

**From:**  
**Sent:** Thursday, July 9, 2020 10:31:40  
**To:** Provincie Zeeland  
**Cc:**  
**Subject:** Ingekomen stuk WST waardering eind 2019 Provincie Zeeland Jaarrekening  
**Attachments:** Waardering deelneming WST Provincie Zeeland.pdf

---

Provinciale Staten van de Provincie Zeeland en  
college van Gedeputeerde Staten  
verzonden per email d.d. 9-7-2020  
Middelburg

Geachte leden,

Hierbij breng ik U op de hoogte van m'n persoonlijke vraag aan de controlerend accountant E&Y inzake de waardering van de deelneming NV Westerscheldetunnel op de balans van de Provincie Zeeland eind 2019. Dit mede gezien de lopende discussies omtrent tolvrij maken en de genoemde schuldposities in deze ( 450 miljoen PZC juni jl) heb ik eens gekeken hoe 馱 ande nu de afgelopen jaren is verantwoord.

M'n analyse voeg ik voor de volledigheid maar toe hoe ik tot m'n vraagstelling ben gekomen. De feiten komen uit de gepubliceerde jaarrekeningen en ik lees ze op 'mijn manier'. Al met al een complexe materie.

Als men het eens zou kunnen zijn over de probleemstelling dan had m.i. een andere denkrichting zich kunnen ontwikkelen waarbij een overdracht van BEIDE tunnels per 1/1/2021 voor de hand lag d.m.v. een verkoop van het aandelenpakket tegen boekwaarde en de Sluiskiltunnel idem. Dat had een heel andere discussie kunnen zijn dan dat ik bv vandaag 9/7 in de PZC las. "Rupsje Nooitgenoeg zal deze motie nooit er door krijgen".

In afwachting van de berichten van E&Y bent U hiermee op de hoogte van de vraagstelling.

Hoogachtend,

**Datum:** 9 juli 2020 om 09:40:45 CEST

**Aan:**

E&Y

Tav

Geachte mevrouw

Hierbij doe ik U alvast de digitale versie toekomen van m'n vraag en notitie inzake het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel.

De inhoud spreekt voor zich en gaarne bereid tot nadere toelichting.

In afwachting van uw nadere berichten,

Hoogachtend,

Oostburg

***Ernst & Young Accountants LLP***

Oostburg, 8 Juli 2020

Ref.: FJW0807

Betreft: Goedkeurende verklaring Provincie Zeeland 2019

Geachte Mevrouw

Ik heb kennis genomen van uw goedkeurende verklaring bij de Jaarrekening 2019 van de Provincie Zeeland.

Uiteraard is het de verantwoording van Gedeputeerde Staten om de Jaarrekening op te maken en vast te stellen, maar ik wil U de gelegenheid geven om inhoudelijk in te gaan op mijn notitie inzake de Westerscheldetunnel en het tolvrij hiervan maken.

Het gaat hier om een juiste weergave van de gepresenteerde balans en het daarin opgenomen Eigen Vermogen per 31/12/2019. Én uw goedkeurende verklaring hieromtrent.

Mijn conclusie is dat de post deelneming NV Westerscheldetunnel op de balans van de Provincie zo'n € 110.000.000 te hoog is gewaardeerd eind 2019 en derhalve het gepresenteerde vermogen te hoog is. Ook met een waarderingsgrondslag 'tegen historische kostprijs' houdt dit in dat er altijd gekeken moet worden naar de (lagere) vermogenswaarde van de deelneming. Zeker in dit specifiek geval waarbij hier de ontvangen dividenden direct in een 'Bestemmingsreserve' worden gestopt. Ik laat nog achterwege of de presentatie van ontvangen dividenden niet gewoon via de Staat van Baten en Lasten moet worden genomen en de exploitatiekosten van de Sluiskiltunnel hierbij OOK een onderdeel moeten

zijn van de Staat van Baten en Lasten. Alles wordt nu gesaldeerd in een post onder het Eigen Vermogen en verschaft daarmee niet het inzicht in de exploitatieresultaten van de Provincie Zeeland. Al met al een aardige variant van wij vroeger Window Dressing noemden. Nu wordt een complete exploitatie van een activum buiten de Staat van Baten en Lasten gehouden.

Ook het feit dat de aandeelhouder (*lees Provincie Zeeland*) de bijdragen aan de Drie Klauwen wegverbetering beslist dat deze via de bedrijfskosten van de NV Westerscheldetunnel moeten lopen, is een vreemde manier van presenteren en verwerken van het NV resultaat. Immers in de tunnelwet (Art 3) is opgenomen dat de NV slechts de aansluitende openbare wegen in onderhoud neemt één en ander conform de wegenrechtelijke bepalingen. Het viaduct Drie Klauwen valt daar duidelijk buiten want daar voert de NV geen onderhoud over.

Dit soort zaken - en het vervolg zit er ook aan te komen nl. de Westerschelde ferry- zet een druk op de rendementen van de NV en kan conform Artikel 10 van de Tunnelwet de werkingsduur van 30 jaar verlengd worden. Immers als de resultaten hiervoor aanleiding geven, is dit een mogelijkheid.

Hierbij is inmiddels een bedrag van € 4.300.000 (2018/2019) onttrokken aan de NV resultaten en daarmee de dividenduitkeringen voor de Provincie Zeeland.

Ook de constructie dat de bijdrage/aanschaf Sluiskiltunnel uiteindelijk via de ontvangen tolgelden gefinancierd wordt voor een bedrag van € 90 miljoen trekt een wissel op de exploitatie van de NV Westerscheldetunnel. Stel dat je net zoals met Evides als watervoorziening een maximaal rendement mag hebben van 4,4% jaarlijks, zou de exploitatie van een tunnel ook gezien kunnen worden als een 'nuts-voorziening'. Overtollige winsten moeten terugkomen in verlaagde tarieven.

Graag zou ik van U de verklaring ontvangen waarom de deelneming niet lager gewaardeerd wordt en of m'n inschatting dat bij einde van de tolperiode richting 2033 er dan sowieso een verrekening van de 'symbolische overdracht' versus waarde deelneming moet plaatsvinden.

Het vermogen van de Provincie Zeeland is dan nu ook te hoog gepresenteerd. Uw rol van controlerend accountant is daarmee m.i. tekort geschoten.

Op uw website staat letterlijk dat "Hoe U de vraag stelt de druppel kan zijn die de rimpeling in gang zet".

Zelf ben ik accountant in business in het Zeeuwse maar ik kan met deze presentatie niets voorstellen richting 2033 en de effecten die er dan komen. Zowel de transparantie van de exploitatie als de vermogenssituatie worden hier niet juist gepresenteerd.

Zeker als inwoner van Zeeuws-Vlaanderen is de tol een doorn in m'n ogen, maar wat ik nu allemaal zie qua verwerking resultaten etc. raakt het tijd om dit ook eens vaktechnisch te laten toetsen.

Hoor- en wederhoor wil ik eerst toepassen, want het kan zijn dat ik iets belangrijks over het hoofd zie. Inmiddels heb ik mijn analyse door 2 ex-collega's laten toetsen en hun conclusie is dat er dan 'meer' moet zijn dan dat er in de Jaarrekening staat. De vraag is dan ook wat rechtvaardigt de waardering van € 125 miljoen deelneming op de balans van de Provincie Zeeland eind 2019?

In afwachting van Uw bericht,  
Hoogachtend,

Notitie:

### **1. Westerscheldetunnel tolvrij?**

Kan de Provincie Zeeland de Westerscheldetunnel (WST) anno 2020 wel tolvrij maken?

We zitten blijkbaar op een dwaalspoor om de WST tolvrij te maken:

- is het een regionale verbinding om enkel Zeeuws-Vlaanderen te ontsluiten
- zijn er andere belangen in het spel?
- zit er wel een schuld op van € 450 miljoen (PZC juni 2020; quote van dhr Harry van der Maas)

Dit artikel geeft de analyse van een scenario van wat er achter de schermen speelt en waardoor er een soort rookgordijn wordt opgetrokken in de trend van 'je snapt het niet' en 'gesloten systemen.' Het is maar hoe je ernaar kijkt. Tijd om alles in een historisch perspectief te zetten en transparantie te geven.

Alle financiële informatie komt uit de gepubliceerde jaarrekeningen van NV Westerscheldetunnel en de Provincie Zeeland, kortom openbare informatie.

#### **Samenvatting:**

Anno 2020 kun je met de huidige financiering-systematiek de tunnel NIET vrijmaken want dan komt een sneeuwbaaleffect met vervelende vermogens consequenties voor de Provincie Zeeland.

Het echte probleem is de financiering/exploitatie van de Sluiskiltunnel! De jaarlijkse exploitatie hiervan kost zo'n € 18 miljoen (nog 5 jaar) en zodra je WST tolvrij maakt komt dit bedrag direct ten laste van de Provincie. Zoals later zal blijken wordt deze Sluiskil exploitatie 'gedekt' uit dividendinkomsten van de Westerscheldetunnel. (Basis; jaarrekening 2019 Provincie Zeeland). En dat kun je niet zonder consequenties beëindigen in 2020.

De huidige exploitatie van de Sluiskil tunnel gaat buiten de Staat van Baten en Lasten om! Er daarin zit nu de kneep dat deze exploitatie middelen er nu niet zijn voor de Provincie. Dus een 'regionale' Sluiskiltunnel houdt het tolvrij maken van de tunnel nu tegen. Van de afgesproken 10-jaars exploitatie van de Sluiskiltunnel zijn we nu halverwege. Dus de periode 2021-2025 moet nog overbrugd worden.

5 jaar tegen € 18 miljoen per jaar geeft nu dan het financiële probleem weer ad € 90 miljoen anno 2020. Hoe financier je dat dan als je de komende jaren geen tol-inkomsten meer zou hebben?

-Los nog van de eventuele afvloeiingskosten personeel! Hiervan is totaal nog geen scenario van doorgerekend. Rijkswaterstaat zou dan de mensen met kennis en knowhow willen overnemen richting 2033?

### **Huidige (hypotheek)schuld NV Westerscheldetunnel?**

Op basis van de Jaarrekening mag je concluderen dat er geen enkele aflossingsverplichting meer is inzake de aanschafkosten van de tunnel. Immers de tunnel is vanaf 'dag 1' al betaald. Hierover later meer. Dus door te stellen dat er anno 2020 nog een te betalen schuld op zou zitten is zondermeer een leugen. Iets anders is het niet.

Zit er wel een hypotheek op? Jazeker en in de jaarrekening wordt precies toegelicht waarvoor die is. Enkel maar ter zekerheid dat in 2033 de tunnel weer wordt overgedragen aan de Staat en de NV de tunnel niet kan verkopen of iets dergelijks. Er is een erfpacht- en (€ 40.000 kosten per jaar) opstalrecht op gevestigd door de Staat.

#### ***Hypotheek***

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

## 2. Wat is er namelijk aan de hand?

De regels van het normale boekhouden zijn overschreden en we kunnen hier spreken van het zgn Window Dressing effect. Het klopt allemaal, maar het is 1 grote luchtballon die net zolang blijft bestaan totdat 'ie klapt'.

Er is één simpel iets en dat is 'bezit' is iets wat je op je teen kan laten vallen. Dan heb je iets in handen nl. 'je bezit'. Je koopt iets en dat heeft waarde. De vraag is of wat je dan koopt deze waarde behoudt?

Lastiger wordt het wanneer je aandelen koopt en je moet deze waarderen. Die kun je als bezit niet op je teen laten vallen en de accountant moet de waarde vaststellen en goedkeuren. Nog gecompliceerder wordt zodra je over de waarde van een tunnel spreekt.

Er lopen hier verschillende vraagstukken door elkaar:

- (1) de aanschaf en exploitatie van de Westerscheldetunnel (2003)
- (2) idem vanaf 2015 de Sluiskiltunnel
- (3) de bijdrage ad € 4.200.000 inzake de Stervariant Drie Klauwen
- (4) en in mindere mate de € 100.000 bijdrage aan de fietstunnel (DOW)

Historisch perspectief:

De waarde van de post deelnemingen op de balans van de Provincie Zeeland geeft het volgende te zien:

Oorspronkelijk % aandelenkapitaal *)	tot 2009	4,60%	€ 28.013.947
Aanschaf restant van de Staat	18-05-2019	95,40%	<u>€ 97.243.447</u>
Totaal geïnvesteerd vermogen NV Westerscheldetunnel			€ 125.257.394

(\* Op de oorspronkelijke aandelenaanschaf in 2002 van € 35.197.490 inclusief agiostoring is er over de jaren 2003 t/m 2008 € 7.222.000 aan terugbetaling agio terugontvangen door de Provincie Zeeland; Per saldo is dit de ca € 28.014.000 einde 2009).



De aankoop van de deelneming is éénvoudig en je volgt de geldstroom. Het staat buiten kijf dat het geïnvesteerd bedrag van de 100% aandelen van NV Westerscheldetunnel € 125.257.394 bedraagt. Dit staat ook op de balans 2019 van de Provincie Zeeland als bezit 'deelnemingen'. De waarderinggrondslag is 'historische kostprijs' en op zich kan dat. Maar je moet jaar voor jaar toetsen of de netto vermogenswaarde niet lager is. Immers als deze lager is moet je jezelf de vraag stellen of je bezit nog wel je bezit waard is? Zolang er winsten zijn en deze worden niet uitgekeerd dan is zo'n waarderinggrondslag zoals 'historische kostprijs' nog wel te rechtvaardigen.

### **3. Maar wat is hier gedaan?**

De NV heeft jaarlijks winsten en deze worden uitgekeerd als dividend. De afgelopen jaren is er vanaf 2010 tot 2019 zo'n € 117.877.000 uitgekeerd als dividend aan de Provincie Zeeland en het vermogen eind 2019 van de NV is **€ 15.129.779**. Dit bedrag zal dan in 2020 ook nog als dividend worden uitgekeerd. Daarna is dus de waarde van het vermogen dus 'nihil' en de maximale waarde van de deelneming is dus eind 2019 **€ 15.129.779** waard.

Overzicht ontvangen dividend over de afgelopen jaren:					
			jaar:		
				2010	€ 38.245.906
				2011	€ 5.279.747
				2012	€ 5.388.500
				2013	€ 2.468.383
				2014	€ 6.755.863
				2015	€ 9.780.651
				2016	€ 9.865.592
				2017	€ 12.023.162
				2018	€ 13.296.094
				2019	<u>€ 14.773.675</u>
Reeds ontvangen <b>ná</b> verwerving 100% belang					€ 117.877.573
Nog te ontvangen dividend over 2019 in het jaar				2020	<u>€ 15.129.779</u>
Totale 'bijdrage' van de NV Westerscheldetunnel:					€ 133.007.352
Hiervan zal de 2009 verwervingsprijs wel betaald zijn...					

Overigens had deze dividenduitkering nog € 4.300.000 hoger kunnen zijn als de bijdrage voor de Stervariant Drie Klauwen en de DOW fietstunnel niet uit de tolopbrengsten betaald zou zijn!

Dit betekent overigens dat de netto vermogenswaarde van de NV eind 2019 zo'n € 15 miljoen is, terwijl deze in de boeken van de Provincie dan gewaardeerd is tegen € 125 miljoen.

Zodra je dit gaat corrigeren verdampt het vermogen van de Provincie met zo'n € 110 miljoen. Wanneer komt dit werkelijk aan de orde? Pas in zeg 2033/2034 als de NV tunnel voor € 1 overgaat naar de Staat.

We hebben hier nu in 2020 al mee te maken dat het vermogen van de Provincie Zeeland te rooskleurig wordt voorgesteld als je de waardering tegen kostprijs zou loslaten. In het bedrijfsleven is het uitgangspunt 'kostprijs' of lagere 'marktwaarde'. Hoe je dan de marktwaarde definieert in dit geval is de vraag. Logisch is het netto zichtbaar eigen vermogen te nemen van de deelneming ofwel de genoemde € 15 miljoen en niet meer vasthouden aan het geïnvesteerd bedrag ad € 125 miljoen. Een waarderingscorrectie ten laste van het vermogen is dan het gevolg. Je kan dit niet meer los zien van de reeds ontvangen dividenden de afgelopen jaren!

#### **4. Hoe heeft dit kunnen gebeuren?**

De vuistregel is dat je ontvangen dividend in mindering brengt op de waarde van je bezit, hier de deelneming. Dat is niet gebeurd en omdat de focus lag op een oplossing om de Sluiskiltunnel te financieren is besloten om een Bestemmingsreserve te vormen om daarmee de Sluiskil tunnel te financieren. Blijkbaar gaat de Sluiskiltunnel na 10 jaar naar de Staat en deze Bestemmingsreserve heeft een beperkte functie qua levensduur.

Ook heeft men in 2014 een gedragslijn aangepast om de investeringen in deze tunnel te activeren en niet in mindering te brengen op deze reserve.

Immers dan had het probleem zich al eerder gemanifesteerd omdat de reserve nog niet hoog genoeg was en moest worden 'terugverdiend' met tolgelden in de toekomst!

### **Sluiskiltunnel:**

Als we eind 2020 kijken dan is de boekwaarde nog zo'n € 50 miljoen hetgeen qua afschrijving en kosten uit de dividenden van de Westerscheldetunnel gedragen moeten worden.

Op zich is dit een heel bijzondere constructie, maar geeft wel aan dat het tolvrij maken van de Westerscheldetunnel een ongewild exploitatievraagstuk met zich meebrengt qua Sluiskil tunnel. Vreemd dat een internationale doorgangsweg toch als regionaal wordt aangemerkt.

Kortom: de NV Westerscheldetunnel kon en kan niet tolvrij gemaakt worden omdat de financiering van de Sluiskil tunnel nog niet is afgerond. Eind 2019 was de boekwaarde nog zo'n € 50 miljoen van de Sluiskiltunnel hetgeen grofweg de het financieringsgat aangeeft van de investering. Daar komen dan nog bij de jaarlijkse exploitatiekosten van ca € 8 miljoen per jaar (nog 5 jaar!). Dus daar komt het probleem om de hoek ad jawel € 90 miljoen ( $€ 50 + 5 \text{ jaar} * € 8 \text{ mio}$ ).

Voor de goede orde: het was de bedoeling dat door het vormen van een Bestemmingsreserve door de ontvangen dividenden van de WST de financiering van de Sluiskiltunnel geregeld zou worden. Al snel werd duidelijk dat dit niet kon, want de financiering kon enkel uit **de toekomstige dividendstromen** komen.

De reserve was niet groot genoeg. Daarom is deze tunnel geactiveerd als 'bezit' door de Provincie Zeeland. Afschrijving in 10 jaar. We zijn nu halverwege de tien jaar dus nog 5 toekomstige jaren te gaan om de Sluiskiltunnel buiten de exploitatie om te houden van de Provincie (*lees: Staat van Baten en Lasten*).

De Bestemmingsreserve WST/Sluiskiltunnel bedraagt eind 2019  
**€ 28.094.000.**

Dit bedrag kan je dus in mindering brengen op de 'kostprijs' van de deelneming zodat er minder 'vermogen' van de Provincie hoeft te verdampen. Maar zeker is dat het vermogen van de Provincie te hoog is met de 'te hoge' waardering van de NV Westerscheltunnel.

Echter nu blijkt dat deze 'reserve' al als onderdeel van het Eigen Vermogen is opgenomen. Dat betekent dat er wel degelijk € 110 miljoen aan vermogen verdampt. NI € 125 miljoen minus de werkelijke waarde ad € 15 miljoen van de deelneming NV Westerscheldetunnel.

**De vraag is in hoeverre nu de accountant dit aspect heeft laten lopen? Wat ga je dan doen in 2034 als de NV qua 'bezit' voor € 1 wordt overgedragen? Boekwaarde in de boeken dan € 125 miljoen! en zichtbaar eigenvermogen van de deelneming is slechts € 15 miljoen eind 2019.**

Bron: Jaarrekening Provincie Zeeland 2019

Eigen vermogen	Boekwaarde per 1 januari 2019	Resultaat-bestemming 2018	Toevoegingen 2019	Onttrekkingen 2019	Verminderingen i.v.m. afschrijvingen op activa	Boekwaarde 31 december 2019
Algemene reserve	14.235	-	7.174	166	-	21.242
<b>Totaal algemene reserve</b>	<b>14.235</b>	<b>-</b>	<b>7.174</b>	<b>166</b>	<b>-</b>	<b>21.242</b>
Resultaat na bestemming 2018	8.239	8.239	-	-	-	-0
<b>Totaal resultaat na bestemming</b>	<b>8.239</b>	<b>8.239</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-0</b>
Bestemmingsreserve WST en	31.331	-	14.774	8.139	9.872	28.094

#### **JAARREKENING 2019 EN BEDRAG BESTEMMINGSRESERVE WST/SLUISKIL**

### **5. Bestemmingsreserve Westerscheldetunnel en Sluiskiltunnel**

In het kader van de investeringen in de Sluiskiltunnel is, uit de voor de aanleg van de tunnel beschikbaar gestelde middelen, een bestemmingsreserve gevormd. In eerste instantie werden de investeringen in de Sluiskiltunnel rechtstreeks onttrokken aan deze reserve. Per 1 januari 2014 is besloten de investeringen in de tunnel niet langer rechtstreeks te onttrekken aan deze reserve, maar deze te activeren op de balans en in 10 jaar (bij gereedkomen van de tunnel) af te schrijven. Aan de reserve wordt jaarlijks het ontvangen dividend van de NV Westerscheldetunnel toegevoegd. De onttrekkingen aan deze reserve bestaan uit afschrijving- en rentelasten en de onderhouds- en verzekeringslasten van de Sluiskiltunnel.

Het saldo eind 2019 van de boekwaarde Sluiskiltunnel bedraagt €49.360.000. Deze zal tot worden overgedragen aan Rijkswaterstaat. Nog zo'n 5 jaar te gaan?

De afschrijving per jaar is € 9.872.000, dus de investering zal \*10 zijn geweest ofwel ca. € 98.000.000 waarbij het elke schijn heeft dat deze door de ontvangen dividenden van NV Westerscheldetunnel zijn gefinancierd.

Stel: de NV Westerscheldetunnel wordt verkocht aan de Staat en de tunnel wordt tolvrij dan kan deze bestemmingsreserve niet meer aangevuld worden door een dividenduitkering en komen de afschrijving- en rentelasten etc van de Sluiskiltunnel direct ten laste van de Staat van Baten en Lasten van de Provincie!

Om dit te concretiseren:

De afschrijving Sluiskiltunnel 2019 bedroeg € 9.872.000 en de overige onttrekkingen aan de reserve bedroegen € 8.139.000 ofwel samen ca € 18 miljoen (de komende vijf jaar!).

Zo'n bedrag komt dan ten laste van de normale exploitatie en waar moet dit uit gedekt worden zonder inkomsten van de tol?

En vandaar KAN de tunnel gewoon niet tolvrij gemaakt worden zonder dat het uitkomt dat je dan een nieuwe financiering nodig hebt voor de Sluiskiltunnel.

***En dat het vermogen van de Provincie ca € 110 miljoen lager is dan nu eind 2019 wordt gepresenteerd.***

**Bijlage: Financieel effect tolvrije Westerscheldetunnel op het Eigen vermogen van de Provincie Zeeland (scenario tolvrij 2020):**

**Provincie Zeeland; consequenties tolvrij maken anno 2020****Activa**

Bedragen x € 1.000

**Vaste activa***Materiële vaste activa*

Investerings met een economisch nut

Investerings in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut tot 2017

**:Sluiskiltunnel**

Investerings in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut tot 2017

**:Sloeweg**

Investerings in de openbare ruimte met een maatschappelijk nut vanaf 2017

*Totaal materiële vaste activa**Financiële vaste activa*

Kapitaalverstrekingen aan:

**- NV Westerscheldetunnel**

- overige deelnemingen

Overige langlopende leningen

Overige uitzettingen met een rente typische looptijd van één jaar of langer

*Totaal financiële vaste activa***Totaal vaste activa****Vlottende activa***Totaal voorraden**Totaal uitzettingen met een rente typische looptijd korter dan één jaar**Totaal liquide middelen**Totaal overlopende activa***Totaal vlottende activa****Totaal activa**

Oorspronkelijk	Correcties			Werkelijk	
	Wester-scheldetunnel	Sluiskil-tunnel			
2019	2019			2018	
42.504				42.504	42.333
49.360		-49.360		0	59.232
5.563				5.563	6.055
18.670				18.670	7.281
<b>116.097</b>				<b>66.737</b>	<b>114.901</b>
<b>125.257</b>	<b>-110.127</b>			15.130	<b>125.257</b>
3.167				3.167	1.918
1.530				1.530	1.980
1.837				1.837	2.390
131.791				<b>21.664</b>	131.545
<b>247.889</b>				88.401	<b>246.446</b>
69.534				69.534	68.659
18.910				18.910	23.402
37.118				37.118	72.617
9.315				9.315	6.612
<b>134.877</b>				134.877	<b>171.290</b>
<b>382.766</b>	<b>-110.127</b>	<b>-49.360</b>		223.278	<b>417.736</b>

**Provincie Zeeland; consequenties tolvrij maken anno 2020****Passiva**

Bedragen x € 1.000

**Vaste passiva**

Eigen vermogen

Reserves:

- algemene reserve

- bestemmingsreserves

**- bestemmingsreserve Westerscheldetunnel**

Het gerealiseerde resultaat volgend uit het overzicht van baten en lasten in de jaarrekening

*Totaal eigen vermogen**Voorzieningen**Totaal vaste schulden***Totaal vaste passiva****Vlottende passiva***Totaal netto vlottende schulden**Totaal overlopende passiva***Totaal vlottende passiva****Totaal passiva**

Totaalbedrag waartoe aan natuurlijke en rechtspersonen borgstellingen of garantstellingen zijn verstrekt

Oorspronkelijk	Correcties			Werkelijk	
	Wester-scheldetunnel	Sluiskil-tunnel			
2019	2019			2018	
21.242				21.242	14.235
79.711		-49.360		30.350	92.173
28.094	-110.127			-82.033	31.331
9.670				9.670	8.239
<b>138.717</b>				<b>-20.771</b>	<b>145.978</b>
16.031				16.031	33.425
5				5	5
<b>154.753</b>				<b>-4.735</b>	<b>179.407</b>
119.501				119.501	143.394
108.512				108.512	94.934
<b>228.013</b>				228.013	<b>238.328</b>
<b>382.766</b>	<b>-110.127</b>	<b>-49.360</b>		223.278	<b>417.736</b>
289.620				289.620	287.000

## Tunnelwet Westerschelde

[Regeling vervalt per 14-03-2034.]  
Geldend van 23-10-1998 t/m heden

### **6. Conclusie:**

Het lijkt allemaal 1 grote administratieve (schets) vertoning en los van het feit dat de Sluiskiltunnel gewenst was hadden beide tunnels nooit een Provinciale aangelegenheid moeten zijn. Maar een "Rijksweg" en dan onderhouden door Rijkswaterstaat. Maar dat terzijde.

Maar nu kun je niet meer terug zonder kleur te bekennen en we houden dit maar vol tot het jaar 2034 en komen dan tot de conclusie dat het de schuld is van alle voorgangers en de Staat moet het probleem WST ad ca € 110 miljoen maar oplossen voor de Provincie. De deelneming WST is te hoog gewaardeerd in de boeken! Afboeking van deze deelneming is dan het gevolg. Of inzetten op nog 5 extra jaren tol dividend inkomsten nadat de Sluiskil tunnel is overgedragen. (2028-2032).  
Zie hier de spagaat waarin GS nu anno 2020 zit!

Oplossing: neem het geheel mee in de set van compensatiemaatregelen en los het in 2020 op zodat toekomstige bestuurders hiermee **niet** worden belast (zonder dat men op de hoogte was!):

Compensatie verrekening:				
(1) financiering restant Sluiskiltunnel				€ 50.000.000
compenseer de jaarlijkse exploitatie tot/met 2025			€ 8.000.000	
			per jaar	
Beter is: draag de exploitatie in 2020 over aan Rijkswaterstaat!				pm
				€ 50.000.000
(2); saldering opschonen post deelneming NV Westerscheldetunnel				
Waardering eind 2019 in de jaarrekening			€ 125.257.394	
Waardering opb asis van netto vermogenswaarde			€ 15.129.779	
				€ 110.127.615
				€ 160.127.615
Afgerond kost het tolvrij maken dus (incl. afvloeiingskosten personeel)				€ 165.000.000



**Maar dan wel de exploitatie van de Sluiskiltunnel direct in 2020 overdragen aan Rijkswaterstaat!  
Anders komt er nog € 40 miljoen bij.**

Vraag ook eens een second opinion omtrent de verwerking en presentatie van de de post deelnemingen op de balans van de Provincie Zeeland eind 2019. Eerst moet er hoor en wederhoor plaatsvinden!

**7. Vrijval agio-storting ter compensatie rijksbijdrage 'veren':**

"Agio"	Saldo eind:	Vrijval		
2010	€ 493.442.857			
2011	€ 470.164.286			
2012	€ 446.885.715			
2013	€ 423.607.144			
2014	€ 400.328.573			
2015	€ 377.050.002			
2016	€ 353.771.431			
2017	€ 330.492.860			
2018	€ 307.214.289			
<b>2019</b>	<b>€ 283.935.718</b>	<b>cnfr Jaarrekening WST</b>		
2020	€ 260.657.147	-€ 23.278.571	jaarlijkse vrijval	
2021	€ 237.378.576	-€ 23.278.571		
2022	€ 214.100.005	-€ 23.278.571		
2023	€ 190.821.434	-€ 23.278.571		
2024	€ 167.542.863	-€ 23.278.571		
2025	€ 144.264.292	-€ 23.278.571		
2026	€ 120.985.721	-€ 23.278.571		
2027	€ 97.707.150	-€ 23.278.571		
2028	€ 74.428.579	-€ 23.278.571		
2029	€ 51.150.008	-€ 23.278.571		
2030	€ 27.871.437	-€ 23.278.571		
2031	€ 4.592.866	-€ 18.685.705	restant korlopende schuld	
2032	*)	-€ 4.592.866	idem tgv 2033	
2033	*)			

\*) Het saldo van de post onder kortlopende schulden komt gedeeltelijk ten gunste van 2032 resp t/m Maart 2033. Totaal € 23.278.571.

### 8. **Extra complicerende factor:**

In november 2017 heeft GS besloten om het Kapitaal van NV Westerscheldetunnel (WST) in 2020 af te stempelen voor een bedrag van € 15.000.000. Dit wegens de overtollige liquide middelen wordt het gestort kapitaal teruggestort. *(Bron: Jaarrekening WST)*

Als nu in 2020 ook nog het dividend van 2019 betaald moet worden ad € 15.129.779 EN de schuld inzake de STERVARIANT bijdrage en fietstunnel ad € 4.300.000 *(schuld bron: Jaarrekening WST)* zal er een aanslag op de liquide middelen gedaan worden van de NV Westerscheldetunnel ad € 34.429.779. Een uitdaging voor de directie!

8-7-2020