

GDD
Griffie

Van: Ilona Stam <I.Stam@kiltunnel.nl>

Verzonden: donderdag 11 juli 2024 15:15

Aan: Raadsgriffie <Raadsgriffie@dordrecht.nl>

CC: Martijn Zuurmond <m.zuurmond@pzh.nl>

Onderwerp: Wegschap Tunnel Dordtse Kil - Stabiele (financiële) toekomst Kiltunnel

Goedemiddag,

Bijgevoegd:

- Brief bij verkeerskundig onderzoek en financiële analyse en eerste denkrichting (nabije) toekomst Kiltunnel
- Bijlage 1 Advies financieringsbehoefte en financieringsstrategie Wegschap Tunnel Dordtse Kil
- Bijlage 2 Verkeerseffecten eventuele aanpassing toltarief Kiltunnel.

Met vriendelijke groet,

Ilona Stam
Staflmedewerker

Wegschap Tunnel Dordtse Kil
Kiltunnelweg 100
3316 ES Dordrecht
K.v.K. 54377366
www.kiltunnel.nl
T: 06-46272545
E: i.stam@kiltunnel.nl
Werkdagen: maandag tot en met donderdag

Advies financieringsbehoefte en financieringsstrategie
Wegschap Tunnel Dordtse Kil

Aan: Directie Wegschap Tunnel Dordtse Kil
Van: Hans Visser en Gina Lammertsma (Zanders)
Status: **DEFINITIEF**
Datum: 01-07-2024

Inhoud

Samenvatting.....	2
1 Aanleiding en context.....	5
2 Te beantwoorden vragen	5
3 Aanpak.....	6
4 Analyse en bevindingen.....	6
4.1 Inleiding.....	6
4.2 Gebruikte informatie en uitgangspunten.....	7
4.3 Verkeerskundige en infrastructurele aanpassingen	8
4.4 Ontwikkeling liquiditeit en financieringsbehoefte	9
4.4.1 Ontwikkeling liquiditeit en financieringsbehoefte zonder verkeerskundige aanpassingen.....	9
4.4.2 Ontwikkeling liquiditeit en financieringsbehoefte met verkeerskundige aanpassingen	11
5 Beantwoording vragen	12
Bijlage: Grafieken varianten 'pessimistisch' en 'optimistisch' per tol type	16

Samenvatting

Na jarenlang een negatief exploitatieresultaat is er de laatste jaren sprake van een positieve exploitatie voor het Wegschap. Dat betekent dat de komende jaren de deelnemers (de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Dordrecht en Hoeksche Waard) geen structurele financiële bijdrage meer hoeven te leveren aan de exploitatie.

Het bestuur van het Wegschap wil zich daarom oriënteren op een langetermijnvisie voor de Kiltunnel en het Wegschap, inclusief eigenaarschap, exploitatie, financiering en de rol van de tunnel in het regionale verkeersnetwerk.

Derhalve heeft Royal HaskoningDHV een verkeersonderzoek uitgevoerd om de effecten van tolwijzigingen op verkeersintensiteiten en toekomstige inkomsten tot 2040 te verkennen. Hierop volgend was er behoefte voor extern advies en beantwoording van een aantal vragen over de ontwikkeling van de financieringsbehoefte en financieringsstrategie in langjarig perspectief. Dit rapport is opgesteld vanuit deze behoefte. De analyse is gebaseerd op het rapport van Royal HaskoningDHV en de meerjarenraming 2025-2028, doorgetrokken tot 2040. Vier tolsystemen zijn doorgerekend: Ongewijzigd toltarief; Toltarief -25%; Toltarief +25%; Tolvrij,

De door ons uitgevoerde analyse en bevindingen zoals gepresenteerd in dit rapport zijn bedoeld om een bijdrage te leveren aan het bepalen van een toekomstvisie door het bestuur en aan het maken van een keuze voor een daarbij passend tolsysteem.

Hierna zijn de *Observaties en conclusies* en de *NB's* in het rapport opgenomen. Daarna wordt ingegaan op het verschil tussen Eigen vermogen en Liquiditeit. Voor de beantwoording van de onderzoeksvragen wordt verwezen naar hoofdstuk 5.

Observaties en conclusies

1. **Tolsysteem Tolvrij:** Zonder tolinkomsten is herfinanciering van alle bestaande leningen nodig en stijgt de financieringsbehoefte voortdurend, waardoor structurele bijdragen van de deelnemers en/of derden vereist zijn.
2. **Tot 2031:** Alle drie de andere tolsystemen (ongewijzigd, -25%, +25%) laten tot 2031 een de ontwikkeling van een (her)financieringsbehoefte zien (zonder extra uitgaven aan verkeerskundige aanpassingen, zie 5) die redelijk vergelijkbaar is, maar varieert van circa €0,5 miljoen tot circa €4,5 miljoen. Deze (her)financieringsbehoefte is van korte duur en verschilt per tolsysteem, variërend van 1 tot 3 jaar.
3. **Na 2031:** De ontwikkeling van de liquiditeit en de financieringsbehoefte na 2031 verschilt per tolsysteem (ongewijzigd, -25%, +25%). Tot de aangenomen renovatie in 2037 bouwt de liquiditeit zich gaandeweg op. Na 2037 ontstaat vervolgens in alle tolsystemen een tijdelijke financieringsbehoefte, variërend van €3 miljoen tot circa €15 miljoen. De financieringsbehoefte kan, afhankelijk van het tolsysteem, aanhouden tot na 2040 of eerder overgaan in positieve liquiditeitspositie.
4. **Extra uitgaven aan verkeerskundige aanpassingen:** In de ramingen van de uitgaven is door het Wegschap nog geen rekening gehouden met de uitgaven aan eventuele verkeerskundige en/of infrastructurele aanpassingen die nodig kunnen zijn vanwege de knelpunten die mogelijk ontstaan vanwege de effecten van de diverse tolsystemen op de verkeersintensiteit en de verkeersafwikkeling bij diverse kruispunten. Het is belangrijk deze uitgaven in kaart te brengen. De verwachting is dat de uitgaven aan benodigde verkeerskundige en/of infrastructurele aanpassingen per tolsysteem kunnen verschillen wat betreft omvang en urgentie.
5. **Invloed extra uitgaven aan verkeerskundige aanpassingen:** Op suggestie van de Werkgroep Kiltunnel is - om de mogelijke impact te duiden - een ruwe schatting van de extra uitgaven aan verkeerskundige aanpassingen van €5 miljoen in 2030. Het effect daarvan is dat de ontwikkeling van de liquiditeit vanaf 2030 circa €5 miljoen lager ligt en de financieringsbehoefte met circa €5 miljoen toeneemt. Het is belangrijk dat verder in kaart gebracht wordt wat de extra uitgaven aan verkeerskundige aanpassingen naar verwachting gaan zijn.

6. **Onzekerheid inkomsten en uitgaven:** De werkelijke ontwikkeling van de liquiditeit en de financieringsbehoefte en of en in hoeverre na 2037 mogelijk overliquiditeit ontstaat, zal pas op langere termijn pas duidelijk kunnen worden. Dit is sterk afhankelijk van onder meer: de keuze voor een tolsysteem; de timing en de uitgaven aan de renovatie; de extra uitgaven aan verkeerskundige aanpassingen; werkelijke ontwikkeling van de tolinkomsten; de ontwikkeling van de algemene uitgaven (zoals personeelskosten, onderhoudskosten en bouwkosten), inflatie en rente.

Overzicht NB's

1. De grafieken in dit rapport geven een beeld van de ontwikkeling van de eindstanden per jaar en de indicaties van de omvang van de (over)liquiditeit of de financieringsbehoefte op dat moment op basis van de prognoses van de totale uitgaven en inkomsten per jaar. De werkelijke ontwikkeling van de (over)liquiditeit of de financieringsbehoefte over de maanden gedurende het jaar zal hiervan afwijken vanwege de verdeling van de uitgaven en inkomsten binnen de jaren. In de praktijk kunnen met name uitgaven aan grotere projecten over een jaareinde heenlopen en leiden tot het verschuiven van uitgaven naar het volgend jaar.
2. Zodra meer inzicht bestaat in de timing en de uitgaven aan de eerstvolgende renovatie deze verwerken in de langjarige ontwikkeling van de liquiditeit en de financieringsbehoefte.
3. Op basis van de huidige prognoses en ramingen van uitgaven en tolinkomsten op basis van de diverse tolsystemen ligt de ontwikkeling van de liquiditeit en financieringsbehoefte bij de diverse tolsystemen (met uitzondering van het systeem 'Tolvrij') tot 2030 dicht bij elkaar. De verschillen ontstaan gaandeweg in de jaren daarna. Het is onzeker hoe de werkelijke ontwikkeling van met name de tolinkomsten komende jaren zal zijn.
4. We adviseren om meer inzicht te krijgen in de verwachte uitgaven voor het oplossen van knelpunten aan kruispunten in de komende jaren. De inzichten daarin verwerken in een actualisatie van de langjarige ontwikkeling van de liquiditeit en de financieringsbehoefte en dit desgewenst mede te betrekken bij de afweging voor een keuze uit de diverse tolsystemen.
5. Er is door ons geen doorrekening gemaakt van de impact van de beschouwd tolsystemen, de eerstvolgende renovatie en de uitgaven aan de mogelijk noodzakelijke verkeerskundige aanpassingen op de ontwikkeling van het resultaat en het eigen vermogen. We adviseren het Wegschap om na vaststelling van de begroting 2025 en mede op basis van meer inzicht in de uitgaven aan en de planning in de tijd van de renovatie en de mogelijke verkeerskundige aanpassingen een eigen langjarige doorrekening te maken van de impact op de ontwikkeling van het eigen vermogen.
6. Het Wegschap volgt maandelijks actief de ontwikkeling van de liquiditeit en de financieringsbehoefte gedurende het jaar en actualiseert regelmatig de prognoses daarvan. We adviseren het Wegschap om ook in ieder geval jaarlijks bij het vaststellen van de (meerjaren)begroting (en daarna zo vaak als nodig is vanwege nieuwe inzichten in de langjarige ramingen van inkomsten en uitgaven) - de langjarige ontwikkeling van de liquiditeit en de financieringsbehoefte te actualiseren. Het door ons voor de analyse in het kader van dit onderzoek gebruikte model kan daarbij als basis dienen. Dit model wordt na oplevering van het eindrapport aan het Wegschap beschikbaar gesteld.

Eigen vermogen en Liquiditeit

Uit de gesprekken met het Wegschap en de Werkgroep Kiltunnel kwam de vraag naar voren in hoeverre het *Eigen vermogen* uitgekeerd zou kunnen worden aan de deelnemers. Onze indruk is dat de termen *Eigen vermogen* en *Liquiditeit* overlappen. In onze analyse is en bij de beantwoording van de onderzoeksvragen (zie beantwoording vraag 2) is *Eigen vermogen* geïnterpreteerd als het totaal van de Reserves op de balans. Met Eigen vermogen wordt dus niet bedoeld *Liquiditeit* of *Overtollige eigen middelen* (zijnde 'geld').

De *Handreiking Houdbare gemeentefinanciën van de VNG* gaat ook in op het verschil tussen *Eigen vermogen* en *Liquiditeit* (geld).

Als de schulden op de rechterzijde van de balans (Vreemd vermogen) lager zijn dan de waarde van de bezittingen op de linkerzijde van de balans (activa), ontstaat er op de rechterzijde van de balans (passiva) een sluitpost om de balans in evenwicht te brengen. Deze sluitpost op de balans wordt *Eigen vermogen* genoemd en bestaat uit de reserves. Maar de reserves – en daarmee ook het *Eigen vermogen* – zijn geen ‘geld’. Met de reserves kan niets worden betaald. De feitelijke geldelijke bezittingen staan aan de andere kant van de balans (activa) onder de post *Liquide middelen*. Dat is wel ‘geld’ waarmee betalingen kunnen worden gedaan.

Zolang niet daadwerkelijk sprake is van aanhoudende overliquiditeit kan geen ‘vermogen’ (zijnde *Liquide middelen*) worden uitgekeerd. Uit de analyse die wij gemaakt hebben blijkt minimaal tot 2040 geen aanhoudende overliquiditeit. De liquiditeit die zich – op basis van de huidige inzichten – na 2031 gaandeweg opbouwt is slechts tijdelijk en is bedoeld voor interne financiering van de uitgaven aan de eerstvolgende renovatie.

Voordat externe financieringsmiddelen als vreemd vermogen in de vorm van leningen wordt aangetrokken dienen – conform artikel 6 (Uitgangspunten financiering) van het *Financieringsstatuut Kiltunnel 2018*¹ – de beschikbare eigen interne financieringsmiddelen te worden ingezet.

Te veel, te vroeg of te lang lenen leidt – ongeacht het niveau van de actuele rentestanden – tot onnodige (extra) schulden en rentelasten voor het Wegschap.

Mocht – op basis van de ontwikkeling van de liquiditeit en de financieringsbehoefte – komend jaren blijken dat het Wegschap in een situatie komt dat daadwerkelijk sprake gaat zijn van aanhoudende overliquiditeit en dat de eigen financieringsmiddelen niet meer nodig zijn voor het aflossen van bestaande leningen of het invullen van de eigen financieringsbehoefte, zou te zijner tijd kunnen worden bepaald hoe de overtollige middelen anders ingezet dan wel uitgekeerd kunnen worden.

¹ Artikel 6 (Uitgangspunten financiering) van het *Financieringsstatuut Kiltunnel 2018*: ‘Financiering met wordt zoveel mogelijk beperkt door primair de beschikbare intern financieringsmiddelen te gebruiken, teneinde de renterisico’s te beperken en het renteresultaat te optimaliseren.’

1 Aanleiding en context

Na jarenlang geconfronteerd te zijn met een negatief exploitatieresultaat is er de laatste jaren sprake van een positieve exploitatie voor het Wegschap Tunnel Dordtse Kil (hierna: Wegschap). In de begroting 2025 wordt voor de periode 2025-2028 een jaarlijks positief resultaat voorzien van gemiddeld € 2,3 miljoen per jaar. Dat betekent dat het komende jaren de deelnemers (de provincie Zuid-Holland en de gemeenten Dordrecht en Hoeksche Waard) geen structurele financiële bijdrage meer hoeven te leveren aan de exploitatie.

Het bestuur van het Wegschap heeft te kennen gegeven zich te willen oriënteren op een langetermijnvisie over de Kiltunnel en het Wegschap zelf. Het gaat daarbij onder meer om eigenaarschap, exploitatie en financiering en de rol van de tunnel in het regionale verkeersnetwerk. Om die reden heeft het Wegschap recent een verkeersonderzoek laten uitvoeren door Royal HaskoningDHV. De uitkomsten daarvan zijn vastgelegd in het rapport *Verkeersonderzoek Kiltunnel, Verkeerseffecten aanpassing toltarief* (Definitief, 13 februari 2024). Daarin zijn ook de effecten van aanpassing van het toltarief verkend en de effecten van eventuele aanpassingen van de toltarieven op de verkeersintensiteiten, knelpunten en de toekomstige tolinkomsten tot en met 2040.

In de oplegnotitie van de Directie van het Wegschap van 24 februari 2024, opgesteld door de ambtelijke Werkgroep Kiltunnel, aan het bestuur van het Wegschap naar aanleiding van het verkeersonderzoek uitgevoerd door Royal Haskoning DHV, wordt het volgende geconcludeerd (zie pagina 5 van de oplegnotitie): 'Een besluit over het al dan niet aanpassen van het toltarief of tolvrij maken van de tunnel, zou moeten passen in een toekomstvisie van het bestuur van het Wegschap. Deze visie zou moeten gaan over beheer, eigenaarschap en financiering van het onderhoud en beheer.'

Het bestuur van het Wegschap heeft Zanders gevraagd om een extern onafhankelijk advies en beantwoording van een aantal vragen over de ontwikkeling van de financieringsbehoefte en financieringsstrategie in langjarig perspectief. De door ons uitgevoerde analyse en bevindingen zoals gepresenteerd in dit rapport zijn bedoeld om een bijdrage te leveren aan het bepalen van een toekomstvisie door het bestuur en aan het maken van een keuze voor een daarbij passend tolsysteem.

2 Te beantwoorden vragen

Om een toekomstig optimale financiële exploitatie te ontwikkelen waarin de opdracht van het Wegschap het beste tot zijn recht komt, heeft het bestuur, voor wat betreft financiën en betaalbaarheid, Zanders gevraagd om advies onder medeneming van de volgende punten:

1. Financiële scenario's voor de ontwikkeling van de toltarieven op basis van uitkomsten verkeersonderzoek Royal HaskoningDHV (BJ5576-MI-RP-240108, Definitief/1 van 13 februari 2024).
2. Een gezonde financiële balans tussen eigen en vreemd vermogen, passend bij een publiek object als de Kiltunnel (inclusief: In hoeverre alles zelf financieren? Hoe gaan we om met reserves en voorzieningen?).
3. Leningenportefeuille in relatie tot de aflossingen en perspectieven op de renteontwikkeling.
4. Optimale inzet of belegging van de eigen middelen binnen de (wettelijke en statutaire) kaders.
5. Suggesties voor wat betreft een strategische liquiditeitenplanning, met inachtneming van de huidige liquiditeitsprognoses en exploitatieresultaten.
6. Strategische financiële planning gelet op de renovatie in 2037.
7. Adresseer mogelijke financiële risico's.

Bovenstaande vragen zullen in hoofdstuk 5 worden beantwoord, mede op basis van door ons uitgevoerde analyse van de ontwikkeling van de liquiditeit en de financieringsbehoefte en onze bevindingen daarbij, zoals opgenomen in hoofdstuk 4.

3 Aanpak

Ons onderzoek is uitgevoerd in de maand mei. Daarbij is de volgende aanpak gehanteerd.

Fasen	Toelichting
1. Verzamelen en analyseren informatie	Beschikbaar stellen van alle benodigde informatie door het Wegschap. Vervolgens analyseren van de informatie door Zanders, inclusief de bruikbaarheid en geschiktheid van de ontvangen informatie.
2. Scenario's bepalen en doorrekenen	In afstemming met het Wegschap worden de toekomstscenario's bepaald voor zowel uitgaven als inkomsten die door Zanders worden doorgerekend, inclusief de diverse daarbij te hanteren indexaties voor de jaren 2024 t/m 2040.
3. Bepalen uitkomsten scenario's en opstellen en opleveren rapport	Zanders werkt - mede op basis van de doorgerekende scenario's - de opdracht uit, bepaalt de uitkomsten van de scenario's en legt de uitkomsten, bevindingen en adviezen vast in een rapport (eerst in concept ter bespreking met het Wegschap en daarna definitief).

Aan de hand van de door Nico Mensing en Reinier Moet namens het Wegschap verstrekte informatie is door ons een eigen analyse gemaakt van de ontwikkeling van de liquiditeit en financieringsbehoefte van het Wegschap. De interpretatie en verwerking van de verstrekte informatie en cijfers tot onze eigen analyse is mede gebaseerd op twee gesprekken met Reinier Moet.

4 Analyse en bevindingen

4.1 Inleiding

Voor de beantwoording van de vragen van het Wegschap Tunnel Dordtse Kil voor het *Advies financieringsbehoefte en financieringsstrategie* is door Zanders de langjarige ontwikkeling van de liquiditeit en de financieringsbehoefte in kaart gebracht.

We hebben gekozen voor een grafische weergave van de uitkomsten van onze analyse. De grafieken geven de langjarige ontwikkeling weer van de liquiditeit en financieringsbehoefte bij de tolsystemen die door Royal HaskoningDHV in opdracht van het Wegschap zijn verkend. De uitkomsten daarvan zijn vastgelegd in het rapport *Verkeersonderzoek Kiltunnel, Verkeerseffecten aanpassing toltarief* (Definitief, 13 februari 2024). Omdat in het rapport van Royal HaskoningDHV als horizon het jaar 2040 is gebruikt, is het jaar 2040 ook als horizon gekozen voor de langjarige ontwikkeling van de financieringsbehoefte.

Onze analyse bevestigt het beeld van het Wegschap voor begrotingsjaren 2025-2028 en breidt deze uit voor de periode 2029-2040.

NB 1: De grafieken in dit rapport geven een beeld van de ontwikkeling van de eindstanden per jaar en de indicaties van de omvang van de (over)liquiditeit of de financieringsbehoefte op dat moment op basis van de prognoses van de totale uitgaven en inkomsten per jaar. De werkelijke ontwikkeling van de (over)liquiditeit of de financieringsbehoefte over de maanden gedurende het jaar zal hiervan afwijken vanwege de verdeling van de uitgaven en inkomsten binnen de jaren. In de praktijk kunnen met name uitgaven aan grotere projecten over een jaareinde heenlopen en leiden tot het verschuiven van uitgaven naar het volgend jaar.

4.2 Gebruikte informatie en uitgangspunten

De ontwikkeling van de liquiditeit en de financieringsbehoefte is op de volgende informatie en uitgangspunten gebaseerd:

1. Rapport Royal HaskoningDHV Verkeersonderzoek Kiltunnel, Verkeerseffecten aanpassing toltarief:
 - In het rapport zijn de volgende vier tolsystemen doorgerekend: Ongewijzigd toltarief; Toltarief - 25%; Toltarief +25%; Tolvrij. Voor iedere variant van het tolsysteem zijn door Royal HaskoningDHV ramingen gemaakt voor de tolinkomsten in 2040 met een bandbreedte per variant.
 - De ramingen van de tolinkomsten in 2040 (en de bandbreedten daarvan) zijn gebruikt voor het doorrekenen van de ontwikkeling van de financieringsbehoefte zoals weergegeven in de grafieken. Bij de aangegeven scenario's (behoudens het scenario 'tolvrij') zijn per tolsysteem drie varianten doorgerekend: 'pessimistisch' (onderkant bandbreedte); 'optimistisch' (bovenkant bandbreedte); 'gemiddeld' (midden bandbreedte).
 - De tolinkomsten zijn, uitgaande van de ramingen in 2040, met een rechtlijnig verband (in overeenstemming met de aannahme van Royal HaskoningDHV) ingerekend bij de diverse varianten.
2. Begroting 2025 Wegschap Tunnel Dordtse Kil
 - De kosten en opbrengsten zoals opgenomen voor de jaren 2025 t/m 2028 zijn vertaald in kasstromen (inkomsten en uitgaven). Voor de jaren 2029 t/m 2040 zijn de bedragen geïndexeerd met 2% per jaar, behoudens de tolinkomsten (zie 1) en onderhoudsuitgaven (zie hierna).
 - De uitgaven aan onderhoud zijn ontleend aan de meerjarige onderhoudsramingen in het Instandhoudingsplan tot en met 2037. In het Instandhoudingsplan is de eerstvolgende renovatie nog niet opgenomen (zie hierna). Onderhoud heeft geen resultaatteffect (vanwege de dekking vanuit het beschikbare vermogen) maar leidt wel tot uitgaven en een mogelijke financieringsbehoefte.
 - De uitgaven aan de verwachte volgende renovatie in 2037 zijn geraamd op circa € 32 miljoen. Dit is nadrukkelijk bedoeld een ruwe schatting van de uitgaven aan de relevante onderdelen van de renovatie in 2037. De schatting is tot stand gekomen door de uitgaven van de laatste renovatie van € 25 miljoen voor de vergelijkbare onderdelen te indexeren met 2% per jaar tot 2037.
 - In de ontwikkeling van de financieringsbehoefte is nog geen rekening gehouden met het herfinancieren van de aflossingen op bestaande leningen. De noodzaak voor het geheel of gedeeltelijk herfinancieren van de bestaande leningen zal derhalve blijken uit de ontwikkeling van de financieringsbehoefte (zie de *Observaties en conclusies* bij de *Ontwikkeling liquiditeit en financieringsbehoefte* in de paragrafen hierna).

NB 2: Zodra meer inzicht bestaat in de timing en de uitgaven aan de eerstvolgende renovatie deze verwerken in de langjarige ontwikkeling van de liquiditeit en de financieringsbehoefte.

NB 3: Op basis van de huidige prognoses en ramingen van uitgaven en tolinkomsten op basis van de diverse tolsystemen ligt de ontwikkeling van de liquiditeit en financieringsbehoefte bij de diverse tolsystemen (met uitzondering van het systeem 'Tolvrij') tot 2030 dicht bij elkaar. De verschillen ontstaan gaandeweg in de jaren daarna. Het is onzeker hoe de werkelijke ontwikkeling van met name de tolinkomsten komende jaren zal zijn.

4.3 Verkeerskundige en infrastructurele aanpassingen

In de ramingen van de uitgaven is nog geen rekening gehouden met de uitgaven aan eventuele verkeerskundige en/of infrastructurele aanpassingen die nodig kunnen zijn vanwege de knelpunten die mogelijk ontstaan vanwege de effecten van de diverse tolsystemen op de verkeersintensiteit en de verkeersafwikkeling bij diverse kruispunten (zie rapport Royal HaskoningDHV Bijlage 2 'Knelpuntanalyses op kruispunten').

De verwachting is dat de uitgaven aan benodigde verkeerskundige en/of infrastructurele aanpassingen per tolsysteem verschillen wat betreft omvang en urgentie.

In de oplegnotitie van 24 februari 2024 van de Directie van het Wegschap, opgesteld door de ambtelijke Werkgroep Kiltunnel, aan het bestuur van het Wegschap naar aanleiding van het verkeersonderzoek uitgevoerd door Royal Haskoning DHV, wordt daarover het volgende geconcludeerd (zie pagina 5 van de oplegnotitie):

- 'Een verlaging van de tol of tolvrij maken van de tunnel heeft wel effect op de geïdentificeerde knelpunten op het onderliggend wegennet.'
- 'De autonome ontwikkeling van het auto bezit en gebruik laat zien dat ook dat effect heeft op het hoofdwegennet, onderliggende wegennet en Heinenoordtunnel.'
- 'Deze conclusies sterken de aanbeveling om bij een eventueel besluit over aanpassing van het toltarief vooraf te overleggen met andere betrokken partijen, zoals daar zijn, de gemeenten, provincie en Rijkswaterstaat. Naast dit overleg zou een verder diepgaand onderzoek over de effecten van belang zijn.'

In paragraaf 4.4 is de ontwikkeling van de liquiditeit zonder verkeerskundige aanpassingen en de daarvoor mogelijk benodigde uitgaven weergegeven. Om enig inzicht te geven in het effect van uitgaven aan eventuele verkeerskundige en/of infrastructurele aanpassingen is - op suggestie van de Werkgroep Kiltunnel - in paragraaf 4.5 het effect van € 5 miljoen uitgaven aan verkeerskundige en/of infrastructurele aanpassingen door het Wegschap in 2030 in beeld gebracht. De raming van € 5 miljoen is alleen bedoeld ter illustratie en is niet gebaseerd op een onderbouwde raming van activiteiten en kosten.

NB 4: We adviseren om meer inzicht te krijgen in de verwachte uitgaven voor het oplossen van knelpunten aan kruispunten in de komende jaren. De inzichten daarin verwerken in een actualisatie van de langjarige ontwikkeling van de liquiditeit en de financieringsbehoefte en dit desgewenst mede te betrekken bij de afweging voor een keuze uit de diverse tolsystemen.

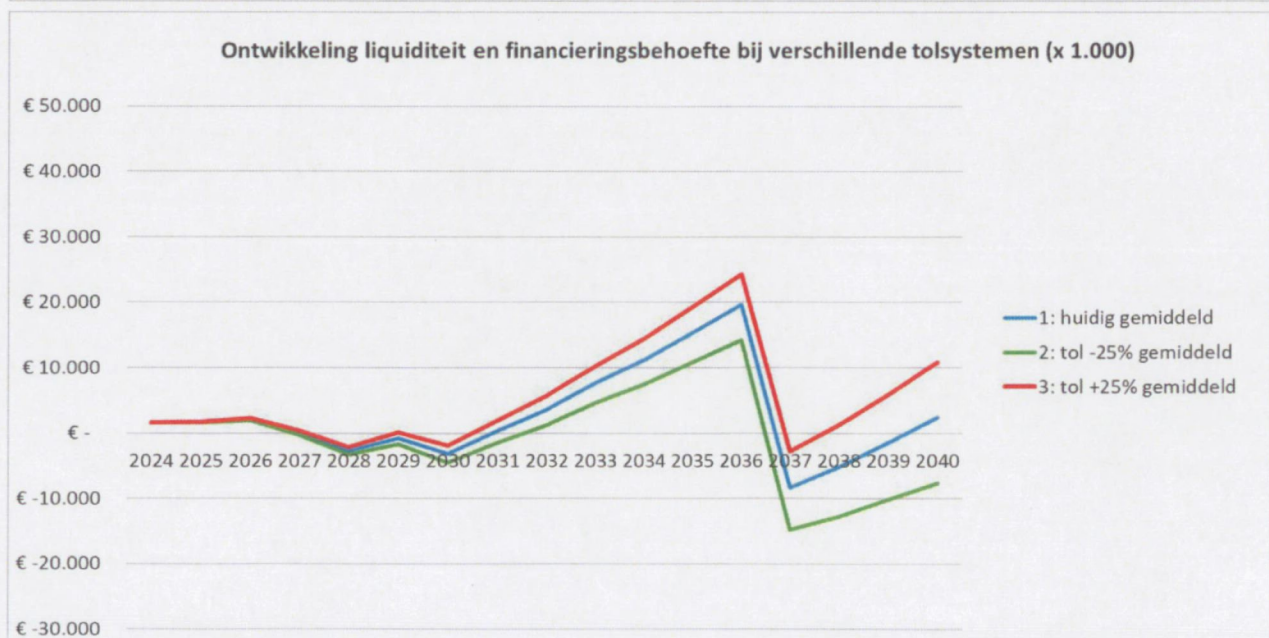
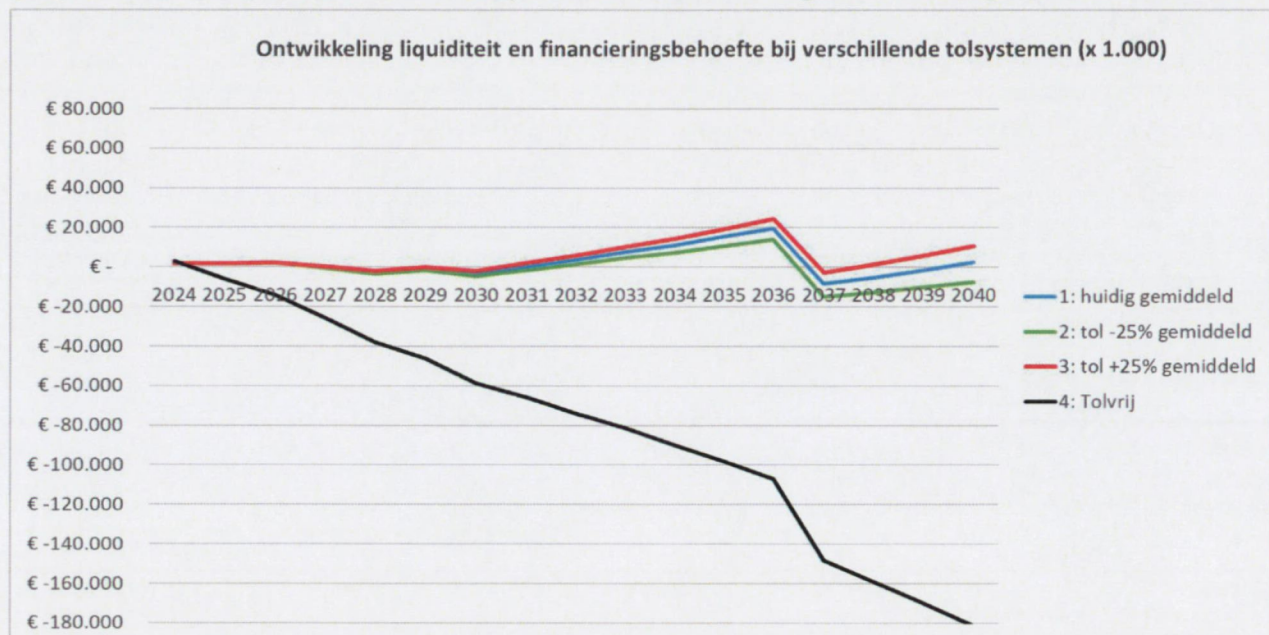
4.4 Ontwikkeling liquiditeit en financieringsbehoefte

4.4.1 Ontwikkeling liquiditeit en financieringsbehoefte zonder verkeerskundige aanpassingen

Onderstaande grafieken tonen de 'gemiddelde' (midden bandbreedte) varianten van de tolinkomsten per tolsysteem inclusief de raming van de uitgaven aan de eerstvolgende renovatie, maar zonder uitgaven aan verkeerskundige en/of infrastructurele aanpassingen.

Als bijlage zijn ook de grafieken met de varianten 'pessimistisch' (onderkant bandbreedte en 'optimistisch' (bovenkant bandbreedte) opgenomen.

De eerstvolgende renovatie is geraamd voor 2037 (15 jaar na de renovatie in 2022). De voor deze analyse geraamde uitgaven (zie paragraaf 4.2, punt 2 derde aandachtsstreepje en NB 2) zijn bedoeld als een ruwe inschatting. In werkelijkheid zou de renovatie ook pas rond 2042 kunnen plaats vinden (20 jaar na de vorige renovatie in 2022) of zouden de kosten lager dan wel hoger kunnen uitvallen.



Observaties en conclusies:

1. **Tolsysteem Tolvrij:** Zonder tolinkomsten is herfinanciering van alle bestaande leningen nodig en stijgt de financieringsbehoefte voortdurend, waardoor structurele bijdragen van de deelnemers en/of derden vereist zijn.
2. **Tot 2031:** Alle drie de andere tolsystemen (ongewijzigd, -25%, +25%) laten tot 2031 een de ontwikkeling van een (her)financieringsbehoefte zien (zonder extra uitgaven aan verkeerskundige aanpassingen, zie 5) die redelijk vergelijkbaar is, maar varieert van circe €0,5 miljoen tot circa €4,5 miljoen. Deze (her)financieringsbehoefte is van korte duur en verschilt per tolsysteem, variërend van 1 tot 3 jaar.
3. **Na 2031:** De ontwikkeling van de liquiditeit en de financieringsbehoefte na 2031 verschilt per tolsysteem (ongewijzigd, -25%, +25%). Tot de aangenomen renovatie in 2037 bouwt de liquiditeit zich gaandeweg op. Na 2037 ontstaat vervolgens in alle tolsystemen een tijdelijke financieringsbehoefte, variërend van €3 miljoen tot circa €15 miljoen. De financieringsbehoefte kan, afhankelijk van het tolsysteem, aanhouden tot na 2040 of eerder overgaan in positieve liquiditeitspositie.
4. **Onzekerheid inkomsten en uitgaven:** De werkelijke ontwikkeling van de liquiditeit en de financieringsbehoefte en of en in hoeverre na 2037 mogelijk overliquiditeit ontstaat, zal pas op langere termijn pas duidelijk kunnen worden. Dit is sterk afhankelijk van onder meer: de keuze voor een tolsysteem; de timing en de uitgaven aan de renovatie; de extra uitgaven aan verkeerskundige aanpassingen; werkelijke ontwikkeling van de tolinkomsten; de ontwikkeling van de algemene uitgaven (zoals personeelskosten, onderhoudskosten en bouwkosten), inflatie en rente.

4.4.2 Ontwikkeling liquiditeit en financieringsbehoefte met verkeerskundige aanpassingen

Onderstaande grafieken tonen de 'gemiddelde' (midden bandbreedte) varianten van de tolinkomsten per tolsysteem inclusief de raming van de uitgaven aan de eerstvolgende renovatie, maar met uitgaven aan verkeerskundige en/of infrastructurele aanpassingen.

Om enig inzicht te geven in het effect van uitgaven aan eventuele verkeerskundige en/of infrastructurele aanpassingen is – op suggestie van de Werkgroep Kiltunnel – in deze paragraaf in de grafieken hieronder als voorbeeld het effect van € 5 miljoen uitgaven aan verkeerskundige en/of infrastructurele aanpassingen door het Wegschap in 2030 in beeld gebracht (zie ook paragraaf 4.3 en NB 4).

Als bijlage zijn ook de grafieken met de varianten 'pessimistisch' (onderkant bandbreedte en 'optimistisch' (bovenkant bandbreedte) opgenomen met verkeerskundige aanpassingen.



Observaties en conclusies:

De observaties en conclusies zoals aangegeven in paragraaf 4.4 (zonder mogelijke verkeerskundige aanpassingen) gelden ook voor de hierboven weergegeven varianten (met mogelijke verkeerskundige aanpassingen ter hoogte van € 5 miljoen), met dat verschil dat de ontwikkeling van de liquiditeit ruwweg € 5 miljoen lager ligt en de financieringsbehoefte ruwweg € 5 miljoen hoger ligt.

5 Beantwoording vragen

Dit hoofdstuk bevat onze beantwoording van de onderzoeksvragen zoals gesteld door het bestuur van het Wegschap. De beantwoording vindt plaats met de focus op de houdbaarheid van de financiële exploitatie het Wegschap als zelfstandige juridische en economische entiteit.

1. Financiële scenario's voor de ontwikkeling van de toltarieven op basis van uitkomsten verkeersonderzoek Royal HaskoningDHV (BJ5576-MI-RP-240108, Definitief/1 van 13 februari 2024).

De door Royal HaskoningDHV voor het rapport Verkeersonderzoek Kiltunnel, Verkeerseffecten aanpassing toltarief (Definitief, 13 februari 2024) verkende vier tolsystemen (Ongewijzigd toltarief; Toltarief -25%; Toltarief +25%; Tolvrij) en de daarbij gehanteerde bandbreedten hebben geleid tot doorrekening van drie scenario's voor de tolinkomsten per tolsysteem: 'pessimistisch' (onderkant bandbreedte), 'optimistisch' (bovenkant bandbreedte) en 'gemiddeld' (midden bandbreedte).

De tolinkomsten zijn, uitgaande van de ramingen in 2040, met een rechtlijnig verband (in overeenstemming met de aanname van Royal HaskoningDHV) ingerekend bij de diverse varianten.

De doorgerekende scenario's aan tolinkomsten hebben geleid tot de in dit rapport gepresenteerde mogelijke scenario's voor de ontwikkeling van de liquiditeit en de financieringsbehoefte, die weer geleid hebben tot de uitkomsten, observaties, conclusies en de beantwoording van de onderzoeksvragen.

2. Een gezonde financiële balans tussen eigen en vreemd vermogen, passend bij een publiek object als de Kiltunnel (inclusief: In hoeverre alles zelf financieren? Hoe gaan we om met reserves en voorzieningen?).

Bij de beantwoording van deze vraag is *Eigen vermogen* geïnterpreteerd als het totaal van de *Reserves* op de balans en *Vreemd vermogen* als het totaal aan schulden aan derden op de balans. Met Eigen vermogen wordt dus niet bedoeld *Overliquiditeit* of *Overtollige eigen middelen*.

Decentrale overheden worden door in Nederlands gevestigde banken gezien als zeer kredietwaardige 'goudgerande' tegenpartijen met een 'impliciete' creditrating die vergelijkbaar is met een internationale AAA-rating. Geen van de Nederlandse gemeente beschikt over een 'expliciete' eigen creditrating afgegeven door een rating agency. Desondanks gelden gemeenten, provincies en ook gemeenschappelijke regelingen, na het Rijk, als de meest kredietwaardige tegenpartijen in Nederland. Dat maakt dat de beschikbaarheid van financiering uitstekend is, de rentetarieven laag zijn en banken geen zekerheden vragen of aanvullende voorwaarden stellen bij het verstrekken van leningen.

Geldgevers van decentrale overheden stellen geen eisen aan de omvang van het eigen vermogen (zijnde: het totaal van de Reserves op de balans). Toezichthouders hanteren wel signaleringsnormen voor de ontwikkeling van de verplichte financiële kengetallen voor decentrale overheden. De normen krijgen pas betekenis in de context van de specifieke situatie en in het perspectief van de trendmatige ontwikkeling van de financiële kengetallen en de onderliggende financiële exploitatie.

Er zijn geen 'objectieve' normen om te bepalen wanneer of in hoeverre eigen vermogen en vreemd vermogen 'in balans' zijn. Het gaat om de 'subjectieve' beoordeling van de omvang en ontwikkeling van het eigen vermogen en de omvang en ontwikkeling van het vreemde vermogen in de specifieke situatie en context. De Netto-schuldquote van het Wegschap (eind 2023 491%) is in vergelijking met andere decentrale overheden en met de signaleringsnorm voor gemeenten en provincies (meer dan 130%) zeer hoog. Desondanks zijn de lasten van de huidige financiering betaalbaar, wordt de komende jaren een positief resultaat begroot van ruim € 2 miljoen per jaar, wordt op de schuld afgelost en neemt het eigen vermogen toe. De huidige schuldpositie volgt uit en past bij de historie en de huidige situatie van het Wegschap.

Bij het bepalen van de passende omvang van het *Eigen vermogen* (zijnde het totaal van de *Reserves* op de balans) is cruciaal dat de omvang van de reserves voldoende is om voorziene negatieve resultaten (mede ten gevolge van de lasten van externe financiering), maar ook geraamde risico's, te dragen.

Bij het aantrekken van *Vreemd vermogen* in de vorm van leningen is cruciaal dat – gegeven de omvang van de schuld en de voorziene financieringsbehoefte – uit de ontwikkeling van de financiële exploitatie blijkt dat uitgaven en lasten daarvan opgebracht en gedekt kunnen worden uit onder meer het eigen vermogen (met name als sprake is van negatieve resultaten als gevolg van de lasten van externe financiering).

Voordat externe financieringsmiddelen als vreemd vermogen in de vorm van leningen wordt aangetrokken dienen – conform artikel 6 (Uitgangspunten financiering) van het *Financieringsstatuut Kiltunnel 2018*² – de beschikbare eigen interne financieringsmiddelen te worden ingezet.

NB 5: Er is door ons geen doorrekening gemaakt van de impact van de beschouwd tolsystemen, de eerstvolgende renovatie en de uitgaven aan de mogelijk noodzakelijke verkeerskundige aanpassingen op de ontwikkeling van het resultaat en het eigen vermogen. We adviseren het Wegschap om na vaststelling van de begroting 2025 en mede op basis van meer inzicht in de uitgaven aan en de planning in de tijd van de renovatie en de mogelijke verkeerskundige aanpassingen een eigen langjarige doorrekening te maken van de impact op de ontwikkeling van het eigen vermogen.

3. Leningenportefeuille in relatie tot de aflossingen en perspectieven op de renteontwikkeling.

Onder verwijzing naar en aansluitend op de beantwoording van vraag 2.

De huidige leningenportefeuille is historisch ontstaan vanuit de invulling van de financieringsbehoefte in het verleden. Een bedrijfseconomisch efficiënte leningenportefeuille moet passen bij de daadwerkelijke behoefte aan financiering.

In alle scenario's – met uitzondering van het tolsysteem 'Tolvrij' – wordt de huidige leningenportefeuille gaandeweg afgelost. Dat is een natuurlijk en logisch gevolg van de prognose van de ontwikkeling van de kasstromen. Afhankelijk van het gekozen tolsysteem en de werkelijke ontwikkeling van de kasstromen en de daarmee gepaard gaande onzekerheden (zie ook de beantwoording bij vragen 6 en 7) zal komende jaren tijdelijk of meer langjarig behoefte kunnen ontstaan aan nieuwe financiering.

In de beschouwde scenario's is gerekend met een rente van 3,3%. Dit is gebaseerd op de huidige rente voor 10 jaars leningen. Pas bij het ontstaan van een aanvullende financieringsbehoefte – in de beschouwde scenario's (en uitgaande van renovatie in 2037) vanaf 2037 – wordt de hoogte van de rente en de daaruit voortkomende rentelasten van substantiëlere omvang. De huidige leningen hebben een gemiddelde rente van minder dan 1%. Herfinanciering van de aflossing van leningen bij het huidige renteniveau leidt tot hogere rentelasten en extra druk op de ontwikkeling van het resultaat.

Bij de beschouwde tolsystemen – met uitzondering van het tolsysteem 'Tolvrij' – zal jaarlijkse actualisatie van de langjarige ontwikkeling van de liquiditeit en de financieringsbehoefte gaandeweg meer inzicht geven in de ontwikkeling van de schuld en de impact van de rente.

De impact van de rente in het tolsysteem 'Tolvrij' is evident zeer groot door het geheel wegvallen van de inkomsten. Bij de huidige ingerekende rente van 3,3% nemen de rentelasten tot eind 2040 in totaal toe met totaal circa € 40 miljoen. Deze impact lijkt – zonder aanzienlijke en structurele bijdragen van de deelnemers – niet op eigen kracht te dragen door het Wegschap.

Individuele marktpartijen hebben geen invloed op de renteontwikkeling. De enige zekerheid voor hen is de rentemarkt van "vandaag". Individuele marktpartijen zijn niet in de positie de markt te "verslaan" en hebben doorgaans geen andere keus de markt te "volgen". Je kunt als individuele marktpartij niet van de rente winnen, maar je kunt wel van de rente verliezen. Decentrale overheden worden geacht

² Artikel 6 (Uitgangspunten financiering) van het *Financieringsstatuut Kiltunnel 2018*: 'Financiering met wordt zoveel mogelijk beperkt door primair de beschikbare intern financieringsmiddelen te gebruiken, teneinde de renterisico's te beperken en het renteresultaat te optimaliseren.'

“prudent” met renterisico’s om te gaan. De huidige wet en handreiking geven daarvoor kaders en handvatten (zoals Kasgeldlimiet en Renterisiconorm).

4. Optimale inzet of belegging van de eigen middelen binnen de (wettelijke en statutaire) kaders.

Op grond van de *Wet financiering decentrale overheden* zijn provincies, gemeenten, waterschappen en gemeenschappelijke regelingen in de vorm van een openbaar lichaam verplicht om hun overtollige middelen in de schatkist aan te houden. Tevens is de ministeriële *Regeling schatkistbankieren decentrale overheden* van kracht.

De (tijdelijk of langdurig) inzet of belegging van de beschikbare eigen middelen (liquiditeit) vindt plaats binnen de wettelijke kaders. Dit is ook vastgelegd in het *Financieringsstatuut Kiltunnel 2018*. Concreet betekent dit dat het Wegschap tijdelijk overtollige middelen uitgezet worden bij de schatkist.

De inzet (ofwel uitzetten of beleggen) van de tijdelijk overtollige middelen gebeurt op dit moment bij de schatkist. De rendementen daarvoor zijn vergelijkbaar met de huidige Euribor tarieven voor korte looptijden en zijn daarmee naar ons oordeel marktconform binnen de huidige wettelijke mogelijkheden. Het uitzetten van middelen bij de schatkist vergt weinig inzet en kosten van de werkorganisatie van het Wegschap.

De *Wet financiering decentrale overheden* biedt naast het uitzetten van middelen bij de schatkist nog een andere mogelijkheid (Artikel 2, lid 3): ‘..... kunnen openbare lichamen hun liquide middelen in de vorm van leningen uitzetten bij andere openbare lichamen, met dien verstande dat openbare lichamen geen leningen kunnen verstrekken aan openbare lichamen ten aanzien waarvan zij met het financiële toezicht zijn belast.’

Deze tweede optie betekent dat het Wegschap in beginsel ook tijdelijk overtollige liquide middelen zou kunnen uitzetten bij gemeenten of provincies, zolang het geen gemeente of provincie betreft die financiële toezicht uitoefent op het Wegschap.

Er zijn gemeenten die tijdelijk overtollige liquide middelen uitzetten bij andere gemeenten. De rendementen daarop zijn doorgaans marktconform en liggen dicht bij de huidige Euribor tarieven voor korte looptijden. Dat betekent concreet dat de rendementen vergelijkbaar zijn met de rendementen bij uitzetten in de schatkist. Het uitzetten van tijdelijk overtollige liquide middelen bij andere gemeenten vergt extra inzet en kosten van de werkorganisatie van het Wegschap en gaat doorgaans via intermediairs die daarvoor ook kosten berekenen. Dat maakt dat naar ons oordeel het uitzetten van middelen bij andere decentrale overheden niet meer rendement oplevert dan uitzetten bij de schatkist.

5. Suggesties voor wat betreft een strategische liquiditeitenplanning, met inachtneming van de huidige liquiditeitsprognoses en exploitatieresultaten.

6. Strategische financiële planning gelet op de renovatie in 2037.

Omdat vragen 5 en 6 nauw op elkaar aansluiten hebben we ervoor gekozen de beantwoording daarvan te combineren.

Het *Financieringsstatuut Kiltunnel 2018* bevat naar ons oordeel alle relevante en benodigde kaders en uitgangspunten voor het treasury beleid en het financieringsbeleid die verwacht mogen worden bij een decentrale overheid zoals het Wegschap. De kaders en uitgangspunten zijn direct gebaseerd op en voldoen derhalve aan de relevante en actuele wettelijke kaders.

Het financieringsstatuut bevat onder andere de volgende voor de beantwoording van de onderzoeksvragen belangrijke en relevante punten:

- Artikel 3 (Renterisicobeheer), sub 3: ‘Nieuwe leningen en uitzettingen worden afgestemd op de bestaande financiële positie en liquiditeitenplanning.’
- Artikel 4 (Intern liquiditeitsrisicobeheer): ‘Het Wegschap beperkt haar interne liquiditeitsrisico’s door haar treasury activiteiten te baseren op een actuele liquiditeitenplanning.’
- Artikel 6 (Uitgangspunten financiering): ‘Financiering met externe financieringsmiddelen wordt zoveel mogelijk beperkt door primair de beschikbare interne financieringsmiddelen te gebruiken, teneinde de renterisico’s te beperken en het renteresultaat te optimaliseren.’

De bevindingen, aanbevelingen en adviezen in dit rapport zijn gebaseerd op dezelfde kaders en uitgangspunten zoals vastgelegd in het financieringsstatuut van het Wegschap en beogen daar nader invulling aan te geven.

De kwaliteit van de liquiditeitsprognose en de betrouwbaarheid van de ramingen van de ontwikkeling van de financieringsbehoefte op korte en langere termijn (mate name: wanneer, hoeveel, hoelang) is primair en leidend bij het bepalen van de invulling van de financieringsbehoefte.

Te veel, te vroeg of te lang lenen leidt – ongeacht het niveau van de actuele rentestanden – tot onnodige (extra) schulden en rentelasten voor Wegschap.

NB 6: Het Wegschap volgt maandelijks actief de ontwikkeling van de liquiditeit en de financieringsbehoefte gedurende het jaar en actualiseert regelmatig de prognoses daarvan. We adviseren het Wegschap om ook in ieder geval jaarlijks bij het vaststellen van de (meerjaren)begroting (en daarna zo vaak als nodig is vanwege nieuwe inzichten in de langjarige ramingen van inkomsten en uitgaven) - de langjarige ontwikkeling van de liquiditeit en de financieringsbehoefte te actualiseren. Het door ons voor de analyse in het kader van dit onderzoek gebruikte model kan daarbij als basis dienen. Dit model wordt na oplevering van het eindrapport aan het Wegschap beschikbaar gesteld.

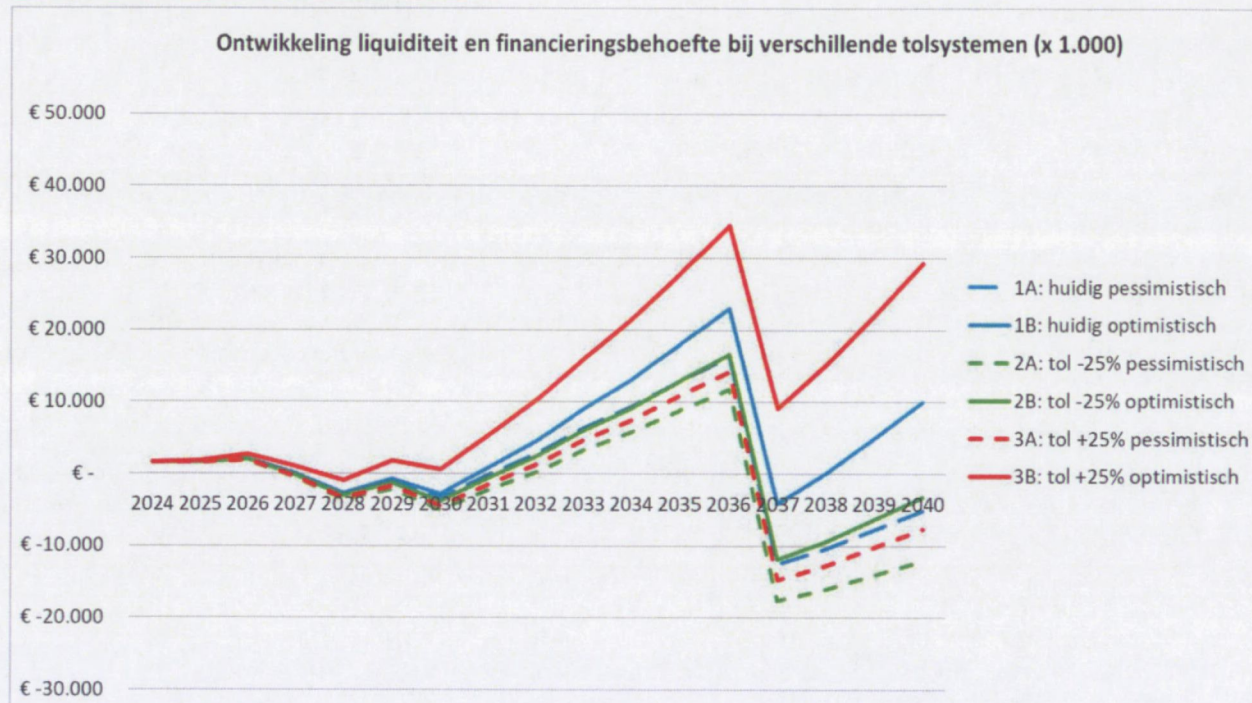
7. Adresseer mogelijke financiële risico's

1. Als het gaat om de ontwikkeling van de liquiditeit en de financieringsbehoefte van het Wegschap zijn de belangrijkste financiële risico's de onzekerheden over de werkelijke ontwikkeling van de uitgaven en de inkomsten in vergelijking met de huidige prognoses, met name:
 - Tolinkomsten: keuze van het tolsysteem en de werkelijke effecten op de verkeersintensiteit en daarmee de werkelijke jaarlijkse tolinkomsten.
 - Uitgaven aan renovatie: jaar (of jaren) van uitvoering en hoogte van het bedrag.
 - Uitgaven aan noodzakelijke verkeerskundige of infrastructurele aanpassingen: jaar (of jaren) van uitvoering en hoogte van het bedrag.
 - Ontwikkeling algemeen kostenniveau (zoals: personeelskosten, onderhoudskosten, bouwkosten) en de ontwikkeling van inflatie en rente.
2. Onder verwijzing naar de beantwoording van vraag 2 is een ander risico het onvoldoende in stand houden van het *Eigen vermogen* en/of onvoldoende beschikbaarheid van eigen interne financieringsmiddelen door bijvoorbeeld het meer dan wenselijk - vanuit het belang en het meerjarig perspectief van de houdbaarheid van de financiën van het Wegschap - onttrekken van eigen beschikbare middelen aan het Wegschap. Dat kan op kortere of langere termijn leiden tot een onbalans in het eigen vermogen en vreemd vermogen, tot extra financieringslasten en extra druk op de financiële exploitatie en mogelijk tot noodzakelijke extra financiële bijdragen door de deelnemers.

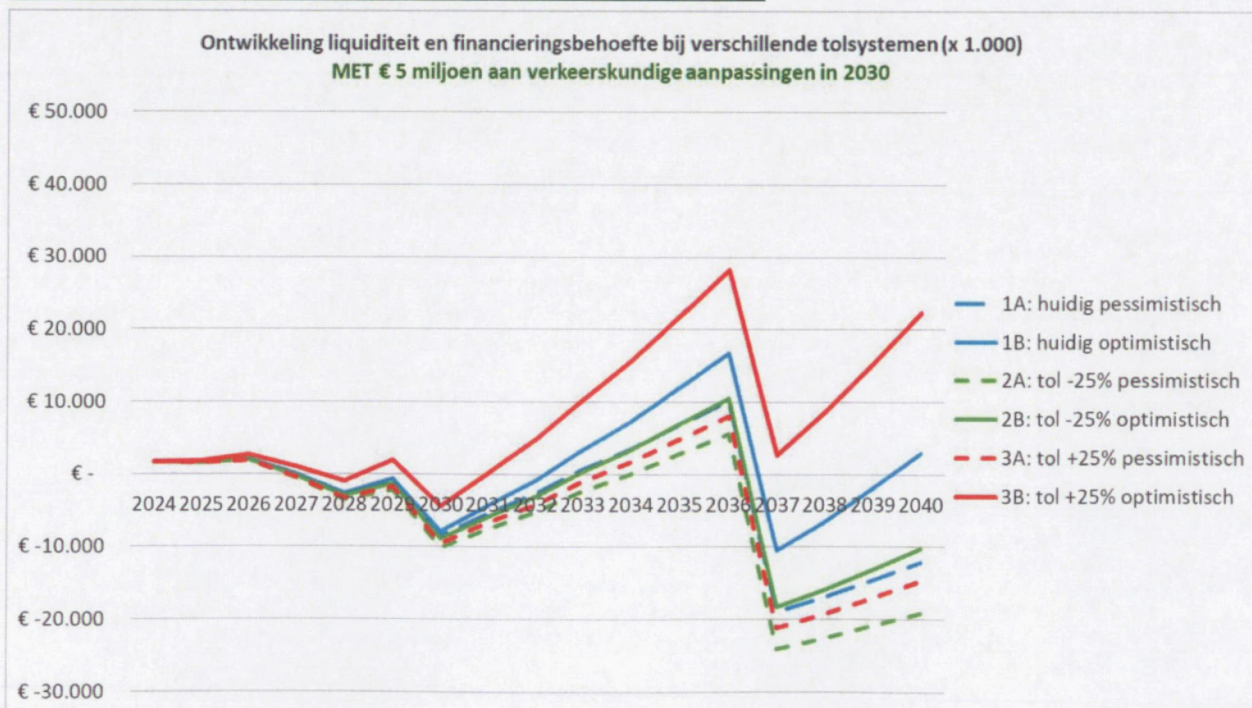
Het meer dan verantwoord onttrekken van vermogen of middelen strookt niet met artikel 6 (Uitgangspunten financiering) van het *Financieringsstatuut Kiltunnel 2018*: 'Financiering met externe financieringsmiddelen wordt zoveel mogelijk beperkt door primair de beschikbare intern financieringsmiddelen te gebruiken, teneinde de renterisico's te beperken en het renteresultaat te optimaliseren.'

Bijlage: Grafieken varianten 'pessimistisch' en 'optimistisch' per tol type

Zonder verkeerskundige aanpassingen



Met € 5 miljoen aan verkeerskundige aanpassingen in 2030



RAPPORT

Verkeersonderzoek Kiltunnel

Verkeerseffecten aanpassing toltarief

Klant: Wegschap tunnel Dordtse Kil

Referentie: BJ5576-MI-RP-240108

Status: Definitief/01

Datum: 21 juni 2024



Projectgerelateerd

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Netherlands
Mobility & Infrastructure

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: Verkeersonderzoek Kiltunnel

Sub titel: Verkeerseffecten aanpassing toltarief

Referentie: BJ5576-MI-RP-240108

Uw kenmerk

Status: Definitief/01

Datum: 21 juni 2024

Projectnaam: Verkeerseffecten aanpassing toltarief Kiltunnel

Projectnummer: BJ5576

Auteur(s): -

Opgesteld door: [Click here to enter text.](#)

Gecontroleerd door:

Datum:

Goedgekeurd door:

Datum:

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1	Inleiding	1
1.1	Aanleiding en doel	1
1.2	Huidig gebruik Kiltunnel	1
2	Uitgangspunten	2
2.1	Te hanteren verkeersmodellen	2
2.2	Toekomstscenario's	2
2.3	Toltarieven Kiltunnel	3
2.4	Ruimtelijke ontwikkelingen	3
2.5	Infrastructurele uitgangspunten	4
2.6	Beschrijving van de onderzochte situaties	4
2.7	Verkeerskundige prestatie- indicatoren en selectie van wegen	5
3	Verkeerseffecten Kiltunnel	9
3.1	Verkeersintensiteiten Kiltunnel	9
3.2	Tolopbrengsten	11
4	Verkeerseffecten in de omgeving	13
4.1	Samenstelling van het verkeer	13
4.2	Knelpunten op het hoofdwegennet	15
4.3	Knelpunten op het onderliggend wegennet	16
5	Conclusies en aanbevelingen	17

Bijlagen

Bijlage 1 Etmaalintensiteiten

Bijlage 2 Knelpuntanalyses op kruispunten

1 Inleiding

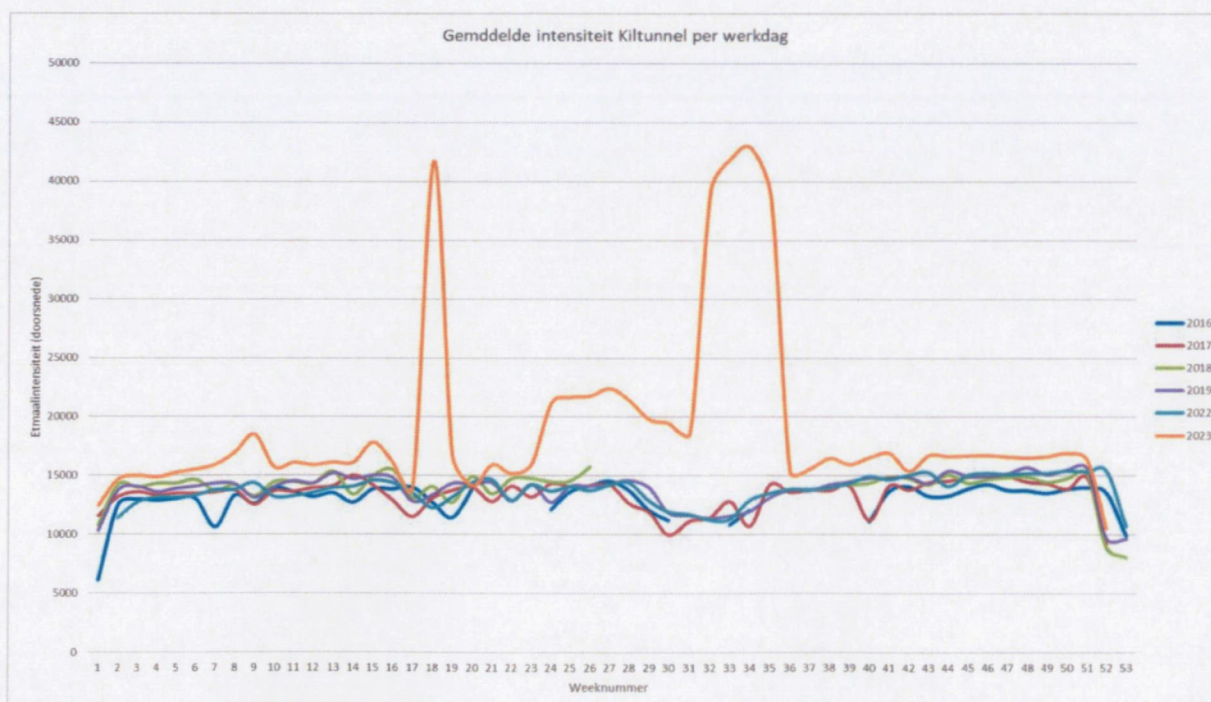
1.1 Aanleiding en doel

Op dit moment ziet het Wegschap tunnel Dordtse Kil dat de opbrengsten van de Kiltunnel toenemen en daarom is er behoefte aan inzichten als de prijs van tol wordt aangepast (inzicht in prijselasticiteit). Het wegnemen of verlagen van de prijs van de tolheffing zal naar verwachting leiden tot een toename van het verkeer op het traject van de tunnel en tot gewijzigde verkeersstromen op het omliggende wegennet. Aan de hand van een combinatie van verkeersmodellen - waaronder NRM en modellen van het onderliggende wegennet - worden de verkeerseffecten onderzocht bij aanpassing van de tolprijs. Het Wegschap heeft Royal HaskoningDHV opdracht voor het onderzoek gegeven.

Het onderzoek is uitgevoerd in samenwerking met medewerkers van het Wegschap, de provincie Zuid-Holland, de gemeente Dordrecht, de gemeente Hoeksche Waard en Rijkswaterstaat West-Nederland Zuid.

1.2 Huidig gebruik Kiltunnel

In figuur 1 is de gemiddelde etmaalintensiteit op een werkdag op doorsnede in de tunnel over het jaar weergegeven voor 2016 tot en met 2023 (exclusief 2020 en 2021 welke minder representatief zijn i.v.m. COVID-19 effecten).



Figuur 1: gemiddeld aantal voertuigen per dag in de Kiltunnel

Gemiddeld bedraagt de etmaalintensiteit ca. 15.000 motorvoertuigen per etmaal. In 2023 is de intensiteit nog licht toegenomen, maar er is ook veel ruis in de intensiteiten door werkzaamheden aan de Heinenoordtunnel (dicht in week 17-18 en week 31-35) en Haringvlietbrug (dicht in week 23-30).

2 Uitgangspunten

2.1 Te hanteren verkeersmodellen

Voor het hoofdwegennet wordt gebruik gemaakt van het landelijk verkeersmodel NRM West Nederland (versie 2023) met als planjaar 2040.

Voor het onderliggend wegennet zijn twee regionale verkeersmodellen beschikbaar:

- Verkeersmodel RVMK Drechtsteden & Alblasserwaard 1.0 met planjaar 2040
- Verkeersmodel Hoeksche Waard (vigerende versie) met planjaar 2030

Bij nadere bestudering van de verkeersmodellen blijkt dat het verkeersmodel Hoeksche Waard niet geschikt is voor deze studie. In de Kiltunnel is in dit verkeersmodel geen rekening gehouden met een weerstand als gevolg van de toltarieven.

Voor het wegennet van Hoeksche Waard heeft het verkeersmodel RVMK Drechtsteden & Alblasserwaard 1.0 hetzelfde netwerk en zone-indeling als het NRM. Het NRM heeft een iets betere match met de verkeersintensiteiten in Hoeksche Waard. Daarom wordt het NRM gebruikt voor de intensiteiten op het hoofdwegennet voor het studiegebied en voor het onderliggend wegennet in de gemeente Hoeksche Waard. Het verkeersmodel RVMK Drechtsteden & Alblasserwaard 1.0 wordt gebruikt voor de intensiteiten op het onderliggend wegennet in Drechtsteden.

2.2 Toekomstscenario's

Bij het maken van de verkeersprognoses wordt gebruik gemaakt van vooraf vastgestelde, openbare toekomstbeschrijvingen. Voor verkeersprognoses voor besluitvormingsprocessen rond Rijkswegen heeft het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat specifieke toekomstscenario's vastgesteld. Deze scenario's beschrijven de toekomst aan de hand van economische, demografische, ruimtelijke informatie en beschrijft de staat van vervoersystemen voor specifieke zichtjaren. Deze informatie wordt als invoer voor verkeersmodellen gebruikt. Op basis van deze informatie raamt het verkeersmodel de toekomstige mobiliteit. Voor dit project zijn de scenario's Hoog en Laag met zichtjaar 2040 uit de scenariostudie 'Welvaart en Leefomgeving' (WLO) van het Centraal Planbureau en het Planbureau voor de Leefomgeving gehanteerd.

De verkeersmodellen gaan uit van invoering van Vrachtwagenheffing, maar geen invoering van Betalen naar Gebruik. Bij de berekeningen is uitgegaan van invoering van Vrachtwagenheffing conform laatste stand van zaken. De vrachtwagenheffing gaat gelden voor binnenlandse en buitenlandse vrachtwagens van meer dan 3.500 kilo. In de vrachtwagen moet boordapparatuur van een toldienstaanbieder komen. Deze boordapparatuur houdt bij hoeveel kilometer de vrachtwagen heeft afgelegd op wegen waar de heffing geldt. Vrachtwagens betalen per gereden kilometer op de Nederlandse snelwegen en op een aantal lokale en regionale wegen. De heffing op lokale en regionale wegen is bedoeld om het uitwijken van vrachtverkeer tegen te gaan. Het gemiddelde tarief per kilometer zal ongeveer 15 cent zal bedragen. Bij wijziging van het toltarief in de Kiltunnel zijn geen aanpassingen in Vrachtwagenheffing meegenomen.

2.3 Toltarieven Kiltunnel

In tabel 1 staan de huidige tarieven in de Kiltunnel. In de verkeersmodellen zijn de tarieven meegenomen in de berekeningen. De tarieven zijn in beide verkeersmodellen voor het basisjaar en het planjaar 2040 gelijk.

	Hoogte < 2.30 m	Hoogte > 2.30 m
Contant	€ 2.00	€ 5.00
Telecard	€ 1.45	€ 3.80

Tabel 1: Huidige toltarieven voor de Kiltunnel.

Beide verkeersmodellen zijn voor het basisjaar getoetst op tellingen en hebben een goede fit met diverse verkeerstellingen. Er mag dan ook vanuit gegaan worden dat de verkeersmodellen goed werken met de gehanteerde toltarieven.

De geprognostiseerde intensiteiten (motorvoertuigen per werkdag) in de Kiltunnel zijn omgerekend naar opbrengsten. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Voor een auto is uitgegaan van gemiddeld € 1,55 euro en voor vrachtauto van gemiddeld € 4,18 euro opbrengst.
- Voor het percentage vrachtverkeer is in 2040 uitgegaan van het gemiddelde percentage van 15%. Dit is het gemiddelde tussen het verkeersmodel NRM (ca. 12%) en het verkeersmodel RVMK Drechtsteden & Alblasserwaard 1.0 (ca. 19%). Opmerking in de huidige situatie (o.b.v. tellingen) is het aandeel vrachtverkeer 14%.
- Voor het berekenen van de jaaropbrengsten zijn de intensiteiten op een gemiddelde werkdag uit het verkeersmodel opgehoogd naar jaarintensiteiten (incl. weekenddagen). Op een werkdag rijden er meer motorvoertuigen door de tunnel dan in het weekend. Uit tellingen in de Kiltunnel blijkt dat de gemiddelde werkdag etmaalintensiteiten met 292 moet vermenigvuldigd worden om de jaarintensiteiten te krijgen.
- Bij de intensiteiten en opbrengsten wordt uitgegaan van een gemiddeld wegbeeld. Indien er voor periodes bijzondere situaties gelden (bijvoorbeeld werkzaamheden aan Heinenoordtunnel) zullen de intensiteiten (en daarmee ook de opbrengsten) tijdelijk anders zijn.
- Voor het verkeersmodel RVMK Drechtsteden & Alblasserwaard 1.0 is een correctie op de intensiteiten in de Kiltunnel toegepast, omdat in het basisjaar de intensiteiten hier hoger liggen dan de tellingen (16% hoger).

2.4 Ruimtelijke ontwikkelingen

In beide verkeersmodellen worden de ruimtelijke ontwikkelingen meegenomen (inwoners en arbeidsplaatsen) voor het basisjaar 2018 in het verkeersmodel NRM en 2019 in het verkeersmodel RVMK Drechtsteden & Alblasserwaard 1.0 en voor het planjaar 2040. De praktijk is dat deze waarden iets kunnen afwijken tussen de verschillende verkeersmodellen. Dit heeft te maken met het moment van opstellen van de verkeersmodellen (wordt de actuele situatie van dat moment meegenomen). Daarnaast kunnen regionale verkeersmodellen licht afwijken van de landelijke verkeersmodellen, doordat besloten wordt om een planontwikkeling wel of niet mee te nemen.

In tabel 2 zijn de gehanteerde sociaal economische gegevens van beide verkeersmodellen opgenomen van het basisjaar en het planjaar 2040 Laag en 2040 Hoog.

Projectgerelateerd

Gebied	Model	Inwoners			Arbeidsplaatsen		
		2018/9	2040L	2040H	2018/9	2040L	2040H
Regio Drechtsteden	NRM	289758	301766	348945	119567	122668	139552
Hoeksche Waard	NRM	86644	88225	94980	29078	29415	32165
Totaal	NRM	376402	389991	443925	148645	152083	171717
Regio Drechtsteden	Drechtsteden	287344	306253	320556	127888	132402	136791
Hoeksche Waard	Drechtsteden	87335	94496	107071	36892	36002	41115
Totaal	Drechtsteden	374679	400749	427627	164780	168404	177906

Tabel 2: Sociaal economische gegevens van Regio Drechtsteden en Hoeksche Waard in verkeersmodellen NRM en RVMK Drechtsteden & Alblasserwaard 1.0

Uit de tabel blijkt dat in beide verkeersmodellen de groei in inwoners en arbeidsplaatsen in 2040 Laag beduidend lager ligt dan in 2040 Hoog.

In het basisjaar is het aantal inwoners in beide verkeersmodellen sterk vergelijkbaar. Het aantal arbeidsplaatsen is in het basisjaar 2019 van RVMK Drechtsteden & Alblasserwaard 1.0 hoger dan in NRM basisjaar 2018. Het grootste verschil zit in de Hoeksche Waard. Opgemerkt moet worden dat beide verkeersmodellen voor het basisjaar gekalibreerd zijn op tellingen en beide verkeersmodellen hebben over het algemeen een goede match met de tellingen. In 2040 Laag is het aantal inwoners en arbeidsplaatsen hoger in het verkeersmodel RVMK Drechtsteden & Alblasserwaard 1.0 dan in het verkeersmodel NRM. Ook zit het verschil vooral in de Hoeksche Waard.

Voor 2040 Hoog zijn de verschillen tussen beide verkeersmodellen geringer. In het verkeersmodel NRM zitten iets meer inwoners (vooral in Drechtsteden) en in het verkeersmodel RVMK Drechtsteden & Alblasserwaard 1.0 zitten iets meer arbeidsplaatsen (vooral in Hoeksche Waard).

2.5 Infrastructurele uitgangspunten

In de verkeersmodellen is uitgegaan van de vastgestelde infrastructuurplannen. Zo is in de verkeersmodellen voor het planjaar 2040 o.a. uitgegaan van:

- A24 Blankenburgverbinding gereed
- Doortrekking A16 bij Rotterdam gereed
- Verbreding A27 Houten-Hooipolder
- Geen werkzaamheden in Heinenoordtunnel en Haringvlietbrug
- Geen verbreding van A15 Papendrecht-Gorinchem.

2.6 Beschrijving van de onderzochte situaties

Voor beide verkeersmodellen (RVMK Drechtsteden & Alblasserwaard 1.0 en NRM) is gerekend met verschillende toltarieven bij scenario 2040 Hoog. Voor het NRM zijn hiervoor groeimodel berekeningen uitgevoerd. Voor het verkeersmodel RVMK Drechtsteden & Alblasserwaard 1.0 zijn hertoedelingen gemaakt. De volgende tolsystemen zijn doorgerekend:

- Ongewijzigd toltarief (= Referentie)
- Toltarief -25%
- Toltarief +25%
- Tolvrij

Op basis van deze toltarieven zijn met beide verkeersmodellen de te verwachten intensiteiten in 2040 berekend. Door (rechtlijnige) extrapolaties tussen de verschillende tarieven toe te passen zijn er ook inschattingen gemaakt van de te verwachten intensiteiten (en daarmee tolopbrengsten) bij andere toltarieven.

Het effect van de verschillende toltarieven in 2040 is ook voor de huidige situatie geschat, door het verschil in intensiteiten per toltarief toe te passen op de huidige intensiteiten. Het effect is nog gereduceerd met het relatief verschil in intensiteiten tussen het basisjaar en het planjaar 2040. Hiermee hebben we door middel van rechtlijnige extrapolaties tussen het basisjaar en het planjaar 2040 een schatting gemaakt van de te verwachten intensiteiten voor de tussenliggende jaren bij de verschillende toltarieven.

Door met beide verkeersmodellen de intensiteiten bij alle vier tarieven voor 2040 Hoog te berekenen ontstaat er een bandbreedte van de te verwachten intensiteiten in 2040 (en daarmee ook de tolopbrengsten in 2040). Het NRM geeft de ondergrens aan en het verkeersmodel RVMK Drechtsteden & Alblasserwaard 1.0 de bovengrens. In het verkeersmodel RVMK Drechtsteden & Alblasserwaard 1.0 zijn de sociaal economische gegevens ook licht hoger dan in het NRM. Uit de berekeningen blijkt dat beide verkeersmodellen in 2040 vrijwel dezelfde prognoses voor de intensiteiten in de Kiltunnel hebben zonder toltarief. Maar bij de toepassing van toltarieven heeft het NRM een sterker dempend effect (ondergrens van de bandbreedte).

Het scenario 2040 Laag wordt als minder representatief beschouwd, omdat de groei in sociaal economische gegevens zeer beperkt is in dit scenario. Doortrekken van de huidige trend in verkeersgroei lijkt meer richting scenario Hoog dan richting Laag te gaan. Elders in het land zien we vaak dat de verwachte groei in woningbouw en arbeidsplaatsen meer in lijn ligt met scenario Hoog dan Laag.

In de prognoses van de referentiesituatie (met huidig toltarief) zou in het scenario 2040 Laag de intensiteiten lager uitkomen dan in het basisjaar. Dit wordt door de projectgroep als minder realistisch gezien.

Voor de volledigheid zijn de berekeningen voor tolvrij uitgevoerd met het NRM 2040 Laag. In beide verkeersmodellen is de referentie 2040 Laag beschikbaar met huidig toltarief.

2.7 Verkeerskundige prestatie- indicatoren en selectie van wegen

Om de verkeerskundige effecten van het project / de varianten te kunnen duiden worden een set van standaard indicatoren gebruikt. Deze worden door het verkeersmodel berekend voor het basisjaar en het planjaar 2040, deze zijn:

- Verkeersprestatie: Verkeersintensiteit en ontwikkeling verkeersprestatie op wegvakniveau, als indicatoren voor de hoeveelheid verkeer die het netwerk in het studiegebied en specifieke wegen verwerken;
- Benutting (I/C-verhouding): de benutting van het wegennet is een maat voor de verkeersdruk en verzadiging op het wegennet. Het is de verhouding tussen de verkeersintensiteit en de capaciteit van het wegennet in de spitsperioden, zowel als indicator voor de mate waarin de capaciteit op het wegennet wordt benut als een indicatie voor de maximale hoeveelheid verkeer die het wegennet ter plaatse per uur nog kan verwerken, reserve capaciteit. Hiervoor worden de maatgevende perioden berekend (beide spitsen).

Voor de beoordeling of een wegvak een knelpunt wordt, zijn voor beide spitsperioden de volgende criteria toegepast:

- $IC < 0,8$ Voldoende restcapaciteit met goede verkeersafwikkeling;
- $IC 0,8-0,9$ Beperkte restcapaciteit, matige verkeersafwikkeling met structurele filevorming
- $IC 0,9-1,0$ Weinig/geen restcapaciteit, slechte verkeersafwikkeling met structurele filevorming.

Projectgerelateerd

- Verkeersafwikkeling op kruispunten. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in:
 - Kruispunten met verkeerslichten

Voor deze kruispunten zijn berekeningen uitgevoerd voor de maatgevende conflictbelasting op basis van de kruispuntintensiteiten in beide spitsperiodes. Dit geeft een goede indicatie of er een knelpunt is op het kruispunt. Bij oplossingen kan er meer geavanceerd gerekend worden met Cocon en/of verkeerssimulaties. De volgende criteria gelden:

▪ Conflictbelasting kleiner dan 0,80	Voldoende restcapaciteit
▪ Conflictbelasting 0,80-0,90	Beperkte restcapaciteit
▪ Conflictbelasting groter dan 0,90	Vrijwel geen restcapaciteit (knelpunt)
 - Rotondes

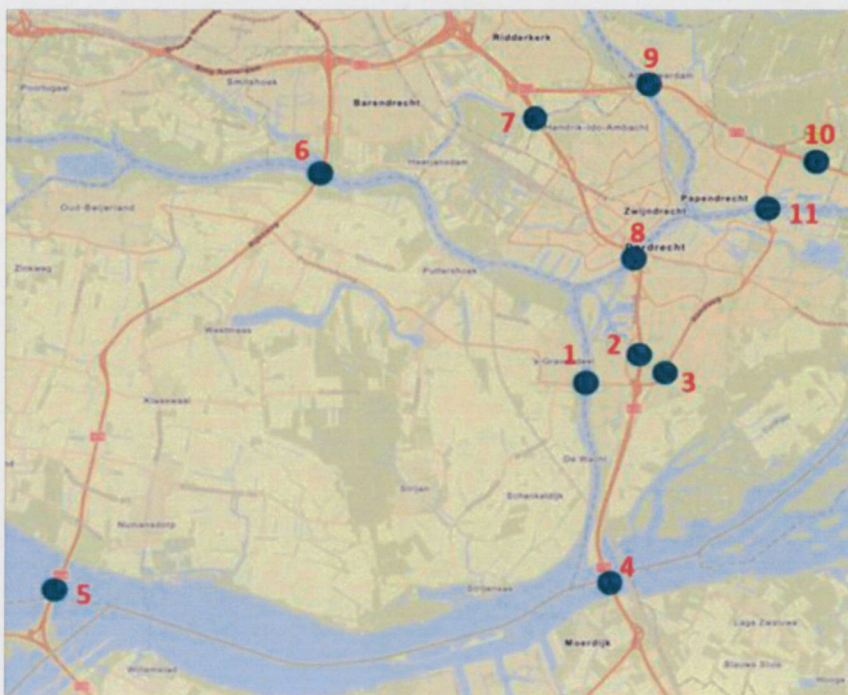
Voor de kruispunten met een rotonde oplossing wordt de verzadigingsgraad berekend met de Meerstrooksrotondeverkenner. De volgende criteria gelden:

▪ Verzadigingsgraad kleiner dan 0,80	Voldoende restcapaciteit
▪ Verzadigingsgraad tussen 0,80 en 0,90	Beperkte restcapaciteit
▪ Verzadigingsgraad groter dan 0,90	Vrijwel geen restcapaciteit (knelpunt)
 - Voorrangskruispunten

Met behulp van de methode Harders wordt de gemiddelde wachttijd voor alle rijrichtingen berekend. Als criterium geldt voor de maximale waarde (dit zijn landelijk toegepaste waarden bij toepassing van methode Harders):

▪ Wachttijd kleiner dan 15 seconden	Geen tot beperkte wachttijd/voldoende restcapaciteit
▪ Wachttijd tussen 15 en 20 seconden	Matige wachttijd/beperkte restcapaciteit
▪ Wachttijd groter dan 20 seconden	Lange wachttijd/overbelast (knelpunt).

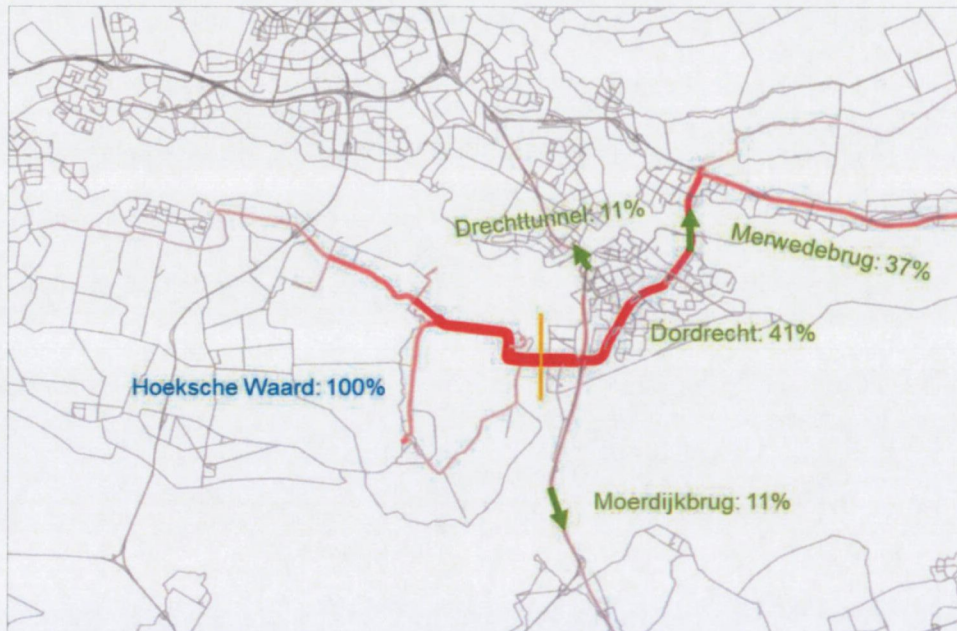
Voor het hoofdwegennet is voor het bepalen van de knelpunten de Intensiteit/Capaciteitsverhouding berekend op meerdere wegvakken. In figuur 2 staan de locaties.



Figuur 2: Selectie wegvakken voor bepaling knelpunten

Projectgerelateerd

Voor de berekening van de knelpunten op kruispunten is een selectie gemaakt op basis van de wegen waarop de aanpassing van Toltarief (verschil huidige toltarief en tolvrij) in de Kiltunnel een duidelijk verschil geeft in intensiteiten, zie ook verschilplot hoofdstuk 4. In figuur 3 is een zogenaamde selected-link opgenomen in de tunnel voor 2040 Hoog met het verkeersmodel NRM. In de figuur is te zien waar het verkeer vandaag komt en waar het naar toe gaat bij passage van de tunnel.



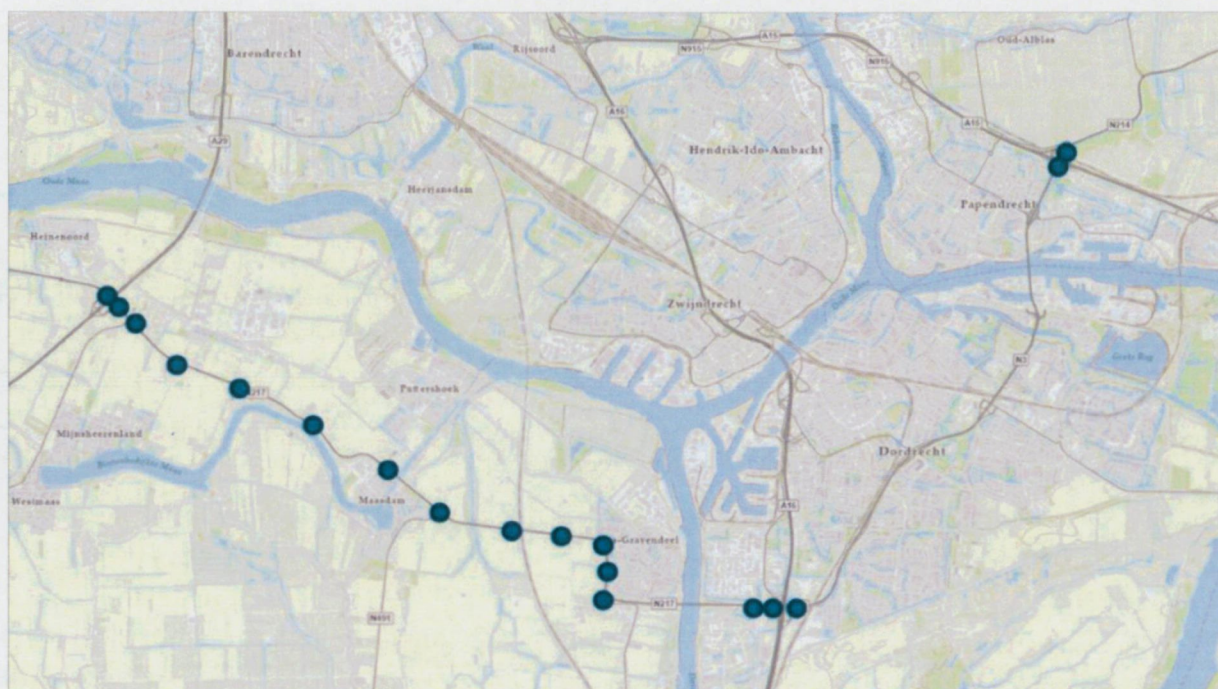
Figuur 3: Weergave herkomsten en bestemmingen van verkeer in de Kiltunnel (selected link)

In figuur 3 valt op dat in de reguliere situaties de Kiltunnel vrijwel uitsluitend gebruikt wordt door herkomst- en bestemmingsverkeer van/naar de gemeente Hoeksche Waard. Doorgaand verkeer richting Rotterdam maakt regulier geen gebruik van de Kiltunnel. Verkeer van en naar de Kiltunnel rijdt niet via de Heinenoordtunnel richting Rotterdam en niet via Haringvlietbrug naar het zuidwesten. Aan de zijde van Dordrecht heeft ca. 40% een herkomst of bestemming in Dordrecht. Daarnaast is er een grote relatie met de A15 richting Gorinchem (37%).

Opmerking: Het verkeersmodel RVMK Drechtsteden & Alblasserwaard 1.0 geeft een vergelijkbaar beeld. Alleen de herkomsten- en bestemmingen naar Dordrecht zijn dan ca. 50% en iets minder richting A15 (ca. 21%).

Op basis van de grootste verschillen in verkeersstromen, als gevolg van aanpassing van de toltarieven, zijn de te onderzoeken kruispunten op verkeersafwikkeling geselecteerd, zie figuur 4.

Projectgerelateerd



Figuur 4: Selectie kruispunten voor bepaling knelpunten in verkeersafwikkeling

3 Verkeerseffecten Kiltunnel

3.1 Verkeersintensiteiten Kiltunnel

Met behulp van het verkeersmodel NRM en het verkeersmodel RVMK Drechtsteden & Alblasserwaard 1.0 zijn voor de verschillende toltarieven de etmaalintensiteiten op een werkdag berekend voor het planjaar 2040 Hoog. Voor de volledigheid is ook met het NRM voor scenario 2040 Laag de situatie zonder toltarief doorgerekend. Bij de uitgangspunten is al toegelicht waarom voor deze studie de berekeningen met het scenario Hoog als meest realistisch worden beschouwd. Daarom is alleen in tabel 3 de berekende waarden met 2040 Laag ook aangegeven, maar voor de verdere analyses is alleen gebruik gemaakt van het scenario 2040 Hoog.

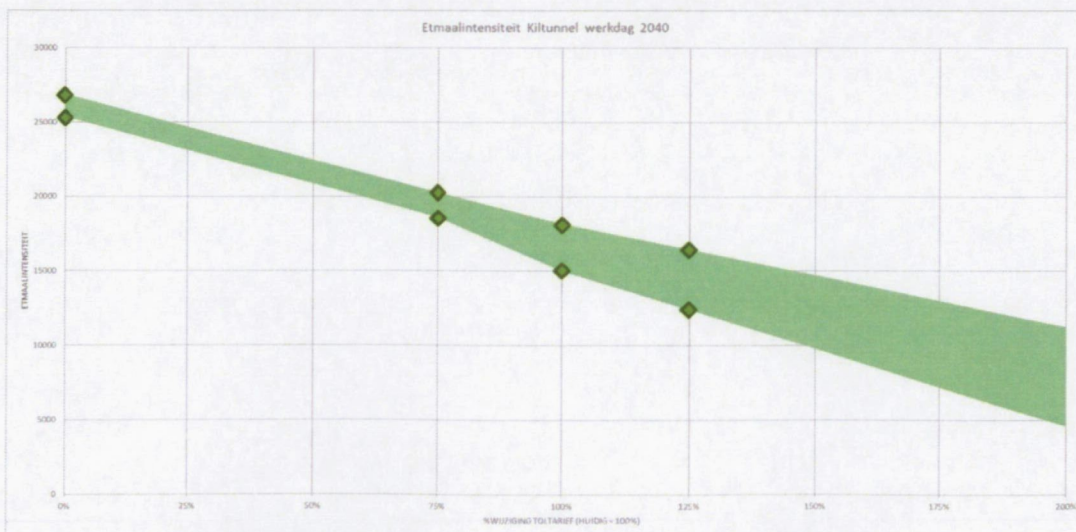
In tabel 3 zijn de motorvoertuigen op een werkdag etmaal weergegeven op doorsnede in de Kiltunnel voor de gehanteerde toltarieven voor 2040 en de huidige intensiteiten.

Toltarief	Etmaalintensiteit Kiltunnel scenario Hoog
Huidig (=2018/2019)	± 15.000
2040H Tolvrij	26.000 – 27.000
2040H Toltarief ongewijzigd	15.000 – 18.500
2040H Tol -25%	19.000 – 21.000
2040H Tol +25%	12.000 – 17.000

Toltarief	Etmaalintensiteit Kiltunnel scenario Laag
2040L Tolvrij	22.000 (alleen met NRM berekend)
2040L Toltarief ongewijzigd	14.000 – 16.500 (bandbreedte beide verkeersmodellen)

Tabel 3: Etmaalintensiteiten op doorsnede in Kiltunnel in huidige situatie en voor 2040 Hoog en Laag voor verschillende toltarieven

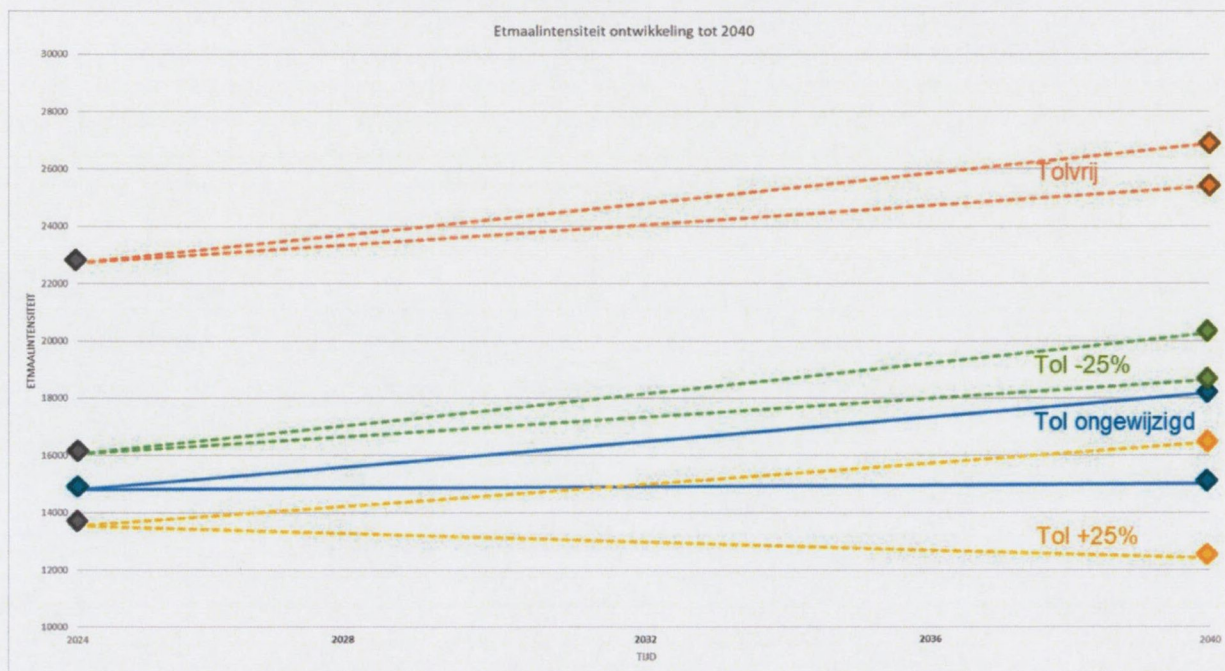
Om een beeld te geven van hoe de etmaalintensiteiten veranderen bij het toepassen van andere toltarieven zijn in figuur 5 de berekende waarden weergegeven voor 2040 Hoog met een bandbreedte (verschil in uitkomsten tussen beide toegepaste verkeersmodellen). Bij 0% is de tunnel tolvrij en bij 100% geldt het huidige tarief. Tussen de berekende waarden is het effect van een ander tarief rechtlijnig ingeschat.



Figuur 5: Etmaalintensiteiten op doorsnede in Kiltunnel voor 2040 Hoog bij toepassing verschillende toltarieven

Projectgerelateerd

Om ook een indicatie te krijgen van wat het effect van aanpassing van het toltarief in tussenliggende jaren is, zijn de berekende etmaalintensiteiten bij de verschillende toltarieven geëxtrapoleerd tussen het basisjaar en het planjaar 2040 Hoog. In figuur 6 zijn de resultaten weergegeven.



Figuur 6: Etmaalintensiteiten op doorsnede in Kiltunnel tussen basisjaar en planjaar 2040 (Hoog) bij verschillende toltarieven

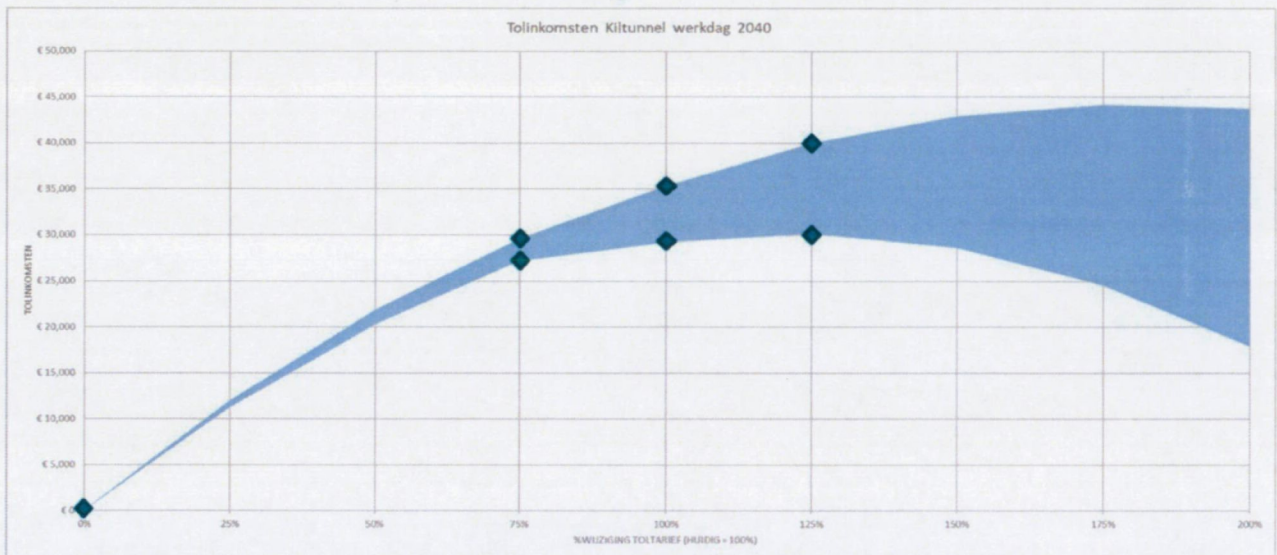
Uit de tabel en figuren valt af te lezen dat bij een ongewijzigd toltarief in 2040 de etmaalintensiteit op een werkdag naar schatting 15.000 tot 18.000 zal bedragen. Dus een bandbreedte van geen groei tot een groei van 3.000 extra motorvoertuigen op een etmaal.

De intensiteiten gaan naar verwachting verder groeien als de toltarieven verlaagd worden. Als de tol volledig wordt afgeschaft zullen de etmaalintensiteiten groeien in 2040 naar ca. 26.000 tot 27.000 motorvoertuigen op een werkdag. Dit betekent dat de etmaalintensiteit op een werkdag in 2040 met maximaal 12.000 motorvoertuigen groeit t.o.v. van het basisjaar.

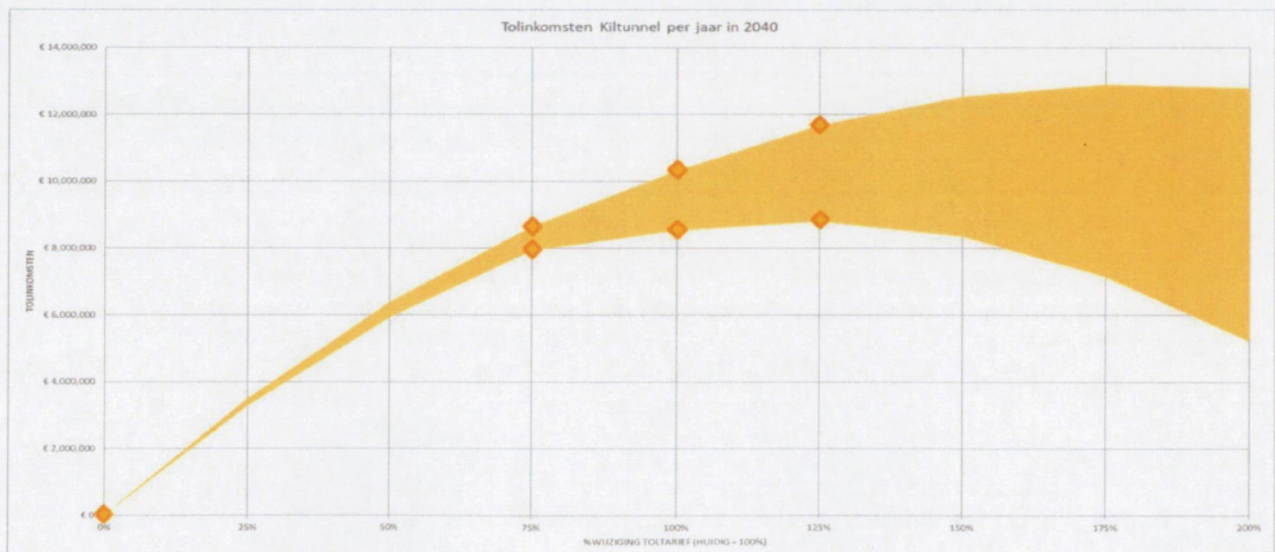
Bij het verhogen van de toltarieven met ca. 25% bedraagt de werkdagintensiteit in 2040 ca. 12.000 tot 17.000 motorvoertuigen. Dit zal dus betekenen dat de intensiteiten lager worden dan in de huidige situatie.

3.2 Tolopbrengsten

In de vorige paragraaf was te zien dat bij verschillende toltarieven de etmaalintensiteiten ook verschillend worden in de Kiltunnel. Maar wat betekent dit nu voor de tolopbrengsten. In figuur 7 zijn de tolopbrengsten in 2040 per werkdag weergegeven voor de verschillende toltarieven (0% is tolvrij en 100% is huidig tarief). Vervolgens zijn in figuur 8 de tolopbrengsten berekend voor het volledig jaar 2040 (zie ook uitgangspunten). In de grafieken is ook weer een bandbreedte aangegeven (verschil in uitkomsten beide verkeersmodellen) en een inschatting van de kosten bij andere tarieven (percentage van huidig tarief) door extrapolatie.



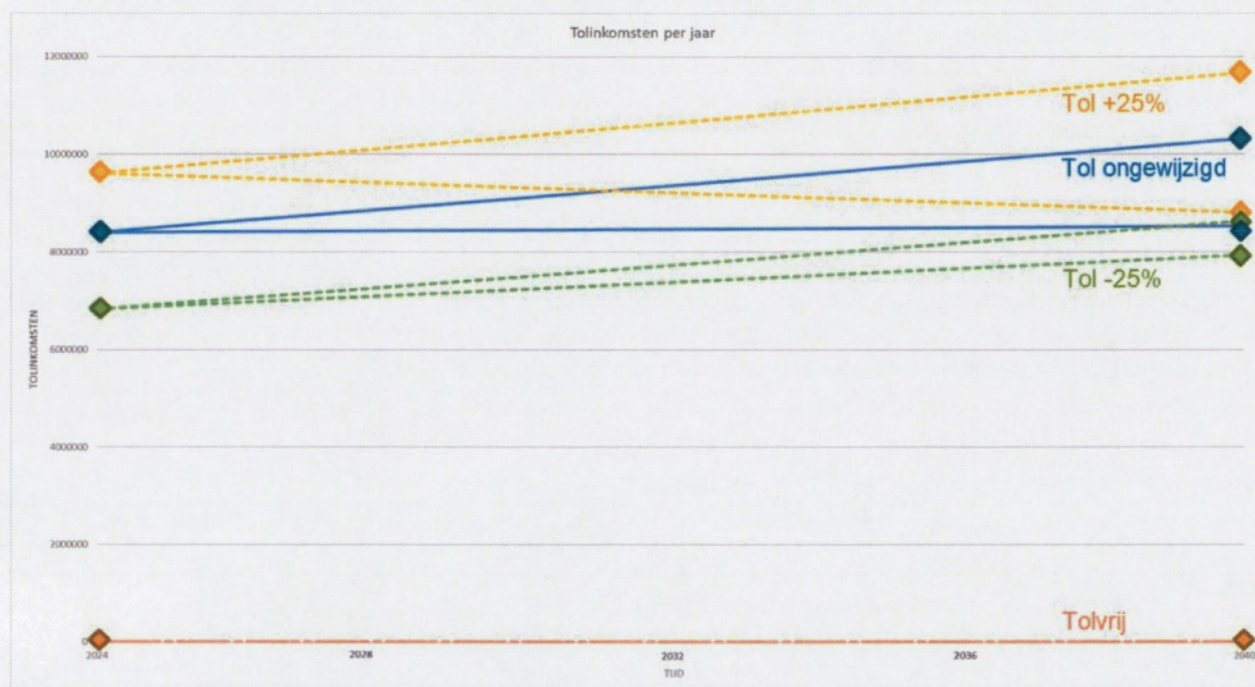
Figuur 7: Tolinkomsten op een werkdag in 2040 bij toepassing van verschillende tolopbrengsten



Figuur 8: Tolinkomsten voor het hele jaar in 2040 bij toepassing van verschillende tolopbrengsten

Projectgerelateerd

Om ook een indicatie te krijgen van wat het effect van aanpassing van het toltarief in tussenliggende jaren is, zijn de berekende etmaalintensiteiten bij de verschillende toltarieven geëxtrapoleerd tussen het basisjaar en het planjaar 2040 Hoog. In figuur 9 zijn de resultaten weergegeven.



Figuur 9: Tolinkomsten tussen basisjaar en planjaar 2040 (Hoog) bij verschillende toltarieven

Bij ongewijzigd toltarief stijgt de jaarlijkse tolopbrengst van ongeveer €8,4 miljoen in 2024 naar tussen de €8,5 miljoen en €10,3 miljoen in 2040. Een verlaging van het toltarief leidt tot meer verkeer door de Kiltunnel, waardoor per saldo de tolopbrengst relatief slechts beperkt lager wordt. Zo wordt bij een verlaging van het tarief met 25% de tolopbrengst in 2040 grofweg 10% lager, tussen de €7,9 miljoen en €8,6 miljoen. De theoretisch maximale tolopbrengst wordt daarentegen juist bereikt bij een tariefsverhoging van ca. 50% (op basis van het midden van de bandbreedte).

4 Verkeerseffecten in de omgeving

4.1 Samenstelling van het verkeer

Door het toepassen van verschillende toltarieven wijzigen de intensiteiten op het wegennet. Bij verhoging van de toltarieven wil er minder verkeer door de Kiltunnel rijden en bij verlaging van de toltarieven zal er meer verkeer door de Kiltunnel rijden. In bijlage 1 zijn voor diverse wegvakken op het hoofdwegennet en op drukke wegen van het onderliggend wegennet de etmaalintensiteiten weergegeven voor het basisjaar en bij de verschillende toltarieven in 2040.

Om een beeld te geven van de belangrijkste verschuivingen in het verkeer, is met het verkeersmodel RVMK Drechtsteden & Alblasserwaard 1.0 voor 2040 Hoog een tweetal verschilplots gemaakt van etmaalintensiteiten (in figuur 10 voor alle motorvoertuigen en in figuur 11 voor het vrachtverkeer). De verschilplot geeft aan waar het verkeer gaat toenemen (met rood) en waar het gaat afnemen (met groen) als gevolg van het tolvrij maken van de Kiltunnel ten opzichte van situatie met huidig tarief. De dikte van de kleur geeft een indicatie van de grootte van de verschillen.



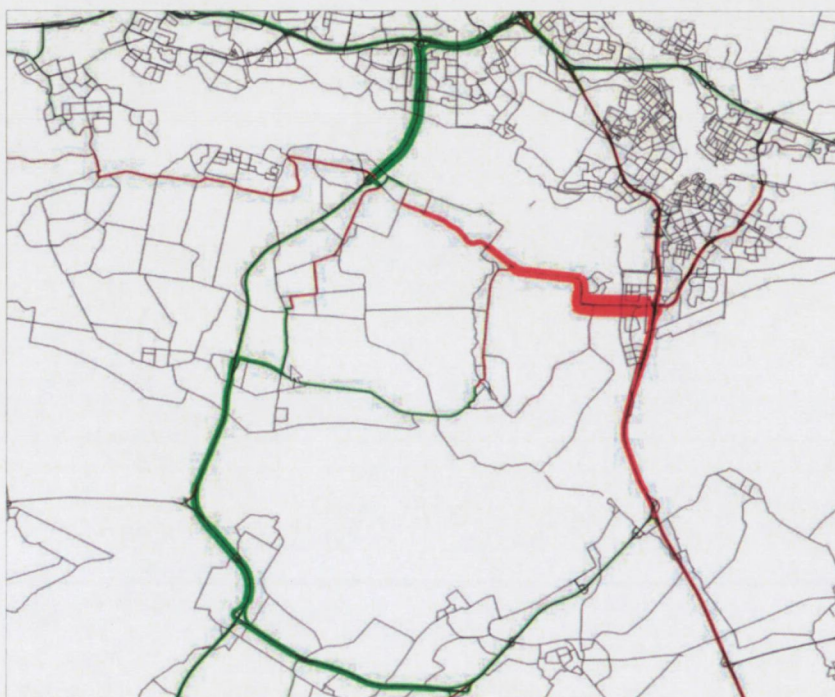
Figuur 10: Verschilplot van motorvoertuigen (auto's, vrachtauto's en bussen) per etmaal met verkeersmodel RVMK Drechtsteden & Alblasserwaard 1.0 tussen 2040 Tolvrij en 2040 huidig Toltarief

In figuur 10 valt op dat als de Kiltunnel tolvrij wordt, de intensiteiten toenemen in de Kiltunnel. Er is een toename van ca. 8.500 motorvoertuigen op een werkdag etmaal te zien. Door het tolvrij maken zullen vooral op de N217 en de N3 de intensiteiten toenemen. Op grotere afstand wordt het verschil steeds kleiner. Ten westen van de A29 is de toename nog ca. 500 motorvoertuigen per etmaal en op de N3 nabij de A15 nog ca. 800 motorvoertuigen per etmaal. Daarnaast worden de intensiteiten op de zijwegen van de N217 naar de tunnel iets hoger (ca. 400 motorvoertuigen op de Aquarijnweg en Strijenseweg en ca. 500 motorvoertuigen op de N491 's Gravendeelseweg).

Projectgerelateerd

Daarentegen zijn er ook duidelijke afnames van verkeer te zien. De grootste afname van verkeer is op de A29 ter hoogte van de Heinenoordtunnel en op de aansluitende A15. In de Heinenoordtunnel en op de A15 op de Ring Rotterdam is er een afname van ca. 5.600 motorvoertuigen te zien. Maar ook op de Haringvlietbrug nemen de intensiteiten licht af (ca. 350 motorvoertuigen).

Verder vallen nog afnames op in Hoeksche Waard op de Reedijk/Blaaksedijk West (ca. 90 motorvoertuigen), op de N487 Provincialeweg (ca. 800 motorvoertuigen) en op de N488 Rijksstraatweg (ca. 400 motorvoertuigen).



Figuur 11: Verschilplot van vrachtauto's per etmaal met verkeersmodel RVMK Drechtsteden & Alblasserwaard 1.0 tussen 2040 Tolvrij en 2040 huidig Toltarief

Uit figuur 11 valt op dat voor het vrachtverkeer het verkeersbeeld in grote lijnen hetzelfde is als voor alle motorvoertuigen bij het tolvrij maken van de Kiltunnel. Belangrijkste verschil is dat er relatief meer vrachtverkeer komt op de A16 en op de N217.

In de Kiltunnel is er een toename van ca. 850 vrachtauto's per etmaal te zien. Door het tolvrij maken zal vooral op de N217 en de N3 de vrachtauto intensiteiten toenemen. Op grotere afstand wordt het verschil steeds kleiner. Ten westen van de A29 op de N217 is de toename nog ca. 90 vrachtauto's en op de N3 nabij de A15 nog slechts ca. 10 vrachtauto's per etmaal. Op de A16 ten noorden van de N217 neemt het aantal vrachtauto's met 170 toe en ten zuiden met ca. 260. Daarnaast worden de intensiteiten op de zijwegen van de N217 naar de tunnel iets hoger.

Daarentegen zijn er ook duidelijke afnames van vrachtverkeer bij een tolvrije tunnel. De grootste afname is er op de A29 ter hoogte van de Heinenoordtunnel en op de aansluitende A15. In de Heinenoordtunnel is er een afname van ca. 400 vrachtauto's en op de A15 op de Ruit Rotterdam is er een afname van ca. 300 vrachtauto's ten oosten van de A29 (ten westen van A29 een afname van ca. 110 vrachtauto's). Ook op de Haringvlietbrug nemen de intensiteiten licht af (ca. 340 vrachtauto's). Verder vallen nog afnames op in Hoeksche Waard op de Reedijk/Blaaksedijk West, op de N487 Provincialeweg en op de N488 Rijksstraatweg.

Projectgerelateerd

De toenames van vrachtverkeer zullen buiten de geconstateerde knelpunten in de volgende paragraaf niet direct gevolgen hebben voor de verkeersafwikkeling op andere locaties, maar vragen wel aandacht voor verkeersveiligheid en leefbaarheid, met name in de buurt van een aantal kernen binnen de Hoeksche Waard. Toenames van vrachtverkeer betekent grotere kans op ongevallen, verslechtering oversteekbaarheid en mogelijk negatieve gevolgen voor het milieu (m.n. geluidhinder).

4.2 Knelpunten op het hoofdwegenet

Voor het hoofdwegenet is voor de ochtendspits en avondspits (drukste perioden op de dag) de verhouding bepaald tussen de te verwachten intensiteiten in 2040 bij verschillende toltarieven en de capaciteit van de weg in het verkeersmodel NRM. In tabel 4 zijn de berekende waarden weergegeven voor de geselecteerde wegvakken. Voor de volledigheid zijn de locaties als afbeelding naast de tabel weergegeven en de criteria voor de beoordeling van de capaciteit.

Locatie	Richting	Ochtendspits				Avondspits			
		2040H huidige tol	2040H tolrij	2040H tol -25%	2040H tol +25%	2040H huidige tol	2040H tolrij	2040H tol -25%	2040H tol +25%
1	oost	0.35	0.54	0.40	0.31	0.19	0.28	0.21	0.16
	west	0.17	0.26	0.19	0.15	0.29	0.46	0.33	0.26
2	noord	0.90	0.92	0.91	0.90	0.91	0.91	0.91	0.91
	zuid	0.95	0.95	0.95	0.95	0.95	0.97	0.96	0.95
3	noord	0.63	0.71	0.65	0.60	0.85	0.87	0.85	0.84
	zuid	0.74	0.76	0.75	0.73	0.53	0.58	0.54	0.52
4	noord	0.96	0.97	0.96	0.96	0.95	0.96	0.95	0.95
	zuid	0.96	0.96	0.96	0.95	1.00	1.00	1.00	1.00
5	noord	0.89	0.91	0.90	0.89	0.90	0.88	0.90	0.90
	zuid	0.74	0.73	0.74	0.74	0.95	0.96	0.95	0.95
6	noord	1.00	0.99	1.00	1.00	0.85	0.82	0.84	0.85
	zuid	0.68	0.67	0.67	0.68	1.00	0.97	0.99	1.00
7	noord	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83	0.83
	zuid	0.66	0.66	0.66	0.67	0.77	0.76	0.76	0.77
8	noord	0.95	0.96	0.95	0.95	0.96	0.96	0.96	0.96
	zuid	0.89	0.89	0.89	0.90	0.94	0.95	0.94	0.94
9	oost	0.86	0.86	0.86	0.86	0.89	0.89	0.89	0.89
	west	0.93	0.93	0.93	0.93	0.91	0.91	0.91	0.91
10	oost	0.85	0.85	0.85	0.85	0.87	0.86	0.87	0.87
	west	0.76	0.77	0.77	0.76	0.84	0.84	0.84	0.84
11	noord	0.79	0.81	0.79	0.78	0.91	0.91	0.91	0.90
	zuid	0.80	0.79	0.80	0.80	0.84	0.87	0.84	0.83



IC < 0,80: voldoende restcapaciteit

0,80 < IC < 0,90: beperkte restcapaciteit

IC > 0,90: vrijwel geen restcapaciteit

Tabel 4: Verhouding Intensiteit/capaciteit met behulp van verkeersmodel NRM op hoofdwegen in 2040 voor verschillende toltarieven

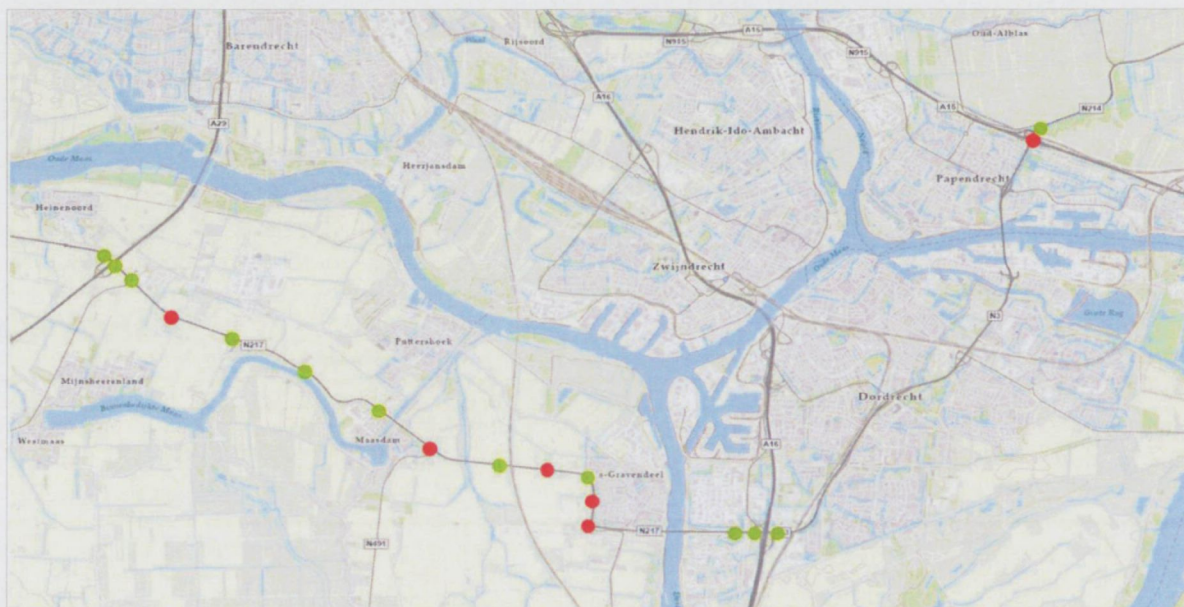
Op het hoofdwegenet zijn er diverse knelpunten in de verkeersafwikkeling in beide spitsen in 2040 bij alle doorgerekende toltarieven. Op alle onderzochte hoofdwegen (A15, A16, A29 en N3) zijn er knelpunten in 2040. Met het aanpassen van de toltarieven zullen de knelpunten op deze wegen in 2040 blijven. Op deze wegen zijn de intensiteiten ook relatief hoog, waardoor de effecten die optreden bij aanpassing van het toltarief relatief beperkt blijven.

Bij het verlagen van de toltarieven zijn de afnames van verkeer het grootst op de A29 en wordt het knelpunt iets minder groot in de Heinenoordtunnel A29, maar nog steeds is er vrijwel geen restcapaciteit in de spitsen. Daarentegen zal bij verlagen van de toltarieven de intensiteiten vooral toenemen op de N3 en N217. Op de N3 hebben de wijzigingen nauwelijks invloed op de knelpunten. Op de N217 zijn de verkeerseffecten relatief groter (dicht bij de tunnel en lagere intensiteit op N217) maar op deze weg hebben de wegvakken voldoende capaciteit.

4.3 Knelpunten op het onderliggend wegennet

Op het onderliggend wegennet zijn de kruispunten maatgevend. De selectie van te onderzoeken kruispunten en de criteria zijn beschreven bij de uitgangspunten. In bijlage 2 staan de berekende waarden voor alle beschouwde kruispunten weergegeven voor de huidige situatie en planjaar 2040 bij verschillende toltarieven en voor beide spitsen.

In figuur 11 zijn voor de kruispunten aangegeven of het een knelpunt (rood) is in 2040 of geen knelpunt (groen). Dit geldt voor alle berekende toltarieven voor 2040 Hoog.



Figuur 12: Overzicht kruispunten met onderscheid in wel een knelpunt (rood) en geen knelpunt (groen)

Bij ongewijzigd toltarief raakt de rotonde N217-N491 's Gravendeelseweg bij Maasdam in 2040 overbelast bij alle gehanteerde toltarieven. In het basisjaar was hier nog geen knelpunt. Op de overige rotondes zijn er geen knelpunten te verwachten.

Alle voorrangskruispunten op de N217 zijn knelpunten. De wachttijden in de huidige situatie en het planjaar 2040 bij alle gehanteerde toltarieven zijn vanaf de zijwegen te hoog. Daarnaast kunnen voetgangers, fietsers en bromfietzers niet veilig oversteken.

Alleen op het kruispunt De Havelaar-N217 zijn in de huidige situatie de wachttijden nog acceptabel (maar in 2040 niet meer). Op het kruispunt N217-Tweede kruisweg is er geen knelpunt. Hier geldt rechts-in en rechts-uit.

Op de kruispunten met verkeerslichten zijn geen knelpunten te verwachten. Alleen op de N3 is er bij het kruispunt N3-A15 zuidzijde een knelpunt te verwachten in het planjaar 2040 bij alle gehanteerde toltarieven, maar dit staat los van het te hanteren toltarief.

5 Conclusies en aanbevelingen

Kleine verkeersgroei bij ongewijzigd toltarief

Indien het huidige toltarief in de periode tot 2040 niet aangepast wordt, dan zal de etmaalintensiteit in de Kiltunnel licht stijgen van zo'n 15.000 voertuigen per dag in de huidige situatie naar zo'n 15.000 à 18.000 voertuigen per dag in 2040.

Verlaging van het toltarief leidt tot een toename van verkeer door de Kiltunnel

Een verlaging van het toltarief met -25% leidt tot een etmaalintensiteit van zo'n 19.000 à 21.000 voertuigen per dag in 2040. Als de tol volledig wordt afgeschaft, zal de etmaalintensiteit in 2040 groeien naar zo'n 26.000 à 27.000 voertuigen op een werkdag. Daar tegenover staat dat indien het toltarief juist wordt verhoogd met 25%, de etmaalintensiteit in de Kiltunnel zal dalen tot zo'n 12.000 à 17.000 voertuigen per werkdag.

Regionale effecten beperken zich voornamelijk tot de N217 en de N3; afname in de Heinenoordtunnel

Bij een verlaging van het toltarief of bij het tolvrij maken van de Kiltunnel, zullen vooral op de N217 en de N3 de intensiteiten toenemen. Op grotere afstand van de tunnel wordt het verschil steeds kleiner. Daarnaast nemen de intensiteiten op een aantal zijwegen van de N217 iets toe (o.a. op de Aquarijweg, Strijnseseweg en de N491 's Gravendeelseweg). Daar tegenover staat dat er ook duidelijke afnames van verkeer ontstaan. De grootste daling ontstaat op de A29 ter hoogte van de Heinenoordtunnel en op de aansluitende A15. Dit wordt veroorzaakt doordat de Kiltunnel aantrekkelijker wordt bij een verlaging van het toltarief of bij het tolvrij maken, waardoor een deel van het verkeer vanuit de Hoeksche Waard de route via de Kiltunnel zal prefereren in plaats van de route via de Heinenoordtunnel. Binnen de Hoeksche Waard zijn afnames van verkeer te zien op de Reedijk/Blaaksedijk West, op de N487 Provincialeweg en op de N488 Rijksstraatweg.

Effect op vrachtverkeer vergelijkbaar met verkeerseffect voor personenauto's

Voor het vrachtverkeer is het verkeersbeeld in grote lijnen hetzelfde als voor personenauto's. Belangrijkste verschil is dat er relatief meer vrachtverkeer komt op de A16 en op de N217. De toenames van vrachtverkeer zullen (buiten de geconstateerde knelpunten bij enkele kruispunten) niet direct gevolgen hebben voor de verkeersafwikkeling, maar vragen wel aandacht voor verkeersveiligheid en leefbaarheid, met name in de buurt van een aantal kernen binnen de Hoeksche Waard.

Verlaging van het toltarief leidt tot relatieve beperkt lagere tolopbrengst

Bij ongewijzigd toltarief ligt de jaarlijkse tolopbrengst in 2040 tussen de €8,5 miljoen en €10,3 miljoen. Een verlaging van het toltarief leidt tot meer verkeer door de Kiltunnel, waardoor per saldo de tolopbrengst relatief slechts beperkt lager wordt. Zo wordt bij een verlaging van het tarief met 25% de tolopbrengst grofweg 10% lager, tussen de €7,9 miljoen en €8,6 miljoen.

De theoretisch maximale tolopbrengst wordt daarentegen juist bereikt bij een tariefsverhoging van ca. 50% (op basis van het midden van de bandbreedte).

Aanpassing van het toltarief leidt op het hoofdwegennet niet tot wijzigingen in knelpuntlocaties

In 2040 is er op diverse locaties op het onderzochte hoofdwegennet (A15, A16, A29 en N3) sprake van structurele knelpunten. Met name de Heinenoordtunnel heeft in de spitsrichting vrijwel geen restcapaciteit. Aanpassing van het toltarief leidt nagenoeg niet tot vermindering of verergering bij de geconstateerde knelpunten op het hoofdwegennet.

Projectgerelateerd

Op het onderliggend wegennet diverse knelpunten aanwezig bij kruispunten op de N217

In 2040 raakt de rotonde N217-N491 's Gravendeelseweg bij Maasdam overbelast, ongeacht het gehanteerde toltarief. Daarnaast zijn alle voorrangskruispunten op de N217 tussen de Kiltunnel en de A29 overbelast. Doordat er in de spitsen sprake is van een continue stroom van verkeer op de N217, kan verkeer komende vanaf zijwegen moeilijk de N217 oprijden met als gevolg lange wachttijden. Daarnaast kunnen voetgangers, fietsers en bromfietzers niet veilig oversteken.

Bijlage 1 Etmaalintensiteiten

Etmaalintensiteiten hoofdwegennet (NRM)



Locatie	2018	2040H huidige tol	2040H tolvrij	2040H tol -25%	2040H tol +25%	2040L huidige tol	2040L tolvrij
1	15.000	15.000	27.000	19.000	12.000	14.000	22.000
2	122.000	155.000	155.000	154.000	154.000	125.000	126.000
3	53.000	58.000	63.000	60.000	57.000	50.000	53.000
4	137.000	163.000	163.000	163.000	163.000	133.000	134.000
5	65.000	88.000	87.000	88.000	88.000	57.000	57.000
6	110.000	142.000	136.000	140.000	144.000	101.000	97.000
7	165.000	210.000	208.000	209.000	211.000	165.000	164.000
8	151.000	186.000	185.000	186.000	187.000	153.000	152.000
9	108.000	152.000	150.000	150.000	153.000	110.000	109.000
10	108.000	133.000	133.000	133.000	132.000	109.000	110.000
11	71.000	77.000	78.000	77.000	77.000	67.000	68.000

Projectgerelateerd

Etmaalintensiteiten regio Drechtsteden
(model RVMK Drechtsteden & Alblasserwaard 1.0)

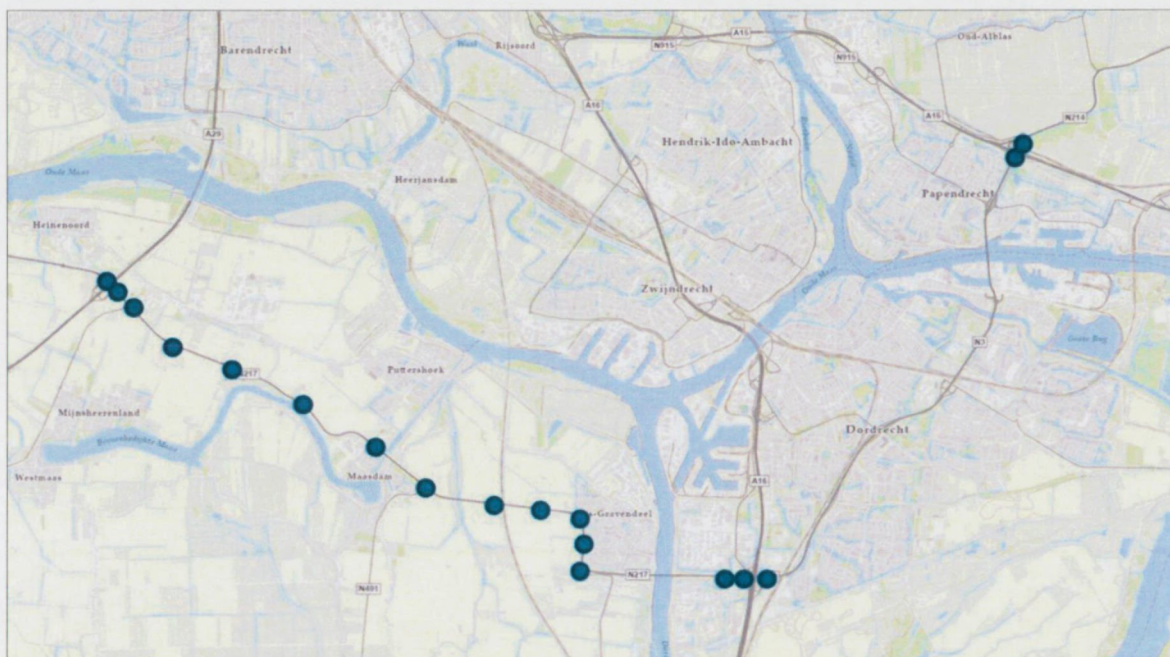


Locatie	2019	2040H huidige tol	2040H tolvrij	2040H tol -25%	2040H tol +25%	2040L huidige tol
1	17.000	22.000	30.000	24.000	20.000	19.000
23	17.000	16.000	16.000	16.000	16.000	15.000
24	23.000	25.000	26.000	25.000	25.000	25.000
25	21.000	29.000	29.000	29.000	28.000	21.000
26	11.000	13.000	13.000	13.000	13.000	11.000
27	22.000	24.000	24.000	24.000	24.000	23.000
28	16.000	21.000	21.000	20.000	21.000	18.000
29	43.000	49.000	49.000	49.000	49.000	44.000

2040L huidige tol	2040L tolvrij
14.000	22.000
13.000	18.000
15.000	19.000
20.000	21.000
31.000	30.000
30.000	31.000
3.000	3.000
4.000	4.000
12.000	11.000
10.000	10.000
1.000	1.000
5.000	5.000

Bijlage 2 Knelpuntanalyses op kruispunten

De resultaten van de berekeningen van de verkeersafwikkeling op kruispunten staan in deze bijlage weergegeven voor de huidige situatie en het planjaar 2040 Hoog voor alle doorgerekende toltarieven. Vooraf is een overzicht gegeven van de te beschouwen kruispunten en de gehanteerde criteria voor de beoordeling van wel/geen knelpunt (groen is geen knelpunt, oranje is aandachtspunt en rood is knelpunt).

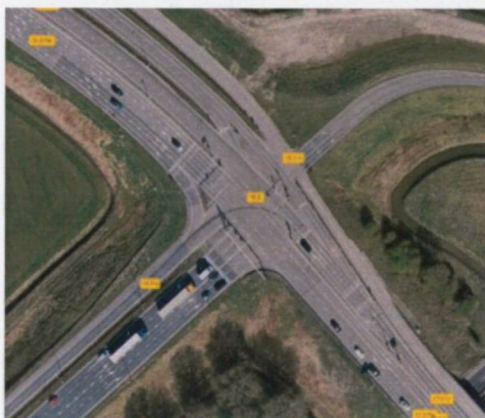


Beoordelingsmethode verkeersafwikkeling kruispunten

- Verkeerslichten: belastinggraad maatgevende conflictbelasting
 - Kleiner dan 0,80: voldoende restcapaciteit
 - Tussen 0,80 en 0,90: beperkte restcapaciteit
 - Groter dan 0,90: vrijwel geen restcapaciteit
- Rotondes: verzadigingsgraad volgens Meerstrooksrotondeverkenner
 - Kleiner dan 0,80: voldoende restcapaciteit
 - Tussen 0,80 en 0,90: beperkte restcapaciteit
 - Groter dan 0,90: vrijwel geen restcapaciteit
- Voorrangskruispunten: wachttijd volgens Methode Harders
 - Wachttijd <15 sec: geen tot beperkte wachttijd / voldoende restcapaciteit
 - Tussen 15 en 20 sec: matige wachttijd / beperkte restcapaciteit
 - Wachttijd >20 sec: lange wachttijd / overbelast

Royal HaskoningDHV

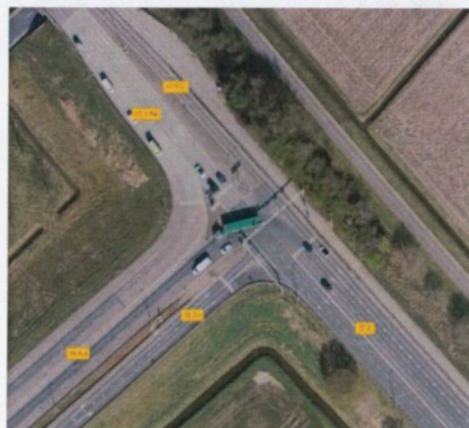
N217 – A29 (westzijde)



	Ochtend	Avond
Huidig	0.56	0.64
2040H tolvrij	0.60	0.72
2040H -25%	0.61	0.70
2040H ongewijzigd	0.61	0.70
2040H +25%	0.61	0.70

Royal HaskoningDHV

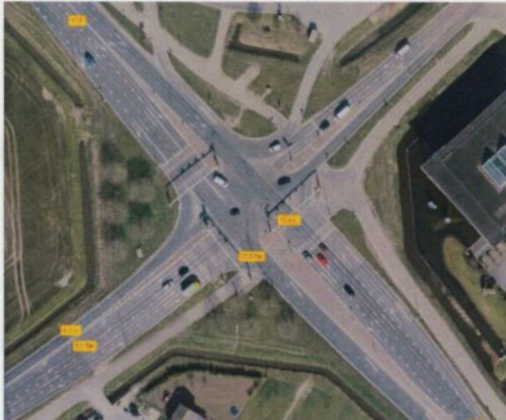
N217 – A29 (oostzijde)



	Ochtend	Avond
Huidig	0.74	0.66
2040H tolvrij	0.74	0.68
2040H -25%	0.78	0.76
2040H ongewijzigd	0.79	0.78
2040H +25%	0.80	0.80

Royal HaskoningDHV

N217 – N489 (Reedijk)



	Ochtend	Avond
Huidig	0.55	0.40
2040H tolvrij	0.58	0.46
2040H -25%	0.57	0.47
2040H ongewijzigd	0.57	0.47
2040H +25%	0.57	0.47

Royal HaskoningDHV

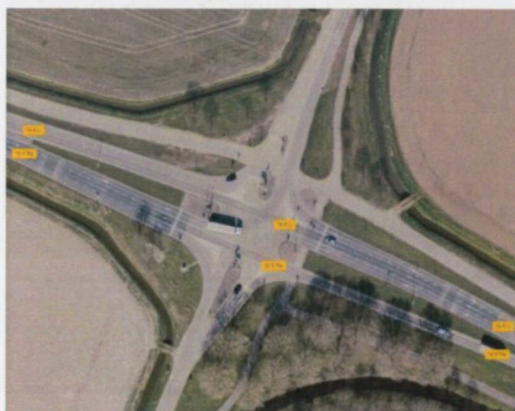
N217 - Blaakseweg



	Ochtend	Avond
Huidig	>20 sec	>20 sec
2040H tolvrij	>20 sec	>20 sec
2040H -25%	>20 sec	>20 sec
2040H ongewijzigd	>20 sec	>20 sec
2040H +25%	>20 sec	>20 sec

Royal HaskoningDHV

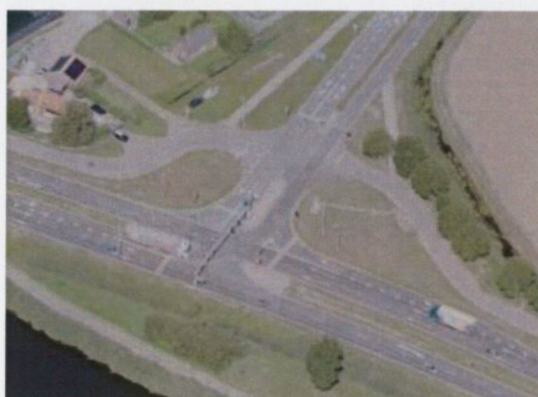
N217 - Vrouwehuisjesweg



	Ochtend	Avond
Huidig	0.56	0.58
2040H tolvrij	0.62	0.69
2040H -25%	0.60	0.69
2040H ongewijzigd	0.59	0.69
2040H +25%	0.58	0.69

Royal HaskoningDHV

N217 - Polderweg



	Ochtend	Avond
Huidig	0.32	0.28
2040H tolvrij	0.35	0.34
2040H -25%	0.33	0.34
2040H ongewijzigd	0.33	0.34
2040H +25%	0.33	0.34

Royal HaskoningDHV

Recent omgebouwd naar RI - kruispunt

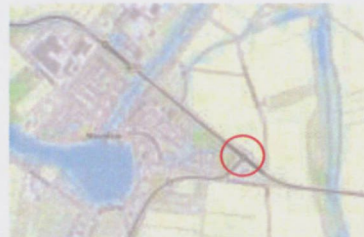
N217 - Sportlaan



	Ochtend	Avond
Huidig	0.43	0.61
2040H tolvrij	0.62	0.70
2040H -25%	0.55	0.66
2040H ongewijzigd	0.53	0.65
2040H +25%	0.51	0.64

Royal HaskoningDHV

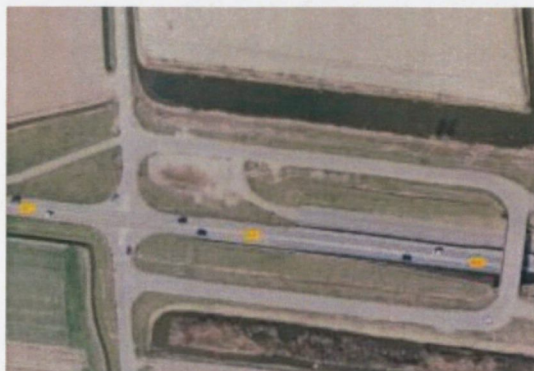
N217 - N491 ('s Gravendeelseweg)



	Ochtend	Avond
Huidig	0.55	0.61
2040H tolvrij	0.85	1.05
2040H -25%	0.74	0.95
2040H ongewijzigd	0.70	0.92
2040H +25%	0.66	0.89

Royal HaskoningDHV

N217 – Tweede Kruisweg



	Ochtend	Avond
Huidig	<15 sec	<15 sec
2040H tolvrij	<15 sec	<15 sec
2040H -25%	<15 sec	<15 sec
2040H ongewijzigd	<15 sec	<15 sec
2040H +25%	<15 sec	<15 sec

Royal HaskoningDHV

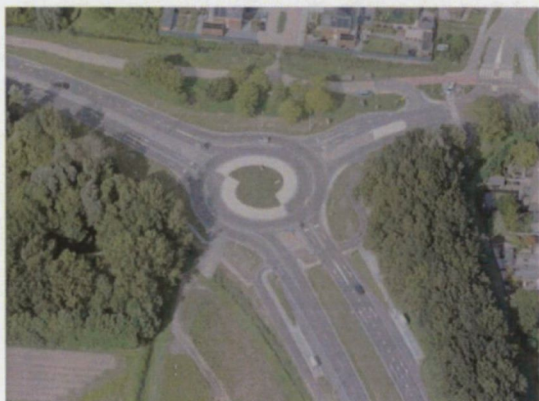
N217 – Eerste Kruisweg



	Ochtend	Avond
Huidig	>20 sec	>20 sec
2040H tolvrij	>20 sec	>20 sec
2040H -25%	>20 sec	>20 sec
2040H ongewijzigd	>20 sec	>20 sec
2040H +25%	>20 sec	>20 sec

Royal HaskoningDHV

N217 - Maasdamseweg

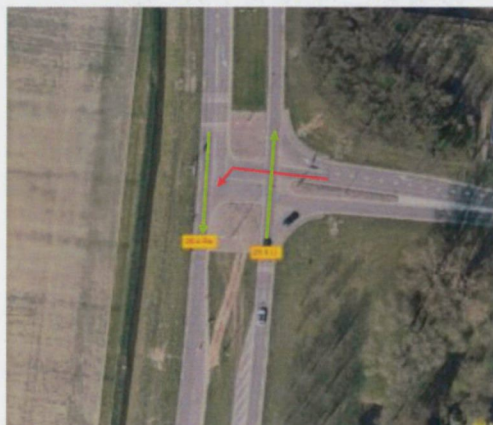


Recent omgebouwd naar (partiële) turborotonde



	Ochtend	Avond
Huidig	0.36	0.28
2040H tolvrij	0.57	0.49
2040H -25%	0.47	0.39
2040H ongewijzigd	0.44	0.36
2040H +25%	0.41	0.33

N217 – Hendrik Hamerstraat



	Ochtend	Avond
Huidig	>20 sec	<15 sec
2040H tolvrij	>20 sec	>20 sec
2040H -25%	>20 sec	>20 sec
2040H ongewijzigd	>20 sec	>20 sec
2040H +25%	>20 sec	>20 sec

Royal HaskoningDHV

N217 – De Havelaar



	Ochtend	Avond
Huidig	<15 sec	<15 sec
2040H tolvrij	>20 sec	>20 sec
2040H -25%	>20 sec	>20 sec
2040H ongewijzigd	>20 sec	>20 sec
2040H +25%	>20 sec	>20 sec

Royal HaskoningDHV

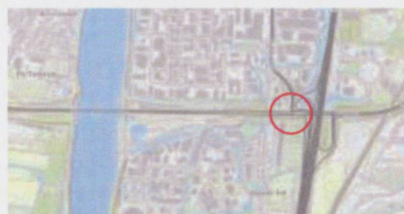
N217 - Aquamarijnweg



	Ochtend	Avond
Huidig	0.51	0.41
2040H tolvrij	0.71	0.62
2040H -25%	0.61	0.54
2040H ongewijzigd	0.57	0.51
2040H +25%	0.53	0.48

Royal HaskoningDHV

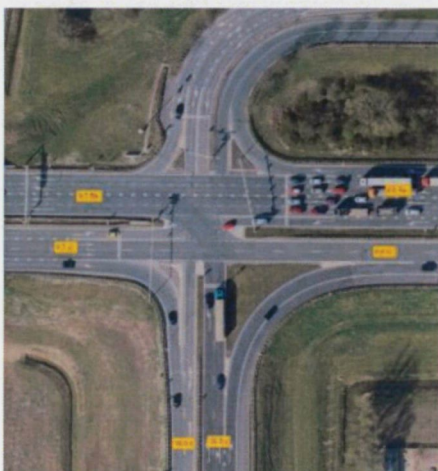
N217 – N3 – Rijksweg – A16 westzijde



	Ochtend	Avond
Huidig	0.41	0.50
2040H tolvrij	0.56	0.71
2040H -25%	0.51	0.65
2040H ongewijzigd	0.49	0.63
2040H +25%	0.47	0.61

Royal HaskoningDHV

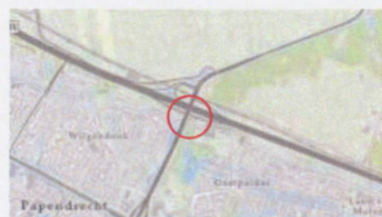
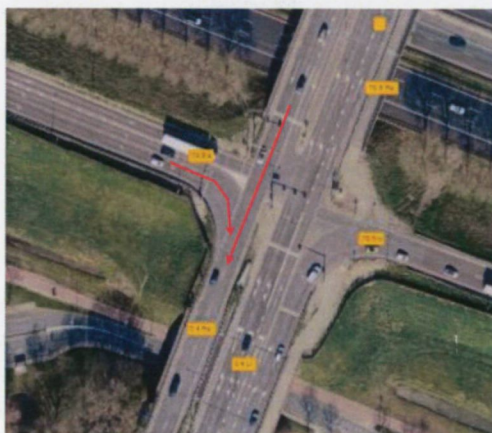
N3 – A16 oostzijde – Laan van Europa



	Ochtend	Avond
Huidig	0.56	0.46
2040H tolvrij	0.55	0.57
2040H -25%	0.55	0.55
2040H ongewijzigd	0.55	0.55
2040H +25%	0.55	0.55

Royal HaskoningDHV

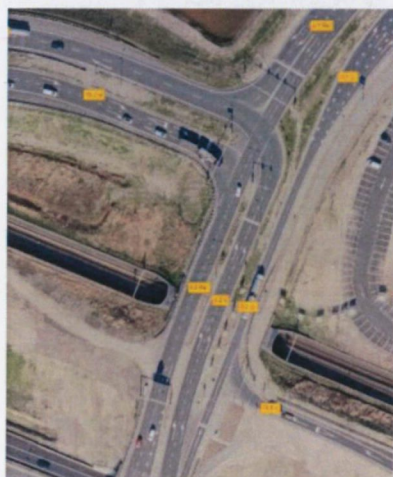
N3 – A15 zuidzijde



	Ochtend	Avond
Huidig	0.59	0.57
2040H tolvrij	0.90	0.91
2040H -25%	0.89	0.90
2040H ongewijzigd	0.89	0.90
2040H +25%	0.89	0.90

Royal HaskoningDHV

N3 – A15 noordzijde



	Ochtend	Avond
Huidig	0.49	0.65
2040H tolvrij	0.65	0.79
2040H -25%	0.66	0.79
2040H ongewijzigd	0.66	0.79
2040H +25%	0.66	0.79

Royal HaskoningDHV

raadsgriffie@dordrecht.nlAan de Gemeenteraad Dordrecht
Postbus 8
3300 AA DORDRECHT

Briefnr. : U2024-028
Datum : 11 juli 2024
Bijlagen : 2
Betreft : Stabiele (financiële) toekomst Kiltunnel

Geachte Raadsleden,

Op 15 april 2024 hebben we, met het toesturen van de concept jaarstukken 2023 en begroting 2025 van het Wegschap Tunnel Dordtse Kil, ook de concept versie van het verkeerskundig rapport van Royal Haskoning DHV ter kennisname aan u toegestuurd. Dit verkeersonderzoek hebben we uit laten voeren om een beter beeld te krijgen van de verwachte verkeersaantallen de komende jaren, maar bijvoorbeeld ook om na te gaan wat de invloed van een eventuele aanpassing van de toltarieven zou zijn op de aantallen passages door de tunnel en daarmee ook de gevolgen voor de tolopbrengsten. Belangrijke notie hierbij is overigens dat de jaarlijkse instandhoudingskosten van de tunnel in alle gevallen aanzienlijk zullen blijven.

In onze brief van 15 april 2024 hebben we ook aangegeven dat de verkregen inzichten uit het verkeerskundig onderzoek van belang waren voor het te voeren bestuurlijk gesprek in ons algemeen bestuur, over de (financiële) toekomst van de tunnel. Daarbij is ook de resterende leningenportefeuille en de verwachte liquiditeitspositie van de tunnel in de komende jaren goed tegen het licht gehouden, om te kunnen bepalen of een eventuele tariefaanpassing mogelijk en wenselijk is. We hebben ons voor het verkrijgen van dit inzicht laten ondersteunen door een deskundig financieel adviesbureau. De betreffende financiële analyse hebben we besproken en vastgesteld in het algemeen bestuur van 21 juni 2024 en is ook als bijlage opgenomen bij deze brief, evenals het door het algemeen bestuur definitief vastgestelde verkeerskundig rapport. Inhoudelijk wijkt dit rapport overigens niet af van de conceptversie die wij u op 15 april 2024 hebben toegestuurd.

Mede op basis van de bijgevoegde rapporten zijn wij op 21 juni als dagelijks bestuur het gesprek aangegaan, samen met onze medebestuurleden van het algemeen bestuur, over de (financiële) toekomst van de Kiltunnel. Wij nemen u in deze brief graag mee in de huidige denkrichting van het bestuur.



Tot voor kort is fors bijgedragen door de deelnemers aan het Wegschap

Voordat wij ingaan op onze denkrichting voor de (nabije) toekomst van de Kiltunnel is het goed om ook nog even terug te kijken. Om de realisatie en de instandhouding van de tunnel mogelijk te maken was het niet alleen noodzakelijk om tol te gaan heffen voor alle passages door de Kiltunnel. Tot voor kort is daarnaast ook jaarlijks fors bijgedragen door de deelnemers in de gemeenschappelijke regeling van het Wegschap Tunnel Dordtse Kil: De Provincie Zuid-Holland en de gemeenten Dordrecht en Hoeksche Waard. In bijna 40 jaar, in 1977 is de tunnel opengesteld voor het verkeer, gaat het om meer dan € 100 mln. Dit met name vanwege de hoge rente en forse jaarlijkse aflossingen op de langlopende leningen voor de realisatie van de tunnel.

Toltarieven zijn sinds 2011 gelijk gebleven (en daardoor relatief gezien gedaald)

De toltarieven zijn vanaf 2011 niet meer aangepast. Dit terwijl de reguliere kosten wel zijn gestegen. Daarmee rekening gehouden zijn de tarieven sindsdien in relatieve zin met ongeveer 30% gedaald.

Eigen vermogen (reserves) en liquiditeit: geen geld op de bank

Dat de jaarlijks behaalde positieve resultaten sinds enkele jaren ook bijdragen aan het opbouwen van reserves wil niet zeggen dat er bij de Kiltunnel sprake is van "overliquiditeit", ofwel overvloedige eigen middelen (lees: "geld op de bank"). De komende periode moet er dus nog gespaard worden om het volgende grootschalig onderhoud, dat over ongeveer 15 jaar plaats zal vinden, te kunnen betalen. In de bijgevoegde financiële analyse wordt hier inhoudelijk ook nader op ingegaan.

Beeld van het bestuur bij (nabije) toekomst Kiltunnel

Mede op basis van de financiële analyse heeft het bestuur aangegeven een stabiele bedrijfsvoering zeer belangrijk te vinden en om die reden de huidige tarieven te willen handhaven. Daarbij geeft men aan de tarieven de komende periode niet te verlagen maar deze ook nadrukkelijk niet te willen verhogen.

Alhoewel uit het verkeerskundig rapport en de financiële analyse blijkt dat de opbrengsten zowel bij een verlaging als een verhoging van de tarieven met 25% ongeveer op hetzelfde niveau zouden blijven, kiest het bestuur om de volgende redenen toch voor stabiliteit en daarmee het handhaven van de huidige tarieven:

- De tunnel is de afgelopen jaren grondig gerenoveerd, de vernieuwde tolstraat heeft gezorgd voor een zeer snelle afwikkeling van het verkeer door de tolpoorten en er is momenteel sprake van een gezonde bedrijfsvoering. Het bestuur vindt het wenselijk om dit de komende jaren op een stabiel niveau te houden.



- Door, ondanks stijgende onderhoudskosten, de tarieven langjarig op hetzelfde lage niveau te houden is er in de praktijk de komende jaren door stijgende inkomens sprake van een verdere relatieve afname van de kosten voor de passanten.
- Het verkeerskundig rapport gaat uit van een modelmatige berekening. Er is een risico dat de toename van het verkeer bij een tariefverlaging in de praktijk achterblijft ten opzichte van wat er op basis van het model wordt verwacht. In dat geval zouden de deelnemers alsnog weer extra moeten gaan bijdragen of dienen de tarieven op een later moment toch weer te worden verhoogd.
- De komende jaren wordt, mede op basis van het verkeerskundig rapport, uitgegaan van een "genormaliseerde situatie" en een gestage groei. Mocht dit in de praktijk veel gunstiger uitpakken, dan zullen we als bestuur één en ander opnieuw bezien.

Wij gaan ervan uit u hiermee voor dit moment voldoende te hebben geïnformeerd en zien uw eventuele inbreng graag voor het einde van dit jaar tegemoet!

Het Dagelijks Bestuur,
Secretaris

Ir. M.M.K. Zuurmond