



Jaarverslag 2007



Maakt meer mogelijk!



N.V. Westerscheldetunnel

7-tag⁰⁰⁰
ABONNEE
↓




M.W.PANEL
KEUKENWERKBLADEN

KEUKEN WERKBLADEN
GROOT ASSORTIMENT
EIGEN SERVICE DIENST
EIGEN TRANSPORT
SNELLE LEVERING

Felthspark 9^e 9358 BX Tolbert
Tel. +31 (0) 594 51 74 60

Internet: www.mwpanel.nl



74-JZ-LD

Inhoudsopgave

Pre advies	5
1. Verslag van de Raad van Commissarissen	7
2. Directieverslag	9
2.1. Inleiding	9
2.2. Financiële ontwikkelingen in 2007	13
2.2.1. Resultaat 2007	13
2.2.2. Opbrengsten	13
2.2.3. Kosten	13
2.2.4. Investerings	14
2.2.5. Financieringsstructuur	14
2.3. De tunnel in de markt	15
2.3.1. t-tag	15
2.3.2. Klantenservice	15
2.3.3. Marketing	15
2.3.4. In de media	16
2.4. Veiligheid	17
2.4.1. Tolplein	17
2.4.2. Incidenten	17
2.4.3. Hulpverlening	17
2.4.4. Opleiden en oefenen	18
2.5. Technisch Beheer	19
2.5.1. Organisatie technisch beheer	19
2.5.2. Optimaliseren van de beheer- en onderhoudstaken	19
2.5.3. Vervangen tolsysteem	19
2.5.4. Modificaties en overige projecten	20
2.5.5. Verdubbeling toeleidende wegen	21
2.6. Personeelsbeleid	23
2.6.1. Organisatie	23
2.6.2. Gezondheid en welzijn	23
2.6.3. Training en opleiding	24
2.6.4. Medezeggenschap	24
2.6.5. Arbeidsvoorwaarden	24
2.7. Corporate Governance	25

2.8. (Deelneming in) Movenience B.V.	26
2.9. Kanaalkruising Sluiskil	29
3. Jaarrekening	32
3.1. Geconsolideerde balans per 31 december 2007	32
3.2. Geconsolideerde resultatenrekening 2007	33
3.3. Geconsolideerd kasstroomoverzicht 2007	34
3.4. Toelichting op de geconsolideerde balans en winst- en verliesrekening	35
3.5. Financiële instrumenten	39
3.6. Toelichting op de geconsolideerde balans	40
3.7. Toelichting op de geconsolideerde resultatenrekening	44
3.8. Toelichting op het geconsolideerd kasstroomoverzicht	47
3.9. Niet uit de balans blijvende verplichtingen	48
3.10. Enkelvoudige jaarrekening: balans per 31 december 2007	50
3.11. Enkelvoudige jaarrekening: resultatenrekening 2007	51
3.12. Toelichting op de balans en resultatenrekening van de enkelvoudige jaarrekening	52
4. Overige gegevens	54
5. Accountantsverklaring	55





Pre advies

Aan de aandeelhouders van de N.V. Westerscheldetunnel

Borssele, 2 april 2008

Ter voldoening aan het bepaalde in artikel 26 van de statuten heeft de directie de geconsolideerde jaarrekening over het boekjaar 2007 opgesteld en conform artikel 28 van de statuten aan ons 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.

De Raad van Commissarissen biedt u hierbij de geconsolideerde jaarrekening aan en adviseert u deze goed te keuren conform artikel 29 van de statuten. De behandeling van de geconsolideerde jaarrekening zal geschieden in de Algemene Vergadering van Aandeelhouders op 10 april 2008*.

Hoogachtend,

Ir. D. Luteijn

voorzitter Raad van Commissarissen

*) Wegens omstandigheden heeft de Algemene Vergadering van Aandeelhouders op 28 mei 2008 plaatsgevonden.





1. Verslag 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 oprichting van dochteronderneming Movenience en de voorgenomen aankoop van de aandelen in bezit van het ministerie van Financiën van de NV door de Provincie Zeeland 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 (kwartaal)rapportages, 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.

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 Raad vergadert altijd plenair en kent geen subcommissies. Deze werkwijze functioneert naar tevredenheid.

Per 1 januari 2007 zijn de in 2006 ontstane vacatures weer vervuld. Mevrouw Kwekkeboom-Janse en de heer Luteijn zijn per 1 januari aangetreden. De heer Poppelaars was tot 4 september 2007 lid van de Raad. Hij is per 29 november 2007 opgevolgd door de heer Wiersma. Laatstgenoemde is lid op grond van het aandeelhouderschap van de Provincie Zeeland, overeenkomstig artikel 21 van de statuten van de vennootschap. Per 31 december 2007 legde de heer Stevelink na ruim 9 jaar zijn functie als lid van de Raad neer.

De Raad heeft eind 2007 besloten tot het aanstellen van een financieel operationeel directeur, zodat er dan twee statutaire directeuren zullen zijn.

Het resultaat in het afgelopen boekjaar laat zeer goede toelobbrengsten zien, als gevolg van een hoger aantal passages dan was begroot. Ook de exploitatiebijdragen van Staat en Provincie waren hoger dan begroot. Daar staat tegenover dat de operationele kosten ook hoger waren. 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.



Ir. D. Luteijn (1943) (voorzitter)

- Directeur Luteijn Interim Toezicht en Procesbegeleiding L.I.T.P. b.v.
- 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 Algemene Zeeuwse Verzekeringen
- Voorzitter Bestuur Nederlandse Algemene Keuringsdienst NAK
- Voorzitter Raad van Commissarissen Kiwa Water Research b.v.
- Voorzitter Raad van Commissarissen Koninklijke Prins & Dingemanse b.v.
- Voorzitter Bestuur Wereld Erfgoed Kinderdijk

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

- Lid Raad van Commissarissen Kamer van Koophandel Nederland
- Lid Raad van Toezicht Omroep Zeeland
- Lid Raad van Bestuur Syntens

Drs. W.L. Moerman (1950)

- Lid kernteam commissarissenopleiding Erasmus Universiteit Rotterdam
- Lid college van toezicht Pensioenfonds DSM Nederland
- Lid commissie Raad voor Verkeer en Waterstaat, Anders organiseren wegbeheer

Ir. W. Stevelink (1935)

- Geen nevenfuncties

dhr. M.J. Wiersma (1949)

- Lid Gedeputeerde Staten van de Provincie Zeeland



2. Directieverslag

2.1. Inleiding

Het jaar 2007 was vooral een veilig jaar. Veilig, omdat er zich geen enkel zwaar ongeval heeft voorgedaan, noch in de tunnel, noch op de toeleidende wegen. Verder zijn er geen technische storingen geweest waardoor één of beide tunnelbuizen gesloten moesten worden. De beschikbaarheid van de tunnel voor het verkeer was in 2007 uitstekend.

Ook in financiële zin was het afgelopen jaar goed. Dat komt vooral omdat de indexering van de exploitatie de prognose oversteeg en omdat de verkeersgroei aanzienlijk hoger was dan voorzien. Binnen de N.V. Westerscheldetunnel hebben in 2007 veel veranderingen plaatsgevonden. Dat vergde af en toe extra inzet en creativiteit van de medewerkers. Het jaar 2007 is daardoor niet alleen rustig maar ook afwisselend en boeiend geweest.

Tolsysteem

Het aantal storingen op het tolplein is in 2007 verminderd ten opzichte van eerdere jaren. In het voorgaande jaar was er regelmatig schade door aanrijdingen met slagbomen. In 2007 is dat aanzienlijk afgenomen. De backoffice, die zorgt voor de financieel administratieve verwerking van de passages, is echter nog steeds te storingsgevoelig. Daar komt bij dat het systeem onvoldoende modulair, te star en niet meer up-to-date is. Ook biedt de leverancier





van het systeem ons inziens onvoldoende service. Daarom is besloten om een geheel nieuw tolsysteem te laten ontwikkelen. In het najaar van 2007 is daartoe opdracht gegeven aan een tweetal IT-bedrijven. Het formuleren van de functionele eisen en het contracteren en begeleiden van deze leveranciers heeft in 2007 een aanzienlijke inspanning gevergd.

Movenience

Na ruim een jaar van voorbereidingen is in juni 2007 onze dochteronderneming Movenience B.V. opgericht. Daarin houdt de N.V. Westerscheldetunnel 60% van de aandelen. Onze partners, de Portugese tolmaatschappij Brisa en de Nederlandse onderneming NedMobiel, houden met 30% respectievelijk 10% de overige aandelen. Met de oprichting is ingespeeld op de ambitie van de N.V. Westerscheldetunnel om haar kennis en kunde op het gebied van tolinning ook elders toe te passen. Zo maakt Movenience het mogelijk om een rol te gaan spelen bij andere tolprojecten in Nederland en daarbuiten. Met name de invoering van kilometerheffing en daartoe voorbereidende projecten en pilots bieden perspectief. Movenience B.V. zal in de loop van 2008 de afwikkeling van alle t-tag transacties van de N.V. Westerscheldetunnel overnemen.

Vertrekkende medewerkers

In voorgaande jaren was het verloop onder het personeel zeer gering. In 2007 is daar een kentering in gekomen. Maar liefst twaalf van onze medewerkers hebben hun dienstverband opgezegd. Er is geen indicatie, dat het grote aantal vertrekkers te maken heeft met onvrede over de cultuur of werksfeer binnen de N.V. Westerscheldetunnel.

Met het vertrek van deze medewerkers verdwijnt ook een deel van de kennis en ervaring uit de organisatie. Hoewel dit enerzijds kan leiden tot verlies aan kwaliteit, leidt het anderzijds tot dynamiek in de organisatie. Bovendien zorgen nieuwe gezichten voor nieuwe inzichten en dat houdt de organisatie ook in beweging. Tenslotte bieden vacatures de mogelijkheid om jongere mensen aan te trekken, hetgeen in een langzamerhand vergrijzend personeelsbestand welkom is.

Verkeersintensiteit

Het verkeer in 2007 groeide met maar liefst 6,1% ten opzichte van vorig jaar. Dat is aanzienlijk meer dan was geprognostiseerd en ook is daarmee de dip in de verkeersgroei in 2006 gecompenseerd. De verkeersintensiteit van zowel vracht- als personenauto's groeide nagenoeg gelijk.

Kijkend naar het verleden is redelijk opvallend, dat enkele hoge pieken in de verkeersintensiteit in de zomer van 2004 en 2005 zich in later jaren niet meer hebben voorgedaan. In de wintermaanden is er nog steeds sprake van aanzienlijk minder verkeer. Bovendien fluctueert de intensiteit vrij sterk; nader onderzoek in 2008 moet de oorzaak van deze ontwikkeling aan het licht brengen.

Communicatie

In 2007 springt vooral de succesvolle Vrouwendag in het oog. Zo'n 500 vrouwen bezochten dit evenement. De dag had als doel de kennis van de Westerscheldetunnel te vergroten en eventueel aanwezige tunnelangst te verminderen. De Vrouwendag heeft zowel landelijk als regionaal op radio en tv ruime én positieve aandacht gekregen.

Een andere belangrijke gebeurtenis was de vergadering van het Steering Committee van de ASECAP in Amsterdam. Als gastheer ontving de N.V. Westerscheldetunnel een 40-tal gasten uit diverse Europese landen.



Nieuwe ontwikkelingen

Zeer veel aandacht zal in 2008 uitgaan naar het in gebruik nemen van het nieuwe tolsysteem. Movenience B.V. wordt dan volledig operationeel en op dat moment wordt ook de tariefstructuur enigszins aangepast. De t-tag zal niet meer gratis worden verstrekt, maar er zal een abonnementsprijs per jaar betaald moeten worden. Tegelijkertijd wordt de korting per t-tag verhoogd, zodat de invoering van abonnementsgeld voor de grote meerderheid kostenneutraal zal verlopen. Eén van de beoogde resultaten is dat het aantal 'slapende' t-tags (t-tags die niet of nauwelijks gebruikt worden) aanzienlijk zal worden teruggebracht. Daarnaast zullen t-tag gebruikers, die veel door de tunnel reizen, ook het meeste voordeel hebben van deze maatregel.

De invoering van het nieuwe tolsysteem heeft ook invloed op de inrichting van het tolplein, de aansturing van de daar aanwezige apparatuur en op de backoffice voor het verrichten van creditcard- en chipknipbetalingen en de afhandeling van de t-tag transacties. Daarmee raakt het veruit het merendeel van de medewerkers. Deze medewerkers zullen dan ook nauw betrokken worden bij het testen en implementeren van het nieuwe tolsysteem. Er wordt gezorgd voor opleiding en begeleiding voor, tijdens en na de implementatie.

Gezamenlijk moeten de N.V. Westerscheldetunnel en Movenience B.V. ervoor zorgen, dat de migratie van 45.000 klanten naar Movenience én de introductie van het abonnementsgeld soepel en naar tevredenheid verloopt. Dit zal veel energie en creativiteit vergen op het gebied van marketing en communicatie.

De eventuele overdracht van de aandelen N.V. Westerscheldetunnel van het Rijk naar de Provincie Zeeland is een ander onderwerp dat in 2008 zal spelen. Voorts zal het afdekken van grote schaderisico's in de tunnel veel aandacht vergen.

Verwacht wordt, dat in 2008 de besluitvorming omtrent de bouw van de Kanaalkruising Sluiskil grotendeels zal zijn afgerond. Gezien de grote betrokkenheid van de N.V. Westerscheldetunnel bij dit project zal dat binnen de organisatie de nodige aandacht vergen. Dat is zeker het geval indien besloten wordt het onderhoud en het verkeersmanagement van



de Kanaalkruising Sluiskil te combineren met dat van de Westerscheldetunnel. In die situatie zal immers ook meegedacht moeten worden met het formuleren van het Programma van Eisen voor de Kanaalkruising Sluiskil.

Tenslotte zal op technisch en organisatorisch gebied vooral de verdere voorbereiding van de verdubbeling van de wegen aandacht krijgen.



2.2. Financiële ontwikkelingen in 2007

2.2.1. Resultaat 2007

Over het boekjaar 2007 werd een positief resultaat behaald van € 32,0 miljoen (2006: € 28,3 miljoen). De exploitatie van de Westerscheldetunnel is met name rendabel vanwege de exploitatiebijdragen, betaald door het Rijk en de Provincie Zeeland. Deze bedroegen over het afgelopen boekjaar € 48,8 miljoen (2006: € 44,9 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	2007	2006	2005
Resultaat	31.991	28.264	25.384
Gemiddeld Eigen Vermogen	650.694	676.950	691.256
Rendement op Eigen Vermogen	4,92%	4,18 %	3,67%

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 ruim 7,8% verwacht.

2.2.2. Opbrengsten

De exploitatiebijdragen van het Rijk en de Provincie Zeeland worden jaarlijks aangepast op basis van een indexcijfer uit de GWW-sector. Over het afgelopen boekjaar bedroeg de indexatie 9% (2006: 4,5%). Dit resulteerde in een ruim 3,9 miljoen euro hogere exploitatiebijdrage.

De tolmazet steeg met 8,3%. Het aantal passages steeg met 6,1%, terwijl de gemiddelde opbrengst per passage met 2,1% steeg. Deze stijging is de resultante van de stijging van de tarieven in 2007, een wat andere verdeling van het verkeersaanbod, en een lichte stijging van het aantal (t-tag) transacties met korting. In 2007 werd 65,4% van de passages door middel van de t-tag afgerekend (2006: 65,1%).

2.2.3. 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. Deze kosten fluctueren aanzienlijk, omdat het onderhoud in het ene jaar nu eenmaal meer kost dan in het andere jaar.

Voor 2007 betekende dit een toename van deze kosten met 1,9 miljoen euro. De kosten van Dienstverlening waren voorheen opgenomen in de Algemene kosten, dit betekent een verschuiving van uitgaven ter grootte van 0,3 miljoen euro. Aan Advieskosten werd in 2007 0,3 miljoen euro minder uitgegeven en aan Algemene kosten per saldo 0,1 miljoen minder.

In 2007 was er sprake van een groot verloop van personeel, waardoor extra kosten zijn gemaakt voor inhuur van tijdelijk personeel. Daarnaast zijn diverse besparingen op operationele kosten zoals IT-kosten en algemene kosten bereikt.

Ook de komende jaren zal voortdurend aandacht geschonken worden aan verdere verbetering van de efficiency.

2.2.4. Investeringen

De totale investeringen in het boekjaar inclusief investeringen voor Movenience bedragen € 1,56 miljoen. Dit is een stijging van € 0,7 miljoen ten opzichte van het voorgaande jaar. Voor de komende jaren wordt een aanzienlijk grotere omvang van de investeringen verwacht, gezien de opdrachten tot vervanging van het tolsysteem (1,5 mln.) en de plannen voor het modifieren van het besturingssysteem van de tunnel (1,0 mln.) alsmede de voorbereidende werken voor de verdubbeling van de toeleidende wegen naar de tunnel (1,5 mln.).

2.2.5. 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: het Rijk en de Provincie Zeeland. De grote bouwrisico's alsmede het verkeersrisico maakten een substantiële financiering door marktpartijen onmogelijk. In de afgelopen jaren is er in de vermogensmarkt veel meer ervaring opgedaan met financiering van infrastructuur. In het Jaarverslag van 2006 werd gemeld dat een heroverweging van de financieringsstructuur voor de hand zou liggen.

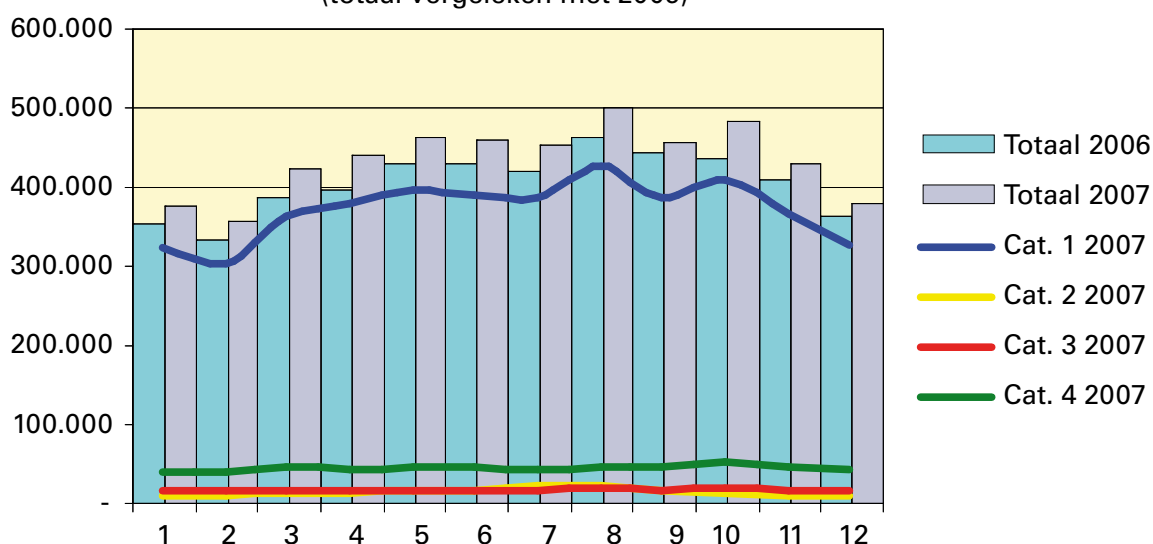


2.3. De tunnel in de markt

In tegenstelling tot 2006 steeg het aantal passages in 2007 boven verwachting met 6,1%. Dit betekent een duidelijk kentering in de neergaande lijn van 2006. Hoewel niet exact te duiden is waaraan deze stijging is te danken, is de veronderstelling dat de aantrekkende economische ontwikkelingen een gunstig klimaat creëerden voor een toename in de vraag naar mobiliteit. Wat verder opvalt is dat hoge pieken in de verkeersintensiteit uit voorgaande jaren zich niet meer voordoen. De ontwikkeling van het vrachtverkeer in 2007 hield gelijke tred met die van het personenverkeer.

Verdeling verkeer 2007 per maand

(totaal vergeleken met 2006)



2.3.1. t-tag

Het aantal t-tag abonnementen nam in 2007 met 2.764 toe tot 43.122. In totaal hadden zij 60.548 t-tags in gebruik. Dit betekent een groei van 4.347 t-tags ten opzichte van 2006. Verder kan echter wel worden geconstateerd dat een groot aantal t-tags (circa 10.000) niet of nauwelijks wordt gebruikt. Dit is niet de bedoeling omdat de t-tag juist bestemd is voor de regelmatige gebruiker. Voor de N.V. Westerscheldetunnel drukken de kosten om deze zogeheten 'slapende' t-tags in het systeem te houden extra op het exploitatiebudget. Getracht zal worden om daarin verandering te brengen door abonnementsgeld op de t-tag te introduceren.

2.3.2. Klantenservice

De medewerkers van de Klantenservice handelden in 2007 in totaal 16.576 klantcontacten af. Hiervan was 1,2% een klacht. De meeste van deze klachten hadden betrekking op verkeerde classificaties, defecte en geblokkeerde t-tags, en op de afsluitingen van de tunnelbuizen.

2.3.3. Marketing

Als opvolging van een grootschalig klantenonderzoek werd in het tweede kwartaal met zeer groot succes de campagne 'Westerscheldetunnel in actie' gelanceerd. Autorijschoolhouders in Zeeland maakten ruim gebruik van de gratis passages met leerlingen en de speciale 'angstrijlessen' hielpen bestuurders met problemen. Vervolgens werd de campagne

afgesloten met de organisatie van de Vrouwendag. Een zeer hoog gewaardeerde bijeenkomst op de tunnellocatie voor zo'n 500 vrouwen met meer of minder tunnelangst.

In 2007 ging de vernieuwde formule van de 'Charmantste route' van start met de historische, de attractie-, natuur- en cultuurroute. Dit onderdeel voor de consumenten werd op de website geheel vernieuwd. Bovendien werden per route advertenties ontwikkeld en geplaatst in diverse tijdschriften. Verder was er dagelijks in de regio West-Brabant een reclameboodschap te beluisteren op Radio 8FM.

In het kader van 'De Slimste route' werd voor de zakelijke markt een campagne gevoerd met vrachtwagenreclame in Vlaanderen en Zuidwest Nederland. Deze actie werd ondersteund door advertenties in de vakbladen van de brancheorganisaties. Verder werd de aandacht in de logistieke markt gericht op de grote Belgische transportbeurs Trailer.

Met het oog op de mogelijke introductie van een nieuwe kortingstructuur werd op constructieve wijze overleg gevoerd met de Kamer van Koophandel in Zeeland en de twee brancheorganisaties EVO en TLN.

Na de officiële oprichting van Movenience B.V. is gewerkt aan de samenstelling van een plan voor corporate en marketingcommunicatie in 2008 van zowel Movenience B.V. als de N.V. Westerscheldetunnel. Als basis hiervoor dienden het businessplan van Movenience B.V. en het integraal jaarplan van de NV.

2.3.4. In de media

Een ware mediahype vond plaats rondom het thema tunnelangst en het fenomeen Vrouwendag. In een periode van twee maanden kwamen deze onderwerpen op vrijwel elke regionale en landelijke radio en tv-zender en in de dagbladen en tijdschriften aan bod. Ook in de Belgische media werd hieraan ruim aandacht besteed. Voorts kregen onderwerpen als tunnelveiligheid, de rampenoefening, tunnelbuisafsluitingen, en de ENECO Touretappe door de Westerscheldetunnel belangstelling van de pers.





2.4. Veiligheid

2.4.1. Tolplein

De veiligheid van medewerkers én klanten op het tolplein was ook in 2007 een belangrijk aandachtspunt. Begin 2007 is de maximumsnelheid op het tolplein verlaagd tot 30 kilometer per uur. Deze nieuwe maximumsnelheid werd in eerste instantie onvoldoende nageleefd en daarom zijn er in de loop van het jaar verdere maatregelen getroffen. Naast de bebording is de belijning in de lanes aangepast om de lanes optisch smaller te laten lijken en daarmee de gebruiker aan te zetten tot voorzichtiger rijgedrag. Het verkeer lijkt zich na deze aanpassing beter aan de nieuwe maximumsnelheid te houden.

Toch zorgt vrachtverkeer dat met een t-tag door de lanes rijdt, nog steeds voor schade én gevaarlijke situaties. Sinds de opening van de Westerscheldetunnel in 2003 zijn er al 35 incidenten geweest, waarbij een vrachtwagen een tolhuisje heeft aangereden. In de meeste gevallen werd met te hoge snelheid door lane 4 gereden en vervolgens het tolhuisje van lane 5 geraakt. Daarom is besloten een vrachtwagenverbod in te stellen in beide lanes 4.

In 2007 is één klant gearresteerd en veroordeeld voor bijzonder agressief gedrag jegens medewerkers. Om beter om te kunnen gaan met dit soort gedrag hebben de tolgaarders dit jaar een cursus 'Omgaan met agressie' gevolgd.

2.4.2. Incidenten

Zowel op het tracé als op het tolplein vond een voertuigbrand plaats. Het voertuig op het noordelijke tracé werd geblust door de brandweer en het brandende voertuig op het tolplein werd door een eigen medewerker geblust.

Verder waren er twee ongevallen doordat voertuigen met aanhangers schaarden. In beide gevallen was er enkel materiële schade.

In dichte mist vond een kettingbotsing plaats ter hoogte van de uitrit van de westbuis. Hierbij waren twee vrachtwagens en een personenwagen betrokken. Eén van de inzittenden raakte lichtgewond. In de daaropvolgende file vond een kop-staart botsing plaats. Hierbij was er sprake van een beknelling.

2.4.3. Hulpverlening

In het kader van het rapport met betrekking tot de optimalisatie van de hulpverlening in de Westerscheldetunnel, zijn afspraken gemaakt ten aanzien van de onderzochte maatregelen. Geconcludeerd werd dat deze wel leiden tot het halen van de opkomsttijd van de brandweer, maar dat de kosten voor de hulpverlening nog niet afnemen. Ook is een van de genoemde maatregelen, informatievoorziening op de voertuigen en in het COPI ter ondersteuning van de besluitvorming, erg duur.

Met de Provincie Zeeland, de gemeenten en de brandweer is afgesproken te onderzoeken of het mogelijk is om met een aantal partners een gesubsidieerd onderzoek te doen naar best practices om te kijken of door andere wijzen van optreden bezuinigingen gerealiseerd kunnen worden. Speciale aandacht in dat onderzoek zou er moeten zijn voor de genoemde informatievoorziening en voor een multidisciplinaire virtuele oefenomgeving.

Dit laatste heeft een direct verband met het geplande oefen- en kenniscentrum voor ondergrondse veiligheid in Terneuzen. De Provincie wil de komst van het door Ricas te



ontwikkelen oefencentrum voor ondergrondse infrastructuur stimuleren. Met het oog hierop heeft de Provincie Zeeland een voorstel uitgewerkt voor een subsidietraject dat tot doel heeft in een multidisciplinair trainingsprogramma te voorzien. Ook is de Provincie op zoek naar potentiële internationale partners. De plannen van Ricas zijn tijdens een bijeenkomst bij de N.V. Westerscheldetunnel gepresenteerd aan de pers. Tijdens deze bijeenkomst werd een intentieverklaring getekend tussen de Provincie Zeeland, de gemeente Terneuzen en Ricas.

Met de brandweer van Terneuzen en Borsele zijn afspraken gemaakt over de gebruiksvergunning. Hetgeen op dit moment vastgelegd is in de gebruiksvergunning, krijgt een plaats in het veiligheidsbeheersplan. Dit door de Wet Aanvullende Regels Veiligheid Wegtunnels voorgeschreven plan is in ontwikkeling. Het zal onder meer de huidige veiligheidsplannen vervangen. Zodra het veiligheidsbeheersplan geaccepteerd is door het bevoegd gezag, zal de gebruiksvergunning vervallen.

In het kader van dezelfde wet is met het bevoegd gezag de invulling van en de toegankelijkheid tot het veiligheidsdossier overeengekomen. Ook is er een toelichting gegeven aan beide brandweercommandanten ten aanzien van de nieuwe wet en de impact daarvan op de N.V. Westerscheldetunnel.

2.4.4. Opleiden en oefenen

Dit jaar vond een grote brandweeroefening plaats. Deze werd gehouden in plaats van de jaarlijkse multidisciplinaire oefening. Voorts is er dit jaar gewerkt aan een meerjarenplan voor multidisciplinair oefenen en opleiden. Dit plan wordt in 2008 afgerond. In het laatste kwartaal vonden de oefeningen van de calamiteitenorganisatie binnen het eigen bedrijf plaats. Hieraan was ook de toets gekoppeld die de tunneloperator jaarlijks moet afleggen. Hiermee wordt het opleidings- en ervaringsniveau gewaarborgd

Er heeft een training nazorg voor de calamiteitencoördinatoren plaatsgevonden. Hierbij hebben de calamiteitencoördinatoren meer inzicht gekregen in de effecten van ernstige voorvallen op medewerkers en de rol die een calamiteitencoördinator in de opvang kan spelen. Naar aanleiding hiervan wordt de nazorgprocedure verder uitgewerkt.



2.5. Technisch Beheer

In 2007 is bij Technisch Beheer de aandacht voornamelijk naar de volgende zaken uitgegaan:

- Organisatie Technisch Beheer;
- Optimaliseren van de beheer- en onderhoudstaken;
- Vervangen tolsysteem;
- Modificaties en overige projecten;
- Verdubbeling wegen tunneltracé.

2.5.1. Organisatie technisch beheer

De N.V. Westerscheldetunnel is in haar vijfde jaar van exploitatie. Mede door de ervaringen uit deze periode is gebleken dat verantwoordelijkheden binnen de afdeling Technisch Beheer beter anders belegd kunnen worden om zo een efficiëntere organisatie te krijgen.

De uitvoering van het operationele onderhoud komt lager in de organisatie te liggen. Ook worden de aandachtsvelden van techniek en tunnelwacht meer gericht uitgevoerd door een deel van de organisatie. Hiermee zal meer rendement gecreëerd worden waardoor meer tijd in de uitvoering van onderhoud gestoken kan worden. Gebleken is verder dat een aantal technische verantwoordelijkheden niet uit te besteden zijn binnen de door ons gestelde kwaliteitsnorm omdat hiervoor eigen inhoudelijke kennis in huis moet zijn.

2.5.2. Optimaliseren van de beheer- en onderhoudstaken

Vanuit de beheerstaken van de N.V. Westerscheldetunnel is dit jaar weer veel aandacht gegaan naar de samenwerking met de andere wegbeheerders in Zeeland. Dit is tot uiting gekomen in een samenwerkingsovereenkomst gladheidbestrijding en afstemmingsoverleg onderhoud wegen.

Extra aandacht is gegaan naar het kwaliteitssysteem en de toetsing van het onderhoudsniveau. De N.V. Westerscheldetunnel stuurt vanuit het functioneel onderhoudsprincipe, waarbij de onderhoudsaannemer volledig zelfregulerend alle disciplines van de tunnel en bijbehorende objecten onderhoudt. Gebleken is dat het kwaliteitsniveau van de onderhoudsaannemer zonder meer goed is en dat het onderhoud van de tunnel en bijbehorende objecten op een hoog en efficiënt niveau wordt uitgevoerd. Daarbij wordt de beschikbaarheid van de tunnel voor de gebruiker maximaal gehouden.

2.5.3. Vervangen tolsysteem

In 2006 is door de N.V. Westerscheldetunnel gestart met de voorbereidingen voor de vervanging van het huidige tolsysteem. Gezamenlijk met dit project wordt ook het Transactie en Informatieverwerkend Systeem (TIPS) voor Movenience B.V. ontwikkeld.

In het eerste kwartaal van 2007 werd de marktverkenning afgerond. Belangrijkste conclusies uit deze verkenning zijn dat bekende leveranciers van tolsystemen weinig tot geen R&D uitvoeren, dat onze eisen voor het systeem verder gaan dan wat er momenteel standaard op de markt verkrijgbaar is en dat leveranciers alleen gespecialiseerd zijn in het leveren van óf een degelijke frontoffice óf een degelijke backoffice, maar niet beide.



Aanbestedingsprocedure

Voor de aanbesteding is er gekozen om de opdracht in 3 loten te verdelen:

- Lot 1: frontoffice en interfaces voor de apparatuur op het tolplein;
- Lot 2: backoffice, dat wil zeggen verwerking van contante betalingen en creditcardtransacties;
- Lot 3: TIPS (Transaction and Information Processing System): verwerking van t-tag transacties voor Movenience B.V..

Bij de aanbesteding kwam het Nederlandse Technolution als beste naar voren voor lot 1 en lot 2. Het Nederlandse LogicaCMG had voor het TIPS de beste aanbieding. De overeenkomst tussen Movenience B.V. en LogicaCMG en tussen de N.V. Westerscheldetunnel en Technolution zijn in oktober getekend waarna het project officieel in uitvoering is gegaan.

Het 4de kwartaal is door beide partijen gebruikt om de projectplanning op te zetten, de testeisen verder uit te werken en te starten met het functioneel ontwerp. Gebleken is dat Technolution minder focust op de uitwerking van het proces maar meer op de inhoud. Dit resulteert in zeer goede en doordachte functionele ontwerpen.

Verder is PriceWaterhouseCoopers gevraagd te adviseren over de interne controle en fraudegevoeligheid in relatie tot het gehele systeem.

2.5.4. Modificaties en overige projecten

Het afgelopen jaar zijn door Technisch Beheer de volgende projecten en aanpassingswerken uitgevoerd:

Realisatie natuurgebied inlaag 2005

De realisatie van het natuurgebied is verwezenlijkt. De officiële overdracht van de inlaag 2005 heeft op 26 april 2007 plaatsgevonden. De laatste stukken, 5 á 10% van het totale project, worden na het broedseizoen ingericht. Het project is goed verlopen, binnen de afgesproken tijd uitgevoerd en ruim binnen budget uitgevoerd. De totale kosten van het project bedragen € 360.000,-. Hiervan is € 45.000,- gebruikt om de erfpachtkosten van Natuurmonumenten richting Domeinen af te kopen.

Midden en hoogspanningsinstallaties

Op verzoek van de N.V. Westerscheldetunnel heeft de KEMA een onderzoek verricht naar de betrouwbaarheid en kwaliteit van de midden- en hoogspanningsinstallaties. Deze actie is ingezet omdat de hoogspanningverantwoordelijke een aantal zaken niet volledig vertrouwde.

Aanpassing brandblusdruk

Bij opening van de tunnel heeft de brandweer een wensenlijstje met aanpassing aan systemen bij de N.V. Westerscheldetunnel ingediend. De N.V. Westerscheldetunnel heeft deze aanpassingen toegezegd. In de afgelopen jaren zijn alle aanpassingen uitgevoerd, met uitzondering van het reduceren van de statische druk in het brandblussysteem. Hier bleek de oplossing namelijk complexer dan verwacht. In het afgelopen jaar is door Technisch Beheer een oplossing voor dit probleem gevonden. In het laatste kwartaal 2007 is begonnen met het uitvoeren van de modificaties.



TuBeS en tweede bediening

In de afgelopen jaar zijn alle servers van het tunnelbesturingssysteem TuBeS volgens planning vervangen. De servers waren na 5 jaar aan het einde van hun levensduur. In de nacht van de totaalafsluiting zijn de systemen in de tunnel, die door het tunnelbesturingssysteem worden aangestuurd, getest. Deze testen zijn succesvol verlopen, wat inhoudt dat de vervanging van de servers succesvol was.

Enkele grote modificaties in het verkeerssysteem zijn verder uitgewerkt en zullen begin 2008 in twee fasen geïmplementeerd worden. De hardware die is gebruikt om de nieuwe software te testen, zal dan gebruikt worden om een tweede bediening aan te leggen op de zuid locatie, die als back-up ingezet kan worden bij uitval van het eigenlijke bedieningssysteem. Verwacht wordt dat deze tweede bediening medio 2008 operationeel is.

2.5.5. Verdubbeling toeleidende wegen

Noordelijk tracé

Alle vergunningen voor de aanpassingen van kunstwerk 7, over de Paardegatsche Watergang, zijn verleend. De aanbesteding en bouw zullen in 2008 worden uitgevoerd. In 2008 wordt ook het bestemmingsplan herzien en in procedure gebracht. Verwacht wordt dat hierna nog enige procedures zullen volgen. Vooral nog gaan wij er van uit dat de verbreding van het noordelijk tracé in 2012 gereed is.

Zuidelijk tracé

In 2007 is een analyse gedaan hoe kunstwerk 24, de overkluizing kabels en leidingen, verdubbeld kan worden. De aanbesteding en bouw van deze uitbreiding zullen in 2008 worden uitgevoerd. Het bestemmingsplan voor het zuidelijk tracé zal moeten worden geactualiseerd naar de nieuwe wetgeving. De uitvoering van de verdubbeling van het tracé zal afgestemd worden met de uitvoering van het project Kanaalkruising Sluiskil

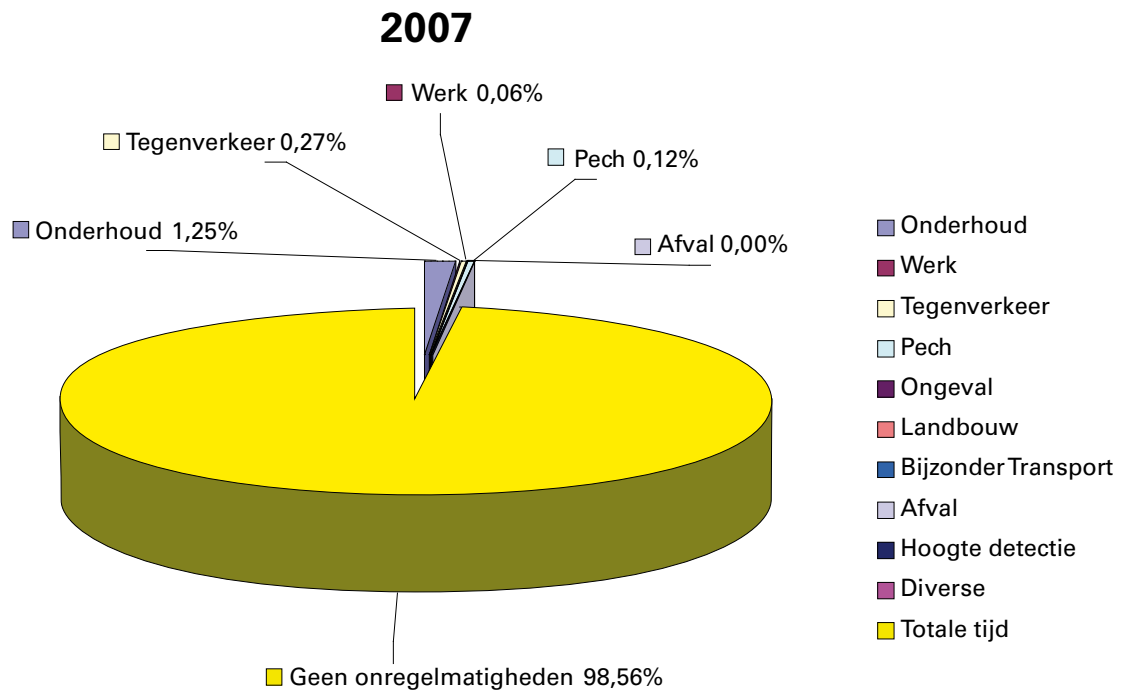
Grondaankopen

Er zijn basisafspraken met het Rijk gemaakt dat de N.V. Westerscheldetunnel de grondaankoop zal uitvoeren en dat de nieuwe gronden, net als de huidige gronden, in eigendom van het Rijk komen. De geraamde kosten hiervoor zijn € 300.000, -. De aankoopprocedure wordt gestart nadat het bestemmingsplan is goedgekeurd.

Beschikbaarheid

In 2007 waren er in 98,56% (2006: 98,2%) van de tijd geen onregelmatigheden, zodat beide buizen volledig beschikbaar waren voor het verkeer. In 99,8% van de tijd was minstens één tunnelbuis beschikbaar.

2007	Westbuis	Oostbuis	Beide buizen	Totaal	
Type	Aantal (min)	Aantal (min)	Aantal (min)	Aantal (min)	Percent
Onderhoud	3481	2729	171	6210	68,1%
Werk	68	218	55	286	3,0%
Tegenverkeer	687	695	650	1382	14,6%
Pech	241	376	118	617	6,5%
Ongeval	163	0	0	163	1,7%
Landbouw	0	0	0	0	0,0%
Bijzonder Transport	31	38	31	69	0,7%
Afval	0	0	0	0	0,0%
Hoogte detectie	62	55	0	117	1,2%
Diverse	165	221	0	386	4,1%
Totalen	4898	4332	1025	9230	100,0%



2.6. Personeelsbeleid

2.6.1. Organisatie

De strategie van de N.V. Westerscheldetunnel bestaat uit twee parallelle lijnen. De eerste lijn is het beheer en de exploitatie van de tunnel en aansluitende wegen. De tweede lijn is het ontwikkelen van nieuwe businessactiviteiten. Het parallel exploiteren van het tunnelbedrijf enerzijds en het ontwikkelen van de nieuwe businessactiviteiten anderzijds heeft logischerwijs impact op het personeel en de organisatie en daarom wordt de organisatiestructuur steeds afgestemd op de strategie. De personele organisatie bestond in 2007, evenals in 2006, uit gemiddeld 68 medewerkers. Dat zijn 57 voltijd functies waarvan 30 in onregelmatige dienst.

In het kader van Leeftijdsbewust Personeelsbeleid is een analyse uitgevoerd op het huidige personeelsbeleid en het personeelsbestand. Hieruit is naar voren gekomen dat het huidige personeelsbeleid adequaat is, maar dat het personeelsbestand met een gemiddelde leeftijd van op dit moment 45,2 jaar vergrijst. Daarom wordt enerzijds bij werving en selectie actief gestuurd op de instroom van jongere mensen en wordt anderzijds het personeelsbeleid aangevuld met maatregelen om oudere medewerkers ook op de lange termijn fit en gezond aan het werk te houden.

Het personeelsverloop bedroeg 17,6% en dat is hoger dan in de voorgaande jaren (resp. 5,5% in 2004, 8,6% in 2005 en 4,4% in 2006). Het gemiddelde verloop in de markt is 10%, terwijl 6 à 8% als een normaal verloop geldt. In 2007 verlieten 12 medewerkers de organisatie. Bij 4 gebeurde dit op initiatief van de werkgever door in overleg het dienstverband te beëindigen. De andere 8 medewerkers besloten hun loopbaan elders voort te zetten. Er zijn geen indicaties dat het verloop is veroorzaakt door onvrede over het werk en/of over de arbeidsvoorwaarden.

2.6.2. Gezondheid en welzijn

Wat betreft gezondheid en welzijn is er een lange termijn en een korte termijn doelstelling. De lange termijn doelstelling houdt in dat wordt gestreefd naar een optimale gezondheid en welzijn zodat medewerkers 'goed in hun vel zitten' om gedurende langere tijd en ook op latere leeftijd het werk met plezier en op een goede manier uit te kunnen blijven oefenen. Hiervoor zijn in het (Leeftijdsbewust) Personeelsbeleid diverse maatregelen uitgewerkt, zoals bijvoorbeeld het Periodiek Arbeidsgeneeskundig Onderzoek (PAGO), waar alle medewerkers jaarlijks op vrijwillige basis aan kunnen deelnemen.

De belangrijkste bevinding uit het laatste PAGO was dat de fysieke conditie van de onderzochte groep over het algemeen positief is te noemen. Wel is er een groep medewerkers die nog onvoldoende beweegt. Vervolgens is, juist om deze groep te activeren een fiscaal aantrekkelijke bedrijfsfitnessregeling gemaakt. Doel van het PAGO 2007 is het stimuleren en ontwikkelen van een gezonde levensstijl. Het PAGO is een coproductie van werkgever, Ondernemingsraad en de Arbo-dienst.

De korte termijn doelstelling houdt in dat wordt gestreefd naar een zo laag mogelijk ziekteverzuim. Hiertoe is een hands-on verzuimbeleid ontwikkeld, dat bestaat uit het registreren en analyseren van verzuimcijfers, naleven van procedures voor ziekmelden, begeleiden van zieke medewerkers vanaf de eerste verzuimdag tot en met werkhervatting, onderhouden van korte lijnen met de Arbo-dienst en aanpakken van oorzaken in de arbeidsomstandigheden. Het ziekteverzuim was in 2007 4,7%. Dit is een lichte stijging

ten opzichte van de 4,0% in 2006 en werd veroorzaakt door een beperkt aantal, niet werkgerelateerd, langdurig zieken.

2.6.3. Training en opleiding

Het doel van training en opleiding is het optimaliseren van de prestatie van de organisatie door middel van het optimaliseren van de kwaliteit van het personeel. Dit houdt in dat training en opleiding een afgeleide is van het Performance Management, dat bestaat uit expliciet aangeven wat de organisatie vraagt, het daarop afstemmen van de personele capaciteit, het ondersteunen van het functioneren en het passend honoreren en waarderen. Daarnaast is (het stimuleren én faciliteren van) training en opleiding een attractieve arbeidsvoorwaarde.

In 2007 is in totaal 4% van de loonsom geïnvesteerd in training en opleiding. Driekwart hiervan is besteed aan functiegerichte opleidingen, zowel groepsgericht als op individuele basis. In 2007 hebben alle hoofdtolgaarders een training Leidinggevende Vaardigheden gevolgd, zijn de onderhoudsmedewerkers getraind in Projectmatig Werken en zijn de medewerksters van de Klantenservice getraind in Engels en Duits. Een kwart van de opleidingskosten is besteed aan jaarlijks terugkerende oefeningen die gericht zijn op het goed voorbereid zijn op calamiteiten.

2.6.4. Medezeggenschap

Eerlijkheid, openheid en vertrouwen vormen de solide basis voor een goede verstandhouding tussen Ondernemingsraad en directie. Hierdoor is de samenwerking tussen OR en directie zeer goed. De directie waardeert de actieve, kritische en constructieve inbreng van de OR bij de verdere vormgeving van het sociale en personele beleid.

OR en directie hebben intensief overleg gevoerd over tal van onderwerpen en dat heeft ertoe geleid dat de OR positief heeft geadviseerd over de oprichting van Movenience. Daarnaast heeft de OR instemming verleend voor een nieuw beoordelingssysteem, een nieuw werkrooster voor de tunneloperators, een nieuw werkrooster voor de tolgaarders en het PAGO 2007. De directie heeft voorts het voornemen om in 2008 de structuur van de organisatie te wijzigen en heeft daartoe een nieuw organisatiemodel voor advies aan de OR voorgelegd.

Ten aanzien van het nieuwe organisatiemodel heeft de Raad van Commissarissen geadviseerd om de directie uit te breiden met een financieel operationeel directeur, zodat er een tweehoofdige directie ontstaat waarmee de aansturing van zowel het beheer en exploitatie van de Westerscheldetunnel als van de overige businessactiviteiten wordt gewaarborgd.

2.6.5. Arbeidsvoorwaarden

Begin 2007 hebben directie en vakbonden een akkoord bereikt over een nieuwe CAO met een looptijd van 1 april 2007 tot en met 30 september 2008. De belangrijkste wijzigingen hebben betrekking op vakantierechten, arbeidsongeschiktheid, studiefaciliteiten en een aantal financiële regelingen. De introductie van een vaste Toelage Onregelmatige Diensten (TOD) is uitgebreid besproken, maar is van de baan omdat de vakbonden ten langsten hebben aangegeven dat het personeel bij nader inzien toch de voorkeur geeft aan handhaving van de huidige, variabele TOD. Voorts is afgesproken dat tijdens de looptijd van de CAO twee onderwerpen worden onderzocht, namelijk Leefstijdsbewust Personeelsbeleid en arbeidsvoorwaarden à la carte. Tenslotte is afgesproken om, net als in 2005, een benchmark te laten uitvoeren op de arbeidsvoorwaarden.



2.7. 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.

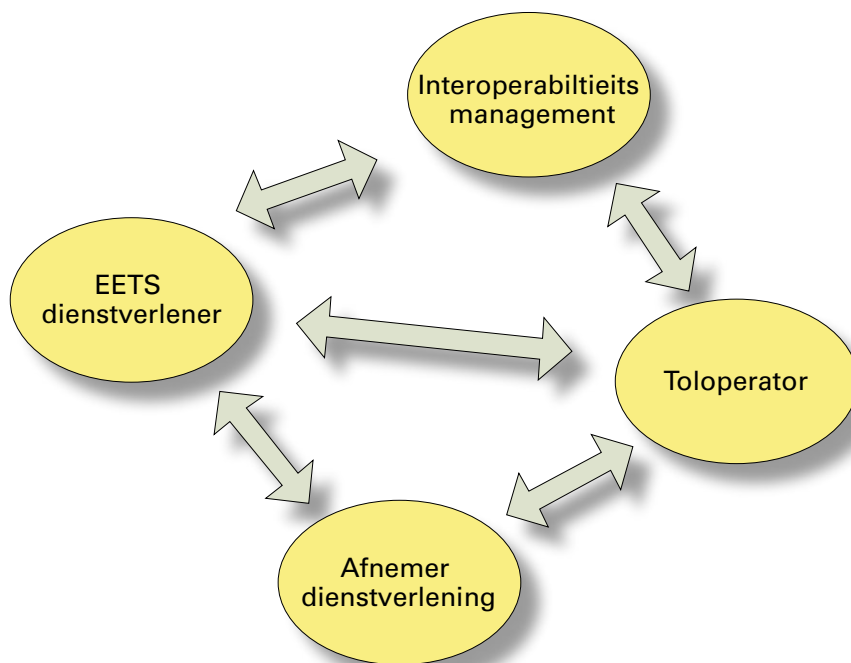
De voor de organisatie relevante risico's worden regelmatig opnieuw geëvalueerd en besproken in het management van de organisatie en met de Raad van Commissarissen en aandeelhouders.



2.8. (Deelneming in) Movenience B.V.

Oprichting Movenience B.V.

Met de ondertekening van de samenwerkingsovereenkomst op 21 juni 2007 door Brisa, NedMobiël en de N.V. Westerscheldetunnel was de oprichting van Movenience B.V. een feit. Aansluitend aan de formele oprichtingshandelingen was er voor de direct betrokkenen, genodigden en pers een feestelijke oprichtingsceremonie in het Scheldetheater te Terneuzen. Met de oprichting van Movenience B.V. is ingespeeld op de ontwikkeling in de Europese tolmarkt, die een duidelijke scheiding laat zien tussen enerzijds toloperators en anderzijds EETS-providers (European Electronic Toll Services), zoals geschetst in onderstaand businessmodel:



In dit businessmodel is de N.V. Westerscheldetunnel een toloperator en Movenience B.V. een EETS-provider. Het jaar 2008 wordt voor Movenience B.V. een belangrijk jaar omdat medio 2008 wordt overgeschakeld van voorbereiding naar uitvoering. Sinds de oprichting van Movenience B.V. zijn de volgende voorbereidende, extern en intern gerichte activiteiten ontplooid.

De extern gerichte activiteiten bestaan uit de uitwerking van de groeistrategie. Deze strategie bestaat uit drie stappen, namelijk:

1. De eerste stap bestaat er uit dat Movenience ETC-dienstverlener is voor de N.V. Westerscheldetunnel en tevens een eerste pilot heeft opgestart voor aanvullende dienstverlening in Zeeland (2008);
2. De tweede stap houdt in dat Movenience ETC-dienstverlener is voor de een tweede tunneloperator en aanvullende dienstverlening levert in Zuidwest Nederland (2009);
3. De derde stap houdt in dat Movenience ETC-dienstverlener is voor ten minste één pilot-project in het kader van de introductie van kilometerheffing in Nederland en aanvullende dienstverlening levert in Nederland (2010-2012).



De eerste stap is volop in uitvoering. Movenience B.V. en de N.V. Westerscheldetunnel hebben een dienstverleningsovereenkomst gesloten voor de levering van ETC-dienstverlening. Daarnaast zijn er gesprekken geweest met diverse Zeeuwse gemeentes voor de introductie van de dienst parkeren. De reacties zijn positief en de voorbereidingen voor twee pilots, een parkeergarage in Terneuzen en één in Vlissingen, zijn afgerond. Beide pilots worden in de eerste helft van 2008 opgestart.

Ook in het kader van de tweede stap van de groeistrategie zijn reeds activiteiten ontplooid: Movenience B.V. en N.V. Westerscheldetunnel hebben met de Kiltunnel overleg gevoerd over de oprichting van een nationale organisatie voor overleg en belangenbehartiging in internationaal (ASECAP) verband én over het bewerkstelligen van interoperabiliteit tussen N.V. Westerscheldetunnel en de Kiltunnel.

In de derde stap van de groeistrategie zijn ook al activiteiten uitgevoerd. Er is een betaalde adviesopdracht uitgewerkt voor het Project Mainportcorridor Zuid (PMZ), gebaseerd op het in privaat beheer nemen van de autowegen tussen Rotterdam en Antwerpen. In dit advies worden diverse scenario's uitgewerkt, waarin noodzakelijke nieuwbouw, onderhoud, verkeersmanagement, tolgeving en organisatiestructuren worden meegenomen.

Recentelijk heeft de regering definitief besloten via een gefaseerde invoering over te gaan tot kilometerheffing in Nederland. Deze aanpak ligt in lijn met het advies dat N.V. Westerscheldetunnel en NedMobiel vorig jaar hebben uitgebracht. Volgens het plan gaat de kilometerheffing in 2011 van start voor vrachtwagens. Een jaar later volgen de automobilisten en in 2016 moet het stelsel voltooid zijn. Movenience wil een substantiële rol spelen in het

mogelijk maken van kilometerheffing. Om deze rol te kunnen spelen is overleg gevoerd met potentiële financiële en technologische partners.

Voor alle extern gerichte activiteiten wordt een overkoepelend marketingplan opgesteld, dat nadrukkelijk wordt afgestemd met (het marketing- en communicatieplan van) de N.V. Westerscheldetunnel. Het marketingplan bestaat uit een geïntegreerd geheel van samenhangende c.q. samenvallende onderwerpen zoals de introductie van de aanvullende dienstverlening, nieuwe technologie en de introductie van abonnementen (Movenience B.V.) en een nieuwe kortingsstructuur (N.V. Westerscheldetunnel).

Movenience B.V. wil een 'slimme' ofwel een SMART EETS-provider zijn. Om deze ambitie waar te kunnen maken zijn twee interne randvoorwaarden cruciaal, namelijk een solide, dat wil zeggen betrouwbaar en snel, geautomatiseerd Transaction and Information Processing System (TIPS) én een sterke, servicegerichte eigen organisatie. De opdracht om TIPS te ontwikkelen is gegeven aan LogicaCMG en volgens de projectplanning wordt het systeem 1 september 2008 opgeleverd. Voor de bewaking van kwaliteit, tijd en budget is een eigen projectmanagementteam opgericht. Vanaf het moment dat TIPS operationeel is, vormt de Klantenservice het hart van Movenience B.V.. Het leveren van service aan de klanten is dé core-business van Movenience B.V.. De afgelopen maanden is een nieuw team samengesteld dat dit hart moet gaan vormen. De leden van dit team zijn als key-users nauw betrokken bij de ontwikkeling van TIPS.





2.9. Kanaalkruising Sluiskil

Eind 2006 is de intentieovereenkomst over de Kanaalkruising Sluiskil tussen de Provincie Zeeland en de minister van Verkeer en Waterstaat getekend. De hoofdlijn is dat de Provincie Zeeland een tunnel op 16 meter diepte zal aanleggen en voor een bepaalde periode zal onderhouden. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat geeft een subsidie van € 125 mln. en zorgt tevens voor een bijdrage uit Vlaanderen van € 24 mln. Ook is afgesproken dat (mits de provincie overeenstemming bereikt met de minister van Financiën), een overrendement van € 75 mln. van de N.V. Westerscheldetunnel beschikbaar is voor de tunnel bij Sluiskil. Aangenomen is ook dat de BTW over de aanlegkosten verrekenbaar is. In 2007 heeft de Provincie Zeeland de mogelijkheden voor dit overrendement bestudeerd. Eind 2007 is een financieringsvoorstel verzonden aan het ministerie van Financiën. Verwacht wordt dat in het voorjaar 2008 duidelijkheid komt over de financiering.

Vanaf de start van het project Kanaalkruising Sluiskil is de rol N.V. Westerscheldetunnel ervoor te zorgen dat de planologische voorbereidingen worden getroffen voor de bouw van deze nieuwe verbinding. Inmiddels heeft de Provincie Zeeland, gezien het belang van de Kanaalkruising Sluiskil voor de Westerscheldetunnel, in 2007 de heer Buis, algemeen directeur van de N.V. Westerscheldetunnel, als kwartiermaker aangetrokken voor het opzetten en structureren van een projectorganisatie. Tevens is de projectleiding voor de planologische voorbereiding versterkt. Diverse verkennende studies over de gewenste projectstructuur, contractvorm, aanbestedingswijze en projectbeheersing zijn uitgevoerd. Structurele besluiten over projectorganisatie en projectbeheersing worden in 2008 verwacht.

De planologische voorbereidingen zijn in 2007 voortgezet. In relatie daarmee zijn ook een aantal bestuurlijke afspraken over de scope van het project gemaakt. Zo is onder meer besloten dat de planologische procedure ook een verzorgingsplaats (benzinstation) mogelijk moet maken.

Grondverwerving

Grondverwerving vormt een projectrisico. In 2007 is de raming van budget en planning bijgesteld aan de hand van het wegontwerp uit het Ontwerp Tracébesluit (OTB). Er hebben geen daadwerkelijke aankopen plaatsgevonden. Het beleid om zo veel mogelijk vooraf, in der minne, de gronden te verwerven wordt voortgezet.

Trajectnota/MER

Sinds 2005 is het concept standpunt van Verkeer en Waterstaat en VROM bekend. In 2007 is opnieuw getracht om in de Rijks Planologische Commissie een positief advies te verkrijgen op het concept Standpunt. In afwachting van verdere duidelijkheid over de financiering onthoudt het ministerie van Financiën zich echter van een uitspraak over dit Standpunt. In de praktijk leidt dit er toe dat de planologische procedure geen verdere formele stappen kan maken. In afwachting van overeenstemming met het ministerie van Financiën is in 2007 wel voortvarend doorgewerkt aan het Ontwerp Tracébesluit, met als uitgangspunt een tunnel op 16 meter diepte. In het voorjaar van 2008 wordt het OTB aan het bevoegd gezag aangeboden. Als er op dat moment nog geen instemming van het ministerie van Financiën is, dan kan de planologische procedure niet worden voortgezet.

Ontwerp Tracébesluit en ontwerpfasen

In 2007 zijn veel activiteiten ten behoeve van het Ontwerp Tracébesluit en de technische voorbereiding uitgevoerd. Het vooronderzoek landschapsplan, architectuurvisie en natuurcompensatie is opgeleverd, evenals het bureauonderzoek naar de archeologische verwachtingswaarde. Het tunnelveiligheidsplan is goedgekeurd door de gemeente.

Vervolgens is opdracht verstrekt voor het maken van een Ontwerp Tracébesluit. In dat kader is zeer veel tijd én aandacht besteed aan de verkeersprognose en aan de uitgangspunten voor het geluid- en luchtkwaliteitonderzoek. Het technisch OTB wegontwerp is geoptimaliseerd en veel onderdelen van het OTB zijn verder uitgewerkt, zoals de watertoets, saneringen, planschade, enzovoorts. Naar verwachting kan het OTB in mei 2008 ter visie gelegd worden.

In het kader van de technische voorbereiding is het grondmechanisch bureauonderzoek afgerond. Vervolgens is opdracht gegeven voor technische veldboringen en archeologische verkennende boringen. Dit veldwerk is deels in 2007 uitgevoerd. In 2007 is ook gestart met het overleg ten behoeve van een plan van aanpak voor de realisatie van de kruisingen van kabels en leidingen.



Jaarrekening 2007



Maakt meer mogelijk!

3. Jaarrekening

3.1. Geconsolideerde balans per 31 december 2007 (voor winstbestemming)

Bedragen in euro's

	2007	2006
1. Vaste activa	649.978.472	674.597.113
<i>Materiële vaste activa</i>	649.888.625	674.597.113
<i>Financiële vaste activa</i>	89.847	0
2. Vlottende activa	7.701.174	8.324.381
<i>Vorderingen</i>	2.216.324	2.188.583
<i>Liquide middelen</i>	5.484.850	6.135.798
3. Kortlopende schulden	5.761.890	6.087.174
Vlottende activa min kortlopende schulden (2-3)	1.939.284	2.237.207
Totaal activa min kortlopende schulden (1+2)-3	651.917.756	676.834.320
4. Langlopende schulden	13.638.234	13.872.304
5. Voorzieningen	32.000	27.000
6. Groepsvermogen	638.247.522	662.935.016
<i>Eigen vermogen</i>	638.012.520	662.935.016
<i>Aandeel derden</i>	235.002	0
Totaal Langlopende Schulden, Voorzieningen en Groepsvermogen	651.917.756	676.834.320

3.2. Geconsolideerde resultatenrekening 2007

Bedragen in euro's

	2007	2006
1. Netto omzet	73.241.866	67.457.974
<i>Tolopbrengsten</i>	24.466.741	22.584.859
<i>Exploitatiebijdragen</i>	48.775.125	44.873.115
Overige bedrijfsopbrengsten	47.255	4.800
Totaal bedrijfsopbrengsten	73.289.121	67.462.774
2. Salarissen, pensioenen en soc. lasten	3.653.104	3.603.820
Inhuur en uitzendkrachten	555.834	270.851
Afschrijvingen	26.267.138	26.145.970
3. Overige bedrijfskosten	11.237.362	9.239.512
Totaal bedrijfslasten	41.713.438	39.260.153
4. Saldo van de financiële baten en lasten	220.325	61.727
Resultaat voor belastingen	31.796.008	28.264.348
5. Belastingen	89.847	0
Resultaat na belastingen	31.885.855	28.264.348
6. Resultaat aandeel derden	104.998	0
Netto resultaat na belastingen	31.990.852	28.264.348

3.3. Geconsolideerd kasstroomoverzicht 2007

Bedragen in euro's

	2007		2006	
Kasstroom uit operationele activiteiten				
Resultaat voor belastingen		31.796.008		28.264.348
Aanpassingen voor:				
Afschrijvingen op materiële vaste activa	26.267.138		26.145.970	
Mutatie voorzieningen	5.000		27.000	
		26.272.138		26.172.970
Veranderingen in werkkapitaal:				
Vorderingen	-27.741		392.625	
Kortlopende schulden	-325.284		-204.999	
		-353.025		187.626
Kasstroom uit bedrijfsoperaties		57.715.121		54.624.944
Vennootschapsbelasting		89.847		0
Kasstroom uit operationele activiteiten		57.804.968		54.624.944
Kasstroom uit investeringsactiviteiten				
Investeringen in materiële vaste activa	-1.558.650		-810.359	
Toename financiële vaste activa	-89.847		0	
		-1.648.497		-810.359
Kasstroom uit financieringsactiviteiten				
Mutatie langlopende schulden	-234.072		-121.135	
Betaald dividend	-30.913.347		-43.293.757	
Uitbetaald agio	-26.000.000		-13.000.000	
		-57.142.419		-56.414.892
Aandeel derden in aandelenkapitaal en agio Movenience		340.000		0
Netto kasstroom		-990.948		-2.600.307
Mutatie geldmiddelen				
Geldmiddelen per 1 januari		6.135.799		8.736.105
Toename (afname) geldmiddelen		-650.949		-2.600.307
Geldmiddelen per 31 december		5.484.850		6.135.798



3.4. Toelichting op de geconsolideerde balans en winst- en verliesrekening

Consolidatie

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

Intercompanytransacties en –resultaten en onderlinge vorderingen en schulden tussen de N.V. Westerscheldetunnel en Movenience B.V. worden geëlimineerd.

Algemeen

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. 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.

Grondslagen voor waardering van activa en passiva

Materiële vaste activa

De Westerscheldetunnel wordt gewaardeerd tegen verkrijgingprijs 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 materiele 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.

Deelnemingen

Deelnemingen in groepsmaatschappijen en overige deelnemingen waarin invloed van betekenis kan worden uitgeoefend worden gewaardeerd volgens de nettovermogenswaardemethode. 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 N.V. Westerscheldetunnel 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.

Deelnemingen waarop geen invloed van betekenis kan worden uitgeoefend worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs. Indien sprake is van een duurzame waardevermindering vindt waardering plaats tegen deze lagere waarde: afwaardering vindt plaats ten laste van de 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.

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 of tegen de in komende jaren geldende tarieven, voor zover reeds bij wet vastgesteld. Belastinglatenties worden gewaardeerd op nominale waarde.

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 Sluiskil rechtvaardigen.

Vorzieningen

Vorzieningen 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.

Aandeel derden

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

Operationele leasing

Leasecontracten waarbij een groot deel van de voor- en nadelen verbonden aan de 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 winst- en verliesrekening 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 tunnel-passages, 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 vervoersmiddelen 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 vanaf 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 Westerscheldetunnel 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. De afschrijvingstermijn van 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 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. Voor wat betreft de belasting in de deelneming wordt de belasting over het resultaat berekend over het resultaat voor belastingen in de winst- en verliesrekening, rekening houdend met beschikbare, fiscaal compensabele verliezen uit voorgaande boekjaren (voor zover niet opgenomen in de latente belastingvorderingen) en vrijgestelde winstbestanddelen en na bijtelling van niet-aftrekbare kosten. Tevens wordt rekening gehouden met wijzigingen die optreden in de latente belastingvorderingen en latente belastingschulden uit hoofde van wijzigingen in het te hanteren belastingtarief.



3.5. 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

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 onderschrijft.



3.6. Toelichting op de geconsolideerde balans

1) Vaste activa – materiële 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-07					
Nieuwwaarde	768.235.506	2.073.073	1.129.595	565.408	772.003.582
Cumulatieve waarde- verminderingen en af- schrijvingen	-96.719.840	-147.892	-538.737	0	-97.406.469
Boekwaarde	671.515.666	1.925.181	590.858	565.408	674.597.113
Mutaties 2007					
Investeringen	259.596	137.837	300.710	860.507	1.558.650
Desinvesteringen					
Afschrijvingen	-25.894.346	-86.799	-285.994	0	-26.267.138
	-25.634.750	51.039	14.716	860.507	-24.708.488
31-dec-07					
Nieuwwaarde	768.495.103	2.210.910	1.430.305	1.425.914	773.562.232
Cumulatieve waardeverminderingen en afschrijvingen	-122.614.185	-234.690	-824.732	0	-123.673.607
Boekwaarde	645.880.918	1.976.220	605.573	1.425.914	649.888.625

Het totaal van de investeringen in 2007 bedraagt bijna € 1,6 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, het vernieuwen van de website, het aanbrengen van een lamellenfilter voor het afvalwater uit de tunnel, de beveiliging van technische ruimten, het aanbrengen van een luifel boven de hoofdingang van het hoofdkantoor, het vervangen van servers, het aanpassen van de toeritten aan de Staartsedijk, de aanvang van het vervangen van het tolsysteem, het modificeren van het besturingssysteem van de tunnel en het aanleggen van de tuin en bestrating rond het hoofdkantoor.

De gronden waarop / waarin 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 van 1 gulden 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) Vaste activa - financiële vaste activa

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

	Latente belastingvorderingen
Stand per 1 januari 2007	0
Compensabele verliezen deelnemingen	89.847
Stand per 31 december 2007	89.847

De latente belastingvorderingen hebben betrekking op compensabele verliezen van de deelneming.

3) Vlottende activa

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

Vorderingen	31-12-2007	31-12-2006
Debiteuren	311.917	295.613
Te ontvangen rente	51.917	46.500
Vooruitbetaalde bedragen	29.540	163.038
Te ontvangen bedragen	132.743	129.493
Overlopende activa	1.690.207	1.553.939
	2.216.324	2.188.583

Onder 'Overlopende activa' worden de uitgaven in het kader van de voorbereidingen van de aanleg van de Kanaalkruising Sluiskil (€ 2.452.055 incl. € 927.900 in verband met anticiperende grondaankopen) en het ontvangen aandeel van de Provincie Zeeland daarin (€ 761.848) verantwoord.

Het saldo 'Liquide middelen' bestaat uit de kas- en banksaldi. De N.V. Westerscheldetunnel heeft een kredietfaciliteit op één rekening courant bij de Fortis Bank ter hoogte van € 500.000.

4) Kortlopende schulden

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

Kortlopende schulden	31-12-2007	31-12-2006
Aflossingsverplichting leningen	495.560	388.215
Vooruit ontvangen bedragen	2.876.492	2.635.822
Borgsommen	605.320	562.010
Crediteuren	295.180	325.656
Belastingen en premies sociale verzekeringen	287.552	253.359
Te betalen pensioenpremie	39.981	44.424
Overige schulden	1.161.805	1.877.688
	5.761.890	6.087.174

'Vooruit ontvangen bedragen' bestaat uit de nog niet verbruikte tegoeden op t-tag's van klanten. Gemiddeld staat er eind 2007 per t-tag een bedrag open van € 46,61. Het aantal t-tag's is verdeeld in 51.760 stuks met een bijboekbedrag van € 60 (personenwagens) en 8.772 stuks met een bijboekbedrag van € 200 (vrachtwagens).

De post '*Borgsommen*' bevat de door klanten betaalde borg voor 60.532 t-tag's à € 10,- per t-tag.

5) Langlopende schulden

Langlopende schulden	31-12-2007	31-12-2006
Lening Zeeland Seaports	4.938.232	5.172.304
Schuld inzake bijdrage uitbreiding Sloespoor	8.700.000	8.700.000
	13.638.232	13.872.304

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, is opgenomen onder kortlopende schulden. De verwachting is dat deze lening in 2020 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. Vanwege vertragingen in de voortgang van de bouw zal een bedrag van ongeveer 6 miljoen euro pas in het derde kwartaal van 2008 verschuldigd zijn. Tijdens het grondverzet is men gestuit op explosieven uit de Tweede Wereldoorlog, welke eerst opgeruimd dienden te worden. Het restant van de bijdrage is naar de huidige inzichten niet eerder dan het derde kwartaal van 2009 verschuldigd. Het openstaande saldo wordt geïndexeerd door middel van de index voor Bruto Overheidsinvesteringen (IBOI). Deze index beweegt zich rond de 1 à 1,5% per jaar. Over dit saldo is geen interest verschuldigd.



6) Voorzieningen

Sinds 2006 is er een voorziening gevormd voor toekomstige jubileumuitkeringen aan personeel, dat 12,5 resp. 25 jaar in dienst van de N.V. Westerscheldetunnel zal zijn. In 2007 is deze, na een herberekening, met € 5.000 verhoogd.

7) 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 aandeelhouders Brisa (30%) en NedMobiel (10%) in de nettovermogens waarde van de groepsmaatschappij.



3.7. Toelichting op de geconsolideerde resultatenrekening

1) Netto omzet

Als gevolg van een hoge indexering zijn de exploitatiebijdragen met maar liefst 8,7% gestegen; dat is circa 1,2% boven de begroting (daar een sterke stijging reeds was voorzien). Voorts zijn de 'Tolopbrengsten' in het vijfde exploitatiejaar 4% boven de begroting uitgekomen.

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

Categorie	Voertuig	Aantal begroot Koers 2007	Aantal 2007	Opbrengst begroot	Omzet 2007
			X 1.000	X € 1.000	
I	motor, personenauto	1.402	1.506	5.302	5.583
IA	cat. I met abonnement	2.776	2.861	8.165	8.401
II	cat. I met aanhanger	59	58	332	327
IIA	cat. II met abonnement	77	77	335	336
III	vrachtwagens, bussen	42	46	583	644
IIIA	cat. III met abonnement	116	121	1.236	1.289
IV	cat. III met aanhanger	127	149	2.407	2.810
IVA	cat. IV met abonnement	357	346	5.255	5.077
Totalen		4.956	5.164	23.616	24.467

Zoals uit bovenstaande tabel blijkt is het aantal passages over vrijwel alle categorieën meegevallen. Ten opzichte van 2006 is het totaal aantal passages met 6,1% gestegen. De gemiddelde opbrengst per passage is in 2007 gestegen van € 4,60 naar € 4,74.

2) Salarissen, pensioenen en sociale lasten

Onderstaand de specificatie van de kosten voor salarissen, pensioenen en sociale lasten in 2007:

	2007	2006
Salarissen	2.758.287	2.651.615
Sociale lasten	285.068	290.343
Pensioenlasten	310.437	330.830
Overige personeelskosten	299.312	331.032
Totaal	3.653.104	3.603.820

Het gemiddeld aantal fte's over 2007 bedroeg 55,8 (2006: 57,0).

Pensioenlasten:

De vennootschap 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 vennootschap heeft deze

toegezegd-pensioenregeling bij het ABP 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:

Naam	Functie	Vast salaris en vergoedingen	Variabele beloning	Pensioen	Sociale lasten	Totaal
Ir. M. Buis	Directeur	108.626	19.605	15.391	3.773	147.395
Ir. D. Luteijn	Vorz. RvC	13.163		-	-	13.163
P.E.P. Kwekkeboom-Janse	Lid RvC	7.828			332	8.160
Drs. W.L. Moerman	Lid RvC	8.155	-	-	332	8.486
Mr. drs. A.J.G. Poppelaars	Lid RvC	5.291	-	-	331	5.622
Ir. W. Stevelink	Lid RvC	8.995	-	-	332	9.327
M. Wiersma	Lid RvC	1.375			86	1.461
Totaal RvC		44.952	0	0	1.413	46.219

Met het aantreden van mevrouw Kwekkeboom-Janse en de heer Luteijn met ingang van 1 januari 2007 bestond de Raad weer uit 5 personen. De heer Poppelaars was tot 4 september 2007 lid van de Raad uit hoofde van zijn functie als lid van Gedeputeerde Staten van de provincie Zeeland. Hij is per 29 november 2007 opgevolgd door de heer Wiersma. De vergoeding van beide heren wordt derhalve betaald aan de Provincie Zeeland.



3) Overige bedrijfskosten

Deze zijn als volgt te specificeren:

	2007	2006
In stand houden	8.974.550	7.091.781
Marketing	313.785	286.952
Informatiesystemen	564.727	570.380
Algemene kosten	1.384.300	1.290.399
Totaal	11.237.362	9.239.512

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 tol-systeem, 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 (€ 0,26 miljoen) en de ontvangen rente van de banken (€ 0,48 miljoen) verantwoord.

5) Belastingen

Over het verlies van Movenience B.V. over 2007 is een actieve belastinglatentie opgenomen.

6) Aandeel derden

Het aandeel derden betreft het aandeel van de overige aandeelhouders in het verlies van Movenience B.V. over 2007.





3.8. Toelichting op het geconsolideerd kasstroomoverzicht

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



3.9. Niet uit de balans blijvende 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 Kanaalkruising Sluiskil uiteindelijk niet doorgaat.

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. Van de garantie is geen gebruik gemaakt.

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.





Onderhoudsverplichtingen

Voor het 'In stand houden' van de activa zijn verplichtingen aangegaan betreffende het onderhoud van de installaties, wegen en kunstwerken en de tunnel (€ 32,7 miljoen).

Dit betreft de onderhoudsovereenkomst met KMW tot 2013.

Overige onderhoudscontracten geven een verplichtingenbedrag van € 1,4 miljoen voor latere jaren te zien. Het merendeel van deze verplichtingen kent een looptijd van korter dan 5 jaar.

Vervangen tolsysteem

In 2007 is een start gemaakt met het vervangen van het tolsysteem, waarbij rekening wordt gehouden met de uitbesteding van de elektronische tolheffing aan de dochteronderneming Movenience. Er zijn contracten gesloten voor bijna € 1,9 miljoen, waarvan naar verwachting in 2008 nog € 1,5 miljoen betaald zal worden. Tevens zijn contracten gesloten voor het onderhoud vanaf 2009 voor de vijf jaren na oplevering (€ 1,4 mln.).

Overige verplichtingen

Dit bestaat hoofdzakelijk uit advieskosten, schoonmaakkosten, verzekeringen, het leasen van bedrijfsauto's en opstalrechten van Dienst der Domeinen. In totaal gaat het om een bedrag van ruim € 0,6 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 drie 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 2008 door de Raad van Arbitrage behandeld worden.

3.10. Enkelvoudige jaarrekening: balans per 31 december 2007

(voor winstbestemming)

Bedragen in euro's

	2007	2006
1. Vaste activa	650.000.516	674.597.113
<i>Materiële vaste activa</i>	<i>649.648.012</i>	<i>674.597.113</i>
<i>Deelnemingen</i>	<i>352.503</i>	<i>0</i>
Vlottende activa	7.401.836	8.324.381
<i>Vorderingen</i>	<i>2.266.741</i>	<i>2.188.583</i>
<i>Liquide middelen</i>	<i>5.135.094</i>	<i>6.135.798</i>
Kortlopende schulden	5.719.599	6.087.174
Vlottende activa min kortlopende schulden	1.682.236	2.237.207
Totaal activa min kortlopende schulden	651.682.752	676.834.320
Langlopende schulden	13.638.232	13.872.305
Vorzieningen	32.000	27.000
2. Eigen vermogen	638.012.520	662.935.016
<i>Gestort en opgevraagd kapitaal</i>	<i>76.140.000</i>	<i>76.140.000</i>
<i>Agio</i>	<i>552.022.827</i>	<i>578.022.827</i>
<i>Wettelijke reserves</i>	<i>418.092</i>	<i>418.092</i>
<i>Onverdeelde winst</i>	<i>9.431.601</i>	<i>8.354.097</i>
Totaal Langlopende Schulden, Voorzieningen en Eigen Vermogen	651.682.752	676.834.320



3.11. Enkelvoudige jaarrekening: resultatenrekening 2007

Bedragen in euro's

	2007	2006
Netto omzet	73.241.866	67.457.974
<i>Tolopbrengsten</i>	24.466.741	22.584.859
<i>Exploitatiebijdragen</i>	48.775.125	44.873.115
Overige bedrijfsopbrengsten	47.254	4.800
Totaal bedrijfsopbrengsten	73.289.121	67.462.774
Salarissen, pensioenen en soc. lasten	3.607.744	3.603.820
Inhuur en uitzendkrachten	555.834	270.851
Afschrijvingen	26.267.138	26.145.970
Overige bedrijfskosten	10.930.220	9.239.512
Totaal bedrijfslasten	41.360.936	39.260.153
Saldo van de financiële baten en lasten	220.163	61.727
1. Aandeel in winst/verlies van deelnemingen	-157.497	0
Resultaat voor belastingen	31.990.852	28.264.348
Belastingen	0	0
Resultaat na belastingen	31.990.852	28.264.348

3.12. Toelichting op de balans en resultatenrekening van de enkelvoudige jaarrekening

Algemeen

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

De grondslagen van waardering en van resultaatbepaling voor de enkelvoudige jaarrekening en de geconsolideerde jaarrekening zijn gelijk. Deelnemingen in groepsmaatschappijen worden gewaardeerd volgens de netto vermogenswaarde in overeenstemming met paragraaf 3.4 van de geconsolideerde jaarrekening.

Voor de grondslagen van de waardering van activa en passiva en voor de bepaling van het resultaat wordt verwezen naar de op pagina 35 tot en met 39 opgenomen toelichting op de geconsolideerde balans en winst- en verliesrekening.

1. Deelneming Movenience B.V.

Op 21 juni 2007 is de dochteronderneming Movenience B.V. opgericht. Een samenwerkingsverband tussen de N.V. Westerscheldetunnel (60%), het Portugese Brisa (30%) en NedMobiel (10%). Movenience profileert zich als zogenaamde EETS-provider (European Electronic Toll Services), die in de toekomst diensten aan gaat bieden op het gebied van elektronische tolinning en andere voertuig-gebonden betalingen. Om te beginnen zal Movenience de elektronische tolinning met behulp van de t-tag van de N.V. Westerscheldetunnel overnemen, zodra het nieuwe tolsysteem daarvoor operationeel is. Naar verwachting zal dit in het najaar van 2008 het geval zijn. Daarnaast zal Movenience betaald parkeren met de t-tag in een aantal Zeeuwse gemeenten gaan invoeren.

In 2007 is door de N.V. Westerscheldetunnel een bedrag van € 120.000 aan aandelenkapitaal en € 390.000 aan agio ingebracht.

	Deelnemingen
	€
Stand per 1 januari 2007	0
Investeringen	510.000
Resultaat deelnemingen	(157.497)
Stand per 31 december 2007	352.503

2. Eigen vermogen

Het maatschappelijk kapitaal van de N.V. Westerscheldetunnel bedraagt € 90 miljoen, opgebouwd uit 2 miljoen (gewone) aandelen met een nominale waarde van € 45 per stuk. Hiervan is per 31 december 2007 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 2007 uitgekeerde agio.

Het verloop van het eigen vermogen gedurende 2006 en 2007 is als volgt:

	Gestort en opgevraagd kapitaal	Agio	Wettelijke reserves	Onverdeelde winst	Totaal
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
Uitkering agio		-26.000.000			-26.000.000
Resultaat boekjaar				31.990.852	31.990.852
Uitkering dividend				-30.913.346	-30.913.346
Stand per 31 december 2007	76.140.000	552.022.827	418.092	9.431.603	638.012.522

Directie N.V. Westerscheldetunnel

ir. M. Buis

Raad van Commissarissen

ir. D. Luteijn

mw. P.E.P. Kwekkeboom-Janse

drs. W.L. Moerman

dhr. M. Wiersma

4. 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 winstreserve op de geconsolideerde balans per 31 december 2007 is als volgt te specificeren:

Winstreserve	
Winstreserve per 31-12-2006	8.354.097
Resultaat 2007	31.990.852
Uitkering (interim) dividenden in 2007	-30.913.346
Winstreserve per 31-12-2007	9.431.603

De directie stelt voor de gehele winstreserve ad € 9.431.603 uit te keren.



5. 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 Jaarverslag op pagina 32 tot en met 54 opgenomen jaarrekening 2007 van N.V. Westerscheldetunnel te Goes, bestaande uit de geconsolideerde en enkelvoudige balans per 31 december 2007 en de geconsolideerde en enkelvoudige winst-en-verliesrekening over 2007, 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 directieverslag, 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.

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 34180280). 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



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.

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 2007 en van het resultaat over 2007 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 directieverslag, voor zover wij dat kunnen beoordelen, verenigbaar is met de jaarrekening zoals vereist in artikel 2:391 lid 4 BW.

Goes, 2 april 2008

PricewaterhouseCoopers Accountants N.V.

drs. L.W.M. de Zwart RA