



Jaarverslag **2006**



Maakt meer mogelijk!





Jaarverslag **2006**

TU
WESTERSCHELDE

TUNNEL
WESTERSCHELDE



Maakt meer mogelijk!

TUN
WESTERSCHELDE



Inhoudsopgave

Preadvies	5
Verslag van de Raad van Commissarissen	7
Directieverslag	9
1. Inleiding	9
2. Financiële ontwikkelingen in 2006	11
3. De tunnel in de markt	13
4. Veiligheid	15
5. Technisch Beheer	16
6. Personeelsbeleid	19
7. Corporate Governance	22
8. Kanaalkruising Sluiskil	23
Jaarrekening 2006	25
1. Balans per 31 december 2006 (voor winstbestemming)	26
2. Resultatenrekening 2006	27
3. Kasstroomoverzicht	28
4. Waarderingsgrondslagen	29
5. Financiële instrumenten	31
6. Toelichting op de balans	32
7. Toelichting op de resultatenrekening	36
8. Toelichting op het kasstroomoverzicht	39
9. Niet uit de balans blijken de rechten en verplichtingen	40
Overige gegevens	42
Accountantsverklaring	43



Preadvies

Aan de aandeelhouders van de N.V. Westerscheldetunnel

Borssele, 22 maart 2007

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 26 van de statuten heeft de directie de jaarrekening over het boekjaar 2006 opgesteld en conform artikel 28 van de statuten aan ons voorgelegd. De jaarrekening is door PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. gecontroleerd en van een goedkeurende verklaring voorzien. De Raad van Commissarissen heeft in het bijzijn van de directie de jaarrekening met de accountant besproken. Daarbij zijn de financiële ontwikkelingen alsmede de kwaliteit van het financieel beheer aan de orde geweest.

De Raad van Commissarissen biedt u hierbij de jaarrekening aan en adviseert u deze goed te keuren conform artikel 29 van de statuten. De behandeling van de jaarrekening zal geschieden in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders op 12 april 2007.

Hoogachtend,

Ir. D. Luteijn

voorzitter Raad van Commissarissen



Verlag 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 vooropstaan. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de voorgenomen verkoop van de aandelen van de NV in het afgelopen boekjaar veel aandacht van de Raad van Commissarissen heeft gevraagd. Daarnaast stonden onderwerpen als strategie en ontwikkelingen ten aanzien van de realisatie van de Kanaalkruising Sluiskil regelmatig op de agenda.

De Raad wil goed op de hoogte blijven van de actuele stand van zaken binnen de vennootschap. Dit gebeurt aan de hand van bespreking van de rapportage, opgesteld door de directie, in een zestal vergaderingen, alsmede de benodigde telefonische contacten. Daarnaast worden ook regelmatig overlegvergaderingen van directie en OR door een van de commissarissen bezocht (bij toerbeurt). Tevens is er overleg geweest met de accountant, zowel voor als na afloop van de controle van de jaarrekening. Zoals gebruikelijk heeft de Raad zowel haar eigen functioneren als het functioneren van de directie geëvalueerd.

Gedurende het boekjaar was er sprake van een vacature binnen de Raad. Met het vertrek van de heer Blom per 1 januari 2007 ontstond een tweede vacature. De Raad heeft zich ingespannen om deze vacatures te vervullen. Hierbij is in het bijzonder rekening gehouden met de bestaande profielschets van de Raad van Commissarissen. Per 1 januari 2007 zijn beide vacante posities weer vervuld, met volledige instemming van de aandeelhouders.

Het resultaat in het afgelopen boekjaar laat (opnieuw) teleurstellende toelopen zien, als gevolg van een lager aantal passages dan was begroot. Daar staat tegenover dat de operationele kosten ook lager uitkwamen dan begroot. De beschikbaarheid van de tunnel en de kwaliteit van de geleverde diensten voldeden ruimschoots aan de verwachtingen.

De Raad van Commissarissen spreekt zijn waardering uit voor het gevoerde beleid van de directie en de inspanningen van de medewerkers. De Raad bedankt de directie en de medewerkers voor hun inzet voor de onderneming.

Samenstelling van de Raad van Commissarissen

Hieronder volgt de samenstelling van de Raad per 31 december 2006, waarbij tevens relevante (neven)functies vermeld zijn.

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

- Voorzitter Raad van Toezicht Stichting Delft Cluster
- Plaatsvervangend voorzitter Commissie voor de Milieu-effectrapportage
- Buitengewoon lid van de Onderzoeksraad voor Veiligheid
- Lid Commissie Taakstellingen en flankerend beleid beton- en metselzandvoorziening
- Lid College Bodemdaling door Aardgaswinning
- Voorzitter Raad van Toezicht Deltainstituut (i.o.)

Drs. W.L. Moerman (1950)

- Lid kernteam commissarissenopleiding Erasmus Universiteit Rotterdam

Mr.dr.s. A.J.G. Poppelaars (1959)

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

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

Ir. W. Stevelink (1935)

- Geen nevenfuncties

De heer Blom is op diens verzoek per 1 januari 2007 afgetreden. De heer Poppelaars is lid op grond van het aandeelhouderschap van de Provincie Zeeland, overeenkomstig artikel 21 van de statuten van de vennootschap.



Op 1 januari 2007 zijn twee nieuwe leden van de Raad van Commissarissen aangetreden, namelijk mevrouw P.E.P. Kwekkeboom-Janse en Ir. D. Luteijn. Mevrouw Kwekkeboom is directeur – eigenaar van Istimewa Elektro te Vlissingen. De heer Luteijn beschikt over een uitgebreide ervaring in zowel publiek als privaat bestuurlijke functies.

Directieverslag

1. Inleiding

Terugkijkend op 2006 mag worden geconstateerd, dat er zich geen ingrijpende koerswijzigingen hebben voorgedaan. Dat is overeenkomstig de verwachtingen, althans waar het onderhoud, veiligheid, tolinning, administratie, personele aangelegenheden, e.d. betreft. Er werd echter wel een wezenlijke verandering verwacht ten aanzien van de eigendomsstructuur. Begin 2006 bestond immers nog het voornemen bij de minister van Financiën om als grootste aandeelhouder zijn aandelen in de N.V. Westerscheldetunnel te verkopen. Dat zou grote gevolgen hebben voor de financiële en juridische positie van de N.V. Westerscheldetunnel. Het voornemen van de minister van Financiën leidde tot grote weerstand bij de Provinciale Staten van Zeeland. Vervolgens bleek deze te worden gedeeld door de Tweede Kamer. Daarop heeft de minister van Financiën besloten af te zien van de verkoop. Na het besluit tot staking van de verkoop is de draad weer opgepakt ten aanzien van het onderzoeken van de financieringsstructuur van de vennootschap, de betrokkenheid van de NV bij de ontwikkeling van de Kanaalkruising Sluiskil en de mogelijkheden die ontwikkelingen in de markt de NV bieden.

Verkeersintensiteit

Afgelopen jaar bleek de verwachting ten aanzien van het verkeer niet uit te komen. Daar waar een toename van de hoeveelheid verkeer werd voorzien van 2,5% bleek dit niet uit te komen op een groei, maar op een daling met 1,7%. Wellicht liggen oorzaken in de economische ontwikkeling in het algemeen en in de ontwikkeling van het toerisme in Zeeland in het bijzonder.

Daarnaast is duidelijk uit een onderzoek gebleken, dat de drie 'tropische' weken in de (normaal drukste) maand juli een belangrijke oorzaak waren van de teruggang in het aantal passages. Overigens blijkt uit een vergelijking met een aantal grotere wegen in Zeeland, dat de Westerscheldetunnel het nog goed doet. Opvallend is voorts dat de 'zomerpiek' met tot 25% meer verkeer dan in de andere jaargetijden steeds verder aan het afvlakken is. Op zich is een meer gelijkmatige spreiding van het verkeer over het jaar een positieve ontwikkeling.

Veiligheid

In 2006 zijn er maar liefst drie dodelijke ongevallen te betreuren geweest: één in de tunnel zelf en twee daarbuiten op de aansluitende wegen. Alle ongevallen waren eenzijdig van aard en vonden op drie geheel verschillende locaties plaats.

Claims

Conform verwachting zijn de uitspraken van de Raad van Arbitrage in een tweetal zaken die door onze aannemer KMW zijn aangespannen, de zogenaamde duikclaim en de vervormingsclaim. Beide claims zijn geheel afgewezen. KMW legt zich hier echter nog niet bij neer en gaat in beroep. Een appelcollege van de Raad van Arbitrage zal in 2007 beide zaken in behandeling nemen. Overigens is de Raad van Arbitrage in een derde claim over de toepassing van de juiste loon- en prijsindex nog niet aan behandeling toegekomen.

Arbeidsvoorwaarden

Het jaar 2006 was het eerste jaar, waarin de arbeidsvoorwaarden volledig via een CAO werden geregeld. Geconcludeerd mag worden, dat dit prima werkte. Als eenmaal de voorwaarden in een

CAO zijn vastgelegd, worden die niet meer ter discussie gesteld. Daardoor kan de aandacht in het overleg tussen Ondernemingsraad en directie zich ten volle richten op andere zaken. Een van die zaken betreft het ziekteverzuim. Gelukkig kan worden geconstateerd, dat een actieve aanpak in 2006 geleid heeft tot een aanzienlijke afname van dit verzuim tot 4%, en dat scoort ook in landelijk perspectief behoorlijk goed.

Nieuwe ontwikkelingen

Hoewel de tunnel, aansluitende wegen en bijbehorende technische en administratieve systemen in 2006 goed functioneerden, zijn toch een tweetal nieuwe ontwikkelingen in gang gezet.

Ten eerste is besloten het tolsysteem verder te ontwikkelen. Wij streven immers naar een up-to-date en goed werkend tolsysteem. Ter invulling hiervan wensen wij te komen tot een verbetering van de kortingsstructuur voor onze vaste klanten en willen wij meer mogelijkheden creëren om het gebruik van de t-tag verder te verhogen.

Verder voltrekt de ontwikkeling van tolsystemen en de zogenaamde beprijzing van mobiliteit zich momenteel snel, mede onder invloed van de voorbereiding van kilometerheffing en andere initiatieven in Nederland en daarbuiten. Het is van belang dat de tolheffing bij de vennootschap aansluit bij de ontwikkelingen in de nabije toekomst.

Het project om te komen tot de verdere verbetering van ons tolsysteem zal in de loop van 2008 worden afgerond.

Een andere nieuwe ontwikkeling betreft het besluit tot verdubbeling van de naar de tunnel leidende wegen tot 2x2 autowegen. De eerste stappen zijn gezet door te beginnen met het wijzigen van het relevante bestemmingsplan. Ook is reeds een begin gemaakt met de verdubbeling van de weg ter hoogte van de kruising met de Paardegatsche Watergang aan de noordzijde van ons tracé.

Ook is de voorbereiding voor het ontwerp en de bouw van de Kanaalkruising Sluiskil (KKS) tezamen met de Provincie Zeeland, Rijkswaterstaat en de Gemeente Terneuzen voortgezet, waarbij de werkzaamheden zich vooral richten op het gereed maken van het Ontwerp Tracébesluit als onderdeel van de Tracéwetprocedure. Als gevolg van langdurige onduidelijkheid over de financiering van de KKS en daarmee ook over de vraag of de bouw al dan niet door zou gaan, heeft de voortgang niet het tempo gehaald dat was beoogd. Inmiddels is onder een enkel voorbehoud na besloten, dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een belangrijk deel van de bouwkosten zal dragen. Daarmee is de financiering vergevorderd. Indien de kanaalkruising gerealiseerd wordt is er synergie mogelijk door onderhoud en verkeersmanagement voor beide tunnels en het tussenliggend tracé door één organisatie te laten uitvoeren. Dit bespaart kosten en komt tevens een vlotte afhandeling van incidenten ten goede. Voorts heeft de NV een sterk belang bij een optimale efficiency en risicobeheersing bij de totstandkoming en het beheer van de nieuwe tunnel, omdat ook een belangrijk deel van deze investering via het rendement van de NV gefinancierd zal moeten worden. Wanneer we tevens de kennis van de NV ten aanzien van projectmanagement bij de bouw van infrastructuur in aanmerking nemen, ligt het voor de hand dat de NV een actieve rol zal moeten blijven spelen bij de realisatie en het beheer van de Kanaalkruising Sluiskil.

Ook buiten Zeeland heeft de NV haar kennis en ervaring met tolheffing kunnen aanwenden in een advies aan het Ministerie van Verkeer en Waterstaat over de implementatie van een systeem voor kilometerheffing. De NV ziet dit advies als een eerste stap om ook bij de bouw en het beheer van het systeem van kilometerheffing een rol te gaan spelen. Daarbij zal nauw samengewerkt gaan worden met andere bedrijven.

2. Financiële ontwikkelingen in 2006

Resultaat 2006

Over het boekjaar 2006 werd een positief resultaat behaald van € 28,3 miljoen (2005: € 25,4 miljoen). De exploitatie van de Westerscheldetunnel is slechts rendabel vanwege de exploitatiebijdragen, betaald door het Rijk en de Provincie Zeeland. Deze bedroegen over het afgelopen boekjaar € 44,9 miljoen (2005: € 42,9 miljoen).

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

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

De huidige rendementsontwikkelingen zijn als volgt samen te vatten:

Bedragen in € x 1000	2004	2005	2006
Resultaat	23.783	25.384	28.264
Gemiddeld Eigen Vermogen	730.020	691.256	662.935
Rendement op Eigen Vermogen	3,26%	3,67%	4,27%

Jaarlijks wordt een prognose opgesteld van het verwachte rendement over de gehele periode vanaf 1998 tot maart 2033. Deze prognose is mede bepalend voor de tariefbepaling. Op basis van de meest recente berekening wordt een rendement van 7,8% verwacht.

Opbrengsten

De exploitatiebijdragen van het Rijk en de Provincie Zeeland worden jaarlijks aangepast op basis van een indexcijfer. Over het afgelopen boekjaar bedroeg de indexatie 4,5% (2005: 3,2%). De tolmazet steeg met 2,9%. Het aantal passages daalde met 1,7%, terwijl de gemiddelde opbrengst per passage met 4,7% steeg. Deze stijging is de resultante van de stijging van de tarieven in 2006, een wat andere verdeling van het verkeersaanbod, en een stijging van het aantal (t-tag) transacties met korting. In 2006 vond 65,1% van de passages plaats met de t-tag (2005: 61,8%).

Kosten

Een relatief groot gedeelte van de kosten van de organisatie is niet of nauwelijks te beïnvloeden. Zo hangt de grootste kostenpost, de afschrijvingen, in sterke mate samen met de bouwkosten van de tunnel in de jaren 1998-2003. Bovendien liggen de kosten voor instandhouding (onderhoud) van de tunnel voor de jaren 2003-2013 voor het grootste deel vast. Desondanks is de organisatie er opnieuw in geslaagd de kosten te doen dalen.

In het afgelopen jaar zijn met name besparingen gerealiseerd door het terugdringen van het ziekteverzuim en een efficiëntere personeelsbezetting op het tolplein. Daarnaast zijn diverse besparingen op operationele kosten zoals IT-kosten en algemene kosten bereikt.

De komende jaren zal veel aandacht geschonken worden aan verdere verbetering van de efficiency.

Investeringsen

De totale investeringen in het boekjaar bedragen € 0,8 miljoen. Dit is een daling van € 1,3 miljoen ten opzichte van het voorgaande jaar. Voor de komende jaren wordt een aanzienlijk grotere omvang van de investeringen verwacht, gezien de plannen tot verdere verbetering van het tolsysteem, de oplevering van het natuurgebied Inlaag 2005, en de verdubbeling van de toeleidende wegen naar de tunnel.

Financieringsstructuur

Tijdens de besluitvorming omtrent de bouw van de Westerscheldetunnel is gebleken dat de realisatie van de tunnel toen slechts mogelijk was door financiering met eigen vermogen, ingebracht door de beide huidige aandeelhouders: de Nederlandse Staat en de Provincie Zeeland. De grote bouwrisico's alsmede het verkeersrisico maakten een efficiënte financiering door marktpartijen onmogelijk. In de afgelopen jaren is er in de vermogensmarkt veel meer ervaring opgedaan met financiering van infrastructuur. Voorts zijn op dit moment de risico's omtrent de bedrijfsvoering van de Westerscheldetunnel zodanig afgenomen dat het aantrekken van vreemd vermogen tegen een aantrekkelijke rentevoet mogelijk is. Een heroverweging van de financieringsstructuur ligt derhalve voor de hand. Bij vergelijkbare infrastructurele projecten is een financiering met 80% vreemd vermogen niet ongebruikelijk. Op dit moment onderzoekt de directie, in nauw overleg met de beide aandeelhouders, welke vorm van financiering van de Westerscheldetunnel voor de komende jaren het meest efficiënt is. Naar verwachting vindt nadere besluitvorming in 2007 plaats.



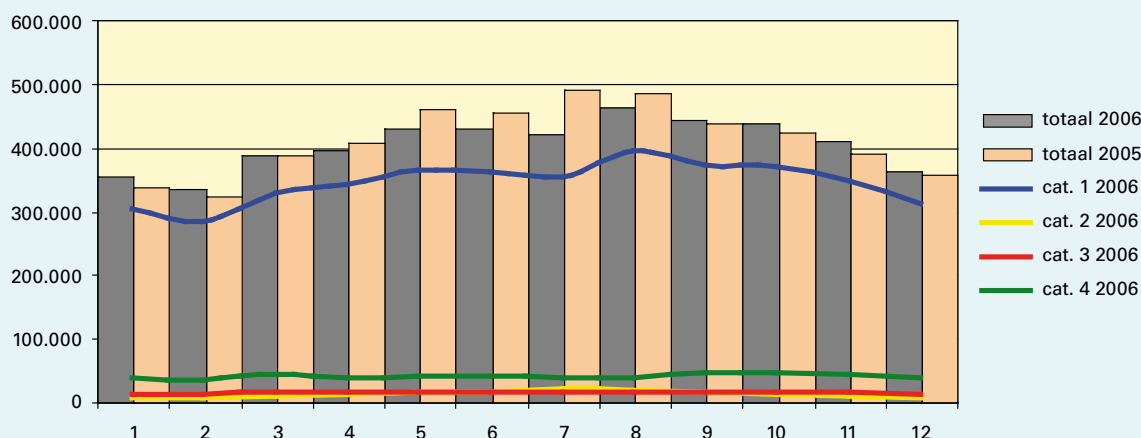
3. De tunnel in de markt

Passages

De groei van het aantal passages, die voor 2006 was geschat op 2,5%, werd niet gehaald.

Verdeling verkeer 2006 per maand

(totaal vergeleken met 2005)



Hoewel de oorzaken niet exact bekend zijn, kan de afname te maken hebben met de minder gunstige economische ontwikkelingen in de afgelopen jaren in het algemeen en de ontwikkeling van het toerisme in Zeeland in het bijzonder. Ook heeft de daling van de passages wellicht te maken met de werkzaamheden aan de Ring van Antwerpen in 2004 en 2005, waar deze verbinding in 2006 volledig beschikbaar was. Uit onderzoek is wel te concluderen dat gedurende een langdurige tropische zomerperiode met name het toeristisch verkeer wordt afgeremd. Dit verklaart het aftoppen van de piekperiode gedurende de zomermaanden. Daarentegen vertoonden zowel het voorjaar als het naseizoen een stijging van het aantal passages ten opzichte van 2005.

t-tag

Het aantal klanten met een abonnement nam in 2006 met 2.409 toe tot 40.358. In totaal hadden zij 56.201 t-tags in gebruik. Dit betekent een groei van 3.798 t-tags ten opzichte van 2005. Steeds meer automobilisten kiezen voor de voordelen van de t-tag. Dit wordt ook bevestigd door de resultaten van het meest recente klanttevredenheidsonderzoek op dit onderdeel.

Klantenservice

In 2006 zijn in totaal 17.076 klantcontacten afgehandeld. 1,2% hiervan waren klachten. De meeste van deze klachten hadden betrekking op de werking van de t-tags (defect), geblokkeerde t-tags (financiële redenen), verkeerde classificaties en afsluitingen.

De snelheid en kwaliteit waarmee de medewerkers van de afdeling Klantenservice de contacten afwikkelen wordt maandelijks beoordeeld op basis van bestaande normen voor afhandeling van vragen per telefoon, brief, fax of e-mail. In het verslagjaar werd steeds aan deze normen voldaan.

Klanttevredenheid

Het eind 2005 gestarte onderzoek naar de tevredenheid van klanten van de Westerscheldetunnel werd in het eerste kwartaal van 2006 afgerond met een uitvoerige rapportage van resultaten, conclusies en aanbevelingen. Met een rapportcijfer van 7,8 voor de performance van de Westerscheldetunnel in zijn totaliteit, gaven klanten blijk van een hoge waardering. Daarbij werden

vooral de t-tag en het gebruiksoverzicht als bijzonder positief beoordeeld. Opvallend minder hoog (maar nog wel voldoende) was de score van de toeleidende wegen en de toltarieven. Wat voorts in het oog sprong, is het gevoel van onbehagen van vrouwelijke klanten bij een rit door de tunnel. Dit vormt dan ook samen met een aantal andere resultaten reden om daar speciaal aandacht aan te schenken. Op basis van het onderzoek werden in de loop van 2006 verschillende verbeteracties uitgevoerd. Daarbij moet onder andere gedacht worden aan het plaatsen van extra borden over tarieven en snelheid, het aanbrengen van reflectoren op en langs het wegdek van het noordelijke deel van de tunnelweg, en het aanpassen van de website.

Marketing

Le chemin le plus malin

Le tunnel avec un t-tag? Transit plus rapide, tarif plus intéressant!
 Vous passez régulièrement la frontière pour livrer un chargement en Hollande? Grâce au Tunnel du Westerschelde, le plus long tunnel routier des Pays-Bas, votre route est plus facile et plus conviviale. Mieux! Si vous prenez un abonnement t-tag, vous bénéficiez d'une réduction de plus de 20% par passage et vous ne devez plus faire la file à la caisse! Nos agents de tunnel veillent sur votre sécurité 24h/24. Découvrez le chemin le plus malin!

En savoir plus?
 Cliquez sur www.westerscheldetunnel.nl
 ou appelez notre service clientèle
 au 0900 235 88 66
 ou depuis la Belgique: 0031 113 222844

TUNNEL
 WESTERSCHELDE
 Tout devient possible!

Voor de consumentenmarkt werd een nieuwe campagne ontwikkeld onder de naam 'De Charmantste Route'. Hiervoor werd een aparte micro-website opgezet die werd ondersteund door een busreclameactie aan de Vlaamse en Zeeuwse kust. Gedurende de zomermaanden reden in totaal een 60-tal autobussen in deze regio rond. Met de surf & win actie konden bezoekers van de Charmantste Route site gedurende een aantal maanden meedingen naar een charmant weekend weg. Ook werd een succesvolle joint promotieactie met WaterLand Neeltje Jans opgezet. Verder werden ook advertenties in lokale lifestyle- en recreatiebladen geplaatst om consumenten te bewegen een charmante route, via de Westerscheldetunnel, te nemen. Opvallend daarbij waren de deelname aan de Vlissingse evenementenkrant en het magazine van het Bevrijdingsfestival in Zeeland.

Wat de zakelijke markt betreft, werd 'De Slimste Route' campagne ook in 2006 voortgezet. Er verschenen advertenties en advertorials in de vakbladen van de sector transport en logistiek. Evenals in 2005 werd een folderactie opgezet,

gericht op de tankstations en restaurants langs de hoofdwegen in zuidwest Nederland, en op de verblijfsaccommodaties langs de Zeeuwse en Vlaamse kust. Voorts werd overleg gevoerd met de Commissie Transport en Infrastructuur Zeeland, waarin de brancheorganisaties EVO en TLN, alsmede de Kamer van Koophandel in Zeeland vertegenwoordigd zijn. Bovendien werden de eerste contacten gelegd met de Belgische branchevereniging voor transportondernemingen, de FeBeTra, gevestigd te Brussel. Een voorgenomen organisatie van een symposium kon echter niet worden gerealiseerd. Gedacht wordt aan andere vormen van samenwerking en profilering.

In de media

De Westerscheldetunnel kwam als product en bedrijf zeer regelmatig in het nieuws. Een aantal keren was dit op landelijk niveau; vaker betrof het publicaties, interviews en rapportages voor radio en tv in de regio. Blikvangers waren de ontwikkelingen rondom de beoogde aandelenverkoop van de N.V. Westerscheldetunnel, die uiteindelijk leidden tot het definitief stopzetten van dit initiatief, en de hiermee deels samenhangende financiering van de Kanaalkruising Sluiskil.

4. Veiligheid

Verkeers- en incidentmanagement

In 2006 waren drie dodelijke ongevallen te betreuren, waarvan één in de tunnel zelf en twee op de toeleidende tunnelweg. In al deze gevallen ging het om een eenzijdig ongeval, waarbij de bestuurders de macht over het stuur verloren.



De gehele calamiteitenorganisatie heeft een opleiding gehad met betrekking tot het nieuwe rampenbestrijdingsplan en het herziene calamiteitenbestrijdingsplan. Bovendien heeft op 21 maart 2006 een grootschalige multidisciplinaire oefening plaatsgevonden. Uit de evaluaties hiervan bleken de belangrijkste leerpunten te liggen op het terrein van planmatig werken en onderlinge afstemming. Ook werden binnen de organisatie verschillende zogeheten monodisciplinaire oefeningen

gehouden. Verder hebben alle tolvaarders en operators in april en mei een cursus verkeersregelaar gevolgd en met goed gevolg afgerond.

Veiligheidsactie tolplein

In samenwerking met de ANWB werd gedurende de zomermaanden een grootschalige actie gevoerd om het veiligheidsbewustzijn van de automobilisten die gebruik maken van de tunnel te vergroten. Deze vond plaats op het tolplein, waar in totaal meer dan 20.000 cd-roms met het tunnelveiligheidsspel gratis werden uitgedeeld. Daarmee werd in het bijzonder aandacht gevraagd voor hoe te handelen bij incidenten en calamiteiten in tunnels.

Bestuurlijke afspraken

De ministers van Binnenlandse Zaken en Verkeer en Waterstaat hebben gesteld dat de veiligheid in de Westerscheldetunnel een gezamenlijke verantwoordelijkheid is van de N.V. Westerscheldetunnel en de gemeenten Terneuzen en Borsele.

In lijn met de bestuurlijke afspraken die de N.V. Westerscheldetunnel heeft gemaakt met de Provincie Zeeland en de beide gemeenten is met betrekking tot de veiligheidsvoorzieningen in een studie in beeld gebracht wat de mogelijkheden zijn voor optimalisatie van de huidige procedures en de mogelijke kostenbesparingen die dit oplevert. Dit heeft geleid tot het voornemen een aantal technische en procedurele maatregelen uit te voeren of verder te onderzoeken. Resultaat van deze maatregelen is het terugbrengen van de aanrijtijden tot een acceptabel niveau. Overigens blijft de NV de mening toegedaan dat de financiering van de brandweer een zaak is van beide gemeenten, al dan niet tezamen met andere overheidsinstanties.

Wetgeving tunnelveiligheid

In mei 2006 is de Wet aanvullende maatregelen Veiligheid Wegtunnels ingevoerd. Deze wet omvat specifieke voorschriften waaraan de NV als tunnelbeheerder moet voldoen. De organisatie omtrent het beheer en de veiligheid van de tunnel was al zodanig opgezet dat reeds nagenoeg aan alle in deze Wet gestelde eisen voldaan werd. Wel moesten enkele formele zaken en vastleggingen iets aangepast worden.

5. Technisch Beheer

Naar aanleiding van eind 2005 geconstateerde problemen met de slagbomen van het tolsysteem is ook met name in de eerste helft van 2006 veel energie gestoken in het vergroten van de betrouwbaarheid van het zogeheten front office-systeem. De op basis van analyses genomen maatregelen, waaronder het voorkomen van een aantal belangrijke storingen, hebben tot een significante daling van het aantal aanrijdingen van slagbomen geleid. Om de schade van nog resterende aanrijdingen te beperken, is besloten tot installatie van andere, zogenaamde zachte slagbomen.

In het kader van het vergroten van de veiligheid van zowel de automobilisten als de eigen tolpleinmedewerkers werd een plan voorbereid voor de introductie van een maximale snelheid van 30 km/uur op het tolplein. De bedoeling is dat dit in januari 2007 kan worden ingevoerd. Afspraak is dat de verkeerspolitie zorgt voor de handhaving.

Verbetering en uitbreiding tolsysteem

In 2006 is besloten het tolsysteem zodanig verder te ontwikkelen, dat het meer en betere functionaliteit kent en beter geschikt is voor ontwikkelingen in de nabije toekomst. Hierbij wordt gedacht aan:

- het kunnen beschikken over meerdere mogelijkheden voor het toepassen van (veelgebruikers)korting;
- het gebruik van de t-tag voor andere vormen van autogebonden betalingen zoals het afrekenen van parkeergeld;
- het vrij kunnen passeren van het tolplein zonder slagbomen;
- interoperabiliteit, waarbij klanten van tolsystemen elders in Europa ook bij ons zonder opent-houd kunnen passeren en vice versa.

Om de mogelijkheden optimaal te kunnen benutten en risico's voor de vennootschap te beperken, wordt overwogen de activiteiten met betrekking tot de t-tag onder te brengen in een aparte vennootschap.



Verdubbeling wegen

Begin van het jaar werd het voorontwerp voor de verdubbeling van de wegen van het tunneltracé afgerond. Het plan is gepresenteerd aan de Gemeente Borsele, hetgeen in het vierde kwartaal resulteerde in de start van de procedure voor wijziging van het bestemmingsplan. Verder werd met het oog op het verbeteren van de bereikbaarheid bij incidenten, en om veiliger onderhoud uit te kunnen voeren, besloten de verbreding van de kruising met de Paardegatsche Watergang eerder te realiseren.

Automatische slagbomen

Op verzoek van de hulpdiensten werden alle slagbomen op de dienstwegen die leiden naar de tunnel, op afstand bedienbaar gemaakt. Hierdoor kunnen de hulpverleners in geval van een calamiteit sneller ter plaatse zijn.

Inlaag 2005

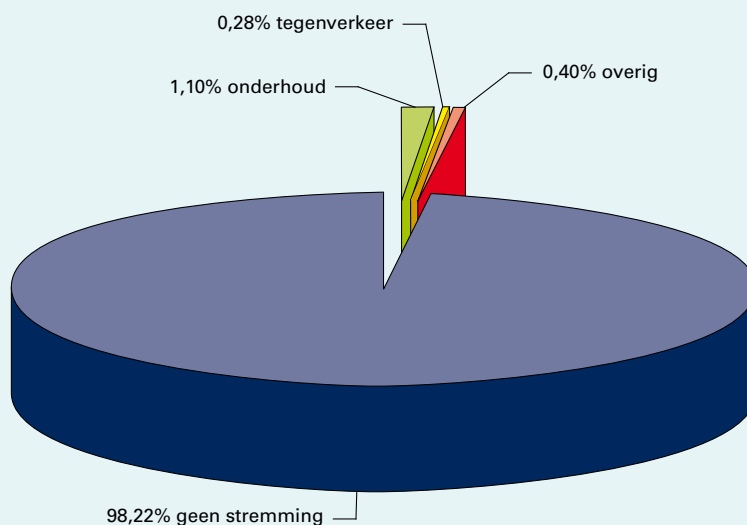
Als restpunt van de bouw van de Westerscheldetunnel dient er nog een natuurcompensatieproject uitgevoerd te worden, namelijk de inrichting van het natuurgebied Inlaag 2005 bij Ellewoutsdijk. Hiermee werd eind september gestart met de grondwerkzaamheden. De verwachting is dat dit project in het eerste kwartaal van 2007 kan worden afgerond. Het beheer ervan komt dan in handen van de Vereniging Natuurmonumenten.

Klanttevredenheid

In aansluiting op de aanbevelingen uit het klanttevredenheidsonderzoek is een aantal maatregelen uitgevoerd. Klachten over het ontbreken van verlichting aan de noordzijde van de tunnelweg zijn opgevolgd door het aanbrengen van reflectoren op beide rijbanen en de middenbarrier. Ook is de bebording langs de tunnelweg verbeterd door bijvoorbeeld de maximale snelheid van 100 km/uur aan te geven op de hectometerpaaltjes.

Beschikbaarheid

In 2006 zijn beide buizen 98,2% (2005: 97,9%) van de tijd volledig beschikbaar geweest voor het verkeer. Dit is als volgt weer te geven:



De tunnel is in 2006 29 uur en 17 minuten volledig afgesloten geweest. In 2005 bedroeg de totale afsluiting 17 uur en 39 minuten. De stijging van ruim 11 uur is vooral een gevolg van de in 2006 gehouden multidisciplinaire oefening in de tunnel.

In onderstaande tabel wordt de stremming van beide tunnelbuizen afzonderlijk weergegeven, uitgedrukt in het aantal minuten:

Type	Oostbuis Aantal (min)	Westbuis Aantal (min)	Totaal Aantal (min)	Percentage
Onderhoud en oefenen	3.092	2.674	5.766	61,5%
Tegenverkeer	802	657	1.459	15,6%
Pech	341	76	417	4,4%
Ongeval	604	118	722	7,7%
Hoogtedetectie	187	382	569	6,1%
Diverse	236	208	444	4,7%
Totalen	5.262	4.115	9.377	100,0%



6. Personeelsbeleid

Uitgangspunten van het personeelsbeleid

Het doel van het personeelsbeleid is het mobiliseren, organiseren en optimaliseren van de kennis van alle medewerkers. Hierbij gelden de volgende voorwaarden:

- goede externe relaties. Hierbij gaat het met name om klantgerichtheid en veiligheid als kenmerken van de dienstverlening;
- goede onderlinge werkrelaties. Hierbij gaat het om openheid, resultaatgerichtheid, samenwerking en besluitvaardigheid als kernwaarden voor een gezonde cultuur;
- goede organisatiestructuur. Hierbij gaat het om taakverdeling en organisatie van kennis en competenties, zodat ieders vermogens optimaal tot hun recht komen;
- goede prestaties. Hierbij gaat het om vertaling van individuele kennis en competenties naar toegevoegde waarde, zodat de organisatie een optimale gezamenlijke prestatie levert.

Bovenstaande uitgangspunten zijn vertaald in een personeelsbeleid dat uit vijf werkerreinen bestaat, namelijk:

1. Organisatie
2. Gezondheid en welzijn
3. Training en opleiding
4. Medezeggenschap
5. Arbeidsvoorwaarden

Organisatie

Evenals in het voorafgaande jaar werd in 2006 bij het inrichten van de organisatie en het bepalen van de personele formatie gestreefd naar een soepel functionerende, slanke organisatie. Onder meer is dit gerealiseerd door het besluit om vacatures die ontstaan bij de tolgaarders niet op te vullen met nieuwe, vaste medewerkers, maar met gekwalificeerde uitzendkrachten vanuit een vaste pool. Dit leverde direct meer flexibiliteit en kostenvoordeel op en zo wordt geanticipeerd op de ontwikkelingen op het gebied van tolheffing, waardoor op de langere termijn minder vaste tolgaarders nodig zullen zijn.

In 2006 telde de organisatie gemiddeld 68 medewerkers, ofwel 57 voltijd functies (2005: 59,4). Voor het opvangen van piekbelastingen en uitval door ziekte werden voor diverse werkzaamheden 4,5 voltijd functies aan uitzendkrachten ingehuurd en dat is ten opzichte van vorig jaar een daling van het inhuurvolumen van 1,7 voltijd functies.

Ter versterking van de onderlinge band en de cultuur binnen de organisatie werden in 2006 verschillende initiatieven genomen. In de eerste plaats kreeg de informatie-uitwisseling met de medewerkers nadrukkelijk aandacht in de vorm van het eigen personeelsblad WSTeam, de nieuwsbrief TolnieuwsT en de eigen Intranetsite. Ook werden aparte personeelsbijeenkomsten georganiseerd om speciale onderwerpen, zoals de resultaten van het klanttevredenheidsonderzoek en de hoofdlijnen van het beleidsplan Koers 2007, uitvoerig toe te kunnen lichten. Daarnaast werden door de afdeling Personeelszaken en de afdelingen zelf enkele jaarlijks terugkerende activiteiten op de agenda gezet. Bovendien organiseerde een zeer actief bestuur van personeelsvereniging De (V-E-R)BINDING een aantal aantrekkelijke evenementen, waaraan medewerkers en hun gezinsleden met plezier hebben deelgenomen.

Gezondheid en welzijn

Er werd wederom een zeer actief verzuimbeleid gevoerd en dit heeft zijn vruchten afgeworpen. Het ziekteverzuim in de gehele organisatie was in 2006 met 4% gemiddeld zeer laag en is bovendien

ten opzichte van 2005 nog met 1% afgenomen. Deze positieve ontwikkeling werd mede veroorzaakt doordat het verzuim onder de tolgaarders sterk werd teruggedrongen van gemiddeld 14,7% in 2005 naar 4,2% in 2006.

Uit de resultaten van het Periodiek Arbeidsgeneeskundig Onderzoek (PAGO) van 2005 bleek dat de medewerkers over het algemeen goed tevreden zijn over het werk. Wel vond een deel van hen dat de samenwerking beter zou kunnen. Wat de arbeidsomstandigheden betreft is opnieuw vastgesteld dat deze goed zijn, maar ten aanzien van de tolgaarders werd een aantal specifieke risico's gesignaleerd. Zo waren er klachten over het bewegingsapparaat en was meer lichaamsbeweging gewenst. Hiervoor werden passende maatregelen getroffen. Zo zijn de tolgaarders per 1 april volgens een nieuw rooster gaan werken. De ervaringen hiermee zijn positief.

In het vierde kwartaal van 2006 werd een nieuw PAGO uitgevoerd. Ruim 80% van de medewerkers heeft deelgenomen. Dat is 5% meer dan de al grote deelname in het voorafgaande jaar. De resultaten van het onderzoek, dat als positief werd ervaren, zullen begin 2007 worden besproken.

Training en opleiding

Een belangrijk beleidspunt in 2006 was het gericht investeren in continue kwaliteitsverbetering van het personeel. Het effect hiervan was dat in 2006 het volgen van individuele opleidingen sterk toenam.

Jaarlijks terugkerend zijn de oefeningen en trainingen die gericht zijn op het goed voorbereid zijn op calamiteiten. Daarbij speelt een adequate afstemming en interactie met de verschillende hulpdiensten een belangrijke rol. Dit is onder meer tot uiting gekomen in diverse monodisciplinaire oefeningen en een grote oefening met de hulpdiensten.



Medezeggenschap

De eerste driejarige zittingstermijn van de OR verstreek op 1 november 2006. Conform het reglement trad de voltallige OR af en werd een nieuwe geïnstalleerd. In de praktijk betekende dit dat alle 'oude' leden nu weer zitting hebben in de nieuwe raad.

Een speerpunt van de OR was het leveren van een bijdrage aan gezondheid en welzijn binnen de onderneming. Men heeft daarom het initiatief genomen om, aanvullend op het verzuimbeleid, de bevindingen van het PAGO 2005 te vertalen naar een voorstel voor bedrijfsfitness.

Verder heeft de OR instemming verleend aan het invoeren van een nieuw werkrooster voor de tolgaarders, dat voortvloeit uit het Project Bezetting Tolplein. Een van de doelstellingen voor 2007 is de invoering van een nieuw beoordelingssysteem. De afgelopen maanden hebben directie en OR hierover intensief overleg gevoerd en recentelijk is overeenstemming bereikt. Dit betekent dat het nieuwe beoordelingssysteem in 2007 wordt geïmplementeerd.

Arbeidsvoorwaarden

Als sluitstuk van de CAO-onderhandelingen die in 2005 werden gestart, hebben de directie en de vakbonden AbvaKabo FNV en CNV Publieke Zaak begin 2006 overeenstemming bereikt over de invulling van het nieuwe zorgstelsel. De huidige CAO loopt tot 1 april 2007 en de OR heeft opnieuw de vakbonden gemandateerd om met de directie te onderhandelen over een nieuwe CAO. Begin van het vierde kwartaal maakte de directie kennis met de nieuwe vakbondsbestuurders en werden afspraken gemaakt voor het komende CAO-traject.



7. Corporate Governance

De vennootschap wenst bij alles wat ze doet transparant en integer te handelen. Daarnaast dient er binnen de organisatie de juiste aandacht te zijn voor de beheersing van de diverse risico's die een rol spelen.

Bij het inrichten van het Corporate Governance beleid wordt rekening gehouden met de Corporate Governance Code. Gezien het feit dat de organisatie vrij klein en overzichtelijk is, is besloten een aantal zaken uit deze Code anders uit te werken. Dit geldt bijvoorbeeld voor de volgens de Code in te stellen auditcommissie, remuneratiecommissie en selectie- en benoemingscommissie.

De voor de organisatie relevante risico's worden regelmatig opnieuw geëvalueerd en besproken in het management van de organisatie en met de Raad van Commissarissen en aandeelhouders.



8. Kanaalkruising Sluiskil



In 2006 werd de toon voor het project Kanaalkruising Sluiskil (KKS) in grote mate gezet door de ontwikkelingen op het gebied van de financiering van dit initiatief. De door de minister van Financiën voorgenomen verkoop van de aandelen van de N.V. Westerscheldetunnel liep daarbij als een rode draad door het financieringsvraagstuk. Zowel de provinciale bestuurders in Zeeland als de landelijke politici in Den Haag bogen zich met regelmaat over dit dossier. Uiteindelijk besloot de minister van Financiën de voorbereiding van de aandelenverkoop definitief stop te zetten. Daarmee was een oplossing voor de financiering van de KKS in eerste instantie ver buiten bereik gekomen. Het daarop genomen initiatief van de Provincie Zeeland en het ministerie van Verkeer en Waterstaat om constructief na te denken over nieuwe mogelijkheden wierp eind 2006 echter zijn vruchten af. Op 21 november werd een intentieverklaring getekend, waarin dit ministerie 125 miljoen euro ter beschikking stelt voor de realisatie van deze nieuwe tunnel bij Sluiskil. Voorts zorgt het ministerie van Verkeer en Waterstaat ervoor dat de bijdrage van Vlaanderen, ongeveer 24 miljoen euro, verder wordt geregeld. De realisatie van de KKS wordt voorts een primaire verantwoordelijkheid van de Provincie Zeeland. Aangezien reeds eerder door de minister van Financiën was besloten om het zogenaamde 'overrendement' van de NV ter beschikking te stellen voor de kanaalkruising, geven bovenstaande ontwikkelingen tezamen een duidelijk perspectief aan de realisatie van het project voor een totaalbedrag van 250 miljoen euro, waarvan de afronding staat gepland voor medio 2012.

Belangrijke volgende stappen die gezet moeten worden, zijn het verder uitwerken van de intentieverklaring en het opzetten van een projectorganisatie die verantwoordelijk is voor zowel het voorbereidende traject met daarin het OntwerpTracébesluit (OTB), de verwerving van gronden en de aanbesteding, als het opdrachtgeverschap richting aannemer tijdens de bouwfase.



De N.V. Westerscheldetunnel heeft belang bij de realisatie van de kanaalkruising en is voorts vanuit de toezegging van het 'overrendement' ook belanghebbende bij dit project. Bovendien is reeds aangegeven dat zij beschikt over de nodige expertise én ambitie om deze opdracht binnen het gestelde budget en tijdschema, en conform de kwaliteitseisen te realiseren.

Trajectnota/MER

Het concept standpunt, een formele mijlpaal in de tracéwetprocedure, is in juni 2006 besproken in de Rijks Planologische Commissie. Dit leidde niet tot een positief advies, omdat de financiering onvoldoende was gewaarborgd. Inmiddels is het concept standpunt geactualiseerd op basis van de bovengenoemde intentieverklaring, zodat deze begin 2007 opnieuw kan worden ingebracht.

Ontwerp Tracébesluit en ontwerpfase

De voortgang in het voorbereidingsproces is minder geweest dan eerder was gepland. De langdurige discussie over de financiering heeft daaraan stevig bijgedragen. Dit is tot uiting gekomen in het nagenoeg geheel stopzetten van de grondverwerving. Ook het opstellen van het concept wegontwerp, dat 20 november werd opgeleverd, heeft veel vertraging opgelopen. Verder werden het tunnelveiligheidsplan en de bijbehorende scenarioanalyse conform de nieuwe Wet Tunnelveiligheid afgerond, daarna besproken in de commissie tunnelveiligheid en vervolgens aangeboden aan het bevoegd gezag, de Gemeente Terneuzen, om te worden vastgesteld. In het vierde kwartaal werd met de betrokken partijen gestart met het opstellen van het inpassings- en natuurcompensatieplan. Verwacht wordt dat dit begin 2007 gereed is. Aandachtspunt hierbij is de kostenbeheersing van dit onderdeel binnen het project. Wat de archeologie betreft wordt een onderzoek voorbereid. Mogelijk worden in de diepere lagen archeologische locaties aangetroffen.



Jaarrekening 2006



Maakt meer mogelijk!

1. Balans per 31 december 2006 (voor winstbestemming)

Bedragen in euro's

	2006	2005
1. Vaste activa	674.597.113	699.932.724
<i>Materiële vaste activa</i>	674.597.113	699.932.724
2. Vlottende activa	8.324.381	11.317.313
<i>Vorderingen</i>	2.188.583	2.581.208
<i>Liquide middelen</i>	6.135.798	8.736.105
3. Kortlopende schulden	6.087.174	6.292.173
Vlottende activa min kortlopende schulden (2 – 3)	2.237.207	5.025.140
Totaal activa min kortlopende schulden (1 + 2) – 3	676.834.320	704.957.864
4. Langlopende schulden	13.872.304	13.993.439
5. Voorzieningen	27.000	-
6. Eigen vermogen	662.935.016	690.964.425
<i>Gestort en opgevraagd kapitaal</i>	76.140.000	76.140.000
<i>Agio</i>	578.022.827	591.022.827
<i>Wettelijke reserves</i>	418.092	418.092
<i>Onverdeelde winst</i>	8.354.097	23.383.506
Totaal Langlopende Schulden, Voorzieningen en Eigen Vermogen	676.834.320	704.957.864

2. Resultatenrekening 2006

Bedragen in euro's

	2006	2005
1. Netto omzet	67.457.974	64.866.623
<i>Tolopbrengsten</i>	<i>22.584.859</i>	<i>21.944.512</i>
<i>Exploitatiebijdragen</i>	<i>44.873.115</i>	<i>42.922.111</i>
Overige bedrijfsopbrengsten	4.800	8.177
Totaal bedrijfsopbrengsten	67.462.774	64.874.800
2. Salarissen, pensioenen en sociale lasten	3.603.820	3.842.645
Inhuur en uitzendkrachten	270.851	498.209
Afschrijvingen	26.145.970	26.000.867
3. Overige bedrijfskosten	9.239.512	9.219.038
Totaal bedrijfslasten	39.260.153	39.560.759
4. Saldo van de financiële baten en lasten	61.727	69.465
Resultaat voor belastingen	28.264.348	25.383.506
Belastingen	-	-
Resultaat na belastingen	28.264.348	25.383.506

3. Kasstroomoverzicht

Bedragen in euro's

	2006	2005
Kasstroom uit operationele activiteiten		
Resultaat na belastingen	28.264.348	25.383.506
Aanpassingen voor:		
Afschrijvingen op materiële vaste activa	26.145.970	26.000.867
	26.145.970	26.000.867
Veranderingen in werkkapitaal:		
Vorderingen	392.625	- 1.080.598
Kortlopende schulden	- 204.999	- 4.096.257
	187.626	- 5.176.855
Kasstroom uit bedrijfsoperaties	54.597.944	46.207.518
Kasstroom uit investeringsactiviteiten		
Investerings in materiële vaste activa	-810.359	- 2.119.105
	- 810.359	- 2.119.105
Kasstroom uit financieringsactiviteiten		
Mutatie voorzieningen	27.000	-
Mutatie langlopende schulden	- 121.135	- 51.070
Betaald dividend	- 43.293.757	- 15.118.903
Uitbetaald agio	- 13.000.000	- 40.000.000
	- 56.387.892	- 55.169.973
Netto kasstroom	- 2.600.307	- 11.081.560
Mutatie geldmiddelen		
Geldmiddelen per 1 januari	8.736.105	19.817.665
Netto kasstroom	- 2.600.307	- 11.081.560
Geldmiddelen per 31 december	6.135.798	8.736.105

4. Waarderingsgrondslagen

Algemeen

De jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met in Nederland algemeen aanvaarde verslaggevingregels. De jaarrekening is opgesteld in euro's. Activa en passiva worden gewaardeerd tegen nominale waarde, tenzij een andere waarderingsgrondslag is vermeld.

Vergelijking voorgaand boekjaar

De gehanteerde grondslagen van waardering en resultaatbepaling zijn ongewijzigd ten opzichte van het voorgaande jaar. De presentatie van de balans en de resultatenrekening zijn aangepast, waardoor ze beter aansluiten op de in het "Besluit modellen jaarrekening" vigerende modellen. Vergelijkende cijfers zijn overeenkomstig aangepast.

Grondslagen voor waardering van activa en passiva

Materiële vaste activa

Naar verwachting zullen de tunnel en alle bijbehorende activa medio 2033 (na een exploitatieperiode van 30 jaar) worden overgedragen aan de Staat voor een symbolisch bedrag. De tunnel wordt gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs plus bijkomende kosten onder aftrek van lineaire afschrijvingen gedurende een periode van 30 jaren. Tijdens de bouwfase van de Westerscheldetunnel werd het saldo van alle uitgaven en inkomsten toegerekend aan de aanleg van de tunnel. Voor de balans betekende dit dat het saldo werd geactiveerd als materiële vaste activa, onder de post "tunnel, toeleidende wegen en aansluitende werken". Tot aan de openstelling per 14 maart 2003 werd hierop niet afgeschreven.

Gebouwen en overige vaste activa worden gewaardeerd tegen verkrijgings- of vervaardigingsprijs onder aftrek van lineaire afschrijvingen gedurende de geschatte economische levensduur of lagere bedrijfswaarde. De vaste activa welke nog in uitvoering zijn worden apart gerubriceerd. Over deze laatste categorie wordt pas afgeschreven als het actief gereed en in gebruik genomen is.

Vorderingen

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

De uitgaven voor de ontwikkeling van een kanaalkruising bij Sluiskil worden apart verantwoord onder de noemer "overlopende activa". Deze uitgaven zijn als activa op de balans opgenomen in verband met de ontwikkelingen, die positieve verwachtingen ten aanzien van besluitvorming over de aanleg van een kanaalkruising bij Sluiskil rechtvaardigen.

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 is te schatten.

Grondslagen voor bepaling van het resultaat

Algemeen

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

Koersverschillen

Koersverschillen die optreden bij de afwikkeling van monetaire posten worden in de resultatenrekening verwerkt in de periode dat zij zich voordoen.

Tolopbrengsten

Tolopbrengsten omvat de opbrengsten uit passages van vervoermiddelen gedurende het verslagjaar door de Westerscheldetunnel, inclusief kortingen in verband met abonnementen en dergelijke.

Exploitatiebijdragen

Exploitatiebijdragen omvatten de bijdragen die jaarlijks ter beschikking gesteld worden door de Staat der Nederlanden en door de Provincie Zeeland gedurende de exploitatieperiode van 30 jaar. Deze exploitatiebijdragen worden met ingang van 2006 gecorrigeerd op basis van de CBS-index voor de wegenbouw "Grond-, water- en wegenbouw totaal", omdat de tot en met 2005 gehanteerde index "Onderhoudswerk aan wegen met een gesloten verharding buiten de bebouwde kom" bij het CBS is komen te vervallen en niet meer wordt geactualiseerd. Voor de berekening wordt uitgegaan van de per balansdatum definitieve of meest recente indexcijfers. Verschillen met reeds ontvangen bijdragen, die ontstaan door gewijzigde indexcijfers per balansdatum, worden tot het moment van eindafrekening als vordering of schuld opgenomen op de balans.

Kosten

De kosten worden bepaald op historische basis en toegerekend aan het verslagjaar waarop zij betrekking hebben.

De afschrijvingen op de tunnel worden gebaseerd op een exploitatieduur van 30 jaar vanaf 14 maart 2003; op overige vaste activa wordt lineair afgeschreven op basis van de verkrijgings- of vervaardigingsprijs. Gebouwen worden afgeschreven over de gebruiksperiode van het moment van ingebruikname tot aan de verwachte datum van beëindiging van de exploitatie door de vennootschap.

De afschrijvingstermijn van de overige activa varieert van 3 tot 10 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 Vennootschapsbelasting 1969 is de vennootschap niet aan vennootschapsbelasting onderworpen omdat de aandelen van de vennootschap geheel in het 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. Financiële instrumenten

Valutarisico

De N.V. Westerscheldetunnel kent door haar specifieke werkzaamheden geen valutarisico van betekenis. Nagenoeg alle financiële transacties vinden in euro's plaats.

Renterisico

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

Kredietrisico

De N.V. Westerscheldetunnel 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 onderschrijdt.





6. Toelichting op de balans

1) Vaste activa – materiele vaste activa

Het actief "Tunnel" betreft de totale bouwkosten van de Westerscheldetunnel met bijbehorende werken. Verder onderscheiden we investeringen in "Gebouwen", "Overige vaste activa" en "Activa in uitvoering". Een specificatie treft u aan in onderstaande tabel.

In onderstaande tabel is het verloop van de totale post materiële vaste activa weergegeven:

	Tunnel	Gebouwen	Overige vaste activa	Activa in uitvoering	Totalen
1-jan-06					
Nieuwwaarde	768.231.945	2.073.073	857.590	30.615	771.193.223
Cumulatieve waardeverminderingen en afschrijvingen	- 70.873.879	- 71.144	- 315.476	-	- 71.260.499
Boekwaarde	697.358.066	2.001.929	542.114	30.615	699.932.724
Mutaties 2006					
Investeringen	3.561	-	272.005	534.793	810.359
Desinvesteringen					
Afschrijvingen	- 25.845.961	- 76.748	- 223.261	-	- 26.145.970
	- 25.842.400	- 76.748	48.744	534.792	- 25.335.612
31-dec-06					
Nieuwwaarde	768.235.506	2.073.073	1.129.595	565.408	772.003.582
Cumulatieve waardeverminderingen en afschrijvingen	- 96.719.840	- 147.892	- 538.737	-	- 97.406.469
Boekwaarde	671.515.666	1.925.181	590.858	565.408	674.597.113

Het totaal van de investeringen in 2006 bedraagt € 0,8 miljoen. Dit betreft uitgaven voor de aanleg van het natuurgebied 'Inlaag 2005', het aanbrengen en installeren van op afstand bedienbare slagbomen ten behoeve van de calamiteitendiensten, voorbereidingskosten van de verdubbeling van het noordelijke wegtracé, het vervangen van de slagbomen op het tolplein door 'zachte' exemplaren, de aanschaf van extra t-tags, het vernieuwen van de website, aanpassingen aan het tolsysteem en de aanschaf van auto's voor de afdeling Technisch Beheer.

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

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

2) *Vlottende activa*

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

Vorderingen	31-12-2006	31-12-2005
Debiteuren	295.613	371.290
Te ontvangen rente	46.500	42.713
Vooruitbetaalde bedragen	163.038	303.663
Te ontvangen bedragen	129.493	382.207
Overlopende activa	1.553.939	1.481.335
	2.188.583	2.581.208

Onder "Overlopende activa" worden de uitgaven in het kader van de voorbereidingen van de aanleg van de Kanaalkruising Sluiskil (€ 2.179.998 inclusief € 927.900 in verband met anticiperende grondaankopen) en het ontvangen aandeel van de Provincie Zeeland daarin (€ 626.059) verantwoord. De looptijd van deze vorderingen hangt samen met de snelheid waarmee de besluitvorming ten behoeve van financiering en aanleg van de Kanaalkruising Sluiskil verloopt. Naar huidige verwachting zal deze looptijd korter zijn dan een jaar.

Het saldo "**Liquide middelen**" bestaat uit de kas- en banksaldi.

De Westerscheldetunnel heeft een kredietfaciliteit op één rekening courant bij de Fortis Bank ter hoogte van € 500.000.

3) *Kortlopende schulden*

Schulden uit hoofde van belastingen en sociale lasten zijn als volgt te specificeren:

Kortlopende schulden	31-12-2006	31-12-2005
Aflossingsverplichting leningen	388.215	319.621
Vooruitontvangen bedragen	2.635.822	2.513.431
Borgsommen	562.010	524.030
Crediteuren	325.656	460.266
Belastingen en premies sociale verzekeringen	253.359	294.345
Te betalen pensioenpremie	44.424	-
Overige schulden	1.877.688	2.180.480
	6.087.174	6.292.173

"*Vooruitontvangen bedragen*" bestaat uit de nog niet verbruikte tegoeden op t-tags van klanten. Gemiddeld staat er eind 2006 per t-tag een bedrag open van € 46,90. Het aantal t-tags is verdeeld in 47.901 stuks met een bijboekbedrag van € 60 en 8.300 stuks met een bijboekbedrag van € 200.

De post "*Borgsommen*" bevat de door klanten betaalde borg voor 56.201 t-tags à € 10 per t-tag.

"*Overige schulden*" bestaat met name uit nog te ontvangen facturen voor reeds geleverde prestaties door leveranciers.

4) Langlopende schulden

Langlopende schulden	31-12-2006	31-12-2005
Lening Zeeland Seaports	5.172.305	5.293.439
Schuld inzake bijdrage uitbreiding Sloespoor	8.700.000	8.700.000
	13.872.305	13.993.439

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 jaarlijks plaats op basis van de mate van het gebruik van de ontsluiting. De op grond hiervan over het afgelopen boekjaar verschuldigde aflossing, is opgenomen onder kortlopende schulden. De verwachting is dat deze lening in 2018 zal zijn afgelost.

Op grond van contractuele afspraken is een bijdrage verschuldigd voor de uitbreiding van het Sloespoor. De totale uitgaven (inclusief een schatting van de indexering op grond van het contract) die hiermee gemoeid zijn, zijn opgenomen onder investeringen. Het bedrag zal naar verwachting in 2008 verschuldigd zijn; dit is afhankelijk van de voortgang van het Sloespoor project. Over dit saldo is geen interest verschuldigd.

5) Voorzieningen

Sinds 2006 is er een voorziening gevormd voor toekomstige jubileumuitkeringen aan personeel, dat 12,5 respectievelijk 25 jaar in dienst van de N.V. Westerscheldetunnel zal zijn.

6) Eigen vermogen

Het maatschappelijk kapitaal van de N.V. Westerscheldetunnel bedraagt € 90 miljoen, opgebouwd uit 2 miljoen (gewone) aandelen met een nominale waarde van € 45 per stuk. Hiervan is per 31 december 2005 geplaatst en volgestort € 76.140.000. Van de geplaatste en volgestorte aandelen zijn 1.614.168 aandelen in handen van de Staat der Nederlanden en 77.832 aandelen in handen van de Provincie Zeeland.

De "**Wettelijke 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 miljoen) minus de tot en met 2006 uitgekeerde agio.

Het verloop van het eigen vermogen gedurende 2005 en 2006 is als volgt:

	Gestort en opgevraagd kapitaal	Agio	Wettelijke reserves	Onverdeelde winst	Totaal
Stand per 31 december 2004	76.140.000	631.022.827	418.092	13.118.903	720.699.822
Uitkering agio	-	- 40.000.000	-	-	- 40.000.000
Resultaat boekjaar	-	-	-	25.383.506	25.383.506
Uitkering dividend	-	-	-	- 15.118.903	- 15.118.903
Stand per 31 december 2005	76.140.000	591.022.827	418.092	23.383.506	690.964.425
Uitkering agio	-	- 13.000.000	-	-	- 13.000.000
Resultaat boekjaar	-	-	-	28.264.348	28.264.348
Uitkering dividend	-	-	-	- 43.293.757	- 43.293.757
Stand per 31 december 2006	76.140.000	578.022.827	418.092	8.354.097	662.935.016



7. Toelichting op de resultatenrekening

1) Netto omzet

De "Tolopbrengsten" zijn in het vierde exploitatiejaar 4% onder de begroting gebleven en 3% gestegen ten opzichte van 2005.

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

Categorie	Voertuig	Aantal begroot	Aantal 2006	Opbrengst begroot	Opbrengst 2006
		X 1.000		X € 1.000	
I	motor, personenauto	1.515	1.486	5.602	5.375
IA	cat. I met abonnement	2.731	2.659	7.804	7.596
II	cat. I met aanhanger	70	61	390	333
IIA	cat. II met abonnement	77	73	331	314
III	vrachtwagens, bussen	50	49	675	631
IIIA	cat. III met abonnement	129	111	1.347	1.158
IV	cat. III met aanhanger	137	144	2.534	2.593
IVA	cat. IV met abonnement	363	328	5.079	4.585
Totalen		5.072	4.911	23.762	22.585

Zoals uit bovenstaande tabel blijkt, is het aantal passages over alle categorieën tegengevallen. Ten opzichte van 2005 is het aantal passages met 1,7% gedaald.

De gemiddelde opbrengst per passage is gestegen van € 4,39 naar € 4,60.

2) Salarissen, pensioenen en sociale lasten

Onderstaand de specificatie van de kosten voor salarissen, pensioenen en sociale lasten in 2006:

	2006	2005
Salarissen	2.651.615	2.837.485
Sociale lasten	290.343	237.687
Pensioenlasten	330.830	398.616
Overige personeelskosten	331.032	368.856
Totaal	3.603.820	3.842.645

Het gemiddeld aantal fte's over 2006 bedroeg 57,0 (2005: 59,4).

Pensioenlasten:

De vennootschap heeft voor haar werknemers een toegezegd-pensioenregeling. Hiervoor in aanmerking komende werknemers hebben op de pensioengerechtigde leeftijd recht op een pensioen dat afhankelijk is van leeftijd, salaris en dienstjaren. De regeling is ondergebracht bij het bedrijfstakpensioenfonds ABP. De vennootschap heeft deze toegezegd-pensioenregeling bij het ABP verwerkt als zou sprake zijn van een toegezegde-bijdrageregeling. De vennootschap 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:

Naam	Functie	Vast salaris en vergoedingen	Variabele beloning	Pensioen	Sociale lasten	Totaal
Ir. M. Buis	Directeur	115.578	10.620	15.701	3.533	145.432
Dr.ir. G. Blom	Voorz. RvC	13.431	-	-	-	13.431
Ir. W. Stevelink	Lid RvC	8.737	-	-	-	8.737
Mr.drs. A.J.G. Poppelaars	Lid RvC	7.800	-	-	-	7.800
Drs. W.L. Moerman	Lid RvC	8.300	-	-	-	8.300
Totaal RvC		38.268	-	-	-	38.268

De totale beloning van de directie bedroeg over 2005 € 142.062. De vergoeding voor de Raad van Commissarissen bedroeg in 2005 € 47.430. De daling in 2006 is te verklaren doordat er in het afgelopen jaar sprake was van een vacature binnen de Raad. Met ingang van 1 januari 2007 bestaat de Raad weer uit 5 personen. De heer Poppelaars is lid van de Raad uit hoofde van zijn functie als lid van Gedeputeerde Staten van de Provincie Zeeland. Diens vergoeding wordt derhalve betaald aan de Provincie Zeeland.





3) Overige bedrijfskosten

Deze zijn als volgt te specificeren:

	2006	2005
In stand houden	7.091.781	6.620.160
Marketing	286.952	277.767
Informatiesystemen	570.380	714.461
Algemene kosten	1.290.399	1.606.650
Totaal	9.239.512	9.219.038

In stand houden

Voor het onderhoud aan de Westerscheldetunnel is voor de eerste 10 jaar na opening een contract afgesloten met een aannemerscombinatie. De hieraan gerelateerde uitgaven vormen de belangrijkste post binnen deze kostensoort. Daarnaast omvat dit ook kleinere onderhoudsuitgaven aan gebouwen, de aanschaf van reserveonderdelen voor het tolsysteem, bergingskosten, kosten in verband met schades en gereedschappen.

4) Saldo van de financiële baten en lasten

Onder deze noemer worden de indexering van de schuld aan Zeeland Seaports (€ 0,27 miljoen) en de ontvangen rente van de banken (€ 0,33 miljoen) verantwoord.



8. Toelichting op het kasstroomoverzicht

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



9. Niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen

Kanaalkruising Sluiskil

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

Voorts is door de Provincie Zeeland bevestigd dat de overige door de vennootschap betaalde voorbereidingskosten voor de kanaalkruising verrekend zullen worden met het projectbudget voor de kanaalkruising indien de NV niet meer direct bij de realisatie betrokken is, maar de Provincie wel als opdrachtgever de aanleg van de kanaalkruising ter hand zal nemen.

De vennootschap heeft zich jegens een derde partij bereid verklaard om grond ten behoeve van de Kanaalkruising Sluiskil te verwerven tegen agrarische waarde op het eerste verzoek van deze partij. Deze garantie loopt af op 1 januari 2008 en belooft maximaal € 1,8 miljoen. In geval van aankoop zal de vennootschap deze grond onder zich houden ten behoeve van de Staat voor de aanleg van het nieuwe tunneltracé tegen verrekening van rente en kosten ten behoeve van de NV. Deze garantie loopt maximaal tot 1 januari 2012.

Aanleg ongelijkvloerse kruising en verdubbeling wegen zuidelijk tracé

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

Daarnaast is met diverse partijen overeengekomen dat de vennootschap de toeleidende weg naar de tunneltoerit in Zeeuws-Vlaanderen dient om te bouwen tot 2x2 rijstroken indien de gemiddelde weekdagintensiteit over een kalenderjaar op een bepaald wegvak de 17.000 motorvoertuigen per etmaal overschrijdt en de reeds genoemde ongelijkvloerse aansluiting op de N61 is gerealiseerd. De totale investering voor deze projecten tezamen bedraagt naar verwachting enkele tientallen miljoenen euro.

Onderhoudsverplichtingen

Voor het "In stand houden" van de activa zijn verplichtingen aangegaan betreffende het onderhoud van de installaties, wegen en kunstwerken en de tunnel (€ 39,3 miljoen).

Dit betreft de Onderhoudsovereenkomst met KMW tot 2013.

Overige onderhoudscontracten geven een verplichtingenbedrag van € 1,3 miljoen voor latere jaren te zien. Het merendeel van deze verplichtingen kent een looptijd van korter dan 5 jaar.

Overige verplichtingen

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

Claims

Tussen de N.V. Westerscheldetunnel en aannemer KMW is in de afgelopen jaren een vijftal geschillen ontstaan over de reikwijdte van de gesloten overeenkomsten, welke hebben geresulteerd in claims van KMW. Deze claims zijn door de aannemer neergelegd bij de Raad van Arbitrage voor de Bouw. Inmiddels is deze procedure voor twee van deze geschillen geheel afgerond in het voordeel van de NV. Voor twee andere claims is reeds een voor de NV positieve uitspraak gedaan door de Raad van Arbitrage, echter door KMW is hier beroep op aangetekend zodat deze claims nog niet afgewikkeld zijn. De laatste nog resterende procedure zal naar verwachting in 2007 door de Raad van Arbitrage behandeld worden.

Directie N.V. Westerscheldetunnel

ir. M. Buis

Raad van Commissarissen

ir. D. Luteijn

mw. P.E.P. Kwekkeboom-Janse

drs. W.L. Moerman

mr. drs. A.J.G. Poppelaars

ir. W. Stevelink

Borssele, 22 maart 2007



Overige gegevens

Winstbestemming

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

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

Het saldo van de onverdeelde winst op de balans per 31 december 2006 is als volgt te specificeren:

Onverdeelde winsten	
Stand per 31-12-2005	23.383.506
Resultaat 2006	28.264.348
Uitkering (interim) dividenden in 2006	- 43.293.757
Stand per 31-12-2006	8.354.097

De directie stelt voor het gehele resterende bedrag ad € 8.354.097 uit te keren.

Accountantsverklaring



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

PricewaterhouseCoopers
Accountants N.V.
Stationspark 8
4462 DZ Goes
Postbus 85
4460 AB Goes
Telefoon (0113) 242 000
Fax (0113) 242 199
www.pwc.com/nl

Accountantsverklaring

Verklaring betreffende de jaarrekening

Wij hebben de in dit verslag opgenomen jaarrekening 2006 van N.V. Westerscheldetunnel te Goes bestaande uit de balans per 31 december 2006 en de winst-en-verliesrekening over 2006 met de toelichting gecontroleerd.

Verantwoordelijkheid van de directie

De directie van de vennootschap is verantwoordelijk voor het opmaken van de jaarrekening die het vermogen en het resultaat getrouw dient weer te geven, alsmede voor het opstellen van het jaarverslag, beide in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW. Deze verantwoordelijkheid omvat onder meer: het ontwerpen, invoeren en in stand houden van een intern beheersingssysteem relevant voor het opmaken van en getrouw weergeven in de jaarrekening van vermogen en resultaat, zodanig dat deze geen afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten bevat, het kiezen en toepassen van aanvaardbare grondslagen voor financiële verslaggeving en het maken van schattingen die onder de gegeven omstandigheden redelijk zijn.

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. Dienovereenkomstig zijn wij verplicht te voldoen aan de voor ons geldende gedragsnormen en zijn wij gehouden onze controle zodanig te plannen en uit te voeren 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 keuze van de uit te voeren werkzaamheden is afhankelijk van de professionele oordeelsvorming van de accountant, waaronder begrepen zijn beoordeling van de risico's van afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude of fouten.

In die beoordeling neemt de accountant in aanmerking het voor het opmaken van en getrouw weergeven in de jaarrekening van vermogen en resultaat relevante interne beheersingssysteem, teneinde een verantwoorde keuze te kunnen maken van de controlewerkzaamheden die onder de gegeven omstandigheden adequaat zijn maar die niet tot doel hebben een oordeel te geven over de effectiviteit van het interne beheersingssysteem van de vennootschap.

Tevens omvat een controle onder meer een evaluatie van de aanvaardbaarheid van de toegepaste grondslagen voor financiële verslaggeving en van de redelijkheid van schattingen die de directie van de vennootschap heeft gemaakt, alsmede een evaluatie van het algehele beeld van de jaarrekening.

PricewaterhouseCoopers is de handelsnaam van onder meer de volgende vennootschappen: PricewaterhouseCoopers Accountants N.V. (KvK 34180285), PricewaterhouseCoopers Belastingadviseurs N.V. (KvK 34180284), PricewaterhouseCoopers Advisory N.V. (KvK 34180287) en PricewaterhouseCoopers B.V. (KvK 34180289). Op diensten verleend door deze vennootschappen zijn Algemene Voorwaarden van toepassing, waarin onder meer aansprakelijkheidsvoorwaarden zijn opgenomen. Deze Algemene Voorwaarden zijn gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel te Amsterdam en ook in te zien op www.pwc.com/nl

PRICEWATERHOUSECOOPERS 

Wij zijn van mening dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

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 2006 en van het resultaat over 2006 in overeenstemming met Titel 9 Boek 2 BW.

Verklaring betreffende andere wettelijke voorschriften en/of voorschriften van regelgevende instanties

Op grond van de wettelijke verplichting ingevolge artikel 2:393 lid 5 onder e BW melden wij dat het jaarverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, verenigbaar is met de jaarrekening zoals vereist in artikel 2:391 lid 4 BW.

Goes, 22 maart 2007


PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.


drs. L.W.M. de Zwart RA



Colofon

© 2007

Tekst en samenstelling : N.V. Westerscheldetunnel
Fotografie : Duofoto, Hans Boer Fotografie, e.a.
Complete productie :  Pitman Grafisch Bedrijf B.V. Goes

N.V. Westerscheldetunnel

postadres

Postbus 303

4460 AS Goes

bezoekadres

Westerscheldetunnelweg 1

4454 PD Borssele

telefoon 0113-278480

telefax 0113-278481

KvK te Middelburg

nr. 22040203

www.westerscheldetunnel.nl

info@westerscheldetunnel.nl

