

## Geleidebrief kaderstellend

Naam voorstel 16008924	Statenvoorstel Project Sluiskiltunnel Eindafrekening – UITV-071		
Betreft vergadering	Commissie Economie	9 september 2016	
	Provinciale Staten	30 september 2016	
Te verzenden aan	Commissie Economie via iBabs		
Verzenddatum	14 juni 2016 in IBABS		
Commissiegriffier	Annemieke Lobik	0118-631888	<a href="mailto:am.lobik@zeeland.nl">am.lobik@zeeland.nl</a>
Statenadviseur	S. de Visser	0118-631594	<a href="mailto:s.de.visser@zeeland.nl">s.de.visser@zeeland.nl</a>
Inhoudelijk ambtenaar	Jeroen Steenbakker	0118-631058	<a href="mailto:jjg.steenbakker@zeeland.nl">jjg.steenbakker@zeeland.nl</a>
Verantwoordelijk bestuurder	A.J. van der Maas		

<b>Inhoudelijk</b>	
Aanleiding	Na afronding van het project Sluiskiltunnel in mei 2015 is de eindafrekening opgemaakt. Er is een overschot op het project van in totaal € 27,73 miljoen, waarvan de helft voor de provincie is. In juli 2015 hebben PS besloten om vooruitlopend op de definitieve afrekening reeds € 10,8 miljoen van het te verwachten overschot in te zetten als dekking voor het tekort op het project Sloeweg.
Bevoegdheid	PS
Wat stellen GS voor?	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Instemmen met het voorstel om restant van het provinciaal overschot van het project Sluiskiltunnel à € 0,94 miljoen in te zetten voor project N62 Sloeweg en Tractaatweg. Op een later moment wordt aangegeven voor welk specifiek (deel)project;</li> <li>• Daarnaast is de opgelegde geheimhouding op de eerder gewisselde stukken, waaronder verschillende kwartaalrapportages, opgeheven.</li> </ul>
Argumenten	In mei 2015 is de Sluiskiltunnel opengesteld. De BV KKS is opgeheven en de eindafrekening is in overleg met het ministerie van Infrastructuur en Milieu opgesteld. Het project dient nu ook financieel te worden afgerond.

Kosten en dekking		Provincie	Rijk
	Budget	€ 153,7 miljoen	€ 153,7 miljoen
	Uitgaven	€ 139,9 miljoen/-	€ 139,9 miljoen/-
	Saldo	€ 13,8 miljoen	€ 13,8 miljoen
	Scopewijzigingen provincie	€ 2,1 miljoen/-	
	Overschot	€ 11,7 miljoen	€ 13,8 miljoen
	PS besluit 3 juli 2015 om voordeel te bestemmen voor Sloeweg	€ 10,8 miljoen/-	
	Resteert	€ 0,9 miljoen	€ 13,8 miljoen
Overige informatie			



16008924



Provincie Zeeland

## Gedeputeerde Staten

bericht op brief van:  
uw kenmerk:  
ons kenmerk: 16008206  
afdeling: Planvorming en Realisatie  
bijlage(n): Statenvoorstel met bijlage  
behandeld door: J.J.G. Steenbakker  
doorkiesnummer: (0118) 631058  
onderwerp: Project Sluiskiltunnel: Eindafrekening

de voorzitter van Provinciale Staten  
t.a.v. de Statengriffie

verzonden: 10 JUNI 2016

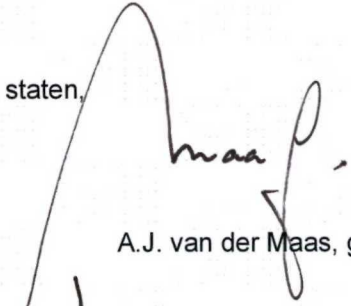
Middelburg, 31 mei 2016

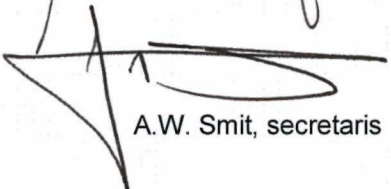
Geachte voorzitter,

In mei 2015 is de Sluiskiltunnel opengesteld voor het verkeer. De tweede helft van 2015 heeft de B.V. KKS het project financieel en administratief afgerond. Nadat de B.V. KKS begin 2016 is opgeheven hebben wij in overleg met het Ministerie van Infrastructuur & Milieu de eindafrekening opgesteld. In onze vergadering van 31 mei 2016 hebben wij deze vastgesteld. Deze bieden wij u hierbij aan. In het bijgaand statenvoorstel stellen wij voor om het restant van het overschot te bestemmen voor de projecten N62 Sloeweg en Tractaatweg.

Tevens hebben wij in onze vergadering van 7 juni 2016 besloten om de opgelegde geheimhouding op de eerder met u gewisselde stukken, zoals de kwartaalrapportages van het project Sluiskiltunnel en de overzichten van de post onvoorzien, op te heffen.

Hoogachtend,  
gedeputeerde staten,

  
A.J. van der Maas, gedeputeerde

  
A.W. Smit, secretaris

PROVINCIE ZEELAND	
AFD. 56	AMBT.
TERMIN	Joosse
DATUM 10 JUNI 2016	
DOC.NR.	16008924
ZAAK NR.	
CLASS.	

Financiële consequenties externe inhuur: n.v.t.

Kostensoort: n.v.t.

Bedrag: n.v.t.

Gedeputeerde  
belast met  
behandeling: A.J. van der Maas

Vergadering PS: 15 juli 2016  
Nr: UITV-071  
Agenda nr:  
Vergadering GS: 31 mei 2016  
Nr: 16008207

Onderwerp: Project Sluiskiltunnel: Eindafrekening

VOORSTEL

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

#### Samenvatting:

In mei 2015 is de Sluiskiltunnel opengesteld voor het verkeer. Daarna is het project ook financieel en administratief afgerond wat heeft geleid tot het opheffen van de B.V. KKS in februari 2016. Tot slot van het project is de eindafrekening met het Ministerie van I&M opgemaakt die het project mede heeft gefinancierd. Uit de eindafrekening blijkt dat er een overschot op het project is van in totaal € 27,73 mln. De helft van dit bedrag, € 13,86 mln., is voor de Provincie Zeeland. De andere helft voor het Ministerie.

In juli 2015 hebben Provinciale Staten besloten om vooruitlopend op de definitieve eindafrekening reeds een deel van het te verwachten overschot in te zetten als dekking voor het tekort op het project Sloeweg. Concreet ging het om een bedrag van € 10,825 mln. Omdat de Provincie voor haar rekening lopende het project nog voor een bedrag van € 2,10 mln. aan aanpassingen heeft laten doorvoeren betekent dit dat er onder de streep nog een bedrag van € 0,94 mln. resteert. Voorgesteld wordt om ook dit bedrag in te zetten voor het project N62 Sloeweg en Tractaatweg en op een later moment een keuze te maken voor een specifiek (deel)project.

---

#### Wat willen we bereiken?

Medio mei is de Sluiskiltunnel opengesteld voor het verkeer. In de periode daarna heeft de B.V. KKS het project financieel en administratief verder afgerond waarna de B.V. KKS begin 2016 is opgeheven. Wat restte was de eindafrekening met het Ministerie van I&M die het project voor de helft heeft gefinancierd. In onze vergadering van 31 mei 2016 hebben wij de eindafrekening vastgesteld en de Minister hierover geïnformeerd.

#### Waarom kunnen we zien of alles bereikt is?

De eindafrekening van het project met het Ministerie is het slot van het project Sluiskiltunnel. Als de verrekening met het Ministerie heeft plaatsgevonden dan is het project definitief afgerond.

#### Wat doen we daarvoor?

De eindafrekening is in overleg met het Ministerie opgesteld. Cijfermatig geeft de eindafrekening het volgende beeld:



---

Beschikbaar budget ingebracht in Mobiliteitsfonds	: € 286,93 mln.	€ 286,93 mln.	(= € 275 mln. incl. index)
Totale kosten project	: € 281,90 mln.		
Scopewijzigingen Provincie	: € 2,10 mln.	-/-	
Kosten project m.b.t. 50-50 verdeling Provincie-Ministerie	: →	€ 279,80 mln.	-/-
Totaal overschot op het Mobiliteitsfonds	:	€ 7,13 mln.	

Op grond van gemaakte afspraken is van het totaal overschot de helft beschikbaar voor de Provincie. Dat komt neer op een bedrag van € 3,56 mln. Naast het budget dat in het mobiliteitsfonds is gestort hebben het Rijk en de Provincie lopende de aanbestedingsprocedure het budget met € 20,6 mln. verhoogd waarbij ieder de helft voor zijn rekening heeft genomen. Het totaal overschot voor de Provincie bedraagt dan € 3,56 mln. + €10,3 mln. = € 13,86 mln.

### Financiële consequenties

Uit de eindafrekening blijkt dat het provinciaal deel van het overschot € 13,86 mln. bedraagt. Voorafgaand aan de opdrachtverlening en ook lopende het project heeft de Provincie besloten een aantal aanpassingen door te voeren. Deze zijn met u gecommuniceerd via de kwartaalrapportages en de overzichten van de post onvoorzien die wij voor u ter inzage hebben gelegd. Deze aanpassingen hebben een totale waarde van € 2,10 mln. Deze dienen nog in mindering gebracht te worden op het totale overschot voor de Provincie.

Provinciale Staten hebben vooruitlopend op de eindafrekening in hun vergadering van 3 juli 2015 besloten om reeds een deel van het te verwachten voorschot in te zetten als dekking voor het tekort op het project N62 Sloeweg. Concreet ging het daarbij om een bedrag van € 10,825 mln. Daarmee resteert er nog een overschot van € 13,86 mln. -/- € 2,10 mln. -/- € 10,825 mln. = € 0,94 mln.

Wij stellen voor om dit bedrag ook in te zetten voor het project N62 Sloeweg en Tractaatweg en op een later moment een keuze te maken voor het (deel)project waarvoor het overschot exact wordt ingezet.

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

Gedeputeerde staten,

Drs. J.M.M. Polman, voorzitter

A.W. Smit, secretaris.

### Ontwerp-besluit

De staten der provincie Zeeland,  
gelezen het voorstel van Gedeputeerde Staten van 31 mei 2016, nr. 16008207;

besluiten:

Instemmen met het voorstel om het restant van het Provinciaal overschot van het project Sluiskiltunnel à € 0,94 mln. in te zetten voor de dekking van de kosten van het project N62 Sloeweg en Tractaatweg en pas op een later moment een keuze te maken voor een specifiek (deel)project.

**KOSTEN**

(Uit: Jaarrekening B.V. KKS 2015 (overzicht budget en totale kosten))

**Omschrijving kosten**

1	voorbereidende uitgaven 2001-2009
2	personeelskosten
3	bureaunkosten
4	advieskosten
5	informatievoorziening
6	communicatie
7	onroerende zaken
8	onderzoek omgeving
9	vergunningen
10	technisch vooronderzoek
11	kosten opdrachtgever
12	aanneemsom CBT
13	verzekeringen
14	werken door derden
15	proeven
16	bodemverontreinigingen
17	BOVI
18	demobilisatiekosten 2015
19	reserve
20	rente
21	<b>Totale kosten</b>

€	3.841.507	(alle kosten voorafgaand aan B.V. KKS)
€	26.527.711	(salaris en bijkomende kosten van werknemers)
€	1.238.909	(kantoorbenodigdheden, inventaris)
€	691.666	(juridisch advies, secon opinions, accountants)
€	480.253	(ict voorzieningen)
€	2.263.527	(nieuwsbrieven, openingshandelingen, informatiecentrum)
€	4.707.135	(kosten grond onder het tracé)
€	1.218.971	(archeologie, benodigde vergunningen)
€	1.758.076	(WBR, Waterwet, omgevingsvergunning)
€	1.367.789	(bodem, milieu)
€	500.900	
€	227.701.706	(bevat tevens incentives voor vaststellingsovks en vervroegd/claim/respuntenvrij opleveren)
€	1.563.957	
€	9.683.831	(werken buitenom CBT zoals deel K&L en ProRail)
€	116.213	(eigen tests voor bijvoorbeeld beton, kabelkanalen)
€	742	(kleine verontreinigingen zoals asbestgolfplaten in de bodem)
€	98.755	(kosten voor voorbereiden/regelen beheer en onderhoud)
€	288.685	(opruimen en afsluiten van het project en de B.V. KKS)
€	1.524.300	(o.a. incentive voor veiligheid en kwaliteit)
€	1.590.318	(saldo van ontvangen en betaalde rente)
€	<b>287.164.951</b>	

**Toelichting kosten****Rechtstreeks ten laste van derden**

N.V. Westerscheldetunnel

Binnen het project zijn een aantal werkzaamheden voor derden meegenomen

25	Aansluiting Hoek	€	-5.400.000
26	Amoveren westerscheldetunnelweg	€	-120.000
27	Verdubbelen Westerscheldetunnelweg	€	-730.000
28	Vergoeding B.V. KKS aanleg Blikken Weitje	€	175.000
29	Subtotaal	€	-6.075.000
30	index	€	-50.555
31	<b>Totaal</b>	€	<b>-6.125.555</b>

(verplichting van N.V WST op grond van eerdere afspraken)  
(deel verwijderen om aansluiting tunneltracé mogelijk te maken)  
(deel tracé ten zuiden van tunnel naar 2x2)  
(natuurgebiedje)

Rijkswaterstaat Zee en Delta

Aanleg gedeelte N61

€ -241.000 (aansluiting reconstructie N61 op nieuwe aansluiting bij Hoek (Axelse Gat))

Gemeente Termeuzen

32	Viaduct aansluiting Termeuzen	€	-250.000
33	Aanleg Turborolonde Termeuzen Zuid	€	-174.255
34	Fietspad over dak tunnel	€	-80.952
35	Fietspad Koegorsstraat	€	-104.955
36	Subtotaal	€	-610.162
37	index	€	-4.751
38	<b>totaal</b>	€	<b>-614.913</b>

(extra kosten verbreden viaduct door 2x2 onder viaduct)

(index enkel op fietspad over dak tunnel)

**Totaal bedrag bijdragen aan derden**

€ -6.981.468

45

46

47

€ -2 Afrondingsverschil (Realisatiekosten van project volgens jaarrekening 2015 B.V. KKS € 280.183.481)

48

49

**Eindtotaal Project BV KKS**

€ 280.183.481

**Opmerkingen**

1. Onder post 7 zit ook het bedrag dat de Provincie heeft betaald voor het verwerven van de gronden onder het tracé à ca. € 4,7 mln.

Rekenmodel 'Eindafrekening' tussen Rijk en Provincie project Sluiskiltunnel

BIJLAGE 1: Toelichting op het rekenmodel

**BUDGET**

<b>A Beschikbaar gesteld budget (besluitvorming 2009 en 2010. Prijspeil 2010)</b>		
Ministerie	€	137.500.000
Ministerie (aanvullend o.g.v. aanbestedingsresultaat)	€	10.300.000
Regio	€	137.500.000
Regio (aanvullend o.g.v. aanbestedingsresultaat)	€	10.300.000 +

BIJLAGEN 2 en 3: PS besluiten m.b.t. vaststellen budget/krediet beschikbaar stellen

**Totaal beschikbaar gesteld budget** € **295.600.000**

<b>B Gestort in Mobiliteitsfonds (€ 275.000.000. Prijspeil 2010)</b>		
Ministerie	€	143.467.296 (€ 137.500.000 geïndexeerd o.g.v. IBOI)
Regio	€	143.467.296 (€ 137.500.000 geïndexeerd o.g.v. IBOI)
<b>Totaal</b>	€	<b>286.934.592</b>

BIJLAGE 4: Overzicht stortingen /kasritme mobiliteitsfonds.

**KOSTEN**

<b>C Eindtotaal Project BV KKS (jaarrekening BV KKS 2015)</b>	€	280.183.481
(zie tabblad 'Kosten B.V. KKS')		
<b>D Eindtotaal kosten project betaald door Provincie Zeeland</b>	€	1.713.389 +

BIJLAGE 5: Jaarrekening B.V. KKS 2015 voorzien van accountantsverklaring.

BIJLAGE 6: Kosten gemaakt door provincie voor project

**Totaal kosten Project Sluiskiltunnel** € **281.896.870**

<b>E Af: scopewijzigingen Provincie</b>		
100% provincie: noordelijke Tractaatweg	€	960.000 afspraak bij vaststellen scope
100 % provincie: afrit Tractaaweg	€	520.000 scopewijziging
100 % provincie: bewegwijzering	€	15.000 scopewijziging
100 % provincie: aansluiting Tractaatweg	€	550.000 scopewijziging
100% provincie: strekken afrit Tractaatweg-noord	€	52.000 scopewijziging

BIJLAGE 7: Overzicht scopewijzigingen.

**F Kosten binnen de 50/50 regeling Ministerie -Provincie** € **279.799.870** (geïndexeerd)

**Overschot Ministerie**

<b>G Stortingen Ministerie Mobiliteitsfonds</b>	€	143.467.296
---	---	-------------

<b>H Kosten Ministerie B.V. KKS (50%)</b>	€	139.899.935
---	---	-------------

**I Totaal overschot Ministerie op Mobiliteitsfonds** € **3.567.361**

**Overschot Provincie**

<b>J Stortingen Provincie Mobiliteitsfonds</b>	€	143.467.296
--	---	-------------

<b>K Kosten Provincie B.V. KKS (50%)</b>	€	139.899.935
100% provincie: noordelijke Tractaatweg	€	960.000 afspraak bij vaststellen scope
100 % provincie: afrit Tractaaweg	€	520.000 scopewijziging
100 % provincie: bewegwijzering	€	15.000 scopewijziging
100 % provincie: aansluiting Tractaatweg	€	550.000 scopewijziging
100% provincie: strekken afrit Tractaatweg-noord	€	52.000 scopewijziging

**Saldo** →→ € **141.996.935 -**

**L Totaal overschot Provincie op Mobiliteitsfonds** € **1.470.361**

**M Theoretisch totaal overschot Project Sluiskiltunnel**

<b>Ministerie</b>		
Overschot Mobiliteitsfonds	€	3.567.361
Beschikbaar gesteld maar niet gestort	€	10.300.000
	→→	€ <b>13.867.361</b>

<b>Provincie</b>		
Overschot Mobiliteitsfonds	€	1.470.361
Beschikbaar gesteld maar niet gestort	€	10.300.000
	→→	€ <b>11.770.361</b>

# Bijlage 2

## STATENVOORSTEL

Directie E&M



doi 09019215

Zaaknummer

Categorie  
verwijsnummer

A-dg

Onderwerp:  
Sluiskiltunnel

advies/besluit  
1. Vaststellen

2. Datum PS-vergadering  
29-05-2009

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

### leden gedeputeerde staten

portefeuillehouder Paraaf  
Poppelaars, A.J.G.

Vervanger Paraaf  
Peijs, K.M.H.

Vervanger  
Peijs, K.M.H.

### Besluit

Datum	Nummer	paraaf secretaris voor uitvoering
12 MEI 2008	11	
		Aantal te paraferen stukken 2

### behandeld door

Naam	Afdeling	Doorkiesnummer	Datum
Meijer, W.	V&V	0118 63 16 59	7-05-2009

### Parafen

Afdelingshoofd	datum	paraaf
	8/5	
Jur. Toets	8/5	
Fin. Toets	datum	paraaf
BVE	8/5	LCV.
Directeur	datum	paraaf
wvd E&M	8/5	UB

### Medeparafen

Dir/afd	datum	paraaf
FEZ	8/5	paraaf. stb.
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

1. Bestuursvereenkomst (Bijlage A)
2. Bijlage i bij bestuursvereenkomst

"nagedokenen stuk" UB



Gedeputeerde  
belast met  
behandeling            A.J.G. Poppelaars

Vergadering PS: 29-05-2009  
Nr: E&M-113  
Agenda nr.  
Vergadering GS: 12 mei 2009  
Nr: 09019215/11dg

Onderwerp:            Sluiskiltunnel

VOORSTEL

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

**Samenvatting:** Nu overeenstemming met het Rijk is bereikt over het overnemen van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel is de dekking van het project Kanaalkruising Sluiskil rond. Dit betekent dat nu aan uw staten wordt gevraagd in te stemmen met de realisatie van de Sluiskiltunnel en de aansluitende wegen en met het verlenen van het daarvoor benodigde krediet.

---

#### **Wat willen we bereiken?**

De N62 vormt de verbinding tussen de havens van Vlissingen en Terneuzen, en ontsluit beide havengebieden op de A58 aan Nederlandse kant en de Expresweg in België. De huidige brug bij Sluiskil vormt, door de regelmatige en langdurige brugopeningen, een grote barrière voor het doorgaande verkeer. In 2006 heeft de provincie vrijwillig een netwerkanalyse uitgevoerd ("Bereikbaarheid op maat"). Uit deze netwerkanalyse is gebleken dat de Kanaalkruising Sluiskil het grootste knelpunt in de regionale bereikbaarheid vormt.

Realisatie van een tunnel bij Sluiskil door het Rijk of via de NV Westerscheldetunnel bleek niet mogelijk. Als provinciaal project is een dergelijke tunnel wel te realiseren.

#### **Waarom kunnen we zien of alles bereikt is?**

De openstelling van de Sluiskiltunnel in 2014.

#### **Wat doen we daarvoor?**

Er is een lang traject van overleg en onderhandeling vooraf gegaan aan dit besluit. In eerste instantie is bezien of de NV Westerscheldetunnel een tunnel bij Sluiskil zou kunnen realiseren. Dit bleek echter niet haalbaar.

In januari 2007 hebben uw staten ingestemd met de intentieovereenkomst over de Kanaalkruising Sluiskil, die in november 2006 is gesloten tussen het Rijk en de provincie. U heeft bij die gelegenheid ons college opgedragen om alles te doen wat bijdraagt aan een realisering van de tunnel bij Sluiskil en een dekkingsvoorstel op te stellen.

In de verdere uitwerking na de vaststelling van de intentieovereenkomst bent u in mei 2008 geïnformeerd over de inhoud van het concept Ontwerp Tracébesluit (OTB), dat een formele stap in de Rijksprojectenprocedure is. Dit OTB ging derhalve nog uit van uitvoering als Rijksproject en als onderdeel van de Rijksweg N61. Op de CD-ROM, die toen is bijgevoegd, is ook de inhoudelijke informatie opgenomen.

Bij nadere beschouwing is het probleem dat wordt opgelost echter primair een provinciaal probleem: een ontbrekende schakel in de provinciale N62, die de Zeeuwse havens onderling en met de haven van Gent verbindt. Daarom dienen ook de provinciale procedures gevolgd te worden. Inmiddels is dus besloten om de Rijksprocedure stop te zetten en over te gaan naar een bestemmingsplanprocedure.

Deze switch heeft geen inhoudelijke, maar wel procedurele consequenties. Zoals aangegeven wordt de aanleg van de Sluiskiltunnel nu een provinciaal project, namelijk het realiseren van de ontbrekende schakel tussen de noordelijke en zuidelijke N62 in Zeeuws-Vlaanderen. In nauw overleg tussen de provincie en de gemeente Terneuzen is de procedure van de Tracéwet omgezet in een bestemmingsplanprocedure. Wij hebben daartoe een bestuursovereenkomst met de gemeente Terneuzen afgesloten, die ter kennisname is bijgevoegd (bijlage 1).

#### Inhoudelijk

In mei 2008 bent u geïnformeerd over de inhoudelijke voornemens zoals die waren verwoord in het Ontwerp-Tracébesluit (OTB), als onderdeel van de Rijksprocedure. De inhoudelijke voornemens in dat OTB zijn niet gewijzigd, maar zijn nu dus via een provinciale/gemeentelijke procedure uitgewerkt.

In eerste instantie, ten tijde van het voeren van de Rijksprocedure, is afgesproken dat de provincie de kosten voor beheer en onderhoud gedurende de eerste 10 jaar na openstelling zou dragen. Nu de Sluiskiltunnel een provinciaal project wordt, zou het beheer en onderhoud logischerwijs ook gedurende de levensduur van de tunnel voor rekening van de provincie komen. Ook daar zijn nieuwe afspraken met het Rijk over gemaakt. Nu is afgesproken dat het Rijk, afhankelijk van de dan geldende inzichten over de meest wenselijke verdeling van het wegenbeheer, 10 jaar na openstelling de keuze heeft tussen of het afkopen van het beheer en onderhoud, of het overnemen van de Sluiskiltunnel om niet. Financieel blijft de eerder afgesproken kostenverdeling dan in stand.

#### Uitvoering

Gelet op de aard en omvang van het project is het raadzaam om een organisatie op te zetten die slagvaardig kan handelen. Bij de voorbereiding en bouw van de Westerscheldetunnel zijn goede ervaringen opgedaan met de realisatie van de tunnel binnen een private rechtspersoon. Gebleken is dat op deze wijze het project voor de bouw van een tunnel beheersbaar kon worden gehouden. De N.V. Westerscheldetunnel kon aan de slag met een afgebakende opdracht en heeft zich primair kunnen richten op praktische en technische aspecten rondom de bouw en realisatie van de tunnel.

Overwogen is om de NV Westerscheldetunnel de opdracht te geven de Sluiskiltunnel te (laten) realiseren. Hieraan kleven – (ook) na de aandelenoverdracht – te veel bezwaren. Er is om die reden gezocht naar andere mogelijkheden. Via de oprichting van een project B.V. is het mogelijk om gebruik te maken van de kennis en de ervaring van (onder meer) de directeur van de NV Westerscheldetunnel, door deze ook directeur te maken van deze B.V.

Gelet op het feit dat de BV een zelfstandig rechtspersoon, met een duidelijke eigen taakomschrijving is en als zodanig geen onderdeel uitmaakt van de provinciale organisatie, is het van belang om de verantwoordelijkheden van de BV en de provincie duidelijk te regelen. Dit kan geschieden door middel van de statuten en een contract. Wij richten derhalve een project-BV (BV Kanaalkruising Sluiskil) op. In de statuten van deze BV is een aantal waarborgen opgenomen voor de provincie, zodat zij voldoende regie kan houden op het project. Het gaat dan bijvoorbeeld om:

- Afbakenen van het doel van de BV in de statutaire doelomschrijving tot:  
*"het in opdracht van de Provincie Zeeland voorbereiden en (laten) bouwen van de Sluiskiltunnel met aansluitende wegen en het er voor zorgen dat het beheer, onderhoud, verkeers- en incidentmanagement voor een nog nader door de Provincie te bepalen periode op verantwoorde wijze wordt verzorgd door een derde partij"*
- Een beperkt maatschappelijk kapitaal van € 1 miljoen.
- Benoeming en ontslag van bestuurders en commissarissen door de aandeelhoudersvergadering.
- Het onderwerpen van een groot aantal besluiten van het bestuur aan goedkeuring van de Raad van Commissarissen (RvC) of de aandeelhouders (zoals bestuursbesluiten m.b.t. de aandelen, maar ook het voeren van rechtsgedingen, het aangaan van samenwerkingsverbanden, grote investeringen, etc.).

De meest wezenlijke elementen in de statuten zijn dat de zeggenschap over de aandelen geheel bij de aandeelhouder ligt, en dat de provincie Zeeland de enige aandeelhouder is.

Ten opzichte van het u eerder toegezonden concept zijn de statuten op de volgende punten aangevuld:

- Vermelding van de exacte hoogte van het maatschappelijk kapitaal.
- Opdracht aan de BV voor de zorg van incidentmanagement, naast beheer, onderhoud en verkeersmanagement.
- Benoeming van de heer ir. M. Buis als bestuurder van de BV.
- Benoeming van de leden van de Raad van Commissarissen, te weten de heer ir. D. Luteijn (voorzitter), mevrouw S. Kwekkeboom-Janse, de heer mr. J. Seijdlitz, de heer drs. J.H.G. Jacobs en mevrouw E. Kuyper.



Bij brief van 9 december 2008 hebben wij u in de gelegenheid gesteld om uw eventuele wensen en bedenkingen inzake de oprichting van de BV KKS kenbaar maken. Uw staten hebben in hun vergadering op 19 december 2008 de wens uitgesproken om aandacht te schenken aan het element van diversiteit bij de samenstelling van de Raad van Commissarissen. Met de benoeming van genoemde leden wordt naar onze mening tegemoet gekomen aan uw wens inzake de diversiteit van de Raad. Verder is van de mogelijkheid om wensen en bedenkingen kenbaar te maken geen gebruik gemaakt.

Om de verhouding tussen de provincie als opdrachtgever voor de bouw van de tunnel en de BV KKS als opdrachtnemer vast te leggen wordt een overeenkomst gesloten. Uitgangspunt in deze overeenkomst is dat de provincie als opdrachtgever bepaalt wat de BV dient te realiseren, maar dat de BV verantwoordelijkheid draagt hoe zij dit doet. De overeenkomst geldt tot twee jaar na oplevering van de tunnel. Dan wordt de BV in principe geliquideerd.

Wij zullen u tweemaal per jaar op de hoogte houden van de voortgang van het project. In een halfjaarlijkse rapportage zal ons college informatie verstrekken over de stand van zaken met betrekking tot de financiën, de inhoudelijke vorderingen en de risicobeheersing. Uiteraard zullen uw staten aanvullend worden geïnformeerd (op grond van onze actieve informatieplicht) wanneer zich tussentijds relevante en onverwachte ontwikkelingen voordoen in de realisatie van de Sluiskiltunnel.

#### **Wat mag het kosten?**

In 2006 is in een intentieverklaring met het Rijk een kostenverdeling afgesproken tot een totaal van € 250 miljoen. Inmiddels is een nieuwe raming van de totale kosten opgesteld, die sluit op € 275 miljoen (prijsspeil medio 2008). Hoewel dit bedrag 10% hoger ligt dan in 2006, is het project relatief goedkoper geworden: de index voor kostenstijgingen in de GWW-sector in diezelfde periode ligt namelijk op 13,6%.

Om het verschil met de eerdere raming (op basis van het oude prijspeil) te overbruggen is aan het Rijk voorgesteld de financiële afspraken te herzien. De oplossing komt er op neer dat Rijk en provincie zich gezamenlijk garantstellen voor 50% van de kosten boven de € 250 miljoen.

Daarbij wordt geen onderscheid meer gemaakt tussen bouwrisico's en overige risico's. Wel is er bij de aanbesteding een go-no go moment, waarbij expliciet wordt gezien, afhankelijk van de aanbiedingen, of er aanvullende financiële afspraken gemaakt moeten worden of dat de kosten zo hoog oplopen dat alsnog van de bouw van de tunnel wordt afgezien.

Aangezien de aanbesteding nu voorzien is in 2010, is het alleen al vanwege inflatie waarschijnlijk dat een hoger krediet noodzakelijk zal zijn. Het go-no go moment voorkomt echter dat er sprake is van een open eind-regeling.

De bestuursovereenkomst tussen provincie en de Minister van Verkeer en Waterstaat, die de eerder gesloten intentieovereenkomst vervangt, is als bijlage bij dit statenvoorstel gevoegd.

De nieuwe kostenverdeling ziet er als volgt uit.

Bijdrage provincie Zeeland:	€ 102 mln, waarvan € 75 mln uit overrendement op de WST
Bijdrage Zeeland Seaports:	€ 10,5 mln
Bijdrage gem. Terneuzen:	€ 1 mln
Bijdrage Vlaanderen:	€ 24 mln, vanwege meerkosten voor een diepere ligging
Bijdrage min. V&W :	€ 137,5 mln
Totaal	€ 275 mln

#### Overname aandelen NV Westerscheldetunnel

Op 11 november 2008 heeft ons college een statenvoorstel vastgesteld waarin aan u werd gevraagd in te stemmen met de realisatie van de Sluiskiltunnel en het beschikbaar stellen van het daarvoor benodigde krediet. Het voorstel is wel besproken in de commissie Bestuurlijke en Financiële Zaken op 19 november 2008, maar niet meer geagendeerd voor de statenvergadering in december. Reden daarvan was dat de besprekingen over de aankoop door de provincie van de aandelen van het rijk in de NV Westerscheldetunnel nog niet volledig waren afgerond en de Minister van Financiën niet bereid was een overeenkomst met voorbehouden of ontbindende voorwaarden te tekenen. Hierdoor werd op dat moment nog niet voldaan aan de voorwaarde dat de investering in de Sluiskiltunnel volledig was gedekt. Wij hebben toen besloten de besluitvorming door uw staten uit te stellen tot mei. Dit is toegelicht in een brief aan de voorzitter van uw staten van 9 december 2008.

Met het sluiten van de overeenkomst over de overname van de aandelen NV Westerscheldetunnel van het Rijk zijn de investeringkosten van de Sluiskiltunnel nu gedekt. Via de dividenduitkeringen van de NV Westerscheldetunnel kan het overrendement worden ingezet voor de realisering van de tunnel.

#### Dekking

Bij het huidige voorstel worden de geraamde kosten van € 275 miljoen, prijspeil 2008, voor 50% gedragen door het Rijk. Daarmee resteert € 137,5 miljoen voor de regio. Aangezien Vlaanderen een bijdrage levert van circa € 24 miljoen, en de gemeente Terneuzen en Zeeland Seaports samen € 11,5 miljoen, dient de provincie een resterend bedrag van € 102 miljoen te dekken.

Deze € 102 miljoen kan tot een bedrag van € 27 miljoen worden gedekt uit de middelen die nu beschikbaar zijn in de reserve tunnel Sluiskil. Na de aankoop van de aandelen van de NV Westerscheldetunnel zal deze bestemmingsreserve voornamelijk worden gevoed met inkomsten uit dividenden van de NV Westerscheldetunnel tot het benodigde bedrag van € 102 miljoen, prijspeil 2008.

De nieuwe raming van de kosten van het project zal worden gemaakt na de aanbesteding (medio 2010). Op dat moment zal ook meer inzicht zijn in de kosten van de indexeringskosten die voor rekening van de provincie blijven. Zoals gezegd is er op dat moment een go-no go moment als er zich dan onverhoopt aanzienlijke kostenstijgingen voordoen.

De kosten van beheer, onderhoud, verkeers- en incidentmanagement worden voorshands geraamd op 1% van de geraamde totale investeringskosten, ofwel € 2,75 miljoen per jaar (prijspeil 2008) gedurende tien jaar vanaf oplevering van de tunnel (eind 2014). Voorgesteld wordt om deze kosten ten laste te brengen van de in die jaren bestaande budgettaire ruimte. Er wordt nog onderzocht of, na realisatie van de Sluiskiltunnel, financieel voordeel te behalen is in een herverdeling van onderhoudstaken tussen de provincie en de NV Westerscheldetunnel.

Voor de verzekering van de Sluiskiltunnel wordt uitgegaan van 0,5% van de bouwsom, dat is ongeveer € 140.000,- per jaar, prijspeil 2008.

#### Risicobeheersing

Met de BV KKS is overeengekomen dat zij binnen drie maanden na ondertekening van de bestuursovereenkomst tussen de provincie en de Minister van Verkeer en Waterstaat een overzicht overlegt van alle op dat moment onderkende risico's en de wijze waarop deze risico's beheerst zullen worden. De provincie zal zich dan een oordeel vormen over deze risico's en de wijze waarop de BV zich voorstelt daarmee om te gaan. Ook het ministerie van Verkeer en Waterstaat krijgt de gelegenheid om zich een zienswijze te vormen over het risicomanagement. De provincie is verplicht om in overleg en naar redelijkheid deze zienswijze te verwerken.

Overleg met de belastingdienst heeft uitgewezen dat, bij de huidige inzichten, voor zover BTW over het project of bijdragen daaraan verschuldigd zou zijn, die BTW óf in aanmerking komt voor compensatie, óf voor aftrek, zodat netto geen BTW-druk ontstaat. Bij de verdere uitwerking van afspraken zal steeds overleg met de belastingdienst plaatsvinden.

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. 09019215/11 dg ;

besluiten:

1. In te stemmen met de realisatie van de Sluiskiltunnel en de aansluitende wegen, op de wijze zoals beschreven in dit voorstel.
2. Een krediet van € 275 miljoen beschikbaar te stellen.
3. In te stemmen met de dekking van dit krediet en de provinciale bijdrage daarin volgens dit voorstel.
4. In te stemmen met aanvulling van het krediet met het bedrag van de indexering voor zover die voor rekening van de provincie dient te komen en dit krediet te dekken ten laste van de budgettaire ruimte.
5. De exploitatiekosten voor een periode van 10 jaar te rekenen vanaf oplevering ten laste van de budgettaire ruimte te brengen.
6. In te stemmen met de voorgestelde informatievoorziening, in de regel via halfjaarlijkse rapportages

## **Bestuursovereenkomst inzake een tunnel bij Sluiskil**

De **Minister van Verkeer en Waterstaat**, handelend in de hoedanigheid als bestuursorgaan en als vertegenwoordiger van de Staat der Nederlanden, gezeteld te 's-Gravenhage, hierna te noemen 'de Staat'

en

De **Provincie Zeeland**, te dezer zake vertegenwoordigd door de heer mr. drs. A.J.G. Poppelaars, handelend ter uitvoering van een besluit van Gedeputeerde Staten d.d. 12 mei 2009 en daartoe gemachtigd door de Commissaris van de Koningin, hierna te noemen 'de Provincie'

Hierna gezamenlijk te noemen: "Partijen".

### **Overwegende dat:**

- Partijen op 20 november 2006 in een Intentieovereenkomst afgesproken hebben dat de Provincie een tunnel zal realiseren, verder te noemen de Sluiskiltunnel. In deze Intentieovereenkomst is op hoofdlijnen overeenstemming bereikt over de financiering van de Sluiskiltunnel;
- De ministers van VROM en Verkeer en Waterstaat overeenkomstig de artikelen 9 en 11 van de Tracéwet het standpunt hebben ingenomen (TK, vergaderjaar 2008-2009, 31 700 A, nr. 79), dat zij de aanleg van een tunnel bij Sluiskil niet langer overwegen;
- De Provincie de Sluiskiltunnel wenst te realiseren als onderdeel van de provinciale N62;
- De Provincie en de Gemeente Terneuzen inmiddels doende zijn met de voorbereiding van een bestemmingsplanprocedure;
- In het MIRT-overleg van 29 oktober 2008 afspraken zijn gemaakt over de financiering en de verdeling van verantwoordelijkheden;
- De Staat heeft toegezegd de Provincie een bijdrage te verstrekken om de Sluiskiltunnel en de Aansluitende wegen te realiseren;
- Het Vlaams Gewest in overleg met de Staat heeft laten weten dat de tunnel zodanig diep aangelegd dient te worden, dat het Kanaal ter plaatse tot 16 m verdiept kan worden.
- Het Vlaamse Gewest onder die voorwaarde zich bereid heeft verklaard om een bijdrage van ca. € 24 miljoen voor de meerkosten ten opzichte van een diepte van 13,5 meter voor haar rekening te nemen;
- Partijen thans wensen te komen tot een nadere uitwerking van de intentieverklaring van 20 november 2006 en de afspraken in het MIRT-overleg op basis waarvan definitieve afspraken worden gemaakt over de aanleg, financiering, het beheer en het onderhoud van de Sluiskiltunnel alsmede over hun taken en verantwoordelijkheden met betrekking tot dit Project

### **Komen het volgende overeen:**

#### **Artikel 1. Begripsbepalingen**

<b>Aansluitende wegen</b>	De wegen van en naar de Sluiskiltunnel, aan de westzijde begrensd door de aansluiting op de N61 op de huidige rotonde met de N62 (Westerscheldetunnelweg); aan de noordwestzijde begrensd door de aansluiting op de N62 (Westerscheldetunnelweg) ter hoogte van de Binnendijk, aan de noordoostzijde begrensd door de aansluiting op de Tractaatweg richting Terneuzen en aan de zuidoostzijde begrensd door de aansluiting op de N62 (Tractaatweg) tot de kruising van de Spuikreekweg
<b>IBOI:</b>	Index Bruto Overheidsinvesteringen
<b>Intentieovereenkomst</b>	De overeenkomst tussen de Staat der Nederlanden en de Provincie Zeeland d.d. 20 november 2006
<b>Project:</b>	de voorbereiding en bouw van de Sluiskiltunnel met Aansluitende wegen
<b>Sluiskiltunnel:</b>	Tunnel in de provinciale N62 onder het kanaal van Gent naar Terneuzen

#### Artikel 2. Voorwerp van de bestuursovereenkomst

1. De Provincie zal als initiatiefnemer overgaan tot de realisatie van de Sluiskiltunnel met Aansluitende wegen. De Provincie zal zorgen voor de planologische inpassing van dit Project en het onder haar verantwoordelijkheid (doen) aanbesteden en ontwerpen en bouwen.
2. De Provincie spant zich in om de Sluiskiltunnel in 2014 open te stellen voor verkeer.
3. Indien en voorzover er capaciteit beschikbaar is, stelt de Staat op verzoek van de Provincie kennis en kunde beschikbaar ten behoeve van het Project. Zij zal de Provincie desgevraagd adviseren over strategische vraagstukken, belangrijke keuzes in het aanbestedings-, ontwerp- en bouwproces, alsmede bij het doen van audits en reviews.
4. De Staat kan de Provincie verzoeken om de hieraan verbonden redelijke personele kosten te vergoeden.
5. Over het recht van opstal en/of erfpacht op de gronden die in eigendom zijn van de Staat en die nodig zijn om de Sluiskiltunnel te bouwen, is de Staat voornemens een nadere overeenkomst met de Provincie te sluiten

#### Artikel 3. Scope en Scopewijzigingen

1. De Sluiskiltunnel zal worden gebouwd conform de in bijlage 1 opgenomen Scope van het Project Sluiskiltunnel.
2. Indien de Staat na sluiting van deze bestuursovereenkomst wijzigingen wenst door te voeren in de Scope als bedoeld in bijlage 1, geldt de wijzigingsprocedure van artikel 14. Indien deze procedure met succes wordt doorlopen, zullen de wijzigingen als onderdeel van dit Project worden gerealiseerd. De kosten van de in dit lid bedoelde Scopewijzigingen inclusief eventuele gevolgen voor de onderhoudslasten en/of tijdvertraging zullen volledig, door de Staat worden gedragen en maken geen onderdeel uit van de bepalingen omtrent de Financiering als bedoeld in artikel 5.
3. Indien na sluiting van deze bestuursovereenkomst de Provincie wijzigingen wenst door te voeren in de Scope, zoals bedoeld in bijlage 1, geldt de wijzigingsprocedure van artikel 14. Indien deze procedure met succes wordt doorlopen, zullen de wijzigingen als onderdeel van dit Project worden gerealiseerd. De kosten van de in dit lid bedoelde Scopewijzigingen inclusief eventuele gevolgen voor de onderhoudslasten en/of tijdvertraging zullen volledig door de Provincie worden gedragen en maken geen onderdeel uit van de bepalingen omtrent de Financiering als bedoeld in artikel 5.
4. Scopewijzigingen die het gevolg zijn van inspraak, bezwaar en/of beroep tegen de publiekrechtelijke besluiten die verband houden met het Project of die het gevolg zijn van wijziging van wet- of regelgeving, worden geacht deel uit te maken van het Project. De wijzigingen zullen in afschrift als bijlage aan het convenant worden gehecht. Op kosten die verband houden met deze Scopewijzigingen is het bepaalde in artikel 5, vierde lid van toepassing.

#### Artikel 4. Raming

1. De kosten van het Project zoals beschreven in de scope in bijlage 1 worden geraamd op € 275 mln., prijspeil 2008 en exclusief BTW. In dit bedrag zijn alle kosten voor de voorbereiding, het ontwerp en de bouw van de Sluiskiltunnel met Aansluitende wegen begrepen zoals omschreven in de Scope.
2. Onder de in het eerste lid genoemde kosten wordt niet begrepen:
  - de kosten van inzet van medewerkers van de Provincie en de kosten van de inzet van medewerkers van de Staat als bedoeld in artikel 2 derde lid, tenzij deze medewerkers op

basis van detachering worden ingezet of in overeenstemming met artikel 2 lid 4 een vergoeding wordt betaald.

- de kosten van het beheer, onderhoud en verkeers- en incidentmanagement van de Sluiskiltunnel en de Aansluitende wegen.

#### Artikel 5 Financiering

1. De Staat stelt aan de Provincie een bijdrage van € 137,5 mln, prijspeil 2008 ten behoeve van de financiering van het Project ter beschikking en verplicht zich de daartoe benodigde verdere besluiten te nemen. Het nog niet aan de Provincie uitgekeerde gedeelte van deze bijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd met de daadwerkelijk uitgekeerde IBOI.
2. De Staat draagt voorts zorg voor de inning en beschikbaarstelling van de bijdrage van het Gewest Vlaanderen van ca. € 24 mln, prijspeil 2006 aan de Provincie. De Staat maakt afspraken met het Gewest Vlaanderen over de jaarlijkse indexering van het nog niet door Vlaanderen uitgekeerde gedeelte van dat bedrag en stelt deze indexering ter beschikking van de Provincie. De Staat zal zich inspannen om zodanige afspraken te maken dat de uitgekeerde index tenminste de IBOI-index bedraagt. De Staat onderhoudt alle contacten met het Gewest Vlaanderen inzake de bijdrage die het Gewest Vlaanderen dient te leveren aan het Project.
3. De Provincie stelt ten behoeve van de financiering van het Project een bijdrage van € 113,5 mln, prijspeil 2008 ter beschikking. Het niet uitgegeven bedrag wordt jaarlijks door de Provincie geïndexeerd met de daadwerkelijk uitgekeerde IBOI.
4. Indien de kosten van het Project hoger zijn dan de som van de in het eerste tot en met het derde lid genoemde (geïndexeerde) bedragen, al dan niet opgehoogd in verband met het bepaalde in artikel 5, vijfde lid, worden deze gezamenlijk gedragen door de Staat en Provincie in de verhouding 1:1.
5. In verband met het in het vorige lid bepaalde, zal de Provincie de uitkomsten van de aanbesteding van de Sluiskiltunnel, voordat zij een voornemen tot gunning aan de inschrijver(s) kenbaar maakt, ter kennis van de Staat brengen. Indien bij de aanbesteding naar het oordeel van Partijen blijkt dat de kosten bij gunning niet oplopen of niet dreigen op te lopen tot een significant hoger bedrag dan voorzien in artikel 4, dienen onder artikel 4, eerste lid de totale kosten gelezen te worden die behoren bij de uit de aanbesteding blijvende economisch meest voordelige inschrijving en worden de bijdragen van de Staat en de Provincie in artikel 5 eerste lid respectievelijk artikel 5, derde lid zo nodig daarop aangepast in de verhouding 1: 1.
6. Indien naar het oordeel van Partijen bij de aanbesteding blijkt dat de kosten wel oplopen of dreigen op te lopen tot een significant hoger bedrag dan voorzien in artikel 4, treden Partijen in overleg over het al dan niet voortzetten van de gunning dan wel de bouw in het algemeen en over het bepaalde in het vierde lid van dit artikel in het bijzonder. Indien dit leidt tot een besluit om niet te gunnen, vindt beëindiging van deze overeenkomst en een afrekening plaats conform het bepaalde in artikel 11.
7. Indien de kosten van het Project uiteindelijk de som van de in lid 1 tot en met 3 van dit artikel genoemde (geïndexeerde) bedragen onderschrijden, komt deze onderschrijding in de verhouding 1:1 ten goede aan de Staat en de Provincie.

#### Artikel 6. Risicomanagement

1. De Provincie zal binnen drie maanden na ondertekening van deze bestuursovereenkomst aan de Staat een overzicht doen toekomen van alle op dat moment onderkende risico's en de wijze, waarop de Provincie deze risico's wil beheersen.
2. Omtrent het beheersen van de bouwriscico's zal de Staat in de gelegenheid worden gesteld om haar zienswijze in te brengen. De Provincie verplicht zich in overleg en naar redelijkheid deze zienswijze te verwerken.



3. Indien naar het oordeel van de Staat de aanpak van de Provincie zal leiden tot onverantwoorde resultaten of te grote risico's, zullen Provincie en de Staat onverwijld met elkaar in overleg treden over het vervolg.

#### Artikel 7. Verantwoording en rapportage

1. De Provincie zal binnen 6 maanden na afloop van ieder kalenderjaar een beknopte rapportage doen toekomen aan de Staat over de voortgang bij de bouw van de Sluiskiltunnel, met daarbij expliciet aandacht voor de risicobeheersing. Daarnaast wordt de voortgang van het Project, waaronder begrepen de financiële stand van zaken halfjaarlijks besproken in het MIRT-overleg, op basis van de dan meest recente bij de Provincie beschikbare voortgangsrapportage.
2. Indien de Staat in de verstrekte rapportage aanleiding ziet om wijzigingen aan te brengen in de wijze van risicobeheersing, zal zij haar zienswijze aan de Provincie bekend maken. De Provincie verplicht zich in overleg en naar redelijkheid deze zienswijze te verwerken.
3. Indien zich tussentijds bijzondere ontwikkelingen voordoen, die de belangen van de Staat in substantiële mate raken, of indien de Staat daarom verzoekt vanwege een aannemelijk belang, zal de Provincie tussentijds binnen een maand na het optreden van de bijzondere ontwikkelingen respectievelijk het ontvangen van het verzoek een rapportage ter zake opstellen en aan de Staat doen toekomen.
4. De Provincie zal binnen 6 maanden na Oplevering van de Sluiskiltunnel een door een accountant gecontroleerd overzicht doen toekomen aan de Staat met daarin onder meer een verantwoording over de gerealiseerde bouwkosten en de zich daarbij eventueel voorgedaan hebbende over- of onderschrijdingen. Na het verschijnen van dit overzicht zal een finale afrekening plaats vinden conform het bepaalde in artikel 5.
5. Het Rijk behoudt zich het recht voor op grond van de door de Provincie aangeleverde rapportages een audit uit te (laten) voeren.

#### Artikel 8. Tijdstip van betaling

1. De Staat zal, tenzij bij de nadere uitwerking van de bijdrage blijkt dat dit op wettelijke bezwaren stuit, de in artikel 5, eerste lid genoemde bijdrage als voorschotten verstrekken volgens het hierna genoemde kasritme:  
in boekjaar 2009: € 5 mln  
in boekjaar 2010: € 35 mln  
in boekjaar 2011: € 15 mln  
in boekjaar 2012: € 40 mln  
in boekjaar 2013: € 30 mln  
in boekjaar 2014: € 12,5 mln  
Deze bedragen hebben als prijspeil 2008 en worden geïndexeerd conform artikel 5. Deze bedragen zullen jaarlijks zo vroeg mogelijk in het jaar (met uitzondering van de beoogde bijdrage voor 2009) worden uitbetaald aan de Provincie. Het staat de Staat op ieder moment vrij om versnellingen aan te brengen in dit kasritme. De precieze vorm van de bijdrage van de Staat zal in overleg tussen Partijen nader uitgewerkt worden. Indien toepassing van het bepaalde in artikel 5, vijfde lid leidt tot een hogere Rijksbijdrage, maken Partijen aanvullende afspraken over de wijze en het tijdstip van beschikbaarstellen van het meerdere.
2. De Staat zal zich inspannen om zodanige afspraken te maken met het Gewest Vlaanderen, dat de in artikel 5 tweede lid genoemde (geïndexeerde) bijdrage van het Gewest Vlaanderen beschikbaar komt voor de Provincie naar rato van het kasritme in het eerste lid van artikel 8.
3. Zodra te verwachten is dat de verrichte betalingen ten behoeve van de bouw van de Sluiskiltunnel het geïndexeerde bedrag, zoals genoemd in artikel 4 lid 1, al dan niet aangepast naar aanleiding van het bepaalde in artikel 5, vijfde lid, overschrijden, zal de Provincie dit melden aan de Staat, bijvoorbeeld in de overlegmomenten volgens artikel 7, lid 1. Partijen

maken dan nadere afspraken over aanvullende bevoorschotting dan wel betaling na facturering.

#### Artikel 9. Beheer- en onderhoudsafspraken

1. De Provincie draagt er zorg voor en is er aansprakelijk voor, dat bij oplevering door de aannemer de tunnel zodanig is aangelegd, dat de diepte van het Kanaal op 16 meter ligt of zonder kans op beschadiging of verstoring van de tunnel op een diepte van 16 meter kan worden gebracht.
2. De Provincie draagt zorg voor het beheer, onderhoud, verkeers- en incidentmanagement van de Sluiskiltunnel en Aansluitende wegen gedurende de eerste 10 jaar na openstelling van de tunnel voor rekening en risico van de Provincie. Na deze periode van 10 jaar heeft de Staat de keuze tot het overnemen van de Sluiskiltunnel en Aansluitende wegen om niet, of het afkopen van beheer, onderhoud, verkeers- en incidentmanagement aan de Provincie.

#### Artikel 10. Communicatie

1. De Provincie is verantwoordelijk voor alle communicatie rondom het project, met uitzondering van de communicatie die gelet op de rol van de Staat logischerwijs bij de Staat hoort te liggen.
2. De Provincie zal zich inspannen om tijdig alle benodigde informatie aan de Staat te verstrekken, voor zover nodig voor het uitoefenen van de taken van de Staat.

#### Artikel 11. Onvoorziene omstandigheden

1. Indien zich (onvoorziene) omstandigheden voordoen die wezenlijke gevolgen voor de uitvoering van deze bestuursovereenkomst hebben zodat een ongewijzigde instandhouding van de bestuursovereenkomst naar maatstaven van redelijkheid en billijkheid niet kan worden verlangd, zullen partijen in overleg treden teneinde de overeenkomst te wijzigen of in het uiterste geval (gedeeltelijk) te beëindigen met wederzijds goedvinden. Tussen Partijen zal alsdan afrekening plaatsvinden in de verhouding 1:1 op basis van de door de Provincie voor de uitvoering van het Project in redelijkheid gemaakte kosten en van de in redelijkheid voor de toekomst reeds aangegane verplichtingen. De Staat hoeft de Provincie op generlei wijze anderszins schadeloos te stellen voor de gevolgen van de beëindiging van deze overeenkomst als bedoeld in dit artikel.
2. Wanneer zich de in het eerste lid bedoelde omstandigheden voordoen streven Partijen, voorzover van toepassing, ernaar een vervangende regeling tot stand te brengen, waarop aan een zodanige wijze inhoud zal worden gegeven, dat deze zoveel mogelijk beantwoordt aan de strekking van de onderhavige bestuursovereenkomst.
3. Indien en voorzover de Staat via wet- en regelgeving nadere specifiek op dit Project gerichte milieu- en/of veiligheidseisen stelt en/of overgaat tot de uitvoering van specifiek op dit Project gerichte wijzigingen van zijn verkeer- en vervoerbeleid, met grote (financiële) gevolgen voor de Provincie, treden partijen in overleg over de gevolgen daarvan.

#### Artikel 12. Rechtskarakter, geschillenregeling en bevoegde rechter

1. Met deze bestuursovereenkomst beogen de Staat en de Provincie elkaar te binden en de nakoming daarvan in rechte afdwingbaar doen zijn.
2. Een Partij die meent dat een geschil bestaat over de uitvoering van deze bestuursovereenkomst deelt dat schriftelijk mee aan de andere Partij. Binnen vier weken na de schriftelijke mededeling overleggen Partijen over een oplossing voor het geschil.
3. Indien binnen twee maanden het overleg niet tot een oplossing van het geschil leidt, zijn Partijen bevoegd het geschil voor te leggen aan de bevoegde burgerlijke rechter te Den Haag, tenzij Partijen alsdan een andere wijze van geschilbeslechting overeenkomen.

4. Op deze bestuursovereenkomst is het Nederlands recht van toepassing.

#### Artikel 13. Ongeldigheid

Indien een bepaling van deze bestuursovereenkomst in enige mate als nietig, vernietigbaar, ongeldig, onwettig of anderszins als niet-bindend moet worden beschouwd, zal die bepaling, voor zover nodig, uit deze bestuursovereenkomst worden verwijderd en worden vervangen door een bepaling die wél bindend en rechtsgeeldig is en die de inhoud van de niet-geldige bepaling zoveel als mogelijk benadert. Het overige deel van de bestuursovereenkomst blijft in een dergelijke situatie ongewijzigd.

#### Artikel 14. Wijziging

1. Elke Partij kan de andere Partij schriftelijk verzoeken de bestuursovereenkomst te wijzigen. De wijziging behoeft de instemming van de andere Partij.
2. Partijen treden in overleg binnen een maand nadat een Partij de wens daartoe aan de andere Partij schriftelijk heeft medegedeeld.
3. De wijziging wordt in afschrift als bijlage aan de bestuursovereenkomst gehecht.

#### Artikel 15 Duur en inwerkingtreding

Deze bestuursovereenkomst treedt in werking met ingang van de dag van ondertekening door (de laatste van) beide Partijen en duurt voort totdat het Project is voltooid.

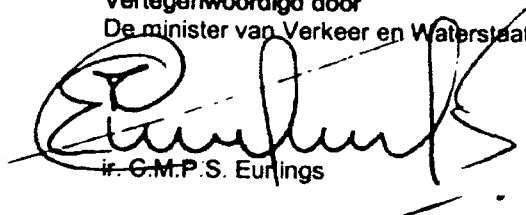
#### Artikel 16. Slotbepalingen

1. Bij deze bestuursovereenkomst behoort de volgende bijlage:  
- Scope van het project Sluiskiltunnel
2. De bijlagen maken integraal deel uit van deze bestuursovereenkomst. Ingeval van tegenstrijdigheid tussen de inhoud van deze Bestuursovereenkomst en de inhoud van de bijlagen, prevaleert deze bestuursovereenkomst.
3. Deze bestuursovereenkomst, met inbegrip van de bijlagen, vervangt de tussen Partijen gesloten Intentieovereenkomst.
4. Binnen tien werkdagen na inwerkingtreding van deze bestuursovereenkomst wordt de tekst daarvan door de Staat gepubliceerd in de Staatscourant.

**Aldus opgemaakt en in tweevoud ondertekend,**

Den Haag, 18 mei 2009

De Staat der Nederlanden,  
Vertegenwoordigd door  
De minister van Verkeer en Waterstaat



ir. G.M.P.S. Eurlings

De Provincie Zeeland,  
Vertegenwoordigd door  
De gedeputeerde verkeer en vervoer



mevrouw A.G. Poppeaars

**Bijlage**

**Scope**

## SCOPE

### **A. Inleiding**

In deze notitie wordt de inhoud en begrenzing (scope) van het project Sluiskiltunnel beschreven. De projectraming van € 275 mln. excl. BTW, prijspeil 2008, is gebaseerd op deze scope.

De scope beschrijving bestaat uit:

- a. Deze notitie.
- b. Het Bestemmingsplan d.d. 25 maart 2009, met bijlagen.
- c. Het Werkdocument Technisch Ontwerp, d.d. 7 mei 2008.

### **B De scope op hoofdlijnen.**

- Het te maken werk, zoals beschreven in het bestemmingsplan (BSP dd 25 maart 2009) en de bijbehorende bijlagen, waaronder het tunnelveiligheidsplan van 2 mei 2006 en het inpassingsplan (Kanaalkruising Sluiskil, Landschap, Architectuur en Natuur), van september 2007.
- De nadere beschrijving in het Werkdocument Technisch Ontwerp, def. rapport (versie 3); d.d. 7 mei 2008 (bijlage 4 bij het concept Ontwerp Tracé Besluit (versie 3.1) van 14 mei 2008).
- De verwerving van de gronden binnen de plangrens van het BSP.
- Gronden binnen de plangrens, die in het verleden verkregen zijn in het kader van de reservering voor een ongelijkvloerse kruising van de Westerscheldetunnelweg met de N61, of die door ruiling met deze gronden verkregen worden, blijven eigendom van het Rijk en zijn niet in de raming opgenomen. De bijkomende kosten van deze ruilingen zitten in de projectraming.
- De gronden die nodig zijn voor de verzorgingsplaats zitten niet in de scope. Indien blijkt dat deze gronden minnelijk kunnen worden verkregen zal hiervoor een afzonderlijk voorstel aan de opdrachtgever worden gedaan.
- In de raming zitten de kosten van voorbereiding, aanbesteding, toezicht en overige opdrachtgeverstaken, die door de BV KKS worden gemaakt.

### **C. Detailafspraken**

Tijdens de voorbereidingen zijn ten aanzien van de scope nadere detailvoornemens en afspraken gemaakt. Deze afspraken zijn vastgelegd in het bestemmingsplan, het tunnelveiligheidsplan en het inpassingsplan, en vallen dus onder punt B.

Verder zijn er in de voorbereidingsfase enkele afspraken gemaakt, waarvan de verrekening nog in een later stadium zal plaatsvinden. Het gaat om de volgende punten:

- 1 Het noordelijk deel van de Tractaatweg, tussen de verkeerslichtinstallatie op de N61 en de nieuwe aansluiting op de N62, wordt geheel dubbelbaans. De kosten van de verdubbeling van de huidige Tractaatweg over dit gedeelte (naar schatting € 250.000), worden t.z.t. verrekend met de Provincie op basis van de werkelijke kosten.
- 2 De aansluiting aan de N61 Hoek Schoondijke wordt om praktische redenen ca. 80 meter ten westen van de rotonde gelegd. De kosten van het maken van dit wegdeel van 80 meter lengte worden t.z.t. verrekend met Rijkswaterstaat, op basis van de werkelijke kosten.
- 3 In het bestemmingsplan is, in afwijking van eerdere uitgangspunten, opgenomen dat geluidreducerend asfalt (SMA 06 of vergelijkbaar) zal worden toegepast. De extra kosten hiervan worden t.z.t. afzonderlijk gerapporteerd. Over de financiering van deze kosten zullen provincie en Rijkswaterstaat t.z.t. nader besluiten.

Tenslotte is in het Bestemmingsplan het ontwerp van het aansluitpunt Terneuzen aangepast, zodanig dat de windmolen niet in de weg staat voor een toekomstige wegaansluiting aan de zuidelijke rotonde. Deze wijziging zit niet in het werkdocument Technisch Ontwerp, maar wel in de scope.

Bijlage 3A

Gedeputeerde Staten

<b>PROVINCIE ZEELAND</b>	
AFD. SGR	AMBT.
AFD. TERMIJN	KATSBURG
DATUM	14 OKT. 2010
DOC.NR.	10031970
ZAAK NR	
CLASS.	



bericht op brief van:

Aan de voorzitter van Provinciale Staten van Zeeland

uw kenmerk:

ons kenmerk: 10031591 dg

afdeling: Bouw en Renovatie

bijlage(n): statenvoorstel

behandeld door: G.C. Verschure

doorkiesnummer: (0118) 63 15 81

onderwerp: aanbieden PS voorstel kredietverhoging Sluiskiltunnel

verzonden: **14 OKT. 2010**

Middelburg, 12 oktober 2010

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u een voorstel tot verhoging van het krediet voor de bouw van de Sluiskiltunnel en toeleidende wegen.


Wij stellen u voor om dit voorstel voor te leggen aan uw statenvergadering van 5 november 2010 en wij adviseren u het voorstel te behandelen in de commissie Bestuurlijke en Financiële Zaken van 27 oktober aanstaande.


In verband met vertrouwelijkheid van onderliggende cijfers en informatie liggen de volgende bijlagen vertrouwelijk ter inzage bij de Statengriffie:

- Bijlage 1: brief BV KKS, kenmerk BVKKS-UIT-01001; goedkeuring voornemen tot gunning, projectbudget en voorfinanciering Sluiskiltunnel.
- Bijlage 2: memo BV KKS, kenmerk BVKKS-UIT-00963; consequenties projectbudget Sluiskiltunnel n.a.v. ontvangen inschrijvingen.
- Bijlage 3: brief BV KKS, kenmerk BVKKS-UIT-01003; scope- en ontwerpwijzigingen.
- Bijlage 4: brief Minister van Verkeer en Waterstaat, kenmerk VenW/BSK-2010/151543: gunning Sluiskiltunnel.

Hoogachtend,

gedeputeerde staten,

  
\_\_\_\_\_, voorzitter

  
\_\_\_\_\_, secretaris

V3.5



# Provinciale Staten



Gedeputeerde  
belast met  
Behandeling: C. van Beveren

Vergadering PS: 5 november 2010  
Nr: E&M-195  
Agenda nr:  
Vergadering GS: 12 oktober 2010  
Nr: 10031592 dg

Onderwerp: instemmen met verhoging van het projectbudget  
voor de bouw van de Sluiskiltunnel

VOORSTEL

Aan de Provinciale Staten van Zeeland

Samenvatting:

#### **Wat willen we bereiken?**

De N62 vormt de verbinding tussen de havens van Vlissingen en Terneuzen en ontsluit beide havengebieden op de A58 aan de Nederlandse kant en de Expresweg in België. De huidige brug bij Sluiskil vormt daarin door de regelmatige en langdurige brugopeningen een grote barrière voor het doorgaande verkeer. In de vergadering van Provinciale Staten van 29 mei 2009 is besloten tot aanleg van de Sluiskiltunnel met aansluitende wegen met als doel om deze verkeershinder op te heffen.

#### **Waaraan kunnen we zien of alles bereikt is?**

Openstelling van de tunnel medio 2015

#### **Wat doen we daarvoor?**

In de vergadering van Provinciale Staten van 29 mei 2009 is ingestemd met de realisatie van de Sluiskiltunnel en de aansluitende wegen. Hiervoor is een krediet van € 275 miljoen beschikbaar gesteld, prijspeil 2008.

Per 1 juli 2009 is de BV KKS opgericht met als taak het voorbereiden en realiseren van de Sluiskiltunnel en aansluitende wegen, inclusief het zorg dragen voor het (laten) beheren, onderhouden en het verkeers- en incidentmanagement voor de periode tot 2 jaar na oplevering. De provincie is voor 100% aandeelhouder van de BV.

Daarnaast is een overeenkomst van opdracht gesloten tussen Provincie en BV KKS. Hierin is de rol van de provincie als opdrachtgever voor het project geregeld. In deze overeenkomst is het totaal projectbudget vastgesteld op € 275 miljoen, exclusief de verschuldigde omzetbelasting, prijspeil 2008. Dit conform het vastgestelde krediet in de vergadering van Provinciale Staten van 29-05-2009.

Direct na de oprichting van de BV KKS is deze gestart met de aanbestedingsprocedure. Voor de aanbesteding van het DCM contract Sluiskiltunnel is gekozen voor toepassing van de concurrentie gericht dialoog. De belangrijkste reden om hiervoor te kiezen is, dat tijdens deze procedure de opdrachtgever in overleg treedt met de aanbiedende aannemers om onduidelijkheden over en weer weg te nemen. Dat leidt tot beter begrip en daarmee verkleint de kans op misverstanden tijdens de bouw.

Op 7 juli 2009 is de aankondiging van het werk geplaatst in het Publicatieblad van de Europese unie. Op 14 september 2009 hebben zes gegadigden zich aangemeld, waarvan er vijf zijn geselecteerd en uitgenodigd voor de concurrentie gerichte dialoog fase 1 (plan van aanpak). De drie deelnemers met het beste plan van aanpak zijn uitgenodigd voor de dialoogfase 2 (uitwerking plannen van aanpak en voorlopig ontwerp).

statenstukken

Onderwerp:

instemmen met verhoging van het projectbudget voor de bouw van de Sluiskiltunnel

---

Tijdens de dialoofase 2 heeft één van de gegadigden zich teruggetrokken. Daarop is de gegadigde uit de dialoofase 1 die op de vierde plaats eindigde, uitgenodigd om alsnog deel te nemen aan dialoofase 2. Deze uitnodiging is niet aanvaard, zodat de dialoofase 2 met twee gegadigden is voortgezet.

In dialoofase 3 hebben de twee gegadigden een verdere uitwerking gegeven aan de producten uit dialoofase 2. Daarbij is met name nadere toelichting gegeven op vragen van de opdrachtgever. Dialoofase 3 is afgesloten met beide deelnemers uit te nodigen tot het doen van een inschrijving op basis van het goedgekeurde plan.

Op 14 september 2010 zijn twee inschrijvingen ontvangen. Eén ongeldige inschrijving wegens overschrijding van vooraf vastgestelde contractbudget, één geldige inschrijving van de Combinatie BAM-TBI voor een bedrag van € 207,77 miljoen, exclusief omzetbelasting, prijspeil 31-10-2010. Dit bedrag is inclusief de onderhoudskosten voor de eerste twee jaar na oplevering. De opleverdatum is 30 juni 2015.

Deze inschrijving is gecontroleerd op volledigheid, voorbehouden en conformiteit aan de vraagspecificatie. Vragen naar aanleiding van de inschrijving zijn voldoende beantwoord. De BV KKS heeft geconcludeerd dat de inschrijving voldoet aan het contractbudget en voldoet aan de eisen en randvoorwaarden zoals neergelegd in het aanbestedingsdossier en de uitnodiging tot het doen van de definitieve inschrijving.

In de aanbestedingsleidraad is vastgelegd dat op 12 oktober 2010 het voornemen tot gunning bekend wordt gemaakt. Door de BV KKS is op 7 oktober 2010 aan de provincie in haar hoedanigheid als opdrachtgever en als aandeelhouder instemming gevraagd met het voornemen tot gunning van de bouw van de Sluiskiltunnel inclusief toeleidende wegen aan de Combinatie BAM/TBI.

Tevens heeft de BV KKS gevraagd om in te stemmen met het verhogen van het projectbudget van € 275 miljoen, prijspeil 2008, naar € 295,6 miljoen, prijspeil 31 oktober 2010. Daarbij is rekening gehouden met indexerings-, doorgevoerde scope- en ontwerpwijzigingen, versoberingen, voorfinanciering en risico-inschatting.

Genoemd bedrag betekent een overschrijding van het projectbudget met € 295,6 mln. – € 275 mln. = € 20,6 miljoen. Deze overschrijding wordt conform artikel 5 van de overeenkomst tussen Provincie en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat verdeeld over beide partijen in de verhouding 1:1.

In de overeenkomst tussen het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de provincie is in artikel 5 lid 5 vastgelegd dat de provincie, voordat zij een voornemen tot gunning aan de inschrijvers bekend maakt, de uitkomst van de aanbesteding aan het Ministerie meedeelt. Verder is in de overeenkomst bepaald dat indien bij de aanbesteding blijkt dat de kosten oplopen tot een significant hoger bedrag dan de € 275 miljoen (mondeling vastgelegd plafondbedrag van € 300 mln, prijspeil 2008) partijen in overleg treden over het al dan niet voortzetten van de gunning.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is op 29 september 2010 per brief op de hoogte gesteld van de uitkomsten van de aanbesteding. Daarbij is aangegeven dat de uitkomsten van de aanbesteding de provincie het vertrouwen geven dat het project binnen de afgesproken financiële bandbreedte kan worden gerealiseerd. Door de Minister is per brief van 7 oktober 2010 geantwoord dat hij geen aanleiding ziet om de gunningsprocedure stop te zetten. Hiermee stermt de Minister dus in met het voornemen tot gunning en impliciet met verhoging van het projectbudget.

In onze vergadering van 12 oktober 2010 hebben wij met beide voorstellen ingestemd onder voorbehoud van goedkeuring door uw Staten van de hiervoor benodigde verhoging van het krediet tot € 295,6 miljoen.

#### **Wat mag het kosten?**

Voor de uitvoering van het project is op basis van de opgestelde raming na aanbesteding een projectbudget benodigd van € 295,6 miljoen. In dit bedrag is er rekening mee gehouden dat een deel van de kosten die in de aanneemsom zijn opgenomen door de NV Westerscheldetunnel betaald worden.

In de aanneemsom zit een bedrag van € 0,8 miljoen voor aanpassing van de Westerscheldetunnelweg. Deze kosten komen rechtstreeks ten laste van de NV Westerscheldetunnel. Tevens draagt de NV Westerscheldetunnel bij in de aanleg van de ongelijkvloerse aansluiting op de N61. De NV heeft namelijk de verplichting om binnen 10 jaar na oplevering van de Westerscheldetunnel de huidige rotonde op de aansluiting met de N61 te vervangen door een ongelijkvloerse aansluiting. Deze aansluiting is opgenomen in het ontwerp van de Sluiskiltunnel en daarmee dus ook in de aanneemsom. De bijdrage van de NV Westerscheldetunnel hiervoor bedraagt € 5,4 miljoen.

Onderwerp:

instemmen met verhoging van het projectbudget voor de bouw van de Sluiskiltunnel

---

Aangezien de overschrijding van het projectbudget van € 20,6 miljoen voor de helft ten laste komt van de provincie en de andere helft voor het Ministerie V&W ziet de nieuwe kostenverdeling van het projectbudget over de verschillende partners er als volgt uit:

Bijdrage provincie Zeeland	€ 112,3 mln.
Bijdrage Zeeland Seaports	€ 10,5 mln.
Bijdrage gem. Terneuzen	€ 1,0 mln.
Bijdrage Vlaanderen (via Min. V&W)	€ 24,0 mln.
Bijdrage Ministerie V&W	€ 147,8 mln.
Totaal	€ 295,6 mln.

Voor een meer gedetailleerde informatie wordt verwezen naar de vertrouwelijke bijlagen die ter inzage liggen bij de statengriffie.

#### Dekking

De verhoging van het aandeel van de provincie in het extra krediet, ad. € 10,3 miljoen, wordt gedekt uit de dividenden van de NV Westerscheldetunnel.

#### Financiële risico's

De totale kosten aan het eind van het project (2015) kunnen hoger zijn dan de nu geraamde € 295,6 miljoen als gevolg van de volgende risico's die tijdens de verdere voorbereiding en uitvoering van het project kunnen optreden:

1. Tegenvallers in de voorbereiding en de uitvoering die ten laste van de opdrachtgever komen, bv. grondaankoop, kabels en leidingen, archeologie, explosieven.
2. Uitvoering van werkzaamheden waarin in het contract met de aannemer niet is voorzien (meerwerk). Daartegenover staat dat werkzaamheden die wel in het contract zijn opgenomen, maar bij nader inzien niet hoeven te worden uitgevoerd een kostendaling tot gevolg hebben (minder werk).
3. Een verschil tussen de IBOI-index ten behoeve van indexering van de projectbudgetten van Rijk en Provincie en de indexering die van toepassing is op de kosten van de uit te voeren werkzaamheden na aanbesteding, o.a. GWW-index (prijspeil 31-10-2010). Dit kan zowel positief als negatief werken. Voor het verschil in indexering is in het projectbudget geen reservering aangelegd. Vorig jaar is door uw Staten besloten om dit verschil te dekken ten laste van de dividenden van de NV Westerscheldetunnel.

Indien het saldo van de mee- en tegenvallers zoals genoemd onder 1 t/m 3 het bedrag van de post onvoorzien overschrijdt en daarmee het totale projectbudget, zal deze overschrijding conform de eerder genoemde overeenkomst tussen Rijk en provincie door het Rijk en provincie in de verhouding 1:1 worden gedeeld. Voor het aandeel van de provincie daarin wordt voorgesteld dit extra krediet te dekken uit de dividenden van de NV Westerscheldetunnel.

Over de ontwikkeling van het projectbudget zult u twee maal per jaar op basis van de kwartaalrapportages van de BV KKS worden geïnformeerd.

#### Onderhoudskosten

In de vraagspecificatie is opgenomen dat ook de onderhoudskosten voor de eerste twee jaar na opleveringen in de inschrijving moeten worden meegenomen. Tevens zijn als optie de onderhoudskosten vanaf jaar 3 t/m 10 na oplevering gevraagd.

In de inschrijving is voor de onderhoudskosten de eerste twee jaar na oplevering een bedrag opgenomen van ca. € 1,4 miljoen. Voor de optie, 3 t/m 10 jaar na oplevering, is een bedrag aangeboden van € 11,4 miljoen. Genoemde bedragen hebben het prijspeil 31-10-2010.

In de meerjarenbegroting is een post opgenomen voor onderhoud en verkeers- en incidentmanagement van € 2,75 miljoen per jaar vanaf 2015. Voor het onderhoud in de eerste tien jaar na opening is een aanbidding ontvangen van circa € 1,3 miljoen per jaar (prijspeil oktober 2010). Omdat de hoogte van het verkeers- en incidentmanagement nog niet bekend is, adviseren wij deze bedragen in de meerjarenbegroting te laten staan.

Onderwerp:

instemmen met verlaging van het projectbudget voor de bouw van de Sluiskiltunnel

---

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 oktober 2010, nr. 10031592 dg ;

besluiten :

1. In te stemmen met het verhogen van het krediet voor de aanleg van de Sluiskiltunnel en de aansluitende wegen tot een bedrag van € 295,6 miljoen, prijspeil 31 oktober 2010.
2. In te stemmen met de dekking van dit krediet en de provinciale bijdrage daarin volgens dit voorstel.
3. In te stemmen met de dekking van een eventuele overschrijding van het totale projectbudget als gevolg van opgetreden risico's conform dit voorstel.

Ministerie Verkeer en Waterstaat  
Minister van Verkeer en Waterstaat  
Ir. C.M.P.S. Eurlings  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Doorkiesnummer: (0118) 631314  
Onderwerp: Kanaalkruising Sluiskil

Middelburg, 29 september 2010

Geachte heer Eurlings,

In de overeenkomst die gesloten is tussen de Staat der Nederlanden en de provincie Zeeland over de realisering van een tunnel bij Sluiskil is afgesproken dat de provincie de uitkomsten van de aanbesteding ter kennis brengt van V&W voordat zij een voornemen tot gunning aan de inschrijver(s) kenbaar maakt. Doel hiervan is om samen te beoordelen of de kosten niet oplopen of dreigen op te lopen tot een aanzienlijk hoger bedrag dan was afgesproken. Indien de inschatting is dat dit wel het geval is, vindt overleg plaats.

Daarbij is een plafondprijs afgesproken van € 300 mln., prijspeil 2008. Gecorrigeerd naar 2010 aan de hand van de daadwerkelijk uitgekeerde IBOI-index komt dat plafondbedrag uit op € 307 mln. (prijspeil 2010).

Op 14 september 2010 zijn de aanbiedingen binnengekomen. Aan het eind van een uitvoerig aanbestedingsproces volgens de concurrentiegerichte dialoog zijn twee biedingen gedaan. Eén bieding kwam uit op € 233 mln. Aangezien een maximaal contractbudget van € 214 mln. was vastgesteld, is deze aanbidding ongeldig verklaard.

De andere, wel geldige, aanbidding sluit op een bedrag van € 207,8 mln. Op dit bedrag moeten nog enkele correcties worden toegepast.

De prijs is inclusief twee jaar onderhoud (volgens aanbidding € 1,4 mln.), die, gelet op de afspraak dat het onderhoud gedurende de eerste 10 jaar na oplevering voor rekening van de provincie komt, door ons gefinancierd zullen worden.

Verder is in de scope van de Sluiskiltunnel het aanpassen van de aansluiting van de Westerscheldetunnelweg op de N61 opgenomen. Echter, de NV Westerscheldetunnel blijkt in het verleden hiervoor al een verplichting op zich te hebben genomen. Overeengekomen is dat de NV WST deze verplichting afkoopt met een vergoeding van € 5,4 mln. aan de BV KKS.

Daarnaast zijn in het bestek werken voor derden opgenomen, die buiten de scope vallen. Voor de NV WST betreft dit een totaal van € 0,8 mln. Enkele kleinere werken die op verzoek (en voor rekening) van de Provincie Zeeland en Rijkswaterstaat, directie Zeeland zijn uitgevoerd zullen mogelijk nog tot enkele tonnen externe financiering leiden.

De kosten die aan het project toegerekend moeten worden bedragen derhalve:

Aanbieding aannemerscombinatie	€ 207,8 mln.
Af: eerste 2 jaar onderhoud	€ 1,4 mln.
Af: afkoop aansluiting tunnelweg-N61	€ 5,4 mln.
Af: werken voor derden (o.a. NV WST)	€ 0,8 mln. + pm
<b>Resterende kosten:</b>	<b>€ 200,2 mln.</b>

Verder is er sprake van andere kosten die de BV KKS maakt:

Vorbereidingskosten (vóór oprichting BV KKS)	€ 3,8 mln.
Personeelskosten BV KKS	€ 30,0 mln.
Overige budgetten (bureaunkosten, advieskosten, informatie, communicatie, grondaankoop, vergunningen, vooronderzoek, toezicht, demobilisatiekosten etc)	€ 20,5 mln.
Verzekeringen	€ 1,9 mln.
Vergoeding verlegging kabels en leidingen door eigenaren	€ 7,6 mln.
Rente over voorfinanciering <sup>1</sup>	€ 2,5 mln. +
<b>Totaal aanvullende kosten</b>	<b>€ 66,3 mln.</b>

De feitelijke zekere projectkosten (dat wil zeggen de totale kosten minus de externe financiering voor besteksonderdelen die voor rekening van derden komen) bedragen derhalve € 200,2 mln. plus € 66,3 mln., ofwel afgerond € 267 mln. Uiteraard moet dit nog worden opgehoogd met een post onvoorzien. Ik kom daar later op terug.

Voor de beoordeling van de ontwikkeling van de projectkosten als bedoeld in artikel 5.5 van de overeenkomst gaat het om het verschil tussen de zekere projectkosten en de afgesproken indicatie voor een plafondprijs van € 307 mln. Deze marge bedraagt nu € 40 mln. Indien deze gehele marge zou worden ingezet als post onvoorzien, zou dit betekenen dat er ten opzichte van de aanneemsom een post onvoorzien zou bestaan van bijna 20%. Afgezet tegen de totale projectkosten zou een dergelijke post onvoorzien een omvang van 15% hebben. Naar mijn oordeel zijn deze marges ruim genoeg om het vertrouwen te kunnen uitspreken dat het project binnen de afgesproken financiële bandbreedte kan worden gerealiseerd, zodat artikel 5.5 van onze overeenkomst van toepassing is.

Artikel 5.5 van de overeenkomst bepaalt verder dat, na de aanbesteding, voor het bedrag van de raming (artikel 4.1) de totale kosten gelezen moeten worden die behoren bij de economisch meest voordelige aanbieding. Dat is dus inclusief een post onvoorzien.

Voor de werkelijke omvang van de post onvoorzien zal de BV KKS een aanzienlijk lager bedrag, namelijk € 29 mln. voorstellen. De BV KKS zal de provincie derhalve verzoeken het projectkrediet op te hogen naar € 296 mln. Een voorstel aan Provinciale Staten van die strekking is inmiddels in voorbereiding.

De reden dat de BV KKS het vertrouwen heeft dat met dit krediet het project binnen budget kan worden gerealiseerd, kent een aantal oorzaken.

In de eerste plaats heeft de aanbesteding gestalte gekregen via de figuur van concurrentiegericht dialogo, wat betekent dat er al maandenlang intensief overleg tussen de consortia en de BV is, en de BV dus zeer goed op de hoogte is van de wijze waarop de aannemerscombinatie het werk uit wil voeren en al zeer veel risico's besproken zijn. De kans dat er alsnog onvoorzien zaken optreden wordt daarmee verkleind.

Daarnaast is, specifiek met het oog op aspecten van tunnelveiligheid en installaties, en kijkend naar de ervaringen met tunnelbouw elders, een groot aantal maatregelen genomen, die de kans op ontsparingen bij tunnelveiligheid en installaties moeten verkleinen. Deze maatregelen betreffen kort samengevat eisen aan de aannemer op het terrein van de organisatie, procedures, ontwerp-aanpak en testtrajecten. Ook is de opdrachtgeversorganisatie uitgerust voor op een integrale en gedegen benadering van installatie en veiligheid. Tenslotte is in de gevolgde aanbestedingsprocedure op basis van een concurrentiegericht dialogo veel aandacht aan deze aspecten besteed.

De BV KKS heeft daarmee naar mijn overtuiging al het mogelijke gedaan om risico's, gerelateerd aan tunnelveiligheid, te vermijden dan wel te beheersen.

<sup>1</sup> Het aanbieden van het vooruitbetalen van een groot bedrag leidt tot een lagere inschrijfprijs van € 4,3 mln., zodat hiermee netto € 1,8 mln. wordt uitgespaard.



Resumerend: met het oog op uitkomsten van de aanbesteding heb ik het vertrouwen dat het project binnen de afgesproken financiële bandbreedte kan worden gerealiseerd. Gelet op de krappe termijnen die in een aanbesteding gelden (het bekendmaken van een voornemen tot gunning dient op 12 oktober door de BV KKS plaats te vinden) verzoek ik u mij uiterlijk 7 oktober te berichten of u mijn visie deelt.

Voor wat betreft het vaststellen van een definitieve raming stel ik u voor om voorlopig uit te gaan van een bedrag van € 296 mln., maar daar in het bestuurlijk MIRT-overleg van november zo nodig nadere afspraken over te maken.

Hoogachtend,



Kees van Beveren  
Gedeputeerde infrastructuur  
Provincie Zeeland.

# Bijlage 4

Archiefexemplaar

## Rijksbijdrage Mobiliteitsfonds Zeeland

Kasstroom rijksbijdrage KKS	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Beginbedrag	137.500.000	137.500.000	135.438.375	99.941.254	70.758.053	30.519.086	9.334.340	0
Stortingen	-	5.000.000	35.776.175	30.592.373	41.579.662	21.184.746	9.334.340	-
Eindbedrag zonder index	137.500.000	132.500.000	99.662.200	69.348.881	29.178.391	9.334.340	0	0
indexeringspercentage		2,137%	0,230%	1,410%	1,895%	0,000%	0,000%	0,003%
indexeringsbedrag	-	2.938.375	279.054	1.409.172	1.340.695	-	-	-
Eindbedrag met index	137.500.000	135.438.375	99.941.254	70.758.053	30.519.086	9.334.340	0	0

Beginbedrag	137.500.000
Totale indexering	5.967.296
Rijksbijdrage	143.467.296

# Financieel Verslag 2015



## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Preadvies</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>Verslag van de raad van commissarissen</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Verslag van de directie</b>	<b>7</b>
3.1	De B.V. Kanaalkruising Sluiskil	7
3.2	Het jaar 2015	7
3.3	Het resultaat van het boekjaar	8
3.4	Solvabiliteit en liquiditeit van de vennootschap	8
3.5	Risicobeheer, risico's en onzekerheden	8
3.6	Financiering en budget	9
3.7	Werken bij de B.V. Kanaalkruising Sluiskil	11
3.8	Onderzoek en ontwikkeling	11
3.9	Veiligheid en kwaliteit	11
3.10	Techniek en uitvoering	11
3.11	Omgevingszaken	12
<b>4</b>	<b>Jaarrekening</b>	<b>13</b>
4.1	Balans per 31 oktober 2015	13
4.2	Winst- en verliesrekening per 31 oktober 2015	14
4.3	Kasstroomoverzicht t/m 31 oktober 2015	15
4.4	Toelichting op de balans , winst- en verliesrekening en kasstroomoverzicht	16
4.4.1.	Algemeen	16
4.4.2.	Grondslagen voor waardering van activa en passiva	16
4.4.3.	Grondslagen voor bepaling van het resultaat	18
4.4.4.	Toelichting op de balans per 31 oktober 2015	18
4.4.5.	Toelichting op de Winst- en verliesrekening per 31 oktober 2015	22
4.4.6.	Toelichting op het Kasstroomoverzicht 2015	23
4.5	Niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen	23
<b>5</b>	<b>Overige gegevens</b>	<b>26</b>
<b>6</b>	<b>Controleverklaring van de onafhankelijke accountant</b>	<b>27</b>

## 1 Preadvies

Aan de aandeelhouders van de B.V. Kanaalkruising Sluiskil

Terneuzen, 10 december 2015

Op 19 mei 2015 vond de officiële opening van de Sluiskiltunnel plaats door Z.M. Willem Alexander en H.M. Máxima. Drie dagen later, op 22 mei 2015, leverde de aannemer, de Combinatie Bam-TBI, het project op aan de B.V. Kanaalkruising Sluiskil (BV KKS), de opdrachtgever namens de Provincie Zeeland. De BV KKS leverde vervolgens het project op aan haar opdrachtgever, de Provincie Zeeland. De Provincie Zeeland droeg op haar beurt direct daarna de tunnel over aan de N.V. Westerscheldetunnel voor het beheer en onderhoud.

De Sluiskiltunnel inclusief aansluitende wegen is vervolgens sinds 23 mei 2015 succesvol opengesteld voor het verkeer. Voor de BV KKS betekende 23 mei 2015 echter nog niet het einde van haar werkzaamheden. Een klein team van mensen bleef over voor het afwickelen van af- en opleverdossiers, enkele restpunten welke nog door de aannemerscombinatie moesten worden uitgevoerd, het completeren van het archief, het definitief maken van het onderhoudscontract en het afsluiten van de financiële administratie per 31 oktober 2015. De B.V. Kanaalkruising Sluiskil zal op korte termijn worden geliquideerd. Haar taak zit er op.

Naar aanleiding van het bepaalde in artikel 20 lid 2 van de statuten heeft de directie de jaarrekening over het (verkorte) boekjaar 2015 opgesteld en, eveneens conform artikel 20 lid 2 van de statuten, aan ons voorgelegd.

De jaarrekening is door PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. gecontroleerd en van een goedkeurende verklaring voorzien. De raad van commissarissen heeft in het bijzijn van de directie de jaarrekening en de controleverklaring van de onafhankelijke accountant gezien. Daarbij zijn de afrondende werkzaamheden aan het project Sluiskiltunnel alsmede de kwaliteit van het financieel beheer aan de orde geweest.

De raad van commissarissen biedt u hierbij deze laatste jaarrekening van de B.V. Kanaalkruising Sluiskil aan en adviseert u deze vast te stellen conform artikel 20 lid 4 van de statuten. De behandeling van de jaarrekening zal aansluitend plaatsvinden in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders op 10 december 2015.

Hoogachtend,

Ir. D. Luteijn  
Voorzitter raad van commissarissen

## 2 Verslag van de raad van commissarissen

De raad van commissarissen heeft een adviserende en toezichthoudende taak, waarbij de belangen van de vennootschap en de daarbij betrokken partijen voorop staan. De raad is in 2015 zesmaal bijeen geweest; viermaal in reguliere vergaderingen en tweemaal bij de Algemene Vergadering van Aandeelhouders.

In 2015 ging veel aandacht uit naar de laatste werkzaamheden aan de tunnel en aansluitende wegen, het uitgebreid testen van de VTTI (Verkeers- en Tunnel Technische Installaties) en de voorbereidingen voor de oplevering en feestelijke opening op 19 mei.

Binnen de organisatie werd, ook in de eindfase van het project, voortdurend aandacht geschonken aan het op peil houden van de goede samenwerking met de bouwcombinatie, de organisatie rond het ontwerp en uitvoering van de diverse installaties die nodig zijn in de tunnel, overleg en afstemming met belanghebbenden, het beheersen van risico's, de personele bezetting en het projectbudget.

Bij het opmaken van de begroting voor 2015 kon het geïndexeerde projectbudget van € 307,8 miljoen, vanwege het uitblijven van grote onvoorziene uitgaven, worden bijgesteld naar een verwachte eindstand van € 283 miljoen. Inmiddels is de definitieve eindstand bekend. De totale projectkosten bleven beperkt tot € 280,2 miljoen. Zie paragraaf 3.6 voor een specificatie.

In overleg met de aannemerscombinatie (CBT) werd reeds in 2014 een nieuwe opleverdatum overeengekomen: 22 mei 2015. Ten opzichte van de oorspronkelijke opleverdatum van 30 juni een versnelling van ruim vijf weken!

Daarnaast is met CBT een claim- en restpuntenvrije oplevering overeengekomen, met als doel om uiterlijk op 1 september 2015 alles helemaal gereed te hebben, inclusief as-built tekeningen en eventuele 'narrowwerkzaamheden'. Omdat het niet mogelijk bleek de laatste werkzaamheden tijdens het rijdend verkeer uit te voeren werden uiteindelijk in de geplande nachtelijke afsluiting van 16 op 17 september de laatste werkzaamheden van de restpuntenlijst uitgevoerd. Hiermee is, met een minimale overschrijding van het afgesproken tijdsplan, de aannemerscombinatie helemaal klaar.

Op 23 juni is in samenwerking met het Centrum Ondergrond Bouwen (COB) een symposium georganiseerd om de opgedane ervaringen van het project Sluiskiltunnel met andere organisaties te delen. Het bleek een groot succes. Zo'n 160 personen hadden zich ingeschreven om in Terneuzen de review van de wetenschappers en het project te volgen.

Bij al deze zaken is de raad van commissarissen intensief betrokken geweest. Op gezette tijden is de raad uitgebreid geïnformeerd en geraadpleegd over zaken als projectbudget, de samenwerking met de aannemerscombinatie en de N.V. Westerscheldetunnel, tunnelveiligheid, risicobeheer en de voortgang van het werk.

De raad vervult zijn toezichthoudende taak in belangrijke mate aan de hand van bespreking van (kwartaal)rapportages, opgesteld door de directie, alsmede aan de hand van de benodigde telefonische contacten.

Bij het inrichten van het Corporate Governance beleid wordt rekening gehouden met de Corporate Governance Code. Gezien het feit dat de organisatie relatief klein en overzichtelijk is, is besloten een aantal zaken uit de Code anders uit te werken. Dit geldt bijvoorbeeld voor de volgens de Code in te stellen auditcommissie, remuneratiecommissie en selectie- en benoemingscommissie. De raad heeft besloten geen aparte commissies in te stellen. Wel zijn twee commissarissen belast met een auditfunctie.

Het Reglement van de raad van commissarissen, waarin governanceregels zijn vastgelegd, is op 15 februari 2010 door de raad vastgesteld en getekend, na voorafgaande goedkeuring door de aandeelhouder.

De samenstelling van de raad van commissarissen met bijbehorende (neven-)functies is per einde 2015 als volgt:

Ir. D. Luteijn (1943), voorzitter

In functie sinds 1 juli 2009. Huidige zittingsperiode tot opheffing B.V. KKS.

- Directeur Luteijn Interim Toezicht en Procesbegeleiding L.I.T.P. B.V.
- Voorzitter raad van commissarissen N.V. Westerscheldetunnel
- Voorzitter raad van commissarissen Koninklijke Prins&Dingemanse
- Voorzitter raad van commissarissen Saver N.V.
- Voorzitter raad van commissarissen PEW Beheer B.V.
- Voorzitter bestuur Stichting Goudse Pensioenbewaring
- Lid raad van commissarissen Tideway N.V.
- Lid raad van commissarissen Zeeland Airport B.V.

Mw. P.E.P. Kwekkeboom-Janse (1967)

In functie sinds 1 juli 2009. Huidige zittingsperiode tot opheffing B.V. KKS.

- Directeur Janse & Janse
- Directeur PEP-Investment B.V.
- Voorzitter raad van commissarissen Kredietunie Zeeland
- Lid raad van commissarissen N.V. Westerscheldetunnel
- Lid raad van commissarissen Herstaco B.V.
- Lid raad van commissarissen Batenburg Techniek N.V.
- Lid raad van toezicht Omroep Zeeland
- Lid raad van toezicht World Class Maintenance
- Lid raad van commissarissen Omnium Goes

Mw. mr. E.L. Kuijper (1948)

In functie sinds 1 juli 2009. Huidige zittingsperiode tot opheffing B.V. KKS.



- Voormalig gemeentebestuurder Rotterdam
- Voorzitter bestuur Stichting Maas Theater en Dans voor een jong publiek
- Bestuurslid Stichting voorzieningsfonds Erasmiaans Gymnasium
- Voorzitter bestuur Stichting Fonds de Boer
- Voorzitter raad van toezicht Stek Jeugdhulp

Drs. J.H.G. Jacobs (1944)

In functie sinds 1 juli 2009. Huidige zittingsperiode tot opheffing B.V. KKS.

- Voorzitter Interbestuurlijk Overleg Rotterdamse Baan (sinds 1-7-2012)
- Voormalig Hoofd Ingenieur Directeur Rijkswaterstaat in Zeeland
- Voormalig Projectdirecteur A4 Delft - Schiedam

Mr. J.M.E. Seijdlitz (1947)

In functie sinds 1 juli 2009. Huidige zittingsperiode tot opheffing B.V. KKS.

- Consul Honorair van België
- Voorzitter Vereniging Zeeuws Particulier Grondbezit
- Lid van de raad van commissarissen van Fundex Holding B.V.

De raad is van oordeel dat met bovengenoemde samenstelling, inclusief een evenwichtige verdeling van vrouwen en mannen en met inachtneming van de nevenfuncties van de commissarissen, er geen sprake is van belangenverstrengeling en dat dientengevolge op onafhankelijke wijze toezicht kan worden uitgeoefend.

Bij oprichting van de vennootschap is tot directeur benoemd de heer ir. M. Buis (1949)

Zijn nevenfuncties zijn:

- Eigenaar TNBS, Advies en management op het raakvlak van publiek en privaat
- Lid van de raad van commissarissen van Zeeland Care B.V.
- Voorzitter Stichting NME Schouwen-Duiveland

De raad heeft tevens vastgesteld dat met inachtneming van de nevenfuncties van de statutair directeur geen sprake is van belangenverstrengeling en dat deze zijn taak op onafhankelijke wijze kan vervullen.

De raad van commissarissen spreekt zijn waardering uit over het door de directie gevoerde beleid en de inspanningen van de medewerkers. De samenwerking met de bouwcombinatie bleef onverminderd goed en de vele uitvoerende werkzaamheden, zowel technisch als administratief, konden met uitstekende resultaten en veilig worden afgerond.

De raad stelt met genoegen vast dat het project qua budget, tijd, veiligheid en kwaliteit binnen de randvoorwaarden werd afgerond en dat het beheer en onderhoud en verkeers- en incidentmanagement de komende 10 jaar door de NV Westerscheldetunnel zal worden verzorgd en derhalve met vertrouwen tegemoet kan worden gezien.



### 3 Verslag van de directie

#### 3.1 De B.V. Kanaalkruising Sluiskil

De B.V. Kanaalkruising Sluiskil is op 1 juli 2009 opgericht door de Provincie Zeeland. Tussen beide partijen is op dezelfde datum een overeenkomst van opdracht gesloten waarin als opdracht het volgende is geformuleerd: Het voorbereiden en (laten) bouwen van de Sluiskiltunnel met aansluitende wegen en het ervoor zorgen, dat het beheer, onderhoud en verkeers- en incidentmanagement voor een nog nader door de Provincie te bepalen periode op een verantwoorde wijze wordt verzorgd door een derde partij. De Provincie Zeeland is tevens de enige aandeelhouder van de vennootschap. Het verkeers- en incident management en het beheer en onderhoud is inmiddels door de Provincie Zeeland aan de N.V. Westerscheldetunnel opgedragen. De Provincie streeft ernaar om de B.V. Kanaalkruising Sluiskil zo spoedig als mogelijk is na oplevering van het Project Sluiskiltunnel te liquideren. Nu de eindbalans van het project is opgemaakt en alle werkzaamheden zijn afgerond is daar geen belemmering meer voor.



*ir. M. Buis, directeur*

#### 3.2 Het jaar 2015

Het begin van het jaar 2015 kenmerkte zich door het uitgebreid testen van de installaties welke in de tunnel en daarbuiten zijn geïnstalleerd. Hierbij werd toegewerkt naar een integrale levensechte eindtest eind april, waarbij tevens alle hulpdiensten en toekomstige beheerders betrokken waren. De test waarbij een complex ongeval, compleet met autowrakken en Lotusslachtoffers, werd nagebootst in de tunnel slaagde op alle fronten en met tevredenheid van alle partijen.

Hoogtepunten waren ongetwijfeld de officiële openingshandeling op 19 mei 2015 door Z.M. Koning Willem Alexander en H.M. Koningin Máxima en de officiële Oplevering van het project op 22 mei. Beide momenten vormden de kroon op ons werk, waarbij ook de medewerkers van BV KKS en CBT uitdrukkelijk in het zonnetje werden gezet. Beide dagen waren indrukwekkend voor alle betrokkenen. Een ieder kijkt hier met veel genoegen op terug.

Van de twee (reserve-)ringen die over zijn gebleven uit het boorproces is er één gebruikt om een 'landmark' te bouwen nabij het viaduct Terneuzen. Het is een staande ring op een hoogte van ca. 6 meter boven het maaiveld. Dit kunstwerk is in aanwezigheid van een groot deel van de bewoners van Sluiskil op 22 mei door de burgemeester van Terneuzen door middel van een vuurwerkshow onthuld. De andere overgebleven ring is geschonken aan de Provincie en zal waarschijnlijk op Zuid-Beveland een plaats krijgen.

Eveneens met veel genoegen wordt teruggekeken op het symposium van 23 juni, waarbij het welslagen van het project door een aantal sprekers werd geanalyseerd en gedeeld met ongeveer 160 deelnemers.

Na mei bleef een klein team over voor de afsluitende, 'close-out', fase, waarbij de afwikkeling van de restpunten, het completeren van het archief, het regelen van het onderhoud en de financiële afronding centraal stonden. Nu de eindbalans is opgemaakt kan de B.V. Kanaalkruising Sluiskil worden opgeheven. Haar schone en dankbare taak zit er op.

### **3.3 Het resultaat van het boekjaar**

Bij de B.V. Kanaalkruising Sluiskil is geen sprake van winst of verlies. Per kwartaal wordt de liquiditeitsbehoefte bepaald aan de hand van een gedetailleerde liquiditeitsbegroting. Deze vormt de basis voor de periodieke aanvraag van liquide middelen bij de Opdrachtgever, in casu de Provincie Zeeland. De Provincie Zeeland stort de aangevraagde bedragen op de bankrekening van de B.V. Kanaalkruising Sluiskil. Het totaal van deze bedragen wordt beschouwd als gerealiseerde projectopbrengsten. Deze zijn in principe gelijk aan alle gemaakte kosten in het jaar. Het resultaat is derhalve nihil. Zie ook de nadere toelichting bij de verlies- en winstrekening (4.4.5).

### **3.4 Solvabiliteit en liquiditeit van de vennootschap**

Aangezien het vermogen van de vennootschap uitsluitend bestaat uit Eigen Vermogen geven de ratio's van solvabiliteit en liquiditeit geen reële waarden. Zij gaan immers uit van een vergelijking van de verhouding tussen het totale- of eigen vermogen met het vreemd vermogen (solvabiliteit) of de verhouding tussen vlottende activa + liquide middelen ten opzichte van het kort vreemd vermogen (liquiditeit).

De vennootschap heeft echter altijd aan haar betalingsverplichtingen jegens de aannemerscombinatie kunnen voldoen omdat de Provincie Zeeland zich hiervoor garant heeft gesteld door middel van een borgstelling voor nakoming van betalingsverplichtingen, indien er sprake zou zijn geweest van een surseance van betaling of faillissement van de vennootschap.

### **3.5 Risicobeheer, risico's en onzekerheden**

Binnen de projectorganisatie is veel aandacht besteed aan het beheersen van risico's en onzekerheden; projectmanagement stond binnen de organisatie gelijk aan risicomanagement. Immers, door het afwenden van risico's wordt ervoor gezorgd dat het project binnen de afgesproken tijd, tegen de overeengekomen kwaliteit en binnen het beschikbare budget wordt afgerond. Periodiek werd zowel intern bij de vennootschap alsmede met de aannemerscombinatie het risicoregister geactualiseerd, waarbij factoren van geld, tijd, kwaliteit, omgeving en veiligheid volgens een bepaalde rekenmethode werden gewaardeerd en gewogen. Aan deze methode ligt de zogenaamde RISMAN-methode ten grondslag. Door het afronden van het bouw- en installatieproces konden de risico's al van de lijst worden afgevoerd. In de laatste fase hebben zich geen onvoorziene zaken meer voorgedaan.

Er was geen sprake van risico's aangaande prijs, krediet, liquiditeiten en kasstromen. De financiering van het project geschiedt door de Provincie Zeeland, die tevens garant staat voor financiële verplichtingen aan de opdrachtnemer.

### 3.6 Financiering en budget

Ten behoeve van de financiering van het project is door Provinciale Staten in november 2010 een projectbudget vastgesteld van € 295,6 miljoen exclusief omzetbelasting, prijspeil oktober 2010. Het geïndexeerde budget kon in 2014 worden bijgesteld van € 307,8 miljoen naar een bedrag van € 283 miljoen (prijspeil oktober 2014). Dit vanwege het uitblijven van onvoorziene zaken en grote tegenvallers. Nu het project helemaal is afgesloten en de eindstand bekend is blijkt dat de totale projectkosten, mede door bijdragen door derden ter grootte van ruim € 7 miljoen, beperkt konden blijven tot € 280,2 miljoen. Een specificatie van projectuitgaven, alsmede de financiering door derden zijn in onderstaande tabellen gespecificeerd.

Omschrijving	Budget	Realisatie
<b>Vorbereidende uitgaven</b>	<b>3.841.507</b>	<b>3.841.507</b>
Personeelskosten	27.165.230	26.527.711 ✓
Bureaunkosten	1.252.961	1.238.909 ✓
Advieskosten	721.395	691.666 ✓
Informatievoorziening	484.052	480.253 ✓
Communicatie	2.357.484	2.263.527 ✓
<b>Totaal Algemene kosten</b>	<b>31.981.123</b>	<b>31.202.066</b>
Onroerende zaken	*) 4.707.135	*) 4.707.135 ✓
Onderzoek omgeving	1.355.189	1.218.971 ✓
Vergunningen	1.805.478	1.758.076 ✓
Technisch vooronderzoek	1.505.128	1.367.789 ✓
<b>Totaal Bijkomende kosten</b>	<b>9.372.930</b>	<b>9.051.970</b>
<b>Kosten opdrachtgever</b>	<b>497.622</b>	<b>500.900</b>
Wijzigingsvoorstellen	9.613.633	9.692.395 ✓
Algemene uitgaven	4.070.000	4.070.000 ✓
Ontwerp en realisatie Toerit West	20.080.879	20.080.881 ✓
Ontwerp en realisatie Boortunnel	83.502.863	83.502.862 ✓
Ontwerp en realisatie Toerit Oost	31.616.936	31.616.936 ✓
Spoorwerken	2.542.366	2.542.366 ✓
Ontwerp en realisatie Kunstwerken	4.836.442	4.836.442 ✓
Ontwerp en realisatie Wegen	28.735.299	28.735.301 ✓
Ontwerp en realisatie Installaties	30.822.879	30.822.880 ✓
Uitvoeren Testen	147.359	147.359 ✓
Meerjarig Onderhoud	100.000	0 ✓
Indexering Prijspeil	11.913.479	11.654.283 ✓
<b>Totaal Ontwerp en Bouw contract</b>	<b>227.982.134</b>	<b>227.701.706</b>

Omschrijving	Budget	Realisatie
Verzekeringen	1.618.136	1.563.957 ✓
Werken door derden	9.724.891	9.683.831 ✓
Proeven	129.301	116.213 ✓
Bodemverontreinigingen	742	742 ✓
<b>Totaal Bouwgerelateerde kosten</b>	<b>11.473.070</b>	<b>11.364.742</b>
<b>Vorbereiden beheer en onderhoud</b>	<b>100.000</b>	<b>98.755 /</b>
<b>Demobilisatiekosten 2015</b>	<b>317.827</b>	<b>288.685 /</b>
Reserve	2.820.104	1.524.300 /
Rente	1.595.151	1.590.318 ✓
<b>Totaal Bijdragen door derden</b>	<b>-6.981.468</b>	<b>-6.981.468</b>
<b>Eindtotalen</b>	<b>*) 283.000.000</b>	<b>*) 280.183.481</b>

\*) Dit bedrag is inclusief het rechtstreeks door de Provincie Zeeland betaalde bedrag voor Aankoop Onroerende Zaken ten bedrage van € 4.691.324. Het door de BV KKS betaalde en gepresenteerde bedrag als Mutatie Onderhanden Werken is derhalve eenzelfde bedrag lager. Zie paragraaf 4.2. (€ 275.492.157)

Financiering door derden Sluiskiltunnel	Bedrag
<b>NV Westerscheldetunnel</b>	
Ongelijkvloerse aansluiting bij Hoek	5.400.000
Verdubbelen Westerscheldetunnelweg tot km. 17.750 en amoveren bestaande weg tussen Binnendijk en N-61	911.115
BV KKS vergoedt aan NV Westerscheldetunnel aanleg Blikken Weitje	-185.560
<b>Per saldo NV Westerscheldetunnel</b>	<b>6.125.555</b>
<b>Rijkswaterstaat Zeeland</b>	
Bijdrage i.v.m. aanleg deel N61	241.000
<b>Gemeente Terneuzen</b>	
Gewijzigde aansluiting Terneuzen	250.000
Aanleg turborotonde aansluiting Terneuzen Zuid	174.255
Gereserveerde ruimte fietspad over het dak van de tunnel	85.703
Aanleg fietspad Koegorsstraat	104.955
<b>Totaal geboekt op Bijdragen door derden (bedragen in €)</b>	<b>6.981.468</b>
Bijdrage Terneuzen inz. Landmark (t.g.v. Onderzoek Omgeving)	40.000
Reconstructie Lange Blikstraat (t.g.v. Wijzigingsvoorstellen)	45.559
<b>Totaal financiering door derden</b>	<b>7.067.026</b>

### **3.7 Werken bij de B.V. Kanaalkruising Sluiskil**

De B.V. maakte geen gebruik van eigen personeel, maar uitsluitend van inhuur van medewerkers op tijdelijke contractbasis. Deze contracten werden, bij goed functioneren, normaal gesproken telkens voor de duur van een jaar verlengd. Voor 2015 werd rekening gehouden met afbouw van de organisatie. Na de openstelling van de tunnel bleef een klein team over voor de afsluitingsfase.

### **3.8 Onderzoek en ontwikkeling**

In 2015 zijn geen uitgaven verricht op het gebied van onderzoek en ontwikkeling.

### **3.9 Veiligheid en kwaliteit**

Tot en met mei 2015 zijn ruim 1.400.000 uren aan het project gewerkt. In samenspraak met de bouwcombinatie zijn veiligheid en kwaliteit tijdens de bouw tot speerpunten binnen het project benoemd. Voor de monitoring van het behalen van die doelen is een 'Incentiveregeling' ontwikkeld, waarbij voor beide doelen maximaal € 1 miljoen beschikbaar wordt gesteld.

Gezamenlijk is besloten om dit project tot een voorbeeldproject op het gebied van veiligheid binnen de bouw van infrastructuur te stellen. In 2015 hebben zich geen ongelukken of incidenten meer voorgedaan. De eindstand van de incentiveregeling (ca. € 0,75 miljoen) kon worden opgemaakt en afgerekend met CBT. Zowel BV KKS als CBT zijn uiterst tevreden over de eindresultaten op veiligheidsgebied en de werking van de incentiveregeling.

Een gebruikelijk kengetal in dit vakgebied is de score van de LTIF (lost time injury frequency). Deze geeft het aantal ongevallen met verzuim van meer dan 24 uur per 1 miljoen gewerkte uren aan. Aan het project zijn totaal ruim 1,4 miljoen uren besteed, waarbij een streefgetal voor de LTIF van kleiner dan 5 met de aannemer is afgesproken. In de bouwwereld betekent dit een zeer lage score. Waarden van tussen de 10 en de 15 liggen helaas dicht bij de werkelijkheid. Aan het einde van ons project kunnen we met enige trots melden dat de LTIF score op 2,8 is geëindigd. Voor ons een teken dat de gehanteerde aanpak zijn vruchten heeft afgeworpen.

Ook de incentiveregeling voor Kwaliteit (met een eindstand van € 0,75 miljoen) heeft zijn vruchten afgeworpen. Met name de testprocedures voor installaties zijn mede door deze regeling relatief zeer vlot verlopen.

### **3.10 Techniek en uitvoering**

Het afgelopen jaar stond in het teken van een scala aan afrondende activiteiten. Met het aanbrengen van de beplating in de tunnel en gevelbeplating op de gebouwen werden de civiele afbouwwerkzaamheden afgerond. Nagenoeg alle aandacht ging naar het testen van de Verkeers Tunnel Technische Installaties (VTTI). Mede door het ambitieuze tijdschema was het op tijd realiseren van SAT- en SIT-testen een uitdaging. Een goede samenwerking lag echter aan de basis van het slagen van voornoemde testen. Het wegenwerk is afgerond in april met voornamelijk asfalteringswerkzaamheden. Bij de Oplevering op 22 mei 2015 waren er slechts 41 restpunten. Met de aannemer was overeengekomen dat deze lijst op of rond 1 september 'schoon' zou zijn. De lijst werd in snel tempo kleiner, doch het laatste punt kon niet

eerder dan 16 september worden afgerond. Het bleek noodzakelijk de tunnel en de wegen daarvoor af te sluiten en deze afsluiting van 16 september was reeds eerder gepland.

### **3.11 Omgevingszaken**

Aan de voorwaarden verbonden aan de Openstellingsvergunning voor de Sluiskiltunnel werd ruimschoots binnen de daarvoor gestelde termijn voldaan. Alvorens de definitieve vergunning werd afgegeven moesten de volgende resultaten nog aan het bevoegd gezag worden aangetoond cq. overlegd:

- 1) De resultaten van de testen van de tunneltechnische installaties waaruit bleek dat werd voldaan aan de ontwerpcriteria;
- 2) Een goedgekeurd onderhoudsplan, als deel van het instandhoudingplan;
- 3) Aantonen dat het opleiding-, training- en oefentraject van zowel tunnelbeheerder als hulpdiensten met een positief resultaat werd afgerond;
- 4) Een positief eindresultaat van het toetskader veiligheid;
- 5) Een positief advies van de veiligheidsbeambte.

Na aanlevering van bovengenoemde zaken stond niets de vergunning en de opening van de tunnel meer in de weg.

### **3.12 Liquidatie vennootschap**

Op 10 november 2015 is door Gedeputeerde Staten van Zeeland besloten tot ontbinding van de B.V. Kanaalkruising Sluiskil. Reeds in 2014 is de heer W.J.M. Vanhommerig, manager Financiën en Control bij de B.V., door de Provincie aangesteld als vereffenaar van de vennootschap. Zo kon tijdig worden ingespeeld op de afsluitende fase van het project. Het besluit tot ontbinding is door de vereffenaar gedeponereerd bij de Kamer van Koophandel. Hierna is de liquidatiefase in werking getreden, waarbij mogelijke schuldeisers binnen twee maanden nog bezwaar kunnen maken. Dit wordt niet verwacht aangezien alle aangegane verplichtingen zijn afgewikkeld en alle vorderingen zijn geïnd. Na deze termijn kan de vennootschap definitief worden opgeheven en worden uitgeschreven uit het handelsregister.

Terneuzen, 10 december 2015

Ir. M. Buis,  
Directeur

## 4 Jaarrekening

### 4.1 Balans per 31 oktober 2015

Balans (voor resultaatbestemming)			
Bedragen in €			
	ref.	31-10-2015	31-12-2014
<b>Activa</b>			
Rekening Courant Provincie Zeeland (2015)	4.4.4.1	205.157 ✓	
Saldo Onderhanden projecten (2014)			4.338.398
<b>Vorderingen</b>			
Belastingen en premies	4.4.4.2	104.348	-
Overige vorderingen		<u>2.568</u>	<u>18.097.834</u>
		312.073	22.436.232
<b>Liquide middelen</b>		757.269 ✓	2.971.739
		<u><b>1.069.342</b></u>	<u><b>25.407.971</b></u>
<b>Passiva</b>			
<b>Eigen vermogen</b>			
Gestort en opgevraagd kapitaal	4.4.4.4	<u>1.000.000</u>	<u>1.000.000</u>
		1.000.000	1.000.000
<b>Kortlopende schulden</b>			
Crediteuren	4.4.4.5	13.428	210.819
Nog te ontvangen facturen		55.914	6.379.245
Vooruit ontvangen bedragen		-	13.683.827
Vooruit gefactureerde bedragen		-	3.500.000
Belastingen en premies		<u>-</u>	<u>634.080</u>
		69.342	24.407.971
		<u><b>1.069.342</b></u>	<u><b>25.407.971</b></u>



#### 4.2 Winst- en verliesrekening voor de periode 1 januari 2015 t/m 31 oktober 2015

	ref.	1 jan.2015 t/m 31 oktober 2015 bedragen in €	tot en met 2014 bedragen in €	tot en met oktober 2015 bedragen in €
<b>Mutatie onderhanden project</b>		24.550.587	250.941.570	275.492.157
<b>Som der bedrijfsopbrengsten</b>		24.550.587	250.941.570	275.492.157
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	4.3.5.1	-24.563.959	-249.337.880	-273.901.839
<b>Overige bedrijfskosten</b>		-24.563.959	-249.337.880	-273.901.839
Som der bedrijfslasten		-13.372	1.603.690	1.590.318
Rentelasten en soortgelijke kosten	4.3.5.4	0	-2.150.046	-2.150.046
Rentebaten	4.3.5.5	13.372	546.356	559.728
Resultaat uit gewone bedrijfsvoering voor belastingen		0	0	0
<b>Belastingen resultaat uit gewone bedrijfsvoering</b>		0	0	0
Resultaat uit gewone bedrijfsvoering na belastingen		0	0	0
Buitengewone baten en lasten		0	0	0
<b>Resultaat na belastingen</b>		0	0	0



### 4.3 Kasstroomoverzicht voor de periode 1 januari 2015 t/m 31 oktober 2015

Kasstroomoverzicht per 31 oktober 2015 (bedragen in €)	Ref.	1 januari 2015 t/m 31 oktober 2015		2014	
		€		€	
<b>Kasstroom uit operationele activiteiten</b>					
Bedrijfsresultaat			13.372		50.158
<i>Aanpassingen voor:</i>					
Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa			-		-
Mutatie voorzieningen			-		-
<i>Verandering in werkkapitaal:</i>					
Voorraden	4.4.4.1		4.133.240		6.875.038
Overige vorderingen (excl. vooruitbetaalde bedragen)	4.4.4.2		17.990.918		3.868.299
Kortlopende schulden (excl. vooruit ontvangen bedragen)	4.4.4.5	24.338.627			134.928
<b>Kasstroom uit bedrijfsoperaties (a,b)</b>		<b>24.338.627</b>	<b>22.137.528</b>	<b>10.743.337</b>	<b>185.086</b>
Ontvangen interest				50.158	
Betaalde interest			13.372		
<b>Kasstroom uit operationele activiteiten ( c )</b>			<b>13.372</b>		<b>50.158</b>
<b>Netto kasstroom (a-b+c)</b>			<b>2.214.471</b>		<b>10.608.408-</b>
Toename/(afname) liquide middelen			2.214.471		10.608.408-
		24.351.999	24.351.999		
Het verloop van de liquide middelen is als volgt:			2015 €		2014 €
Stand per 1 januari			2.971.740		13.580.148
Mutatie boekjaar			-2.214.471		-10.608.408
<b>Saldo liquide middelen per 31 oktober</b>			<b>757.269</b>		<b>2.971.740</b>

## 4.4 Toelichting op de balans , winst- en verliesrekening en kasstroomoverzicht

### 4.4.1. Algemeen

#### 4.4.1.1 Inleiding

De in 2015 verrichte prestaties zijn verantwoord in de winst- en verliesrekening als Mutatie Onderhanden Projecten en worden in de balans als Onderhanden Projecten gewaardeerd tegen de Som der bedrijfsopbrengsten minus de aan de Opdrachtgever (Provincie Zeeland) in rekening gebrachte termijnen, welke het lopende boekjaar betreffen.

Vanwege het einde van het project zijn geen nieuwe termijnen aan de Provincie in rekening gebracht, maar is voor een bedrag van ruim € 205.000 gebruik gemaakt van het saldo liquide middelen. Hierdoor is een vordering op de Provincie ontstaan. Dit is per 31 oktober 2015 als saldo Rekening Courant verantwoord.

Omdat sprake is van één project dat meerdere jaren doorloopt is er voor gekozen om in de winst- en verliesrekening de bedragen over 2015 en de cumulatieve bedragen tot en met 2014 op te nemen. Financiering van de uitgaven vond plaats door bevoorschotting vanuit de Opdrachtgever, waardoor geen bankfinanciering nodig is. Het project is in mei 2015 opgeleverd en de B.V. KKS zal geliquideerd worden. Hierbij is geen enkele indicatie is dat de B.V. niet aan haar schulden zal kunnen voldoen.

In de balans per 31 oktober 2015 is rekening gehouden met uitgaven cq. kosten die na die datum worden gemaakt omdat deze kosten nodig zijn voor de afwikkeling in de liquidatiefase van de vennootschap.

#### 4.4.1.2 Notatie bedragen

Alle bedragen in dit Financieel Verslag worden uitgedrukt in euro's tenzij uitdrukkelijk anders vermeld.

#### 4.4.1.3 Schattingen

Om de grondslagen en regels voor het opstellen van de jaarrekening te kunnen toepassen, is het nodig dat de directie van B.V. Kanaalkruising Sluiskil zich over verschillende zaken een oordeel vormt en dat de directie schattingen maakt die essentieel kunnen zijn voor de in de jaarrekening opgenomen bedragen. Indien het voor het geven van het in art. 2:362 lid 1 BW vereiste inzicht noodzakelijk is, is de aard van deze oordelen en schattingen inclusief de bijbehorende veronderstellingen opgenomen bij de toelichting op de betreffende jaarrekeningposten.

### 4.4.2. Grondslagen voor waardering van activa en passiva

#### 4.4.2.1 Algemeen

De 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, die uitgegeven zijn door de Raad voor de Jaarverslaggeving.

Activa en verplichtingen worden in het algemeen gewaardeerd tegen de verkrijgings- of vervaardigingsprijs. Indien geen specifieke waarderingsgrondslag is vermeld, vindt waardering plaats tegen de verkrijgingsprijs. In de balans, de winst-en-verliesrekening en het kasstroomoverzicht zijn referenties opgenomen. Met deze referenties wordt verwezen naar de toelichting.

De vennootschap heeft uitsluitend personeel op inhuur- en/of detacheringbasis betrokken, zodat geen pensioenregeling of voorziening voor jubilea van toepassing is.

#### 4.4.2.2 Vergelijking met voorgaand jaar

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

#### 4.4.2.3 Rekening Courant Provincie Zeeland

Vanwege het einde van het project zijn geen nieuwe termijnen aan de Provincie in rekening gebracht, maar is voor een bedrag van ruim € 205.000 gebruik gemaakt van het saldo liquide middelen. Hierdoor is een vordering op de Provincie ontstaan. Dit is per 31 oktober 2015 als saldo Rekening Courant verantwoord.

#### 4.4.2.4 Onderhanden projecten

Het project Sluiskiltunnel wordt in opdracht van de Provincie Zeeland uitgevoerd en wordt gewaardeerd tegen de gerealiseerde projectuitgaven, onder aftrek van de aan de Provincie Zeeland gefactureerde termijnen, welke het lopende boekjaar betreffen.

#### 4.4.2.5 Vorderingen

De opgenomen overige vorderingen omvatten de per ultimo 2015 te vorderen bedragen van de Belastingdienst in verband met teruggave van omzetbelasting over het 3e en 4e kwartaal 2015, alsmede een kleinere vordering in verband met omzetbonus van een uitzendbureau. Vorderingen worden bij eerste verwerking gewaardeerd tegen de reële waarde van de tegenprestatie. Handelsvorderingen worden na eerste verwerking gewaardeerd tegen de geamortiseerde kostprijs. Als de ontvangst van de vordering is uitgesteld op grond van een verlengde overeengekomen betalingstermijn wordt de reële waarde bepaald aan de hand van de contante waarde van de verwachte ontvangsten en worden er op basis van de effectieve rente rente-inkomsten ten gunste van de winst-en-verliesrekening gebracht. Voorzieningen wegens oninbaarheid worden in mindering gebracht op de boekwaarde van de vordering.

#### 4.4.2.6 Liquide middelen

Liquide middelen bestaan vrijwel uitsluitend uit banktegoeden met een looptijd korter dan twaalf maanden. Er is een kas voor kleine contante aanschaffingen. Deze is in de loop van 2015 opgeheven en afgestort naar de bankrekening. De B.V. Kanaalkruising Sluiskil heeft geen deposito's

of rekening-courant schulden. Liquide middelen worden gewaardeerd tegen nominale waarde. De liquide middelen staan ter vrije beschikking van de vennootschap.

#### 4.4.2.7 Eigen Vermogen

Het Eigen Vermogen van de vennootschap bestaat uitsluitend uit het maatschappelijk kapitaal ter grootte van € 1 miljoen, dat bij de oprichting is gestort.

#### 4.4.2.8 Kortlopende schulden

Kortlopende schulden worden bij de eerste verwerking gewaardeerd tegen reële waarde. Transactiekosten die direct zijn toe te rekenen aan de verwerving van de schulden, worden in de waardering bij eerste verwerking opgenomen. Schulden worden na eerste verwerking gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs, zijnde het ontvangen bedrag rekening houdend met agio of disagio en onder aftrek van transactiekosten.

### 4.4.3. Grondslagen voor bepaling van het resultaat

#### 4.4.3.1 Algemeen

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

#### 4.4.3.2 De Sluiskiltunnel

Voor onderhanden projecten, waarvan het resultaat op betrouwbare wijze kan worden bepaald, worden de projectopbrengsten en de projectkosten verwerkt als netto-omzet en kosten in de winst- en verliesrekening naar rato van de verrichte prestaties per balansdatum.

Aan het einde van het project is gebleken dat de totale projectkosten de totale projectopbrengsten niet overschrijden. Het vooraf gestelde doel van de vennootschap om het project binnen het door de Provincie Zeeland beschikbaar gestelde projectbudget te realiseren, met inachtneming van loon- en prijsontwikkelingen, is ruimschoots gehaald.

In 2015 is het projectbudget niet meer geïndexeerd. De totale projectuitgaven blijven met een bedrag van € 280,2 miljoen ruim binnen het, in 2014 verlaagde, projectbudget van € 283 miljoen excl. omzetbelasting. Zie ook paragraaf 3.6; het bedrag van € 280,2 is inclusief het rechtstreeks door de Provincie Zeeland betaalde bedrag voor Aankoop Onroerende Zaken (€ 4,7 miljoen)

### 4.4.4. Toelichting op de balans per 31 oktober 2015

#### 4.4.4.1 Saldo Onderhanden Projecten

Onderhanden projecten worden in de balans verwerkt als uitkomst van de verwerking van de projectopbrengsten en de projectkosten uit hoofde van onderhanden projecten in de winst-en-verliesrekening. Voor onderhanden projecten, waarvan het resultaat op betrouwbare wijze kan worden bepaald, worden de projectopbrengsten en de projectkosten verwerkt als netto-omzet en kosten in de winst-en-verliesrekening op basis van de geleverde prestaties per balansdatum. De voortgang van de verrichte prestaties wordt bepaald op basis van de tot de balansdatum gemaakte projectkosten in verhouding tot de geschatte totale projectkosten.

Het resultaat wordt bepaald als het verschil tussen de projectopbrengsten en projectkosten. Projectopbrengsten zijn de contractueel overeengekomen opbrengsten en opbrengsten uit hoofde van meer- en minderwerk, claims en vergoedingen indien en voor zover het waarschijnlijk is dat deze worden gerealiseerd en ze betrouwbaar kunnen worden bepaald. Projectkosten zijn de direct op het project betrekking hebbende kosten, die in het algemeen aan projectactiviteiten worden toegerekend en toegewezen kunnen worden aan het project, en andere kosten die contractueel aan de opdrachtgever kunnen worden toegerekend.

De B.V. Kanaalkruising Sluiskil heeft slechts één onderhanden project, namelijk de Sluiskiltunnel.

Op de volgende pagina is een specificatie van de uitgaven en de aan de Provincie Zeeland gedeclareerde termijnen opgenomen:

Specificatie Onderhanden Projecten cq. rekening Courant en projectkosten per 31-10-2015

Omschrijving	Onderhanden projecten - gedeclareerde termijnen
<b>Vorbereidende uitgaven</b>	<b>3.841.507</b>
Personeelskosten	26.527.711
Bureaunkosten	1.238.909
Advieskosten	691.666
Informatievoorziening	480.253
Communicatie	2.263.527
<b>Totaal Algemene kosten</b>	<b>31.202.066</b>
Bijkomende kosten grondverwerving	15.811
Vergunningen	1.758.076
Technisch vooronderzoek	1.367.789
Onderzoek omgeving	1.218.971
<b>Totaal Bijkomende kosten</b>	<b>4.360.646</b>
<b>Ontwerp en Bouw Toezicht</b>	<b>500.900</b>
<b>Ontwerp en Bouw Contract</b>	<b>227.701.706</b>
<b>Bouwgerelateerde kosten</b>	<b>11.364.742</b>
Rente	1.590.318 ✓
Bijdragen door derden	-6.981.467 ✓
Incentive-regeling veiligheid en kwaliteit	1.524.300 ✓
Vorbereidingen Beheer en Onderhoudsfase	98.755
<b>Demobilisatiekosten 2015</b>	<b>288.685</b>
Subtotaal	275.492.157
Af: gedeclareerde termijnen	-275.287.000 ✓
<b>Saldo Rekening Courant Provincie Zeeland</b>	<b>205.157</b>

In de post Advieskosten zijn o.a. de honoraria van de onafhankelijke accountant verantwoord. Deze zijn in onderstaande tabel gespecificeerd.

Honoraria accountant (bedragen in €)	2015	2014
Controle Jaarrekening	14.500	14.000
Andere controlewerkzaamheden	3.125	0
Fiscale advisering	0	0
Andere niet controle diensten	0	0
<b>Totale</b>	<b>17.625</b>	<b>14.000</b>

#### 4.4.4.2 Vorderingen

De vorderingen bestaan per 31 oktober 2015 uit te ontvangen Omzetbelasting over het 3e en 4e kwartaal 2015 van de Belastingdienst (ruim € 104.000) en een vordering op Uitzendbureau Randstad vanwege omzetbonus over 2015 (€ 2.568). Op 6 november 2015 werd reeds € 82.217 van de Belastingdienst ontvangen.

Alle vorderingen hebben een looptijd van korter dan een jaar. De vorming van een voorziening hiervoor wordt niet nodig geacht. De reële waarde van de vorderingen benadert de boekwaarde.

Vorderingen (bedragen in €)	31-okt-15	2014
Debiteuren	0	4.235.000
Nog te factureren (kruisposten)	0	0
Nog te ontvangen rente	0	7.032
Nog te ontvangen bedragen	106.916	3.000
Vooruitbetaalde bedragen	0	13.683.827
Vooruitbetaalde verzekeringspremie	0	168.974
<b>Totalen</b>	<b>106.916</b>	<b>18.097.834</b>

#### 4.4.4.3 Liquide middelen

De liquide middelen bestaan uitsluitend uit direct opvraagbare tegoeden op bankrekeningen. De kleine kas is in de loop van 2015 afgesloten en afgestort. De vennootschap heeft geen deposito's.

#### 4.4.4.4 Eigen vermogen

##### *Aandelenkapitaal*

Het maatschappelijk kapitaal (tevens geplaatst en gestort aandelenkapitaal) van de B.V. Kanaalkruising Sluiskil bedroeg per 31 oktober 2015 € 1 miljoen, verdeeld in 1.000 gewone aandelen van elk € 1.000. Er is één aandeelhouder, de Provincie Zeeland, die 100% van de aandelen bezit. De storting op de uitgegeven aandelen vond bij de oprichting van de vennootschap in 2009 plaats, in geld. Na de liquidatie van de vennootschap zal het saldo van dit bedrag en het saldo Rekening Courant worden teruggestort naar de Provincie Zeeland.

#### 4.4.4.5 Kortlopende schulden

##### *Crediteuren*

Het saldo Crediteuren betreft de per balansdatum reeds ontvangen facturen, welke normaliter binnen de door de crediteur aangegeven betaaltermijn zullen worden betaald.

##### *Nog te ontvangen facturen*

Dit betreft prestaties welke in 2015 in opdracht van de B.V. Kanaalkruising Sluiskil zijn gerealiseerd, maar op 31 oktober 2015 nog niet in rekening zijn gebracht. Het betreft hoofdzakelijk enkele nog te ontvangen facturen voor inhuurwerkzaamheden welke door het 'close out team' zijn uitgevoerd, vergaderkosten en enkele kleinere uitgaven, welke in de liquidatieperiode van de vennootschap zullen worden gedaan. In onderstaande tabel is een specificatie opgenomen.

Omschrijving	Bedrag incl. btw	
Inhuur directeur via TNBS november+december	€	4.235,00
Inhuur Financieel Manager via In-fra Control B.V. november + december	€	27.830,00
Inhuur medewerker Financiën via PS_AA november + december	€	12.100,00
Diversen kleine uitgaven tot einde 2015	€	11.749,00
<b>Totaal</b>	<b>€</b>	<b>55.914,00</b>

#### *Belastingen en premies*

Het per balansdatum te vorderen saldo omzetbelasting zal deels nog in 2015 en deels in 2016 worden ontvangen en is als vordering opgenomen op de balans. De ingehouden loonheffing en premie ZVW op de vergoeding van drie leden van de raad van commissarissen zijn reeds volledig in 2015 voldaan.

De vennootschap is niet vrijgesteld van het doen van aangifte voor de Vennootschapsbelasting. Aangezien winst noch verlies wordt gemaakt zijn deze aangiften en de aanslagen van de Belastingdienst steeds nihil.

Kortlopende schulden hebben een resterende looptijd van korter dan een jaar, tenzij anders vermeld. De reële waarde van de schulden van de vennootschap benadert de boekwaarde.

#### **4.4.5. Toelichting op de Winst- en verliesrekening voor de periode 1 januari 2015 t/m 31 oktober 2015**

##### *Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten*

De gerealiseerde projectopbrengsten worden in de winst-en-verliesrekening naar rato van de verrichte prestaties per balansdatum verwerkt als netto-omzet. De uitgaven en ontvangsten (rentebaten) worden gesaldeerd en verantwoord als bedrijfskosten. Een specificatie van de bedrijfskosten is opgenomen als specificatie Onderhanden Projecten (zie 4.4.4.1). Omdat met betrekking tot het project Sluiskiltunnel geen sprake is van een winst of een verlies, zijn de gerealiseerde projectopbrengsten gelijk aan alle gemaakte kosten in het desbetreffende jaar. Dit betekent tevens dat in principe het resultaat van de vennootschap elk jaar nihil zal zijn.

##### *Lonen, salarissen en vergoedingen*

In verband met het karakter van het project en de gewenste ontbinding van de B.V. Kanaalkruising Sluiskil kort na oplevering van de Sluiskiltunnel aan de opdrachtgever c.q. de operationeel beheerder, heeft de vennootschap in principe uitsluitend personeel op basis van inhuur en/of detachering betrokken. Een gemiddeld aantal werknemers is dus niet van toepassing, evenals werknemers die buiten Nederland werkzaam zijn.

##### *Lonen, salarissen en vergoedingen van de raad van commissarissen*

Een uitzondering op het gestelde in voorgaande paragraaf vormen drie leden van de raad van commissarissen. Zij zijn sinds 2013 ondernemer in de zin van de Wet op de Omzetbelasting, maar



hebben een (fictieve) dienstbetrekking bij de vennootschap en krijgen hun vergoeding dientengevolge als salaris. Twee commissarissen declareren hun vergoeding als zelfstandig ondernemer, op factuur. Onderstaand is een specificatie opgenomen van de vergoedingen van de Raad van Commissarissen.

Naam	Functie	Vergoeding 2015	Vergoeding onkosten belast	Vergoeding onkosten onbelast	Sociale lasten	Totaal
ir. D. Luteijn	Voorzitter	12.000		224		12.224
mw. P.E.P. Kwekkeboom-Janse	Lid	8.000		92		8.092
mw. E.L. Kuijper	Lid	8.000	259	357	301	8.918
drs. J.H.G. Jacobs	Lid	8.000	218	258	301	8.777
mr. J.M.E. Seijdlitz	Lid	8.000			301	8.301
<b>Totalen (bedragen in €)</b>		<b>44.000</b>	<b>477</b>	<b>932</b>	<b>903</b>	<b>46.312</b>

Voor de inhuur van de projectdirecteur werd tot eind 2015, inclusief de maanden november en december, rekening gehouden met een bedrag van € 84.755 (excl. btw).

#### *Rentelasten en soortgelijke kosten*

De kosten van betalingsverkeer bij de bank.

#### *Rentebaten*

Rentebaten en rentelasten worden tijdsevenredig verwerkt, rekening houdend met de effectieve rentevoet van de betreffende activa en passiva. Bij de verwerking van de rentelasten wordt rekening gehouden met de verantwoorde transactiekosten op de ontvangen leningen die als onderdeel van de berekening van de effectieve rente worden meegenomen.

De rentebaten betreffen de ontvangen rentes op de bankrekeningen van de vennootschap.

#### **4.4.6. Toelichting op het Kasstroomoverzicht voor de periode 1 januari 2015 t/m 31 oktober 2015**

Het kasstroomoverzicht geeft inzicht in de feitelijke geldstromen van de vennootschap. Het overzicht is beperkt vanwege het ontbreken van investeringsactiviteiten en afschrijvingen. Het kasstroomoverzicht is opgesteld volgens de indirecte methode. De geldmiddelen in het kasstroomoverzicht bestaan uit de liquide middelen.

#### **4.5 Niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen**

Per balansdatum zijn alle door de vennootschap aangegane verplichtingen afgewikkeld. In de balanscijfers is rekening gehouden met de nog voorziene te betalen kosten. Deze zijn opgenomen op de balanspost 'Nog te ontvangen facturen' (Zie paragraaf 4.4.4.5)

Vanwege de oplevering van het werk in mei 2015 konden een aantal bankgaranties worden ingetrokken. Het betreft:

1. de bankgarantie van de ING bank ter dekking van de voorfinanciering en de oplevertermijn ad € 20 miljoen;
2. de bankgarantie van de Rabobank à 2,5% (€ 5.195.425) welke vanaf het Ontwerp van de Tunnelboormachine tot en met de oplevering van het werk zekerheid gaf;
3. de bankgarantie van de ABN AMRO-bank à 5% (€ 10.390.850) welke liep vanaf de start van het boorproces tot en met de oplevering van het werk.

Na de oplevering van het werk blijven tot en met 23 mei 2020 contractueel bankgaranties ten gunste van de vennootschap cq. Provincie Zeeland nodig tot 5% van de aanneemsom, ofwel € 10.390.850. Per balansdatum is 2,5 % ofwel € 5.195.425 gedekt door een bankgarantie. Over de aanvulling naar de vereiste 5% vindt nog overleg plaats met de Combinatie BAM-TBI.

#### Verzekeringen

Met verzekeringsmakelaar AON was een overeenkomst gesloten voor de makelaarsdienstverlening op het gebied van de CAR (Construction All Risks) verzekering, alsmede de VGV (Verborgene Gebreken Verzekering). De kosten van de CAR-verzekering zijn volledig betaald. Over de VGV, welke ziet op de opgeleverde spoordelen in het werk, heeft Prorail gemeld af te zien van de verplichting tot het uitnemen van deze verzekering. De verplichting is als gevolg daarvan afgeboekt.

## 5 Overige gegevens

### **Statutaire regeling winstbestemming**

In de statuten is bepaald, conform artikel 22, dat de behaalde jaarwinst ter beschikking staat van de Algemene Vergadering van Aandeelhouders, voor zover het eigen vermogen groter is dan het gestorte en opgevraagde deel van het kapitaal. Deze situatie is in 2015 niet van toepassing. Er is geen jaarwinst behaald; het resultaat van de vennootschap is nihil. Een uitkering van winstreserve vindt derhalve niet plaats.

Terneuzen, 10 december 2015

De directie,

Ir. M. Buis

B.V. Kanaalkruising Sluiskil  
Koegorsstraat 1c  
4538 PK Terneuzen  
[www.sluisbiltunnel.nl](http://www.sluisbiltunnel.nl)

Terneuzen, 10 december 2015

De raad van commissarissen,

Ir. D. Luteijn

Mw. mr. E.L. Kuijper

Mw. P.E.P. Kwekkeboom-Janse

Drs. J.H.G. Jacobs

Mr. J.M.E. Seijdlitz

6      **Controleverklaring van de onafhankelijke accountant**

## ***Controleverklaring van de onafhankelijke accountant***

Aan: de algemene vergadering van B.V. Kanaalkruising Sluiskil (KKS)

### ***Verklaring betreffende de jaarrekening***

Wij hebben de jaarrekening voor de periode van 1 januari 2015 tot en met 31 oktober 2015 van B.V. Kanaalkruising Sluiskil (KKS) te Terneuzen gecontroleerd. Deze jaarrekening bestaat uit de balans per 31 oktober 2015 en de winst-en-verliesrekening voor de periode van 1 januari 2015 tot en met 31 oktober 2015 met de toelichting, waarin zijn opgenomen een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.

### ***Verantwoordelijkheid van de directie***

De directie van de vennootschap is verantwoordelijk voor het opmaken van de jaarrekening die het vermogen en het resultaat getrouw dient weer te geven, alsmede voor het opstellen van het directieverslag, beide in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (BW). De directie is tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing als de directie noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten.

### ***Verantwoordelijkheid van de accountant***

Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel over de jaarrekening op basis van onze controle. Wij hebben onze controle verricht in overeenstemming met Nederlands recht, waaronder de Nederlandse controlestandaarden. Dit vereist dat wij voldoen aan de voor ons geldende ethische voorschriften en dat wij onze controle zodanig plannen en uitvoeren dat een redelijke mate van zekerheid wordt verkregen dat de jaarrekening geen afwijkingen van materieel belang bevat.

Een controle omvat het uitvoeren van werkzaamheden ter verkrijging van controle-informatie over de bedragen en de toelichtingen in de jaarrekening. De geselecteerde werkzaamheden zijn afhankelijk van de door de accountant toegepaste oordeelsvorming, met inbegrip van het inschatten van de risico's dat de jaarrekening een afwijking van materieel belang bevat als gevolg van fraude of fouten.

Bij het maken van deze risico-inschattingen neemt de accountant de interne beheersing in aanmerking die relevant is voor het opmaken van de jaarrekening en voor het getrouwe beeld daarvan, gericht op het opzetten van controlewerkzaamheden die passend zijn in de omstandigheden. Deze risico-inschattingen hebben echter niet tot doel een oordeel tot uitdrukking te brengen over de effectiviteit van de interne beheersing van de vennootschap. Een controle omvat tevens het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving en van de redelijkheid van de door de directie van de vennootschap gemaakte schattingen, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de jaarrekening.

Ref.:e0368683

*PricewaterhouseCoopers Accountants N.V., Fascinatio Boulevard 350, 3065 WB Rotterdam, Postbus 8800, 3009 AV Rotterdam*

*T: 088 792 00 10, F: 088 792 95 33, [www.pwc.nl](http://www.pwc.nl)*

\*PwC is het merk waaronder PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. (KvK 34180285), PricewaterhouseCoopers Belastingadviseurs N.V. (KvK 34180284), PricewaterhouseCoopers Advisory N.V. (KvK 34180287), PricewaterhouseCoopers Compliance Services B.V. (KvK 51414406), PricewaterhouseCoopers Pensions, Actuarial & Insurance Services B.V. (KvK 54226368), PricewaterhouseCoopers B.V. (KvK 34180289) en andere vennootschappen handelen en diensten verlenen. Op deze diensten zijn algemene voorwaarden van toepassing, waarin onder meer aansprakelijkheidsvoorwaarden zijn opgenomen. Op leveringen aan deze vennootschappen zijn algemene inkoopvoorwaarden van toepassing. Op [www.pwc.nl](http://www.pwc.nl) treft u meer informatie over deze vennootschappen, waaronder deze algemene (inkoop)voorwaarden die ook zijn gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel te Amsterdam.



Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is om een onderbouwing voor ons oordeel te bieden.

#### *Oordeel*

Naar ons oordeel geeft de jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van B.V. Kanaalkruising Sluiskil (KKS) per 31 oktober 2015 en van het resultaat voor de periode van 1 januari 2015 tot en met 31 oktober 2015 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

#### ***Verklaring betreffende overige bij of krachtens de wet gestelde eisen***

Ingevolge artikel 2:393 lid 5 onder e en f BW vermelden wij dat ons geen tekortkomingen zijn gebleken naar aanleiding van het onderzoek of het directieverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, overeenkomstig Titel 9 Boek 2 BW is opgesteld, en of de in artikel 2:392 lid 1 onder b tot en met h BW vereiste gegevens zijn toegevoegd. Tevens vermelden wij dat het directieverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, verenigbaar is met de jaarrekening zoals vereist in artikel 2:391 lid 4 BW.

Rotterdam, 2 december 2015  
PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

Origineel is getekend door drs. R.L. Dekker RA



**DOOR PROVINCIE ZELF GEMAAKTE KOSTEN VOOR DE SLUISKILTUNNEL**  
**(Op verzoek kunnen bewijsstukken (bv facturen) aangeleverd worden)**

**Niet compensabele BTW**

Belastingdienst Apeldoorn	Kosten naheffing niet-compensabele BTW B.V. KKS 2013	€	6.323,00	
Belastingdienst Apeldoorn	Kosten naheffing niet-compensabele BTW B.V. KKS 2012	€	48.579,00	
Belastingdienst Apeldoorn	Kosten niet-compensabele BTW B.V. KKS 2015	€	117.374,00	
Belastingdienst Apeldoorn	Kosten niet-compensabele BTW B.V. KKS 2014	€	359.313,00	
Belastingdienst Apeldoorn	Kosten niet-compensabele BTW B.V. KKS 2012-2013	€	903.888,00	
	<b>Subtotaal</b>	€	<b>1.435.477,00</b>	→→ € 1.435.477,00

**Huurkosten gemeente Terneuzen m.b.t. bouwterrein B.V. KKS**

Gemeente Terneuzen	Kosten huur grond bouwterrein (keet, parkeerterrein, bouwplaats etc.) 2015	€	39.957,00	
Gemeente Terneuzen	Kosten huur grond bouwterrein (keet, parkeerterrein, bouwplaats etc.) 2014	€	39.957,00	
Gemeente Terneuzen	Kosten huur grond bouwterrein (keet, parkeerterrein, bouwplaats etc.)	€	16.547,50	
Gemeente Terneuzen	Kosten huur grond bouwterrein (keet, parkeerterrein, bouwplaats etc.) 2012 en 2013	€	83.345,00	
	<b>Subtotaal</b>	€	<b>179.806,50</b>	→→ € 179.806,50

**Overige kosten**

deltares stichting	Kosten Prof. Ir. A.F. Tol m.b.t. Adviesraad 2014 en 2015	€	4.365,88	
KOAC	Begeleiding aanleg wegverharding KKS (zandbed, fundering, asfalt)	€	17.530,92	
B.V. KKS	Inkomsten uit liquidatie balans BV KKS 2015 (restant bankrekening B.V.KKS)	€	-24.520,89	
Rijksvastgoedbedrijf	2014 aanl sluiskiltun/niet agr opstl	€	1.229,45	
Bank	Rentekosten voorschot Vlaamse bijdrage KKS	€	99.500,00	
	<b>Subtotaal</b>	€	<b>98.105,36</b>	→→ € 98.105,36
	<b>Totaal</b>			€ 1.713.388,86

Bijlage 6

**Scope- en ontwerpwijzigingen Sluiskiltunnel.  
Versie Augustus 2014**

Het oorspronkelijke budget voor de bouw van de Sluiskiltunnel was vastgesteld op € 275 mln., exclusief BTW. Op basis van de bijbehorende scope heeft de BV KKS het aanbestedingstraject gestart. Tijdens het aanbestedingstraject zijn de in de brief BVKKS-UIT-01003 aangegeven scope- en ontwerpwijzigingen doorgevoerd.

In onderstaande tabel staan deze wijzigingen vermeld inclusief de meer of minder kosten t.o.v. het oorspronkelijke projectbudget. Al deze wijzigingen zijn meegenomen in de aanbieding van de aannemer en daarmee opgenomen in het na aanbesteding bijgestelde projectbudget van € 295,6 mln. ex BTW.

Voor de verrekening van de werkelijke kosten aan het eind van het project is het van belang te weten welke posten voor 100% voor rekening van een van de partners komt. Deze kosten dienen eerst op het totaal bedrag in mindering te worden gebracht, voordat de risicoregeling zoals genoemd in artikel 5 lid 7 van de bestuursovereenkomst Ministerie I&M – Provincie inzake de Sluiskiltunnel in werking treedt. Deze regeling houdt in dat een eventuele overschrijding van het projectbudget tussen Rijk en Provincie wordt verdeeld in de verhouding 1:1.

In de laatste kolom van de tabel is aangegeven welke 'posten' voor 100 % ten laste komen van òf het Rijk òf de Provincie.

	MEER	MINDER	IN PROJECTBUDGET	IN AANNEEMSOM	OPMERKINGEN
<b>Tractaatweg.</b> In het oorspronkelijke plan was opgenomen dat de verbinding tussen de aansluiting Terneuzen en de N61 zou worden aangelegd als een gebiedsontsluitingsweg met twee rijstroken. In het actuele ontwerp wordt dit wegvak uitgevoerd als gebiedsontsluitingsweg met 2x2 rijstroken.	€ 920.000, na aanbesteding gewijzigd in € 960.000		Ja	Ja	Kosten komen voor 100 % ten laste van de Provincie Indexering van toepassing
<b>Aanleg gedeelte wegtrace N61.</b> Op verzoek van Rijkswaterstaat zal de Bv KKS een gedeelte van de N61 aanleggen. Het betreft een wegvak van ca. 100 m. lengte, direct westelijk van de rotonde N61-Westerscheldetunnelweg.	€ 150.000, na aanbesteding gewijzigd in € 241.000		Ja	Ja	Kosten komen voor 100 % ten laste van Ministerie. Indexering van toepassing
<b>Aanleg gedeelte wegtrace Westerscheldetunnelweg</b> Met de NV Westerscheldetunnel is overeengekomen dat de verdubbeling van de Westerscheldetunnelweg ten noorden van de Binnendijk over een lengte van 500 m. wordt uitgevoerd door de BV KKS.	€ 730.000,		Ja,	Ja	Kosten komen voor 100 % ten laste van de NV WST Indexering van toepassing
<b>Amoveren bestaande Westerscheldtunnelweg tussen de Binnendijk en de N61.</b> Het amoveren van het betreffende gedeelte wordt uitgevoerd ten laste van de NV Westerscheldetunnel	€ 120.000		Ja,	Ja	Kosten komen voor 100 % ten laste van de NV WST Indexering van toepassing
<b>Geluidreducerend asfalt</b>	neutraal		Ja	Ja	Valt onder 50/50 regeling

Bijlage 7

	MEER	MINDER	IN PROJECTBUDGET	IN AANNEEMSOM	OPMERKINGEN
<p>Door het toepassen van geluidreducerend asfalt met een geluidreducerende werking van 3 dB wordt het aantal woningen waarbij de voorkeursgrenswaarde voor geluid wordt overschreden, teruggebracht van acht naar twee. Voor deze laatste twee woningen geldt dat de overschrijding 3 dB minder is dan in de situatie zonder maatregelen. Voor de resterende woningen is een Hogere Waarde vastgesteld. Waar nodig om aan de WGH (binnenwaarde) te voldoen, zullen aanpassingen aan de woningen worden uitgevoerd. Het effect op de aanlegkosten is gering. De toekomstige kosten voor onderhoud zijn vanwege de kortere levensduur van geluidreducerend asfalt aanmerkelijk hoger. (geschat op € 700.000 netto contante waarde)</p>					
<p><b>Fietspad</b> Als gevolg van de aanleg van het wegtracé van de N62 wordt de bestaande fietsroute Philippine-terneuzen via de Zevenaardijk-Nieuw westenrijdijk verbroken. Dit zou er toe leiden dat de fietsers op deze route. Dit zou er toe leiden dat de fietsers op deze route via de Langeweg en de N252 gaan rijden. Deze route is ca. 500 m. langer dan de bestaande route en loopt bovendien via een voor fietsers onveilige weg. Om aan dit bezwaar tegemoet te komen is in het plan een vervangende veilige en kortere fietsroute opgenomen tussen de Bonteweg en de N61. De nieuwe fietsroute kruist de N62 ongelijkvloers met een brug en kruist de DOW spoorlijn d.m.v. een bewaakte spoorwegovergang.</p>	€ 830.000		Ja	Ja	Valt onder 50/50 regeling
<p><b>Verkeersveiligheidsaudit</b> Op het verkeerskundig ontwerp is een verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd. Deze audit heeft geresulteerd in een aantal aandachtspunten en aanbevelingen voor verbetering van het plan. In overleg met medewerkers van de Provincie en Rijkswaterstaat zijn de aanbevelingen van de audit voor een deel overgenomen en in het plan ingepast. Het betreft de volgende aanpassingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het vergroten van de boogstraal van de noordelijke afrit van de aansluiting Hoek</li> <li>• Vergroten van de boogstraal van de zuidelijke afrit van de aansluiting Hoek (kostenneutraal);</li> <li>• Het wijzigen van het tracé van de N61 en de locatie van de zuidelijke rotonde, zodanig dat voor het verkeer vanuit de richting Hoek, de rotonde beter zichtbaar wordt (kostenneutraal);</li> </ul>	€ 410.000		Ja	Ja	Valt onder 50/50 regeling

	MEER	MINDER	IN PROJECTBUDGET	IN AANNEEMSOM	OPMERKINGEN
<ul style="list-style-type: none"> <li>Het toepassen van snelheid- en filedetectie op het wegvak tussen de tunnel en de Tractaatweg</li> <li>Het vergroten van de lengte van enkele in- en uitvoegstroken</li> </ul> <p>In de audit is tevens de aanbeveling gedaan het lengteprofiel van de tunnel flauwer aan te leggen en/of een extra rijstrook toe te passen bij de uitritten. Gezien de grote financiële consequenties van deze aanbeveling is, in overleg besloten deze aanbeveling niet in te passen. De aanbeveling vanuit de audit om de ongelijkvloerse aansluiting van de N6 1 op de N62 te vervangen door een knooppunt is niet overgenomen.</p>	<p>€ 50.000</p> <p>€ 85.000</p>		<p>Ja</p> <p>Ja</p>	<p>Ja</p> <p>Ja</p>	<p>Valt onder 50/50 regeling</p> <p>Valt onder 50/50 regeling</p>
<p><b>Natuurcompensatie</b></p> <p>De voor het project verplichte natuurcompensatie wordt gecombineerd met de natuurcompensatie voor de verdubbeling van de Westerscheldetunnelweg. Als compensatielocatie is een uitbreiding en opwaardering van het Blikken Weitje voorzien. De uitvoering van de natuurcompensatie wordt verzorgd door de NV Westerscheldetunnel.</p>	<p>€ 175.000</p>		<p>Ja,</p>	<p>Nee</p>	<p>Valt onder 50/50 regeling</p>
<p><b>Opstelplaats voor hulpdiensten.</b></p> <p>De geplande opstelplaats voor hulpdiensten aan de oostzijde van de tunnel is vervallen. Deze opstelplaats wordt door de brandweer niet langer noodzakelijk geacht omdat in de directe nabijheid de nieuwe brandweerkazerne wordt gebouwd, waar opstelruimte voldoende is.</p> <p>Opmerking: In tegenstelling tot eerder afspraak hebben hulpdiensten aangegeven opstelplaats alsnog noodzakelijk te achten, kosten € 30.000.</p>	<p>Niet gekwantificeerd</p>		<p>Ja</p>	<p>Ja</p>	<p>Valt onder 50/50 regeling</p>
<p><b>Landschappelijke inpassing</b></p> <p>De landschappelijke inrichting is uitgewerkt in een landschapsvisie en vervolgens in het inrichtingsplan (Aanleg Sluiskiltunnel, Inrichtingsplan groen en ecologie d.d. 22-03-2010) Uit het met de Provincie gevoerde overleg is gebleken dat het ambitieniveau hoger ligt dan het op basis van de regelgeving minimaal noodzakelijke. De landschapsvisie, het bestemmingsplan en het inrichtingsplan zijn gebaseerd op deze hogere ambitie.</p> <p>In het projectbudget is geen rekening is gehouden met de in het inrichtingsplan benoemde mogelijke versterkingen van het regionaal landschap. De inrichting zal beperkt blijven tot de basisinrichting volgens het bestemmingsplan.</p>	<p>Niet gekwantificeerd</p>		<p>Ja</p>	<p>Ja</p>	<p>Valt onder 50/50 regeling</p>



	MEER	MINDER	IN PROJECTBUDGET	IN AANNEEMSOM	OPMERKINGEN
<b>Afwerking bermen</b> Op verzoek van de Provincie worden de bermen van de weg cirkelvormig afgewerkt waarbij de berm glooiend overgaat in het talud van de bermsloot (zie tevens nota Vensters op Zeeland). Niet ingepast is het voorkeursdwarsprofiel van de Provincie Zeeland m.b.t. de dwarsprofielen van de wegen en de (verharde) bermen. Voor deze aspecten is aangesloten op het handboek wegontwerp (CROW 164 a t/m d).	Niet gekwantificeerd		Ja	Ja	Valt onder 50/50 regeling
<b>Profiel van vrije ruimte in de tunnel</b> In overleg met de opdrachtgever wordt in de tunnel afgeweken van het volgens het handboek wegontwerp voorgeschreven profiel van vrije ruimte. De afwijking betreft een kleine afschuining van de bovenhoeken van het profiel.		€ 1.000.000	Ja	Ja	Valt onder 50/50 regeling
<b>Handhaven viaduct Zevenaar</b> Het bestaande viaduct Zevenaar wordt aangepast, waarbij aan beide zijden een rijstrook onderdoor het zijveld wordt geleid. De taluds onder het viaduct worden vervangen door grondkeringen. De eerder voorziene bouw van een nieuw viaduct is vervallen.		€ 1.000.000	Ja	Ja	Valt onder 50/50 regeling
<b>Bedieningsgebouw</b> het bedieningsgebouw is geen goederenlift voorzien. Hiervoor in de plaats komt een eenvoudige hijsinstallatie	Niet gekwantificeerd		Ja	Ja	Valt onder 50/50 regeling
<b>Kabelkanaal</b> In het kabelkanaal is geen service mobiel voorzien. Gezien de lengte van het kanaal wordt dit niet langer noodzakelijk geacht.	Niet gekwantificeerd		Ja	Ja	Valt onder 50/50 regeling

**Na aanbesteding** is de aannemer verder gegaan met de uitwerking van het ontwerp. Dit heeft geleid tot onderstaande scopewijzigingen. Genoemde bedragen zijn ramingsbedragen die opgesteld zijn door de BV KKS. Overleg met de aannemer hierover moet nog plaatsvinden. Ook hier geldt dat onderscheid moet worden gemaakt in kosten die voor 100% voor rekening van een van de partners komt en kosten die gezamenlijk door rijk en provincie worden gedragen. In de laatste kolom van de tabel is aangegeven welke 'posten' voor 100 % ten laste komen van een van de partners.

	MEER	MINDER	IN PROJECTBUDGET	IN AANNEEM SOM	Financier
<p><b>Verlengen viaduct aansluiting Terneuzen</b></p> <p>In verband met de toekomstvastheid van de aansluiting Terneuzen is in het afstemmingsoverleg van 7 november 2011 besloten om het viaduct over de verbindingsweg tussen de twee rotondes zodanig te verlengen dat de overspanning geschikt is voor latere ombouw van 2x1 naar 2x2 rijstroken.</p> <p>De BV KKS is hiervoor bij brief prov, Zeeland, kenmerk 11115018 opdracht verleend.</p> <p>De BV KKS is verzocht om de kosten rechtsreeks met de gemeente te verreken per brief prov. Zeeland kenmerk 12077785</p> <p><i>Aangepast: augustus 2014</i></p>	€ 250.000		Projectbudget wordt niet verhoogd. De kosten van deze scopewijziging worden door de BV KKS rechtstreeks in rekening gebracht bij de gemeente Terneuzen (bijdragen derden)	Ja, verwerkt in de 1 <sup>e</sup> kwartaal rapportage 2012	<p>Kosten voor 100 % t.l.v. gemeente Terneuzen.</p> <p>Gem. stelt hiervoor een forfaitair bedrag van € 250.000 ter beschikking. De provincie staat garant voor eventuele meerkosten tot een bedrag van € 50.000.</p> <p><i>Valt niet onder 50/50 regeling.</i></p>
<p><b>Strekken afrit Tractaatweg-noord aansluiting Terneuzen</b></p> <p>Hierdoor kan een correcte perceptie op de rotonde plaatsvinden en blijven de weggebruikers op de rijbaan bij hun keuze van de ideale lijn (geen bocht afsnijden). Deze aanpassing verhoogt de verkeersveiligheid.</p> <p>De BV KKS is hiervoor bij brief prov, Zeeland, kenmerk 12009316 opdracht verleend</p> <p><i>Aangepast: juni 2014.</i> <i>Aangepast: augustus 2014</i></p>	€ 52.000		Projectbudget wordt niet verhoogd. De kosten van deze scopewijziging worden door de BV KKS rechtstreeks in rekening gebracht bij de provincie.	Nee	<p>De kosten komen voor 100 % ten laste van de Provincie.</p> <p><i>Valt niet onder 50/50 regeling.</i></p> <p>Indexering van toepassing.</p>
<p><b>Aanpassen S-bocht parallelweg Zevenaardijk</b></p> <p>Hiermee wordt de verkeersveiligheid en het rijcomfort voor de weggebruiker verbeterd omdat hiermee voldoende ruimte ontstaat voor het aanbrengen van een positieve verkanting.</p> <p><b>Aanpassen bypass zuidelijke rotonde aansluiting Hoek</b></p> <p>Met deze aanpassing wordt eveneens en positieve verkanting mogelijk, waardoor de bypass beter berijdbaar en verkeersveiliger wordt.</p> <p><b>Aanpassen toe- en afritten calamiteitenweg oost</b></p> <p>In het huidige ontwerp wordt de zichtsituatie voor de weggebruiker onvoldoende geacht ingeval. Zeker in geval van calamiteiten in de</p>	€ 100.000		Voorlopig ten laste gebracht van de post onvoorzien	Nee	Valt onder 50/50 regeling.

	MEER	MINDER	IN PROJECTBUDGET	IN AANNEEMSOM	Financier
<p>tunnel, wanneer harder wordt gereden dan de ontwerpsnelheid. Door aanpassing van de verticale bogen wordt de zichtafstand verbeterd.</p> <p>De BV KKS is hiervoor bij brief prov, Zeeland, kenmerk 12009316 opdracht verleend</p> <p><i>Aangepast augustus 2014</i></p>					
<p><b>Aanpassen aansluiting weg uit de tunnel op de Tractaatweg.</b> Omdat het toekomstig tracé van de verdubbelde Tractaatweg inmiddels bekend is, wordt de aansluiting van de weg uit de tunnel op de Tractaatweg zodanig aangepast dat deze past op het toekomstige dwarsprofiel van de Tractaatweg. Dit levert financiële, constructieve en beheersmatige voordelen op t.o.v. het later aanpassen. De BV KKS is hiervoor bij brief prov. Zeeland, kenmerk 12077865 opdracht verleend. <i>Aangepast: juni 2014.</i> <i>Aangepast: augustus 2014</i></p>	€ 550.000		<i>Projectbudget wordt niet verhoogd. Kosten komen voorlopig ten laste van provinciaal deel van de post Onvoorzien</i>	Nee	De kosten komen voor 100 % ten laste van de Provincie. <i>Valt niet onder 50/50 regeling.</i>  Indexering van toepassing.
<p><b>Aanpassen bewegwijzering bewegwijzering</b> Het bewegwijzeringsplan is conform het programma van eisen door CBT opgesteld en door de BV KKS ter toetsing aan de provincie aangeboden. Daaruit is gebleken dat het programma van eisen niet overeenkomt met de provinciale standaard voor bewegwijzering. Uit hoofde van uniformiteit in aanzien en exploitatie is besloten de bewegwijzering aan de provinciale standaard aan te passen. Provincie heeft de B.V. KKS hiervoor opdracht verleend bij brief van 18 februari 2013 (kenmerk 13004288) <i>Aangepast: juni 2014.</i> <i>Aangepast: augustus 2014</i></p>	€ 15.000		<i>Projectbudget wordt niet verhoogd. Kosten komen voorlopig ten laste van provinciaal deel van de post Onvoorzien</i>	Nee	De kosten komen voor 100 % ten laste van de Provincie. <i>Valt niet onder 50/50 regeling.</i>  Indexering van toepassing.
<p><b>Aanpassen nieuwe aansluiting Terneuzen</b> In het ontwerp voor de nieuwe aansluiting bij Terneuzen is de zuidelijke rotonde vormgegeven als standaard rotonde en het wegvak tussen de noordelijke en zuidelijke rotonde als 2x1. Als gevolg van de verwachte toename van het verkeer op de zuidelijke rotonde verwacht men doorstromingsproblemen bij het huidige ontwerp. Om die reden wordt de zuidelijke rotonde uitgevoerd als turborotonde en het wegvak tussen de noordelijke en zuidelijke rotonde als 2x2. Gemeente heeft hiervoor opdracht verleend bij brief van</p>	<u>Raming:</u> € 166.015.		Het projectbudget wordt niet verhoogd. De B.V. KKS brengt deze kosten rechtstreeks in rekening bij de gemeente Terneuzen.	Nee	De kosten komen voor 100% ten laste van de gemeente Terneuzen.  <i>Valt niet onder 50/50 regeling.</i>



	MEER	MINDER	IN PROJECTBUDGET	IN AANNEEMSOM	Financier
<p>Toevoeging: april 2014 Aangepast: augustus 2014</p> <p><b>Aanleg calamiteitenroute Koegorsstraat</b> In de voorbereiding van het project Sluiskiltunnel is gesproken over het ontsluiten van de hulpdiensten via de toeleidende wegen van de Sluiskiltunnel. In het ontwerp is dat echter niet meer meegenomen. Het is mogelijk dit nu alsnog te realiseren door het verleggen van de Koegorsstraat en deze aan te sluiten op de zuidelijke rotonde van de nieuwe aansluiting bij Terneuzen. <i>Toevoeging: april 2014</i> <i>Aangepast: juni 2014</i> <i>Aangepast: augustus 2014</i></p>	<p><u>Raming:</u> € 1.640.000</p>		<p>Het projectbudget wordt niet verhoogd. Maximaal € 6 ton ten laste van prov. deel van post Onvoorzien. Overige kosten rechtstreeks in rekening bij de gemeente.</p>	Nee	<p>Provincie en gemeente dragen de kosten. Prov. max. € 6 ton uit prov. deel van post Onvoorzien. Gemeente betaalt restant.</p> <p><i>Valt niet onder 50/50 regeling.</i></p>
<p><b>Aanleg grondwal Tractaatweg</b> In het contract met de aannemer is opgenomen dat hij de vrijgekomen grond dient af te voeren. De grond wordt nu niet meer afgevoerd maar gebruikt voor de aanleg van een grondwal langs de te verdubbelen Tractaatweg. De aannemer levert niet alleen de grond maar legt ook de grondwal aan. <i>Toevoeging: juni 2014</i> <i>Aangepast: augustus 2014</i></p>	<p><u>Raming:</u> € 85.000</p>		<p><i>Het projectbudget wordt niet verhoogd. De kosten komen ten laste van het project N62 Tractaatweg.</i></p>	Nee	<p>De kosten komen voor 100% voor rekening van de provincie.</p> <p><i>Valt niet onder 50/50 regeling.</i></p>