af te geven, zonder dat er in het dictum van het voorstel harde garanties wordt afgegeven, vindt spreker onjuist. Het verslag van het Algemeen Overleg van de Vaste Kamercommissie V&W met de minister van maart 2005 wordt onder andere genoemd dat het advies van RvS over privatisering van Schiphol. De Kamer heeft daarop gesteld dat er eerst een beleidsnota moet komen voordat er geprivatiseerd wordt, en tevens heeft de minister toegezegd voor aanvang van het finale traject eerst informatie te geven over de verkoop van aandelen van de Westerscheldetunnel. Is de Tweede Kamer al geïnformeerd door de minister, en waarom is het nodig op zo'n korte termijn dit incomplete voorstel aan de Staten voor te leggen? Er lijkt dus minder haast te zijn. In tegenstelling tot de D66-fractie denkt spreker dat de provincie een goede kans heeft om op de minister in te praten. Als voorbeeld noemt hij de discussie over ontpoldering.

De heer [naam] (SGP) vindt dit voorbeeld mank gaan, zeker nu de Tweede Kamer uiteindelijk het hoofd heeft gebogen voor de minister van LNV.

De heer [naam] (PvZ) vraagt wat eraan gedaan kan worden om de Westerscheldetunnel bereikbaar te houden, wanneer een private onderneming als eigenaar de Westerscheldetunnel zou willen afsluiten. Het is nu namelijk de enige verbinding met Zeeuws-Vlaanderen over Nederlands grondgebied. Bovendien krijgt hij de indruk dat de Zeeuwse bevolking zelf de aanleg van de kanaalkruising betaalt door hogere tarieven. Spreker pleit ervoor de behandeling van het voorstel door te schuiven naar de Statenvergadering van maart 2006, zodat het adequaat voorbereid kan worden en een goed oordeel kan worden gevormd.

De heer [naam] (SGP) sluit zich aan bij de vragen van vorige sprekers. Naast zijn mening dat infrastructuur overheidseigendom hoort te blijven, vraagt spreker op welke termijn de kanaalkruising gerealiseerd kan worden wanneer de aandelen niet worden verkocht? Komt daarvoor niets uit de algemene rijksmiddelen? Wat heeft het college gedaan om de minister van Financiën, de heer Zalm, op andere gedachten te brengen en de tunnelaandelen niet te verkopen? Welke harde garanties zijn er voor de veiligheid van de tunnelgebruikers en de openstelling bij een private onderneming? Tot slot vraagt spreker wat er gebeurt wanneer een nieuwe eigenaar failliet gaat.

De heer [naam] (PvdA) heeft een groot aantal vragen aan het college:

- Door welke econoom heeft het college zich in dit dossier laten bijstaan?
- Wat is de reden dat het beloofde informatiemoment achterwege is gebleven? In de inleiding wordt het moment van 5 juli 2005 genoemd, waarna het college de Staten zou informeren wanneer er meer te vertellen was. Dit voorliggende voorstel vindt spreekster een zeer onjuiste manier om de Staten te informeren en vervolgens binnen vijf dagen een besluit over te vragen.
- In het voorstel staat dat na maandenlange besprekingen dit voorstel leidt tot realisatie van de eigen doelstellingen. Als met deze doelstelling de Sluiskiltunnel bedoeld wordt, voor wie is dit een voordeel? Bij ambtelijke navraag bleek het voordeel vooral te zijn voor vrachtverkeer naar Noord-Frankrijk en Antwerpen, waarmee Zeeuws-Vlaanderen tot een doorgangsgebied wordt gemaakt met alle gevolgen van zwaar-verkeertoename en milieuvervuiling. Voor de inwoners van Zeeuws-Vlaanderen bestaat immers ook een alternatieve route over de sluisen. En als het bedrijfsleven in de havens dit zo graag wil, dan kan daar toch samen met de provincie ook het geld vandaan komen? Is dat serieus onderzocht?
- In het Financieel Dagblad staat dat de helft van de meeropbrengst van de verkoop voor de kruising kan worden gebruikt en dat de andere helft naar de minister van Financiën gaat. Het voorstel noemt dat het overrendement kan worden gebruikt voor de kanaalkruising. Wat is juist?
- als het overrendement niet wordt gehaald, dan is minister Zalm bereid tot overleg. Dat vindt spreekster een onvoldoende harde garde garantie.
- In de stukken wordt steeds gesproken van de kanaalkruising, werkt het rijk ook mee als het om de tunnel gaat? Dat moet dat wel van te voren vastgelegd worden. Zijn er al afspraken vastgelegd over de bij te dragen gelden voor de extra verdieping ten behoeve van de scheepvaart naar België van 2 ½ meter?
- Met welke toekomstige kasstromen wordt gerekend?
- Het voorstel bevat alleen vage afspraken met de minister van V&W in. Waarom legt het college niet eerst de noodzakelijke dingen goed vast en worden daarna de afspraken aan de Staten voorgelegd. Het gaat immers om een groot maatschappelijk en financieel belang!
- Wat voor rente wordt bedoeld in het voorstel: reëel of nominaal? En welke inkomsten, de tunnelopbrengsten versus het onderhoud of anders? Zijn de investeringen die door het Rijk gedaan zijn meteen klaar na de verkoop en komt de tunnel dus nooit meer in handen van het Rijk na 2053?
- Wat wordt nu exact in de verkoop gedaan, de tunnel of ook de weg die er door loopt? Wie wordt de juridische/economische eigenaar van welke onderdelen?

- Op dit moment bestaat er een koppelingsbepaling, waarmee de invloed van de exploitant zo groot is dat hij het gebruik van de tunnel aan personen kan ontzeggen en voorzieningen kan treffen op wegen om een verdere doorgang onmogelijk te maken. In hoeverre is deze mogelijkheid al - zwart op wit - geblokkeerd?

Uit het voorstel blijkt dat er al geïnteresseerde kopers zijn, zelfs buitenlandse investeerders. De bedoeling van deze investeerders is dat er winst gemaakt wordt en de kosten van onderhoud laag gehouden worden. Er zal dus gestimuleerd worden dat er veel meer verkeer door de tunnel gaat, wat een extra belasting op de Zeeuwse wegen betekent en waarmee de tunnel zeker geen regionale verbinding meer is. De maximale tariefverhoging bovenop de inflatie is dan ook te voorspellen. Spreekster vreest het ontstaan van een tweedeling in Zeeland: alleen de gebruikers met een dikke beurs kunnen gebruik maken van de tunnel. Mensen met een minimumuitkering of met een laag inkomen die noodgedwongen moet werken aan de andere kant zijn hier de dupe van. Dat betekent feitelijk geen ontsluiting van een Zeeuws gebied maar een afsluiting. Het college stelt dat een tunnelexploitant niet gebaat is met te hoge tarieven, maar het is een monopolie: er zijn geen alternatieve wegen, tenzij 100 kilometer omrijden over België als een alternatief wordt gezien.

Als er gerekend wordt met een inflatie plus drie procent, want de mindere variant is een utopie dan betalen gebruikers over een tijd van 30 jaar vier tot vijf keer zoveel tolgeld. De huidige tolprijs is € 8,80 retour, dus heeft het college goed in beeld waar het de Zeeuwen mee opzadelt?

- Verder verwijst het college naar de inperkingen door de Tunnelwet. Maar de Tunnelwet verdwijnt na de verkoop, dus reden te meer om alles inclusief de kortingsregeling kristalhelder in de concessie te regelen. Is dat al vastgelegd en zo ja, kunnen wij de concessie met de afspraken zien? Het college stelt tevens dat dit een zaak van de tunnelexploitant is, anders krijgt het een prijsdrukkend effect. Met het voorstel zijn de Zeeuwen in elk geval een naar winstwerkende ondernemer overgeleverd.
- Zijn de tarieven gekoppeld aan de onderhoudskosten? Met een slimme boekhouding worden zo de tarieven erg hoog gehouden. In het voorstel staat dat het voorstel ervan uit gaat dat het wordt ingeperkt naar inflatie plus twee of drie procent. Is dat zwart op wit?
- Waarom de haast? Als argument wordt de huidige lage rentestand voor langdurige contracten genoemd, maar naar de verwachtingen van beleggers en economen wordt de huidige rentestand de komende maanden niet veranderd.
- Wanneer is het omslagpunt gekomen dat de provincie de tunnel en dus ook de revenuen niet wil kopen? Zijn de alternatieven onderzocht om geld vrij te maken hiervoor? Welke alternatieven zijn bekeken en kunnen we inzage krijgen in de spreadsheet van deze 'voorspellingen'. Het kopen van de tunnel kunnen we toch realiseren door geld te lenen?
- Het college stelt geen gebruik te willen maken van het eerste recht tot koop, maar bepalen de Staten dat niet? Waarom houden we niet gewoon een minderheidsaandeel, waardoor we toch nog iets te zeggen hebben, of we participeren in deze onderneming zoals in DELTA NV voor 51 procent.
- Zijn er voorbeelden in Nederland of Europa dat de enige openbare weg geprivatiseerd wordt zonder alternatieve wegen?
- Het college laat de tolperiodeverlenging varen, maar daar heeft de provincie niets meer over te zeggen na de verkoop. De naar winst strevende eigenaar van de tunnel zal de tunnel niet tolvrij willen maken in 2033, dus dat wordt een levenslange tolperiode voor de gebruiker.
- De parlementaire afhandeling van de tolperiode en wat er gebeurd na 2053, waarin de tunnel eigenlijk weer voor € 1,- teruggaat naar de Staat is nog onzeker. Wat gebeurt er als de provincie niet meeverkoopt? Dan hebben we bij de verkoop toch altijd ons aandeel in de dividenden en kunnen we toch nog meepraten?
- Wie is leidend bij de keuze over de voorgestelde scenario's bij de verkoop? Wanneer de minister van Financiën kiest voor drie procent, kan de provincie dan nog kiezen voor het andere scenario?
- Spreekster heeft de econoom Sweder van Wijnbergen geraadpleegd, die van mening is dat het onderhavige voorstel rammelt aan alle kanten. Als dit zo doorgaat dan kost het Zeeland en de Zeeuwse burgers veel geld en komt er behoorlijk wat ruzie over de uitwassen van dit besluit. Alleen als er keiharde afspraken gegeven worden op papier voor het moment van eventuele aandelenverkoop zijn er garanties te geven. Zeker is dat de burgers van Zeeland er op achteruit gaan, onzeker is of de kanaalkruising er komt. Heeft het college de keiharde garanties op papier? Zo ja, waarom zitten die niet bij dit voorstel? Zo nee, waarom brengt het college geen dichtgetimmerd verhaal zodat de Zeeuwse burger er niet op achteruit gaat? In de concessie moet dan o.a. komen: de tarieven, het omgaan met het onderhoud ook t.o.v. de tarieven, de kortingsregeling, de inzet en betaling van de brandweer

Spreekster wil eerst uitgewerkte voorstellen en alternatieven zien, voordat een besluit kan worden genomen. Het college vraagt om "carte blanche" om te kunnen onderhandelen en biedt daarvoor de rea-

lisering van de kanaalkruising bij Sluiskil aan. Dat is met dit voorstel te weinig zeker voor de burgers van Zeeland.

\_\_\_\_\_ (CDA) gaat in op het belang van de tunnel, zowel regionaal als nationaal. Sinds eind 2004 zijn er contacten tussen rijk en provincie over de mogelijke verkoop van aandelen. Wat spreker uit zijn contacten uit de Tweede Kamer heeft begrepen is dat de minister de voordelen en nadelen van privatisering nog eens goed in beeld moet brengen. Het onderhandelingsresultaat zal zeker de goedkeuring van de Tweede Kamer moeten krijgen. Het gaat om de enige mogelijkheid om over Nederlands gebied naar Zeeuws-Vlaanderen te gaan, en voorbeelden van andere privatiseringen van wegverbindingen dienen een ander doel dan een goede vergelijking geven. De Westerscheldetunnel is uniek. Over het waarborgen van de veiligheid is nu al een flinke discussie geweest, wat het publieke belang al duidelijk maakt. In de brief van juni 2005 aan de Staten geeft het college aan dat een politiek/bestuurlijke afweging wordt voorgelegd, maar dat mist spreker nu juist in het voorstel. Wat is de analyse van het college over de positie van de provincie als kleine aandeelhouder, wanneer het rijk wel verkoopt, en de provincie niet? Waarom is de mogelijkheid van een minimaal meerderheidsbelang van de provincie niet onderzocht? Wat zijn de gevolgen voor het realiseren van een kanaalkruising wanneer de aandelen worden behouden ten opzichte van verkoop. Voordat het besluit wordt genomen moet in de concessieovereenkomst de eisen over de kortingsregeling, tarieven en veiligheid opgenomen worden en voorgelegd aan de Staten. Een blanco cheque is niet aan de orde.

\_\_\_\_\_ (VVD) geeft aan dat bij aanleg van de tunnel is gekozen voor een regionale verbinding, waarvan van tevoren bekend was dat deze publiek-private samenwerking door het Rijk tegen het licht gehouden zou worden. Spreker vraagt naar de mogelijkheid bij verkoop in de voorwaarden op te nemen dat wanneer er iets misgaat bij het bedrijf de overheid de optie van eerste koop krijgt. Volgende vraag is of de Tunnelwet moet worden gewijzigd voorafgaand aan de verkoop? Wat wordt nu precies verkocht, de tunnel of de concessie en is dat in de voorwaarden opgenomen? In het voorstel is niet terug te vinden dat het college met het Kabinet heeft gesproken over andere mogelijkheden. Is dat wel gebeurd? Wat zijn de eisen voor onderhoud en beheer van de tunnel, en de staat van oplevering? Datzelfde geldt voor de tarieven. Voordat tot finale besluitvorming kan worden overgegaan vindt spreker dat de voorwaarden waaronder de verkoop plaatsvindt bekend moeten zijn. Spreker sluit zich aan bij eerder gestelde vragen over de garanties voor de aanleg van de kanaalkruising in relatie met de tolheffingsperiode en over de juridische aspecten van de aandelenverkoop.

\_\_\_\_\_ (SP) vindt de haast van het college onbehoorlijk. Als argument wordt in het voorstel aangegeven dat het rijk anders zonder de provincie op stap gaat. Voordat het rijk zover is gaat daar normaliter toch minimaal enkele maanden overheen. In tegenstelling tot het college is de SP-fractie van mening dat het exploiteren van een infrastructurele voorziening als de Westerscheldetunnel geen kerntaak voor een private onderneming is. Spreker kan al op dit moment aangeven het voorstel onvoldoende onderbouwd te vinden voor behandeling door Provinciale Staten. er zijn immers teveel onduidelijkheden over het overrendement en de kortingsregeling. Ook met de maximaal acceptabele tariefstijging waar het college van uitgaat kan de SP-fractie niet leven. Wat houdt het voorkeursrecht van aankoop nu eigenlijk in?

\_\_\_\_\_ (CU) vindt het intrigerend waarom het college de Staten vraagt om een politieke beslissing vraagt, waarna pas de uitwerking volgt. En dat op basis van een minimale toezegging van het rijk. Is het college in de ban geraakt van een politiek steekspel van het rijk? Spreker zou liever het traject samen met de Kamer lopen.

\_\_\_\_\_ (VVD) wijst erop dat niet de minister maar de Kamer het besluit heeft genomen regelmatig de deelnemingen te evalueren. De minister voert dus een democratisch genomen besluit uit.

De **voorzitter** concludeert dat de fracties zeker niet volmondig instemmen met het voorstel en er nog heel wat vragen te beantwoorden zijn door het college.

#### **Eerste termijn (beantwoording vragen door Gedeputeerde Staten)**

De heer **Suurmond** (GS) schetst tegen welke achtergronden de NV Westerscheldetunnel tot stand is gekomen en gaat in op de verdeling van de tunnelaandelen tussen rijk en provincie, een verhouding van resp. 95,4 procent tegenover 4,6 procent. Eind 2004 heeft het rijk aangegeven een aantal rijksdeelnemingen te willen evalueren, waaronder zijn deelneming van 95,4 procent in de NV Westerscheldetunnel. De minister van Financiën heeft dit voornemen kenbaar gemaakt in de Tweede Kamer waarna voor het college van GS zich begin 2005 een beeld aftekende van een rijksbelang en een regionaal belang. Volgens het college is het regionaal belang gediend met een tunnelverbinding in Sluiskil en met zo laag mogelijke toltarieven voor de Westerscheldetunnel. Onder deze twee hoofvoorwaarden, in willekeurige volgorde, willen GS het proces met het rijk aangaan in de wetenschap dat de provincie beschikt over een heel beperkte zeggenschap. Als afgeleide voorwaarde bij de tarieven hebben GS ingezet op de instandhouding van de kortingsregeling. Die koppeling bleek een goede zet, want tijdens de aandeelhoudersvergadering van november 2005 werd duidelijk dat het rijk het mes wil zet-

ten in de kortingsregeling. Spreker verwijst naar de vier opties in dit dossier en licht ze toe. Na alle afwegingen vond het college dat het scenario meeverkopen van de eigen aandelen met het rijk Zeeland de beste deal oplevert. Onder druk van het rijk heeft GS in het najaar 2005 een positie ingenomen over de verkoop van de aandelen met de voorwaarden zoals eerder geschetst. Daarover is onderhandeld met het rijk uitmondend in een bestuurlijk overleg op 10 januari 2006 met de minister van Financiën.

Tenslotte heeft het rijk na de moeizame en intensieve onderhandelingen aangegeven mee te willen denken met de provincie. De positie van het rijk als grootaandeelhouder die gaat verkopen werd benadrukt. In het voorliggende PS-voorstel liggen de uitkomsten neer onder voorbehoud van goedkeuring door Provinciale Staten. Door het innemen van een positie als medeverkoper met het rijk ontstaat voor de provincie een nieuwe situatie. In een concessie zullen zaken worden vastgelegd met de private eigenaar over bijv. tunnelbeheer, exploitatie en veiligheid. Net als aan de tunnelwet zijn aan een concessie sancties en voorwaarden verbonden. Ondanks de particuliere exploitant blijft de rijksoverheid jaarlijks 42,5 miljoen en de provincie jaarlijks 2,5 miljoen euro bijdragen aan de tunnel. Deze bijdragen blijven overeind en kunnen als sanctie fungeren bij het afdwingen van naleving van de concessie. Dubbele sanctie. Verduidelijking Rijksoverheid blijft 200 miljoen bijdragen en provincie jaarlijks 2,5 miljoen. Dat blijft ongewijzigd.

[REDACTED] (CDA) vraagt naar de grond van privatiseren met daarbij een jaarlijkse rijks- en provinciale bijdrage. De heer **Suurmond** (GS) antwoordt dat het rijk deze insteek heeft gekozen. Het college wil de regionale belangen waarborgen.

[REDACTED] (SGP) vraagt om een verdere toelichting van de sancties. Gedeputeerde **Suurmond** geeft te kennen dat dit pas duidelijk wordt op het moment dat de concessie wordt opgesteld en in de uitwerkingsovereenkomst. De juridische invulling is om die reden nu nog niet duidelijk. Het GS-besluit van 7 februari 2006 is kenbaar gemaakt aan de minister met het voorbehoud van goedkeuring door PS. De minister heeft nu een brief opgesteld waarin hij de Tweede Kamer informeert over de stand van zaken. Indien de provincie haar besluitvorming uitstelt meent het college dat haar positie verzwakt.

[REDACTED] (SP) informeert welke zekerheid het college heeft dat de minister daadwerkelijk luistert naar de bijdrage van Zeeland.

De heer **Suurmond** (GS) zegt dat de belangen van rijk en provincie als verkoper exact het zelfde zijn. De commissie bestrijdt dit. De gedeputeerde meent dat pas na de verkoop van de aandelen de belangen verschillen.

[REDACTED] (SGP) wijst op de provinciale eigendom van 4,6 procent en vraagt de gedeputeerde of hij op grond van ervaringen in het verleden vertrouwen heeft dat de minister luistert naar Zeeland. De heer **Suurmond** (GS) meent dat voor wat betreft de veiligheid van de Westerscheldetunnel de minister dezelfde ideeën heeft als de provincie. Tot nu toe was er een regionaal en rijksbelang. Door de huidige deal zijn discussies over de belangen afgerond. De verdere invulling hangt af van de concessie.

[REDACTED] (PvdA) vraagt of de Tweede Kamer niet anders zal reageren op de brief van minister Zalm indien PS niet instemmen met het voorstel.

Gedeputeerde **Suurmond** heeft die indruk niet omdat de Tweede Kamer in principe ingestemd heeft met deze deal. Hij leidt dit af uit de Handelingen van de Tweede Kamer van januari 2005. Aan het eind van het debat geeft de minister voor verkoop formeel de Kamer niet te moeten raadplegen, maar uit elegantie naar de Kamer terug te willen komen met toelichtingen.

[REDACTED] (GL) citeert uit de bewuste passage in de Kamerhandelingen. Er staat dat de Tweede Kamer, voordat sprake is van een finaal traject, geïnformeerd wordt over verkoop van de aandelen van de Westerscheldetunnel. Dat is pas na het Statenbesluit.

[REDACTED] (CDA) heeft begrepen dat de concessieovereenkomst ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de Tweede Kamer. Het is moeizaam als in die overeenkomst de belangen van Zeeland maximaal en optimaal moeten worden gewaarborgd wanneer daar tegenover de minimale opbrengst staat die de rijksoverheid wil ontvangen.

Gedeputeerde **Suurmond** beaamt dit maar met dien verstande dat er nu een wilsovereenstemming is tussen provincie en rijk behoudens de goedkeuring van PS. Hij gaat in op het biedingproces en op de tariefopties plus twee procent of plus drie procent.

[REDACTED] (PvdA) wijst op het eerste recht van koop van de provincie. Indien de provincie daaraan vasthoudt is het voor de minister lastiger de tunnel in de markt te zetten. Zij wil eerst de concessies bekijken en vraagt of GS een deal heeft gemaakt zonder de Staten in te lichten.

Gedeputeerde **Suurmond** bestrijdt dit laatste. Steeds is het voorbehoud van goedkeuring door Provinciale Staten gemaakt. Al eerder in zijn betoog heeft hij duidelijk gemaakt dat koop van de tunnel door de provincie vanwege exploitatierisico's en balanstotaal provincie geen haalbare kaart is. Bovendien wordt de hoofddoelstelling, realisatie van de kanaalkruising bij Sluiskil, daarmee niet gehaald.

[REDACTED] (GL) vindt dat die discussie eerst in de commissie of Provinciale Staten had moeten

worden gevoerd. Het college heeft de positie van de provincie door deze stellingname verzwakt.

\_\_\_\_\_ (SP) zet bovendien vraagtekens bij de stellingname dat het kopen van de tunnel voor de provincie geen haalbare kaart is.

De heer **Suurmond** (GS) benadrukt dat het risico zit in exploitatie van de tunnel, en niet in de financiering van de eigendom. Over de privatisering van luchthaven Schiphol merkt hij op dat dit dossier volstrekt niet vergelijkbaar is met het nu voorliggende dossier. Hij vindt niet dat er sprake is van een si-gaar uit eigen doos, het is juist een kans de tunnel bij Sluiskil te realiseren.

De minister eist dat verkoop van de Westerscheldetunnel een bedrag X oplevert. Het bedrag bovenop X is bestemd voor de aanleg van de tunnel bij Sluiskil. Wordt de opbrengst nog hoger dan nodig voor de aanleg, dan geldt voor het restbedrag een gelijke verdeling. Dat de exploitatie gebaat zou zijn met hoge tarieven is maar ten dele waar, omdat dan het economische mechanisme van prijselasticiteit (prijs/aanbod) in werking treedt. Die bewaakt ongelimiteerde tariefsverhoging. Waar publieke eigena-ren niet zoeken naar het tariefplafond zal de particuliere investeerder daar wel naar streven. Om die reden wordt voorgesteld in de Tunnelwet het tarief naar beneden bij te stellen bijv. twee procent.

De heer **Poppelaars** (GS) gaat in op het project Kanaalkruising c.q. tunnel bij Sluiskil. Het college wil dit belangrijke infrastructurele project graag realiseren. Tot nu toe heeft het college hiervoor een aantal activiteiten uitgevoerd waaronder een milieueffectrapportage. De MER had als uitkomst dat de toe-komstige verbinding het best een tunnel kan zijn, aan te leggen op een nog nader te bepalen diepte. Het ontwerp-tracébesluit hiervoor zal nog voor het eind van dit jaar door de minister van Verkeer en Waterstaat worden vastgesteld. De provincie acht de aanleg van een tunnel bij Sluiskil zo belangrijk dat zij met de NV Westerscheldetunnel het voortouw hebben genomen en al aan het tekenen en reke-nen zijn gegaan. Er zijn gelden vrijgemaakt om voorbereidende werkzaamheden uit te kunnen voeren. Uit een provinciale businesscase van 2,5 jaar geleden is gebleken dat de financiering en aanleg van de tunnel bij Sluiskil kan worden gerealiseerd door meeropbrengsten die voort zouden vloeien uit een wijziging van de tunnelwet met de mogelijkheid de tolperiode van 30 naar 50 jaar op te rekken. Nu er sprake is van aandelenverkoop door het rijk is de situatie gewijzigd. Het college is van mening dat hier een kans ligt voor de provincie mee te liften met het rijk met als doel voor Zeeland het beste uit de verkoop te halen. Een van de voordelen is dat dan vast kan worden gehouden aan de tolperiode tot 2033.

\_\_\_\_\_ (PvdA) meent dat de provincie na aandelenverkoop en het verdwijnen van de tunnelwet geen zeggenschap meer heeft.

De heer **Poppelaars** (GS) zegt dat de 30-jarige periode van tolheffing vast ligt in een concessieover-eenkomst en dus is afgekaderd.

\_\_\_\_\_ (VVD) vraagt of de verkoop betekent dat zowel de juridische als economische ei-gendom bij de koper terecht komt.

De heer **Poppelaars** (GS) kan hierop nu vanwege de juridische complexiteit nog geen antwoord ge-ven. Alleen de aandelen worden verkocht. In de concessie worden de verdere voorwaarden bepaald. Zo'n concessie is te vergelijken met een concessie openbaar vervoer. Na 30 jaar zullen zowel de Wes-terscheldetunnel als de tunnel bij Sluiskil als rijksverbindingen in beheer en onderhoud overgaan naar de rijksoverheid.

\_\_\_\_\_ (SP) wijst op eerdere uitspraken van de gedeputeerde dat pas sprake zou zijn van aandelenverkoop van de NV Westerscheldetunnel als het rijk zwart op wit zou garanderen dat 300 miljoen uit de opbrengst zou worden geïnvesteerd in de aanleg van een tunnel bij Sluiskil. Erkent de heer **Poppelaars** dat hij geen 100 procent garantie kan geven?

De heer **Poppelaars** (GS) antwoordt bevestigend. Harde garanties in die mate zijn er niet, wel dat uit het overrendement het totaal bedrag voor de kruising wordt veiliggesteld eventueel in de vorm van een reservering.

\_\_\_\_\_ (VVD) vraagt of GS met het rijk al een zekere overeenstemming heeft bereikt over datgene wat in de uitwerkingsovereenkomst moeten worden opgenomen, nadat PS heeft ingestemd met het voorstel? De heer **Poppelaars** (GS) zegt dat die zaken in twee documenten zijn vastgelegd; nl. in een brief van de minister van Financiën aan Gedeputeerde Staten en in zijn conceptbrief aan de Tweede Kamer.

\_\_\_\_\_ (GL) vraagt kennis te kunnen nemen van de bedoelde brieven. Hij wijst op het doel van de overeenkomst die de provincie met de staat heeft gesloten en citeert. Nog steeds is hem niet duide-lijk welk deel van de overeenkomst bij de aandelenverkoop van toepassing is. De heer **Poppelaars** (GS) herhaalt dat in de concessieovereenkomst de afbakening zit.

\_\_\_\_\_ (PvdA) vat dit op als een vraag van GS aan PS om te vertrouwen op de goede uitkomst. \_\_\_\_\_ (GL) onderschrijft dit en vindt dat Gedeputeerde Staten de Staten nog veel uitgebreider moeten informeren voordat ook maar enige besluitvorming kan plaatsvinden.

De heer **Poppelaars** (GS) neemt hiervan kennis en gaat in op het investeringsprogramma van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (MIT). Dit programma hanteert een landelijke prioritering volgens

nut en noodzaak van boveninfrastructurele werken. De tunnel bij Sluiskil valt daar buiten. Wel staat de tunnel als studieobject in het MIT vermeld met de opmerking dat de financiering hoofdzakelijk uit de regio moet komen. Voordeel voor Zeeuws-Vlaanderen is een vrije doorgang van west naar oost Zeeuws-Vlaanderen.

■ (PvdA) meent dat het gaat om een goede ontsluiting van industriegebieden. Er zijn volgens haar ook alternatieve doorgangen voor het gewone verkeer. De heer **Poppelaars** (GS) zegt dat de doorgaande route verbeterd wordt met de aanleg van de tunnel, zowel voor het gewone als voor het vrachtverkeer tussen industriegebieden.

Op vraag van ■ antwoordt de heer **Poppelaars** (GS) dat de principiële besluitvorming over de aandelenverkoop in Den Haag wordt genomen. Het college heeft op grond van een aantal eerder geschetste overwegingen besloten dat het voor Zeeland de beste optie is aan te sluiten bij de verkoop. In de collegevergadering van 14 februari zullen Gedeputeerde Staten de verdere invulling van de concessieovereenkomst bespreken en daarbij ook stilstaan bij de manier waarop zij met PS hierover communiceren. Voor wat betreft de financiële bijdrage van België aan een verdiepte tunnel zal voor 1 juli 2006 duidelijkheid worden verschaft. De voortekenen zijn gunstig.

De **voorzitter** geeft aan de commissieleden de gelegenheid nog niet beantwoorde vragen te noemen. De heer **Suurmond** (GS) gaat vervolgens in op de vraag wat nu precies wordt verkocht. Het gaat om aandelen van de NV Westerscheldetunnel die hun waarde ontleenen aan de tolopbrengsten. De juridische zaken rond de tunnel liggen verder vast in andere documenten. Spreker gaat er zonder meer vanuit dat er zekerheden gesteld worden voor het geval dat de nieuwe exploitant in de problemen komt. In de concessieovereenkomst met de nieuwe exploitant worden deze zaken goed vastgelegd. Hoe het college omgaat met de vraag van ■ over de concessieovereenkomst wordt morgen in het college besproken. Deze concessie zal in ieder geval gebaseerd zijn op óf twee procent óf drie procent tariefsstijging bovenop de inflatie. Hoe het onderhoud en de veiligheid worden meegenomen in de overeenkomst is eveneens nog onderwerp van overleg in het college, en het lijkt spreker mogelijk dit aan de Staten voor te leggen. De keus uit deze twee scenario's wordt door de overheid gemaakt, op basis van de vraag wat voldoende is voor de aandeelhouders. Of de tarieven gekoppeld zijn aan het onderhoud is spreker niet bekend. In het geheel van deze discussie is het college geadviseerd door een team van deskundigen, voornamelijk uit de provinciale organisatie. Voor het rijk is het onbespreekbaar om de provincie een meerderheidsaandeel te geven door aandelen aan de provincie te verkopen. Bovendien is het dan nog steeds onmogelijk de hoofdvoorwaarde, namelijk de kanaalkruising, te realiseren.

Op een nadere vraag van ■ (CDA) geeft de heer **Suurmond** (GS) aan dat daar geen verder onderzoek naar is gedaan, omdat al snel bleek dat het geen haalbare kaart is.

#### **Tweede termijn (meningsvormende discussie)**

■ (VVD) vindt dat er twee mogelijkheden zijn voor de provincie om met de aandelen om te gaan: meeverkopen met het rijk aan een derde partij, of verkopen aan het rijk zelf. Mogelijk kan het college daarvan de voor- en nadelen op papier zetten voordat het voorstel wordt behandeld. Spreker stelt tevens voor aan het dictum toe te voegen dat de uitwerkingsovereenkomsten aan Provinciale Staten moeten worden voorgelegd. Met deze aanvulling is het voorstel voldoende onderbouwd voor behandeling in de statenvergadering van komende vrijdag.

■ (PvdA) wijst erop dat de tariefstijging van twee of drie procent bovenop het inflatiepercentage komt. In de antwoorden van het college komt dat vandaag niet aan de orde. Ook de kortingsregeling wordt overgelaten aan de volgende eigenaar. Spreekster weet uit eigen informatiebronnen dat zo'n regeling dan gelijk wordt opgeheven. Het voorbeeld van de veerdienst tussen Den Helder en Texel gaat volgens haar mank. Daar is een op de PSD lijkende constructie aan de orde. Op de tegenwerping van ■ (SGP) dat deze veerverbinding een commerciële onderneming is die hoge tarieven hanteert, wijst ■ (PvdA) erop dat voor de inwoners van Texel een kortingsregeling bestaat. Dat de provincie en het rijk dezelfde belangen hierin hebben waagt zij te betwijfelen. Het rijk wil zo'n hoog mogelijk rendement op de investering bereiken bij de aandelenverkoop, en een commerciële exploitant zal tijdens de dertig jaar tol zo'n hoog mogelijke winst willen. Verder staat er nog niets zwart op wit vast, reden temeer waarom de PvdA-fractie het voorstel niet beslissingsrijp vindt.

■ (GL) is van mening dat het gezamenlijk optrekken van college en rijk op dit punt voornamelijk bestaat uit het volgen van de koers die het rijk uitzet. Er zijn geen keiharde toezeggingen van de minister, en spreker verwacht niet meer antwoorden te krijgen voor eind van deze week. Het voorstel is onvoldoende onderbouwd, en ook het college zou niet moeten willen dat dit zo op de agenda van Provinciale Staten komt. Ook opnemen in het dictum dat de uitwerkingsovereenkomsten aan de Staten voorgelegd moeten worden biedt op dit moment geen soelaas. Het grootste pijnpunt is de hoogte van de tarieven voor de gebruikers, vindt ■ (SGP).

Al het mogelijke moet worden gedaan om die zo laag mogelijk te houden. Aan de andere kant moet niet het idee bestaan dat de provincie maar iets te zeggen heeft over dit onderwerp, als kleine aandeelhouder. Hoewel spreker niet tevreden is over de snelheid waarop Provinciale Staten hierover moeten beslissen, vindt hij dat met toezending van de twee door de heer Poppelaars genoemde brieven naast het voorstel voldoende informatie beschikbaar is voor besluitvorming.

█ (CDA) wil nog in de fractie bespreken hoe met voorstel om te gaan, maar de inhoud van de concessieovereenkomst is voor hem een voorwaarde voor het kunnen nemen van een besluit. Dat betekent dat het voorstel nog niet in de statenvergadering van deze week kan worden behandeld. █ (SP) blijft bij zijn mening dat het voorstel onvoldoende onderbouwd is voor behandeling. █ (D66) sluit daarbij aan, evenals █ (PvZ) en █ (CU).

De **voorzitter** concludeert hieruit dat de commissie in meerderheid vindt dat het voorstel onvoldoende onderbouwd is om op 17 februari 2006 aan Provinciale Staten voor te leggen. De commissie adviseert het voorstel van de agenda te halen.

Gedeputeerde **Suurmond** gaat in tweede termijn in op een vijfde optie, verkoop van de provinciale aandelen aan het rijk. Aan deze door heer Vogelaar geschetste mogelijkheid zitten praktische bezwaren, namelijk de prijsvorming en verlies van de positie aan tafel bij het rijk die juist zo belangrijk is om de tunnel bij Sluiskil sneller te kunnen realiseren. In het college zal 14 februari verder worden gesproken over precisering van het dictum m.b.t. de concessie en eventuele overeenkomsten. Hij zegt toe dit met een positief voorstel in te zullen brengen. De inflatierating van twee à drie procent wordt vastgehouden; aanvullend merkt hij op dat niemand in de toekomst kan kijken. Het college heeft zich in dit dossier vergewist van voldoende interne – en externe deskundigheid. De huidige kortingsregeling van 25 procent via T-tags kan zich verheugen in grote belangstelling. Juist daardoor zijn problemen ontstaan zoals het oneigenlijk gebruik van T-tags. De regeling wil men om die reden bijstellen met een kortingsregeling gekoppeld aan de opbrengst. Geschat wordt dat men uitkomt op een reële kortingsregeling van vijftien procent voor veelvuldig tunnelgebruik. Hij neemt de vrees weg dat aan het einde van de concessieperiode een 'uitgewoond huis' wordt opgeleverd. De minister heeft aangegeven dat hij hiervoor voorwaarden zal opnemen in de concessieovereenkomst. De gedeputeerde heeft vertrouwen in een win-win situatie voor Zeeland met deze deal.

█ (VVD) vindt het onjuist dat de commissie concludeert dat op grond van deze stukken het voorstel niet behandeld kan worden in de PS-vergadering van 17 februari aanstaande. Eerst moet de spelerspositie worden bepaald. Pas daarna kan tot een uitwerkingsovereenkomst worden gekomen. Een andere volgorde bestaat niet.

█ (CDA) is het niet eens met █. Zeeland wil meer zekerheden. Het is voorbarig van de rijksoverheid van Zeeland nu een akkoord te verwachten.

5. Volgende vergadering: 24 februari 2006 om 13.30 uur
6. Rondvraag / sluiting

█ (CU) wijst erop dat wederom een hoogspanningskabel in Zeeland is geknapt. Hij informeert of het college kritische vragen gaat stellen aan de beheerder van het net. De heer **Suurmond** (GS) zal eerst onderzoeken of het een kabel van DELTA NV betreft. Is dat het geval dan zal hij als aandeelhouder de kwestie naar voren brengen en om een antwoord vragen. De **voorzitter** sluit hierna de vergadering om 18.35 uur.



copie FEZ

Directie Financieringen

Provincie Zeeland  
tav de heer Suurmond  
Postbus 6001  
4330 LA Middelburg

PROVINCIE ZEELAND	
INFO. TERMIJN	AMBT
DATUM	17 maart 2006
DOC. NR.	IV0601180
ZAAK NR.	
CLASS.	

Datum	Uw brief (Kenmerk)	Ons kenmerk
15 maart 2006	06010565DG	Fin 2006-00257 U

Onderwerp  
Reactie tav NV Westerscheldetunnel / Kanaalkruising bij Sluiskil

Geachte heer Suurmond,

Uw brief van 7 maart jl. waarin u mij informeert over de gedachtewisseling tussen uw college en Provinciale Staten heb ik in goede orde ontvangen.

Op 18 januari hebben wij gesproken over de NV Westerscheldetunnel en de Kanaalkruising bij Sluiskil en hebben in dat gesprek randvoorwaarden rond verkoop van de NV Westerscheldetunnel en aanleg van een Kanaalkruising bij Sluiskil geschetst.

In uw brief geeft u aan dat Provinciale Staten, als bevoegd orgaan rond vervreemding van aandelen, behoefte heeft aan nadere informatie en aan meer zekerheden rond een tunnel bij Sluiskil, vooraleer zij akkoord kan gaan met vervreemding van het door Zeeland gehouden pakket. Met deze brief wil ik u bijstaan de zorgen van Provinciale Staten te adresseren, zodat ook de aandelen van de Provincie in mijn thans voorziene verkoopproces aangeboden kunnen worden.

De informatiebehoefte ziet vooral op de concessie-overeenkomst. De Provincie Zeeland heeft – terecht - belangen bij het instandhouden van een veilige en kwalitatief goede verbinding. Ik wil graag benadrukken dat het Rijk hieraan niet minder belang hecht dan de Provincie Zeeland. In relatie tot het vervreemdingsvoornemen worden de thans bestaande overeenkomsten met de NV Westerscheldetunnel die zien op de borging van de zogenaamde publieke belangen, zoals beschikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van goede staat van onderhoud geïntegreerd - en waar nodig nader uitgewerkt - in een concessie-overeenkomst. In dit verband zijn recent ook toezeggingen aan de Tweede Kamer gedaan over specifiek bovenstaande belangen. Een afschrift van deze brief, inclusief bijlagen, is bijgevoegd. Ik ga ervan uit dat met name de bijlage bij de brief het door u gewenste inzicht omtrent de concessie-overeenkomst verschaft en eventuele zorgen zal wegnemen. Desgewenst ben ik bereid,

bijvoorbeeld via ambtelijk overleg, resterende vragen van de Provincie Zeeland over de concessie-overeenkomst te beantwoorden.

Vervolgens geeft u het belang van de Provincie aan bij het realiseren van een Kanaalkruising bij Sluiskil. In mijn brief aan de Tweede Kamer heb ik toegezegd het zogenaamde 'overrendement' uit de NV Westerscheldetunnel te betrekken bij het Zeeuwse project van een Kanaalkruising bij Sluiskil. Door nu over te gaan tot verkoop kan het projectrendement worden vastgesteld. Bij voortdurende overheidsexploitatie kan het 'overrendement' eerst in 2033, na afloop van de exploitatie worden vastgesteld. In die zin heb ik de Tweede Kamer gemeld dat met verkoop realisatie van de Kanaalkruising Sluiskil een stuk dichterbij komt.

Hoe hoger de opbrengst, hoe meer middelen beschikbaar zijn voor Sluiskil. Ik zal mij, feitelijk dus voor Zeeland, inspannen om een maximale opbrengst te verkrijgen. Om de door u gewenste besluitvorming mogelijk te maken, ben ik bereid u in uiterste vertrouwelijkheid gedurende het verkoopproces te informeren.

Uw vragen over een wijziging van de Tunnelwet berusten, vermoed ik, op een misverstand. Verkoop van aandelen vormt geen aanleiding om de Tunnelwet te wijzigen. De inperking die nu voorzien wordt voor de jaarlijkse maximale tariefstijging en de maximale concessieperiode kunnen binnen de ruimte die de Tunnelwet laat in de concessie-overeenkomst contractueel worden vastgelegd.

Voor wat betreft uw vraag over procedure en tijdpad wil ik allereerst melden dat momenteel de omstandigheden voor een verkoop bijzonder gunstig zijn, zoals ik ook in bijgevoegde brief aan de Tweede Kamer aangeef. In die zin heeft het mijn sterke voorkeur op zo kort mogelijke termijn een verkoopproces te starten. Ik begrijp dat Provinciale Staten op 21 april de gelegenheid heeft zich te buigen over dit onderwerp. Ik ben bereid mijn verkoopprocedure dusdanig vorm te geven dat de provincie op dat moment aan kan sluiten. Het spreekt voor zich dat indien uw Provincie besluit aan te haken, ik u alsdan informeer over de verdere procedure en het tijdpad.

Met deze verduidelijkingen van mijn kant hoop ik dat de Provincie besluit te participeren in de verkoop. Het is mijn stellige overtuiging dat een positieve opstelling van zowel Provinciale Staten als de Tweede Kamer in ons gezamenlijke belang is. Indien vervreemding van de NV Westerscheldetunnel niet dit jaar plaats vindt, ga ik ervan uit dat het project op de lange baan geschoven zal worden. Ook de aanleg van een Kanaalkruising bij Sluiskil is dan voorlopig van de baan. Zekerheid over het beschikbare overrendement ten behoeve van Sluiskil zal pas veel later ontstaan, waardoor de Provincie risico loopt bij het anticiperen daarop. Bovendien kan de Provincie niet haar verkoopopbrengst inzetten. Ik hoop van harte op uw inspanning. Graag verneem ik kort na 21 april een reactie van uw kant.

De Minist



G. Zalm

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der  
Staten-Generaal  
Binnenhof 1a  
2513 AA Den Haag

Datum  
27 februari 2006

Uw brief (Kenmerk)

Ons kenmerk  
Fin 2006-0030 M

Onderwerp  
Opvolging evaluatie NV Westerscheldetunnel

Ruim een jaar geleden, op 27 januari 2005, heb ik met leden van uw Kamer gesproken over onder andere de NV Westerscheldetunnel. Aanleiding voor dit debat was de evaluatie van het aandeelhouderschap van de Staat in deze NV, welke ik in november 2004 aan uw Kamer toezond<sup>1</sup>. In het debat heb ik de conclusie getrokken dat er ten aanzien van de Westerscheldetunnel een adequate borging van de publiek belangen bestaat. Echter, op een aantal punten is aanscherping en verfijning noodzakelijk, vooraleer tot vervreemding kan worden overgegaan.

#### *Concessie-overeenkomst*

Ter verfijning en voltooiing van het instrumentarium tot borging van de publieke belangen is er niet over één nacht ijs gegaan. In een vroeg stadium is geconstateerd, dat er diverse privaatrechtelijke overeenkomsten bestaan tussen overheid en NV Westerscheldetunnel ter borging van de publieke belangen. Het is wenselijk deze te integreren in één concessie-overeenkomst, waarin tevens de nog uitstaande punten in het debat van 27 januari worden meegenomen. Aan de concessie-overeenkomst is in goede samenwerking gewerkt met mijn collega van Verkeer en Waterstaat en de NV Westerscheldetunnel. Ook Gedeputeerde Staten van de Provincie Zeeland heeft in het proces input geleverd. In de bijlage van deze brief, gezamenlijk opgesteld met Gedeputeerde Staten, staan enkele belangrijke uitgangspunten van de concessie-overeenkomst.

Iets nader wil ik stilstaan bij de punten die tijdens het debat op 27 januari 2005 zijn genoemd. Ook deze worden in de concessie-overeenkomst geadresseerd:

#### - Tariefstijgingen

De jaarlijkse tariefstijgingen van de NV Westerscheldetunnel zijn thans bij wet gemaximeerd tot inflatie + 8%, in waarbij dit trapsgewijs zal afnemen tot een niveau van inflatie + 4%. Ter bescherming van de gebruikers van de Westerscheldetunnel en in het bijzonder de inwoners van Zeeland, is het kabinet bereid in de concessie-overeenkomst een

---

<sup>1</sup> Kamerstukken 2004-2005, 28 165, nr. 17

beperking van de maximale jaarlijkse tariefstijging op te nemen, daarbij acceptierend dat dit negatieve gevolgen heeft op de verkoopopbrengst. Met de Provincie is gekozen het plafond te verlagen tot een jaarlijkse stijging van maximaal inflatie + 3%, met ingang van 2007.

- Staat van de tunnel bij ommekomst  
In de concessie-overeenkomst worden prestatie-eisen gesteld, waaraan de concessionaire (de NV) aan het eind van de concessieperiode moet voldoen. Eerst wanneer de tunnel voldoet aan de prestatie-eisen in de concessie-overeenkomst, zal de concessiegever de concessionaire ontslaan van zijn verplichtingen.
- Kwaliteit van voorzieningen  
De kwaliteit van de voorzieningen wordt gewaarborgd door de prestatie-eisen in de concessie-overeenkomst.

Volledigheidshalve meld ik u verder, dat ook in de toekomst uitvoering gegeven zal worden aan de Motie Van den Berg c.s.<sup>2</sup>, waarin verzocht werd om een korting voor veelgebruikers van de Westerscheldetunnel. De exploitant zal in de nieuwe situatie door middel van een clause in de concessie-overeenkomst gebonden zijn om 15% van zijn door tolheffing vergaarde inkomen te bestemmen voor een veelgebruikersregeling.

Ten slotte zal de private exploitant geen gebruik kunnen maken van de bij wet geboden mogelijkheid tot verlenging van de concessieduur bij tegenvallende resultaten. Waar voorheen onduidelijkheid bestond voor de termijn van tolheffing, is nu maart 2033 als definitieve einddatum gekozen.

#### *Economische onderbouwing van vervreemding*

Vorig jaar januari hebben leden van uw Kamer aangegeven behoefte te hebben aan onderbouwing van de vervreemding. Zij verzochten mij concreet aan te tonen dat vervreemding economisch een goede beslissing is.

Ten tijde van de besluitvorming over de aanleg van de Westerscheldetunnel is als beleidsuitgangspunt gekozen, dat een minimaal projectrendement van 7,5% noodzakelijk is. Met verkoop van de aandelen eindigt het project voor de Staat en kan aan de hand van een netto contane waardeberekening, de gebruikelijke bedrijfseconomische techniek, het projectrendement worden berekend. De uitgaven en ontvangsten (waaronder de verkoopopbrengst) worden, rekening houdend met de tijd, in een analyse vergeleken en een rendement wordt bepaald.

Het is zeer waarschijnlijk dat de verkoopopbrengst ruim voldoende zal zijn om een projectrendement van 7,5% daadwerkelijk te realiseren. Een belangrijke reden dat het verwachte projectrendement hoger is dan 7,5% is het feit dat de markt voor investeringen in infrastructuur momenteel buitengewoon gunstig is. Ik doe in dit verband een drietal observaties.

Ten eerste kent tolinfrastructuur momenteel historisch gezien relatief hoge waarderingen. Tolinfrastructuur kent goede groeiperspectieven, omgeven door relatieve voorspelbaarheid en betrouwbaarheid, wat in het bijzonder aantrekkelijk is voor pensioen- en verzekeringsfondsen. Ook de huidige lage rentestand speelt mee.

---

<sup>2</sup> Kamerstukken 1997-1998, 25675, nr. 17

Ten tweede is er momenteel een grote vraag van investeerders naar tolinfrastructuur. Tal van gespecialiseerde infrastructuurfondsen zijn opgezet of worden opgezet om op zoek te gaan naar aantrekkelijke investeringen. Mij is ter ore gekomen dat veel van deze fondsen buitengewoon geïnteresseerd zijn in de NV Westerscheldetunnel. Ten derde betrekken weliswaar steeds meer (Europese) overheden de private sector bij het exploiteren van infrastructuur door middel van concessie-overeenkomsten, maar is het aanbod nu nog beperkt. Gelet op de hoge waarderingen, de grote vraag vanuit de private sector en het nu nog beperkte aanbod, verwacht ik een goede prijs voor de aandelen.

#### *Conclusie*

Alles overziend acht ik nu het moment rijp om tot vervreemding over te gaan. De opbrengst van de vervreemding wordt volgens de gebruikelijke systematiek aangewend ter aflossing van de staatsschuld. Echter, dit geldt slechts voorzover de opbrengst een vooraf bepaald projectrendement van 7,5% genereert. Eventueel 'overrendement', dat wil zeggen verkoopwinst waardoor het rendement voor de overheid boven 7,5% uit zou stijgen, zal ter beschikking worden gesteld aan de regio.

Met de Provincie Zeeland is overeengekomen dat het 'overrendement' uit de NV Westerscheldetunnel ingezet wordt ter realisatie van een betere kruising van de N 61 met het kanaal van Gent naar Terneuzen bij Sluiskil. Door nu over te gaan op vervreemding worden de door de markt verwachte opbrengsten uit exploitatie van de Westerscheldetunnel contant gemaakt. Dit geldt ook voor het 'overrendement'. Er komt daarmee zekerheid over het projectrendement en het bedrag dat beschikbaar is voor realisatie van een Kanaalkruising bij Sluiskil. Door vervreemding van de NV Westerscheldetunnel komt daarmee ook realisatie van een Kanaalkruising bij Sluiskil een stuk dichterbij.

De Minister van Financiën,

G. Zalm

## **Bijlage 1: Uitgangspunten in de concessie Westerschelde Tunnel**

De Staat zal een concessie-overeenkomst met de NV Westerscheldetunnel aangaan. In een dergelijke overeenkomst worden de verplichtingen en verantwoordelijkheden verband houdende met de concessie nader geregeld. De volgende uitgangspunten zullen in de concessie-overeenkomst aan bod komen.

### Ten aanzien van de beschikbaarheid

Gelet op het belang van de verbinding tussen Zuid-Beveland en Zeeuws-Vlaanderen is het vereist dat deze verbinding maximaal beschikbaar is. Dat wil zeggen dat alleen in uiterste noodzaak beide tunnelbuizen afgesloten mogen worden. Dat zou het geval kunnen zijn als bij een calamiteit in één buis de hulpverlening met het oog op de veiligheid via de andere buis moet plaatsvinden of indien door een incident dusdanige schade aan de Tunnel is ontstaan dat afsluiting noodzakelijk is.

### Ten aanzien van het onderhoud

De kwaliteit van het onderhoud dient op een adequaat niveau te worden gehandhaafd. Uitgangspunt zijn de eisen die door Rijkswaterstaat aan het onderhoud worden gesteld aan andere tunnels binnen de rijkshoofdinfrastructuur in Nederland. Aan de hand van prestatie-eisen zoals vastgelegd in de concessie-overeenkomst vindt verantwoording en toezicht plaats.

### Ten aanzien van de veiligheid

De veiligheid van de tunnel dient optimaal gewaarborgd te worden. De eisen die aan de veiligheid worden gesteld, dienen minimaal op het huidige niveau te worden gehandhaafd. Naast de strikte naleving van de regelgeving dienen ook de afspraken met de regionale veiligheidsinstanties te worden geëerbiedigd.

### Ten aanzien van dreigende financiële instabiliteit

Het systeem van de concessie kan financiële instabiliteit of in uiterste geval faillissement van de NV Westerscheldetunnel in absolute zin niet voorkomen, evenmin als nu overigens. Wel kunnen de gevolgen ervan worden beperkt. Onderzocht zal worden in hoeverre het nuttig en noodzakelijk is om indien financiële instabiliteit aan de orde is, aan de financiers van de NV Westerscheldetunnel een mogelijkheid te bieden om exploitatie op dezelfde voorwaarden voort te zetten. In geval de Staat de concessie-overeenkomst zou willen beëindigen wegens, bijvoorbeeld, wanprestatie van de NV Westerscheldetunnel, worden dan de financiers eerst in staat gesteld een reddingsplan op te stellen en uit te voeren. In de regel zullen de financiers van dat recht gebruik maken om zo alsnog de continuïteit van de onderneming zeker te stellen. Dat garandeert overigens niet dat het reddingsplan ook echt zal slagen.

documentnummer

140601203 dg

zaaknummer

verwijsnummer

onderwerp

Vervreemding aandelen NV Westerscheldetunnel

advies/besluit

Brief verzenden

*Y  
die notulen.*

leden gedeputeerde staten

portefeuillehouder paraaf

Suurmond, J.

vervanger paraaf

A.J.G. Poppelaars.

besluit

datum Nummer

paraaf uitvoering

2.1 MAART 2006

5

aantal te paraferen stukken

behandeld door

naam

afdeling

doorkiesnummer

datum

[Redacted]

V&V

[Redacted]

16-03-2006

parafen

medeparafen

Afdelingshoofd datum

V=V

16/3

Fin. Toets datum

Jur. Toets Datum

Directeur datum

16/3

dir/afd - FEZ *telefonisch akkoord*

dir/afd datum paraaf

aanwijzingen

terug naar J/N

*JA nee*

nummers en bijlagen

*int.sileneren: Nota/brief PS + brief Minister Zalen*

*prophemon, akkoord 1 in bespreken  
medebestuur 16/3*

**Samenvatting/inleiding:**

Op 13 februari 2006 heeft de Commissie Sociale en Bestuurlijke Zaken gesproken over ons voorstel om het provinciale aandelenbezit in de NV Westerscheldetunnel te verkopen. Naar aanleiding hiervan hebben wij op 7 maart 2006 een brief aan de Minister van Financiën gestuurd, waarvan u een afschrift heeft ontvangen. Inmiddels heeft de Vaste Commissie Financiën van de Tweede Kamer besloten om op 30 maart 2006 de kwestie van de verkoop van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel te behandelen. Op een nog nader te bepalen datum zal ook de Vaste Commissie Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer de zaak behandelen. Wij hebben besloten om pas een nader voorstel aan Provinciale Staten te doen na de vergaderingen van de genoemde commissies van de Tweede Kamer, en na het ontvangen van een reactie van de Minister van Financiën op onze brief van 7 maart 2006. In afwachting hiervan menen wij er goed aan te doen PS nu een résumé te geven van de belangrijkste ontwikkelingen van de afgelopen tijd. Achtereenvolgens gaan wij in op het tot stand komen van de Westerscheldetunnel, de inspanningen voor een tunnel bij Sluiskil en de procedure rond de verkoop van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel.

**Voorgeschiedenis:****Vraag- en/of probleemstelling:**

Stemt u in met een tussentijdse informatieoverdracht aan PS?  
Stemt u in met bijgaande reactie aan Minister Zalm?

**Actieve informatieplicht (zie [informatieplicht](#))**

Wel naar PS

**Overweging en advies:**

Gelet op het bestuurlijke traject dat nog doorlopen dient te worden, wordt u geadviseerd PS regelmatig te informeren. Deze brief is hiervoor bedoeld.

**Financiële consequenties:****Voorstel te nemen GS-Besluit (moet identiek zijn aan het voorblad):**

Brief verzenden

documentnummer 110612 d4 dg Zaaknummer verwijsnummer

onderwerp Vervreemding aandelen NV Westerscheldetunnel

advies/besluit

- brief verzenden

leden gedeputeerde staten

portefeuillehouder paraaf

J. Suurmond

vervanger

A.J.G. Poppelaars

besluit

datum nummer paraaf secr. voor uitvoering

21 MAART 2006

5

aantal te paraferen stukken

Behandeld door:

afdeling V&V 16-03-2006

parafen

Afdelingshoofd datum 16/3
Fin. Toets datum

Jur. Toets datum

Directeur datum 16/3

Medeparafen

dir/afd datum Paraaf
FEZ (telefonisch akkoord)

dir/afd datum Paraaf

geadresseerde

bericht op brief van Adressering
Aan de voorzitter van Provinciale Staten

kenmerk geadresseerde

bijlage(n)
brief minister Zalm d.d. 15/3

onderwerp
NV Westerscheldetunnel

aanwijzingen

verwerkt registratuur paraaf uiterste verzenddatum
tekstverwerking paraaf verzenddatum brief paraaf
collationeren paraaf terug naar ambtenaar J/N JA paraaf
nummers bijlagen

- 1.
2.
3.

4 zie adreslijst!

indien meer afschriften; adreslijst toevoegen

Afschrift aan:

1. Minister Van Financiën (gaat met <sup>brief</sup> 0601285/5 mee)  
de heer G. Zalm  
Postbus 20101  
2500 EE 's-Gravenhage

2. de heer A.J.G. Poppelaars  
3. de heer J. Suurmond

4.  J

*Handwritten signature*



Provinciehuis Abdijs 6 Middelburg Postadres: postbus 6001 4330 LA Middelburg  
telefoon (0118) 63 10 11 fax (0118) 62 69 49

bericht op brief van:

Aan de voorzitter van Provinciale Staten van Zeeland  
t.a.v. de Statengriffier

uw kenmerk:

ons kenmerk: 0601284/5 dg

afdeling: Verkeer en Vervoer

bijlage(n): 1

behandeld door:

doorkiesnummer:

onderwerp: NV Westerscheldetunnel

verzonden: 23 MAART 2006

Middelburg, 21 maart 2006

#### Geachte voorzitter

Op 13 februari 2006 heeft de Commissie Sociale en Bestuurlijke Zaken gesproken over ons voorstel om het provinciale aandelenbezit in de NV Westerscheldetunnel te verkopen. Naar aanleiding hiervan hebben wij op 7 maart 2006 een brief aan de Minister van Financiën gestuurd, waarvan u een afschrift heeft ontvangen. Bijgaand treft u de reactie van Minister Zalm op deze brief aan.

Invijds heeft de Vaste Commissie Financiën van de Tweede Kamer besloten om op 30 maart 2006 de kwestie van de verkoop van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel te behandelen. Op een nog nader te bepalen datum zal ook de Vaste Commissie Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer de zaak behandelen. Wij hebben besloten om pas een nader voorstel aan Provinciale Staten te doen na de vergaderingen van de genoemde commissies van de Tweede Kamer. In afwachting hiervan menen wij er goed aan te doen u nu een résumé te geven van de belangrijkste ontwikkelingen van de afgelopen tijd. Achtereenvolgens gaan wij in op het tot stand komen van de Westerscheldetunnel, de inspanningen voor een tunnel bij Sluiskil en de procedure rond de verkoop van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel.

#### Westerscheldetunnel

Aanvankelijk lag het initiatief tot de bouw van de Westerscheldetunnel volledig bij de provincie Zeeland. In 1996 is met de ondertekening van het Bestuursakkoord Westerschelde Oeververbinding het voortouw bij de rijksoverheid komen te liggen. Belangrijke onderdelen van dit akkoord zijn de oprichting van een NV voor de bouw en de exploitatie, en de deelname van de provincie in het aandelenkapitaal van de NV. Overigens is destijds voor een NV-structuur gekozen om de tunnel te realiseren buiten de prioriteitsstelling van het MIT om. De NV Westerscheldetunnel is het resultaat van een en ander.

Op basis van het bestuursakkoord heeft de provincie 4,6% van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel en het rijk 95,4%. Het Rijk is hiermee ook de belangrijkste risicodragende partij geworden. Op basis van het risico heeft het Rijk het minimaal vereiste rendement bepaald op 7,5%.

De oprichting van de NV Westerscheldetunnel is geregeld in de Tunnelwet. In deze wet zijn ondermeer de regels voor de exploitatie vastgelegd. De Tunnelwet gaat uit van tolheffing gedurende een periode van 30 jaar. Bij Algemene Maatregel van Bestuur kan deze periode met maximaal 20 jaar worden verlengd. De Tunnelwet stelt maxima aan de tariefstijgingen. Deze zijn als volgt:

- Maximaal 10% plus inflatie per 12 maanden in de jaren 1 en 2 na openstelling
- Maximaal 8% plus inflatie per 12 maanden in de jaren 3 en 4 na openstelling
- Maximaal 6% plus inflatie per 12 maanden in de jaren 5 en 6 na openstelling
- Maximaal 4% plus inflatie per 12 maanden in de jaren 7 en volgende

Over de daadwerkelijke jaarlijkse verhogingen van de tarieven beslist de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van de NV Westerscheldetunnel, waarin de stem van het Rijk doorslaggevend is. De opstelling van het Rijk bij het vaststellen van de tarieven wordt in grote mate bepaald door het minimaal vereiste rendement van 7,5%.

Aanvankelijk was het behartigen van de belangen van de NV Westerscheldetunnel in handen van het Ministerie van Verkeer in Waterstaat. Sinds medio 2003 is het beheer van deze aandelen overgegaan naar het Ministerie van Financiën.

De resultatenrekening over 2004 van de NV Westerscheldetunnel ziet er als volgt uit:

Tolopbrengsten	€ 21.450.175
Bijdrage Staat	€ 39.211.639
Bijdrage provincie Zeeland	€ 2.375.544
Rente	€ 316.780
Algemene opbrengsten	€ 80.530
	<hr/>
Som van de bedrijfsopbrengsten	€ 63.434.668
Salarissen c.a.	€ 3.692.009
Inhuur- en uitzendkrachten	€ 1.416.165
Algemene kosten	€ 1.867.314
Informatiesystemen	€ 493.610
Marketing	€ 428.804
In stand houden	€ 6.487.048
Afschrijvingen	€ 25.266.463
	<hr/>
Som van de bedrijfslasten	€ 39.651.413
	<hr/>
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening voor belasting Belastingen	€ 23.783.255
	<hr/>
Resultaat na belastingen	€ 23.783.255

De bijdrage(n) in de exploitatie van de Staat dient geplaatst te worden in het historisch perspectief van de PSD. De Staat, i.c. het Ministerie van Verkeer en Waterstaat verstrekte jaarlijks een bijdrage in de exploitatie van de PSD. Bij de bouw van de Westerscheldetunnel is de afspraak gemaakt dat de bijdrage gecontinueerd wordt, maar dan voor de exploitatie van de Westerscheldetunnel. De bijdrage van de Staat en de tolheffing zorgen voor het leeuwendeel van de inkomsten van de NV Westerscheldetunnel. De opbrengsten dienen voldoende te zijn om de aanlegkosten van de tunnel terug te verdienen, zodat deze na 30 jaar tolvrij kan worden. De NV Westerscheldetunnel wordt dan opgeheven en de tunnel komt in beheer en onderhoud bij Rijkswaterstaat.

#### De tunnel bij Sluiskil

De brug in de N61 bij Sluiskil wordt als een groot knelpunt in Zeeland ervaren. De brug is een groot gedeelte van de tijd niet beschikbaar voor het wegverkeer. Veel weggebruikers anticiperen hierop en kiezen een (sluip)route over de sluisen in Terneuzen en door de bebouwde kom.

De brug bij Sluiskil is onderdeel van de belangrijkste noord-zuidroute in Zeeland ten zuiden van de A58. Deze route loopt via de Sloeweg, Westerscheldetunnel, N61 en Traktaatweg. Zij is de belangrijkste droge infrastructuur van de haven- en industriegebieden van het Sloe en het Kanaal van Gent naar Terneuzen. De provincie Zeeland heeft de keuze gemaakt om de industriële activiteiten vooral in deze gebieden verder te ontwikkelen en de overige delen van Zeeland zoveel mogelijk open te houden. De noord-zuidroute wordt in fasen omgebouwd tot een autoweg met 2x2 rijstroken en ongelijkvloerse kruisingen. Er zijn financiën beschikbaar voor de ombouw van de Sloeweg en de Traktaatweg. Met de NV Westerscheldetunnel zijn afspraken gemaakt om de toeleidingswegen naar de tunnel volledig dubbelbaans te maken. Voor het functioneren van de noord-zuidas is het van essentieel belang, dat er een obstakelvrije kruising met het Kanaal van Gent naar Terneuzen is.

Zowel de brug bij Sluiskil als de wegverbinding erover zijn in beheer bij Rijkswaterstaat, i.c. het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit ministerie is verantwoordelijk voor de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. In het verleden heeft de provincie Zeeland er vele malen bij het ministerie op aangedrongen om de brug te vervangen door een tunnel. Echter in de landelijke afweging van het ministerie scoort de bouw van een tunnel onvoldoende om voor spoedige realisatie in aanmerking te komen. Om de impasse te doorbreken heeft de provincie Zeeland, in overleg met het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, in 2002 het initiatief genomen om een planstudie uit te voeren. Deze studie is inmiddels gevorderd tot de fase van de tracévaststelling (door de Ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM). De vaststelling van het ontwerp-tracébesluit is enigszins vertraagd door de (landelijke) problematiek van het fijn stof.

De vaststelling van het tracé voor de tunnel betekent niet automatisch, dat er financiële middelen komen voor de bouw. De prioriteitenstelling van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is in dezen niet veranderd. Er is daarom gezocht naar een alternatieve wijze van financiering. Aan de orde zijn geweest het heffen van tol in de tunnel bij Sluiskil en een koppeling met de Westerscheldetunnel. Tolheffing is een onbegaanbare weg gebleken. De koppeling met de Westerscheldetunnel is een absolute noodzaak. In verband hiermee is een zogenaamde business case voor de tunnel bij Sluiskil opgesteld. Dit is een bestuurlijke afspraak geweest met de Ministers Peijs en Zalm in 2004. Kortweg komt deze benadering erop neer, dat de bouwkosten voor de tunnel bij Sluiskil gefinancierd worden uit extra opbrengsten van de tol in de Westerscheldetunnel. Deze extra opbrengsten ontstaan door een overrendement uit de exploitatie van de Westerscheldetunnel en een verlenging van de tolperiode met 20 jaar. Hieromtrent zijn diverse berekeningen uitgevoerd. Deze business case is voorlopig terzijde gelegd vanwege het voornemen van de Minister van Financiën om de aandelen van de NV Westerscheldetunnel te gaan vervreemden.

#### De verkoop (vervreemding) van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel

Bij de evaluatie van de deelneming van de Staat in de NV Westerscheldetunnel is het Ministerie van Financiën tot de conclusie gekomen, dat de verkoop van de aandelen onder voorwaarden mogelijk is. Een belangrijke voorwaarde is, dat het publieke belang voldoende is gewaarborgd. De verkoop houdt in, dat de exploitatie van de Westerscheldetunnel voor de resterende periode van tolheffing, dit is tot 2033, in particuliere handen komt. Vanaf 2033 is de tunnel tolvrij en zorgt Rijkswaterstaat voor beheer en onderhoud.

De Minister van Financiën heeft het standpunt van ons college gevraagd over de verkoop van de aandelen in de NV Westerscheldetunnel. Wij hebben u dienaangaande geïnformeerd bij brief van 5 juli 2005. In het najaar van 2005 is de kwestie van de verkoop van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel in een stroomversnelling geraakt. Het Ministerie van Financiën wil haast maken met de verkoop, omdat "het tij gunstig is". In deze periode is er intensief ambtelijk en bestuurlijk overleg geweest tussen het Ministerie van Financiën en onze provincie. De inzet van Zeeuwse kant is steeds geweest het waarborgen van de vereiste niveaus van beschikbaarheid, veiligheid en onderhoud van de Westerscheldetunnel, het in de hand houden van de tariefstijgingen, het treffen van een voordeelregeling voor veelgebruikers en de realisatie van de tunnel bij Sluiskil. Het meest recent is dit verwoord in de eerdergenoemde brief van 7 maart 2006.

Met betrekking tot het vervolg stellen wij u voor om, zoals in het begin van deze brief staat aangegeven, u een nieuw voorstel te doen toekomen omtrent de vervreemding van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel na de behandeling in de Vaste Commissie Financiën, aangevuld met de woordvoerders van Verkeer en Waterstaat van de Tweede Kamer omtrent dit onderwerp. Daarin zal ook nader worden ingegaan op de verschillende scenario's, die wij eerder aan u hebben voorgelegd.

Voorafgaand daaraan stellen wij voor om vóór de behandeling in de vergadering van Provinciale Staten een informatiebijeenkomst te organiseren waarin de benodigde informatie met u kan worden uitgewisseld. Wij zullen u daaromtrent t.z.t. nader informeren. Wij hebben inmiddels Minister Zalm laten weten dat wij u pas een nader voorstel kunnen voorleggen na de behandeling in de Commissie in de Tweede Kamer.

Wij gaan er vanuit u hiermee op dit moment voldoende te hebben geïnformeerd. Een afschrift van deze brief is toegezonden aan de afdeling Verkeer en Vervoer van de Provinciale Staten van Financiën.

J voorzitter

secretaris



Directie Financieringen

Provincie Zeeland  
tav de heer Suurmond  
Postbus 6001  
4330 LA Middelburg

Datum	Uw brief (Kenmerk)	Ons kenmerk
15 maart 2006	06010565DG	Fin 2006-00257 U

Onderwerp  
Reactie tav NV Westerscheldetunnel / Kanaalkruising bij Sluiskil

Geachte heer Suurmond,

Uw brief van 7 maart jl. waarin u mij informeert over de gedachtewisseling tussen uw college en Provinciale Staten heb ik in goede orde ontvangen.

Op 18 januari hebben wij gesproken over de NV Westerscheldetunnel en de Kanaalkruising bij Sluiskil en hebben in dat gesprek randvoorwaarden rond verkoop van de NV Westerscheldetunnel en aanleg van een Kanaalkruising bij Sluiskil geschetst.

In uw brief geeft u aan dat Provinciale Staten, als bevoegd orgaan rond vervreemding van aandelen, behoefte heeft aan nadere informatie en aan meer zekerheden rond een tunnel bij Sluiskil, vooraleer zij akkoord kan gaan met vervreemding van het door Zeeland gehouden pakket. Met deze brief wil ik u bijstaan de zorgen van Provinciale Staten te adresseren, zodat ook de aandelen van de Provincie in mijn thans voorziene verkoopproces aangeboden kunnen worden.

De informatiebehoefte ziet vooral op de concessie-overeenkomst. De Provincie Zeeland heeft – terecht - belangen bij het instandhouden van een veilige en kwalitatief goede verbinding. Ik wil graag benadrukken dat het Rijk hieraan niet minder belang hecht dan de Provincie Zeeland. In relatie tot het vervreemdingsvoornemen worden de thans bestaande overeenkomsten met de NV Westerscheldetunnel die zien op de borging van de zogenaamde publieke belangen, zoals beschikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van goede staat van onderhoud geïntegreerd - en waar nodig nader uitgewerkt - in een concessie-overeenkomst. In dit verband zijn recent ook toezeggingen aan de Tweede Kamer gedaan over specifiek bovenstaande belangen. Een afschrift van deze brief, inclusief bijlagen, is bijgevoegd. Ik ga ervan uit dat met name de bijlage bij de brief het door u gewenste inzicht omtrent de concessie-overeenkomst verschaft en eventuele zorgen zal wegnemen. Desgewenst ben ik bereid,

bijvoorbeeld via ambtelijk overleg, resterende vragen van de Provincie Zeeland over de concessie-overeenkomst te beantwoorden.

Vervolgens geeft u het belang van de Provincie aan bij het realiseren van een Kanaalkruising bij Sluiskil. In mijn brief aan de Tweede Kamer heb ik toegezegd het zogenaamde 'overrendement' uit de NV Westerscheldetunnel te betrekken bij het Zeeuwse project van een Kanaalkruising bij Sluiskil. Door nu over te gaan tot verkoop kan het projectrendement worden vastgesteld. Bij voortdurende overheidsexploitatie kan het 'overrendement' eerst in 2033, na afloop van de exploitatie worden vastgesteld. In die zin heb ik de Tweede Kamer gemeld dat met verkoop realisatie van de Kanaalkruising Sluiskil een stuk dichterbij komt.

Hoe hoger de opbrengst, hoe meer middelen beschikbaar zijn voor Sluiskil. Ik zal mij, feitelijk dus voor Zeeland, inspannen om een maximale opbrengst te verkrijgen. Om de door u gewenste besluitvorming mogelijk te maken, ben ik bereid u in uiterste vertrouwelijkheid gedurende het verkoopproces te informeren.

Uw vragen over een wijziging van de Tunnelwet berusten, vermoed ik, op een misverstand. Verkoop van aandelen vormt geen aanleiding om de Tunnelwet te wijzigen. De inperking die nu voorzien wordt voor de jaarlijkse maximale tariefstijging en de maximale concessieperiode kunnen binnen de ruimte die de Tunnelwet laat in de concessie-overeenkomst contractueel worden vastgelegd.

Voor wat betreft uw vraag over procedure en tijdpad wil ik allereerst melden dat momenteel de omstandigheden voor een verkoop bijzonder gunstig zijn, zoals ik ook in bijgevoegde brief aan de Tweede Kamer aangeef. In die zin heeft het mijn sterke voorkeur op zo kort mogelijke termijn een verkoopproces te starten. Ik begrijp dat Provinciale Staten op 21 april de gelegenheid heeft zich te buigen over dit onderwerp. Ik ben bereid mijn verkoopprocedure dusdanig vorm te geven dat de provincie op dat moment aan kan sluiten. Het spreekt voor zich dat indien uw Provincie besluit aan te haken, ik u alsdan informeer over de verdere procedure en het tijdpad.

Met deze verduidelijkingen van mijn kant hoop ik dat de Provincie besluit te participeren in de verkoop. Het is mijn stellige overtuiging dat een positieve opstelling van zowel Provinciale Staten als de Tweede Kamer in ons gezamenlijke belang is. Indien vervreemding van de NV Westerscheldetunnel niet dit jaar plaats vindt, ga ik ervan uit dat het project op de lange baan geschoven zal worden. Ook de aanleg van een Kanaalkruising bij Sluiskil is dan voorlopig van de baan. Zekerheid over het beschikbare overrendement ten behoeve van Sluiskil zal pas veel later ontstaan, waardoor de Provincie risico loopt bij het anticiperen daarop. Bovendien kan de Provincie niet haar verkoopopbrengst inzetten. Ik hoop van harte op uw inspanning. Graag verneem ik kort na 21 april een reactie van uw kant.

De Ministe

G. Zalm





Directie Financieringen

Provincie Zeeland  
tav de heer Suurmond  
Postbus 6001  
4330 LA Middelburg

Datum	Uw brief (Kenmerk)	Ons kenmerk
15 maart 2006	06010565DG	Fin 2006-00257 U

Onderwerp  
Reactie tav NV Westerscheldetunnel / Kanaalkruising bij Sluiskil

Geachte heer Suurmond,

Uw brief van 7 maart jl. waarin u mij informeert over de gedachtewisseling tussen uw college en Provinciale Staten heb ik in goede orde ontvangen.

Op 18 januari hebben wij gesproken over de NV Westerscheldetunnel en de Kanaalkruising bij Sluiskil en hebben in dat gesprek randvoorwaarden rond verkoop van de NV Westerscheldetunnel en aanleg van een Kanaalkruising bij Sluiskil geschetst.

In uw brief geeft u aan dat Provinciale Staten, als bevoegd orgaan rond vervreemding van aandelen, behoefte heeft aan nadere informatie en aan meer zekerheden rond een tunnel bij Sluiskil, vooraleer zij akkoord kan gaan met vervreemding van het door Zeeland gehouden pakket. Met deze brief wil ik u bijstaan de zorgen van Provinciale Staten te adresseren, zodat ook de aandelen van de Provincie in mijn thans voorziene verkoopproces aangeboden kunnen worden.

De informatiebehoefte ziet vooral op de concessie-overeenkomst. De Provincie Zeeland heeft – terecht - belangen bij het instandhouden van een veilige en kwalitatief goede verbinding. Ik wil graag benadrukken dat het Rijk hieraan niet minder belang hecht dan de Provincie Zeeland. In relatie tot het vervreemdingsvoornemen worden de thans bestaande overeenkomsten met de NV Westerscheldetunnel die zien op de borging van de zogenaamde publieke belangen, zoals beschikbaarheid, veiligheid en kwaliteit van goede staat van onderhoud geïntegreerd - en waar nodig nader uitgewerkt - in een concessie-overeenkomst. In dit verband zijn recent ook toezeggingen aan de Tweede Kamer gedaan over specifiek bovenstaande belangen. Een afschrift van deze brief, inclusief bijlagen, is bijgevoegd. Ik ga ervan uit dat met name de bijlage bij de brief het door u gewenste inzicht omtrent de concessie-overeenkomst verschaft en eventuele zorgen zal wegnemen. Desgewenst ben ik bereid,

bijvoorbeeld via ambtelijk overleg, resterende vragen van de Provincie Zeeland over de concessie-overeenkomst te beantwoorden.

Vervolgens geeft u het belang van de Provincie aan bij het realiseren van een Kanaalkruising bij Sluiskil. In mijn brief aan de Tweede Kamer heb ik toegezegd het zogenaamde 'overrendement' uit de NV Westerscheldetunnel te betrekken bij het Zeeuwse project van een Kanaalkruising bij Sluiskil. Door nu over te gaan tot verkoop kan het projectrendement worden vastgesteld. Bij voortdurende overheidsexploitatie kan het 'overrendement' eerst in 2033, na afloop van de exploitatie worden vastgesteld. In die zin heb ik de Tweede Kamer gemeld dat met verkoop realisatie van de Kanaalkruising Sluiskil een stuk dichterbij komt.

Hoe hoger de opbrengst, hoe meer middelen beschikbaar zijn voor Sluiskil. Ik zal mij, feitelijk dus voor Zeeland, inspannen om een maximale opbrengst te verkrijgen. Om de door u gewenste besluitvorming mogelijk te maken, ben ik bereid u in uiterste vertrouwelijkheid gedurende het verkoopproces te informeren.

Uw vragen over een wijziging van de Tunnelwet berusten, vermoed ik, op een misverstand. Verkoop van aandelen vormt geen aanleiding om de Tunnelwet te wijzigen. De inperking die nu voorzien wordt voor de jaarlijkse maximale tariefstijging en de maximale concessieperiode kunnen binnen de ruimte die de Tunnelwet laat in de concessie-overeenkomst contractueel worden vastgelegd.

Voor wat betreft uw vraag over procedure en tijdpad wil ik allereerst melden dat momenteel de omstandigheden voor een verkoop bijzonder gunstig zijn, zoals ik ook in bijgevoegde brief aan de Tweede Kamer aangeef. In die zin heeft het mijn sterke voorkeur op zo kort mogelijke termijn een verkoopproces te starten. Ik begrijp dat Provinciale Staten op 21 april de gelegenheid heeft zich te buigen over dit onderwerp. Ik ben bereid mijn verkoopprocedure dusdanig vorm te geven dat de provincie op dat moment aan kan sluiten. Het spreekt voor zich dat indien uw Provincie besluit aan te haken, ik u alsdan informeer over de verdere procedure en het tijdpad.

Met deze verduidelijkingen van mijn kant hoop ik dat de Provincie besluit te participeren in de verkoop. Het is mijn stellige overtuiging dat een positieve opstelling van zowel Provinciale Staten als de Tweede Kamer in ons gezamenlijke belang is. Indien vervreemding van de NV Westerscheldetunnel niet dit jaar plaats vindt, ga ik ervan uit dat het project op de lange baan geschoven zal worden. Ook de aanleg van een Kanaalkruising bij Sluiskil is dan voorlopig van de baan. Zekerheid over het beschikbare overrendement ten behoeve van Sluiskil zal pas veel later ontstaan, waardoor de Provincie risico loopt bij het anticiperen daarop. Bovendien kan de Provincie niet haar verkoopopbrengst inzetten. Ik hoop van harte op uw inspanning. Graag verneem ik kort na 21 april een reactie van uw kant.

De Minister

G. Zalm



documentnummer

110601285-dg

Zaaknummer

verwijsnummer

onderwerp

Verkoop aandelen N.V.  
Westerscheldetunnel/Kanaalkruising Sluiskil

advies/besluit

- inlijaende brief verzenden

RESUMPTIE

leden gedeputeerde staten

portefeuillehouder

paraaf



J

Suurmond, J.

vervanger

Poppelaars, A.J.G.

besluit

datum

nummer

paraaf secr. voor uitvoering

aantal te paraferen stukken

Behandeld door:

	afdeling V&V		datum 02-03-2006
--	--------------	--	------------------

parafen

Afdelingshoofd	datum	
V-V	16/3	
Fin. Toets	datum	
Jur. Toets	datum	
Directeur	datum	J
J-V	16/3	

Medeparafen

dir/afd	datum	Paraaf
FEZ		
dir/afd	datum	Paraaf
-		

geadresseerde

bericht op brief van

Adressering

Aan de Minister van Financiën  
de heer drs. G. Zalm  
Postbus 20201  
2500 EE 's-GRAVENHAGE

kenmerk geadresseerde

bijlage(n)

brief GS aan PS 061284/5

onderwerp

NV Westerscheldetunnel

aanwijzingen

verwerkt registratuur	paraaf	uiterste verzenddatum	
16 MAART 2006			
tekstverwerking	paraaf	verzenddatum brief	paraaf
		23 MAART 2006	
collationeren	paraaf	terug naar ambtenaar J/N	paraaf
		JA	
verzenden afschriften aan			nummers bijlagen

- 
- 
- 

indien meer afschriften; adreslijst toevoegen

bericht op brief van: 15 maart 2006  
uw kenmerk: Fin 2006-00257 U  
ons kenmerk: 0601285/5 dg  
afdeling: Verkeer en Vervoer  
bijlage(n): 1

Aan de Minister van Financiën  
De heer drs. G. Zalm  
Postbus 20201  
2500 EE 'S-GRAVENHAGE

behandeld door:



doorkiesnummer:

onderwerp:

verkoop aandelen NV Westerscheldetunnel/Kanaalkruising Sluiskil

verzonden: 23 MAART 2006

Middelburg, 21 maart 2006

Geachte heer Zalm,

In reactie op bovenvermelde brief delen wij u het volgende mede.

Wij gaven in onze brief van 7 maart jl. aan dat de statencommissie Sociale en Bestuurlijke Zaken van 13 februari jl. niet akkoord is gegaan met ons voorstel tot vervreemding van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel. Tevens zijn door genoemde commissie nadere eisen gesteld, alvorens wij met dit proces verder kunnen.

Bijgaand doen wij u toekomen onze brief aan Provinciale Staten, waarin staat aangegeven dat wij bereid zijn om een nieuw voorstel te doen omtrent de vervreemding van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel nadat de uitkomst bekend is van de behandeling in de diverse commissies van de Tweede Kamer.

dit moment voldoende te hebben geïnformeerd.

zitter

etaris

documentnummer

zaaknummer

verwijsnummer

*IVob02038 dg*

onderwerp

Realisatie tunnel bij Sluiskil/vervreemding aandelen NV Westerscheldetunnel

advies/besluit

1. Inhoud motie PS d.d. 21 april 2006 betreffende de vervreemding aandelen Westerscheldetunnel volgens bijgaande brieven ter kennis brengen van de Minister van Financien en de Tweede Kamer.  
2. PS volgens bijgaande brief informeren over de stand van de realisering van de tunnel bij Sluiskil.

*Resumptie*

**leden gedeputeerde staten**

portefeuillehouder  
Suurmond, J.

paraaf *het. geïnformeerd*

vervanger  
Kramer, M.

paraaf

**besluit**

datum

Nummer

paraaf

g

[Redacted]  →

*8/5/2006*  
**9 MEI 2006**

..... *23* .....

aantal te paraferen stukken  
+ 3

**behandeld door**

naam

afdeling

doorkiesnummer

datum

[Redacted]

BHR

[Redacted]

01-05-2006

**parafen**

**medeparaten**

Afdelingshoofd

datum

[Redacted]

dir/afd

datum

paraaf

Fin. Toets

datum

Jur. Toets

Datum

dir/afd

datum

paraaf

Directeur

datum

[Redacted]

**aanwijzingen**

terug naar ambtenaar J/N

JA

nummers te distribueren bijlagen

1 2 en 3

## **Uitleg DG:**

Op 21 april 2006 hebben Provinciale Staten een motie aanvaard volgens welke de aandelen van de NV Westerscheldetunnel in overheidshanden dienen te blijven. Hiermee komt een einde aan het streven van uw college om de realisatie van de tunnel bij Sluiskil te koppelen aan de verkoop van de aandelen. In verband met de bepaling van een nieuwe strategie is ervoor gekozen om deze nota DG te agenderen. Na behandeling in uw college kunnen de bijgevoegde brieven op de openbare agenda gezet worden. Geadviseerd wordt om deze nota niet openbaar te maken.

## **Samenvatting:**

Provinciale Staten hebben in hun motie van 21 april 2006 uitgesproken, dat de aandelen van de NV Westerscheldetunnel in overheidshanden dienen te blijven, en dat de Tweede Kamer en de Minister van Financiën van dit standpunt op de hoogte gesteld dienen te worden. Provinciale Staten dragen u tevens op in het verdere proces te handelen volgens deze uitspraak. Bijgevoegd zijn de concept-brieven aan genoemde instanties met betrekking tot de motie, en een concept-brief aan Provinciale Staten over de verdere aanpak. In deze nota wordt een en ander nader toegelicht.

## **Inleiding:**

Reeds vele jaren streeft de provincie Zeeland naar de realisatie van een tunnel bij Sluiskil onder het Kanaal van Gent naar Terneuzen. De tunnel is onderdeel van rijksweg N61. De aanleg van de tunnel is dus in eerste instantie een rijksverantwoordelijkheid. De programmering van rijksinfrastructuurprojecten is geregeld in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT), dat onderdeel uitmaakt van de begroting van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In de landelijke afweging van projecten scoort de tunnel bij Sluiskil onvoldoende om binnen afzienbare tijd met de reguliere MIT-gelden te kunnen worden gerealiseerd. Gezien het belang, dat de provincie hecht aan de spoedige realisatie van de tunnel is een alternatief realisatietraject in gang gezet. Dit bestaat uit:

1. Het doorlopen van de Tracéwet/MER-procedure van de tunnel bij Sluiskil. De provincie is hierbij initiatiefnemer, de ministers van Verkeer en Waterstaat, en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer vormen het bevoegd gezag.
2. Het financieren van de tunnel uit het zogenaamde overrendement van de exploitatie van de Westerscheldetunnel.

De Tracéwet/MER-procedure is inmiddels gevorderd tot het stadium van het Ontwerp-tracébesluit (OTB). Dit is een besluit van het bevoegd gezag ondermeer betreffende de voorgenomen plaats en de diepteligging van de tunnel. Het OTB doorloopt diverse procedures en mondt uit in het Tracébesluit. Dit is de basis voor het bestemmingsplan en de oenteigeningsprocedure.

De provincie Zeeland is voor 4,6% eigenaar van de NV Westerscheldetunnel. De overige aandelen zijn in handen van de Staat der Nederlanden, i.c. het Ministerie van Financiën. Het Ministerie van Financiën verlangt een rendement van 7,5% op het door de Staat geïnvesteerde vermogen in de bouw van de Westerscheldetunnel. In de door de Tweede Kamer aanvaarde motie  is vastgelegd, dat de extra inkomsten, d.w.z. de inkomsten die overblijven nadat de Staat zijn deel heeft gekregen op basis van de rendementseis van 7,5%, bestemd mogen worden voor de tunnel bij Sluiskil. Uw college heeft ter uitwerking hiervan een zogenaamde business case doen opstellen. Deze is aangeboden aan de ministeries van Verkeer en Waterstaat, en van Financiën. De aanpak van de business case is doorkruist door het voornemen van de Minister van Financiën om de aandelen van de NV Westerscheldetunnel te vervreemden. De Minister heeft de provincie Zeeland gevraagd mee te doen met de verkoop van de aandelen. Uw college heeft hiermee onder voorwaarden ingestemd. Deze betreffen de veiligheid, beschikbaarheid en de staat van onderhoud van de tunnel, het beperken van tariefstijgingen, het handhaven van een kortingsregeling voor frequente gebruikers en het realiseren van de tunnel bij Sluiskil. De onderhavige motie van Provinciale Staten heeft tot gevolg, dat voortzetting van het beleid van koppeling van de realisatie van de tunnel bij Sluiskil aan de verkoop van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel onmogelijk is geworden. In dit verband is het relevant te melden, dat er ook in de Tweede Kamer bezwaren bestaan tegen de verkoop van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel door de Minister van Financiën. Tevens is relevant, dat in Zeeuws-Vlaanderen actie gevoerd wordt voor het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel.

## **Voorgeschiedenis:**

Zie inleiding.

## **Vraag- en/of probleemstelling:**

Gezien de inhoud van de onderhavige motie dienen er twee zaken te gebeuren:

1. De Minister van Financiën en de Tweede Kamer dienen te worden geïnformeerd over de motie.
2. Er dient een nieuwe strategie te worden ontwikkeld voor de realisatie van de tunnel bij Sluiskil.

Voor de informatie van de Minister van Financiën en de Tweede Kamer zijn concept-brieven bijgevoegd (de bijlagen 1 en 2).

Wat de strategie voor de tunnel bij Sluiskil betreft, is de hoofdvraag, of de koppeling met de exploitatie van de Westerscheldetunnel in stand kan blijven. Indien de koppeling niet in stand kan blijven, is een andere wijze van financiering nodig. Welke dit ook zij, het betreft een investering waar alleen kosten mee gemoeid zijn. Er zijn geen inkomsten. Kortom een overheidsinvestering ligt het meest voor de hand. Het standpunt van rijkszijde (MIT) is bekend. Het is niet te verwachten, dat hierin door de motie van Provinciale Staten verandering komt. Voor onze eigen provincie is een investering van € 300 miljoen thans te groot. Van de gemeenten lijkt weinig te verwachten. Het bedrijfsleven heeft tot nu toe geen enkele bereidheid getoond om mee te investeren in infrastructuur. Het handhaven van de koppeling tussen de exploitatie van de Westerscheldetunnel en de realisatie van de tunnel bij Sluiskil lijkt derhalve de meest kansrijke optie.

Indien de aandelen van de NV Westerscheldetunnel niet vervreemd worden (aan een particuliere onderneming), blijft in principe de huidige verdeling van het aandelenbezit tussen de Staat en de provincie Zeeland gehandhaafd. Het is zeer de vraag, of dan op een welwillende opstelling van het Ministerie van Financiën gerekend kan worden om mee te werken aan de realisatie van de tunnel bij Sluiskil. In ieder geval mag verwacht worden, dat Financiën strenge eisen zal stellen, met name wat betreft het eigen rendement, en geen enkel risico zal willen lopen. Een andere optie is vervolgens om te trachten als provincie, eventueel in combinatie met andere partijen, de aandelen van de NV Westerscheldetunnel te verwerven. Dit dient nader te worden onderzocht. Belangrijke aspecten hierbij zijn de aankoopprijs (variërend van boekwaarde tot waarde op basis van rendementseis van Financiën en marktwaarde), het exploitatiemodel en de risico's. Op voorhand kan gesteld worden, dat er voor de financiering van de tunnel bij Sluiskil tariefsverhogingen mogelijk moeten zijn, die boven de inflatie uitgaan. Hiervoor zal voldoende bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak aanwezig dienen te zijn.

Op het ogenblik wordt gewerkt aan een nieuwe business case. Deze moet op basis van de meest recente gegevens inzicht geven in de mogelijkheden van een zodanige exploitatie van de Westerscheldetunnel, dat voldoende geld gegenereerd wordt voor de tunnel bij Sluiskil. Tevens is aan het bureau IPA Acon opdracht gegeven advies uit te brengen over de risico's. Deze gegevens komen in de loop van deze maand beschikbaar. Er wordt op gewerkt, om in de vergadering van Provinciale Staten van 30 juni 2006 over een en ander te kunnen rapporteren.

Een aspect, dat in de afgelopen tijd wellicht onderbelicht is gebleven, is het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak voor de ontwikkeling van het toltarief van de Westerscheldetunnel. In Zeeuws-Vlaanderen wordt thans actie gevoerd voor het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel. De burgemeester van Terneuzen heeft zich in de media welwillend c.q. begrijpend opgesteld inzake deze actie. Echter indien de tunnel bij Sluiskil op korte termijn gerealiseerd dient te worden, kan dit alleen uit de exploitatie van de Westerscheldetunnel, waarbij de tol gehandhaafd blijft en de tarieven met een percentage boven de inflatie stijgen. In deze zin heeft uw college zich steeds opgesteld in het overleg met het Ministerie van Financiën in de situatie van de verkoop van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel aan een particulier partij. Zonder verkoop van de aandelen zal dit niet anders zijn. Het verdient aanbeveling, dat uw college in het overleg met de desbetreffende bestuurlijke en maatschappelijke instanties begrip en draagvlak tracht te kweken.

### **Actieve informatieplicht (zie [informatieplicht](#))**

Voor de informatie van Provinciale Staten is een concept-brief (bijlage 3) bijgevoegd. In de brief is tevens de stand van zaken vermeld van de voorbereiding van de aanleg van de tunnel bij Sluiskil. In de brief is ook het voornemen vermeld om Provinciale Staten frequenter dan in het verleden het geval is geweest, te informeren over de voortgang van het project.

### **Overweging en advies:**

Provinciale Staten hebben in een motie aangegeven, dat de aandelen van de NV Westerscheldetunnel in overheidshanden dienen te blijven. Ter uitvoering van de motie zijn bijgevoegde concept-brieven opgesteld voor de Tweede Kamer en de Minister van Financiën. Provinciale Staten krijgen een afschrift van de brieven.

De wenselijkheid van de bouw van tunnel bij Sluiskil wordt door de motie van Provinciale Staten niet veranderd. De motie heeft wel tot gevolg, dat de ingeslagen koers van realisatie van de tunnel op basis van de verkoop van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel dient te worden verlaten. De bouw van de tunnel bij Sluiskil lijkt onveranderd alleen realiseerbaar door de inzet van de inkomsten uit de exploitatie van

de Westerscheldetunnel. De bereidheid van de Minister van Financiën om bij de huidige verdeling van de aandelen mee te werken aan een dergelijke opzet lijkt minimaal. Het alternatief is, dat de provincie de aandelen zelf verwerft. Om tot een zo goed mogelijke onderbouwing van de onderhandelingspositie te komen wordt thans een extern onderzoek uitgevoerd. Het is in dit verband ook van belang, dat uw college in relevante bestuurlijke en maatschappelijke contacten de positie van de provincie uiteenzet. Hierbij dient in het bijzonder gewezen te worden op de noodzaak om de toltarieven van de Westerscheldetunnel sneller te laten stijgen dan de inflatie. In dit verband wijs ik u erop, dat over een periode van 25 jaar een tariefstijging van 1% boven inflatie leidt tot een reële tariefstijging van 28%. Tariefstijgingen van 2% en 3% boven inflatie leiden over een periode van 25 jaar tot een reële tariefstijging van respectievelijk 64% en 109%. De periode van 25 jaar is gebaseerd op de voorgenomen beëindiging van de tolheffing in 2033. Het peilen van de reacties op de verschillende percentages van tariefstijging is mede van belang voor de eventuele onderhandelingen over de aankoop van de aandelen. Wanneer blijkt, dat de aanvankelijk aanvaardbaar geachte stijging van 3% boven de inflatie maatschappelijk niet haalbaar is, dient hiermee rekening gehouden te worden in de (eventuele) onderhandelingen met het Ministerie van Financiën over de aankoop van de aandelen.

### **Financiële consequenties:**

Aan de besluitvorming zijn op dit moment geen financiële consequenties verbonden.

### **Voorstel te nemen GS-Besluit (moet identiek zijn aan het voorblad):**

1. Inhoud motie PS d.d. 21 april 2006 betreffende de vervreemding aandelen Westerscheldetunnel volgens bijgaande brieven ter kennis brengen van de Minister van Financiën en de Tweede Kamer.
2. PS volgens bijgaande brief informeren over de stand van de realisering van de tunnel bij Sluiskil.

afgekeurd  
concept

bericht op brief van:

uw kenmerk:

ons kenmerk:

afdeling: **Beheer**

bijlage(n): **1**

behandeld door:

doorkiesnummer:

onderwerp: **Vervreemden aandelen NV Westerscheldetunnel**

verzonden:

Middelburg,

Geachte heer Zalm,

Als bijlage bij deze brief sturen wij u de tekst van de door Provinciale Staten van Zeeland in hun vergadering van 21 april 2006 aanvaarde motie inzake het vervreemden van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel. Na lezing van deze motie zal het u duidelijk zijn, dat wij thans geen medewerking meer kunnen verlenen aan het vervreemden van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel. Wij blijven niettemin van mening, dat het voor een spoedige realisatie van de tunnel bij Sluiskil gewenst is een koppeling te blijven leggen met de exploitatie van de Westerscheldetunnel. Wij beraden ons thans op de wijze waarop dient te gebeuren. Op voorhand sluiten wij niet de mogelijkheid uit van verwerving van een meerderheid van het aandelenbezit van de NV Westerscheldetunnel. Wij zullen u dienaangaande zo spoedig mogelijk informeren.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten,

,voorzitter

,secretaris

bericht op brief van:

Aan de Voorzitter van Provinciale Staten van Zeeland

uw kenmerk:

ons kenmerk:

afdeling: **Beheer**

bijlage(n): **2**

behandeld door:

doorkiesnummer:

onderwerp:

Vervreemden aandelen NV Westerscheldetunnel en stand van zaken voorbereiding tunnel bij Sluiskil

*afgekeurd concept*

verzonden:

Middelburg.

Geachte voorzitter,

In de vergadering van 21 april 2006 hebben Provinciale Staten van Zeeland een motie aanvaard, waarin zij zich uitspreken tegen het vervreemden van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel. Conform deze motie hebben wij de Tweede Kamer en de Minister van Financiën geïnformeerd. De desbetreffende brieven treft u als bijlagen aan.

In het tot nu toe gevolgde traject is een koppeling gelegd tussen de aanleg van de tunnel bij Sluiskil en de exploitatie van de Westerscheldetunnel. Voor het vervolg hebben wij ons beraden op het al of niet handhaven van de koppeling. Bij het loslaten van de koppeling dient de tunnel bij Sluiskil als zelfstandig project te worden gefinancierd. Tegenover de investeringen staan geen inkomsten. Separate tolheffing voor het gebruik van de tunnel bij Sluiskil is in een eerder stadium niet haalbaar gebleken. De omstandigheden zijn sindsdien niet gewijzigd, zodat deze mogelijkheid ook nu buiten beschouwing gelaten kan worden.

Een investering in infrastructuur zonder directe inkomsten behoort tot de gebruikelijke taken van de overheid. Als onderdeel van de N61 behoort de bouw van de tunnel bij Sluiskil tot de verantwoordelijkheid van het rijk. Echter in het verleden is gebleken, dat de tunnel in de prioriteitenstelling van het rijk niet zo hoog scoort, dat spoedige realisatie tot de mogelijkheden behoort. Het ligt niet in de lijn der verwachting, dat er door bovengenoemde motie verandering in het rijksstandpunt komt. Voor de provincie Zeeland is de investering van € 300 miljoen voor de tunnel bij Sluiskil een te zware financiële belasting. Van de gemeenten lijkt weinig te verwachten. Het bedrijfsleven heeft tot nu toe geen enkele bereidheid getoond om mee te investeren in publieke infrastructuur. Op basis van deze overwegingen zijn wij van mening, dat het handhaven van de koppeling tussen de exploitatie van de Westerscheldetunnel en realisatie van de tunnel bij Sluiskil de meest kansrijke optie is voor een spoedige realisatie van de Sluiskiltunnel. In dit verband komt de vraag aan de orde van de aankoop door de provincie Zeeland van (een meerderheid van) de aandelen van de NV Westerscheldetunnel. Wij laten hiernaar thans een onderzoek instellen. Wij zullen u zo spoedig mogelijk informeren over de resultaten.

De voorbereiding van de bouw van de tunnel bij Sluiskil komt zowel wat de procedurele als de financiële aspecten betreft steeds meer in een cruciale fase. In verband hiermee willen wij u frequenter dan in de afgelopen periode het geval is geweest informeren over de stand van zaken. Wat de procedurele voorbereiding betreft kunnen wij u meedelen, dat nog voor de zomervakantie het Ontwerp Tracébesluit (OTB) verwacht wordt. Het OTB is het voorlopige besluit van het zogenaamde bevoegd gezag tot de keuze voor een tunnel als oplossing voor het "probleem Sluiskil", alsmede de plaats en diepteligging van de tunnel. De ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zijn in dezen het bevoegd gezag. Het OTB doorloopt diverse procedures en mondt uit in het Tracébesluit. Dit is de basis voor

het bestemmingsplan en de eventuele onteigeningsprocedures. Als alles volgens de planning verloopt start de bouw in de tweede helft van 2008 en komt de tunnel in de loop van 2011 beschikbaar voor het verkeer. Bij het opstellen van de planning is ervan uitgegaan, dat de financiering geen vertragende factor vormt. Gelet op de huidige stand van zaken is dit allerminst zeker. Gedurende de huidige procedure van voorbereiding worden waar mogelijk de benodigde gronden langs minnelijke weg verworven.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten,

,voorzitter

,secretaris

*afgekeurd concept*

bericht op brief van:

uw kenmerk:

ons kenmerk:

afdeling: **Beheer**

bijlage(n):

behandeld door:

doorkiesnummer:

onderwerp: **Vervreemden aandelen NV Westerscheldetunnel**



verzonden:

Middelburg,

Geachte voorzitter,

Als bijlage bij deze brief sturen wij u de tekst van de door Provinciale Staten van Zeeland in hun vergadering van 21 april 2006 aanvaarde motie inzake het vervreemden van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel. De inhoud van de motie spreekt voor zich.

Wij hebben inmiddels besloten een nader onderzoek in te stellen naar de mogelijkheden om als provincie Zeeland een meerderheid van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel te verwerven. Wij hebben de Minister van Financiën dienaangaande geïnformeerd.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten,

,voorzitter

,secretaris

documentnummer

Zaaknummer

verwijsnummer

onderwerp

IV060203g

Vervreemde aandelen NV Westerscheldetunnel

advies/besluit

Brief vaststellen en verzenden

leden gedeputeerde staten

portefeuillehouder

paraaf

Suurmond, J.

vervanger

Kramer, M.

besluit

datum

nummer

paraaf secr. voor uitvoering

9 MEI 2006

23



aantal te paraferen stukken

12

Behandeld door:

naam

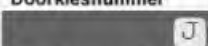
afdeling

Doorkiesnummer

datum



BHR



02-05-2006

parafen

Medeparafen

Afdelingshoofd

datum



dir/afd

datum

Paraaf

V-V

2/5

-

Fin. Toets

datum

Jur. Toets

datum

dir/afd

datum

Paraaf

Directeur

datum

3/5

-

geadresseerde

bericht op brief van

Adressering

kenmerk geadresseerde

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA 's-GRAVENHAGE

bijlage(n)

onderwerp

Vervreemde aandelen NV Westerscheldetunnel

aanwijzingen

verwerkt registratuur

paraaf

uiterste verzenddatum

tekstverwerking

paraaf

verzenddatum brief

paraaf

collationeren

paraaf

terug naar ambtenaar J/N  
JA

paraaf

verzenden afschriften aan

nummers bijlagen

1.

2.

3.

indien meer afschriften; adreslijst toevoegen



Provinciehuis Abdiij 6 Middelburg Postadres: postbus 6001 4330 LA Middelburg  
telefoon (0118) 63 10 11 fax (0118) 62 69 49

bericht op brief van:

Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA 's-GRAVENHAGE

uw kenmerk:

ons kenmerk: 0602039/23

afdeling: Beheer

bijlage(n): 1

behandeld door:

doorkiesnummer:

onderwerp: vervreemden aandelen NV Westerscheldetunnel

verzonden: 15 MEI 2006

Middelburg, 9 mei 2006

Geachte voorzitter,

Als bijlage bij deze brief sturen wij u de tekst van de door Provinciale Staten van Zeeland in hun vergadering van 21 april 2006 aanvaarde motie inzake het vervreemden van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel. De inhoud van de motie spreekt voor zich.



Tekst van de door Provinciale Staten van Zeeland in de vergadering van 21 april 2006 aanvaarde motie.

Provinciale Staten van Zeeland in vergadering bijeen op 21 april 2006

Overwegende dat:

- Het College van Gedeputeerde Staten nog steeds in gesprek is met de minister van Financiën over vervreemding van de aandelen Westerscheldetunnel.
- Het absoluut niet in het belang van Zeeland is over te gaan tot vervreemding van deze aandelen.
- Gebleken is, dat minister Zalm geen enkele toezegging heeft gedaan om een tunnel van Sluiskil snel te verwezenlijken.

Spreken als hun mening uit dat:

- De aandelen van de Westerscheldetunnel in overheidshanden dienen te blijven.
- Beheer en onderhoud van infrastructuur behoren tot de kerntaken van de overheid.

Dragen het College van Gedeputeerde Staten op deze zienswijze van Provinciale Staten aan zowel Minister Zalm als de Tweede Kamer over te brengen en in het verdere proces te handelen volgens deze uitspraak van Provinciale Staten

En gaan over tot de orde van de dag



de staten  
in hun ver  
06  
voorzitter  
griffier  
wat



51A3060160

M2

## MOTIE BETREFFENDE VERVREEMDING AANDELEN WESTERSCHELDETUNNEL

VAN DE LEDEN



Ontvangen 21 april 2006

**Provinciale Staten van Zeeland in vergadering bijeen op 21 april 2006**

Overwegende dat:

- het College van Gedeputeerde Staten nog steeds in gesprek is met de minister van Financiën over vervreemding van de aandelen Westerscheldetunnel;
- een meerderheid in de Tweede Kamer van de Vaste Kamercommissie voor Financiën zich heeft uitgesproken tegen privatisering van de aandelen Westerscheldetunnel;
- het absoluut niet in het belang van Zeeland is over te gaan tot vervreemding van deze aandelen;
- gebleken is dat minister Zalm geen enkele toezegging heeft gedaan om een tunnel van Sluiskil snel te verwezenlijken

Spreken als hun mening uit dat:

- de aandelen van de Westerscheldetunnel in overheidshanden dienen te blijven;
- beheer en onderhoud van infrastructuur behoren tot de kerntaken van de Provincie; *overheid*
- ~~alleen verkoop van de aandelen aan de Provincie nog tot de mogelijkheden kan behoren.~~

Dragen het College van Gedeputeerde Staten op deze zienswijze van Provinciale Staten aan zowel minister Zalm als de Tweede Kamer over te brengen en in het verdere proces te handelen volgens deze uitspraak van Provinciale Staten

En gaan over tot de orde van de dag







Provinciehuis Abdij 6 Middelburg Postadres: postbus 6001 4330 LA Middelburg  
telefoon (0118) 63 10 11 fax (0118) 62 69 49

bericht op brief van:

Minister van Financiën

uw kenmerk:

De heer drs. G. Zalm

ons kenmerk: 0602040/23

Postbus 20201

afdeling: Beheer

2500 EE 's-GRAVENHAGE

bijlage(n): 1

behandeld door:

doorkiesnummer:

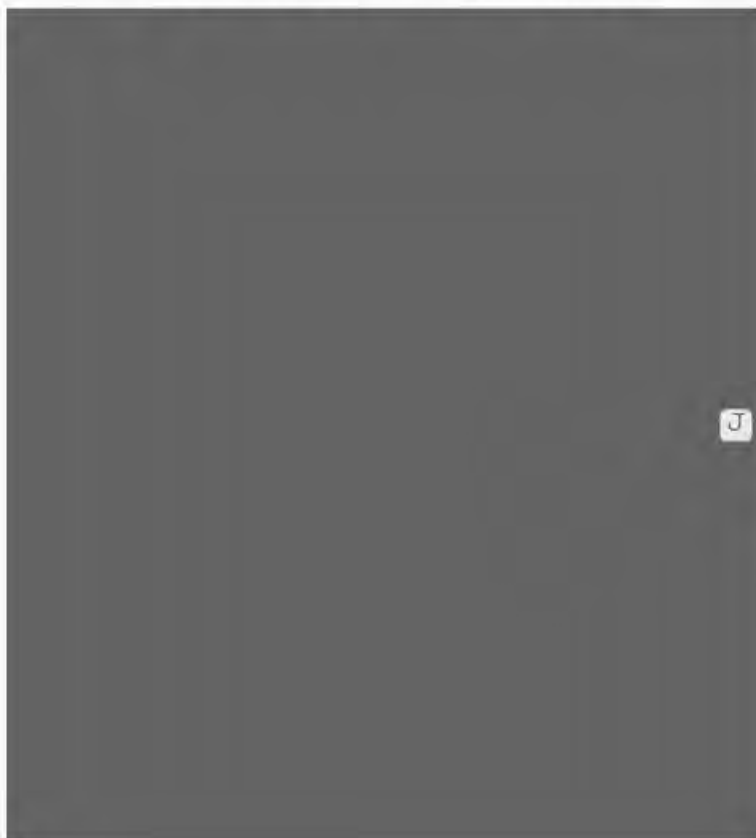
onderwerp: vervreemden aandelen NV Westerscheldetunnel

verzonden: 15 MEI 2006

Middelburg, 9 mei 2006

Geachte heer Zalm,

Als bijlage bij deze brief sturen wij u de tekst van de door Provinciale Staten van Zeeland in hun vergadering van 21 april 2006 aanvaarde motie inzake het vervreemden van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel. De inhoud van de motie spreekt voor zich.



Tekst van de door Provinciale Staten van Zeeland in de vergadering van 21 april 2006 aanvaarde motie.

Provinciale Staten van Zeeland in vergadering bijeen op 21 april 2006

Overwegende dat:

- Het College van Gedeputeerde Staten nog steeds in gesprek is met de minister van Financiën over vervreemding van de aandelen Westerscheldetunnel.
- Het absoluut niet in het belang van Zeeland is over te gaan tot vervreemding van deze aandelen.
- Gebleken is, dat minister Zalm geen enkele toezegging heeft gedaan om een tunnel van Sluiskil snel te verwezenlijken.

Spreken als hun mening uit dat:

- De aandelen van de Westerscheldetunnel in overheidshanden dienen te blijven.
- Beheer en onderhoud van infrastructuur behoren tot de kerntaken van de overheid.

Dragen het College van Gedeputeerde Staten op deze zienswijze van Provinciale Staten aan zowel Minister Zalm als de Tweede Kamer over te brengen en in het verdere proces te handelen volgens deze uitspraak van Provinciale Staten

En gaan over tot de orde van de dag

documentnummer Zaaknummer verwijsnummer

IV0602041

onderwerp Vervreemden aandelen NV Westerscheldetunnel en stand van zaken voorbereiding tunnel bij Sluiskil

advies/besluit Brief vaststellen en verzenden

leden gedeputeerde staten

portefeuillehouder paraaf Suurmond, J. vervanger Kramer, M.

besluit

datum nummer paraaf secr. voor uitvoering

9 MEI 2006

23

aantal te paraferen stukken

1

Behandeld door:

Table with columns for afdeling (BHR), Medeparafen, and dates. Includes handwritten initials and dates like 3/5.

geadresseerde

bericht op brief van Adressering Aan de Voorzitter van Provinciale Staten van Zeeland

kenmerk geadresseerde

bijlage(n) 2: inzake ver

onderwerp Vervreemden aandelen NV Westerscheldetunnel en stand van zaken voorbereiding tunnel bij Sluiskil
aanwijzingen

Table with columns for processing steps: verwerkt registratuur, tekstverwerking, collationeren, verzenden afschriften aan, and their corresponding dates and initials.

- 1.
2.
3.

indien meer afschriften; adreslijst toevoegen

Provinciehuys Abdij 6 Middelburg Postadres: postbus 6001 4330 LA Middelburg  
telefoon (0118) 63 10 11 fax (0118) 62 69 49

bericht op brief van:

De Voorzitter van Provinciale Staten van Zeeland  
t.a.v. de Statengriffier

uw kenmerk:

ons kenmerk: 0602041/23

afdeling: Beheer

bijlage(n): 2

behandeld door:

doorkiesnummer:

onderwerp: vervreemden aandelen NV Westerscheldetunnel en  
stand van zaken voorbereiding tunnel bij Sluiskil

verzonden: 15 MEI 2006

Middelburg, 9 mei 2006

Geachte voorzitter,

In de vergadering van 21 april 2006 hebben Provinciale Staten in meerderheid een motie aanvaard, waarin zij, na enkele overwegingen (waaronder "geen enkele toezegging voor de tunnel Sluiskil"), uitspreken dat "de aandelen van de Westerscheldetunnel in overheidshanden dienen te blijven". De betreffende motie hebben wij met een begeleidende brief aan zowel de Minister van Financiën als aan de leden van de Tweede Kamer overgebracht. De betreffende correspondentie treft u als bijlagen aan.

In de betreffende motie werd ons college voorts opgedragen om in het verdere proces te handelen volgens deze uitspraak van Provinciale Staten. Hieronder informeren wij u daarover.

Als de aandelen van de NV Westerscheldetunnel in overheidshanden dienen te blijven, zijn naar onze mening de volgende twee scenario's denkbaar:

1. De Minister van Financiën ziet (evenals de provincie Zeeland) af van de verkoop van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel.
2. De Minister van Financiën biedt zijn aandelenpakket (geheel of gedeeltelijk) te koop aan, aan de provincie Zeeland.

In eerstgenoemde scenario, blijft de huidige aandeelhouderssituatie voortbestaan. In het tweede scenario zijn een aantal onderwerpen van belang, die nader onderzoek vergen en waarvoor door uw staten overigens al eerder aandacht is gevraagd: grofweg, de aankoopprijs en de mogelijke risico's voor onze provincie. Naar beide scenario's laten wij inmiddels een rekenkundig onderzoek uitvoeren. Daarbij betrekken wij overigens ook de mogelijkheden tot realisering van de gewenste tunnel bij Sluiskil. En wel om de volgende reden.

De voorbereiding van de bouw van de tunnel bij Sluiskil komt wat de procedurele aspecten betreft steeds meer in een cruciale fase. Nog voor de zomervakantie valt het Ontwerp Tracébesluit (OTB) te verwachten. Het OTB is het voorlopige besluit van het zogenaamde bevoegd gezag tot de keuze voor een tunnel als oplossing voor het "probleem Sluiskil", alsmede de plaats en diepteligging van de tunnel. De ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zijn in dezen het bevoegd gezag. Het OTB doorloopt diverse procedures en mondt uit in het Tracébesluit. Dit is de basis voor het bestemmingsplan en de eventuele onteigeningsprocedures. Als alles volgens de planning verloopt start de bouw in de tweede helft van 2008 en komt de tunnel in de loop van 2011 beschikbaar voor het verkeer. Bij het opstellen van de planning is ervan uitgegaan, dat de financiering geen vertragende factor vormt. Gedurende de huidige procedure van voorbereiding worden waar mogelijk de benodigde gronden langs minnelijke weg verworven.

Wij zullen u informeren over de resultaten van de onderzoeken. Over de wijze waarop dat gestalte krijgt, beraden wij ons omdat het hierbij om informatie gaat die de financiële positie van de provincie Zeeland en het Ministerie van Financiën aanmerkelijk raakt. Het *moment* waarop, is mede afhankelijk van de besluitvorming in "Den Haag".

Thans is "Den Haag" namelijk aan zet om nader positie te bepalen. Dat is een gevolg naar aanleiding van de behandeling in de commissie Financiën van de Tweede Kamer op 30 maart 2006 én de bovengenoemde motie van Provinciale Staten van Zeeland.

Indien wordt besloten of geconcludeerd dat de aandelenverkoop door de Minister van Financiën "onverkort" wordt doorgezet, dan zullen wij ons daarover met u beraden: de provincie Zeeland verkoopt mee, of niet.

Wij hopen u hiermede voorlopig voldoende te hebben geïnformeerd over de wijze waarop wij gevolg hebben gegeven aan eerder vermelde motie.



GS 13/06/2006 en 20/06/2006

Uitnodiging aan PS voor informatiebijeenkomst en notitie gang van zaken  
aandelenverkoop NV Westerscheldetunnel tbv financiering aanleg  
Tunnel Sluiskil

documentnummer

zaaknummer

verwijsnummer

I&V 0602649

onderwerp

Vervreemden aandelen NV WST/bouw tunnel bij Sluiskil

advies/besluit

Het Presidium van Provinciale Staten verzoeken een besloten bijeenkomst van de commissies SBZ en E&M te beleggen, waarin informatie gegeven wordt over mogelijke ontwikkelingen in het aandelenbezit van de NV WST en de bouw van tunnel bij Sluiskil. De desbetreffende brief en nota in resumptie vaststellen na het bestuurlijk overleg met de Minister van Financiën op 13 juni 2006.

0602650

*Resumptie*

leden gedeputeerde staten

portefeuillehouder paraaf  
Suurmond, J.

vervanger paraaf  
Kramer, M.

besluit

datum Nummer paraaf secretaris voor uitvoering

*voorgelegd  
a. b. c. d. e. f. g. h. i. j. k. l. m. n. o. p. q. r. s. t. u. v. w. x. y. z.*

13 JUNI 2006

13

aantal te paraferen stukken  
2

behandeld door

naam afdeling BHR datum 07-06-2006

parafen

Afdelingshoofd  
V.V.  
Fin. Toets

Jur. Toets

Directeur  
D.V.

medeparafen

dir/afd -FEZ datum 12/6

dir/afd datum paraaf

aanwijzingen

terug naar ambtenaar J/N JA

en bijlagen 2 (brief incl bijlagen + voorbereid. best. overleg)

12 juni 2006

j:\fez\jda\organisaties\deelnemingen\mv westerscheldetunnel\diversen\evaluatie staatsdeelnemingen\bestuurlijk overleg minister zaalm dd 13 juni 2006\gs-nota informatiebijeenkomst sbz-eenm 26 juni 2006 (i&v 0602649).doc

## **Uitleg DG:**

De bijgevoegde stukken zijn van belang voor de provinciale onderhandelingspositie.

## **Samenvatting:**

Provinciale Staten hebben in hun vergadering van 21 april 2006 een motie aanvaard, waarin zij zich uitspreken tegen de verkoop aan een private onderneming van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel (hierna NV WST te noemen). Provinciale Staten zijn van mening, dat de aandelen in overheidshanden zouden moeten blijven. De motie is ter kennis gebracht aan de Tweede Kamer en de Minister van Financiën. Hiermee is voorlopig een einde gekomen aan de lopende onderhandelingen tussen uw college en de Minister van Financiën om in het kader van het vervreemden van de aandelen van de NV WST garanties te verkrijgen over de realisatie van de tunnel bij Sluiskil.

Inmiddels is een extern onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheid om als provincie Zeeland alle aandelen te verwerven en zijn de berekeningen geactualiseerd om uit de exploitatie van de Westerscheldetunnel de bouw van de tunnel bij Sluiskil te financieren. De nieuwe gegevens dienen ter kennis van Provinciale Staten gebracht te worden. Op basis van de motie van Provinciale Staten dient vervolgens een strategie ontwikkeld te worden voor zowel de problematiek van het vervreemden van de aandelen van de NV WST als de bouw van de tunnel bij Sluiskil. De aan Provinciale Staten te verstrekken informatie bevat vertrouwelijke gegevens. In verband hiermee wordt voorgesteld om een besloten bijeenkomst van de commissies SBZ en E&M te beleggen. Een daartoe strekkende brief aan de voorzitter van het Presidium met als bijlagen een nota over de mogelijke ontwikkelingen in het aandelenbezit en de verslag van het externe onderzoek zijn bijgevoegd. Vaststelling in resumptie na het bestuurlijk overleg met de Minister van Financiën op 13 juni 2006.

## **Inleiding/voorgeschiedenis:**

In de vergadering van Provinciale Staten van 19 mei 2006 leidde de verstrekte correspondentie betreffende de afhandeling van de motie van 21 april 2006 tot de nodige discussie. Er valt niet aan de indruk te ontkomen, dat Provinciale Staten nog steeds een aanzienlijke informatie-achterstand hebben. Deze dient te worden ingelopen. Tevens dienen zij te worden geïnformeerd over de meest recente ontwikkelingen en onderzoeken.

## **Vraag- en/of probleemstelling:**

De eerder ingeslagen weg van de koppeling van de realisatie van de tunnel bij Sluiskil en het vervreemden van de aandelen van de WST wordt niet gesteund door Provinciale Staten. Er dient een nieuwe beleidslijn te worden ontwikkeld, die gesteund wordt door PS. Daartoe dient de informatieachterstand te worden weggewerkt en dienen PS te worden betrokken bij het kiezen van een nieuwe strategie.

## **Actieve informatieplicht (zie informatieplicht)**

Brief aan PS/voorzitter Presidium bijgevoegd (bijlage 1).

## **Overweging en advies:**

Provinciale Staten hebben een informatieachterstand met betrekking tot het vervreemden van de aandelen van de NV WST. Recent zijn ook de resultaten beschikbaar gekomen van een extern onderzoek naar de mogelijkheden om als provincie Zeeland zelf alle aandelen van de NV WST te verwerven. Daarnaast zijn de berekeningen geactualiseerd om vanuit de exploitatie van de Westerscheldetunnel te komen tot de realisatie van de tunnel bij Sluiskil. PS dienen over deze zaken volledig geïnformeerd te worden en te worden betrokken bij de verdere beleidsontwikkeling. De te overleggen gegevens zijn voor een deel afkomstig van derden en door deze derden als vertrouwelijk bestempeld. Openbaarmaking van deze gegevens zou kunnen leiden tot verstoring van de markt en daardoor tot het risico op schadeclaims. Bovendien kan openbaarmaking nadelig zijn voor de financiële positie van de provincie en de NV Westerscheldetunnel en voor de provinciale onderhandelingspositie in de vervolprocedure. In verband hiermee wordt voorgesteld om PS vertrouwelijk te informeren in een besloten vergadering van de commissies SBZ en E&M. Hiertoe is in principe reeds de avond van 26 juni 2006 gereserveerd. De desbetreffende brief aan het Presidium is bijgevoegd, evenals een nota met een beschrijving van mogelijke ontwikkelingen en het verslag van het externe onderzoek. Met het verzenden van de brief dient overigens gewacht te worden tot na het bestuurlijk overleg met de Minister van Financiën op 13 juni 2006. Zonodig dienen brief en nota nog te worden gewijzigd. Ter voorbereiding op het bestuurlijk overleg is ook een kort overzicht gegeven van de mogelijke scenario's die denkbaar zijn (bijlage 2). In alle gevallen is het de Minister van Financiën die de eerstvolgende stap zal zetten.

## **Financiële consequenties:**

Er zijn thans geen financiële consequenties.

**Voorstel te nemen GS-Besluit (moet identiek zijn aan het voorblad):**

Het presidium van Provinciale Staten verzoeken een besloten bijeenkomst van de commissie SBZ en E&M te beleggen, waarin informatie gegeven wordt over mogelijke ontwikkelingen in het aandelenbezit van de NV WST en de bouw van tunnel bij Sluiskil. De desbetreffende brief en nota in resumptie vaststellen na het bestuurlijk overleg met de Minister van Financiën op 13 juni 2006.

## Voorbereiding bestuurlijk overleg met Minister Zalm d.d. 13 juni 2006

Opgesteld door [REDACTED] d.d. 8 juni 2006

### **Inleiding**

Op 13 juni vindt er bestuurlijk overleg plaats over de stand van zaken in het dossier aandelenverkoop NV Westerscheldetunnel. Het gesprek heeft tot doelstelling te bezien wat de verdere mogelijkheden zijn voor de beide aandeelhouders. Daarom is het met name wat betreft de minister primair een overleg over aandelenverkoop. Maar omdat er vanuit Zeeland steeds op is gewezen dat er een onlosmakelijke relatie ligt met de realisatie van de Sluiskiltunnel zal ook de portefeuillehouder infrastructuur aan het overleg deelnemen.

Duidelijk is dat de minister in een lastige positie zit. Hij moet richting Tweede Kamer op korte termijn aangeven hoe hij verder gaat in het dossier, maar de Tweede Kamer lijkt zich daarbij in belangrijke mate te richten op de positie van de Provincie Zeeland. Dat dwingt de minister tot nadere afstemming met Zeeland, hetgeen dus op 13 juni zal plaatsvinden. In feite is de minister aan zet. Daarbij zijn een viertal scenario's denkbaar die hierna kort worden toegelicht:

**Mogelijkheid 1:** de minister gaat door met de verkoop van zijn eigen aandelen. Dit betekent dat hij 95,4% van de aandelen via een veilingproces tegen een zo hoog mogelijke prijs probeert te verkopen aan een marktpartij. Formeel kan dit, hij heeft die bevoegdheid o.g.v. de Comptabiliteitswet. In de praktijk lijkt dit geen realistisch scenario, want dan negeert hij in feite de Tweede Kamer met alle mogelijke politieke gevolgen van dien.

**Mogelijkheid 2:** de minister is alsnog bereid een garantstelling te verlenen bij een gezamenlijke aandelenverkoop aan een marktpartij. De minister zal als tegenprestatie wel vooraf zekerheid willen hebben over de instemming door GS, PS en Tweede Kamer. GS heeft eerder per brief kenbaar gemaakt dat gezamenlijke verkoop onder die conditie wat haar betreft doorgang kan vinden. Dat geldt in de huidige situatie niet voor PS. Met name de rol van het CDA is hierin doorslaggevend omdat deze partij door de omvang in staat is de stemverhouding in PS te laten doorslaan. Dit vergt wel een koerswijziging omdat de motie tegen verkoop mede door het CDA is ingediend.

**Mogelijkheid 3:** de minister besluit tot het stopzetten van het verkoopproces. In dat geval kan één van de opties in de notitie aan de commissie SBZ worden weggestreept, namelijk verwerving door de Provincie Zeeland. Dan moet de Sluiskiltunnel dus via de businesscase worden gerealiseerd. Dat kan, maar vergt de instemming van de minister als aandeelhouder van de NV Westerscheldetunnel in een later stadium. Doelstelling is te achterhalen in hoeverre daartoe bereidheid bestaat bij de minister.

**Mogelijkheid 4:** de minister biedt zijn aandelenpakket te koop aan aan de Provincie Zeeland. Deze optie past binnen de motie die in PS is aangenomen, want de aandelen van de NV blijven in dat geval in handen van de overheid. Essentieel is de prijs die hij voor die aandelen vraagt. Doelstelling is te achterhalen hoe ver hij daarin wil gaan. Dat kan dan vervolgens worden afgezet tegen de conclusies uit het onderzoek door IPA-ACON.

documentnummer  
I&V 0602650

Zaaknummer

verwijsnummer  
I&V 0602649

onderwerp  
Vervreemden aandelen NV Westerscheldetunnel en  
bouw tunnel bij Sluiskil

advies/besluit

Brief in resumptie vaststellen en verzenden

**leden gedeputeerde staten**

portefeuillehouder paraaf

Suurmond, J.

vervanger

Kramer, M.

**besluit**

datum

nummer

paraaf secr. voor uitvoering

13 JUNI 2006

13

aantal te paraferen stukken

1

**Behandeld door:**

naam	afdeling	Doorkiesnummer	datum
[Redacted]	BHR	[Redacted]	08-06-2006

**parafen**

	afdeling	Doorkiesnummer	datum
Afdelingshoofd	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]
Fin. Toets	paraaf	[Redacted]	12/6
Jur. Toets	paraaf	[Redacted]	[Redacted]
Directeur	[Redacted]	[Redacted]	[Redacted]

**geadresseerde**

bericht op brief van

Adressering

Aan de Voorzitter van Provinciale Staten van Zeeland

kenmerk geadresseerde

bijlage(n): Twee

onderwerp

Vervreemden aandelen NV Westerscheldetunnel en stand van zaken voorbereiding tunnel bij Sluiskil

**aanwijzingen**

verwerkt registratuur	paraaf	uiterste verzenddatum
tekstverwerking	paraaf	verzenddatum brief
collationeren	paraaf	terug naar ambtenaar J/N JA
verzenden afschriften aan		nummers bijlagen
1. [Redacted]		Alle
2. [Redacted]		Alle
3. [Redacted]		Alle

indien meer afschriften; adreslijst toevoegen

bericht op brief van:

Aan de Voorzitter van Provinciale Staten van Zeeland

uw kenmerk:

ons kenmerk: I&V 0602650

afdeling: Beheer

bijlage(n): 2

behandeld door:

doorkiesnummer:

onderwerp: Vervreemden aandelen NV Westerscheldetunnel en stand van zaken voorbereiding tunnel bij Sluiskil

*hier verzonden*

verzonden:

Middelburg,

Geachte voorzitter,

In de vergadering van 21 april 2006 hebben Provinciale Staten van Zeeland een motie aanvaard, waarin zij zich uitspreken tegen het vervreemden van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel. Op basis van de motie hebben wij extern onderzoek laten verrichten naar de mogelijkheden om als provincie Zeeland de volledige eigendom van de aandelen te verkrijgen. Tevens hebben wij de berekeningen laten actualiseren om uit de exploitatie van de Westerscheldetunnel te komen tot realisatie van de tunnel bij Sluiskil. Wij willen Provinciale Staten graag op de hoogte brengen van de nieuwste gegevens. Wij verzoeken u hiertoe een infobijeenkomst voor de commissie Sociale en Bestuurlijke Zaken en de commissie Economie & Mobiliteit te beleggen. Hiertoe is in principe reeds de avond van 26 juni 2006 gereserveerd. De te overleggen gegevens zijn voor een deel afkomstig van derden en door deze derden als vertrouwelijk bestempeld. Openbaarmaking van deze gegevens zou kunnen leiden tot verstoring van de markt en daardoor tot het risico op schadeclaims. Bovendien kan openbaarmaking nadelig zijn voor de financiële positie van de provincie en de NV Westerscheldetunnel en voor de provinciale onderhandelingspositie in de vervolgpprocedure. In verband hiermee dient de bijeenkomst naar onze mening een besloten karakter te hebben.

Bijgevoegd zijn de "Notitie stand van zaken aandelenverkoop NV Westerscheldetunnel" en het door IPA-ACON Advies BV opgestelde rapport inzake de eventuele verwerving van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten,

,voorzitter

,secretaris

# Notitie stand van zaken aandelenverkoop NV Westerscheldetunnel

Versie d.d. 12 juni 2006

## 1. Inleiding

Op 21 april 2006 hebben Provinciale Staten een motie aanvaard, waarin zij uitspreken, dat de aandelen van de NV Westerscheldetunnel in overheidshanden dienen te blijven. De tekst van de motie is als bijlage 1 bijgevoegd. Aanleiding voor de motie is het voornemen van de Minister van Financiën om de aandelen van de NV te vervreemden. De Minister beheert namens de Staat der Nederlanden 95,4% van de aandelen. De provincie Zeeland is voor 4,6% eigenaar.

Naar aanleiding van een brief van Gedeputeerde Staten over de afdoening van de motie en de stand van zaken van de voorbereiding van de tunnel bij Sluiskil, hebben Provinciale Staten in hun vergadering van 19 mei 2006 opnieuw gediscussieerd over het aandelenbezit. Gehoord deze discussie hebben wij er behoefte aan om aan Provinciale Staten informatie te geven over de mogelijke ontwikkelingen in het aandelenbezit van de NV Westerscheldetunnel en de consequenties ervan. Wij hebben hiertoe de voorliggende notitie opgesteld. Achtereenvolgens gaan wij in op:

- De voorgeschiedenis.
- Het scenario, waarin de Minister van Financiën afziet van de verkoop van de aandelen aan een marktpartij.
- Het scenario, waarin de Minister van Financiën de verkoop van de aandelen aan een marktpartij doorzet.

In de afgelopen tijd is voor de realisatie van de tunnel bij Sluiskil een relatie gelegd met de exploitatie van de Westerscheldetunnel. De Tweede Kamer heeft via de "motie [redacted]" (zie bijlage 2) uitgesproken, dat het zogenaamde overrendement op de exploitatie van de Westerscheldetunnel ten goede dient te komen aan de realisatie van de tunnel bij Sluiskil. In verband hiermee zullen bij elk scenario de consequenties voor de tunnel bij Sluiskil in beeld worden gebracht. Het overrendement betreft de winst van de Westerscheldetunnel die overblijft als is voldaan aan de intern rendementseis van de aandeelhouders.

## 2. De voorgeschiedenis

Aan de opening van de Westerscheldetunnel op 15 maart 2003 zijn vele jaren van overleg en voorbereiding voorafgegaan. Steeds was de financiële dekking een probleem, totdat het Ministerie van Financiën bereid bleek te zijn de belangrijkste risicodrager te worden voor de bouw van de tunnel. Het Ministerie heeft samen met de provincie Zeeland de NV Westerscheldetunnel opgericht, hierna te noemen de NV WST. Deze NV is verantwoordelijk voor de bouw en de exploitatie van de tunnel. De provincie is voor 4,6% eigenaar van de aandelen van de NV WST. Dit is gebaseerd op een eerder afgesproken provinciale bijdrage van fl. 75 miljoen in de bouw van de tunnel. Het Rijk heeft vanaf het begin de eis gesteld van een intern rendement van 7,5% op het door de Staat geïnvesteerde vermogen.

De belangrijkste inkomstenbronnen van de NV WST zijn de tolopbrengsten en de bijdragen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, en van de Provincie Zeeland. De bijdragen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en van de Provincie Zeeland zijn gebaseerd op de vroegere bijdragen aan de exploitatie van de veerverbindingen over de Westerschelde. Ter illustratie: in 2005 bedroegen de tolopbrengsten € 22 miljoen en de bijdragen van Verkeer en Waterstaat en de provincie samen € 43 miljoen.

De exploitatie van de Westerscheldetunnel is geregeld in de Tunnelwet Westerschelde. Hierin staan ondermeer bepalingen over de mogelijke ontwikkeling van de tarieven en de periode van tolheffing. De uitgangspunten van de provincie daarbij waren:

- Einde veertarief is begin toltarief.
- Kortingsregeling voor frequente gebruikers.
- Tolheffing gedurende 30 jaar.
- Tariefontwikkeling volgt de inflatie.

Tot nu toe kon een en ander worden gerealiseerd, met uitzondering van de tariefstijging in 2006. Als belangrijkste aandeelhouder heeft het Ministerie van Financiën een tariefstijging boven inflatie bedongen. De motivering voor deze opstelling is, dat de ontwikkeling van het gebruik van de tunnel achterblijft bij de prognose. De extra tariefstijging werd door het Ministerie van Financiën noodzakelijk geacht om het vereiste intern rendement van 7,5% te halen.

Het tot stand komen van de Westerscheldetunnel is een belangrijke stap geweest voor de verdere ontwikkeling van de haven- en industriegebieden van het Sloe en het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Door de Westerscheldetunnel worden beide gebieden rechtstreeks met elkaar verbonden en wordt aansluiting verkregen op de nationale hoofdwegennetten van België en Nederland. De kwaliteit van de toeleidende wegen naar de Westerscheldetunnel laat echter te wensen over. De provincie wil de route door de Westerscheldetunnel tussen de A58 en de grensovergang bij Zelzate over de gehele lengte dubbelbaans maken en voorzien van ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen. Daartoe dienen de Sloeweg en de Traktaatweg te worden gereconstrueerd. Als alternatief voor de brug bij Sluiskil dient het Kanaal van Gent naar Terneuzen te worden gekruist door een tunnel.

Voor de financiering van de werken aan de Sloeweg en de Traktaatweg komen middelen beschikbaar in het kader van de verdragen over de verdieping van de Westerschelde. Voor de reconstructie van de Sloeweg loopt de MER-procedure reeds. De MER-procedure voor de Traktaatweg wordt voorbereid.

De financiële dekking van de investering in de tunnel bij Sluiskil is echter reeds lang een probleem. De huidige brug maakt onderdeel uit van rijksweg N61. De aanleg van een tunnel kan dan ook gezien worden als een rijksverantwoordelijkheid. Het rijk maakt voor de besteding van zijn investeringsmiddelen een afweging op landelijk niveau in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In de landelijke afweging scoort de tunnel bij Sluiskil onvoldoende om voor realisatie op korte termijn in aanmerking te komen. De

Provincie Zeeland heeft vervolgens zelf het initiatief genomen om voor de tunnel bij Sluiskil de MER-procedure te starten. De rijksoverheid i.c. de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zijn bereid gebleken om als "bevoegd gezag" in de procedure op te treden. Dit brengt tevens met zich mee, dat de MER-procedure gecombineerd kan worden met de Tracéwetprocedure, dit is de procedure die gebruikelijk gevolgd wordt voor rijksprojecten. De combinatie van Tracéwet- en MER-procedure leidt tot verkorting van de proceduretijden. De procedure is nu zover gevorderd, dat nog voor de zomervakantie het Ontwerp Tracébesluit (OTB) verwacht wordt. Het OTB is het voorlopige besluit van het bevoegd gezag tot de keuze voor een tunnel als oplossing voor het "probleem Sluiskil", alsmede de plaats en diepteligging van de tunnel. Het OTB doorloopt diverse procedures en mondt uit in het Tracébesluit. Dit is de basis voor het bestemmingsplan en de eventuele onteigeningsprocedures. Als alles volgens de planning verloopt start de bouw in de tweede helft van 2008 en komt de tunnel in de loop van 2011 beschikbaar voor het verkeer. Bij het opstellen van de planning is ervan uitgegaan, dat de financiële dekking geen vertragende factor vormt. Gelet op de huidige stand van zaken is dit allerm minst zeker. Gedurende de huidige procedure van voorbereiding worden waar mogelijk de benodigde gronden langs minnelijke weg verworven.

Het initiatief van de Provincie Zeeland tot het doen van de Tracéwet/MER-procedure heeft ertoe geleid, dat de tunnel bij Sluiskil is opgenomen in het MIT, echter met de kanttekening, dat de financiering buiten het MIT om geregeld dient te worden.

Wat de financiële dekking van de investering in de tunnel bij Sluiskil betreft is in eerste instantie tolheffing voor het gebruik van deze tunnel bezien. Dit blijkt in de praktijk niet haalbaar te zijn. Veel verkeer zal uitwijken naar de bestaande oeververbindingen om zodoende de tol te ontlopen. Tolheffing op de bestaande verbindingen is wettelijk niet mogelijk, en zou ook op enorme maatschappelijke weerstand stuiten. Vervolgens is bezien of financiering uit de exploitatie van de Westerscheldetunnel tot de mogelijkheden behoort. De motie  biedt mogelijkheden om de (eventuele) winst te benutten, die overblijft nadat is voldaan aan de intern rendementseis van het Ministerie van Financiën. Hierover is overleg gevoerd met de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Financiën. Tot resultaat heeft dit echter niet geleid vanwege een beleidswijziging bij het Ministerie van Financiën. In de periodieke evaluatie van de staatsdeelnemingen komt het Ministerie van Financiën eind 2003 tot het oordeel, dat deelname in de NV WST niet langer noodzakelijk is. Vervolgens laat het ministerie onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheden om de aandelen te vervreemden. Dit betekent niet, dat de tunnel voor altijd in particuliere handen komt. Voor de periode tot het einde van de tolheffing in 2033 wordt een concessie verleend voor de exploitatie en de tolheffing. Aan de concessie dienen voorwaarden te worden verbonden m.b.t. de veiligheid, beschikbaarheid, staat van onderhoud, tariefstelling- en ontwikkeling, risicoverdeling etc. Na het beëindigen van de concessie vervalt de tolheffing en komt de tunnel in beheer en onderhoud bij Rijkswaterstaat.

Het onderzoek van het ministerie is erop gericht inzicht te krijgen in de mogelijke opbrengst van het vervreemden van de aandelen. De conclusie is, dat de opbrengst van de aandelen voldoende zal zijn om het door het ministerie verlangde intern rendement van 7,5% te realiseren. De Minister van Financiën heeft ons vervolgens

gevraagd wat wij in dat geval met onze eigen aandelen doen: meeverkopen of niet meeverkopen. Gezien de ingezette beleidslijn om de tunnel bij Sluiskil te realiseren uit de exploitatie van de Westerscheldetunnel hebben wij in de onderhandelingen met Financiën aangegeven onder de voorwaarden mee te willen verkopen. De voorwaarden betreffen onder meer de garantie voor het beschikbaar komen van voldoende financiële middelen voor de tunnel bij Sluiskil.

Inmiddels stuit de verkoop van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel ook op bezwaren bij de Tweede Kamer. Gezien de motie van Provinciale Staten van 21 april 2006 is op dit moment geen sprake van voortgaande onderhandelingen met Financiën. De minister beraadt zich op de ontstane situatie. In het onderstaande wordt nader ingegaan op mogelijke vervolgstappen en hun consequenties.

### **3. Het scenario waarin Financiën niet verkoopt aan een marktpartij**

Indien Financiën afziet van het voornemen tot verkoop aan een marktpartij blijven de aandelen in bezit van de overheid en wordt voldaan aan de motie van 21 april 2006. Vervolgens dient de vraag zich aan, hoe in dit scenario de aanleg van de tunnel bij Sluiskil gerealiseerd kan worden. Hiertoe zijn verschillende mogelijkheden:

- Dekking via het MIT, eventueel met voorfinanciering door de provincie;
- Dekking uit eigen middelen van de provincie;
- Dekking uit de exploitatie van de Westerscheldetunnel bij gelijkblijvend aandelenbezit tussen Financiën de provincie;
- Dekking uit de exploitatie van de Westerscheldetunnel bij het volledig verwerven van de aandelen door de provincie Zeeland.

Deze mogelijkheden zijn hieronder nader belicht:

#### Dekking uit het MIT

Zoals reeds eerder is aangegeven scoort de tunnel bij Sluiskil onvoldoende om voor spoedige realisatie met reguliere MIT-gelden in aanmerking te komen. Pas na 2015 ontstaat er weer enige ruimte in het MIT. Gesteld, dat het mogelijk is om de tunnel bij Sluiskil op het MIT te krijgen voor realisatie na 2015, dan is het nog niet zeker, dat de financiële middelen ook (tijdig) beschikbaar komen. In de relatief lange periode tot 2015 kunnen nieuwe beleidsontwikkelingen bij het rijk leiden tot nieuwe prioriteiten.

#### Dekking uit eigen middelen van de Provincie Zeeland

Tijdens de vergadering van Provinciale Staten afgelopen mei werd de suggestie gedaan te bezien in hoeverre de provincie in staat is om voor eigen rekening de tunnel bij Sluiskil aan te leggen. Daarbij werd gerefereerd aan het dividend dat wij jaarlijks ontvangen uit hoofde van ons aandeelhouderschap DELTA NV. Hoewel wij inmiddels jaarlijks een fors dividend ontvangen (afgelopen jaar € 25 miljoen) moge duidelijk zijn dat dit bedrag niet vrij ter besteding staat. Het dividend wordt reeds als algemeen dekkingsmiddel ingezet om de lopende begroting te dekken, alsmede om nieuw beleid mee te bekostigen.


De bouw van de Sluiskiltunnel vergt een investering van naar verwachting € 300 miljoen. Daarbij komt dat ook de rentelasten, de onderhoudslasten en de overige exploitatielasten voor rekening van de provincie komen. En dan is nog geabstraheerd van de risico's voor de provincie. Indien de investering bijvoorbeeld 5% hoger uitvalt, dan ontstaat al direct een tekort van € 15 miljoen op het investeringskrediet. De kapitaal- en exploitatielasten bedragen in dit scenario zo'n € 25 miljoen per jaar, een bedrag dat niet beschikbaar is binnen de begroting.

Uiteraard hebben wij in het verleden de overweging gemaakt om zelf zorg te dragen voor de financiële dekking van de aanleg en exploitatie. Gelet op de omvang van het project in verhouding tot de reguliere exploitatie van de Provincie Zeeland zijn wij echter al snel tot de conclusie gekomen dat deze optie onhaalbaar is.

#### Dekking uit de exploitatie van de NV Westerscheldetunnel bij ongewijzigde verhoudingen in het aandelenbezit

Bij deze optie zijn we in feite weer terug bij waar we in november 2004 waren gebleven. Op dat moment heeft het Ministerie van Financiën te kennen gegeven zijn aandelen te willen verkopen. Tot die tijd was de Provincie Zeeland druk bezig om aan de hand van een business case te onderzoeken of de Sluiskiltunnel door de NV Westerscheldetunnel gebouwd en geëxploiteerd zou kunnen worden en zo ja, hoe. Dit onderzoek is afgerond in maart 2005 en toonde aan dat bouw en exploitatie door de NV Westerscheldetunnel mogelijk is indien de beide aandeelhouders ermee zouden instemmen dat er 20 jaar langer tol geheven zou worden. Er zijn natuurlijk vele uitgangspunten gehanteerd, maar het 20 jaar langer tol heffen vormde het financiële fundament onder de business case.

Een ander belangrijk uitgangspunt vormde dat het jaarlijks onderhoud aan de Sluiskiltunnel zou worden betaald uit een verhoging van de jaarlijkse exploitatiebijdrage door de het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Provincie Zeeland. Gelet op de bestaande verhoudingen tussen beide partijen kwam dit erop neer dat het onderhoud nagenoeg geheel door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zou moeten worden betaald. Dit uitgangspunt is destijds door ons gehanteerd, maar daarbij moet vermeld worden dat hierover door het betreffende ministerie nooit enige toezegging is gedaan.

Een derde belangrijk uitgangspunt vormde het intern rendement. In onze berekeningen is ervan uitgegaan dat deze terugliep van 7,9% (niveau op het moment dat de berekeningen werden gemaakt) naar 7,5% (het percentage dat bij de bouw van de Westerscheldetunnel als norm is gehanteerd door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en dat nu door het Ministerie van Financiën wordt gebruikt als normpercentage). Door het teruglopen van het intern rendement werd meteen invulling gegeven aan de Motie  waarin de regering wordt voorgesteld het overrendement beschikbaar te stellen voor de Sluiskiltunnel. Het is goed nog eens te benadrukken dat steeds wordt gesproken over intern rendement. Dat is iets anders dan hetgeen wordt bedoeld wanneer men in het dagelijks taalgebruik spreekt van rendement. Dat kengetal wordt jaarlijks achteraf berekend door de nettowinst te relateren aan het geïnvesteerde vermogen. Het begrip "intern rendement" kan het best worden omschreven als het percentage waartegen alle kasstromen contant worden gemaakt wil er sprake zijn van een break-evenpoint qua terugverdien capaciteit. Dit kengetal wordt dus vooraf berekend. Het intern rendement

wordt vervolgens vergeleken met de norm die de investeerder hanteert. Die norm is weer afgeleid van de gemiddelde marktrente gedurende de exploitatieperiode. Eigenlijk wordt het intern rendement berekend ter onderbouwing van investeringsbeslissing (go/no go). Bij een intern rendement dat ligt boven de norm zal er geïnvesteerd worden, anders niet. Bij de Westerscheldetunnel is de norm gesteld op 7,5%. Het is goed om gedurende de looptijd of na afloop van de looptijd een bijgestelde calculatie op te stellen. Hoe verder het project vordert in de tijd, hoe minder onzekerheden in het rekenmodel resteren. In het geval van de Westerscheldetunnel is gebleken dat het intern rendement op dit moment (7,9%) hoger ligt dan ten tijde dat de voorcalculatie werd opgesteld in 1998 (7,5%). Het verschil van 0,4% zal ervoor zorgen dat er aan het einde van de exploitatieperiode een bedrag overblijft dat aan de aandeelhouders kan worden uitgekeerd.

Hoewel de business case indertijd aantoonde dat realisatie onder de gegeven uitgangspunten mogelijk was, hebben wij hierover nooit overeenstemming kunnen bereiken met het Rijk. Met het Rijk worden in dit geval twee ministeries bedoeld. Ten eerste het Ministerie van Financiën. Voor dit ministerie kwam ons voorstel niet echt gelegen. Men was voornemens om zijn eigen aandelen via een veiling aan de hoogste bidder te verkopen. Dan past het niet om de te verkopen vennootschap een nieuwe bouwopdracht (met de daarbij horende risico's) te verstrekken. Zeker niet gezien de onmogelijkheid tot tolheffing op de Sluiskiltunnel. Om uitvoering te kunnen geven aan onze opzet was (en is nog steeds) de instemming nodig van dit ministerie als grootaandeelhouder. Ten tweede het Ministerie van Verkeer & Waterstaat. Daar was men best enthousiast over onze plannen, zolang het maar geen extra geld kost voor het ministerie. Een eerder besproken belangrijk uitgangspunt vormt echter de benodigde extra Rijksbijdrage. Zonder die bijdrage is geen sprake van een sluitende exploitatieopzet. Tot op heden heeft het ministerie op dit punt geen enkele toezegging gedaan.

Uiteraard hebben wij berekend of het ook in de huidige situatie nog steeds mogelijk zou zijn om de Sluiskiltunnel te realiseren vanuit de exploitatie van de NV Westerscheldetunnel. Er is sinds maart vorig jaar natuurlijk nogal wat veranderd. GS heeft geconstateerd dat een langere tolperiode een aantal nadelen met zich meebrengt. Ook Provinciale Staten hebben laten weten niet zo gecharmeerd te zijn van tolperiodeverlenging. Dit gewijzigde inzicht heeft tot gevolg dat het grootste deel van de financiële dekking in deze optie zal moeten komen uit extra toloverhoging gedurende de huidige exploitatieperiode van de Westerscheldetunnel. Verder bestaan er nieuwe inzichten omtrent de verkeersprognoses. Deze nieuwe inzichten leiden tot een aanzienlijk lagere inschatting van de verkeersstromen en daarmee van de verwachte tolobbrengsten. En zoals uit het voorgaande blijkt is er geen aparte financiële dekking voor de (aanzienlijke) onderhoudslasten van de Sluiskiltunnel. Deze dienen dus ook binnen de exploitatie van de NV Westerscheldetunnel te worden opgevangen.

De eerste resultaten tonen aan dat realisatie binnen de exploitatie van de NV Westerscheldetunnel zeker nog tot de mogelijkheden behoort. Wat dit precies betekent voor de hoogte van de toltarieven (hoe lang met hoeveel procent boven inflatie te verhogen) wordt momenteel nog nader onderzocht. Hiertoe dient onder meer nog afstemming met de NV Westerscheldetunnel plaats te vinden.

Nu de conclusie kan worden getrokken dat de hier beschreven optie tot de mogelijkheden behoort, is het ook goed om vast te stellen welke randvoorwaarden verder gelden. De belangrijkste randvoorwaarde is de instemming van de grootaandeelhouder Ministerie van Financiën op een eventueel voorstel door directie en RvC van de NV Westerscheldetunnel. Het ligt naar onze mening niet in de lijn der verwachting dat een dergelijke instemming snel gegeven zal worden. Het gaat immers om een aandeelhoudersbesluit met verstrekende financiële gevolgen en eveneens grote onzekerheden. Het ministerie zou dan ook kunnen proberen een deel van die risico's te mitigeren door een besluit zo lang mogelijk uit te stellen. Hoe later het besluit wordt genomen, hoe meer informatie immers beschikbaar is (onzekerheden worden zekerheden).

*Dekking uit de exploitatie van de Westerscheldetunnel nadat de Provincie Zeeland alle aandelen heeft verworven*

Wij hebben dit scenario in een eerder stadium onderzocht. Daaruit bleek dat verwerving van de aandelen van het Rijk om vervolgens vanuit het overrendement op de NV Westerscheldetunnel de Sluiskiltunnel te realiseren niet mogelijk was onder de op dat moment geldende voorwaarden. Die voorwaarden bestonden onder meer uit een verwervingsprijs die gelijk staat aan de marktwaarde. Recent hebben wij een externe partij (IPA-ACON) opdracht gegeven te onderzoeken of realisatie van de Sluiskiltunnel mogelijk is wanneer een lagere prijs betaald zou moeten worden voor de aandelen. Wij hebben gevraagd om daarbij meerdere scenario's uit te werken, uitgaande van een basisscenario. Bijgevoegd treft u het onderzoeksrapport aan.

De conclusie in het rapport luidt als volgt. Nog aanvullen wanneer aangepaste rapportage beschikbaar is.

Overigens hechten wij eraan u te wijzen op de aard van het onderzoek. Het onderzoek heeft namelijk tot doel gehad om een eerste verkenning uit te voeren naar de haalbaarheid van de verschillende scenario's. Het vormt daarmee niet de financiële onderbouwing die noodzakelijk zou zijn indien de provincie daadwerkelijk tot verwerving zou overgaan. Daartoe zou een veel diepgaander eigenstandig onderzoek nodig zijn, waarmee de nodige tijd en de nodige kosten zijn gemoeid.

Conclusie is dat ook dit een kansrijk scenario is om Sluiskil gerealiseerd te krijgen, maar dan moet de minister dus wel bereid zijn om zijn aandelen voor een prijs die aanzienlijk lager ligt dan de marktwaarde aan de Provincie Zeeland te verkopen. Daarbij is het noodzakelijk dat hij afziet van zijn intern rendementseis van 7,5%. Het rapport van IPA-ACON geeft immers aan dat in dat geval sprake is van een onverantwoorde investering.

#### **4. Het scenario Financiën zet de verkoop aan een marktpartij door**

Voor de verkoop heeft Financiën de medewerking van de Tweede Kamer nodig. Indien Financiën erin slaagt deze te verwerven, leidt dit tot een situatie waarin niet voldaan wordt aan de motie van 21 april 2006. De provincie heeft dan de keuze om vast te houden aan het huidige aandelenbezit dan wel om alsnog mee te gaan met de verkoop om zodoende nog enige invloed uit te oefenen op de voorwaarden waaronder verkocht wordt. De onderhandelingspositie van de provincie is echter niet

meer van dien aard, dat een garantie voor de realisering van de tunnel bij Sluiskil verkregen kan worden.

Tekst van de door Provinciale Staten van Zeeland in de vergadering van 21 april 2006 aanvaarde motie.

Provinciale Staten van Zeeland in vergadering bijeen op 21 april 2006

Overwegende dat:

- het College van Gedeputeerde Staten nog steeds in gesprek is met de minister van Financiën over vervreemding van de aandelen Westerscheldetunnel;
- het absoluut niet in het belang van Zeeland is over te gaan tot vervreemding van deze aandelen;
- gebleken is, dat minister Zalm geen enkele toezegging heeft gedaan om een tunnel van Sluiskil snel te verwezenlijken

Spreken als hun mening uit dat:

- de aandelen van de Westerscheldetunnel in overheidshanden dienen te blijven;
- Beheer en onderhoud van infrastructuur behoren tot de kerntaken van de overheid;

Dragen het College van Gedeputeerde Staten op deze zienswijze van Provinciale Staten aan zowel Minister Zalm als de Tweede Kamer over te brengen en in het verdere proces te handelen volgens deze uitspraak van Provinciale Staten

En gaan over tot de orde van de dag

Bijlage 2: Motie [redacted] 20 februari 2003

**17 741 Westerschelde Oeververbinding**

**Nr. 44 MOTIE VAN HET LID [redacted]**

Voorgesteld 20 februari 2003

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de huidige verbinding bij Sluiskil via een brug over het kanaal voor het verkeer een zeer grote belemmering vormt die bij het gereedkomen van de Westerscheldetunnel en na het gereedkomen van de verbetering van de N61 voor 2010 nog veel groter zal worden;

constaterende, dat de aanleg van een tunnel bij Sluiskil onder het kanaal Terneuzen-Gent opgenomen is in het MIT als categorie-3-project;

van mening, dat een overrendement op de Westerschelde Oeververbinding zich aftekent en deze uitstekend kan worden ingezet voor de financiering van een tunnel bij Sluiskil;

verzoekt de regering het overrendement van de Westerscheldetunnel te bestemmen voor financiering van de tunnel bij Sluiskil,

en gaat over tot de orde van de dag.



documentnummer  
IV0602738dg  
onderwerp

zaaknummer

verwijsnummer  
0602739

Vervreemden aandelen NV WST/bouw tunnel bij Sluiskil

advies/besluit

Leden van Provinciale Staten uitnodigen voor een (openbare) informatiebijeenkomst over het vervreemden van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel en de bouw van de tunnel bij Sluiskil

*Resumptie  
+ zie notulen*

**leden gedeputeerde staten**

portefeuillehouder  
Suurmond, J. paraaf *op de hoogte*

vervanger  
Kramer, M. paraaf

*GS 20 juni 2006*

**besluit**

datum Nummer paraaf secretaris voor uitvoering

**20 JUNI 2006**

*10*

*resumptie  
20 juni 06*

[Redacted] [Redacted]

aantal te paraferen stukken

*+1*

**behandeld door**

naam afdeling nummer datum  
[Redacted] BHR [Redacted] 15-06-2006

**parafen**

**medeparafen**

	datum	paraaf	dir/afd	datum	paraaf
Afdelingshoofd	<i>13 op de hoogte</i>		-FEZ	<i>16/6</i>	<i>[Signature]</i>
Fin. Toets					
Jur. Toets					
Directeur	<i>13 op de hoogte</i>				

**aanwijzingen**

ter [Redacted] J/N JA  
nu [Redacted] en bijlagen  
Bijlage 1 brief IV0602739dg inclusief notitie  
Bijlage 2 verslag bestuurlijk overleg met Minister van Financiën  
Bijlage 3 rapport IPA-ACON Advies BV (wordt nagezonden)

16 juni 2006

## **Uitleg DG:**

I.v.m. de provinciale onderhandelingspositie zijn de nota's over de vervreemding van de aandelen van de NV WST steeds DG geweest. Na het overleg met de Minister van Financiën is vervreemding van de baan. Het verslag is vertrouwelijk bijgevoegd. De brief aan PS kan na besluitvorming naar de openbare agenda.

## **Samenvatting:**

Op 13 juni 2006 heeft uw college een nota behandeld over het verstrekken van informatie aan Provinciale Staten over het vervreemden van de aandelen van de NV WST en de bouw van de tunnel bij Sluiskil. Tevens is aan de orde geweest de voorbereiding van het bestuurlijk overleg met de Minister van Financiën dat in de middag van 13 juni 2006 zou plaats vinden. Uw college heeft besloten om een brief aan de voorzitter van Provinciale Staten betreffende het beleggen van een besloten informatiebijeenkomst van de commissies SBZ en E&M na afloop van het overleg met de Minister van Financiën in resumptie te doen uitgaan. De uitkomsten van het overleg met de Minister van Financiën hebben geleid tot een totaal andere situatie. Het vervreemden van de aandelen is van de baan. Gebleven is wel de noodzaak om Provinciale Staten op korte termijn actief te informeren over de jongste gebeurtenissen. Voorgesteld wordt om de leden van Provinciale Staten uit te nodigen voor een door uw college te organiseren informatieve bijeenkomst. In de nieuwe situatie kan de bijeenkomst openbaar zijn. Na de zomervakantie dient aan Provinciale Staten een nota te worden voorgelegd over de vervolgpprocedure met betrekking tot de bouw van de tunnel bij Sluiskil.

## **Inleiding/voorgeschiedenis:**

Zie samenvatting.

## **Vraag- en/of probleemstelling:**

Reeds eerder is geconstateerd dat Provinciale Staten een informatieachterstand hebben in het dossier vervreemden aandelen NV WST en bouw tunnel bij Sluiskil. Daarnaast is vorige week bestuurlijk overleg met de Minister van Financiën gevoerd, dat ertoe heeft geleid, dat de Minister afziet van het vervreemden van de aandelen van de NV WST. Provinciale Staten dienen in het kader van de actieve informatievoorziening zo spoedig mogelijk op de hoogte gebracht te worden van de relevante ontwikkelingen. Voor de realisatie van de tunnel bij Sluiskil dient een nieuwe koers te worden uitgezet.

## **Actieve informatieplicht (zie informatieplicht)**

Brief aan PS (**bijlage 1**) met bijbehorende notitie is bijgevoegd.

## **Overweging en advies:**

Op 13 juni 2006 is bestuurlijk overleg gevoerd met de Minister van Financiën. Dit heeft ertoe geleid, dat de Minister afziet van het vervreemden van de aandelen van de NV WST. De eerder onderzochte optie van het zelf verwerven door de provincie Zeeland van alle aandelen is geen haalbare kaart gebleken. De Minister houdt vast aan het interne rendement van 7,5%. Wel blijft hij bereid om de motie [ ] uit te voeren, die inhoudt, dat het zogenaamde overrendement ingezet kan worden voor de bouw van de tunnel bij Sluiskil. Tot effectuering van de motie [ ] kan het pas komen als het Ministerie van Financiën zekerheid heeft over het behalen van het rendement. Het verslag van het bestuurlijk overleg is als **bijlage 2** bijgevoegd.

Provinciale Staten dienen zo spoedig mogelijk te worden geïnformeerd over deze ontwikkelingen. Voorgesteld wordt, dat uw college een informatiebijeenkomst voor de leden van Provinciale Staten organiseert op 26 juni 2006. Een hiertoe strekkende brief aan de leden van Provinciale Staten is bijgevoegd. Bij de brief behoort een toelichtende notitie.

De voorbereiding van een nieuwe koers voor de realisatie van de tunnel bij Sluiskil vergt nog de nodige voorbereiding. In de brief is vermeld, dat na de zomervakantie van 2006 een nota aan Provinciale Staten zal worden voorgelegd over uitgangspunten en mogelijkheden voor de realisatie van de tunnel bij Sluiskil

Ter informatie treft u als **bijlage 3** aan het rapport van IPA-ACON Advies BV inzake het onderzoek naar de mogelijkheden voor de provincie Zeeland om zelf de aandelen van de NV WST te kopen (definitieve versie wordt nagezonden). Gezien de uitkomsten van het bestuurlijk overleg is deze optie niet meer aan de orde.

## **Financiële consequenties:**

Er zijn thans geen financiële consequenties.

## **Voorstel te nemen GS-Besluit (moet identiek zijn aan het voorblad):**

Leden van Provinciale Staten uitnodigen voor een (openbare) informatiebijeenkomst over het vervreemden van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel en de bouw van de tunnel bij Sluiskil.

documentnummer  
I&V 0602739dg

Zaaknummer

verwijsnummer

onderwerp  
Vervreemden aandelen NV WST/bouw tunnel bij  
Sluiskil; uitnodiging voor informatieve bijeenkomst op  
26 juni 2006

advies/besluit

Brief vaststellen en verzenden

## leden gedeputeerde staten

portefeuillehouder paraaf

Suurmond, J.

vervanger

Kramer, M.

## besluit

datum

nummer

paraaf secr. voor uitvoer

20 JUNI 2006

10

resumptie  
20 juni 2006

J

aantal te paraferen stukken

1

## Behandeld door:

J

afdeling  
BHR

J

datum

15-06-2006

## parafen

Afdelingshoofd	datum	paraaf
Fin. Toets	datum	paraaf
Jur. Toets	datum	paraaf
Directeur	datum	paraaf

## Medeparafen

dir/afd	datum
-FEZ	16/6
dir/afd	datum
-	

J

## geadresseerde

bericht op brief van

Adressering

Aan de leden van Provinciale Staten

kenmerk geadresseerde

bijlage(n) 1. Brief minister Zalm aan TK  
2. Notitie aandelenverkoop WST

onderwerp

Vervreemden aandelen NV WST/bouw tunnel bij Sluiskil; uitnodiging voor informatieve bijeenkomst op 26 juni 2006

## aanwijzingen

verwerkt registratuur	paraaf	uiterste verzenddatum	
		20-06-2006	
tekstverwerking	paraaf	verzenddatum brief	paraaf
collationeren	paraaf	terug naar ambtenaar J/N JA	paraaf
verzenden afschriften aan			nummers bijlagen
1.	J		Alle
2.			Alle
3.			Alle

indien meer afschriften; adreslijst toevoegen



Provinciehuis Abdij 6 Middelburg Postadres: postbus 6001 4330 LA Middelburg  
telefoon (0118) 63 10 11 fax (0118) 62 69 49

bericht op brief van:

Aan de leden van Provinciale Staten

uw kenmerk:

ons kenmerk: 0602739/10 dg

afdeling: Beheer

bijlage(n): 2

behandeld door:

doorkiesnummer:

onderwerp: vervreemden aandelen NV WST/bouw tunnel bij Sluiskil;  
uitnodiging voor informatieve bijeenkomst op 26 juni 2006

verzonden: 21 JUNI 2006

Middelburg, 20 juni 2006

Geachte leden,

Op 13 juni 2006 hebben wij overleg gevoerd met de Minister van Financiën over het vervreemden van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel. Tijdens dit overleg is gebleken, dat de Minister afziet van zijn eerdere voornemen tot het vervreemden van de aandelen. De brief die de minister hierover op 15 juni jl. naar de Tweede Kamer heeft gezonden treft u als bijlage aan.

Over het bestuurlijk overleg en de voorgeschiedenis willen wij u graag nader informeren in een voor u te organiseren openbare bijeenkomst op 26 juni 2006, van 18.00 tot 19.30 uur. De bijeenkomst vindt plaats in het Abdijcomplex; over de exacte locatie wordt u nog nader door de Statengriffie geïnformeerd.

Het programma voor de informatiebijeenkomst ziet er als volgt uit:

1. Terugblik op het proces (toelichting door gedeputeerde Suurmond).
2. Huidige stand van zaken (toelichting door de directeur I&V, [redacted]).
3. Hoe verder met Sluiskil (toelichting door gedeputeerde Poppelaars).

Ter voorbereiding op deze bijeenkomst geven wij u in bijgevoegde notitie alvast een resumé van de belang-  
rijke punten.



voorzitter

secretaris

Directie Financieringen

Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal  
Postbus 20018  
2500 EA 'S-GRAVENHAGE

Datum  
15 juni 2006

Uw brief (Kenmerk)

Ons kenmerk  
Fin 2006-00545 M

Onderwerp  
Vervreemding van aandelen N.V. Westerscheldetunnel

Op 30 maart van dit jaar heb ik met de Vaste Commissie voor Financiën van uw Kamer gesproken over onder meer mijn vervreemdingsvoornemen van aandelen in de N.V. Westerscheldetunnel. Voorafgaand aan dit overleg heb ik uw Kamer gemeld akkoord te zijn met Gedeputeerde Staten van de Provincie Zeeland om gezamenlijk het belang in de N.V. Westerscheldetunnel te vervreemden.


Verskillende overwegingen lagen aan de basis van dit voornemen tot vervreemding. Door vervreemding van de N.V. Westerscheldetunnel wordt het exploitatierisico bij private partijen gelegd. Het projectrendement kan direct worden vastgesteld alsmede het zogenaamde overrendement (projectrendement boven 7,5%) dat beschikbaar gesteld kon worden voor een verbetering van de Kanaalkruising bij Sluiskil. Vervreemding van de Westerscheldetunnel zal naar mijn mening, mede gelet op de recente markttransacties in vergelijkbare Europese infrastructuurondernemingen, in financieel-economische zin gunstig uitpakken voor de Staat. De Tunnelwet biedt verder de basis voor de borging van relevante publieke belangen. Door middel van een concessieovereenkomst kan nauwgezet bepaald worden dat de dienstverlening minimaal op het huidige niveau gehandhaafd blijft bij private exploitatie.

De aanleg van de Westerscheldetunnel was een regionaal project, waarbij het Ministerie van Financiën betrokken is geraakt om op basis van zakelijke overwegingen een business case op te stellen. Gezamenlijk is destijds door Rijk en Provincie besloten om onder voorwaarden een privaatrechtelijke N.V. op te

richten met als doelstelling de bouw en rendabele exploitatie van de Westerscheldetunnel. Om die reden hechtte ik er belang aan dat mijn Ministerie bij een vervreemdingsproces gezamenlijk met de provincie op zou trekken.

In afwijking van het standpunt van Gedeputeerde Staten heeft tot mijn verbazing Provinciale Staten op 21 april 2006 een motie tegen privatisering van de N.V. Westerscheldetunnel aangenomen. Op 13 juni heeft Gedeputeerde Staten mij gemeld dat de Provincie Zeeland een vervreemding van de NV Westerscheldetunnel niet wenselijk acht. Een optie voor het Rijk zou nog zijn de aandelen over te dragen aan de Provincie Zeeland. Het is echter de vraag of de Provincie bereid is aandelen te verwerven en de marktwaarde hiervoor te betalen.

Hiermee komen de voorbereidingen voor vervreemding van de Westerscheldetunnel tot stilstand. Dit heeft als consequentie, dat van Rijkszijde er nu geen middelen beschikbaar zijn voor realisatie van een tunnel bij Sluiskil. Immers, bij vervreemding zou er zekerheid ontstaan over het beschikbare overrendement. Nu kan pas in 2033, na de voorziene afloop van de tolperiode, het overrendement bepaald worden en bezien worden hoeveel middelen er beschikbaar zijn voor Sluiskil.

Waar ik u eerder meldde dat ik door vervreemding alsnog uitvoering kon geven aan de motie  (Kamerstukken 2002-2003, 17741, nr. 44), moet ik nu constateren dat uitvoering van de motie thans niet aan de orde is. Het is nu te vroeg om te bepalen hoeveel overrendement beschikbaar is en middelen beschikbaar te stellen. Ter illustratie: het rendement van de Westerscheldetunnel lag in 2005 op 3,6 %, hetgeen beduidend minder is dan het afgesproken projectrendement van 7,5%. Vooralnog is er dus geen sprake van overrendement. Er is binnen de Provincie onvoldoende draagvlak gebleken om door vervreemding van de N.V. Westerscheldetunnel het proces van realisatie van een tunnel bij Sluiskil te bespoedigen.

Mogelijk zal de Provincie trachten op een alternatieve manier financiering voor de tunnel bij Sluiskil te arrangeren. Voorstellen hiertoe zal ik zakelijk beoordelen. Randvoorwaarde is dat de financiële positie van de Staat (ook als aandeelhouder in de N.V. Westerscheldetunnel) niet geschaad wordt en de Provincie Zeeland bereid is de financiële risico's van het project voor haar rekening te nemen.

In het debat van 30 maart heb ik uw Kamer toegezegd, in het licht van een vervreemding van de N.V. Westerscheldetunnel, nadere informatie te

verschaffen ten behoeve van een vervolgoverleg. Gelet op de ontstane situatie lijkt verder overleg met uw Kamer mij niet voor de hand te liggen.

De Minister van Financiën,

G. Zalm

# Notitie gang van zaken aandelenverkoop NV Westerscheldetunnel

## 1. Inleiding

Op 21 april 2006 hebben Provinciale Staten een motie aanvaard, waarin zij uitspreken, dat de aandelen van de NV Westerscheldetunnel in overheidshanden dienen te blijven. De tekst van de motie is als bijlage 1 bijgevoegd. Aanleiding voor de motie is het voornemen van de Minister van Financiën om de aandelen van de NV te vervreemden. De Minister beheert namens de Staat der Nederlanden 95,4% van de aandelen. De provincie Zeeland is voor 4,6% eigenaar.

Naar aanleiding van een brief van Gedeputeerde Staten over de afdoening van de motie en de stand van zaken van de voorbereiding van de tunnel bij Sluiskil, hebben Provinciale Staten in hun vergadering van 19 mei 2006 opnieuw gediscussieerd over het aandelenbezit. Op 13 juni 2006 heeft bestuurlijk overleg met de Minister van Financiën plaats gevonden. In deze notitie willen wij Provinciale Staten informeren over de thans ontstane situatie. Wij gaan achtereenvolgens in op de voorgeschiedenis en de meest recente ontwikkelingen, inclusief het overleg met de Minister.

## 2. De voorgeschiedenis

Aan de opening van de Westerscheldetunnel op 15 maart 2003 zijn vele jaren van overleg en voorbereiding voorafgegaan. Steeds was de financiële dekking een probleem, totdat het Ministerie van Financiën bereid bleek te zijn de belangrijkste risicodragers te worden voor de bouw van de tunnel. Het Ministerie heeft samen met de provincie Zeeland de NV Westerscheldetunnel opgericht, hierna te noemen de NV WST. Deze NV is verantwoordelijk voor de bouw en de exploitatie van de tunnel. De provincie is voor 4,6% eigenaar van de aandelen van de NV WST. Dit is gebaseerd op een eerder afgesproken provinciale bijdrage van fl. 75 miljoen in de bouw van de tunnel. Het Rijk heeft vanaf het begin de eis gesteld van een intern rendement van 7,5% op het door de Staat geïnvesteerde vermogen.

De belangrijkste inkomstenbronnen van de NV WST zijn de tolopbrengsten en de bijdragen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, en van de Provincie Zeeland. De bijdragen van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en van de Provincie Zeeland zijn gebaseerd op de vroegere bijdragen aan de exploitatie van de veerverbindingen over de Westerschelde. Ter illustratie: in 2005 bedroegen de tolopbrengsten € 22 miljoen en de bijdragen van Verkeer en Waterstaat en de provincie samen € 43 miljoen.

De exploitatie van de Westerscheldetunnel is geregeld in de Tunnelwet Westerschelde. Hierin staan ondermeer bepalingen over de mogelijke ontwikkeling van de tarieven en de periode van tolheffing. De uitgangspunten van de provincie daarbij waren:

- Einde veertarief is begin toltarief.
- Kortingsregeling voor frequente gebruikers.
- Tolheffing gedurende 30 jaar.
- Tariefontwikkeling volgt de inflatie.

Tot nu toe kon een en ander worden gerealiseerd, met uitzondering van de tariefstijging in 2006. Als belangrijkste aandeelhouder heeft het Ministerie van Financiën een tariefstijging boven inflatie bedongen. De motivering voor deze opstelling is, dat de ontwikkeling van het gebruik van de tunnel achterblijft bij de prognose. De extra tariefstijging werd door het Ministerie van Financiën noodzakelijk geacht om het vereiste intern rendement van 7,5% te halen.

Het tot stand komen van de Westerscheldetunnel is een belangrijke stap geweest voor de verdere ontwikkeling van de haven- en industriegebieden van het Sloe en het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Door de Westerscheldetunnel worden beide gebieden rechtstreeks met elkaar verbonden en wordt aansluiting verkregen op de nationale hoofdwegennetten van België en Nederland. De kwaliteit van de toeleidende wegen naar de Westerscheldetunnel laat echter te wensen over. De provincie wil de route door de Westerscheldetunnel tussen de A58 en de grensovergang bij Zelzate over de gehele lengte dubbelbaans maken en voorzien van ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen. Daartoe dienen de Sloeweg en de Traktaatweg te worden gereconstrueerd. Als alternatief voor de brug bij Sluiskil dient het Kanaal van Gent naar Terneuzen te worden gekruist door middel van een tunnel.

Voor de financiering van de werken aan de Sloeweg en de Traktaatweg komen middelen beschikbaar in het kader van de verdragen over de verdieping van de Westerschelde. Voor de reconstructie van de Sloeweg loopt een MER-procedure. De MER-procedure voor de Traktaatweg wordt voorbereid.

De financiële dekking van de investering in de tunnel bij Sluiskil is echter reeds lang een probleem. De huidige brug maakt deel uit van rijksweg N61. De aanleg van een tunnel kan dan ook gezien worden als een rijksverantwoordelijkheid. Het rijk maakt voor de besteding van de investeringsmiddelen een afweging op landelijk niveau in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In de landelijke afweging scoort de tunnel bij Sluiskil onvoldoende om voor realisatie op korte termijn in aanmerking te komen. De provincie Zeeland heeft vervolgens zelf het initiatief genomen om voor de tunnel bij Sluiskil de MER-procedure te starten. De rijksoverheid i.c. de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zijn bereid gebleken om als "bevoegd gezag" in de procedure op te treden. Dit brengt tevens met zich mee, dat de MER-procedure gecombineerd kan worden met de Tracéwetprocedure, dit is de procedure die gebruikelijk gevolgd wordt voor rijksprojecten. De combinatie van Tracéwet- en MER-procedure leidt tot verkorting van de proceduretijden. De procedure is nu zover gevorderd, dat binnenkort het Ontwerp Tracébesluit (OTB) verwacht wordt. Het OTB is het voorlopige besluit van het bevoegd gezag tot de keuze voor een tunnel als oplossing voor het "probleem Sluiskil", alsmede de plaats en diepteligging van de tunnel. Het OTB doorloopt diverse procedures en mondt uit in het Tracébesluit. Dit is de basis voor het bestemmingsplan en de eventuele onteigeningsprocedures. Als alles volgens de planning verloopt start de bouw in de tweede helft van 2008 en komt de tunnel in de loop van 2011 beschikbaar voor het verkeer. Bij het opstellen van de planning is ervan uitgegaan, dat de financiële dekking geen vertragende factor vormt. Gelet op de huidige stand van zaken is dit allerm minst zeker. Gedurende de huidige

procedure van voorbereiding worden waar mogelijk de benodigde gronden langs minnelijke weg verworven.

Het initiatief van de Provincie Zeeland tot het doen van de Tracéwet/MER-procedure heeft ertoe geleid, dat de tunnel bij Sluiskil is opgenomen in het MIT, echter met de kanttekening, dat de financiering buiten het MIT om geregeld dient te worden.

Wat de financiële dekking van de investering in de tunnel bij Sluiskil betreft is in eerste instantie tolheffing voor het gebruik van deze tunnel bezien. Dit blijkt in de praktijk niet haalbaar te zijn. Veel verkeer zal uitwijken naar de bestaande oeververbindingen om zodoende de tol te ontlopen. Tolheffing op de bestaande verbindingen is wettelijk niet mogelijk, en zou ook op enorme maatschappelijke weerstand stuiten. Vervolgens is bezien of financiering uit de exploitatie van de Westerscheldetunnel tot de mogelijkheden behoort. De motie Geluk (bijlage 2) biedt mogelijkheden om de (eventuele) winst te benutten, die overblijft nadat is voldaan aan de intern rendementseis van het Ministerie van Financiën. Hierover is overleg gevoerd met de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Financiën. Tot resultaat heeft dit echter niet geleid vanwege een beleidswijziging bij het Ministerie van Financiën. In de periodieke evaluatie van de staatsdeelnemingen komt het Ministerie van Financiën eind 2004 tot het oordeel, dat deelname in de NV WST niet langer noodzakelijk is. Vervolgens laat het ministerie onderzoek uitvoeren naar de mogelijkheden om de aandelen te vervreemden. Dit betekent niet, dat de tunnel voor altijd in particuliere handen komt. Voor de periode tot het einde van de tolheffing in 2033 wordt een concessie verleend voor de exploitatie en de tolheffing. Aan de concessie dienen voorwaarden te worden verbonden m.b.t. de veiligheid, beschikbaarheid, staat van onderhoud, tariefstelling- en ontwikkeling, risicoverdeling etc. Na het beëindigen van de concessie vervalt de tolheffing en komt de tunnel in beheer en onderhoud bij Rijkswaterstaat.

Het onderzoek van het ministerie is erop gericht inzicht te krijgen in de mogelijke opbrengst van het vervreemden van de aandelen. De conclusie is, dat de opbrengst van de aandelen voldoende zal zijn om het door het ministerie verlangde intern rendement van 7,5% te realiseren. De Minister van Financiën heeft ons vervolgens gevraagd wat wij in dat geval met onze eigen aandelen doen: meeverkopen of niet meeverkopen. Gezien de ingezette beleidslijn om met gebruikmaking van de motie Geluk de tunnel bij Sluiskil te realiseren uit de exploitatie van de Westerscheldetunnel hebben wij in de onderhandelingen met Financiën aangegeven onder de voorwaarden mee te willen verkopen. De voorwaarden betreffen onder meer de garantie voor het beschikbaar komen van voldoende financiële middelen voor de tunnel bij Sluiskil.

In het overleg tussen de Minister van Financiën en de Tweede Kamer is gebleken, dat de verkoop van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel op bezwaren stuit bij de Tweede Kamer. In de motie van Provinciale Staten van 21 april 2006 is eveneens uitgesproken, dat de aandelen van de NV Westerscheldetunnel in overheidshanden dienen te blijven.

### 3. De meest recente ontwikkelingen

Gezien het (eerdere) voornemen van de Minister van Financiën om de aandelen van de NV WST te vervreemden, hebben wij gemeend nog eens goed te kijken naar de mogelijkheid van verwerving van het volledige aandelenpakket door de Provincie Zeeland. Hiermee zou immers voldaan kunnen worden aan enerzijds de wens van de minister om de aandelen van de hand te doen, en anderzijds aan de door uw staten aangenomen motie van 21 april 2006, waarin u uitspreekt, dat de aandelen van de NV WST in overheidshanden dienen te blijven.

Wij hebben daarom opdracht gegeven aan IPA-ACON Advies BV om een second opinion uit te voeren. Onze vraagstelling aan IPA-ACON luidde als volgt: is het verantwoord dat de Provincie Zeeland de aandelen NV Westerscheldetunnel van het Ministerie van Financiën overneemt in combinatie met de bouw en exploitatie van de Sluiskiltunnel. IPA-ACON heeft verschillende scenario's met betrekking tot de ontwikkeling van het verkeer, de inflatie en de rentevoet doorgerekend. Tevens is aandacht geschonken aan de risico's die de provincie loopt en aan de mogelijkheden om het benodigde kapitaal aan te trekken. Uit het onderzoek komt naar voren, dat verschillende ontwikkelingen in de genoemde factoren tot een grote spreiding in de uitkomsten leiden. Duidelijk is in ieder geval dat verwerving van de aandelen door de provincie alleen verantwoord is indien de verwervingsprijs zodanig is dat de Minister van Financiën een flinke concessie doet aan de norm van 7,5% intern rendement. Het rapport van IPA-ACON ligt voor u vertrouwelijk op de gebruikelijke wijze ter inzage.

In het bestuurlijk overleg met de Minister van Financiën op 13 juni 2006 heeft deze aangegeven het vervreemden van de aandelen van de NV WST niet te willen doorzetten, nu Zeeland zich daartegen verzet. Vervolgens is de aankoop van het aandelenpakket van de Staat door de Provincie Zeeland ter sprake geweest. De minister heeft aangegeven verkoop aan de provincie slechts te overwegen indien daarbij de marktwaarde wordt betaald. Daarmee is overname van de aandelen door de Provincie Zeeland geen reële optie, temeer daar er dan slechts sprake is van verwerving van een bestaande tunnel zonder dat er enig zicht bestaat op de aanleg van een nieuwe tunnel bij Sluiskil.

Eveneens is aan de orde geweest de uitvoering van de motie J Volgens deze motie kan het zogenaamde overrendement op de exploitatie van de Westerscheldetunnel worden ingezet voor de bouw van de tunnel bij Sluiskil. De minister heeft aangegeven de motie te zullen uitvoeren. Hij wenst wel de zekerheid dat het interne rendement van 7,5% ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd.

Gezien de nu ontstane situatie zal de financiering van de tunnel bij Sluiskil geheel opnieuw dienen te worden bezien. Wij zullen hiertoe een nota opstellen met verschillende varianten van de uitgangspunten, die wij u zo kort mogelijk na de zomervakantie zullen voorleggen.

## Bijlage 1

Tekst van de door Provinciale Staten van Zeeland in de vergadering van 21 april 2006 aanvaarde motie.

Provinciale Staten van Zeeland in vergadering bijeen op 21 april 2006

Overwegende dat:

- het College van Gedeputeerde Staten nog steeds in gesprek is met de minister van Financiën over vervreemding van de aandelen Westerscheldetunnel;
- het absoluut niet in het belang van Zeeland is over te gaan tot vervreemding van deze aandelen;
- gebleken is, dat minister Zalm geen enkele toezegging heeft gedaan om een tunnel van Sluiskil snel te verwezenlijken

Spreken als hun mening uit dat:

- de aandelen van de Westerscheldetunnel in overheidshanden dienen te blijven;
- Beheer en onderhoud van infrastructuur behoren tot de kerntaken van de overheid;

Dragen het College van Gedeputeerde Staten op deze zienswijze van Provinciale Staten aan zowel Minister Zalm als de Tweede Kamer over te brengen en in het verdere proces te handelen volgens deze uitspraak van Provinciale Staten

En gaan over tot de orde van de dag

**Bijlage 2: Motie  20 februari 2003**

17 741      **Westerschelde Oeververbinding**

Nr. 44      **MOTIE VAN HET LID **

Voorgesteld 20 februari 2003

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende, dat de huidige verbinding bij Sluiskil via een brug over het kanaal voor het verkeer een zeer grote belemmering vormt die bij het gereedkomen van de Westerscheldetunnel en na het gereedkomen van de verbetering van de N61 voor 2010 nog veel groter zal worden;

constaterende, dat de aanleg van een tunnel bij Sluiskil onder het kanaal Terneuzen-Gent opgenomen is in het MIT als categorie-3-project;

van mening, dat een overrendement op de Westerschelde Oeververbinding zich aftekent en deze uitstekend kan worden ingezet voor de financiering van een tunnel bij Sluiskil;

verzoekt de regering het overrendement van de Westerscheldetunnel te bestemmen voor financiering van de tunnel bij Sluiskil,

en gaat over tot de orde van de dag.



**Samenvatting bestuurlijk overleg met minister Zalm d.d. 13 juni 2006**

Opgesteld door [redacted] d.d. 14 juni 2006

Aanwezig bij het overleg [redacted]

niet meezenden

Dhr. Suurmond schetst een beeld van de door de Provincie Zee mogelijkheden en geeft daarbij aan dat de minister aan zet is. Eens aan dat zijn eerste voorkeur uitgaat naar een gezamenlijke Die optie heeft volgens de minister twee voordelen:

- a. Hij hoeft niet te wachten tot het einde van de exploitatieperiode voordat hij het gestelde intern rendement van 7,5% realiseert, waarbij hij dat ook met zekerheid realiseert.
- b. Verkoop geeft direct duidelijkheid over de hoogte van het overrendement.

Met name dit 2<sup>e</sup> voordeel is volgens hem in het belang van Zeeland. Nu Provinciale Staten zich hebben uitgesproken tegen een gezamenlijke verkoop aan een marktpartij valt in feite dit tweede argument weg. Dit wordt door de minister betreurd aangezien er de afgelopen tijd veel interesse is getoond vanuit de markt. Daarop wordt door dhr. Suurmond aangegeven dat een gezamenlijke verkoop politiek niet haalbaar is in Zeeland.

De minister geeft aan dat hij nog wel overwogen zou hebben om de verkoop van zijn eigen aandelenpakket aan een marktpartij voort te zetten, ware het niet dat hij tegelijkertijd een aantal andere dossiers heeft lopen. Nu is het afbreukrisico te groot en lijkt het hem wijzer zich te concentreren op de verkoop van het staatsbelang in de bedrijven Connexion, Schiphol en SDU. Daarmee besluit hij om zijn aandelen niet meer te verkopen. Dit komt volgens hem tegemoet aan de wens van Provinciale Staten en daarmee ook aan die van de Tweede Kamer.

Door dhr. Poppelaars wordt gevraagd of de minister ook nog heeft overwogen om zijn aandelen aan de Provincie Zeeland aan te bieden. De minister geeft aan dat hij dit alleen zou doen tegen een marktconforme prijs. Dat biedt voor de Provincie Zeeland geen voordelen aangezien dan veel geld wordt geïnvesteerd in een bestaande tunnel zonder de mogelijkheid om een extra tunnel te realiseren bij Sluiskil.

Dhr. Poppelaars vraagt de minister naar de mogelijkheden om de KKS alsnog te realiseren middels een aangepaste businesscase. De minister is daarover niet optimistisch. Daar komt volgens hem geen € 300 tot € 400 miljoen uit. In principe is hij altijd in voor een interessante businesscase à la WST, maar er moet dan wel sprake zijn van een "echte businesscase". Dat wil zeggen geen subsidiëring van de KKS vanuit de WST. De minister van Financiën is er om zaken te doen, de minister van Verkeer en Waterstaat om subsidies te verlenen, aldus de minister. Hij gaat ervan uit dat het ook noodzakelijk is om tol te heffen op de Sluiskiltunnel om te komen tot een sluitende businesscase. Als het overrendement komt uit extra tolverhogingen, dan staat dit wel ter beschikking voor de KKS. Daarmee geeft hij expliciet aan dat hij de motie Geluk nog steeds gestand wil doen. Er is wel onzekerheid over het moment van realisatie daarvan. In principe zal daarover eerst na afloop van de exploitatieperiode zekerheid ontstaan. Het risico over het overrendement (gedurende de restant looptijd) is volgens de minister v.r.v. de Provincie Zeeland.

■ vult aan dat het Ministerie van Financiën bij een nieuwe businesscase vóóraf mee wil kijken. Het is geen zaak van de NV Westerscheldetunnel, die zijn daartoe niet bevoegd. Het is zelfs de vraag of een eventuele businesscase wel door de NV moet worden uitgevoerd (Europees aanbesteden). En passant meldt hij dat de huidige NV meer vrijheid zal krijgen voor het verwerven van (minimaal) kostendekkende adviesopdrachten, ook wanneer dat buiten Zeeland gebeurt.

Samenvattend stelt de minister dat hij de verkoop van zijn aandelenpakket NV Westerscheldetunnel niet zal doorzetten. Hij is bereid op constructieve wijze mee te denken over een financieel interessante businesscase voor Sluiskil. De toezegging inzake de motie ■ blijft overeind, maar de onzekerheid inzake het realisatiemoment is niet voor rekening van het Ministerie van Financiën. Hij zal e.e.a. verwoorden in een brief aan de Tweede Kamer. Een concept zal vooraf worden voorgelegd aan de Provincie Zeeland zodat die eventuele suggesties kunnen doen voor op- of aanmerkingen.

# Toelichting grondslagen

In dit document kunt u secties terugvinden die onleesbaar zijn gemaakt. Deze informatie is achterwege gelaten op basis van artikel 5 van de Wet open overheid (Woo). De legenda verwijzing die hierbij is vermeld correspondeert met de bijbehorende grondslag in onderstaand overzicht.

<b>Legenda verwijzing</b>	<b>Artikel verwijzing</b>	<b>Uitzonderingsgrond</b>
<b>Artikel 5.1 lid 1 Woo – Absolute uitzonderingsgronden</b> <b>De openbaarmaking van deze informatie:</b>		
<b>A</b>	art. 5.1 lid 1 a	Kan de eenheid van de Kroon in gevaar brengen.
<b>B</b>	art. 5.1 lid 1 b	Kan de veiligheid van de Staat schaden.
<b>C</b>	art. 5.1 lid 1 c	Betreft bedrijfs- en fabricagegegevens die vertrouwelijk aan de overheid zijn meegedeeld.
<b>D</b>	art. 5.1 lid 1 d	Betreft persoonsgegevens als bedoeld in paragraaf 3.1 (bijzondere persoonsgegevens) of paragraaf 3.2 (persoonsgegevens van strafrechtelijke aard) van de UAVG.
<b>E</b>	art. 5.1 lid 1 e	Betreft nummers die dienen ter identificatie van personen die bij wet of algemene maatregel van bestuur zijn voorgeschreven als bedoeld in artikel 46 van de UAVG.
<b>Artikel 5.1 lid 2 Woo – Relatieve uitzonderingsgronden</b> <b>Het belang van de openbaarmaking van deze informatie weegt niet op tegen:</b>		
<b>F</b>	art. 5.1 lid 2 a	Het belang van de betrekkingen van Nederland met andere staten en met internationale organisaties.
<b>G</b>	art. 5.1 lid 2 b	Het belang van de economische of financiële belangen van de Staat, andere publiekrechtelijke lichamen of bestuursorganen.
<b>H</b>	art. 5.1 lid 2 c	Het belang van de opsporing en vervolging van strafbare feiten.
<b>I</b>	art. 5.1 lid 2 d	Het belang van de inspectie, controle en toezicht door bestuursorganen.
<b>J</b>	art. 5.1 lid 2 e	Het belang van de eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer van betrokkenen.
<b>K</b>	art. 5.1 lid 2 f	Het belang van de bescherming van andere dan in art. 5.1 lid 1 sub c genoemde concurrentiegevoelige bedrijfs- en fabricagegegevens.
<b>L</b>	art. 5.1 lid 2 g	Het belang van de bescherming van het milieu waar deze informatie betrekking op heeft.
<b>M</b>	art. 5.1 lid 2 h	Het belang van de beveiliging van personen en bedrijven en het voorkomen van sabotage.
<b>N</b>	art. 5.1 lid 2 i	Het belang van het goed functioneren van de Staat, andere publiekrechtelijke lichamen of bestuursorganen.
<b>O</b>	art. 5.1 lid 4	Het belang dat de geadresseerde erbij heeft om als eerste kennis te kunnen nemen van de informatie (tijdelijke beperking).
<b>P</b>	art. 5.1 lid 5	Het belang van de onevenredige benadeling welke, in uitzonderlijke gevallen, wordt toegebracht aan een ander belang dan genoemd in art. 5.1 de leden 1 en 2, bij andere informatie dan milieu-informatie.
<b>Q</b>	art. 5.1 lid 6	Het belang genoemd in artikel 5.1 lid 1 sub c en het hier milieu-informatie betreft waardoor, bij openbaarmaking, ernstige schade wordt toegebracht aan het genoemde belang in artikel 5.1 lid 1 sub c.
<b>Artikel 5.2 lid 1 Woo – Persoonlijke beleidsopvattingen</b> <b>De informatie uit documenten betreft:</b>		
<b>R</b>	art. 5.2 lid 1	Persoonlijke beleidsopvattingen. Onder persoonlijke beleidsopvattingen worden verstaan ambtelijke adviezen, visies, standpunten en overwegingen ten behoeve van intern beraad, niet zijnde feiten, prognoses, beleidsalternatieven, de gevolgen van een bepaald beleidsalternatief of andere onderdelen met een overwegend objectief karakter.
<b>S</b>	Art. 5.2 lid 2	Tot personen te herleiden gegevens, met betrekking tot door het bestuursorgaan, met het oog op een goede en democratische bestuursvoering, verstrekte informatie die kwalificeert als persoonlijke beleidsopvattingen.
<b>Overig</b>		
<b>T</b>		De informatie valt buiten de reikwijdte van het verzoek.