

# 2010



*Maakt meer mogelijk!*



<b>1.</b>	<b>Profiel</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Kerncijfers</b>	<b>6</b>
<b>3.</b>	<b>Verslag van de Raad van Commissarissen</b>	<b>8</b>
3.1.	Jaarrekening 2010	8
3.2.	Pré advies	8
3.3.	Samenstelling van de Raad van Commissarissen	8
3.4.	Werkzaamheden van de Raad van Commissarissen	9
3.5.	Corporate Governance	9
<b>4.</b>	<b>Verslag van de directie</b>	<b>10</b>
4.1.	Inleiding	10
4.2.	Verkeer	12
4.3.	Veiligheid	14
4.4.	Beschikbaarheid	18
4.5.	Personeel	22
4.6.	Klanttevredenheid	26
4.7.	Benutting kennis en ervaring	30
4.8.	Financiële ontwikkelingen in 2010	34
<b>5.</b>	<b>Jaarrekening 2010</b>	<b>35</b>
5.1.	Geconsolideerde balans per 31 december 2010	36
5.2.	Geconsolideerde resultatenrekening 2010	37
5.3.	Geconsolideerd kasstroomoverzicht 2010	38
5.4.	Algemene toelichting	39
5.5.	Financiële instrumenten	43
5.6.	Toelichting op de geconsolideerde balans	43
5.7.	Toelichting op de geconsolideerde resultatenrekening	48
5.8.	Niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen	51
5.9.	Enkelvoudige jaarrekening: balans per 31 december 2010	52
5.10.	Enkelvoudige jaarrekening: resultatenrekening 2010	53
5.11.	Toelichting op de balans en resultatenrekening van de enkelvoudige jaarrekening	54
5.12.	Niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen	55
5.13.	Verbonden partijen	55
<b>6.</b>	<b>Overige gegevens</b>	<b>56</b>
6.1.	Winstbestemming	56
<b>7.</b>	<b>Accountantsverklaring</b>	<b>57</b>

# 1. Profiel

De N.V. Westerscheldetunnel (WST) is op 11 november 1998 opgericht door de Nederlandse Staat en de Provincie Zeeland met als opdracht het bouwen en exploiteren van de Westerscheldetunnel. De bouw is succesvol afgerond in 2003 en vanaf 14 maart 2003 draagt de WST de verantwoordelijkheid en zorg voor het beheer en onderhoud van de Westerscheldetunnel, het verkeers- en incidentmanagement voor de tunnel en toeleidende wegen en de inning van tol. Sinds 1 juli 2009 zijn de aandelen volledig in handen van de Provincie Zeeland.

**De missie van de N.V. Westerscheldetunnel:**

**„ Het streven naar optimale dienstverlening tegen zo laag mogelijke tarieven. „**

De dienstverlening van de WST is primair gericht op het invullen van de behoeften van de klant, maar wordt daarin begrensd door veiligheidsvoorschriften en financiële haalbaarheid. Het hanteren van zo laag mogelijke tarieven moet plaatsvinden binnen de overeengekomen financiële kaders. Deze kaders worden aan de zijde van de WST bepaald door de, tot maart 2033 durende, jaarlijkse exploitatiekosten en kapitaallasten. Daarnaast moeten de resultaten van de WST de Provincie Zeeland als aandeelhouder in staat stellen om de door haar gepleegde investeringen in de Westerscheldetunnel terug te verdienen en de provinciale bijdrage in de bouw- en onderhoudskosten van de Sluiskiltunnel te financieren.

Om inhoud te kunnen geven aan de missie zijn vijf speerpunten van beleid benoemd.

## Veiligheid

Veiligheid heeft de hoogste prioriteit bij de WST. Dit richt zich zowel op de veiligheid van de klanten als op de veiligheid van de eigen medewerkers en het personeel van gecontracteerde partijen. De WST streeft naar continue verbetering van de veiligheid, wat tot uiting komt in het treffen van (verkeerskundige) maatregelen en het adequaat onderhouden én toepassen van werkwijzen, procedures en protocollen. Veel inspanningen zijn dan ook vooral gericht op preventie.

## Beschikbaarheid

De Westerscheldetunnel en haar toeleidende wegen vormen de slagader in de verbinding tussen Zuid-Beveland en Zeeuws-Vlaanderen. De WST streeft naar een zo hoog mogelijke beschikbaarheid van het gehele tracé. Om dit te bereiken wordt een zo efficiënt mogelijk onderhoudsritme aangehouden en worden incidenten zorgvuldig en snel afgehandeld. Om zowel de processen als de uitvoering voortdurend te verbeteren worden incidenten geëvalueerd en wordt met wegbeheerders van omliggende wegen overlegd om werkzaamheden, die invloed hebben op de beschikbaarheid van het tracé en/of aanpalende wegen, af te stemmen.

## Personeel

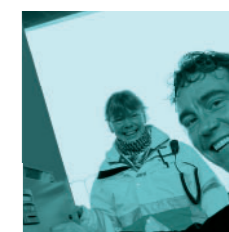
Voor de WST is het van groot belang om zich te verzekeren van voldoende gemotiveerd en gekwalificeerd personeel: mensen bepalen immers in belangrijke mate de kwaliteit van de dienstverlening. Daarvoor is een interessante werkomgeving in combinatie met aantrekkelijke arbeidsvoorwaarden noodzakelijk. De bedrijfscultuur wordt gekenmerkt door openheid, besluitvaardigheid en resultaatgerichtheid.

## Klanttevredenheid

Om de klanttevredenheid te bevorderen richt de WST zich op een optimale beschikbaarheid van de tunnel en de toeleidende wegen in een door de klant als veilig te ervaren omgeving. Daarnaast wordt binnen de grenzen van de financiële mogelijkheden gestreefd naar zo laag mogelijke tarieven. Op het gebied van imago zet de WST in op het bewerkstelligen van publieke acceptatie van haar activiteiten op zowel lokaal als regionaal niveau.

## Benutting kennis en ervaring

De WST beschikt over een unieke combinatie van kennis en ervaring door zowel actief te zijn (geweest) op het gebied van projectmanagement bij de bouw en onderhoud van infrastructuur, als bij het uitvoeren van verkeers- en incidentmanagement en het innen van tol. Daarbij komt dat de WST een private organisatie is, die publieke infrastructuur exploiteert. Juist dat opereren op het scheidsvlak van publiek en privaat in de wereld van infrastructuur levert een meerwaarde die ook elders ingezet kan worden.



## 2. Kerncijfers

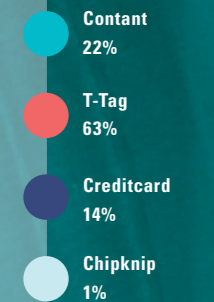
Bedragen in euro's

	2010	2009	2008
<b>Beschikbaarheid</b>			
Geen onregelmatigheden	98,0%	97,9 %	98,4 %
<b>Verkeer</b>			
Passages per jaar	5.557.484	5.496.752	5.375.905
Aantal t-tag passages	66,9%	65,9%	66,4%
Gemiddeld aantal passages per dag	15.226	15.060	14.851
t-tag klanten	48.699	46.775	45.285
t-tags in omloop	69.856	66.502	64.717
<b>Financieel</b>			
Tolopbrengsten (x € 1 mln.)	27,2	26,4	26,0
Netto resultaat (x € 1 mln.)	5,3	38,2	33,6

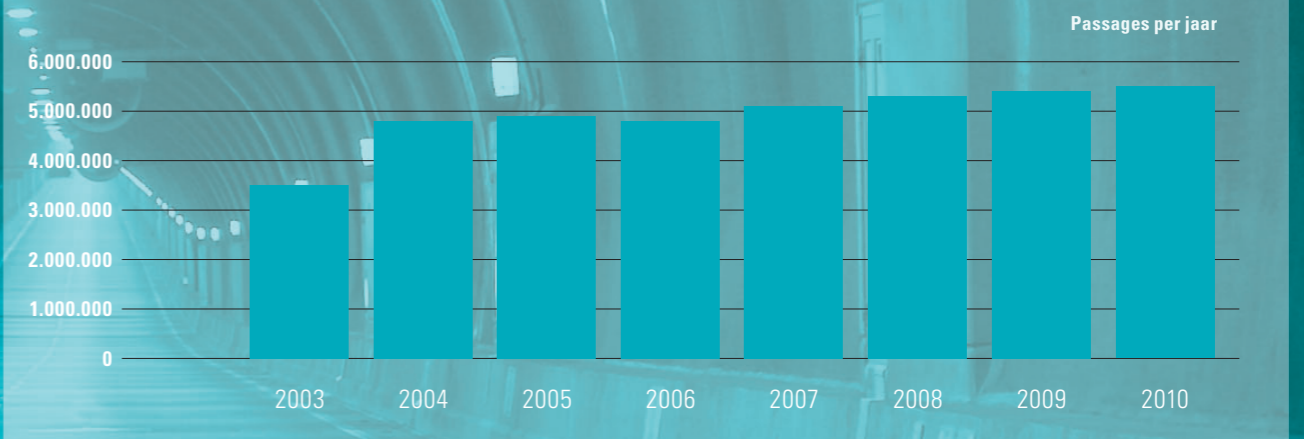
Omzet 2010 naar categorie



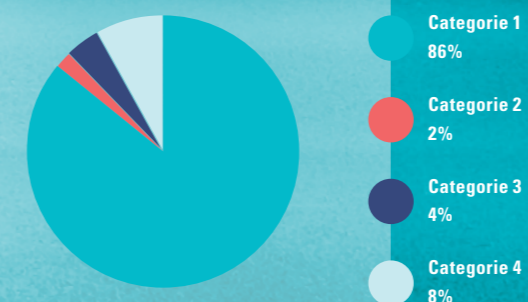
Omzet 2010 naar betaalmiddel



Ontwikkeling passages Westerscheldetunnel 2003 t/m 2010



Passages 2010 naar categorie



## 3. Verslag van de Raad van Commissarissen

### 3.1 Jaarrekening 2010

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 26 van de statuten heeft de directie de geconsolideerde jaarrekening over het boekjaar 2010 opgesteld en conform artikel 28 van de statuten aan Raad van Commissarissen voorgelegd. De geconsolideerde 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 geconsolideerde jaarrekening met de accountant besproken. Daarbij zijn de financiële ontwikkelingen alsmede de kwaliteit van het financieel beheer aan de orde geweest.

### 3.2 Pré advies

De directie legt de jaarrekening 2010 op 18 mei 2011 ter vaststelling voor aan de Algemene Vergadering van Aandeelhouders. De Raad van Commissarissen adviseert de Algemene Vergadering deze jaarrekening vast te stellen.

### 3.3 Samenstelling van de Raad van Commissarissen

De samenstelling van de Raad van Commissarissen is ultimo 2010 als volgt:

**Ir. D. Luteijn** (1943), voorzitter  
In functie sinds 01-01-2007.  
Huidige zittingsperiode tot 1 januari 2015.

Directeur Luteijn Interim Toezicht en Procesbegeleiding L.I.T.P. B.V.  
Relevante nevenfuncties: voorzitter Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging BZW, regio Zeeland, lid Algemeen bestuur VNO/NCW, voorzitter Raad van Commissarissen N.V. Economische Impuls Zeeland, voorzitter Raad van Commissarissen KWR B.V., voorzitter Raad van Commissarissen B.V. Kanaal Kruising Sluiskil.

**Ir. J.C. Huis in 't Veld** (1947)  
In functie sinds 28 mei 2008.  
Huidige zittingsperiode tot 28 mei 2012.

Directeur HHV Consultancy B.V.  
Relevante nevenfuncties: vice voorzitter Raad van Commissarissen en lid Audit Commissie Ballast Nedam N.V., lid Raad van Commissarissen EON Benelux Holding N.V., voorzitter Raad van Commissarissen Science Port Holland N.V., voorzitter Bestuur Stichting Bewuste Bouwers, ambassadeur Ministerie Infrastructuur en Milieu en gemeente Rotterdam voor het project 'Regio Rotterdam en Haven: Duurzaam Bereikbaar'.

**Dhr. E.P.H. Kerckhaert** (1961)  
In functie sinds 1 januari 2010.  
Huidige zittingsperiode tot 1 januari 2014.

Sectormanager Economie aan het ROC Westerschelde.  
Relevante nevenfuncties: voorzitter Raad van Commissarissen woningcorporatie Clavis te Terneuzen, voorzitter werknemersklachtencommissie Zorgzaam Zeeuws Vlaanderen.

**Mw. P.E.P. Kwekkeboom-Janse** (1967),  
In functie sinds 1 januari 2007.  
Huidige zittingsperiode tot 1 januari 2015.

Directeur Janse & Janse B.V.  
Relevante nevenfuncties: lid Raad van Commissarissen Kamer van Koophandel Nederland, lid Raad van Toezicht Omroep Zeeland, lid Raad van Bestuur Syntens, lid Raad van Commissarissen B.V. Kanaal Kruising Sluiskil, lid Raad van Bestuur Vernieuwing Bouw!

**Drs. W.L. Moerman** (1950)  
In functie sinds 1 oktober 2004.  
Huidige zittingsperiode tot 1 oktober 2013.

Onder andere voormalig directeur beleggingen Robeco Groep.  
Relevante nevenfuncties: voorzitter Visitatiecommissie Stichting Spoorwegpensioenfonds, voorzitter Visitatiecommissie Stichting Pensioenfonds Openbaar Vervoer, lid Kernteam commissarissenopleiding Erasmus Universiteit Rotterdam, manager Programma voor Publieke Aandeelhouders Erasmus Universiteit Rotterdam, lid College van toezicht Pensioenfonds DSM Nederland.

#### Herbenoeming

In 2010 zijn D. Luteijn en P.E.P. Kwekkeboom-Janse herkozen.

### 3.4 Werkzaamheden van de Raad van Commissarissen

De Raad van Commissarissen heeft een adviserende en toezichhoudende taak, waarbij de belangen van de vennootschap en de daarbij betrokken partijen voorop staan. De Raad van Commissarissen wil goed op de hoogte blijven van de actuele stand van zaken binnen de vennootschap. Dit gebeurt aan de hand van de bespreking van (kwartaal)rapportages, opgesteld door de directie, in een vijftal vergaderingen, alsmede de benodigde telefonische contacten. De Raad vergadert altijd plenair en kent geen subcommissies. Deze werkwijze functioneert naar tevredenheid.

Vaste agendapunten tijdens de vergadering met de directie zijn een toelichting op de gang van zaken en de ontwikkeling van de financiële resultaten. Onderwerpen van aandacht waren de veelgebruikerskorting, de invulling van de samenwerking met de B.V. KKS, het tarieven- en dividendbeleid tot en met het einde van de exploitatieperiode en de ontwikkelingen bij dochteronderneming Movenience B.V..

Daarnaast worden overlegvergaderingen van directie en Ondernemingsraad bij toerbeurt door één van de commissarissen bezocht. Zowel voor als na afloop van de controle van de jaarrekening is er overleg met de accountant. Zoals gebruikelijk evalueert de Raad jaarlijks haar eigen functioneren en het functioneren van de directie.

### 3.5 Corporate Governance

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, welke bij de WST niet worden gehanteerd.



v.l.n.r.

Ir. D. Luteijn, Drs. W.L. Moerman, Mw. P.E.P. Kwekkeboom-Janse, Ir. J.C. Huis in 't Veld, Dhr. E.P.H. Kerckhaert

## 4. Verslag van de directie

### 4.1 Inleiding

De WST heeft, als vennootschap met de zorg voor de Westerscheldetunnel als regionale verbinding, door de aandelenoverdracht medio 2009 uitsluitend een regionale aandeelhouder gekregen. Dat brengt met zich mee dat de WST nog meer dan voorheen in de belangstelling van klanten, regionale overheden, bedrijven en ook politici staat. Wij zijn ons bewust van het spanningsveld dat samenhangt met het functioneren als private onderneming in een publieke en politieke omgeving. Daarom luidde het motto voor 2010: 'In nieuw perspectief'.



Harald Schoenmakers  
algemeen directeur

De meest ingrijpende ontwikkeling van 2010 is eind 2009 al ingezet, namelijk de implementatie van het nieuwe tolsysteem en de daarmee gepaard gaande overgang van de t-tag abonnees van de WST naar dochteronderneming Movenience. Deze majeure operatie is in maart 2010 succesvol voltooid. Het voor de klant meest zichtbare project voor de komende jaren is de verdubbeling van de Westerscheldetunnelweg. Zowel aan de noord- als de zuidzijde waren in 2010 werkzaamheden te zien. Daarnaast was er in 2010 ook veel aandacht voor de voorbereiding op voor de WST toekomstige belangrijke activiteiten, zoals een nieuw onderhoudscontract en de integratie van de Sluiskiltunnel.

#### Nieuw tolsysteem en migratie t-tags

Na ruim twee jaar van voorbereiden en ontwikkelen is op 15 maart 2010, zonder voor de klant noemenswaardige problemen, het nieuwe tolsysteem van de WST in gebruik genomen. Op het toplein is de 'frontoffice' in gebruik genomen, waardoor met name de (hoofd)tolgaarders met nieuwe programmatuur en werkwijzen te maken hebben gekregen en de detectie van voertuigen is verbeterd. In de nieuw ontwikkelde 'backoffice' worden alle geregistreerde transacties verwerkt. De betrouwbaarheid van de gegevens is toegenomen, mede doordat de controlemogelijkheden sterk zijn verbeterd.

Tegelijkertijd met de invoering van de nieuwe tolsystemen van de WST heeft Movenience het voor haar nieuw ontwikkelde backoffice systeem voor de t-tagtransacties (TIPS) in gebruik genomen. Dit ging gepaard met de overzetting van alle klantgegevens van het oude WST-systeem naar het nieuwe systeem van Movenience en het overdragen van de bestaande t-tag-overeenkomsten van de WST naar Movenience. Zowel de technische als de juridische overdracht zijn zonder problemen verlopen.

#### Verdubbeling toeleidende wegen Westerscheldetunnel

De verdubbeling aan de noordzijde wordt medio 2011 afgerond. Het is de verwachting dat de verdubbeling aan de zuidzijde medio 2012 gerealiseerd is. Het slotstuk van dit project betreft de aansluiting op het tracé van de Sluiskiltunnel. De WST zet zich in dit project zo veel als mogelijk in om verkeershinder voor de klanten te beperken.

#### Sluiskiltunnel

Op 26 april 2010 is door de BV Kanaalkruising Sluiskil (KKS) en de WST een Memorandum of Understanding (MOU) ondertekend. De MOU is het uitgangspunt voor verdere overeenkomsten tussen de WST en KKS. Het gaat dan om het bepalen van de projectgrenzen, het voorzien in of aanbrengen van technische voorzieningen, het vormgeven van afspraken met betrekking tot beheer, onderhoud en verkeers- en incidentmanagement en het aanstellen van een contractmanager. In de MOU is ook overeengekomen dat de verplichting van de WST om een ongelijkvloerse aansluiting op de N61 te realiseren door de BV KKS wordt overgenomen.

#### Veelgebruikerskorting

In 2009 is besloten om met ingang van 1 januari 2011 veelgebruikers van de Westerscheldetunnel extra korting te gaan verlenen. Daarvoor is door de WST een notitie opgesteld die op 18 juni 2010 ongewijzigd is overgenomen door de aandeelhouder. De veelgebruikerskorting verleent een extra korting van gemiddeld 12,5% aan t-tag klanten met jaarlijks meer dan 200 passages.



## 4.2 Verkeer

### Passages

Het totaal van de passages in 2010 (5.557.484) is hoger uitgekomen dan in 2009 (5.496.752). De stijging (1,1%) komt uitsluitend voor rekening van de personenauto's. Met 4.764.087 passages zijn 1,3% meer passages in categorie 1 gerealiseerd dan het jaar daarvoor.



De tabel hiernaast toont de ontwikkeling per categorie, met daarbinnen nog het onderscheid naar de t-tag-passages.

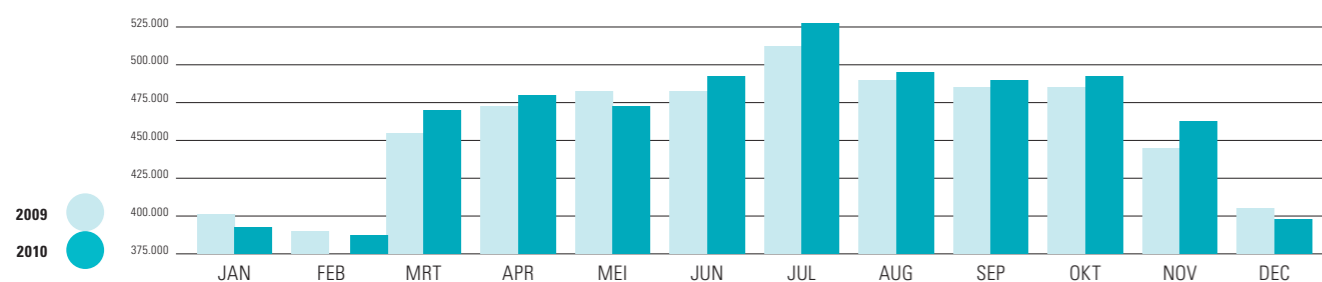
Het nadelige effect van de economische crisis op de transportsector is bij de Westerscheldetunnel nog steeds merkbaar. Het aantal passages in de categorie voor het zware vrachtverkeer, categorie 4, stijgt in 2010 ten opzichte van 2009 weliswaar met 1.560 passages (0,3%), maar ten opzichte van 2007 passeerden in 2010 circa 9% minder voertuigen in deze categorie.

Het aantal klanten met een t-tag is in 2010 verder toegenomen. Het aantal t-tag abonnementen steeg van 46.775 in 2009 naar 48.699 in 2010. In totaal hadden de abonnees in 2010 69.856 t-tags in gebruik. Dat is een groei van 3.354 ten opzichte van het jaar daarvoor. Het aantal passages met een t-tag bedraagt 66,9% van het totaal, dat is 1% meer dan in 2009.

### Passages 2010 / 2009

Cat.	Voertuig	Passages gerealiseerd		Verschil	Verschil	
		2010	2009			
1	motor, personenauto	1.587.862	1.625.641	-37.779	-2,3%	
1(t-tag)	cat. 1 met abonnement	3.176.225	3.076.419	99.806	3,2%	<b>1,3%</b>
2	cat. 1 met aanhanger	55.361	58.088	-2.727	-4,7%	
2(t-tag)	cat. 2 met abonnement	69.008	73.829	-4.821	-6,5%	<b>-5,7%</b>
3	vrachtwagens, bussen	55.304	54.674	630	1,2%	
3(t-tag)	cat. 3 met abonnement	160.754	156.660	4.063	2,6%	<b>2,2%</b>
4	cat. 3 met aanhanger	142.754	138.177	4.577	3,3%	
4(t-tag)	cat. 4 met abonnement	310.247	313.264	-3.017	-1,0%	<b>0,3%</b>
<b>Totalen</b>		<b>5.557.484</b>	<b>5.496.752</b>	<b>60.732</b>	<b>1,1%</b>	

Aantal passages per maand 2010 / 2009



## 4.3 Veiligheid

Veiligheid heeft de hoogste prioriteit bij de WST. Deze prioriteit richt zich zowel op de veiligheid van de klanten als op de veiligheid van de op het tracé werkzame medewerkers en gecontracteerde partijen. De WST streeft naar continue verbetering van de veiligheid. Dit komt tot uiting in het treffen van (verkeerskundige) maatregelen, het adequaat volgen van werkwijzen, procedures en protocollen en het voortdurend (bij)scholen van haar medewerkers. Veiligheid laat zich moeilijk meten, onze inspanningen zijn vooral gericht op preventie.



### Multidisciplinair oefenen

Op 18 mei 2010 is een grootschalige multidisciplinaire oefening gehouden in de Westerscheldetunnel. Aansluitend aan deze oefening zijn gedurende de nacht alle calamiteitenvoorzieningen in de tunnel getest. De tunnel is vanwege de oefening en test de gehele nacht gesloten geweest voor het verkeer.

De Westerscheldetunnel is in 2010 in virtuele beelden vastgelegd. Er is een Virtual Reality programma ontwikkeld, waarin incidenten geënceneerd kunnen worden. Naast het meerjaren opleidings-, trainings- en oefenplan wordt er vanaf 2011 geoefend met behulp van deze simulator. Dit gebeurt in nauwe samenwerking met de partners in de veiligheidsregio.



### Nacht van de Tunnel

In 2010 zijn de vaste klanten van de WST voor het derde achtereenvolgende jaar uitgenodigd voor een rondleiding door de tunnel tijdens het evenement 'Nacht van de Tunnel'. De door klanten hoog gewaardeerde 'Nachten van de Tunnel', ieder met zo'n 130 belangstellenden, werden gehouden op 14 september, 12 oktober en 14 december 2010 tijdens het maandelijkse onderhoud, waarbij één tunnelbuis afgesloten is voor verkeer. Door dit evenement verwacht de WST dat de kennis over veiligheid bij klanten die regelmatig gebruik maken van de tunnel wordt vergroot.

### Upsafety Underground

Om de voortrekkersrol ten aanzien van tunnelveiligheid te kunnen behouden, is in 2009 besloten om als partner deel te nemen aan een door de Provincie Zeeland geïnitieerd Europees subsidietraject voor Upsafety Underground. Doel van het project is om in 2011 een multidisciplinair opleidingsprogramma op te leveren. De introductie van nieuwe opleidingsvormen is onderdeel van de onderzoeksopzet. Daarbij gaat het niet alleen om oefenen, maar ook om de uitrusting van hulpdiensten en de tunnel zelf.



## De veiligheid verder optimaliseren blijft een uitdaging



Jacco Grootjans  
teamleider onderhoud

“De Westerscheldetunnel is één van de veiligste tunnels van Europa. Toch blijven we actief zoeken naar mogelijkheden om de veiligheid verder te verbeteren. Initiatieven op dat gebied komen vanuit ons zelf, maar ook door opmerkingen van klanten, schadegevallen of bijvoorbeeld wetswijzigingen. Zo is er in 2010 een proef gehouden met LED-verlichting in de hulpposten en bij de vluchtdeuren in de tunnel naar aanleiding van klachten over verblinding door de huidige lichtarmaturen. De proef was succesvol en er is besloten om in 2011 alle lichtarmaturen te vervangen door LED-verlichting.

Maar een proef zorgt niet altijd onmiddellijk voor het gewenste resultaat. Zo is er in 2010 een proef geweest met mistverlichting in het wegdek op het tolplein. Gaandeweg de proef werd duidelijk dat de invloed van de extra verlichting minimaal was. Daarom is uiteindelijk besloten om de proef niet voort te zetten. Dat wil niet zeggen dat we niet blijven zoeken naar mogelijkheden om de oriëntatie op het tolplein bij slechte weersomstandigheden te verbeteren. Juist dit vastbijten in een onderwerp en het zoeken naar de perfecte oplossing vind ik het leukste aan mijn werk. Pilots zijn voor mij altijd een plezierige uitdaging.

In 2010 zijn er ook om de 25 meter borden met vluchtwegaanduiding opgehangen in de tunnel. Dit was noodzakelijk door het invoeren van een nieuwe wettelijke bepaling. Verder is er gekeken naar aanrijdbescherming in de tollanen, zijn er klapborden voor het tolplein geplaatst om werkzaamheden beter aan te kunnen kondigen en is de uitrusting van onze werkauto geoptimaliseerd. We beschikken nu bijvoorbeeld over plaklampen, die we kunnen gebruiken als de elektra van een te slepen voertuig niet meer werkt en onze sleepstangen zijn nu veel eenvoudiger in gebruik. We doen veel ideeën op door naar vakbeurzen te gaan, maar bijvoorbeeld ook door andere bedrijven en tunnels te bezoeken. Zo ben ik nu bijvoorbeeld samen met de onderhoudsaannemer bezig met wegdekreflectoren in de tunnel. Hoe krijgen we een reflector ingebouwd die makkelijk en goed te reinigen is? Dat is een mooie uitdaging voor 2011.”



## Procedures zorgen voor uniformiteit



Jacqueline de Vos  
tunneloperator/hoofdtolgaarder

“Waarom moet een tunnelbuis altijd helemaal dicht voor het bergen van een voertuig? Die vraag hoor ik regelmatig van klanten. Het antwoord is simpel. Voor de veiligheid. Want stel je eens voor dat er een andere auto achterop klappt net als de berger bezig is tussen of onder de voertuigen. Dat wil je niet meemaken. De N.V. Westerscheldetunnel heeft een verantwoordelijkheid naar alle betrokkenen. Of dat nu de bestuurders, onze eigen mensen of de hulpdiensten zijn. Veiligheid staat voorop.

Als tunneloperator ben ik verantwoordelijk voor de veiligheid, onder andere door de bewaking en de bediening van technische installaties in de tunnel. Er is op het gebied van tunnelveiligheid veel vastgelegd in de Europese en nationale wetgeving. Daarnaast hanteren wij bij de N.V. Westerscheldetunnel een eigen handboek met procedures. Dit handboek zorgt ervoor dat alle tunneloperators op dezelfde wijze handelen. Het is een belangrijk onderdeel van de training van nieuwe operators. Daarnaast worden alle tunneloperators jaarlijks getoetst op hun kennis van de procedures.

Maar natuurlijk hebben we niet alleen oog voor veiligheid. De tunnelbuis moet bijvoorbeeld altijd helemaal dicht, maar we stellen het bergen zoveel mogelijk uit tot na de ochtend- of avondspits. Zo proberen we de overlast voor de klant zoveel mogelijk te beperken. Beschikbaarheid en klantvriendelijkheid zijn ook belangrijke aspecten in onze procedures. Je moet tenslotte niet alleen veilig, maar ook snel en comfortabel naar de overkant kunnen.”

## 4.4 Beschikbaarheid

De Westerscheldetunnel en toeleidende wegen vormen de slagader in de regionale verbinding tussen Zuid-Beveland en Zeeuws-Vlaanderen. De WST streeft naar een zo hoog mogelijke beschikbaarheid van het tracé. Om dit te bereiken wordt een zo efficiënt mogelijk onderhoudsritme aangehouden en worden incidenten zorgvuldig en snel afgehandeld. Wel wordt conform de CROW-richtlijnen een tunnelbuis bij het berging van een (pech)voertuig geheel afgesloten. Dit draagt bij aan de veiligheid van de tunnelwachten en bergers, maar leidt ook tot een lagere beschikbaarheid. Met medewegbeheerders wordt intensief overlegd om werkzaamheden die invloed hebben op de beschikbaarheid van het tracé en/of aangrenzende wegen af te stemmen.



### Tweede bediening

Begin 2011 wordt de inrichting van een tweede bediening in het kantoorgebouw aan de zuidzijde afgerond. Zo kan de tunnel bij calamiteiten aan de noordkant toch operationeel blijven. Deze tweede bediening is tevens geschikt om de operators op te leiden en te trainen en om als tijdelijke hoofdbediening te fungeren bij de verwezenlijking van een gecombineerde bediening van de Westerscheldetunnel en de Sluiskiltunnel.

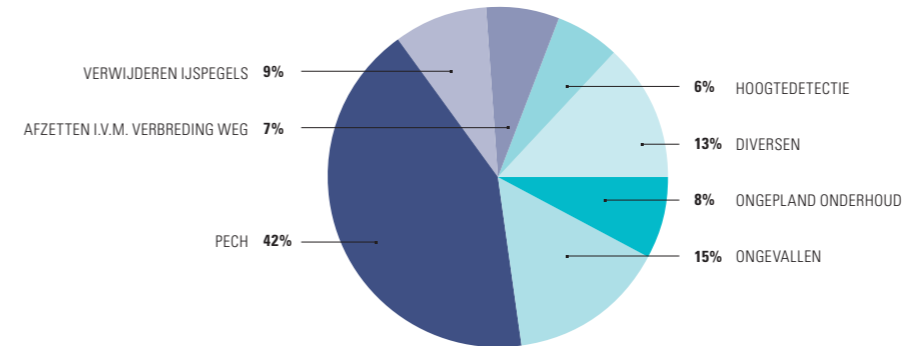
### Onverwachte verstoringen

Met name de niet geplande (onverwachte) verstoringen waardoor een tunnelbuis moet worden afgesloten, vormen voor klanten een onzekere factor in het reizen. De beschikbaarheid van de tunnel, waarbij zonder onregelmatigheden beide buizen volledig beschikbaar waren voor het verkeer, steeg in 2010 met 0,1% tot 98,0%.

De verbinding Noord-Zuid is in 99,5% van de tijd zonder of met lichte hinder voor het verkeer beschikbaar geweest. De verbinding Zuid-Noord was voor 99,4% beschikbaar.

Ruim de helft van de ongeplande verstoringen betreft pech of ongevallen. Het verwijderen van ijspegels bij de ingang van de Oostbuis in januari en december duurt per keer weliswaar kort, maar veroorzaakt toch in totaal 9% van de ongeplande verstoringen. De verdubbeling van de wegen en het afsluiten van de tunnel vanwege te hoge voertuigen zijn samen goed voor 13% van de verstoringen.

Hoewel zich geen significante incidenten of grote storingen hebben voorgedaan, is in 2010 eens te meer duidelijk geworden dat de verwachting van klanten op het gebied van communicatie bij incidenten verschilt van onze huidige invulling. Op 31 augustus is de Westbuis 78 minuten afgesloten geweest vanwege een groot ongeval met meerdere gewonden op het zuidelijk tracé. De tunnelbuis werd op last van de politie afgesloten, zodat een omleidingsroute kon worden ingesteld. Door miscommunicatie is, nadat de omleidingsroute beschikbaar was, de tunnel echter niet direct vrijgegeven. Hierdoor heeft de afsluiting langer geduurd dan voorzien en ontstond een grote file. Het zuidelijk tracé is ten gevolge van dit ongeval uiteindelijk gedurende 235 minuten in beide richtingen gestremd geweest.



### Ongeplande verstoringen 2010 (62 uur)

Omdat de WST uitging van een korte afsluiting (alleen voor het instellen van de omleidingsroute) schoot de communicatie naar de klant toe te kort. In de regionale media is hierover terecht kritiek geuit. De afhandeling van dit ongeval is zowel intern als met de politie geëvalueerd. Tevens heeft naar aanleiding van deze langdurige stremming en de verkeerschaos die dit in Zeeland veroorzaakt heeft, een overleg tussen overheden, politie en WST plaatsgevonden. Daarmee moeten dergelijke situaties in de toekomst voorkomen worden. Maar het is duidelijk: communicatie bij incidenten is een terrein waar, ook door de WST zelf, nog zaken te verbeteren zijn. Het streven naar een tevreden klant moet door iedere medewerker met volle overtuiging opgepakt worden. Maatregelen die in 2010 zijn genomen om te komen tot een betere communicatie bij incidenten en calamiteiten worden in 2011 voor de klant zichtbaar.

### Gepland onderhoud

Ongeveer eens per maand wordt 's avonds en 's nachts een tunnelbuis afgesloten in verband met onderhoudswerkzaamheden. In 2010 hebben 15 van dergelijke onderhoudsnachten plaatsgevonden. De Westbuis is in 2010 in totaal 3.395 minuten afgesloten voor onderhoud, voor de Oostbuis ligt dit op 3.411 minuten.



## 2010 was een druk jaar, maar daar hebben onze klanten gelukkig weinig van gemerkt



**Frans Wittkam**  
onderhoudskundige civiele techniek

“Begin 2010 zijn we gestart met het uitbreiden van de overkluizing van een leidingstraat in ons tracé op Zeeuws-Vlaanderen. Een secuur werkje. Ten koste van alles moet worden voorkomen dat de leidingen worden beschadigd of zelfs maar bewegen tijdens de werkzaamheden. De bouw verloopt voortvarend. Aannemer Van der Straaten komt met frisse ideeën om de verkeersoverlast te minimaliseren en levert het project mooi op tijd op. De leidingenoverkluizing is nu samen met de brug over de Paardengatsche Watergang klaar voor de verdubbeling van de wegen.

Tegelijkertijd heeft ook de aanbesteding van de verdubbeling van de weg tussen het Tolplein en de noordelijke inrit van de Westerscheldetunnel plaatsgevonden. Hierbij komt KWS Infra als laagste inschrijver uit de bus. Dit gerenommeerde wegenbouwbedrijf voert de werkzaamheden uit balancerend tussen glasvezel- en hoogspanningskabels en slalomend tussen Tolplein en de tunnel. Bij nacht en ontij, regen en sneeuw slagen de stoere mannen van het zwarte korps er in om een nieuwe weg aan te leggen en de oude een opknappbeurt te geven. Begin 2011 worden er nog een aantal zaken afgewerkt en nog voor de zomer kan het verkeer aan de noordkant over een verdubbelde weg rijden.

Vanaf medio 2010 is er ook gewerkt aan het detailontwerp voor de verdubbeling van de wegen aan de zuidzijde van de Westerscheldetunnel. Geen sinecure voor opdrachtnemer Royal Haskoning die een globaal idee moet omzetten in een uitgekristalliseerd ontwerp. Bovendien moet ook in deze situatie “de winkel gewoon open blijven”. Begin 2011 wordt het werk aanbesteed en kan er gestart worden met de verdubbeling aan de Zeeuws-Vlaamse kant. Onze verdubbelde weg sluit daar straks naadloos aan op de weg van de nieuwe Sluiskiltunnel. Ik ben er trots op dat we er in slagen om een groot en ingrijpend project zoals dit te realiseren met minimale overlast voor onze klanten. Dat is een verdienste van ons, maar ook van alle gecontracteerde partijen.”

## Vanuit de controlekamer gebeurt het



**Baan Batelaan**  
tunneloperator/hoofdtoelgaarder

“Naast het tolplein ligt het hoofdkantoor van de N.V. Westerscheldetunnel. Daar bevindt zich de controlekamer van waaruit ik als operator werk. Ik beschik over een scala aan apparatuur waarmee ik de tunnel en het tracé permanent kan bewaken en de technische installaties in de tunnel kan bedienen. Denk aan camera's, detectieapparatuur, verkeerssignalering en intercominstallaties. Ik zie precies wie waar rijdt en of er bijvoorbeeld rommel op de weg ligt. Ik zie het dus meteen als er iets aan de hand is en kan direct de nodige maatregelen nemen. Bijvoorbeeld door een rijstrook af te kruisen. Vanuit de controlekamer gebeurt het. Maar wat als er iets met de controlekamer zelf gebeurt, bijvoorbeeld brand? Dan zouden wij de tunnel moeten sluiten, omdat we de veiligheid niet meer kunnen garanderen.

Daarom hebben we in 2010 een tweede bedieningsruimte gemaakt in het kantoor aan de andere kant van de tunnel. Vanuit mijn functie ben ik nauw betrokken geweest bij het opzetten van die tweede bediening. Als operator ben je ten slotte de eindgebruiker. Dan is het prettig dat je van begin af aan inspraak hebt op hoe het gaat worden. We hebben ons eerst georiënteerd bij andere bedieningsruimtes. We hebben onder andere een bezoek gebracht aan de alarmcentrale in Middelburg en aan de verkeerscentrale in Geldrop. Daar doe je goede ideeën op.

Bijvoorbeeld om het bureau en de monitoren in hoogte verstelbaar te maken, zodat iedereen aangepast aan de eigen lengte kan werken. Maar ook om alle softwareapplicaties toegankelijk te maken via één computer met één scherm. Je kunt toch maar één ding tegelijk. Ook de communicatietechnologie is volledig vernieuwd. De tweede bediening is daardoor veel gebruiksvriendelijker geworden en dient als voorzet voor de geplande verbouwing van de controlekamer op het tolplein. Daarnaast is de tweede bediening geschikt om operators op te leiden en te trainen. Er wordt een Virtual Reality programma aan gekoppeld, waarmee incidenten geënceneerd kunnen worden. Al met al een resultaat om trots op te zijn vind ik.”

## 4.5 Personeel

De WST wil kunnen beschikken over voldoende en gekwalificeerd personeel. Daartoe dient een interessante werkomgeving te worden aangeboden in combinatie met aantrekkelijke arbeidsvoorwaarden. De bedrijfscultuur wordt gekenmerkt door teamspirit, openheid, besluitvaardigheid en resultaatgerichtheid.



### Samenstelling

In 2010 zijn gemiddeld 60,5 fte werkzaam bij de WST (2009 57,9 fte). Hiervan zijn 11,1 fte (2009 8,9 fte) ingehuurd. Per 31 december zijn 3 medewerkers via de WST bij de Sluiskiltunnel gedetacheerd. De gemiddelde leeftijd van het personeelsbestand bedraagt ultimo 2010 46 jaar (2009 45 jaar). De man/vrouw verhouding bedraagt eind 2010 52% man en 48% vrouw.

### Gezondheid

#### *Ziekteverzuim*

Het verzuim bij de WST ligt over geheel 2010 op 8%. In 2009 was dit nog 6%. Beide jaren liggen ruim boven de doelstelling van 4,5%. Hoewel dit grotendeels het gevolg is van niet werkgerelateerd langdurig verzuim van een drietal medewerkers baart dit hoge verzuim zorgen.



#### *Preventief Medisch Onderzoek*

Begin 2010 is er volgens planning wederom een Preventief Medisch Onderzoek (PMO) uitgevoerd onder de medewerkers van de WST. De WST acht het zinvol om een PMO uit te voeren ter preventie van beroepsziekten of arbeidsgebonden aandoeningen. Daarnaast bewaakt en beschermt het onderzoek de gezondheid van medewerkers. Alle medewerkers hebben zich op vrijwillige basis kunnen aanmelden voor het onderzoek op een datum naar keuze. In totaal hebben 46 medewerkers deelgenomen.

### Opleiden

Een groot aantal medewerkers heeft in 2010 weer deelgenomen aan de verplichte BHV-training, en de nieuw ingestroomde tolgaarders zijn geschoold en geslaagd voor de opleiding tot verkeersregelaar. Voorts zijn alle betrokken medewerkers opgeleid voor ingebruikname van het nieuwe tolsysteem en de daarbij behorende procedures. Op individueel niveau volgt een aantal medewerkers een langdurige MBO-/HBO- of WO-opleiding en zijn er functiegerichte opleidingen gevolgd.



### Medewerkertevredenheidsonderzoek

In 2010 is voor de eerste keer een Medewerkertevredenheidsonderzoek (MTO) gehouden. Er hebben 50 medewerkers deelgenomen, ofwel 74%. De resultaten zijn door de bedrijfsarts gerapporteerd aan het Managementteam en gepresenteerd aan alle medewerkers. De resultaten van het MTO zijn vervolgens inhoudelijk besproken in het Managementteam, met de OR en in de afdelingsoverleggen.

De meest in het oog springende conclusies zijn:

- het binnenklimaat is in sommige ruimten niet optimaal
- er is behoefte aan een breder en uitgebreider scholingsaanbod
- de mogelijkheden om intranet te raadplegen moeten worden vergroot
- een meer coachende leiderschapsstijl wordt in sommige situaties gewenst
- de communicatie vanuit de OR kan beter

Het Managementteam gaat in 2011 een aantal verbeteracties uitvoeren naar aanleiding van bovenstaande conclusies.

### Medezeggenschap

De directie van de WST en de Ondernemingsraad (OR) hebben in 2010 regelmatig overleg gevoerd. Tijdens de overlegvergaderingen heeft de directie de OR geïnformeerd over ontwikkelingen binnen de WST en bij dochteronderneming Movenience en de betrokkenheid van de WST bij de Sluiskiltunnel. Daarnaast is de OR, volgens WOR artikel 31, geïnformeerd over het jaarverslag, het meerjarenplan (Koers) en over het in 2010 uitgevoerde Medewerkertevredenheidsonderzoek.

De OR heeft ingestemd met de opdrachtverlening voor de uitvoering van het PMO, met de verlenging van het dienstverleningscontract met Arbo Unie en met de aanpassing van een gedragscode. Daarnaast heeft de OR drie initiatiefvoorstellen ingediend. Twee daarvan worden begin 2011 opgevolgd.

## Met plezier puzzelen aan de personeelsplanning



**Marijke de Jonge**  
planner

“Hoe vallen de feestdagen? Is er goed weer voorspeld? Wie heeft er verlof? Dat zijn allemaal dingen waar ik rekening mee moet houden als planner. Sinds drie jaar maak ik de roosters voor de tunneloperators en tolgaarders bij de N.V. Westerscheldetunnel. Dat doe ik met veel plezier: het werk is namelijk heel afwisselend. Het is veel puzzelen en net als je denkt dat je klaar bent, meldt iemand zich ziek of vraagt een vrije dag. Daardoor is het werk nooit saai.

De N.V. Westerscheldetunnel is een dynamisch bedrijf. Er is vierentwintig uur per dag en zeven dagen per week bedrijvigheid. De tunneloperators en tolgaarders werken in volcontinue dienst. Ik maak voor ieder jaar een jaarplanning met een minimale bezetting gebaseerd op de verkeerscijfers van voorgaande jaren. Daar rooster ik dan alle vaste medewerkers op in. Gaten die vervolgens ontstaan, vul ik op met uitzendkrachten. Maar niet alles is van te voren te voorspellen. In het griepseizoen kunnen er bijvoorbeeld plotseling veel zieken zijn. Dan moet ik ad hoc extra mensen regelen. Gelukkig kan ik terugvallen op een hele flexibele poule met uitzendkrachten.

Werken in ploegendienst kan voor sommigen best zwaar zijn. Je moet er wel tegen kunnen om nachtdiensten te draaien. Daar staat tegenover dat onder andere de beloning aanzienlijk hoger is dan bij vergelijkbare functies in dagdienst. We hebben eigenlijk nooit moeite om nieuw personeel te werven, maar mensen verkijken zich nog wel eens op de functie van tolgaarder. Het is niet niets om op het tolplein te staan terwijl de auto's langs je heen razen. Nieuwe tolgaarders worden daarom altijd getraind in het omgaan met het verkeer.”

## Ik vind het belangrijk dat ik voldoende uitdaging heb



**Jacolien Terlouw**  
medewerker personeelszaken

“Begin 2008 ben ik in dienst gekomen bij de N.V. Westerscheldetunnel. Als management-assistente. Op zich sloot dat goed aan op het werk dat ik daar voor deed en ik heb de functie ruim twee jaar met veel plezier uitgeoefend. Het werd voor mij echter steeds duidelijker dat ik meer wilde dan alleen maar administratieve ondersteuning bieden. Mijn ambities lagen bij een functie met inhoudelijk meer uitdaging en meer zelfstandigheid.

Toen er medio 2010 een interne vacature voor medewerker personeelszaken kwam, besloot ik te solliciteren. En met succes. Want hoewel ik niet aan alle functievoorwaarden voldeed, werd ik toch aangenomen. De N.V. Westerscheldetunnel bood mij de mogelijkheid om het stukje opleiding dat ik miste alsnog te volgen. Ik mocht zelf invulling geven aan die opleiding zolang alle facetten van P&O maar aan bod zouden komen. Ik heb gekozen voor een tweejarige opleiding Personeel & Arbeid waarmee ik eind 2010 gestart ben. Ik vind het leuk om een studie te volgen naast mijn werk. Je kunt de theorie en de praktijk dan gelijk combineren.

Voor mij is dit een mooie kans om mijn ervaring te verbreden. Soms is het heel goed om een andere richting in je loopbaan te kiezen om te zien wat er nog meer is. Maar werk draait voor mij niet alleen maar om het vervullen van ambities. Ik vind het ook belangrijk om plezier te hebben. De ongedwongen sfeer en de leuke collega's bij de N.V. Westerscheldetunnel dragen daaraan bij.”

## 4.6 Klanttevredenheid

Op het gebied van klanttevredenheid richt de WST zich op een optimale beschikbaarheid van de tunnel en de toeleidende wegen, binnen een door de klant als veilig te ervaren omgeving. Klantvragen worden dienstverlenend opgepakt. Dat komt tot uiting in snelle en vakkundige beantwoording. Binnen de grenzen van de eisen van de aandeelhouders wordt gestreefd naar zo laag mogelijke tarieven. Op het gebied van imago zet de WST in op het bewerkstelligen van publieke acceptatie voor haar activiteiten, zowel op lokaal als regionaal niveau.



### Klanttevredenheidsonderzoek

In navolging van het in 2009 gehouden klanttevredenheidsonderzoek is in 2010 gestart met het instellen van een digitaal klantenpanel. Deelnemers aan het digitale klantenpanel krijgen maximaal vier keer per jaar per e-mail een uitnodiging om een online vragenlijst in te vullen. De vragen gaan over diverse aspecten van de Westerscheldetunnel: dienstverlening, informatievoorziening, veiligheid, beschikbaarheid, nieuwe projecten, enzovoorts. Tweemaal per jaar wordt een selectie van deze panelleden uitgenodigd voor een bezoek aan de WST, waarbij over verschillende onderwerpen met elkaar wordt gediscussieerd.

### Campagnes

De marketingacties die de WST initieert in de Zeeuwse thuismarkt alsmede in de Vlaamse markt zijn gericht op groei van (naams)bekendheid die resulteert in een toename van het gebruik van de Westerscheldetunnel. Daarbij wordt ingezet op twee klantengroepen: de consument en de zakelijke markt. De consumentencampagne is bekend als 'De Kortingsroute', een vervolg op 'De Charmantste Route' en de zakelijke campagne heeft de naam 'De Slimste Route'.



In het kader van 'De Kortingsroute' zijn vanaf het Pinksterweekend 100.000 kortingsbonnenboekjes verspreid bij diverse locaties in Zeeland en Vlaanderen en op het toplein. Voor 'de Slimste Route' is in 2010 gewerkt met een aantal 'ambassadeurs' die gebruikt zijn in advertising campagnes in diverse gedrukte en online media. Daarnaast is een aantal vrachtwagens uitgerust met billboards.

## Nog beter inspelen op de wensen van de klant



Tessa Seidel  
communicatiemedewerker

"Dagelijks rijden duizenden automobilisten door de Westerscheldetunnel. Wij vinden het belangrijk om te weten hoe onze klanten de rit door de tunnel beleven en waarderen. Daarom is zowel in 2005 als in 2009 een klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd. Beide keren hebben we een gemiddeld rapportcijfer van 7,8 behaald. Een hele mooie score. Om structureel contact te onderhouden met onze klanten is begin 2010 een digitaal klantenpanel in het leven geroepen. Met dit panel kunnen we continue gebruik maken van de kennis en ervaring van klanten.

Deelnemers aan het klantenpanel krijgen een aantal keren per jaar een uitnodiging om een online vragenlijst in te vullen. De vragen gaan over diverse aspecten van de Westerscheldetunnel: de dienstverlening, informatievoorziening, veiligheid, beschikbaarheid, nieuwe projecten, enzovoorts. Met de resultaten van de onderzoeken kunnen we nog beter inspelen op wensen en behoeften. Het helpt onze organisatie klantgerichter te maken en verhoogt daardoor de kwaliteit.

Dit is overigens niet de enige wijze waarop we contact zoeken met onze klanten. Ieder jaar organiseren we drie 'Nachten van de tunnel'. Tijdens dit evenement krijgen vaste klanten een unieke rondleiding door onze tunnel. Ik vind het leuk dat er na drie jaar nog steeds veel animo voor is. Rijschoolhouders uit de regio bieden we de mogelijkheid om met leerlingen een gratis rit door de tunnel te maken. Zo kunnen de chauffeurs in spé alvast kennis maken met de langste verkeerstunnel van Nederland en met het navigeren over een toplein. Daarnaast staan de medewerkers van onze klantenservice natuurlijk paraat om vragen te beantwoorden."

# Als het zonnetje schijnt is iedereen vriendelijker



Conny van der Vliet  
tolgaarder

“Dat merk ik ook aan mezelf. Maar weer of geen weer: ik vind het belangrijk om klanten altijd met een glimlach te begroeten. Bij mij staat klantvriendelijkheid hoog in het vaandel. Dat wil ik ook uitstralen. Daarom maak ik altijd oogcontact en zal ik mensen ook altijd een goede dag wensen. Klanten reageren over het algemeen leuk op mijn vrolijkheid. Sommige vaste klanten komen zelfs speciaal langs de kassa rijden voor een praatje. Kinderen op de achterbank vertellen me soms hele verhalen. Daar word ik gewoon blij van.

Ik doe dit werk nu acht jaar en merk wel dat de samenleving veranderd is. Mensen zijn wat minder vriendelijk, sneller boos en er is meer onbegrip voor elkaar. Wat mij specifiek op het toplein opvalt, is dat mensen steeds harder gaan rijden. Zo is een tijd geleden een tolhuisje aangereden terwijl ik erin zat. Het was een vreselijke knal en het hele huisje ging op en neer. Daar ben ik behoorlijk van geschrokken.

Gelukkig maak ik maar weinig vervelende situaties mee met klanten. Maar ik ben er wel op voorbereid. Als tolgaarder heb ik een cursus ‘Omgaan met agressie’ gevolgd. Ik zal nooit het raam van mijn tolhuisje dichtgooien. Boze klanten laat ik eerst uitrazen. Goed luisteren is belangrijk. Ik probeer zelf rustig te blijven en ik gebruik humor om de scherpe kantjes eraf te halen. Dat werkt meestal goed. Uiteindelijk wil ik de vervelende situatie gewoon oplossen. Lukt dat niet, dan wens ik de klant toch nog een fijne dag. Voor mij heeft klantvriendelijkheid weinig grenzen.”



## 4.7 Benutting kennis en ervaring

De WST heeft als private organisatie veel kennis en ervaring opgedaan bij het bouwen en onderhouden van zowel een groot infrastructureel werk bij een exploiterende organisatie, evenals met tolnning. De WST wil deze kennis en ervaring graag elders toepassen, zoals dat nu al gebeurt bij de aanleg van de Sluiskiltunnel en via dochteronderneming Movenience bij het vergroten van de toepassingsmogelijkheden van de t-tag.



### Sluiskiltunnel

De afgelopen jaren heeft de WST de nodige inspanningen geleverd aan dit project en daarmee ook aan de wieg gestaan van de per 1 juli 2009 opgerichte BV KKS. De WST heeft op 31 december drie medewerkers gedetacheerd bij deze organisatie. De WST gaat, na oplevering, het verkeers- en incidentmanagement van de Sluiskiltunnel uitvoeren. Met de B.V. KKS en de Provincie vind overleg plaats over het beheer en onderhoud na oplevering. In de periode 2011-2015 moet inhoud worden gegeven aan die nieuwe taken van de WST, tot uiting komend in een integrale onderhoudsbenadering en geïntegreerd verkeersmanagement (met inbegrip van een gerenoveerde bedieningsruimte en een tweede bediening). Tevens moeten de organisatorische en personele consequenties in beeld gebracht worden en moeten er juridische en financiële afspraken met de Provincie Zeeland gemaakt worden.



### Ambitie verkeers- en incidentmanagement N62

De komende jaren wordt de N62 in zijn geheel opgewaardeerd naar een regionale stroomweg met 2x2 rijstroken, met als bijzonderheid de aanwezigheid van twee tunnels. De WST heeft de ambitie om in de toekomst niet alleen het verkeers- en incidentmanagement van de twee tunnels uit te voeren maar de reikwijdte te vergroten vanaf de Belgische grens tot aan de A58. In dit kader heeft de WST een verkeersmanagementplan opgesteld voor het gehele tracé van de N62. In het najaar van 2010 is dit plan met de Provincie Zeeland en Rijkswaterstaat besproken. In 2011 moet duidelijk worden in hoeverre aan deze ambitie vorm kan worden gegeven.

### Movenience

Na een succesvolle proef kunnen alle klanten van Movenience sinds eind 2010 afrekenen met de t-tag bij de parkeergarages Oostkolk en Theaterplein in Terneuzen en parkeergarage De Fonteyne in Vlissingen. Gedurende de eerste kennismakingsperiode is deze service nog gratis, maar in de loop van 2011 moeten klanten hiervoor gaan betalen.



Met betrekking tot interoperabiliteit verlopen de contacten met de directie van de Kiltunnel constructief. Het is de bedoeling dat vanaf medio 2011 beperkte interoperabiliteit mogelijk wordt gemaakt. Eerste doel is het bewerkstelligen dat t-tag abonnees met de t-tag kunnen passeren bij de Kiltunnel.

## Wij hebben veel te bieden



**Patrick Dankaart**  
operationeel manager en veiligheidbeambte

“Naast operationeel manager ben ik ook veiligheidsbeambte bij de N.V. Westerscheldetunnel. Als wegtunnel in de EU ben je verplicht om een veiligheidsbeambte te hebben. Ik ben als het ware de onafhankelijke schakel tussen de N.V. Westerscheldetunnel en de hulpverleningsdiensten. Ik geef advies en bewaak procedures en wettelijke verplichtingen. Zo'n vijf keer per jaar ontmoet ik de andere veiligheidsbeambten uit Nederland. We bespreken dan actuele zaken, helpen elkaar en leren van elkaar. Het is een zinvolle uitwisseling.

De Westerscheldetunnel heeft aan de basis gestaan van de Nederlandse wetgeving op het gebied van tunnelveiligheid. Die voortrekkerpositie willen we behouden. We hebben namelijk unieke kennis in huis. Het is bijzonder hoe de N.V. Westerscheldetunnel al sinds de bouw omgaat met de hulpdiensten. Er is regelmatige afstemming en ze krijgen veel ruimte voor inspraak. We oefenen geregeld multidisciplinair, ook in de tunnel zelf.

Onze kennis en ervaring op het gebied van tunnelveiligheid benutten we ook in het Europese project UpSafety. Dit project, onder leiding van de Provincie Zeeland, richt zich op het opstellen van een internationaal opleidings-, trainings- en oefenplan voor ondergrondse infrastructuur. Waar ook ter wereld: er is bij een noodsituatie in ondergrondse infrastructuur altijd sprake van een besloten ruimte met vaak slechte verlichting en een grote kans op rookontwikkeling. Daarom zijn de fasen om een noodsituatie effectief aan te pakken in de basis ook overal hetzelfde. Een gezamenlijk ontwikkelde multidisciplinaire benadering in het verbeteren van veiligheid in ondergrondse faciliteiten is dus belangrijk. Daar lever ik namens de N.V. Westerscheldetunnel graag een bijdrage aan.”



## Je leert van elkaar



Pedro van Dorst  
tunneloperator/hoofdtolgaarder

“Bijna iedereen is wel in meer of mindere mate op de hoogte van de problematiek rondom de Roertunnel en de Swalmentunnel. Deze tunnels in de A73 werden begin 2008 beperkt opengesteld, omdat er veel vertraging was ontstaan in de aanleg. Er was toen nog maar één rijstrook beschikbaar en ook de tunneloperators hadden nog maar een beperkte bediening, omdat nog niet alle installaties beschikbaar waren. Op 1 december 2009 zijn de tunnels officieel en volledig geopend. Toen kwam er ineens veel op de achterliggende organisatie af. Mij is gevraagd om de tunneloperators in die eerste periode te begeleiden en te coachen.

Concreet hield het in dat ik vier maanden lang vijf dagen per week in Limburg gebivakkeerd heb. Natuurlijk moet je dan offers brengen op privégebied, maar het was echt een ontzettend leuke uitdaging. De N.V. Westerscheldetunnel heeft in de loop der jaren unieke expertise opgebouwd als het gaat om tunnelveiligheid. Het is mooi dat ik die kennis heb kunnen delen met een organisatie die wat dat betreft nog in de kinderschoenen staat.

Maar de informatieoverdracht was zeker geen inrichtingsverkeer. Zowel de Roertunnel als de Swalmentunnel zijn in tegenstelling tot de Westerscheldetunnel categorie A tunnels. Al het gemotoriseerd verkeer inclusief gevaarlijke stoffen mag er doorheen. Daardoor heb je meer en ook andere veiligheidssystemen. Zo is er een systeem dat zelf vuur herkent en ook aangeeft of het om een kleine of grote brand gaat. Er is een watermistinstallatie die een heus waterballet kan veroorzaken. Heel bijzonder zijn ook de camera's. Ze herkennen automatisch files, voetgangers, afgevalen lading, spookrijders en dergelijke. Dus behalve dat ik veel van onze kennis heb kunnen overbrengen, heb ik zelf ook aardig wat opgestoken van de uitwisseling. Ik denk er met veel plezier aan terug.”



## 4.8 Financiële ontwikkeling in 2010

Het boekjaar 2010 is afgesloten met een positief resultaat van € 5,3 mln., tegenover € 38,2 mln. in 2009. De sterke daling van het resultaat komt in belangrijke mate doordat de exploitatiebijdrage na de overdracht van de aandelen is afgekocht door de Provincie Zeeland. De huidige bijdrage is substantieel lager dan voorheen.

De Staat, de Provincie Zeeland en de WST zijn op 18 mei 2009 de Overeenkomst Westerscheldetunnel aangegaan met betrekking tot de verkoop van de aandelen van de Staat aan de Provincie Zeeland. Daarbij is tevens vastgelegd dat de Provincie Zeeland de verplichting overneemt van de Staat om een jaarlijkse exploitatiebijdrage ter beschikking te stellen aan de WST. De Provincie Zeeland en de WST hebben een regeling getroffen voor de afkoop van deze exploitatiebijdrage. De Provincie Zeeland heeft haar verplichting afgekocht tegen een eenmalige som van € 540 mln. terwijl gelijktijdig de aanwezige agioreserve van € 532 mln. is uitgekeerd aan de Provincie Zeeland als aandeelhouder. De consequentie van de afkoop komt tot uiting in aanzienlijk lagere bedrijfsopbrengsten. Vanaf 2010 tot en met 2033 valt de afkoopsom jaarlijks vrij ten gunste van de winst- en verliesrekening. Aangezien deze vrijval op lineaire wijze geschiedt, gaat het jaarlijks om hetzelfde bedrag, uiteraard rekening houdend met het einde van de exploitatieperiode op 14 maart 2033.

De kosten van de organisatie liggen voor een groot gedeelte vast en zijn in beperkte mate te beïnvloeden. De grootste kostenpost wordt gevormd door de afschrijvingen, die in sterke mate samenhangen met de bouwkosten van de tunnel. Deze worden in 30 jaar lineair afgeschreven.

De totale bedrijfslasten stijgen van € 44,4 mln. in 2009 tot € 46,1 mln. in 2010. Dit heeft voor een deel te maken met de hogere kosten voor instandhouding (onderhoud) van de tunnel. Deze kosten liggen voor de jaren 2003-2013 voor het overgrote deel vast en zijn gerelateerd aan de uitgevoerde onderhoudswerkzaamheden van het betreffende jaar en variëren daarom per jaar. Daarnaast stijgen de salariskosten in 2010. Dit heeft enerzijds te maken met het feit dat een aantal personeelsleden van de WST zich inzetten voor de BV KKS. Deze inzet wordt doorbelast waardoor er ook sprake is van hogere opbrengsten. Anderzijds wordt deze stijging veroorzaakt door het operationeel worden van Movenience en het vervangen van langdurig zieke medewerkers.

De totale investeringen in het boekjaar bedragen € 4,2 mln.. Dit is vrijwel gelijk aan vorig jaar. Voor de komende jaren wordt eveneens een grote omvang van de investeringen verwacht, gezien de werkzaamheden voor de verdubbeling van de toeleidende wegen naar de tunnel.

De liquide middelen zijn sterk gedaald vanwege de dividenduitkering van € 38,2 mln. aan de aandeelhouder en de investeringen, onder andere in de verdubbeling van de toeleidende wegen.



## 5. Jaarrekening 2010

### 5.1 Geconsolideerde balans per 31 december 2010

(voor winstbestemming)

Bedragen in euro's			
	ref.	2010	2009
<b>Vaste activa</b>	5.6.1	<b>589.592.942</b>	<b>606.208.680</b>
Immateriële vaste activa		3.471.925	2.096.568
Materiële vaste activa		585.742.595	603.714.987
Financiële vaste activa		378.422	397.125
<b>Vlottende activa</b>	5.6.2	<b>21.667.462</b>	<b>57.064.338</b>
Vorderingen		1.132.781	3.121.008
Liquide middelen		20.534.681	53.943.330
<b>Kortlopende schulden</b>	5.6.3	<b>31.407.847</b>	<b>11.708.453</b>
<b>Vlottende activa min kortlopende schulden (2-3)</b>		<b>-9.740.385</b>	<b>45.355.885</b>
<b>Totaal activa min kortlopende schulden (1+2)-3</b>		<b>579.852.557</b>	<b>651.564.565</b>
<b>Langlopende schulden</b>	5.6.4	<b>497.510.311</b>	<b>4.360.832</b>
<b>Voorzieningen</b>	5.6.5	<b>146.643</b>	<b>41.000</b>
<b>Groepsvermogen</b>	5.6.6	<b>82.195.603</b>	<b>647.162.733</b>
Eigen vermogen		81.837.839	646.826.825
Aandeel derden		357.764	335.908
<b>Totaal Langlopende Schulden, Voorzieningen en Eigen Vermogen</b>		<b>579.852.557</b>	<b>651.564.565</b>

### 5.2 Geconsolideerde resultatenrekening 2010

Bedragen in euro's			
	ref.	2010	2009
<b>Netto omzet</b>	5.7.1	<b>50.486.776</b>	<b>81.459.852</b>
Tolopbrengsten		27.208.205	26.441.511
Exploitatiebijdragen		23.278.571	55.018.341
Overige bedrijfsopbrengsten	5.7.2	844.650	440.604
<b>Totaal bedrijfsopbrengsten</b>		<b>51.331.426</b>	<b>81.900.456</b>
Salarissen, pensioenen en sociale lasten	5.7.3	4.585.795	3.983.868
Inhuur en uitzendkrachten		785.726	862.484
Afschrijvingen		26.919.661	26.630.935
Overige bedrijfskosten	5.7.4	13.820.671	12.940.069
<b>Totaal bedrijfslasten</b>		<b>46.111.853</b>	<b>44.417.356</b>
Saldo van de financiële baten en lasten	5.7.5	100.733	424.658
<b>Resultaat voor belastingen</b>		<b>5.320.306</b>	<b>37.907.758</b>
Belastingen	5.7.6	-18.703	155.927
<b>Resultaat na belastingen</b>		<b>5.301.603</b>	<b>38.063.685</b>
Resultaat aandeel derden	5.7.7	-21.856	182.221
<b>Netto resultaat na belastingen</b>		<b>5.279.747</b>	<b>38.245.906</b>

### 5.3 Geconsolideerd kasstroomoverzicht 2010

Bedragen in euro's		
	2010	2009
<b>Kasstroom uit operationele activiteiten</b>		
Resultaat voor belastingen	5.320.306	37.907.758
Aanpassingen voor:		
Afschrijvingen materiële vaste activa	26.919.660	26.630.935
Mutatie voorzieningen	105.643	5.300
	27.025.303	26.636.235
Veranderingen in werkkapitaal:		
Vorderingen	1.988.227	157.539
Kortlopende schulden	19.699.394	3.612.555
	21.687.621	3.770.094
<b>Kasstroom uit operationele activiteiten</b>	<b>54.033.230</b>	<b>68.314.087</b>
<b>Kasstroom uit investeringsactiviteiten</b>		
Investeringen immateriële vaste activa	-1.498.442	-1.392.365
Investeringen materiële vaste activa	-8.963.172	-3.007.325
Desinvestering materiële vaste activa	138.989	
	<b>-10.322.625</b>	<b>-4.399.690</b>
<b>Kasstroom uit financieringsactiviteiten</b>		
Mutatie langlopende schulden	493.149.479	-2.889.432
Betaald dividend	-38.245.906	-8.118.551
Uitbetaald agio	-532.022.827	0
	<b>-77.119.254</b>	<b>-11.007.983</b>
<b>Netto kasstroom</b>	<b>-33.408.649</b>	<b>52.906.415</b>
<b>Mutatie geldmiddelen</b>		
Geldmiddelen per 1 januari	53.943.330	1.036.915
Toename (afname) geldmiddelen	-33.408.649	52.906.415
<b>Geldmiddelen per 31 december</b>	<b>20.534.681</b>	<b>53.943.330</b>

### 5.4 Algemene toelichting

#### Algemeen

De activiteiten van de N.V. Westerscheldetunnel, gevestigd te Borssele aan de Westerscheldetunnelweg 1, bestaan uit het exploiteren en in stand houden van de Westerscheldetunnel inclusief de aansluitende wegen. Het exploiteren uit zich onder andere in het heffen van tol voor de passage door de Westerscheldetunnel. Er is een geautomatiseerde passage mogelijk door middel van de t-tag. Daarnaast is contante betaling mogelijk, alsmede het betalen met een aantal creditcards, tankpassen en met de Chipknip.

De geconsolideerde jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 BW en de stellige uitspraken van de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving, uitgegeven door de Raad voor de Jaarverslaggeving. De jaarrekening is opgesteld in euro's. In de balans en de resultatenrekening zijn referenties opgenomen. Met deze referenties wordt verwezen naar de toelichting.

#### Vergelijking voorgaand boekjaar

De gehanteerde grondslagen van waardering en resultaatbepaling zijn ongewijzigd ten opzichte van het voorgaande jaar. De economische levensduur van de t-tags is aangepast van 3 naar 5 jaar. Dit heeft een beperkte invloed gehad op het resultaat.

#### Consolidatie

In de consolidatie zijn de financiële gegevens van de WST en haar groeps-maatschappij Movenience B.V. opgenomen. De WST bezit 60% van de aandelen van Movenience. Groepsmaatschappij Movenience wordt voor 100% in de consolidatie betrokken. Het aandeel van derden in het groepsvermogen en in het resultaat worden afzonderlijk vermeld.

Intercompany transacties en resultaten en onderlinge vorderingen en schulden tussen de WST en Movenience worden geëlimineerd.

#### Toelichting op het kasstroomoverzicht

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

## Grondslagen voor waardering van activa en passiva

### Algemeen

Activa en passiva (met uitzondering van het groepsvermogen) worden gewaardeerd tegen de verkrijgings- of vervaardigingsprijs. Indien geen specifieke waarderingsgrondslag is vermeld, vindt waardering plaats tegen de verkrijgingsprijs.

### Immateriële vaste activa

Het betreft hier de uitgaven in het kader van aanschaf van software en bijkomende projectkosten van het Transaction Information and Processing System, kortweg TIPS genoemd. Zij worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs plus bijkomende kosten.

### Materiële vaste activa

De aanleg van de Westerscheldetunnel en de toeleidende wegen wordt gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs plus bijkomende kosten onder aftrek van lineaire afschrijvingen gedurende een periode van dertig jaar. Tijdens de bouwfase van de Westerscheldetunnel werd het saldo van alle uitgaven en inkomsten toegerekend aan de aanleg van de tunnel. Voor de balans betekende dit dat het saldo werd geactiveerd als materiële vaste activa, onder de post 'tunnel, toeleidende wegen en aansluitende werken'. Tot aan de openstelling per 14 maart 2003 werd hierop niet afgeschreven.

Gebouwen en overige vaste activa worden gewaardeerd tegen verkrijgings- of vervaardigingsprijs onder aftrek van lineaire afschrijvingen gedurende de geschatte economische levensduur tenzij daardoor de boekwaarde op de einddatum (14 maart 2033) groter is dan € 1. In die gevallen wordt afgeschreven tot de einddatum. De vaste activa welke nog in uitvoering zijn worden apart gerubriceerd. Over deze laatste categorie wordt pas afgeschreven als het actief gereed en in gebruik genomen is.

Voor (groot) onderhoud is, tegelijk met de ondertekening van de overeenkomst voor de bouw van de tunnel en aanvullende werken, een tienjarig onderhoudscontract gesloten met een aannemerscombinatie, er worden volgens een vooraf bepaald schema onderhoudswerkzaamheden verricht en termijnbetalingen gedaan. Kosten van (groot) onderhoud aan de tunnel en de bedrijfsgebouwen worden verantwoord in de resultatenrekening.

### Deelnemingen

Deelnemingen in groepsmaatschappijen en overige deelnemingen waarin invloed van betekenis kan worden uitgeoefend, worden gewaardeerd volgens de nettovermogenswaarde methode. Invloed van betekenis wordt in ieder geval verondersteld aanwezig te zijn bij het kunnen uitbrengen van 20% of meer van de stemrechten.

De nettovermogenswaarde wordt berekend volgens de grondslagen die gelden voor deze jaarrekening. Indien de waardering van een deelneming volgens de nettovermogenswaarde negatief is, wordt deze op nihil gewaardeerd. Indien en voor zover de WST in deze situatie geheel of gedeeltelijk instaat voor de schulden van de deelneming, dan wel het stellige voornemen heeft de deelneming tot betaling van haar schulden in staat te stellen, wordt een voorziening getroffen.

### Latente belastingen

Latente belastingvorderingen en -verplichtingen worden opgenomen voor tijdelijke verschillen tussen de waarde van de activa en passiva volgens fiscale voorschriften enerzijds en de in deze jaarrekening gevolgde waarderingsgrondslagen anderzijds. De berekening van de latente belastingvorderingen en -verplichtingen geschiedt tegen de op het einde van het verslagjaar geldende belastingtarieven. Belastinglatenties worden gewaardeerd op nominale waarde.

### Vorderingen

Vorderingen en overlopende activa worden gewaardeerd op nominale waarde onder aftrek van noodzakelijk geachte voorzieningen voor oninbaarheid.

### Liquide middelen

Liquide middelen bestaan uit kas- en banktegoeden en worden gewaardeerd op nominale waarde. De WST neemt sinds 1 januari 2003 deel aan het schatkistbankieren als Rechtspersoon met een Wettelijke Taak (RWT) die met hun publieke liquide middelen verplicht deelnemen aan schatkistbankieren.

### Langlopende schulden

Langlopende schulden worden bij de eerste waardering 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.

### Voorzieningen

Voorzieningen worden gevormd voor in rechte afdwingbare of feitelijke verplichtingen die op de balansdatum bestaan en waarbij het waarschijnlijk is dat een uitstroom van middelen noodzakelijk is en waarvan de omvang op betrouwbare wijze in te schatten.

### Aandeel derden

Het aandeel derden als onderdeel van het groepsvermogen wordt gewaardeerd tegen het bedrag van het netto belang in de desbetreffende groepsmaatschappij.

### Operationele leasing

Leasecontracten waarbij een groot deel van de voor- en nadelen verbonden aan het eigendom niet bij de vennootschap ligt, worden verantwoord als operationele leasing. Verplichtingen uit hoofde van operationele leasing worden, rekening houdend met ontvangen vergoedingen van de lessor, op lineaire basis verwerkt in de resultatenrekening over de looptijd van het contract.

## Grondslagen voor bepaling van het resultaat

### Algemeen

Het resultaat wordt bepaald als het verschil tussen de opbrengstwaarde van de tunnelpassages, de exploitatiebijdragen en de kosten en andere lasten over het jaar. De resultaten op transacties worden verantwoord in het jaar waarin zij zijn gerealiseerd, verliezen reeds zodra zij voorzienbaar zijn.

### Tolopbrengsten

Tolopbrengsten omvat de opbrengsten uit passages van vervoersmiddelen gedurende het verslagjaar inclusief kortingen in verband met abonnementen en dergelijke.

### Exploitatiebijdragen

Met de aankoop van de 95,4% aandelen die het Rijk in de WST had, heeft de Provincie Zeeland in 2009 100% van de aandelen in de WST in bezit gekregen. Gelijktijdig heeft de Provincie Zeeland de jaarlijkse exploitatiebijdrage aan de WST vanaf 2010 afgekocht tegen een eenmalige som van € 540 mln. Vanaf 2010 tot en met 2033 valt de afkoopsom jaarlijks vrij ten gunste van de winst- en verliesrekening.

### Kosten

De kosten worden bepaald op historische basis en toegerekend aan het verslagjaar waarop zij betrekking hebben. De afschrijvingen op de Westerscheldetunnel worden gebaseerd op een exploitatieduur van dertig jaar vanaf 14 maart 2003. Op overige vaste activa wordt lineair afgeschreven op basis van de verkrijgings- of vervaardigingsprijs. De afschrijvingstermijn van overige activa varieert van drie tot twintig jaar, afhankelijk van de geschatte economische levensduur van het actief.

### Financiële baten en lasten

De renteopbrengsten worden tijdsevenredig verwerkt, rekening houdend met de effectieve rentevoet van de desbetreffende activa en passiva.

### Belastingen

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

## 5.5 Financiële instrumenten

### Valutarisico

De WST kent door haar specifieke werkzaamheden geen valutarisico van betekenis.

### Renterisico

De vennootschap kent geen rentedragende vorderingen. Een deel van de kort- en langlopende schulden is rentedragend met een vaste rente, waardoor er geen risico bestaat op fluctuaties van de rente op langere termijn.

### Kredietrisico

De WST kent geen grote concentraties van kredietrisico. Opbrengsten worden gerealiseerd tegen contante betaling of met behulp van de 't-tag' waarvoor geldt dat klanten vooruit moeten betalen. Binnen de organisatie zijn maatregelen getroffen die voorkomen dat gebruikers van de t-tag kunnen blijven passeren wanneer hun uitstaande saldo een bepaalde grens onderschrijft.

## 5.6 Toelichting op de geconsolideerde balans

### 5.6.1 Vaste activa - immateriële vaste activa

De immateriële vaste activa betreffen vooral de uitgaven aan het backoffice systeem voor de t-tagtransacties (TIPS) inclusief de daaraan verbonden website voor het deel dat gebruikt wordt in combinatie met TIPS.

Bedragen in euro's			
Immateriële vaste activa	TIPS	Activa in uitvoering	Totalen
<b>1 januari 2010</b>			
Verkrijgingsprijs	0	2.096.568	2.096.568
Cumulatieve waardeverminderingen en afschrijvingen	0	0	0
<b>Boekwaarde</b>	<b>0</b>	<b>2.096.568</b>	<b>2.096.568</b>
<b>Mutaties 2010</b>			
Investeringen	1.409.670	88.772	<b>1.498.442</b>
Verkrijgingsprijs desinvesteringen	2.036.676	-2.036.676	<b>0</b>
Afschrijvingen	-123.085	0	<b>-123.085</b>
	<b>3.323.261</b>	<b>-1.947.904</b>	<b>1.375.357</b>
<b>31 december 2010</b>			
Verkrijgingsprijs	3.446.346	148.664	3.595.010
Cumulatieve waardeverminderingen en afschrijvingen	-123.085	0	-123.085
<b>Boekwaarde</b>	<b>3.323.261</b>	<b>148.664</b>	<b>3.471.925</b>

De investeringen in TIPS worden in 7 jaar afgeschreven.

Het totaal van de investeringen in immateriële vaste activa in 2010 bedraagt € 1,5 mln.. Dit betreft met name uitgaven voor TIPS.

## Vaste activa - materiële vaste activa

Het actief 'Tunnel' betreft de totale bouwkosten van de Westerscheldetunnel met bijbehorende werken. Verder wordt een onderscheid gemaakt in investeringen in 'Gebouwen', 'Overige vaste activa' en 'Activa in uitvoering'. In de navolgende tabel is het verloop van de totale post materiële vaste activa weergegeven:

Bedragen in euro's					
Materiële vaste activa	Tunnel	Gebouwen	Overige vaste activa	Activa in uitvoering	Totalen
<b>1 januari 2010</b>					
Verkrijgingsprijs	770.031.943	2.260.512	2.039.739	6.093.341	780.425.535
Cumulatieve waardeverminderingen en afschrijvingen	-174.710.846	-415.128	-1.584.574	-	-176.710.548
<b>Boekwaarde</b>	<b>595.321.097</b>	<b>1.845.384</b>	<b>455.165</b>	<b>6.093.341</b>	<b>603.714.987</b>
<b>Mutaties 2010</b>					
Investeringen	1.221.967	0	3.565.673	4.175.532	<b>8.963.172</b>
Verkrijgingsprijs desinvestering			-722.791		<b>-722.791</b>
Cumulatieve waardevermindering desinvestering	-	-	583.803		<b>583.803</b>
Afschrijvingen	-26.159.222	-91.362	-545.992		<b>-26.796.576</b>
	<b>-24.937.255</b>	<b>-91.362</b>	<b>2.880.693</b>	<b>4.175.532</b>	<b>-17.972.392</b>
<b>31 december 2010</b>					
Verkrijgingsprijs	771.253.910	2.260.512	4.882.622	10.268.873	788.665.917
Cumulatieve waardeverminderingen en afschrijvingen	-200.870.068	-506.490	-1.546.762	0	-202.923.320
<b>Boekwaarde</b>	<b>570.383.842</b>	<b>1.754.022</b>	<b>3.335.860</b>	<b>10.268.873</b>	<b>585.742.595</b>

Het afschrijvingspercentage van de tunnel en gebouwen is jaarlijks 3,33% tenzij door dit percentage de boekwaarde op de einddatum van de WST groter is dan € 1. In dat geval wordt afgeschreven tot de einddatum (14 maart 2033). Bij de overige vaste activa worden verschillende afschrijvingstermijnen (variërend van 5 tot 20%) toegepast.

Het totaal van de investeringen in materiële vaste activa in 2010 bedraagt € 9,0 mln. Dit betreft onder andere uitgaven voor de kosten van de verdubbeling van het noordelijke wegtracé, de 2e bediening, de verdubbeling van de overkluizing van kabels en leidingen aan de zuidzijde en het modificeren van het besturingssysteem van de tunnel.

Ultimo 2010 is er € 10,3 mln. aan activa in uitvoering. Dit betreft voor € 8,3 mln. de verdubbeling van het noordelijk wegtracé welke in 2011 gereed zal komen.

## Vaste activa - financiële vaste activa

Het verloop van de financiële vaste activa kan als volgt worden gespecificeerd:

Bedragen in euro's	
Latente belastingvorderingen	
<b>Stand per 1 januari 2010</b>	397.125
Compensabele verliezen Movenience	-18.703
<b>Stand per 31 december 2010</b>	<b>378.422</b>

De latente belastingvorderingen hebben betrekking op compensabele verliezen ad. € 1.557.353 over de jaren 2007 tot en met 2009. Op basis van een meerjarenbegroting waarin alleen rekening is gehouden met de opbrengsten uit de huidige activiteiten is de verwachting zodanig dat deze compensabele verliezen binnen de geldende wettelijke termijnen verrekend kunnen worden. Voor de berekening van de latentie is het belastingtarief ultimo 2010 (25,5%) toegepast.

## 5.6.2 Vlottende activa - Vorderingen

Een specificatie van de 'Vorderingen' staat in onderstaande tabel.

Bedragen in euro's		
Vorderingen	31-12-2010	31-12-2009
Debiteuren	286.243	978.692
Te ontvangen rente	80.901	224.592
Vooruitbetaalde bedragen	47.137	180.328
Omzetbelasting in schuld tegoeden op t-tag	622.684	606.247
Te ontvangen bedragen	95.816	203.249
Overlopende activa	0	927.900
<b>Totaal</b>	<b>1.132.781</b>	<b>3.121.008</b>

Onder 'Overlopende activa' zijn in 2009 anticiperende grondaankopen ten behoeve van de aanleg van de Sluiskiltunnel opgenomen. Deze gronden zijn in december 2010 overgedragen aan de Provincie Zeeland.

## Vlottende activa - Liquide middelen

Het saldo 'Liquide middelen' bestaat uit de kas- en banksaldi en wordt gewaardeerd tegen nominale waarde. Op 31 december 2010 was bij het Agentschap van het Ministerie van Financiën een bedrag van € 18 mln. op een drietal depositorekeningen geplaatst. De deposito's hebben allemaal een looptijd korter dan 1 jaar.

### 5.6.3 Kortlopende schulden

Schulden die op korte termijn door derden opeisbaar zijn, zijn als volgt te specificeren:

Bedragen in euro's	31-12-2010	31-12-2009
<b>Kortlopende schulden</b>		
Aflossingsverplichting leningen	886.507	3.602.738
Vooruit ontvangen exploitatiebijdrage Provincie	23.278.571	0
Nog niet verbruikte tegoeden op t-tags van klanten	3.899.970	3.797.021
Borgsommen	0	665.020
Crediteuren	1.350.481	680.840
Belastingen en premies sociale verzekeringen	192.312	811.113
Te betalen pensioenpremie	45.962	47.448
Overige schulden	1.754.044	2.104.273
<b>Totaal</b>	<b>31.407.847</b>	<b>11.708.453</b>

Onder 'Aflossingsverplichting leningen' zijn in 2010 de aflossing aan Zeeland Seaports en de aflossing van Movenience aan Brisa International SGPS SA opgenomen.

De Provincie Zeeland en de WST hebben een overeenkomst gesloten voor de afkoop van de exploitatiebijdrage tegen een eenmalige som van € 540 mln. Deze vrijval geschiedt op lineaire wijze. De post 'Vooruit ontvangen exploitatiebijdrage Provincie' betreft het deel wat in 2011 vrijvalt.

In tegenstelling tot voorgaande jaren is de post 'Nog niet verbruikte tegoeden op t-tags van klanten' weergegeven inclusief BTW. De vergelijkende cijfers van 2009 zijn eveneens aangepast.

De post 'Borgsommen' bestaat ultimo 2009 uit de door klanten betaalde borg voor 66.502 t-tags à € 10 per t-tag. Voorafgaand aan de overdracht van t-tag-saldi aan Movenience (maart 2010) is deze borg door WST aan alle klanten terugbetaald.

Door de vennootschap zijn geen (on)voorwaardelijke zakelijke zekerheden gesteld aan haar schuldeisers voor de aflossing van de schulden.

### 5.6.4 Langlopende schulden

Bedragen in euro's	31-12-2010	31-12-2009
<b>Langlopende schulden</b>		
Lening Zeeland Seaports	4.067.454	4.360.832
Vooruit ontvangen exploitatiebijdrage Provincie Zeeland	493.442.857	0
<b>Totaal</b>	<b>497.510.311</b>	<b>4.360.832</b>

De lening van Zeeland Seaports is tijdens de bouwfase aangewend voor de aanleg van de Verbeterde Ontsluiting van het Sloegebied. Over het uitstaande saldo is een rente van 5% verschuldigd, die wordt toegevoegd aan het saldo. Aflossingen vinden plaats op basis van de mate van het gebruik van de ontsluiting. De op grond hiervan over het afgelopen boekjaar verschuldigde aflossing (€ 513.649) is opgenomen onder kortlopende schulden. De terugbetalingsverplichting eindigt in ieder geval in 2020.

De Provincie Zeeland heeft haar verplichting met betrekking tot de exploitatiebijdrage in 2010 afgekocht tegen een eenmalige som van € 540 mln. Vanaf 2010 tot en met 2033 valt de afkoopsom jaarlijks vrij ten gunste van de winst- en verliesrekening. Aangezien deze vrijval op lineaire wijze geschiedt, gaat het jaarlijks om hetzelfde bedrag.

### 5.6.5 Voorzieningen

Sinds 2006 is er een voorziening gevormd voor toekomstige jubileumuitkeringen aan personeel, dat 12,5 respectievelijk 25 jaar in dienst van de WST is. Onttrekkingen hieraan hebben in het boekjaar niet plaatsgevonden. Per ultimo 2010 is tevens een voorziening 'langdurig zieke werknemers' gevormd.

Bedragen in euro's	Jubilea	Langdurig zieken	Totaal
<b>Stand per 1 januari 2010</b>	<b>41.000</b>	<b>0</b>	<b>41.000</b>
Dotaties	2.000	103.643	105.643
Onttrekking	0	0	0
<b>Mutaties in 2010</b>	<b>2.000</b>	<b>103.643</b>	<b>105.643</b>
<b>Stand per 31 december 2010</b>	<b>43.000</b>	<b>103.643</b>	<b>146.643</b>

De voorziening jubilea heeft een looptijd langer dan een jaar, de voorziening langdurig zieken heeft een looptijd korter dan 1 jaar

### 5.6.6 Groepsvermogen

Het eigen vermogen wordt in de toelichting op de balans in de enkelvoudige jaarrekening nader toegelicht. Het 'Aandeel derden' op de balans bestaat uit het aandeel van de aandeelhouder Brisa International SGPS SA (40%) in de nettovermogenswaarde van de groepsmaatschappij.



## 5.7 Toelichting op de geconsolideerde resultatenrekening

### 5.7.1 Netto omzet

De stijging van het aantal passages met 1,1% komt vrijwel uitsluitend voor rekening van personenauto's. De gemiddelde opbrengst per passages stijgt van € 4,81 in 2009 naar € 4,90 in 2010.

Categorie	Voertuig	Aantal gerealiseerd 2010	Aantal gerealiseerd 2009	Omzet 2010 in euro's	Omzet 2009 in euro's
1	motor, personenauto	1.587.862	1.625.641	6.228.961	6.162.040
1 (t-tag)	cat. 1 met abonnement	3.176.225	3.076.419	10.008.175	9.564.917
2	cat. 1 met aanhanger	55.361	58.088	323.849	334.594
2 (t-tag)	cat. 2 met abonnement	69.008	73.829	324.744	341.226
3	vrachtwagens, bussen	55.304	54.674	777.344	754.849
3 (t-tag)	cat. 3 met abonnement	160.723	156.660	1.836.833	1.764.071
4	cat. 3 met aanhanger	142.754	138.177	2.819.959	2.649.743
4 (t-tag)	cat. 4 met abonnement	310.247	313.264	4.888.340	4.870.071
<b>Totale</b>		<b>5.557.484</b>	<b>5.496.752</b>	<b>27.208.205</b>	<b>26.441.511</b>

### 5.7.2 Overige bedrijfsopbrengsten

Bedragen in euro's		2010	2009
Overige bedrijfsopbrengsten			
Doorberekende salariskosten B.V. KKS		622.927	356.513
Overige opbrengsten		221.723	84.091
<b>Totaal</b>		<b>844.650</b>	<b>440.604</b>

### 5.7.3 Salarissen, pensioenen en sociale lasten

Onderstaand de specificatie van de kosten voor salarissen, pensioenen en sociale lasten in 2010:

Bedragen in euro's		2010	2009
Salarissen, pensioenen, sociale lasten			
Salarissen		3.334.712	2.968.593
Sociale lasten		430.452	387.578
Pensioenlasten		374.041	356.811
Overige personeelskosten		446.590	270.886
<b>Totaal</b>		<b>4.585.795</b>	<b>3.983.868</b>

In 2010 zijn gemiddeld 60,5 fte werkzaam bij de WST (2009 57,9 fte). Hiervan zijn 11,1 fte (2009 8,9 fte) ingehuurd.

### Pensioenlasten:

De WST heeft voor haar werknemers een toegezegd-pensioenregeling. Hiervoor in aanmerking komende werknemers hebben op de pensioengerechtigde leeftijd recht op een pensioen welke afhankelijk is van leeftijd, salaris en dienstjaren. De regeling is ondergebracht bij het bedrijfstakpensioenfonds ABP. De WST heeft deze toegezegd-pensioenregeling bij het ABP in de jaarrekening verwerkt als zou sprake zijn van een toegezegde bijdrageregeling. WST heeft geen verplichting tot het voldoen van aanvullende bijdragen in geval van een tekort bij ABP, anders dan het voldoen van hogere toekomstige premies.

### Beloning Directie en Raad van Commissarissen:

De variabele beloning van de directie wordt vanaf 2008 vastgesteld in het jaar opvolgend aan het boekjaar. De in dit verslag opgenomen variabele beloning betreft dan ook de afrekening van 2009.

Bedragen in euro's		Vast salaris en vergoedingen	Variabele beloning	Pensioen & sociale lasten	Totaal
Naam	Functie				
drs. H.T.W.J.M. Schoenmakers MMO	Algemeen Directeur	112.666	10.473	21.250	144.389
Bedragen in euro's		Vast salaris en vergoedingen	Sociale lasten	Totaal	Aftredend per:
Naam	Functie				
ir. D. Luteijn	Voorzitter RvC	13.174		13.174	01-01-2015
P.E.P. Kwekkeboom-Janse	Lid RvC	8.030		8.030	01-01-2015
drs. W.L. Moerman	Lid RvC	8.592	390	8.982	01-10-2013
ir. J.C. Huis in 't Veld	Lid RvC	8.414		8.414	28-05-2012
E.P.H. Kerckhaert	Lid RvC	8.073	390	8.463	01-01-2014
<b>Totaal Raad van Commissarissen</b>		<b>46.283</b>	<b>780</b>	<b>47.063</b>	

### 5.7.4 Overige bedrijfskosten

Deze zijn als volgt te specificeren:

Bedragen in euro's		2010	2009
Overige bedrijfskosten			
In stand houden		10.961.923	10.228.068
Marketing & Communicatie		349.269	381.234
Informatievoorziening		672.405	874.611
Algemene kosten		1.837.074	1.456.156
<b>Totaal</b>		<b>13.820.671</b>	<b>12.940.069</b>

## In stand houden

Voor het onderhoud aan de Westerscheldetunnel is voor de eerste tien jaar na opening een contract afgesloten met een aannemerscombinatie. Het betreft de uitwerking van een onderhoudsplan met jaarlijks deels verschillende activiteiten en als gevolg daarvan wisselende lasten. De hieraan gerelateerde uitgaven vormen de belangrijkste post binnen deze kostensoort. Daarnaast omvat dit ook kleinere onderhoudsuitgaven aan gebouwen, de aanschaf van reserveonderdelen voor het tolsysteem, bergingskosten, kosten in verband met schades en gereedschappen.

## Algemene kosten

Een wijziging in de strategie van Movenience, waarbij de focus op Zeeland en het leveren van een toegevoegde waarde voor t-tag klanten is komen te liggen, heeft ertoe geleid dat het project 'Spitsscoren A15' waarin Movenience deelnemer was in 2010 is afgestoten. De financiële consequenties hiervan zijn opgenomen onder de algemene kosten. Een gevolg van deze strategische keuze is ook dat Nedmobiel in 2010 haar belang in Movenience van 10% heeft verkocht aan Brisa International SGPS SA.

### 5.7.5 Saldo van de financiële baten en lasten

Onder deze noemer worden de indexering van de schuld aan Zeeland Seaports (€ 0,24 mln.) en de ontvangen rente van de banken (€ 0,67 mln.) verantwoord.

### 5.7.6 Belastingen

De WST is vrijgesteld van vennootschapsbelasting. De winst van Movenience in het boekjaar kan worden gecompenseerd met eerdere verliezen. Daardoor wijkt de belastingdruk in 2010 af van de nominale belastingdruk van 25,5%.

### 5.7.7 Aandeel derden

Het aandeel derden betreft het aandeel van de andere aandeelhouder in het resultaat van Movenience B.V. over 2010.

### 5.7.8 Honoraria accountant

Onderstaande honoraria betreffen uitsluitend de werkzaamheden die bij de vennootschap en de in de consolidatie betrokken maatschappij zijn uitgevoerd door accountantsorganisaties en externe accountants zoals bedoeld in art. 1, lid 1 Wta (Wet toezicht accountantsorganisaties).

Bedragen in euro's		
Honoraria accountant	2010	2009
Controle van de jaarrekening	83.185	85.985
Andere controlewerkzaamheden	6.570	0
Fiscale advisering	2.900	3.028
Andere niet-controlediensten	54.018	48.858
<b>Totaal</b>	<b>146.673</b>	<b>137.871</b>

## 5.8 Niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen

### Hypotheek

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

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

### Overeenkomst Westerscheldetunnel

In de in het kader van de aandelenoverdracht in 2009 afgesloten 'Overeenkomst Westerscheldetunnel' zijn nadere afspraken gemaakt over de voorwaarden waaronder overdracht van de WST aan de Staat plaats moet gaan vinden. Daarbij wordt er van uit gegaan dat de overdracht van de infrastructuur plaatsvindt bij het vervallen van de Tunnelwet en dat de Staat 10 jaar voor overdracht inzicht krijgt in de onderhoudsplannen van de WST. Daarna zal de Staat in de periode vanaf 8 jaar voor overdracht bijdragen in de kosten van grote investeringen en/of vervangingen (minimale omvang € 0,5 mln.), op basis van de bedrijfseconomische restlevensduur van de investering na het overdrachtsmoment.

### Investeringsverplichtingen

In het kader van de voorbereiding van de verdubbeling van de op de tunnel aansluitende wegen, zijn een aantal contracten voor een totaal bedrag van € 1,8 mln. afgesloten.

### Sluiskiltunnel

Op 26 april 2010 is tussen de WST en de B.V. KKS een Memorandum of Understanding (MUO) ondertekend. De MOU vormt het uitgangspunt voor nader af te sluiten overeenkomsten tussen de WST en KKS zoals bijvoorbeeld het bepalen van de projectgrenzen, het voorzien in of aanbrengen van technische voorzieningen en het vormgeven van afspraken met betrekking tot beheer, onderhoud en het verkeers- en incidentmanagement. Op 7 december zijn met de KKS twee overeenkomsten gesloten. In de eerste overeenkomst wordt de verplichting van de WST tot het realiseren van een ongelijkvloerse kruising aansluitend op de N61 door de KKS overgenomen. De waarde van het overnemen van de verplichting is door de partijen vastgesteld op € 5,4 mln. In een tweede overeenkomst zijn de projectgrenzen bepaald en zijn afspraken gemaakt over natuurcompensatie. Deze tweede overeenkomst resulteert per saldo in een verplichting van de WST aan de KKS van € 0,7 mln.

### Onderhoudsverplichtingen

Voor het 'In stand houden' van de activa zijn verplichtingen aangegaan betreffende het onderhoud van de installaties, wegen en kunstwerken en de tunnel (€ 15,0 mln., prijspeil 1996). Dit betreft de onderhoudsovereenkomst met KMW vanaf 2011 tot en met maart 2013.

### Overige verplichtingen

Voor de vervanging van de IT-infrastructuur zijn verplichtingen aangegaan ter grootte van € 0,6 mln.. De overige verplichtingen bestaan hoofdzakelijk uit schoonmaakkosten, verzekeringen, de ontwikkeling van TIPS release 2 en het leasen van bedrijfsauto's. In totaal gaat het om een bedrag van € 1,5 mln.. Het merendeel van deze verplichtingen kent een looptijd van korter dan vijf jaar.

## 5.9 Enkelvoudige jaarrekening: balans per 31 december 2010

(voor winstbestemming)

Bedragen in euro's			
	ref.	2010	2009
<b>Vaste activa</b>		<b>585.734.513</b>	<b>603.862.990</b>
Materiële vaste activa		585.197.867	603.359.128
Deelnemingen	5.11.1	536.646	503.862
<b>Vlottende activa</b>		<b>20.744.177</b>	<b>58.391.124</b>
Vorderingen		1.201.606	2.438.203
Vorderingen op deelnemingen		610.093	2.098.858
Liquide middelen		18.932.478	53.854.063
<b>Kortlopende schulden</b>		<b>26.983.897</b>	<b>11.025.457</b>
<b>Vlottende activa min kortlopende schulden</b>		<b>-6.239.720</b>	<b>47.365.667</b>
<b>Totaal activa min kortlopende schulden</b>		<b>579.494.793</b>	<b>651.228.657</b>
<b>Langlopende schulden</b>		<b>497.510.311</b>	<b>4.360.832</b>
<b>Vorzieningen</b>		<b>146.643</b>	<b>41.000</b>
<b>Eigen vermogen</b>	5.11.2	<b>81.837.839</b>	<b>646.826.825</b>
Gestort en opgevraagd kapitaal		76.140.000	76.140.000
Agio		0	532.022.827
Wettelijke reserves		418.092	418.092
Onverdeelde winst		5.279.747	38.245.906
<b>Totaal Langlopende Schulden, Voorzieningen en Eigen Vermogen</b>		<b>579.494.793</b>	<b>651.228.657</b>

## 5.10 Enkelvoudige jaarrekening: resultatenrekening 2010

(voor winstbestemming)

Bedragen in euro's		
	2010	2009
<b>Netto omzet</b>	<b>50.486.776</b>	<b>81.459.852</b>
Tolopbrengsten	27.208.205	26.441.511
Exploitatiebijdragen	23.278.571	55.018.341
Overige bedrijfsopbrengsten	992.719	658.944
<b>Totaal bedrijfsopbrengsten</b>	<b>51.479.494</b>	<b>82.118.796</b>
Salarissen, pensioenen en sociale lasten	4.348.265	3.927.548
Inhuur en uitzendkrachten	709.227	584.018
Afschrijvingen	26.733.060	26.629.954
Overige bedrijfskosten	14.580.992	12.923.551
<b>Totaal bedrijfslasten</b>	<b>46.371.545</b>	<b>44.065.071</b>
Saldo van de financiële baten en lasten	139.012	465.513
Aandeel in winst/verlies van deelnemingen	32.784	-273.332
<b>Resultaat voor belastingen</b>	<b>5.279.747</b>	<b>38.245.906</b>
Belastingen	0	0
<b>Resultaat na belastingen</b>	<b>5.279.747</b>	<b>38.245.906</b>

## 5.11 Toelichting op de balans en resultatenrekening van de enkelvoudige jaarrekening

De enkelvoudige jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met de wettelijke bepalingen van Titel 9 Boek 2 BW en de stellige uitspraken van de Richtlijnen voor de Jaarverslaggeving, uitgegeven door de Raad voor de Jaarverslaggeving.

De grondslagen van waardering en van resultaatbepaling voor de enkelvoudige jaarrekening en de geconsolideerde jaarrekening zijn gelijk. Deelnemingen in groepsmaatschappijen worden gewaardeerd volgens de netto vermogenswaarde in overeenstemming met paragraaf 3.4 van de geconsolideerde jaarrekening. Voor de grondslagen van de waardering van activa en passiva en voor de bepaling van het resultaat wordt verwezen naar de opgenomen toelichting op de geconsolideerde balans en winst- en verliesrekening.

### Vorderingen op deelnemingen

De onder financiële vaste activa opgenomen vorderingen worden gewaardeerd tegen de reële waarde van het verstrekte bedrag, gewoonlijk de nominale waarde, onder aftrek van noodzakelijk geachte voorzieningen.

### 5.11.1 Deelneming Movenience B.V.

Op 21 juni 2007 is dochteronderneming Movenience B.V., statutair gevestigd te Borssele, opgericht. Movenience is een samenwerkingsverband tussen de WST (60%) en het Portugese Brisa International SGPS SA (40%).

Bedragen in euro's	
<b>Deelnemingen</b>	
Stand per 1 januari 2010	503.862
Investerings	-
Resultaat deelnemingen 2010	32.784
<b>Stand per 31 december 2010</b>	<b>536.646</b>

### 5.11.2 Eigen vermogen

Het maatschappelijk kapitaal van de WST bedraagt € 90 mln., opgebouwd uit twee miljoen (gewone) aandelen met een nominale waarde van € 45 per stuk. Hiervan is per 31 december 2009 € 76.140.000 geplaatst en volgestort. Alle geplaatste en volgestorte aandelen zijn in handen van de Provincie Zeeland.

De 'Wettelijke reserves' zijn ontstaan naar aanleiding van de invoering van de euro. De aandelen zijn destijds geconverteerd van 100 gulden per stuk naar € 45 per stuk. Voor het ontstane verschil is een niet uitkeerbare reserve als bedoeld in artikel 67a, derde lid, van boek 2 van het Burgerlijk Wetboek gevormd.

Het saldo van 'Agio' bestaat uit het door de aandeelhouders, tijdens de bouw van de Westerscheldetunnel gestorte bedrag aan agio (€ 689 mln.) minus de tot en met 2009 uitgekeerde agio. In 2010 is de gehele agio uitgekeerd aan de aandeelhouder.

Het verloop van het eigen vermogen gedurende 2009 en 2010 is als volgt:

Bedragen in euro's					
	Gestort en opgevraagd kapitaal	Agio	Wettelijke reserves	Onverdeelde winst	Totaal
<b>Per 31 december 2008</b>	<b>76.140.000</b>	<b>532.022.827</b>	<b>418.092</b>	<b>8.118.551</b>	<b>616.699.470</b>
Uitkering agio					
Resultaat boekjaar 2009				38.245.906	38.245.906
Uitkering dividend 2008				-8.118.551	-8.118.551
<b>Per 31 december 2009</b>	<b>76.140.000</b>	<b>532.022.827</b>	<b>418.092</b>	<b>38.245.906</b>	<b>646.826.825</b>
Uitkering agio					
		-532.022.827			-532.022.827
Resultaat boekjaar 2010				5.279.747	5.279.747
Uitkering dividend 2009				-38.245.906	-38.245.906
<b>Per 31 december 2010</b>	<b>76.140.000</b>	<b>0</b>	<b>418.092</b>	<b>5.279.747</b>	<b>81.837.839</b>

### 5.12 Niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen

#### Aansprakelijkheid bij een fiscale eenheid

De WST vormt met Movenience een fiscale eenheid voor de omzetbelasting. Op grond van de standaardvoorwaarden zijn WST en de dochteronderneming ieder hoofdelijk aansprakelijk voor door de combinatie verschuldigde belasting.

#### Concessieovereenkomst

Met Movenience is in 2010 een vijfjarige concessieovereenkomst overeengekomen waarin is opgenomen dat, na overdracht van de t-tags aan Movenience, er door de WST € 0,437 (in prijspeil 2010) per passage met een t-tag aan Movenience vergoed wordt. Tegenover deze vergoeding staan lagere uitvoeringskosten aan de zijde van de WST.

### 5.13 Verbonden partijen

De transacties tussen de WST en de met haar verbonden partij Movenience bestaan in 2010 uit een doorbelasting van kosten voor management, een aantal werkplekken en automatiseringskosten. Dit is overeengekomen in de 'Joint venture Agreement' welke bij de oprichting van Movenience tussen de aandeelhouders is gesloten.

Bedragen in euro's	
<b>Doorbelasting kosten</b>	
Personeelskosten	174.914
Werkplekken en automatisering	34.164
Interest	50.720
<b>Totaal</b>	<b>259.798</b>

#### Borssele 24 maart 2011

#### Directie N.V. Westerscheldetunnel

drs. H.T.W.J.M. Schoenmakers MMO

#### Raad van Commissarissen

ir. D. Luteijn

ir. J.C. Huis in 't Veld

dhr. E.P.H. Kerkhaert

mw. P.E.P. Kwekkeboom-Janse

drs. W.L. Moerman

## 6. Overige gegevens

### 6.1 Winstbestemming

De statutaire regeling voor de winstbestemming is als volgt (artikel 30 statuten):

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

Het saldo van de winstreserve op de geconsolideerde balans per 31 december 2010 is als volgt te specificeren:

Bedragen in euro's	
<b>Winstreserve</b>	
Winstreserve per 31-12-2009	38.245.906
Uitkering dividend 2009 (in 2010)	-38.245.906
Resultaat 2010	5.279.747
<b>Winstreserve per 31-12-2010</b>	<b>5.279.747</b>

De directie stelt voor de gehele winstreserve van € 5.279.747 uit te keren.

## 7. Accountantsverklaring



### Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

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

#### Verklaring betreffende de jaarrekening

Wij hebben de in dit jaarverslag opgenomen jaarrekening 2010 van N.V. Westerscheldetunnel te Borssele gecontroleerd. Deze jaarrekening bestaat uit de geconsolideerde en enkelvoudige balans per 31 december 2010 en geconsolideerde en enkelvoudige resultatenrekening over 2010 en 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 te geven, alsmede voor het opstellen van het verslag van de directie, 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 het 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.

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

30112544/LDZ/eo202364a/PvdB/VA  
PricewaterhouseCoopers Accountants N.V., Rat Verleghstraat 3, 4815 NZ Breda, Postbus 1042, 4801 BA Breda  
T: 088 792 00 76, F: 088 792 95 17, 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 Professional Services B.V. (KvK 51414406), 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 treft u meer informatie over deze vennootschappen, waaronder deze algemene (inkoop)voorwaarden die ook zijn gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel te Amsterdam.



#### *Oordeel*

Naar ons oordeel geeft de jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van het vermogen van N.V. Westerscheldetunnel per 31 december 2010 en van het resultaat over 2010 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 van het in Nederland geldende Burgerlijk Wetboek (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 verslag van de directie, 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 verslag van de directie, voor zover wij dat kunnen beoordelen, verenigbaar is met de jaarrekening zoals vereist in artikel 2:391 lid 4 BW.

Breda, 24 maart 2011  
PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

Origineel getekend door: drs. L.W.M. de Zwart RA

30112544/LDZ/e0202364a/PvdB/VA

Pagina 2 van 2

365

Het streven naar optimale dienstverlening tegen zo laag mogelijke tarieven. Dat is de missie van de N.V. Westerscheldetunnel. Veiligheid, beschikbaarheid en klanttevredenheid staan daarbij voorop. Sinds de aandelenoverdracht medio 2009 heeft de vennootschap uitsluitend een regionale aandeelhouder. Dat brengt met zich mee dat de N.V. Westerscheldetunnel nog meer dan voorheen in de belangstelling van klanten, regionale overheden, bedrijven en ook politici staat. Daarom luidde het motto voor 2010: 'In nieuw perspectief'. De meest ingrijpende ontwikkeling van 2010 was de implementatie van een nieuw tolsysteem en de overgang van de t-tag abonnees naar dochteronderneming Movenience. Zowel de technische als de juridische overdracht zijn zonder problemen verlopen. Het voor de klant meest zichtbare project van 2010 was de verdubbeling van de Westerscheldetunnelweg. Zowel aan de noord- als de zuidzijde waren werkzaamheden te zien. Het zoveel mogelijk beperken van verkeershinder stond daarbij steeds centraal. Daarnaast was er in 2010 veel aandacht voor de voorbereiding op toekomstige belangrijke activiteiten, zoals een nieuw onderhoudscontract en de integratie van de Sluiskiltunnel. De belangrijkste focus van de N.V. Westerscheldetunnel is en blijft: veilig, snel en comfortabel naar de andere kant.

**24** uur per dag!