

Statengriffie@pzh.nl

Aan Provinciale Staten
Provinciehuis
Postbus 90602
2509 LP DEN HAAG

Briefnr. : U2020-012
Datum : 14 april 2020
Bijlagen : 2

Betreft : concept Jaarstukken 2019
ontwerpbegroting 2021

Hierbij doen wij u toekomen

- ter kennisname:
de concept jaarstukken 2019, bevattende het jaarverslag en de jaarrekening
(met verwijzing naar het gestelde in artikel 58 van de Wet gemeenschappelijke regelingen);
- voor naar voren brengen van uw zienswijze:
de ontwerpbegroting 2021
(met verwijzing naar het gestelde in artikel 59 van de Wet gemeenschappelijke regelingen en
artikel 31 van de Gemeenschappelijke regeling voor het Wegschap Tunnel Dordtse Kil);

Het algemeen bestuur zal worden verzocht om de jaarstukken en de begroting vast te stellen tijdens de vergadering op 26 juni 2020.

Het Dagelijks Bestuur,
Secretaris



Ir. M.M.K. Zuurmond



Wegschap

Tunnel Dordtse Kil

Begroting 2021



Concept
Begroting 2021

Inhoud

1. Uitgangspunten	4
2. Programmabegroting	6
2.1 Programma	6
2.2 Weerstandsvermogen en financiële positie	8
2.3 Renterisiconorm, liquiditeit en kasgeldlimiet	9
2.4 Overige financiële kengetallen	10
2.5 Onderhoud kapitaalgoederen	12
2.6 Risicoparagraaf	15
3. Financiële begroting	19
3.1 Begrote saldo van baten en lasten	19
3.2 Toelichting op het overzicht van baten en lasten	20
3.3 Geprognosticeerde balans	22
3.4 Toelichting op de geprognostiseerde balans	23
3.5 Meerjarenbegroting	24
3.6 Overzicht taakveld	25
4. Bijlagen	26
4.1 Staat van leningen	26
4.2 EMU-Saldo	27
4.3 EMU-Enquête	27
5. Vaststelling	28

1. Uitgangspunten

Voor u ligt de begroting 2021 en de meerjarenbegroting tot en met 2025 van het Wegschap Tunnel Dordtse Kil. De begroting is een instrument dat op hoofdlijnen de doelen, intenties en activiteiten van het Wegschap voor 2021 aangeeft.

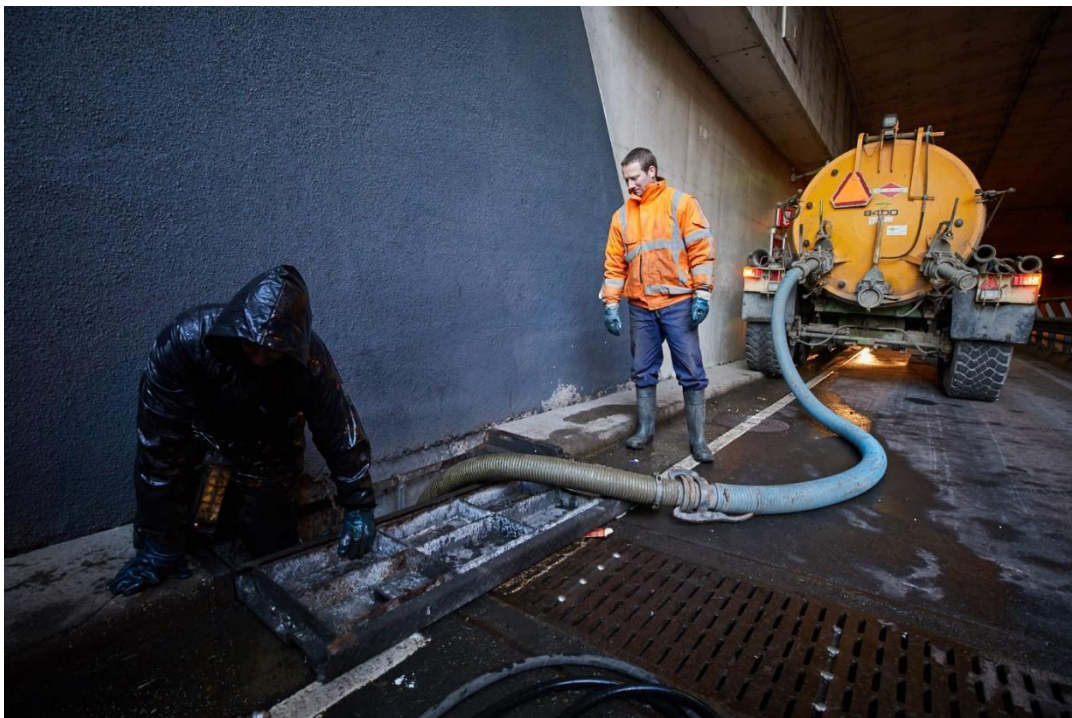
Daarnaast is deze begroting samengesteld op basis van:

- Beleid.
- Effecten van de investeringen.
- Loon- en prijsontwikkelingen.
- Verwachte renteontwikkelingen.
- Verwacht verkeersaanbod.
- Exploitatiebijdrage.
- Meerjarenperspectief.

Beleid

Het beleid van het Wegschap is er op gericht om weggebruikers een veilige doortocht door de tunnel te bieden. Hierbij wordt gestreefd naar een zo gering mogelijke bijdrage van de garanten en naar zo laag mogelijke toltarieven.

Daarnaast zet het Wegschap zich in voor het zo goed als mogelijk onderhouden en in stand houden van haar kapitaalgoederen.



Effecten van de investeringen

Bij het opstellen van de (meerjaren)begroting is rekening gehouden met de verwachte investeringen welke volgen uit het renovatieplan.

De eerste kosten voor de renovatie zijn 2018 aangevangen met engineeringskosten. In 2021 en 2022 zullen naar verwachting de werkzaamheden worden uitgevoerd. In het voorjaar zal het werk worden opgeleverd, waardoor de hieruit volgende kapitaallasten voor het eerst in 2023 effect hebben.

De hierbij behorende engineeringskosten zullen worden geactiveerd.

Loon- en prijsontwikkelingen

Voor 2021 is gerekend met een loonontwikkeling van 3,5%. Daarnaast is rekening gehouden met een uitbreiding van het aantal fte's. Dit is noodzakelijk gebleken voor zowel de backoffice, voor het borgen van een stabiele organisatie, als voor de frontoffice. Dit laatste heeft te maken met de toename van de verkeersdruk.

In de bestuursvergadering van het Algemeen Bestuur in het najaar van 2018 is afgesproken om in vervolg hierop is de adjunct-directeur en een administratief medewerkster aangenomen.

Verwachte renteontwikkelingen

Onder invloed van de actuele economische situatie zijn de huidige rentestanden bijzonder laag.

De rente voor lang geld beweegt zich op dit moment onder de 1,0%.

Het uitspreken van een verwachting ten aanzien van de renteontwikkelingen op lange termijn is geen eenvoudige zaak. In de liquiditeitenplanning is gerekend met kredieten in 2020 en 2021 van € 41,5 mln. Hiervan is € 28,5 in 2019 al gecontracteerd. In 2020 zal € 5 mln. moeten worden aangetrokken en nog eens twee maal € 4 mln. in 2021 en 2022. Bij de aan te trekken kredieten is uitgegaan van een rentepercentage van 0,2%. Deze leningen zijn in de begroting verder doorgerekend.

Verwacht verkeersaanbod

Jaarlijks is er sprake van een toename van het verkeersaanbod. Ook januari en februari 2020 laat ten opzichte van 2019 een positieve ontwikkeling zien. In de meerjarenbegroting wordt, gegeven deze ontwikkelingen, uitgegaan van een jaarlijkse groei van het verkeersaanbod van + 0,5%.

Echter, evenals in 2020 is in 2021 ook gerekend met verminderd verkeersaanbod i.v.m. de renovatie van het tolplein.

Exploitatiebijdrage

De financiële positie van het Wegschap laat toe dat de exploitatiebijdrage in 2020 is teruggebracht van € 775.000,- naar € 400.000,-. Voor de jaren 2021 en verder is de exploitatiebijdrage vastgesteld op € 50.000,- per jaar. Zowel in de begroting 2021 als de meerjarenbegroting is deze lagere bijdrage verwerkt.

Meerjarenperspectief

Voor het meerjarenperspectief zijn de rente- en afschrijvingslasten meerjarig doorgerekend. Ook bij de verwachte inkomsten is uitgegaan van de huidige prijsstelling van de tarieven. Met betrekking tot de loonkosten is zo goed als mogelijk rekening gehouden met de te verwachten loon-ontwikkelingen, extra inzet van tolbeambten en extra bezetting op kantoor.

2. Programmabegroting

2.1 Programma

Het Wegschap Tunnel Dordtse Kil voert het beheer en de exploitatie van een niet-openbare toltunnel onder de Dordtse Kil tussen Dordrecht en de gemeente Hoeksche Waard, inclusief de daarbij behorende wegen, gebouwen en het tolplein. Tot haar taak behoort tevens het bevorderen van het gebruik van de tunnel en het heffen van tolgelden tegen zodanige tarieven dat een rendabele exploitatie is gewaarborgd. Hierbij dient de veiligheid, zoals ook voorgeschreven in wet- en regelgeving, van de weggebruiker en de medewerkers altijd te zijn geborgd. Dit programma wordt toegeschreven aan één taakveld, namelijk “Verkeer & Vervoer”.

Veiligheid

Om de veiligheid te borgen dienen de wegen en de tunnel goed onderhouden en aangepast te worden aan de vigerende regelgeving. Het Wegschap stelt zich ten doel deze ontwikkelingen op de voet te volgen en in een zo vroeg mogelijk stadium ook actief betrokken te worden bij de relevante ontwikkelingen. Met betrekking tot de tunnel wordt voldaan aan de Warvw¹ en onder meer de bouwregelgeving. Hierop is ook de openstellingvergunning, verleend door het bevoegd gezag i.c. Burgemeester en Wethouders van de gemeente Dordrecht, gebaseerd.



¹ Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels

Terrorismebestrijding en cybercriminaliteit

In het kader van terrorismebestrijding heeft het Ministerie van Veiligheid en Justitie de Kiltunnel aangewezen als een van de vitale objecten. De tunnel is dan ook aangesloten op het 'Alerteringssysteem terrorismebestrijding'. In samenwerking met de politie heeft de Kiltunnel een matrix opgesteld met maatregelen die genomen worden bij dreigende terroristische activiteiten. Het betreft hier voornamelijk maatregelen in organisatorische zin. Ten aanzien van het voorkomen van cybercriminaliteit heeft de Kiltunnel organisatorische, hardware- en softwarematige maatregelen genomen en is zij bovendien aangesloten bij de werkgroep ISAC-tunnels².

Beschikbaarheid

Voor het ontsluiten van met name het oostelijk deel van de Hoeksche Waard is men voornamelijk aangewezen op de Kiltunnel. Het is daarom van belang dat de tunnel voor het wegverkeer een hoge beschikbaarheid heeft. Dit betekent dat weggebruikers, uitgezonderd bij ongevallen of oefeningen, altijd van de tunnel gebruik kunnen maken. Daarbij heeft een hoge beschikbaarheid natuurlijk ook direct invloed op de tolopbrengsten.

De Kiltunnel is ook opengesteld voor categorie C-stoffen, zodat licht ontvlambare vloeistoffen, zoals benzine, door de tunnel getransporteerd mogen worden. Omdat de Heinenoordtunnel tot na de renovatie van de Heinenoordtunnel gesloten is voor deze transporten, is de beschikbaarheid van de Kiltunnel voor deze sector extra belangrijk.

Met uitzondering tijdens 2 omvangrijke ongevallen in de zuidbuis, enkele oefeningen door de hulpverleningsdiensten -die enkele uren in beslag hebben genomen- en twee weekeindafsluiting voor onderhoudswerkzaamheden is de tunnel de afgelopen 20 jaar 100% beschikbaar geweest voor het wegverkeer.

Onderhoud

Juist en tijdig correctief en preventief onderhoud aan civiele constructies en de technische installaties moet voorkomen dat de tunnel korte of langere tijd voor het wegverkeer gesloten moet worden. Het volgen van een actueel en goed instandhoudings- en beheerplan is van groot belang om de kapitaalgoederen in goede staat te houden, waardoor de levensduur van de tunnel niet tijdsgebonden is.

Ondanks alle onderhoudsinspanningen is veroudering, slijtage en onder meer functieverlies niet te voorkomen. Daarom zullen de tunnel en het tolplein een omvangrijke renovatie ondergaan. In 2019 is voor dit werk een Europese aanbesteding gehouden waarna de combinatie Mourik Dynniq in september 2019 opdracht heeft gekregen voor de verdere engineering van het werk. Deze engineeringfase zal medio 2020 worden opgeleverd waarna het daadwerkelijke werk aan deze combinatie kan worden opgedragen.

Naar verwachting en planning zal dit renovatiewerk in het voorjaar van 2022 worden opgeleverd.

Programmabaten en -lasten

Gestreefd wordt om de toltarieven onveranderd laag te houden en niet te indexeren. De huidige tarieven zijn sinds 2011 ongewijzigd gebleven. Pas wanneer daartoe noodzaak is zullen de tarieven, na bestuursbesluit, worden verhoogd.

De baten en lasten behorende bij het hiervoor omschreven programma zijn in onderstaand overzicht weergegeven.

Overzicht programma en overige baten en lasten		
Omschrijving	Baten	Lasten
Totaal programmabaten	7.738	
Bijdrage garanten	50	
Totaal programmalasten		2.000
Bestuurskosten		20
Overhead		831
Treasury		236
Onvoorzien		0
VPB		0
Totalen	7.788	3.088
Gerealiseerd resultaat	4.700	

Bedragen x € 1.000,-

2.2

Weerstandsvermogen en financiële positie

Het weerstandsvermogen geeft een indicatie van de mate waarin het Wegschap in staat is om financiële tegenvallers op te vangen, zonder dat het programma in gevaar wordt gebracht. In de risicoparagraaf zijn de risico's benoemd en is de benodigde weerstandscapaciteit berekend. Het aanhouden van weerstandsvermogen is bedoeld voor het opvangen van de risico's in de bedrijfsvoering. Er is een drietal exploitatierisico's te onderscheiden. In de eerste plaats is dit het volume aan verkeer. Een lager volume betekent direct lagere baten uit tol. Daarnaast risico's met betrekking tot de rentekosten en de onderhoudskosten. Immers, hogere rentelasten en/of onderhoudskosten leiden tot hogere exploitatiekosten.

Deze risico's worden afgedekt met de algemene reserve (het eigen vermogen) en/of het positieve resultaat van baten en lasten.

Het eigen vermogen heeft ultimo 2019 een saldo van € 1,8 mln. Vermeerderd met het exploitatieresultaat van 2019 is de omvang van het eigenvermogen gegroeid naar € 2,9 mln. Als laatste zijn er nog mogelijkheden om een beroep te doen op de eigenaren die garant staan voor een sluitende exploitatie en/of om de toltarieven te indexeren. Een aanpassing van de toltarieven geschiedt bij bestuursbesluit en kan binnen het lopende jaar plaatsvinden.

In navolgende tabel wordt de beschikbare financiële weerstandscapaciteit gerelateerd aan de benodigde weerstandscapaciteit zoals die is berekend. Het doel voor het weerstandsvermogen is een ratio >1 (voldoende) als waardering. In de kolom "Begroting 2021" is het werkelijke exploitatieresultaat van 2019 en het begrote resultaat van 2020 verwerkt.

Weerstandsvermogen	2020	Begroting 2021	Ratio weerstandsvermogen	Waardering
Beschikbare weerstandscapaciteit				
Algemene reserve 2019	€ 1.854	€ 2.944	> 2	Uitstekend
Storting uitexploitatieresultaat 2019	€ 1.089		1,5 - 2,0	Ruim voldoende
Begroot resultaat 2020		€ 3.718	1,0 - 1,5	Voldoende
Beschikbare weerstandscapaciteit	€ 2.943	€ 6.662	0,8 - 1,0	Matig
Benodigde weerstandscapaciteit	€ 813	€ 809	0,6 - 0,8	Onvoldoende
Weerstandsvermogen	3,62	8,24	< 0,6	Ruim onvoldoende

Bedragen x € 1.000,-

2.3 Renterisiconorm, liquiditeit en kasgeldlimiet

Twee elementen uit de 'Wet Financiering decentrale overheden' (FIDO) zijn de kasgeldlimiet en de renterisiconorm. Beiden worden periodiek getoetst aan de norm en verwerkt in interne rapportages.

Op grond van de huidige vooruitzichten is het financieringsrisico van het Wegschap voor 2021 en verder zeer gering.

Voor de uitvoering, die naar verwachting zal starten in 2021, worden in 2019 leningen aangetrokken met aflossingsverplichtingen voor het eerst in 2022. Volgens het financieringsplan is totaal een lening pakket voorzien van € 36,5 mln. Daarnaast is er nog ruimte om voor zogenaamde tegenvallers tijdens de renovatie extra geld aan te trekken. De voortgang van het werk maakt het overigens noodzakelijk dat in 2020 een lange lening zal moeten worden aangetrokken van € 5 mln.

Renterisiconorm

Het renterisico op de vaste schuld wordt berekend door te bepalen welk deel van de langlopende leningen in enig jaar moet worden geherfinancierd. Wettelijk is vastgesteld dat 20% van het begrotingstotaal van de vaste schuld onderhevig mag zijn aan renteherziening en herfinanciering. Door middel van deze norm wordt een kader gesteld waarmee een zodanige opbouw van de langlopende leningen wordt bereikt, dat het renterisico in voldoende mate wordt beperkt.

Echter, vanaf de introductie van de renterisiconorm hanteert het Wegschap 20% van de leningportefeuille als norm. Gezien het kapitaalintensieve karakter van het Wegschap en de relatief lage omvang van de exploitatiebegroting in relatie tot de investeringen in de tunnel en daarmee samenhangende leningportefeuille, doet deze interpretatie van de norm het meest recht aan de bedoeling van de renterisiconorm (inzicht in mogelijke renterisico's bij herfinanciering of renteherziening). Deze interpretatie benadert ook de omvang van de norm bij gemeenten het meest.

Overigens heeft in de praktijk de renterisiconorm voor het Wegschap geen betekenis omdat er geen sprake is van herfinancieringen en renteaanpassingen.

Omschrijving	Renterisiconorm		
	Rekening 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
1a Renteherziening op vaste schuld o/g	-	-	-
1b Renteherziening op vaste schuld u/g	-	-	-
2 Renteherziening op vaste schuld	-	-	-
3a Nieuw aangetrokken vaste schuld	-	-	-
3b Nieuw uitgezette lange leningen	-	-	-
4 Netto nieuw aangetrokken vaste schuld	28.500	-	5.000
5 Betaalde aflossingen	4.592	4.619	4.648
6 Herfinanciering	-	-	-
7 Renterisico op vaste schuld	-	-	-
8 S tand van de vaste schuld	44.695	11.576	48.428
9 Vastgesteld percentage	20%	20%	20%
10 Renterisiconorm	8.939	2.315	9.686
11a Ruimte onder de renterisiconorm	<u>8.939</u>	<u>2.315</u>	<u>9.686</u>
11b Overschrijding renterisiconorm	-	-	-

Bedragen x € 1.000,-

Liquiditeit

De rentebetalingen en aflossingen zijn regelmatig over het jaar gespreid. Omdat ook de hoogte van de maandelijkse inkomsten uit de passages goed voorspelbaar zijn, zijn er voor de lopende exploitatie geen liquiditeitsproblemen. Indien de feitelijke ontwikkelingen niet conform deze prognose verlopen, zal op basis van de periodiek geactualiseerde liquiditeitsbegroting en met inachtneming van het 'Financieringsstatuut', de liquiditeitsbehoefte worden ingevuld. Ook in het meerjarenperspectief zijn na het aantrekken van de benodigde financiële middelen voor de renovatiekosten geen liquiditeitsproblemen te verwachten.

Kasgeldlimiet

De kasgeldlimiet is een instrument ter beperking van het renterisico op de korte schuld. Deze limiet stelt dat de gemiddelde netto-vlottende schuld in een bepaald kwartaal niet hoger mag zijn dan het wettelijk bepaald percentage van 8,2% van het begrotingstotaal. Het begrotingstotaal voor 2021 bedraagt € 7,8 mln. De kasgeldlimiet komt daarmee op € 640.000,-. Dit bedrag wordt maandelijks getoetst aan de werkelijke omvang van het kasgeld.

2.4

Overige financiële kengetallen

De navolgende kengetallen worden onderkend:

- 1a Netto schuldquote.
- 1b Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen.
- 2 Solvabiliteitsratio.
- 3 Grondexploitatie.
- 4 Structurele exploitatieruimte.
- 5 Belastingcapaciteit.

1a Nettoschuldquote

De netto schuld weerspiegelt het niveau van de schuldenlast ten opzichte van de eigen middelen. Ultimo 2021 bedraagt deze schuldquote 440%. Deze hoge quote is het gevolg van de omvang van de leningportefeuille die benodigd is voor de financiering van de renovatie. Deze quote zal naar verwachting in 2022 nog iets toenemen. Opgemerkt wordt dat de eigen middelen, i.c. de toelopen, voldoende zijn om aan de aflossings- en renteverplichtingen te voldoen.

1b Nettoschuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen

Het Wegschap heeft geen middelen doorgeleend aan private of publiekrechtelijke organisaties. Derhalve is de netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekkingen gelijk aan de netto schuldquote.

2 Solvabiliteitsratio

Dit kengetal geeft inzicht in de mate van weerbaarheid van het Wegschap. Hierbij wordt opgemerkt dat de nagenoeg constante inkomstenstroom, jaarlijks ruim € 8 mln., voldoende is om aan de rente- en aflossingsverplichtingen te voldoen alsmede om de algemene reserve te laten groeien.

3 Grondexploitatie

Dit kengetal is niet van toepassing. Het Wegschap heeft geen grond aangekocht voor (toekomstige) projecten.

4 Structurele exploitatieruimte

Bij dit kengetal worden de structurele baten en lasten vergeleken met de totale baten. De baten bij het Wegschap worden, op de bijdragen van de garanten en enige neveninkomsten na, rechtstreeks bepaald door het volume aan verkeer.

5 Belastingcapaciteit

Dit kengetal is niet van toepassing. Het Wegschap heeft geen inkomsten uit belastingen.

Financiële kengetallen				
Kengetal	Rekening 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022
Netto schuldquote	163%	101%	440%	483%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	163%	101%	440%	483%
Solvabiliteitsratio	16,15%	34,19%	24,60%	27,53%
Structurele exploitatieruimte	8,47%	42,70%	22,45%	72,66%
Netto schuldquote (en gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen)				
Passiva				
Totaal van de vaste schulden (ultimo jaar)	16.195	11.576	36.428	42.650
Totaal van de netto-vlottende schulden (ultimo jaar)	83	500	500	400
Totaal van de overlopende passiva (ultimo jaar)	1.267	138	193	100
Totaal	17.545	12.214	37.121	43.150
Activa				
Financiële vaste activa	0	0	0	0
Totaal van uitzettingen rentetypische looptijd <1 jr	2.861	2.500	1.500	1.500
Totaal van alle liquide middelen	105	864	371	459
Totaal van de overlopende activa	30	700	982	1.457
Totaal voor Netto schuldquote	2.997	4.064	2.853	3.416
Totaal voor Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	2.997	4.064	2.853	3.416
Totaal van de baten exclusief de mutaties van reserves	8.932	8.107	7.788	8.229
Solvabiliteitsratio				
Totaal eigen vermogen	2.944	6.521	11.361	16.467
Totaal van de passiva	18.230	19.071	46.182	59.817
Structurele Exploitatieruimte				
Totaal lasten exclusief mutaties reserves	7.023	3.612	2.236	2.249
Totaal incidentele lasten exclusief mutaties reserves	0	0	0	0
Totaal structurele lasten exclusief mutaties reserves	7.023	3.612	2.236	2.249
Totaal baten exclusief mutaties reserves	8.932	8.107	7.788	8.229
Totaal incidentele baten exclusief mutaties reserves	63	85	85	0
Totaal structurele baten exclusief mutaties reserves	8.869	8.022	7.703	8.229
Totaal stortingen in reserves	1.089	949	3.718	0
Totaal incidentele stortingen in reserves	0	0	0	0
Totaal structurele stortingen in reserves	1.089	949	3.718	0
Totaal onttrekkingen uit reserves	0	0	0	0
Totaal incidentele onttrekkingen uit reserves	0	0	0	0
Totaal structurele onttrekkingen uit reserves	0	0	0	0
Totaal baten exclusief mutaties reserves	8.932	8.107	7.788	8.229

Bedragen x € 1.000,-

2.5

Onderhoud kapitaalgoederen

Het Wegschap is eigenaar en beheerder van ca. 4 kilometer wegvak. Gelegen tussen kilometerpaal 26.2 aan de Nieuw Bonaventuruseweg en kilometerpaal 30.1 aan de Kiltunnelweg. Tevens behoren de fietspaden, parallelwegen, het tolplein, de tunnel en de bijbehorende gebouwen tot het areaal van het Wegschap.

Met uitzondering van de tunnel met open afritten, het tolplein en de gebouwen is het beheer en onderhoud aan de wegen, berm, watergangen etc. sinds 1985 uitbesteed aan de provincie. De provincie voert hieraan dagelijks en meerjarig onderhoud.

De onderhoudsprogramma's van het Wegschap zijn gericht op de tunnel, het tolplein, de gemalen en de gebouwen. De programma's voor het jaarlijks terugkerend onderhoud en het meerjarig onderhoud zijn gepland in het instandhoudingsplan. In het kader van tunnelveiligheid is daarnaast een veiligheidsbeheerplan opgesteld.

Sinds 2004 is de 'Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels' (Warvw) van kracht. De Kiltunnel valt onder de regels van deze wet, waarin is geregeld dat de tunnelbeheerder de veiligheid van de weggebruiker aantoonbaar borgt. Het tunnelveiligheidsplan en het veiligheidsbeheerplan zijn de geëigende instrumenten hiervoor. Mede aan de hand van het veiligheidsbeheerplan is in 2010 het instandhoudingsplan opgesteld en door het bestuur vastgesteld.

Hierin zijn werkzaamheden gepland met het doel functieverlies van installaties te voorkomen en de veiligheid van de weggebruiker te garanderen. Met het volgen van dit plan wordt geborgd dat de staat van onderhoud aan gebouwen en installaties voldoende is en functieverlies wordt voorkomen. Tevens zijn engineeringkosten voor de renovatie hierin voorzien.

Renovatie

Bij het opstellen van deze begroting is rekening gehouden met de geplande grootschalige renovatie. Naar verwachting zullen de renovatiewerkzaamheden in 2020 aanvangen en medio 2022 worden opgeleverd. Tot medio 2020 zullen de benodigde ontwerpwerkzaamheden plaatsvinden.

De totale kosten voor dit project zijn geraamd op ca. € 40 mln. met een onzekerheidsmarge van plus en min 20%.

In de bestuursvergadering van oktober 2018 heeft het bestuur ingestemd met het projectplan vervolgens is in de bestuursvergadering van 24 januari 2019 ingestemd met het financieringsplan.

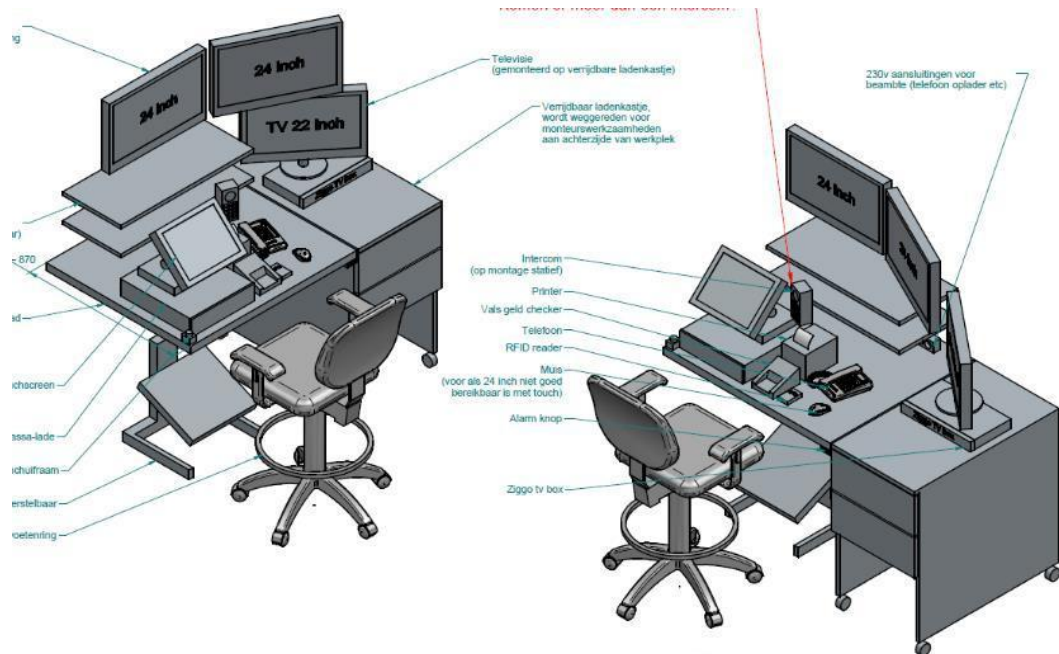
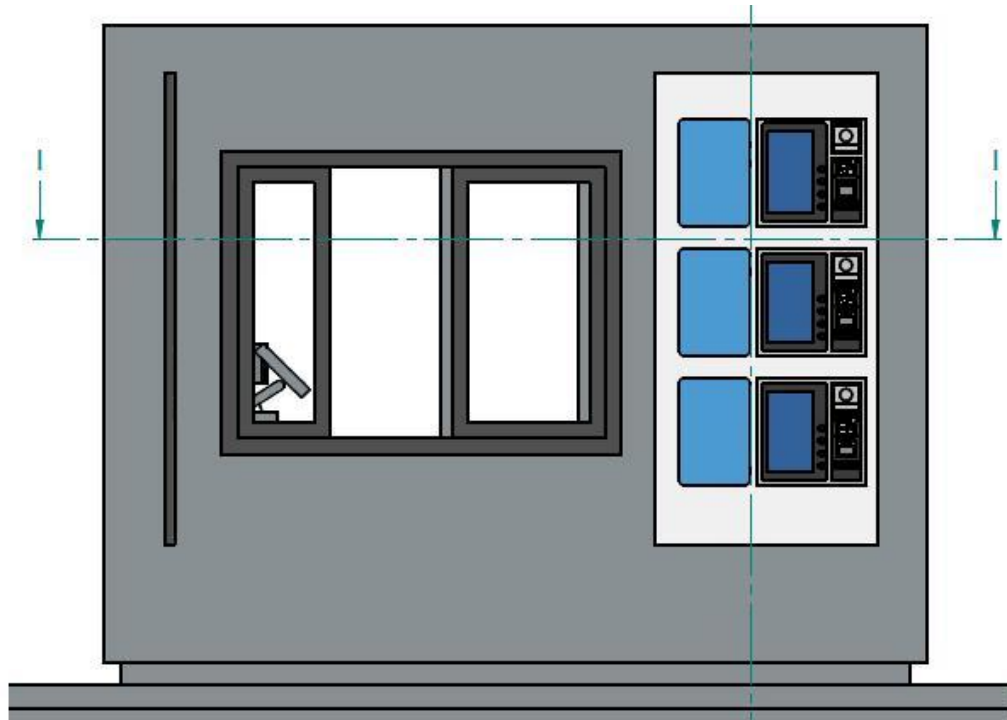
Renovatie is noodzakelijk om de levensduur van de tunnel te verlengen en de kwaliteit van de tunnel en de dienstverlening te behouden en daar waar mogelijk te verbeteren.

Hiermee wordt voorkomen dat de navolgende risico's optreden:

- a. Uitval van systemen; uitval kan leiden tot verminderde beschikbaarheid en zelfs tot intrekking van de openstellingsvergunning.
- b. Forse toename van instandhoudings-/exploitatiekosten.
- c. Niet meer kunnen garanderen/borgen van de veiligheid van weggebruikers.
- d. Onvoldoende capaciteit op het tolplein om de verkeerstoename op een juiste wijze af te wikkelen.
- e. Niet meer kunnen voldoen aan wet- en regelgeving.
- f. Verdere deformatie van civiele constructies waardoor de constructieve veiligheid niet meer kan worden geborgd.

Daarnaast zal de energielast verlaagd worden en een deel van het energiegebruik zal duurzaam opgewerkt worden.

Het vernieuwen van de roltraphuizen, het kantoor en het tolplein zijn de meest in het oog springende onderdelen van de renovatie. Uiteraard wordt er veel aandacht besteed aan het ontwerp van de klantendisplay en de werkplekken van de tolbeambten. Zie hiervoor de eerste ontwerpen.



2.6

Risicoparagraaf

In deze paragraaf wordt inzicht gegeven in de risico's die een rol spelen in de bedrijfsvoering van de Kiltunnel en die invloed kunnen hebben op toekomstige financiële resultaten.

Indien de resultaten daar aanleiding toe geven ligt er een aantal beheersmaatregelen voor de hand:

- a. het aanspreken van de algemene reserve;
- b. het bijstellen van de bijdrage van de garanten;
- c. het indexeren van de toltarieven.

Deze maatregelen kunnen in het lopende exploitatiejaar bij bestuursbesluit worden geëffectueerd.

De navolgende risico's kunnen worden onderkend:

- Verminderde tolopbrengsten.
- Levensduur en schade civiele constructies.
- Zinkvoegen.
- Functieverlies van technische installaties.
- Automatisering.
- Stijgende onderhoudskosten.
- Hogere rentelasten.
- Hogere renovatiekosten dan geraamd.

Verminderde tolopbrengsten

Erkend wordt dat de tolopbrengsten in beginsel afhankelijk zijn van omstandigheden die niet door het Wegschap beïnvloedbaar zijn. Hierbij kan gedacht worden aan economische omstandigheden, waardoor door minder verkeer de tolopbrengsten achterblijven op de prognose. Het risico op deze financiële tegenvallers is vooraf lastig in geld te kwantificeren. Het jaar 2013 was tot nu toe het jaar waarin de inkomsten het meest achterbleven op de prognose (5,2%). In de tabel aan het einde van deze paragraaf is dit als maximaal risico aangenomen.

Levensduur en schade civiele constructies

Tunnels worden in Nederland normaal gesproken gebouwd voor een exploitatieperiode van 100 jaar. Echter, door het uitvoeren van onderhoud en tijdige renovaties is de levensduur niet tijdgebonden. De Kiltunnel is inmiddels 40 jaar oud en wordt nauwkeurig gemonitord. Extra aandacht wordt hierbij besteed aan de voegovergangen en de landhoofden. Voegovergangen zijn immers aan slijtage onderhevig en schade aan de landhoofden kan ontstaan door invloeden van buitenaf.

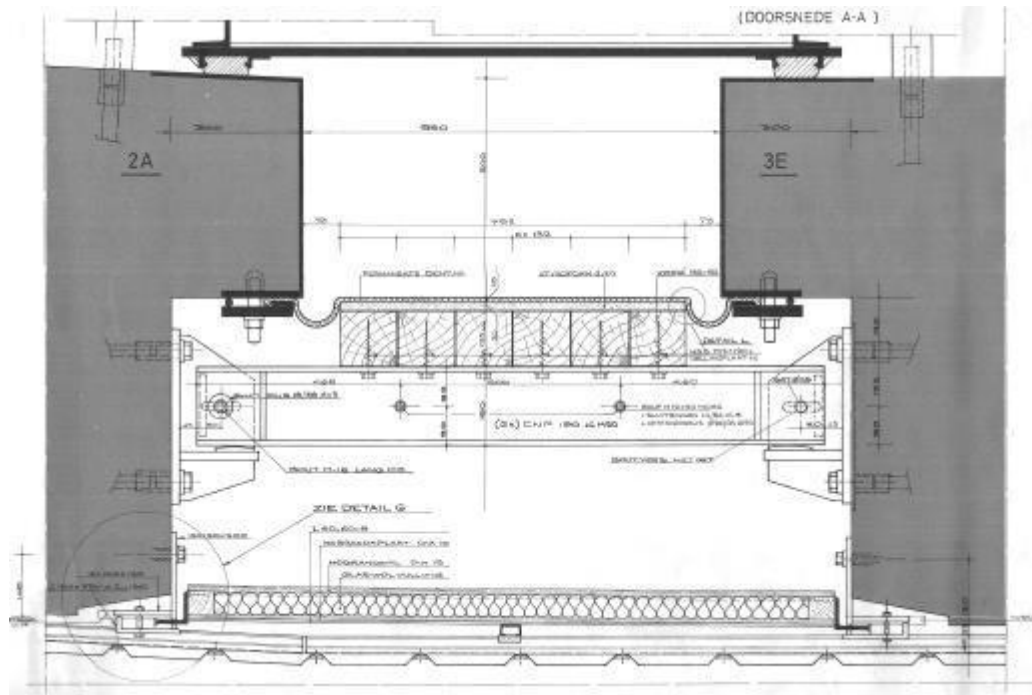
Ontwikkelingen in de omgeving die van invloed kunnen zijn op de stabiliteit van de tunnel worden daarom kritisch beschouwd om de kans op schade te voorkomen.

Tijdens de renovatie zullen alle kwetsbare voegovergangen worden vervangen.

Zinkvoegen

Zinkvoegen zijn waterdichte constructies/overgangen tussen de zinkelementen en de landhoofden en tussen de zinkelementen onderling. Voor een waterdichte afdichting wordt gebruik gemaakt van een rubber omegaprofiel, die met ankerbouten en klemstrippen is bevestigd aan het constructiebeton. Voor een duurzame dichting is een goede conditie van de klemstrippen en de ankerbouten van groot belang. Vastgesteld is echter dat er in algemene zin deformaties optreden aan de klemstrippen en ankerbouten die de levensduur verkorten.

In COB³-verband wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de levensduur van de klemstrippen ankerbouten te verlengen. Overigens is in eerder onderzoek bij de Kiltunnel, m.b.v. cameraopnames, aangetoond dat de klemverbindingen tot nog toe geen verontrustende beelden laten zien en dat deze waterdichte constructies geen lekkages vertonen. Kostbare herstelwerkzaamheden worden daarom voorlopig uitgesloten. Wel worden er proeven gedaan om de klemstrippen te voorzien van een kathodische bescherming en een extra mechanische borg om de strippen onder spanning te houden zodat de waterdichtheid blijft geborgd.



Functieverlies van technische installaties

Door het bevoegd gezag is op basis van het tunnelveiligheidsplan en het veiligheidsbeheerplan een openstellingvergunning voor de Kiltunnel verleend. In het tunnelveiligheidsplan is immers aangetoond dat het hier een veilige tunnel betreft. Door functieverlies van één of meerdere installaties neemt het veiligheidsniveau af, waardoor het bevoegd gezag maatregelen kan en zal verlangen. Uitblijven van afdoende maatregelen kan formeel zelfs leiden tot het intrekken van de openstellingsvergunning. Het uitvoeren van noodzakelijke en geplande onderhoudswerkzaamheden moet functieverlies voorkomen. Voorts zullen tijdens de geplande renovatie naast het herstellen van gedeformeerde civiele constructies alle technische installaties worden vernieuwd, waarna deze 15 tot 20 jaar ongestoord kunnen functioneren.

Automatisering

De automatisering bestaat voornamelijk uit:

- besturing en MMI⁴ voor de verkeerstechnische en tunnel technische installaties (VTTI).
- Besturing en MMI voor de tolcentrale.
- Kantoorautomatisering met financieel pakket.

Het is evident dat de drie genoemde systemen van zeer groot belang zijn voor de dagelijkse bedrijfsvoering. Immers, uitval van besturing aan de VTTI betekent dat de tolbeambte geen maatregelen meer kan nemen bij verkeersgevaarlijke situaties. En voorts dat er geen controle meer is over de technische installaties van de tunnel.

Uitval van het tolregistratiesysteem en kantoorautomatisering kan betekenen dat er voor korte of langere periode geen tolgelden afgerekend kunnen worden en er geen mogelijkheden meer zijn om te sturen in de dagelijkse bedrijfsvoering, zowel binnen de kantooromgeving als op het tolplein. In voorkomend geval is er geen controle meer op crediteuren- en debiteurenadministratie, salarisbetalingen, afdrachten, etc.

Om de beschreven risico's te beteugelen zijn deze systemen in het jaarlijks onderhoudsprogramma opgenomen, worden er automatisch back-up 's gegenereerd, zijn de servers voor de kantoorautomatisering en de tolcentrale redundant uitgevoerd en fysiek in een andere ruimte geplaatst en zijn de servers voor de TTI eveneens redundant uitgevoerd.

Daarnaast is in het renovatieplan opgenomen dat de besturingsinstallatie voor de tunnelveiligheidsinstallaties redundant worden uitgevoerd. Zo is er voorzien in een dubbel uitgevoerd data netwerk, meerdere MMI's en een noodbedieningssysteem.

Tevens is in het kader van het voorkomen van cybercrime of de mogelijkheden daartoe, aansluiting gezocht bij de "ISAC-tunnels" (Information Sharing and Analysis Center). Dit is een platform van deskundigen dat een veilige en vertrouwde omgeving biedt waarbinnen private partijen die actief zijn in vitale infrastructuur, vertrouwelijke informatie over cyberdreigingen en best practices kunnen uitwisselen met overheidspartijen. ISAC-tunnels heeft inmiddels een handreiking gepubliceerd om cybercrime zo veel als mogelijk te voorkomen. Deze handreiking maakt onderdeel uit van de projectspecificaties voor de renovatie.

In het kader van het veilig en integer gebruik van kantoorautomatisering en tolgeldverwerking zijn contracten overeengekomen voor firewallmanagement, servermonitoring, SPAM-filtering en systeem- en netwerkbeheer.

Stijgende onderhoudskosten

Onderhoud is een activiteit waar directe sturing op plaatsvindt. Met de renovatie in het vooruitzicht neemt de intensiteit van onderhoud af, uiteraard zonder dat dit functieverlies tot gevolg mag hebben. Tijdens de renovatie zullen alle technische en veiligheidsinstallaties worden vernieuwd en zal er een nieuw beheer- en onderhoudsprogramma of instandhoudingsplan worden samengesteld. Het e.e.a. betekent dat het risico van stijgende onderhoudskosten beperkt is.

⁴ Mens Machine Interface

Hogere rentelasten

Gezien de ontwikkelingen op de kapitaalmarkt wordt dit risico op dit moment niet meer erkend. De benodigde financiële middelen ten behoeve van de renovatie zijn inmiddels voor een groot deel aangetrokken. Evenals in 2021 zal in 2022 nog eens € 4,- mln. worden aangetrokken, benodigd voor de financiering van de renovatie. In de begroting is voor deze leningen rekening gehouden met een rentetarief van 0,2%

Hogere renovatiekosten dan geraamd

In de raming van kosten alsook in het financieringsplan is rekening gehouden met een overschrijding van de raming van kosten van 20%. Door de positieve jaarresultaten en de gunstige liquide ontwikkelingen op de lange termijn kunnen eventuele verdere overschrijdingen worden gefinancierd met extra leningen.

Risico's en weerstandsvermogen									
Risico	Kans		Impact		Nadere omschrijving	Beheersmaatregel	Maximaal risico	Benodigde capaciteit	
Tolopbrengsten	Gem.	50%	Groot	95%	5,2% van de raming v.d. tolopbrengsten	Niet beïnvloedbaar. E.v.t. aanpassing tarieven	€ 395.607	€	191.725
Levensduur civiel	Laag	5%	Middel	50%	Deformatie betonconstructies	Onderhoud, monitoring, renovatie	€ 5.000.000	€	125.000
Zinkvoegen	Laag	5%	Groot	95%	Deformatie klemstrippen	Gezamenlijk met RWS en COB onderzoeken en monitoren en eventueel maatregelen bedenken.	€ 10.000.000	€	475.000
Functionieverlies T.I.	Laag	5%	Groot	95%	Kan leiden tot sluiten van de tunnel	Adequaat onderhoud en vervangingsonderhoud	€ 100.000	€	4.750
Automatisering	Laag	5%	Groot	95%	Uitval kan leiden tot verlies van data en functionaliteit	Uitvoeren adequaat onderhoud plus tijdig vervangingsonderhoud en BU-servers	€ 100.000	€	4.750
Onderhoudskosten	Laag	5%	Klein	5%	1% extra kostenstijging boven de raming	Directe sturing op inkopen. Minimaal onderhoud tijdens en na de renovatie.	€ -	€	-
Hogere reno.kosten	Gem.	50%	Klein	5%	Marktontwikkelingen; 2% hogere rentelasten van € 15 mln nog aan te trekken leningen	Rekening gehouden met financieringsplan. € 28.5 mln. is al gecontracteerd.	€ 300.000	€	7.500
Benodigde weerstandscapaciteit								€	808.725

3. Financiële begroting

Uit de financiële begroting is de financiële positie van het Wegschap af te leiden. In dit onderdeel wordt inzicht gegeven in de ontwikkeling van de balanspositie van de vaste activa en passiva, deze is opgenomen in de geprognosticeerde balans. Op basis van geprognosticeerde begin- en eindbalans van het begrotingsjaar is het EMU-saldo berekend.

Verder is ook het meerjarig beeld van de reserves, voorzieningen en de investeringen in de financiële begroting opgenomen. Inzicht in de financiële kengetallen wordt gegeven in de paragraaf weerstandsvermogen.

3.1 Begrote saldo van baten en lasten

Onderstaand overzicht geeft een weergave van het begrote saldo van baten en lasten.

Omschrijving	Rekening 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Programma lasten			
Salariskosten eigen personeel	645	633	677
Personeel derden	350	235	295
Bedrijfsvoering	152	137	134
Tolgeldverwerking	56	50	58
Controle en advies	20	30	30
Vast onderhoud	357	210	154
Kapitaallasten	5.443	2.317	889
Totaal p programmalasten	7.023	3.612	2.236
Programma baten			
Tolopbrengsten	8.008	7.472	7.608
Overige tolvgoedingen	35	150	50
Bijdrage garanten	775	400	50
Overige opbrengsten	113	85	80
Totaal p programmabaten	8.932	8.107	7.788
Programma lasten	7.023	3.612	2.236
Programma baten	8.932	8.107	7.788
Gerealiseerd totaal saldo van baten en lasten	1.909	4.496	5.551
Overhead	802	758	831
Bestuurskosten	18	20	20
Onvoorzien	0	0	0
Vennootschapsbelasting	0	0	0
Mutaties reserve	0	0	0
Gerealiseerd resultaat	1.089	3.718	4.700

(Bedragen x € 1.000,-)

3.2 Toelichting op het overzicht van baten en lasten

Bij het opstellen van de begroting is de lijn uit het verleden voortgezet. Naar aanleiding van gewijzigde BBV voorschriften is de overhead apart inzichtelijk gemaakt. Uiteraard zijn ook de geprognosticeerde inkomsten kritisch beschouwd. Voor 2021 (en voor 2022) is rekening gehouden met een tegenvallende tolopbrengst a.g.v. de renovatiewerkzaamheden. Voor het meerjarenmodel is gerekend met een lichte groei van 0,5% per jaar.

Ook de berekende kapitaallasten (rente en afschrijving) zorgen voor mutaties in de komende jaren. In 2021 zijn uitzondering van twee activa alle oorspronkelijke investeringen uit de bouwfase (1977) afgeschreven.

De toename in 2022 is het gevolg van de 60 jarige annuïtaire afschrijving op de kunstwerken (tunnel en viaducten) en de rentelasten van de nieuwe leningen. Pas in 2023 zullen de afschrijvingslasten van de nieuwe investeringen een belangrijke rol spelen. Daarnaast zullen in 2023 de annuïtaire afschrijvingen worden omgezet lineaire afschrijvingen.

Salariskosten eigen personeel

Deze post is samengesteld uit bruto salaris, toelagen en gratificaties, overwerk en het werkgeversdeel pensioenlasten en sociale lasten. Hierbij is rekening gehouden met extra bezetting op het tolplein a.g.v. de toegenomen verkeersdruk op het tolplein en extra bezetting tijdens de renovatie.

Personeel derden

Op deze post worden de kosten voor inhuur tolbeambten en kantoormedewerkers verantwoord. Vanaf 2021 is rekening gehouden met extra inzet van tolbeambten tijdens de renovatiewerkzaamheden.

Bedrijfsvoering

Dit betreft hoofdzakelijk automatiseringskosten, energie, verzekeringen, schoonmaakkosten en bedrijfswagens.

Tolgeldverwerking

Kosten voor het girale betalingsverkeer alsmede de kosten voor het geldtransport zijn in deze post begrepen. In de begroting is rekening gehouden met toenemende kosten voor betalingsverkeer a.g.v. de groeiende belangstelling om met bankpassen te betalen.

Controle en advies

Het betreft hier kosten voor controle en (technisch) advies. Voorts zijn hier de kosten begroot voor de veiligheidsbeambte en de functionaris gegevensbescherming.

Vast onderhoud

Op deze post wordt onder meer de dotatie onderhoudsvoorziening van € 38.500,- geboekt, alsmede de kosten voor vast onderhoud. Volgens planning zal de renovatie dit jaar aanvangen waardoor de kosten voor het vast onderhoud normaliter zullen afnemen. In de begroting 2021 en 2022 is hier rekening mee gehouden. Na oplevering zullen de kosten voor vast onderhoud weer toenemen.

Kapitaallasten

De kapitaallasten bestaan uit afschrijvingskosten en rentekosten. Op basis van de bestaande activastaat en de geldende afschrijvingstermijnen is de afschrijving berekend.

Met de renovatie in het vooruitzicht dienen enkele activa versneld te worden afgeschreven.

Pas in 2023, na oplevering van de renovatiewerkzaamheden, zullen de kapitaallasten (afschrijvingslasten) weer toenemen.

Omschrijving	Rekening 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Kapitaallasten	5.443	2.317	889
Afschrijving tunnel	1.638	316	143
Afschrijving wegen	2.946	1.564	97
Afschrijving installaties	121	124	75
Afschrijving IVA bijdrage aan derden	300		300
Afschrijving tijdelijk kantoor			38
Rentelasten liquide middelen	0	0	0
Rentelasten langlopende leningen	439	313	236
(Bedragen x € 1.000,-)			

Tolopbrengsten

Bij het opmaken van de begroting 2021 is in beginsel uitgegaan van de gerealiseerde opbrengst in 2019 vermeerderd met jaarlijks 0,5%. Echter gezien de renovatiewerkzaamheden is vervolgens voor 2021 en 2022 rekening gehouden met een aantal noodzakelijke verkeersafsluitingen of andere perioden waarbij geen tolgeden kunnen worden verrekend.

Overige tolvorgoedingen

Hier wordt de vergoeding van Rijkswaterstaat verantwoord voor het openstellen van de Kiltunnel.

Bijdrage garanten

In 2021 zal de jaarlijkse exploitatiebijdrage zijn teruggebracht naar € 50.000,- en als volgt verdeeld over de deelnemers.

Exploitatiebijdrage	Rekening 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Totale exploitatiebijdrage	775	400	50
Provincie Zuid-Holland	388	200	25
Gemeente Dordrecht	326	168	21
Gemeente Hoeksche Waard	62	32	4
(Bedragen x € 1.000,-)			

Overhead

Het Wegschap heeft slechts één programma namelijk het exploiteren van de tunnel, tolplein en wegen c.a.. Kosten die niet direct aan het primaire proces toegewezen kunnen worden, zoals managementkosten en onderhoudskosten kantoor, worden beschouwd als overheadkosten. Tenzij automatiseringskosten toegeschreven kunnen worden aan het primaire proces worden deze kosten eveneens beschouwd als overheadkosten.

In de bestuursvergadering van oktober 2018 is afgesproken om het management te versterken waardoor de kennis van het areaal alsook de werkprocessen beter worden geborgd. Hiervoor is in de begroting en meerjarenbegroting rekening gehouden met extra personeelskosten.

3.3

Geprognosticeerde balans

Bij de waardering van de balansposten in de jaarrekening en begroting wordt zoals gebruikelijk het toerekeningsbeginsel in acht genomen. Dit beginsel kent drie componenten namelijk het voorzichtigheids-, het realisatie- en het matchingprincipe. Dit betekent dat verliezen worden genomen wanneer ze voorzienbaar zijn, dat winsten worden opgenomen als deze op balansdatum zijn verwezenlijkt en dat kosten en opbrengsten die met elkaar gerelateerd zijn in dezelfde periode worden verantwoord.

Geprognosticeerde balans						
	Ultimo 2020	Ultimo 2021	Ultimo 2022	Ultimo 2023	Ultimo 2024	Ultimo 2025
Activa						
Vaste Activa						
(im) Materiële vaste activa	15.007	43.329	56.401	52.917	49.408	45.916
Totaal Vaste Activa	15.007	43.329	56.401	52.917	49.408	45.916
Viottende Activa						
Uitzettingen <1 jaar	2.500	1.500	1.500	1.500	1.197	2.229
Liquide middelen	864	371	459	464	2.174	950
Overlopende activa	700	982	1.457	1.473	1.159	2.100
Totaal Viottende Activa	4.064	2.853	3.416	3.437	4.530	5.279
Totaal Activa	19.071	46.182	59.817	56.354	53.938	51.195
Passiva						
Vaste Passiva						
Eigen vermogen	6.521	11.361	16.467	18.804	20.988	23.260
Voorzieningen	337	200	200	300	100	75
Vaste schuld	11.576	33.928	42.650	36.850	32.050	27.500
Totaal Vaste Passiva	18.434	45.489	59.317	55.954	53.138	50.835
Viottende passiva						
Viottende schuld	500	500	400	200	400	210
Overlopende passiva	138	193	100	200	400	150
Totaal Viottende Passiva	638	693	500	400	800	360
Totaal Passiva	19.071	46.182	59.817	56.354	53.938	51.195

(Bedragen x € 1.000,-)

3.4 Toelichting op de geprognosticeerde balans

Eigen vermogen

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de ontwikkeling van de algemene reserve tot 2021.

Algemene reserve			
Omschrijving	2019	2020	2021
Beginstand	-150	1.855	2.944
Bestemming resultaat voorgaande jaar	2.004	1.089	3.718
Omvang reserve einde jaar	1.855	2.944	6.662

(Bedragen x € 1.000,-)

Voorziening

Jaarlijks wordt een bedrag van € 38.500,- aan de voorziening toegevoegd. In 2020 en 2021 zullen uit de voorzieningen middelen worden aangewend voor onderzoek en herstelwerkzaamheden aan de klemstrippen. Voor de periode 2022 e.v. zal opnieuw een instandhoudingsplan met de daarbij behorende onderhoudsvoorziening moeten worden samengesteld en moeten worden bepaald wat de omvang van de jaarlijkse dotatie moet zijn.

In onderstaande tabel wordt het geplande verloop van de onderhoudsvoorziening weergegeven. Hierin zijn aanwendungen verwerkt die voornamelijk benodigd zijn voor werkzaamheden aan de klemstrippen.

Onderhoudsvoorziening	
Omschrijving	Bedrag
Omvang ultimo 2019	€ 325
Dotatie 2020	€ 39
Onderzoeken en ingenieursdiensten ter voorbereiding op renovatie	€ -100
Onderhoud en verbeteringen installaties	€ -
Omvang ultimo 2020	€ 264
Dotatie 2021	€ 39
Aanwendungen 2021	€ -100
Omvang ultimo 2020	€ 202

(Bedragen x € 1.000,-)

3.5

Meerjarenbegroting

Onderstaande tabel geeft de kosten en baten en de resultaten voor de periode tot en met 2025 weer op basis van het prijspeil 2020.

Bij het opstellen van de meerjarenbegroting wordt in beginsel uitgegaan van het extrapoleren van het bestaande beleid. De loonkosten worden berekend op basis van de loonontwikkelingen voor zover deze bekend zijn. Voorts is bij de overheadkosten rekening gehouden met het versterken van de backoffice.

Omdat de kapitaallasten per jaar fluctueren, zijn deze lasten per jaar afzonderlijk uitgerekend en overeenkomstig opgenomen in de meerjarenbegroting.

Voor de meerjarenbegroting is tevens rekening gehouden met het aantrekken van leningen. Deze leningen zijn noodzakelijk voor de financiering van de renovatie. Voor het berekenen van de verschuldigde rente is voor de nog aan te trekken leningen uitgegaan van een rentepercentage van 0,2%.

Omschrijving	Rekening 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Programma lasten							
Salariskosten eigen personeel	645	633	677	610	612	614	616
Personeel derden	350	235	295	295	295	295	295
Bedrijfsvoering	152	137	134	134	134	134	134
Tolgeldverwerking	56	50	58	58	58	58	59
Controle en advies	20	30	30	30	30	30	30
Vast onderhoud	357	210	154	154	154	369	369
Kapitaallasten	5.443	2.317	889	969	3.776	3.752	3.703
Totaal p programmalasten	7.023	3.612	2.236	2.249	5.059	5.252	5.205
Programma baten							
Tolopbrengsten	8.008	7.472	7.608	8.048	8.089	8.129	8.170
Overige tolvergoedingen	35	150	50	50	50	50	50
Bijdrage garanten	775	400	50	50	50	50	50
Overige opbrengsten	113	85	80	80	81	81	81
Totaal p programmabaten	8.932	8.107	7.788	8.229	8.269	8.310	8.351
Programma lasten	7.023	3.612	2.236	2.249	5.059	5.252	5.205
Programma baten	8.932	8.107	7.788	8.229	8.269	8.310	8.351
Gerealiseerd totaal saldo van baten en lasten	1.909	4.496	5.551	5.979	3.211	3.058	3.146
Overhead	802	758	831	853	853	854	854
Bestuurskosten	18	20	20	20	20	20	20
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0	0
Vennootschapsbelasting	0	0	0	0	0	0	0
Mutaties reserve	0	0	0	0	0	0	0
Gerealiseerd resultaat	1.089	3.718	4.700	5.106	2.337	2.184	2.272

(Bedragen x € 1.000,-)

3.6

Overzicht taakvelden

In onderstaand overzicht wordt het taakveld conform de vereisten van het BBV gepresenteerd.

Taakveld	Begroting 2019		Begroting 2020		Begroting 2021	
	Lasten	Baten	Lasten	Baten	Lasten	Baten
<u>Bestuur en ondersteuning</u>						
Bestuurskosten	15	15	20		20	
Overhead	543	537	758		831	
Treasury	444		313		236	
Overige baten en lasten			-		-	
<u>Verkeer, vervoer en waterstaat</u>						
Verkeer en vervoer	6.696	8.647	3.298	8.107	2.000	7.788
Resultaat van de rekening van baten en lasten		949		3.718		4.700
<small>(Bedragen x € 1.000,-)</small>						

4. Bijlagen

4.1 Staat van leningen

Naam	Rente- percentage	Omvang 01-01-2021	Aflossingen	Rente betalingen	Totaal rente + aflossing	Omvang 31-12-2021	Omvang 31-12-2022
		16.575.953	4.647.919	296.613	4.944.532	33.928.034	42.650.000
BNG	4,100	466.667	233.333	19.133	252.467	233.333	-
BNG	3,655	700.000	700.000	25.585	725.585	-	-
BNG	2,310	800.000	400.000	18.480	418.480	400.000	-
BNG	0,735	1.600.000	200.000	11.760	211.760	1.400.000	1.200.000
BNG	1,900	900.000	300.000	17.100	317.100	600.000	300.000
BNG	1,695	1.250.000	250.000	21.188	271.188	1.000.000	750.000
NWB	0,256	1.200.000	200.000	3.072	203.072	1.000.000	800.000
BNG	1,390	1.000.000	250.000	13.900	263.900	750.000	500.000
BNG	4,900	1.259.286	614.586	61.705	676.291	644.700	-
BNG	2,200	2.100.000	700.000	46.200	746.200	1.400.000	700.000
BNG	2,830	300.000	300.000	8.490	308.490	-	-
BNG	0,664					4.000.000	3.600.000
BNG	0,708					-	2.500.000
BNG	1,054					-	8.000.000
NWB	0,835					6.000.000	5.700.000
NWB	0,835					8.000.000	7.000.000
<u>Nog aan te trekken leningen</u>							
1e	1,000	5.000.000	500.000	50.000	550.000	4.500.000	4.000.000
2e	1,000					4.000.000	3.600.000
3e	1,000						4.000.000
Totalen		16.575.953	4.647.919	296.613	4.944.532	33.928.034	42.650.000

4.2 EMU-saldo

Voor gemeenschappelijke regelingen is het van belang te weten of de individuele referentiewaarden van het EMU-saldo die voor de individuele gemeenschappelijke regeling berekend zijn, meerjarig overschreden worden. Omdat het consequenties heeft als de macronorm overschreden wordt, is het voor individuele overheden van belang om meerjarig op de individuele referentiewaarden te sturen.

Landelijk is bepaald dat het gezamenlijk aandeel van gemeenten, provincies, waterschappen en gemeenschappelijke regelingen in het landelijk EMU-tekort (van 3 %) maximaal 0,4 % van het BBP mag bedragen. Momenteel bekijkt de minister van Financiën of de referentiewaarde van 0,4% verder verlaagd kan worden naar 0,3%. Omdat overheden (nog) niet afgerekend worden bij overschrijding van de referentiewaarde worden vanaf 2016 geen individuele referentiewaarden per overheidslichaam berekend. Wel is het mogelijk het EMU-saldo aan de hand van de begroting of jaarrekening te berekenen. Voor de meerjarenbegroting gebeurt dit door middel van de geprognosticeerde balans.

Begrotingsjaar				2020	2021	2022	2023	2024	2025
EMU-saldo				5.959	-23.619	-7.966	5.921	5.493	5.739
Mutaties (1 januari tot 31 december)	Activa	Financiële vaste activa	Kapitaalverstrekkingen en leningen	0	0	0	0	0	0
			Uitzettingen	0	0	0	0	0	0
		Vlottende activa	Uitzettingen	-700	-1.000	0	0	-303	1.032
			Liquide middelen	602	-493	88	5	1.710	-1.224
		Overlopende activa	552	282	475	16	-314	941	
	Passiva	Vaste Passiva	Vaste schuld	-4.969	22.352	8.722	-5.800	-4.800	-4.550
		Vlottende passiva	Vlottende schuld	400	0	-100	-200	200	-190
			Overlopende passiva	-936	55	-93	100	200	-250
Eventuele boekwinst bij verkoop effecten en (im)materiële vaste activa				0	0	0	0	0	0

(Bedragen x € 1.000,-)

4.3 EMU-enquête

Omschrijving	2020 Volgens begroting 2020	2021 Volgens begroting 2021	2022 Volgens meerjarenraming in begroting 2021	2023 Volgens meerjarenraming in begroting 2021	2024 Volgens meerjarenraming in begroting 2021	2025 Volgens meerjarenraming in begroting 2021
1. Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	3.718	4.700	5.106	2.337	2.184	2.559
2. Mutatie (im)materiële vaste activa	-1.704	28.322	13.072	-3.484	-3.509	-3.492
3. Mutatie voorzieningen	0	-137	0	100	-200	-25
4. Mutatie voorraden (incl. bouwgronden in exploitatie)	0	0	0	0	0	0
5. Verwachte boekwinst bij verkoop effecten en verwachte boekwinst bij verkoop (im)materiële vaste activa	0	0	0	0	0	0
Berekend EMU-saldo	5.421	-23.759	-7.966	5.921	5.493	6.026

(Bedragen x € 1.000,-)

5. Vaststelling

Het Dagelijks Bestuur	
Aldus behandeld in de vergadering van het Dagelijks Bestuur van vrijdag 27 maart 2020	
De secretaris	De voorzitter
<hr/>	<hr/>
De heer ir. M.M.K. Zuurmond	De heer F. Vermeulen

Het Algemeen Bestuur	
Aldus behandeld in de vergadering van het Algemeen Bestuur van vrijdag 26 juni 2020	
De secretaris	De voorzitter
<hr/>	<hr/>
De heer ir. M.M.K. Zuurmond	De heer F. Vermeulen



Wegschap

Tunnel Dordtse Kil

Jaarstukken 2019



Jaarstukken
Exploitatiejaar 2019

Inhoud

1.	Directieverslag	4
1.1	Personeel en organisatie	4
1.2	Automatisering	7
1.3	Veiligheid, gezondheid en welzijn	9
1.4	Vorming en opleiding	10
1.5	Onderhoud tunnel en tolplein c.a.	11
1.6	Veiligheid en incidenten	18
1.7	Verkeer	19
1.8	Overig	19
2.	Jaarverslag	21
2.1	Programmaverantwoording	21
2.2	Paragrafen	26
2.3	COVID-19	
3.	Jaarrekening	40
3.1	Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling	40
3.2	Overzicht van baten en lasten	42
3.2.1	Toelichting op het overzicht van baten en lasten	43
3.3	Overzicht van incidentele baten en lasten	44
3.4	Overzicht aanwendungen onvoorzien	44
3.5	Overzicht van structurele mutatie in de reserve	44
3.6	Rechtmatigheidsanalyse	44
3.7	Wet normering topinkomens	45
3.8	Balans per 31 december	46
3.8.1	Toelichting op de balans	47
3.9	Taakvelden	50
3.10	EMU-saldo	51
3.11	Situatie na balansdatum	52
4.	Controleverklaring accountant	53
5.	Bijlagen	57
5.1	Staat van activa	57
5.2	Staat van leningen	58
6.	Vaststelling	59

Leeswijzer

Voor u liggen de jaarstukken over het verantwoordingsjaar 2019.

De jaarstukken bestaan uit het directieverslag, het jaarverslag, de jaarrekening en de bijlagen. In het directieverslag worden de ontwikkelingen in het verantwoordingsjaar behandeld. Het jaarverslag bestaat conform de BBV¹ voorschriften uit de programmaverantwoording en de financiële paragrafen. Ten slotte worden in de jaarrekening het overzicht van baten en lasten, de balans en de toelichting daarop gegeven.

1. Directieverslag

1.1 Personeel en organisatie

1.1.1 Versterking organisatie

Binnen de dagelijkse bedrijfsleiding hebben diverse ontwikkelingen plaatsgevonden. Om zowel de bedrijfsvoering alsook de kennis van het areaal en ervaring te borgen is besloten om de personele bezetting te versterken. Hiervoor is per 1 augustus 2019 de heer Ir. W.W. Joosten benoemd als adjunct-directeur. Naast zijn taken binnen de interne organisatie zal de adjunct-directeur zich ook bezig houden met de voorbereidingen voor het groot onderhoud. Daarnaast is de organisatie versterkt met een medewerkster P&O/Preventie (0,67 fte). Voorts is, ingegeven door langdurig ziekteverzuim van de bedrijfsleider, de heer L. Hoogmoed aangesteld als fulltime bedrijfsleider.

1.1.2 Werkplekken

Met de komst van de adjunct-directeur en de medewerkster P&O/Preventie is het aantal werkplekken in het kantoor uitgebreid. Beide werkplekken zijn uiteraard voorzien van alle benodigde faciliteiten om zo goed als mogelijk invulling te geven aan de taken die bij deze functies behoren. Daarnaast, omdat de Kiltunnel te maken heeft met steeds meer oproepkrachten a.g.v. toenemende verkeersdruk, is een aantal extra kassa's aangeschaft. Immers elke medewerker is verantwoordelijk voor zijn/haar eigen kassa. Dat betekent dat kassa's niet met collega's kunnen worden gedeeld.

1.1.3 Betaalservice

Tot en met september 2019 verzorgde het salarisbureau van ADP de salarisbetalingen aan de medewerkers en de afdracht loonheffing aan de belastingdienst. Met ingang van november is deze (gratis) betaalservice beëindigd. De reden hiervoor is dat bij het verlenen van deze betaalservice gebruik werd gemaakt van een dochteronderneming van ADP in het Verenigd Koninkrijk. ADP leverde deze betaaldienstservice op basis van een vergunning, verleend door de Financial Conduct Authority in het Verenigd Koninkrijk. Door het vertrek van het Verenigd Koninkrijk uit de Europese Unie, kan ADP de betaaldienstservice in Nederland niet meer onder deze vergunning uitvoeren.

¹ Besluit Begroting en Verantwoording

ADP Nederland BV heeft een lokale vergunning aangevraagd bij De Nederlandsche Bank (DNB). Helaas stelde DNB andere eisen aan deze dienstverlening dan de FCA, waardoor ADP niet in aanmerking kwam voor de vereiste vergunning.

Het eea betekent dat de Kiltunnel vanaf november 2019 zelf zorg draagt voor de betalingen die voorheen door ADP werden uitgevoerd.

Daarnaast is ADP per december 2019 gestopt met het versturen van papieren salarisstroken en jaaropgaven. Per januari 2020 worden deze documenten digitaal verstrekt.

1.1.4 Kantoorunits

In januari 2019 zijn aan de oostgevel van het kantoorgebouw tijdelijk een aantal kantoorunits geplaatst. Deze units zijn noodzakelijk geworden door de uitbreiding van het aantal kantoormedewerkers. Voorts zijn een aantal van deze units geschakeld waardoor een volwaardige vergaderkamer is gerealiseerd die tevens gebruikt wordt voor (engineering)overleg i.h.k.v. het geplande groot onderhoud.

Tevens is nabij het kantoorgebouw het aantal parkeerplaatsen uitgebreid zodat er voldoende parkeerruimte is.



1.1.5 Wet normalisering rechtspositie ambtenaren (Wnra)

Per 1 januari 2020 verandert formeel de rechtspositie van de werknemers van de Kiltunnel. Die wordt vanaf die datum gebaseerd op het burgerlijk wetboek in plaats van op het ambtenarenrecht. Deze omslag is het gevolg van de Wet normalisering rechtspositie ambtenaren (Wnra) die met ingang van 1 januari 2020 in werking treedt.

De Wnra heeft als doel om de rechtspositie van ambtenaren zoveel mogelijk gelijk te trekken met die van werknemers in het bedrijfsleven.

Om zeker te stellen dat de huidige rechten van de werknemers behouden konden blijven per 1 januari 2020 is besloten om niet de cao gemeenten te volgen, maar om een eigen arbeidsvoorwaardenregeling vast te stellen. Deze nieuwe regeling is gevat in de Arbeidsvoorwaardenregeling Wegschap Tunnel Dordtse Kil (AW) en Aanvullende Arbeidsvoorwaardenregeling Wegschap Tunnel Dordtse Kil (AAW). Deze AW en AAW zijn eind december 2019 vastgesteld door de directeur.

De bijzondere status van de werknemers is niet veranderd. Zij blijven ambtenaar en werken voor het publieke belang.

CAPRA Advocaten heeft in de zomer van 2019 tijdens een drietal cursusbijeenkomsten de staf nadere informatie gegeven over de Wnra en enkele aanverwante arbeidsrechtelijke onderwerpen.

1.1.6 Seniorenmaatregel en leeftijdsverlof

In de seniorenmaatregel is bepaald dat medewerkers van 60 jaar en ouder een half uur per dag minder konden werken. Omdat dit, evenals het leeftijdsverlof, gezien kon worden als leeftijdsdiscriminatie zijn deze regelingen met het in werking treden van de AW en de AAW afgeschaft, ongeacht leeftijd. Alle medewerkers krijgen nu jaarlijks 28,8 uur extra verlof bijgeschreven.

1.1.7 Salarissen

In het arbeidsvoorwaardenakkoord voor de sector Gemeenten 2019-2020 zijn wijzigingen afgesproken van de gemeentelijke salarisbedragen per 1 oktober 2019, te weten een salarisverhoging van 3,25% en een eenmalige uitkering van € 750,00 voor medewerkers die op 28 juni 2019 in dienst waren. Deze wijzigingen zijn toegepast.

Hoewel de Kiltunnel vanaf 1 januari 2020 niet de cao gemeenten volgt, heeft de directie besloten om de salarisverhogingen per 1 januari 2020 (1%), per 1 juli 2020 (1%) en per 1 oktober 2020 (1%) - zoals die gelden voor de gemeenteambtenaren - op te nemen in de AW en AAW.

1.1.8 Dienstrooster

De bezetting op het toplein is strikt volgens een vast dienstrooster. Ingegeven door veranderingen in persoonlijke omstandigheden kunnen medewerkers verzoeken indienen voor structurele wijzigingen in hun eigen rooster. Daarnaast ondervindt het rooster wijzigingen door bijvoorbeeld veranderende werkdruk t.g.v. veranderende verkeersstromen. Om deze redenen is per 1 april een nieuw dienstrooster vastgesteld.

1.1.9 Contract uitzendbureau

Voor een deel van de bezetting op het toplein worden uitzendkrachten ingehuurd. Hiervoor is een overeenkomst gesloten met Tempo Team. Deze overeenkomst loopt in het voorjaar van 2020 af. Om tijdig te kunnen aanbesteden is al in 2018 begonnen met het opstellen van de juiste werkschrijvingen, leveringsvoorwaarden, geschiktheidseisen etc. Hiertoe is de Kiltunnel bijgestaan door een aanbestedingsjurist.

In oktober 2019 is via Tendernet de openbare aanbesteding van deze dienst gestart. De planning is dat in het voorjaar van 2020 de aanbesteding zal zijn afgerond.

1.1.10 Interim-controle accountant

Eind oktober is een interim-controle uitgevoerd door medewerkers van Deloitte. Deze controle was primair gericht op de processen rondom inkopen, betalingen, opbrengsten, personeel, treasury, administratie en verslaglegging. Er waren geen bevindingen over hetgeen is gecontroleerd.

1.2 Automatisering

1.2.1 Brand serverruimte

Op maandag 24 juni is, 's middags om 17.00 uur, door een defect aan een transformator een beginnende brand ontstaan in de serverruimte. Hierdoor is veel apparatuur, waaronder de dataservers van de kantoorautomatisering en de tolcentrale, verloren gegaan. Het in werking treden van het automatisch blussysteem heeft echter erger voorkomen.

Nog diezelfde avond en nacht en de dagen daarop is met veel mankracht gewerkt aan het veilig stellen van historische data en het herstellen van de installaties. Al de volgende dag was het om 17.00 uur weer mogelijk om tolgelden te gaan verrekenen.

De definitieve herstelwerkzaamheden hebben nog enkele dagen in beslag genomen.

1.2.2 Opwaardeerstations

De sinds vele jaren in gebruik zijnde opwaardeerstations (waar klanten met een bankpas hun telecard kunnen opwaarderen) mogen vanaf januari 2020 niet meer worden gebruikt. Dit heeft te maken met veranderende regelgeving omtrent het tegengaan van fraude hardware en software.



Met BTG Electronic Design uit Oud Beijerland is medio 2018 een overeenkomst gesloten voor de ontwikkeling, installatie en tijdige in bedrijfname van nieuw te ontwikkelen opwaardeerstations, die voldoen aan de vigerende regelgeving. Oktober 2019 zijn de nieuwe opwaardeerstations op het kantoor van de Kiltunnel in een testomgeving geplaatst voor een zogenaamde duurtest. Uiteindelijk zijn de stations 9 november op locatie geplaatst en in gebruik genomen. Niet alleen voldoen deze stations weer aan vigerende regelgeving, ook de user-interface is verbeterd. Met deze verbetering is een groter klantgemak behaald. Daarnaast zijn technische verbeteringen aangebracht waardoor service en onderhoud gemakkelijker kunnen plaatsvinden dan bij de oude stations.

1.2.3 EETS (European Electronic Toll Service)

Afgelopen jaar is er goed contact geweest met het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over het wel of niet EETS-plichtig zijn van de Kiltunnel. Hierbij is er ook contact geweest met een adviescommissie van de Europese Commissie om te bepalen EETS plichtig is. Hieruit is gebleken dat wanneer de Kiltunnel andere betaaltechnieken gaat toepassen zal de EETS richtlijn moeten worden gevolgd.

EETS staat voor European Electronic Toll Service en is een automatisch systeem waarbij voertuigen d.m.v. 1 apparaat of herkenning van het kenteken tol betalen in Europese landen. Als de Kiltunnel zou moeten voldoen aan deze EU-regelgeving dan is de telecard verboden omdat hierbij gebruik wordt gemaakt van RFID-techniek wat, niet meer mag.

Vervolgens moet de Kiltunnel een EETS Service Provider contracteren die de toltechniek levert en de tolningen verwerkt. De service provider is een commercieel bedrijf en vraagt een vergoeding per EETS-tolpassage, bovenop de investering in de tolapparatuur die de Kiltunnel moet doen.

Voorts moet de Kiltunnel een alternatief ontwikkelen voor de telecard om de tol te innen van de passanten die geen EETS-apparaat hebben.

Het gros van de passanten van de Kiltunnel zijn lokale mensen en zullen dus geen EETS-apparaat hebben. Kortom: als de Kiltunnel EETS invoert dan leidt dit tot een forse desinvestering vanwege het eigen telecard systeem, een grotere afdracht van inkomsten aan een EETS Service Provider, eenmalige investeringen in een EETS-systeem en eenmalige investeringen in een nieuw tolsysteem. Daarnaast draagt de gemeenschappelijke regeling een stukje onafhankelijkheid over doordat het tol heffen deels overgedragen wordt aan de Service Provider en omdat er voldaan moet worden aan Europese regels omtrent het tol heffen. De vrijheid voor eigen afwegingen wordt dus beperkt.

Door het handhaven van het telecard systeem is er geen sprake van een automatisch systeem, immers de passanten houden zelf de kaart voor de antenne. Hierdoor is de Kiltunnel niet EETS-plichtig en wordt vermeden dat er grote investeringen gedaan moeten worden.

1.2.4 Telecards

De groeiende verkeersstroom brengt met zich mee dat er onverminderd grote behoefte is aan telecards. Maandelijks worden er nog steeds ca. 380 nieuwe telecards uitgegeven. Om in deze behoefte te kunnen blijven voorzien zijn er opnieuw vijfduizend nieuwe telecards aangeschaft.

1.2.5 Data opslag

De data van de volledige kantoorautomatisering inclusief, de tolcentrale, wordt verwerkt op een server en een replicatieserver. Tijdens de brand op 24 juni zijn beide servers beschadigd geraakt zonder dat hierbij data verloren zijn gegaan. Hierbij is echter wel een kwetsbaar onderdeel van de gehele IT-infrastructuur aangetoond. Om herhaling door welke reden dan ook te voorkomen is een tweede replicatieserver geïnstalleerd. Deze server is geplaatst op afstand (600 meter) van het kantoorgebouw, te weten in het gebouw van de technische dienst. Dat betekent dat data realtime op een fysiek andere locatie wordt veiliggesteld.

1.3 Veiligheid, gezondheid en welzijn

1.3.1 Instructie fysieke belasting

In augustus 2019 hebben de tolbeambten een workshop bijgewoond die gegeven werd door een ergonomoom van de arbodienst.

Het doel was om de medewerkers de risico's op het gebied van lichamelijke belasting te leren herkennen die kunnen optreden bij hun werkzaamheden, hoe hier op een verantwoorde wijze mee om te gaan en mee te denken over eventuele verbetermogelijkheden, om zo het risico op het krijgen van klachten te verminderen.

Bij de instructie was de dagelijkse werkpraktijk en werkplek van de tolbeambten uitgangspunt.

1.3.2 Voorlichting door politie

In april 2019 hebben de tolbeambten een voorlichting door de politie bijgewoond.

Op het programma stond bewustwording van eventueel gevaar, invloed van de eigen houding hierop, alertering en de verbinding met gemeenschappelijke meldkamer/noodnet.

1.3.3 Werkplekken

De werkplekken in de tolstraten noord 1 en zuid 1 zijn werkplekken die 24 uur per dag bezet zijn. Evident dat er alles aan wordt gedaan om deze posities voor de medewerkers optimaal in te richten en te zorgen voor goede werkomstandigheden. In dit kader zijn deze twee werkplekken medio 2019 voorzien van baliestoelen die iedere beampte naar eigen behoefte kan aanpassen. Met de aanschaf is ook door de leverancier ook een uitgebreide voorlichting gegeven aan de tolbeambten omtrent de juiste werkhouding en het juist instellen van de stoelen.

1.3.4 Keuring arbeidsmiddelen

Arbidsmiddelen zoals gereedschappen, machines en installaties, hijs- en hefmiddelen moeten optimaal functioneren en mogen op de werkplek geen gevaar opleveren. Daarom moeten deze arbeidsmiddelen periodiek geïnspecteerd/gekeurd worden. Dat is vastgelegd in de Arbo-wet. Ook dit jaar heeft de keuring plaatsgevonden. Alle gekeurde arbeidsmiddelen zijn goedgekeurd.

1.3.5 EHBO-materiaal/AED

Volgens de Arbowet moet elk bedrijf beschikken over een goed gevulde en complete EHBO-voorziening. Dit betekent ook dat het bedrijf er voor moet zorgen dat er niets ontbreekt en dat alle materialen in een goede conditie zijn.

Net zoals andere jaren heeft de leverancier alle EHBO-materiaal bij de Kiltunnel gekeurd en zo nodig zijn spullen vervangen of aangevuld.

Daarnaast heeft het jaarlijks onderhoud plaatsgevonden van de AED's in het kantoorgebouw en de middencabine van het tolplein.

1.4 Vorming en opleiding

1.4.1 Bedrijfshulpverlening (BHV)

In 2019 hebben 12 medewerkers de herhalingscursus BHV gevolgd en 2 medewerkers het basisdiploma behaald. Doel is om de kennis en vaardigheden van de BHV-ers op peil te houden. Er wordt naar gestreefd om altijd minimaal één bedrijfshulpverlener aanwezig te laten zijn op de werkplek.

1.4.2 Ontwikkeling van TolCentrale 5

Het tolsysteem maakt gebruik van de software van TolCentrale 4 (TC4). Voor het einde van het groot onderhoud zal de nieuwe versie hiervan opgeleverd worden, TolCentrale 5 (TC5). Deze software wordt afgestemd op de nieuwe betaalmogelijkheden die de passant heeft in de tolstraten. Na het groot onderhoud kunnen passanten namelijk zelf hun telecard opladen in iedere tolstraat en kan men in iedere tolstraat contactloos betalen met een pinpas. Tegelijkertijd wordt de aansturing van het toplein (denk aan de borden boven de tolstraten) en de bediening van de kassa's gemoderniseerd. Dit gebeurt allemaal vanuit TC5 en hiervoor wordt o.a. de Grafische User Interface (GUI) gemoderniseerd en geoptimaliseerd voor het gebruik door de tolbeambten. Dit gebeurt in samenwerking met leverancier van de tolcentrale, en met een ontwerpbureau, zodat de software gebruiksvriendelijk is. Het ontwerp wordt afgestemd met enkele tolbeambten aangezien zij de dagelijkse gebruikers zijn. Tevens wordt dit ook als opleidingstraject beschouwd doordat de tolbeambten hier ervaring opdoen waardoor TC5 gemakkelijker geïmplementeerd kan worden.



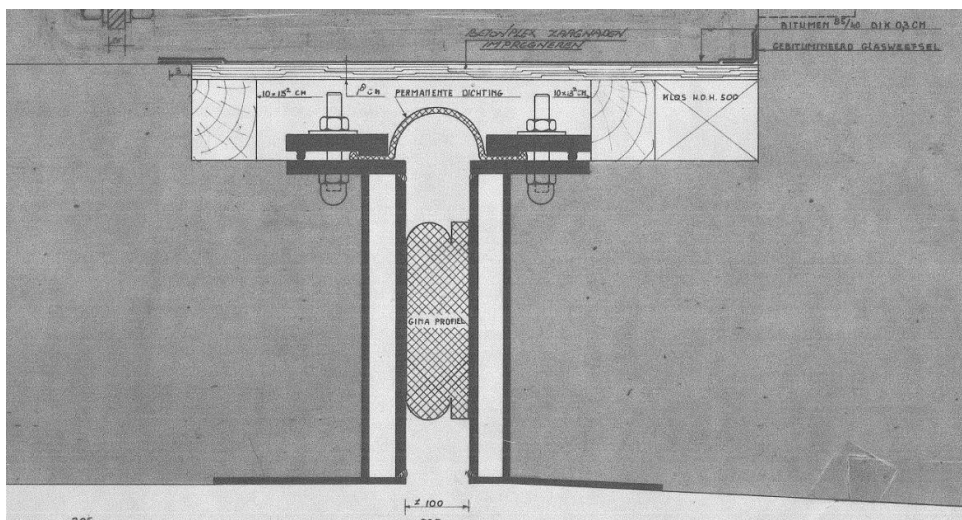
1.4.3 Opleiden, Trainen en Oefenen (OTO)

Naast het verrekenen van tolgelden heeft de tolbeambte ook als taak zich in te zetten voor de veiligheid van de weggebruiker. Hiervoor wordt onder meer gebruik gemaakt van een aantal beeldschermen waarmee tijdelijke verkeersmaatregelen boven de weg kunnen worden geplaatst. Voorts wordt op deze beeldschermen de status van de technische installaties weergegeven waarop ook interventie kan plaats vinden. Uiteraard vergen deze handelingen inzicht in de werking van de technische en verkeerstechnische installaties. Om deze reden oefent elke tolbeambte enkele keren per jaar aan de hand van een checklist in het plaatsen van verkeersmaatregelen en het ingrijpen in de technische en verkeerstechnische installaties. Het resultaat van deze oefeningen is dat de tolbeambten routine krijgen in deze handelingen waardoor zij op een moment van incidenten adequaat kunnen handelen.

1.5 Onderhoud tunnel en tolplein c.a.

1.5.1 Klemstrippen zinkvoegen

Deformatie van de klemstrippen blijft een zorgpunt voor een groot aantal afgezonken tunnels. De klemstrippen positioneren en borgen de verbinding van het omegaprofiel en zijn dus een belangrijk onderdeel bij de afdichting van de zinkvoegen. Evident dat deze verbindingen in voldoende goede staat moeten blijven tijdens de levensduur van een tunnel. In samenwerking met Rijkswaterstaat heeft er bij de Kiltunnel onder het wegdek een endoscopie plaatsgevonden om te bepalen of het aanbrengen van een kathodische bescherming tot de mogelijkheden behoort. Aan de hand van de resultaten van deze endoscopie kan nu worden bepaald of en op welke wijze dit kan worden aangebracht.



1.5.2 Vast onderhoud

Jaarlijks worden overeenkomsten gesloten voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden aan de tunnel en het tolplein. Schoonmaakwerkzaamheden, inspecties, controles, reparaties en eventueel kleine leveringen et cetera zijn in de onderhoudscontracten met de verschillende marktpartijen geborgd.

Het betreft hier onderhoudscontracten waarin het onderhoud aan tunnel(veiligheid)installaties, energievoorziening, klimaatinstallaties, tolsystemen etc. is geborgd.

Hoewel bij het uitvoeren van onderhoud rekening wordt gehouden met het geplande groot onderhoud, kan uit reguliere controles en inspecties blijken dat vernieuwingen of reparaties noodzakelijk zijn. Die kunnen dus niet worden uitgesteld.

Het correctief vervangen van defecte onderdelen of het preventief vervangen van onder meer kwetsbare onderdelen zal dus blijven bestaan. Zo zijn er in 2019 slagbomen, pompen, lampen etc. vervangen en hebben er verbeterwerkzaamheden plaatsgevonden. Voorts zijn er reparaties uitgevoerd aan het asfalt.

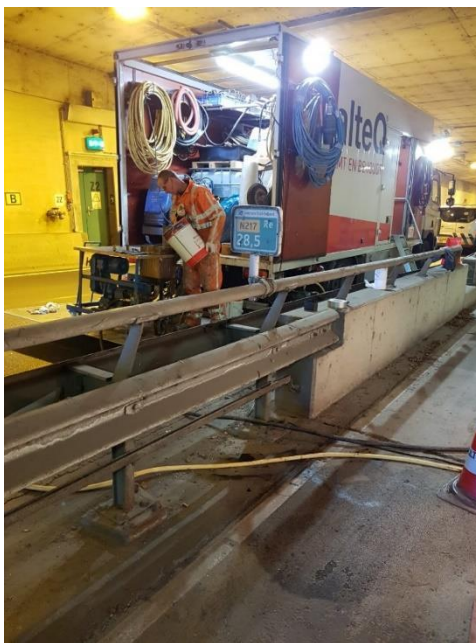
Het onderhoud aan het asfalt en de belijning wordt - met uitzondering van de tunnel en tolplein - uitgevoerd onder directievoering en toezicht van de provincie. Het onderhoud aan de bermen en watergangen wordt eveneens in opdracht van de provincie uitgevoerd.

Evident dat hierover periodiek overleg plaatsvindt met de betreffende medewerkers van de provincie Zuid-Holland

1.5.3

Lekkage

De tunnel heeft al langere tijd te maken met een lekkage. In het verleden zijn al diverse pogingen, met gebruikmaking van injectiemateriaal, ondernomen om deze lekkage te dichten, echter telkens zonder voldoende bevredigend resultaat. In het najaar is de lekkage opnieuw aangeboord waarna via het boorgat injectiemateriaal is geïnjecteerd.



Ditmaal is de actie geslaagd en tot op heden is het instromen van water een halt toe geroepen. De methode van injecteren (het aanboren en zoeken van de lekwaterstroom) met het daarbij behorende materiaal is redelijk revolutionair te noemen. Om deze reden wordt deze methode in COB²-verband gedeeld met andere tunnelbeheerders. Daarnaast wordt deze methode inmiddels ook toegepast in de Oresund tunnel in Denemarken.

² Centrum Ondergronds Bouwen

1.5.4 Reparaties en verbeteringen

Naast het vaste onderhoud zijn in het verantwoordingsjaar meerdere correctieve werkzaamheden en verbeteringen uitgevoerd.

Deze werkzaamheden hadden onder andere betrekking op de C2000 installatie, de verkeerslichtinstallatie, de no-break installatie, de noodstroominstallatie, vuilwaterpompen enz. Tevens zijn er op het tolplein diverse reparatiewerkzaamheden uitgevoerd.

Tot het vast onderhoud behoort tevens het onderhoud van de riolering. Het schonen van de riolering is van groot belang. Immers bij onvoldoende functionerende riolering (bijvoorbeeld als gevolg van vervuiling) is de kans aanzienlijk dat bij regenval water niet via de riolering afgevoerd kan worden maar op het wegdek aanwezig blijft, hetgeen een groot gevaar vormt voor het wegverkeer.

Om dit te voorkomen heeft de Kiltunnel een reinigingsprogramma dat jaarlijks wordt gevolgd. Daarnaast hebben er extra reinigingswerkzaamheden plaatsgevonden n.a.v. verstoppingen ter plaatse van het tolplein.

1.5.5 Signaleringsborden

Een significant aantal signaleringsborden boven de weg verkeert inmiddels in slechte staat. Gedeeltelijk zijn deze borden reparabel maar voor een deel zijn ze ook in technische zin afgeschreven. Vanzelfsprekend wordt er ingeleverd op het niveau van verkeersveiligheid wanneer deze borden slecht of niet functioneren.

In 2019 zijn 8 nieuwe borden geleverd waarvan er 6 direct zijn geïnstalleerd. Deze borden zijn in Nederland ontwikkeld en voorzien van full colour led-techniek en vervolgens in China geproduceerd. Met het installeren van deze nieuwe borden ter vervanging van de oude defecte borden voldoet de signalering boven de weg aan de normen die daaraan gesteld mogen worden.

1.5.6 Onderhoud kantoor netwerk

Voor het onderhoud aan het netwerk heeft de Kiltunnel een overeenkomst met een IC automatisering uit Dirksland. Deze partij verzorgt 6 maal per jaar onderhoud aan alle systemen binnen het netwerk. Tevens draagt deze partij er zorg voor dat verouderde systemen tijdig worden vervangen. Op deze wijze blijft de bedrijfsvoering optimaal. Immers, alle noodzakelijke systemen blijven operationeel.

1.5.7 Onderhoud tolcentrale c.a.

Jaarlijks vindt onderhoud plaats aan de tolcentrale. Dit is het geautomatiseerde systeem dat alle toltransacties verzamelt, registreert en op verschillende wijzen presenteert. Aan de hand van de opgeslagen data omtrent passages worden automatisch de nota's voor de bedrijven samengesteld en later vanuit het systeem verstuurd. Daarnaast wordt de actuele waarde van de telecards bijgehouden. De tolcentrale levert de input voor de financiële administratie. Vanuit de tolcentrale kunnen alle gegevens omtrent passages en opbrengsten op velerlei wijzen worden gepresenteerd.

1.5.8 Groot onderhoud/renovatie

De Kiltunnel is opengesteld in 1977 en is daarmee één van de oudste onderwatertunnels van Nederland. De tunnel heeft een regionale functie en faciliteert tevens transport van gevaarlijke stoffen (categorie C). In totaal passeren jaarlijks ruim 4 miljoen weggebruikers (autoverkeer) de tunnel en ca. 280.000 fietsende schoolkinderen.

In 2002 is een deel van de technische installaties voor het eerst gerenoveerd. Gezien de (technische) afschrijving van deze installaties is een tweede renovatie noodzakelijk omdat het risico van uitval van technische systemen te groot wordt. Daarnaast is sprake van zichtbare deformatie van civieltechnische onderdelen. In het meerjaren onderhoudsplan is met betrekking tot het noodzakelijke groot onderhoud rekening gehouden met een renovatie vanaf 2020.

Met het bovenstaande groot onderhoud wordt voorkomen dat de volgende risico's optreden:

- Uitval van systemen. Forse toename van instandhoudings/exploitatiekosten.
- Niet meer kunnen garanderen/borgen van de veiligheid van weggebruikers.
- Niet meer kunnen voldoen aan wet- en regelgeving.
- Verdere deformatie van civiele constructies.

Naast het vorenstaande zijn de navolgende doelstellingen geformuleerd.

- De tunnel is weer voorbereid op nieuwe omstandigheden. Dit betreft zowel wijzigingen qua verkeer (hoeveelheid en gedrag) als wet- en regelgeving.
- Voldoen aan wet- en regelgeving op het gebied van installaties.
- Behoud en verbeteren beschikbaarheid Kiltunnel voor de regio.
- Verbeteren veiligheid en capaciteit, met name op het tolplein.
- Verbeteren veiligheid van de roltrappen.
- Verbeteren van de veiligheid van medewerkers en onderhoudsdiensten.
- Verbeteren van de dienstverlening.
- Verbeteren van het comfort voor de weggebruikers.
- Geen grote vernieuwing van de technische systemen nodig voor de komende 20 jaar.
- Verlenging van de levensduur van de civieltechnische onderdelen.
Grote herstelwerkzaamheden aan de onderhanden genomen onderdelen worden na het groot onderhoud niet verwacht.
- Waar mogelijk verduurzamen van het areaal (zonne-energie, energiereductie, circulair inkopen etc.).
Hierbij kan gesteld worden dat gezien de huidige tijdsgeest, dit groot onderhoud een uitgelezen kans biedt om de tunnel te verduurzamen.

In 2019 is in dit kader grote voortgang geboekt en een aantal belangrijke mijlpalen behaald. Ten eerste heeft het bestuur op 24 januari ingestemd met het financieringsplan. Met deze instemming is fiat gegeven voor de verdere voorbereidingen.

Op 5 maart is in COB-verband aan een groot aantal marktpartijen een presentatie gegeven omtrent de inhoud en planning van het groot onderhoud. Hierbij is gepoogd marktpartijen te interesseren voor dit voorgenomen werk.

In april is de projectspecificatie en de aanbestedingsleidraad gereed gekomen en op TenderNed geplaatst.



Vervolgens hebben in april zes partijen/aannemingscombinaties hun belangstelling uitgesproken en daarbij aangegeven aan de selectiecriteria (voor inschrijving) te voldoen. Het aanbestedingsteam heeft moeten besluiten één partij uit te sluiten voor inschrijving. Deze partij voldeed niet aan de vereiste inschrijvingscriteria. Voor de overgebleven vijf combinaties is op 11 april een startbijeenkomst gehouden waarbij door het aanbestedingsteam nauwkeurig het aanbestedingsproces uiteen is gezet. Tevens zijn de opzet van het gehele bestek en voorwaarden stap voor stap doorgenomen en verduidelijkt. Vervolgens heeft er op 9 mei aan dezelfde partijen een zogenaamde aanwijzing op het werk plaats gevonden (een bezoek aan de te renoveren locaties).

Naast het verstrekken van de gebruikelijke nota's van inlichtingen hebben de combinaties elk afzonderlijk op 21 tot en met 24 mei en 12 tot en met 14 juni de gelegenheid gekregen en gebruikt om ter verduidelijking mondeling een aantal vragen te stellen en ideeën met het aanbestedingsteam te delen.

Op 8 juli 2019 heeft de aanbesteding van het renovatiewerk plaatsgevonden. Uiteindelijk hebben drie aannemingscombinaties voor het werk ingeschreven. In week 29 zijn vervolgens door het beoordelingsteam de ingediende kwaliteitsplannen beoordeeld. De combinatie Mourik/Dynniq (later combinatie sKILs genoemd) is met haar inschrijving door het beoordelingsteam als beste, op prijs en kwaliteit, beoordeeld. Vervolgens heeft de combinatie op 14 augustus 2019 opdracht ontvangen voor de bouwteamfase.

Nadat het aanbestedingstraject was afgesloten en de engineeringsoopdracht (de bouwteamfase) verleend hebben projectmedewerkers van sKILs en van opdrachtgever in een ontspannen sfeer gezamenlijk een Project Start Up (PSU) gehouden.

Tijdens deze dag is nader met elkaar kennis gemaakt, zijn de rollen en functies van beide partijen duidelijk geworden en zijn de verwachtingen over en weer uitgesproken.



Ondertekenen Bouwteamovereenkomst

In de laatste vier maanden van 2019 heeft de combinatie sKILs een aanvang gemaakt met het engineeringwerk. Voor de benodigde huisvesting wordt gebruik gemaakt van de vergaderruimtes binnen het kantoorgebouw van de Kiltunnel. Daarnaast heeft de combinatie zelf nog extra vergadervoorzieningen geplaatst nabij het gebouw van de technische dienst. Na deze engineeringfase krijgt de combinatie sKILs de gelegenheid haar plan definitief te beprizen, waarna opnieuw een beoordeling volgt voordat het werk wordt gegund/opgedragen.

1.5.9 Logica nieuwe-tolcentrale

De engineering voor het vernieuwen van de logica en de gebruikersinterface van de nieuwe tolcentrale is niet inbegrepen in de engineeringsoopdracht van sKILs. Immers het betreft hier een complexe opdracht die voort moet bouwen op de al door BTG gelegde basis en naadloos moet integreren met de boekhouding en de abonnementenadministratie van de Kiltunnel. Om deze reden heeft BTG in het najaar, zonder tussenkomst van sKILs, opdracht ontvangen om de engineering van de nieuwe tolcentrale ter hand te nemen.

Aanbestedingsjuristen van Ten Holter Noordam hebben deze aanbesteding/gunning aan BTG beoordeeld in het licht van aanbestedingswetgeving en hierover een positief advies uitgebracht.

1.5.10 Communicatie groot onderhoud/renovatie

Evident is dat de uitvoering van het groot onderhoud enige mate van verkeershinder met zich mee zal brengen. Om alle stakeholders hiervan tijdig op de hoogte te brengen is een goede en tijdige communicatie van grote waarde. De Kiltunnel heeft Harry Bijl Communicatie (auteur jubileumboek) gecontracteerd om onder meer voor de hier bedoelde stakeholders een passend communicatieplan samen te stellen en hier tevens invulling aan te geven.

1.5.11 Groeiboek

Binnen het COB is de gedachte dat tunnelbeheerders elkaar helpen bij het oplossen van (complexe) vraagstukken. En dat men van elkaars ervaringen kan leren. Met deze gedachte zijn, in opdracht van Rijkswaterstaat en de aannemingscombinatie die de realisatie van de Gaasperdammertunnel in opdracht had, de ervaringen met de voorbereiding en uitvoering van het technische ontwerp van deze tunnel als ook de samenwerking tussen opdrachtgever en opdrachtnemer vastgelegd in een zogenaamd groeiboek met de titel "Kennistraject Gaasperdammertunnel".

Dit boekwerk is mede samengesteld door Prof.dr.ir. Marcel Hertogh en biedt een aantal leermomenten waar ook de Kiltunnel gebruik van zal maken.

Om verdere invulling te geven aan dit groeiboek heeft de Kiltunnel Prof.dr. Marcel Veenswijk gevraagd om de huidige engineeringfase bij de Kiltunnel, onder andere met behulp van interviews, te monitoren en vervolgens ook vast te leggen in het vervolg van het groeiboek.

Het is ook voor de Kiltunnel en sKILs de bedoeling om te leren van de waarnemingen van de heer Veenswijk. Deze leerpunten kunnen vervolgens worden ingezet in het vervolgtraject wanneer de daadwerkelijke uitvoering van start gaat.

1.6 Veiligheid en incidenten

1.6.1 Veiligheidsbeambte

In overeenstemming met het bepaalde in artikel 5 van de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Warvw) is sinds 1 juli 2012 de heer J.B.M. Admiraal veiligheidsbeambte bij de Kiltunnel.

Door de veiligheidsbeambte wordt een jaarverslag met bevindingen uitgebracht. Het jaarverslag 2019 zal medio 2020 beschikbaar zijn.

1.6.2 Incidenten

In het algemeen kan gesteld worden dat het aantal incidenten een gelijk beeld vertoont met voorgaande jaren. Er hebben zich geen ernstige incidenten voorgedaan die een evaluatie conform de Warvw vereiste. Het aantal ongevallen op de roltrappen blijft stabiel. De technische ingreep om de snelheid iets te verlagen heeft een duidelijk positief effect opgeleverd. Het aantal terugrijdende auto's en vrachtwagens (spook rijders), vanaf het tolplein richting tunnel, blijft een punt van zorg gelet op de verkeersonveilige situaties die dit oplevert.

Met het plaatsen van extra verkeersborden C2 met onderbord "Ga terug" hoopt de Kiltunnel het aantal van deze voorvallen terug te dringen.



1.6.3 Jaarlijkse oefening

Jaarlijks wordt er een oefening gehouden met de hulpverleningsdiensten conform hetgeen de Warvw op dit punt bepaalt. In 2019, evenals in 2018, is er voor gekozen om het regulier officieren-van-dienst-overleg bij de Kiltunnel te organiseren. In 2018 betrof het de officieren van dienst Brandweer van Dordrecht/Zwijndrechtse Waard, in 2019 die van de Hoeksche Waard. Tijdens deze bijeenkomst is een presentatie gegeven door de tunnelbeheerder, waarbij wordt ingegaan op het onderscheid tussen de Kiltunnel en de andere wegtunnels in de regio.

1.6.4 Inspectie ex Artikel 11 Warvw

De Warvw schrijft voor dat namens het Bevoegd College minimaal eenmaal per 6 jaar een inspectie op naleving van de Warvw wordt uitgevoerd. In november 2019 is een inspectie uitgevoerd door de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid. Tijdens de schouw van de tunnel zijn enige opmerkingen geplaatst welke allen binnen twee weken zijn hersteld.

1.6.5 Schade tolplein

Ondanks de voldoende doorrijdbreedte van de tolstraten komt het regelmatig voor dat bijvoorbeeld door uitstekende ladingen schade wordt veroorzaakt aan technische apparatuur in de tolstraten. Met het kiezen en positioneren van deze technische apparatuur in de tolstraten wordt zo veel als mogelijk gelet op uitstekende delen om aanrijdschade te voorkomen. Ondanks deze maatregelen heeft in het afgelopen najaar een vrachtauto met uitstekende lading in de vroege ochtendspits een tolcabine geheel van haar fundatie geschoven.

Om herstelwerkzaamheden mogelijk te maken is de betreffende tolstraat de gehele dag buiten bedrijf geweest.

Persoonlijk letsel heeft zich bij deze aanrijding niet voorgedaan omdat de cabine niet bemenst was.



1.6.6 Veiligheidsbeheerplan

Artikel 8b van de Wet aanvullende regels veiligheid wegtunnels (Warvw) stelt dat het verboden is een tunnel voor het verkeer in gebruik te hebben zonder of in afwijking van het veiligheidsbeheerplan zoals bedoeld in artikel 7 van de wet. Artikel 6 van de Regeling aanvullende regels veiligheid wegtunnels stelt nadere eisen waaraan het veiligheidsbeheerplan moet voldoen. Zoals in het vorige jaarverslag reeds gemeld is het veiligheidsbeheerplan van de Kiltunnel volledig herzien.

Naar aanleiding van de gesignaleerde opmerking inzake de draairichting van de vluchtdeuren door de toenmalige Commissie Tunnelveiligheid, is door het Ingenieursbureau Drechtsteden een notitie opgesteld inzake het vluchtconcept van de Kiltunnel. Deze notitie is eind 2019 gebruikt om een melding brandveilig gebruik te doen bij de Gemeente Dordrecht waarbij gevraagd wordt om dit vluchtconcept inclusief de aanwezige vluchtdeuren en draairichting als gelijkwaardige oplossing te beschouwen. Deze aanvraag is thans nog in behandeling bij de Veiligheidsregio.

1.7 **Verkeer**

1.7.1 Verkeersdruk

In 2019 zijn er 4,4 mln. betalende weggebruikers het tolplein gepasseerd. Dit volume is 200.000 voertuigen meer dan begroot. Dit betekent dat de groei in het aantal wegebruikers, die in 2014 is ingezet, ook in 2019 is voortgezet. De Kiltunnel lijkt voor steeds meer weggebruikers een goed alternatief voor het vastlopende hoofdwegennet.

1.7.2 Grootverbruikers

Een aantal bedrijven die gebruik maken van de Kiltunnel gebruiken van een zogenaamde bedrijvenkaart. Bij een bedrijvenkaart wordt de administratie omtrent datum en tijdstippen van passeren, tarief en rijrichting door de Kiltunnel verzameld. Vervolgens krijgen deze bedrijven achteraf de hierbij behorende nota omtrent de vorige maand. Deze nota wordt met een bedrag verhoogd voor de vergoeding van algemene kosten/administratiekosten. De hoogte van deze vergoeding is afhankelijk van het aantal kaarten dat het bedrijf in bezit heeft.

Met het bestuur is afgesproken dat deze vergoeding per 1 januari 2020 structureel verlaagd wordt en voor alle bedrijven gelijk wordt gesteld, ongeacht de hoeveelheid telekaarten.

Naast de belangstelling voor de telecard is ook de belangstelling voor de bedrijvenkaart gegroeid. In 2019 zijn er 31 bedrijven bij gekomen die gebruik maken van deze mogelijkheid. Daarnaast zijn er 12 bedrijven gestopt, waarvan twee failliet.

1.8 **Overig**

1.8.1 Start werkaansluiting N3/A16

Op 16 januari zijn onder meer door de minister van Infrastructuur en Waterstaat officiële handelingen verricht aan de start van dit werk. De Kiltunnel leverde een financiële bijdrage van € 3,- mln. aan de realisatie van dit werk en heeft hiervoor ook benodigde percelen grond aan Rijkswaterstaat verkocht.

1.8.2 Communicatie en voorlichting

Geregeld zijn er verzoeken van buitenaf om een verduidelijking te geven omtrent de geschiedenis van de Kiltunnel, de Gemeenschappelijke Regeling, het komende groot onderhoud, etc. Het is niet meer dan natuurlijk dat hier gehoor aan gegeven wordt. Zo is in het voorjaar de OHW in 's Gravendeel voorgelicht over met name de renovatie. Vervolgens is op 17 juli de gemeenteraad van de Hoeksche Waard over de genoemde onderwerpen voorgelicht. Op 8 oktober de commissie Beheer en Middelen van de gemeente Dordrecht, op 16 mei de Sociëteit Economisch Overleg en op 8 november de Brandweerorganisatie Hoeksche Waard. De voorlichting werd zeer gewaardeerd.

2. Jaarverslag

2.1. Programmaverantwoording

Het programma van het wegschap is het beheren en exploiteren van de tunnel en de daarop aansluitende wegen en deze tunnel tegen betaling van tolgeld beschikbaar stellen voor gemotoriseerde verkeersdeelnemers. Voetgangers, (brom)fietsers en brommobielen maken gratis gebruik van de langzaam verkeer strook. Het berekenen van tolgelden dient te geschieden tegen zodanige bedragen dat een rendabele exploitatie van de tunnel gewaarborgd wordt zoals is vastgelegd in de 'Gemeenschappelijke Regeling voor het Wegschap Tunnel Dordtse Kil. Daarbij zet het wegschap zich in voor het in stand houden van een veilige tunnel met aansluitende wegen. Het streven is de toltarieven constant en zo laag mogelijk te houden en de bijdrage van de garanten niet te verhogen.

Functieverlies van de installaties moet voorkomen worden. Functieverlies kan immers leiden tot onveilige situaties voor het wegverkeer of voor de medewerkers. Functieverlies kan ook optreden in installaties op het tolplein. In dat geval zou het voor kunnen komen dat er tijdelijk geen tolgeld geïncasseerd kan worden.

In de navolgende paragrafen wordt ingegaan op drie vragen: wat is bereikt, wat is ervoor gedaan en wat heeft het gekost?

2.1.1 Wat is bereikt?

De Kiltunnel is de meest voor de hand liggende ontsluiting voor voornamelijk het oostelijk deel van de Hoeksche Waard en tevens de enige oost-west verbinding van en naar de Hoeksche Waard.

Gezien de ontwikkeling van de verkeersdruk lijkt de Kiltunnel steeds meer een goed alternatief voor het drukker wordende hoofdwegennet.

Sluiten van de tunnel heeft direct invloed op het zakelijk verkeer en woon-werkverkeer. Hoge beschikbaarheid van de tunnel, waarbij de veiligheid is gewaarborgd, is daarom van groot belang. Daarnaast heeft het beschikbaarheidspercentage direct invloed op de tolopbrengsten.

Uitval van (veiligheids-)installaties en deformatie van civiele constructies kan leiden tot het sluiten van de tunnel voor het wegverkeer. Uitval en deformaties hebben in 2019 niet plaats gevonden. Dat wil zeggen, niet in zodanige mate dat de tunnel voor korte of lange tijd gesloten moest worden. Verder voldoen de (veiligheids-)installaties ten aanzien van kwaliteit en functionaliteit aan het wettelijk kader. Door de veiligheidsbeambte wordt jaarlijks de functionaliteit en de kwaliteit van deze installaties getoetst. De resultaten hiervan worden door de veiligheidsbeambte verwoord in zijn jaarverslag.

Incidenten zoals afgevalen lading, stilstand en pech hebben evenmin geleid tot het, voor korte of langere tijd, sluiten van de tunnel. Tijdig en juist handelen van tolbeambten bij (dreigende) incidenten heeft er toe bijgedragen dat de omvang van deze incidenten - waarbij verkeersdeelnemers zijn betrokken - zo beperkt als mogelijk zijn gebleven.

Als gevolg van incidenten of onderhoudswerkzaamheden in of nabij de Heinenoordtunnel, de Haringvlietbrug of Rijksweg A29 is de tunnel 77 uur (verdeeld over twee rijrichtingen) gratis geweest. In de rijrichting in de richting Hoeksche Waard-Dordrecht 35 uur en richting Hoeksche Waard 42 uur. Voornamelijk betrof dit openstellingen in de avond-/nacht- en weekeinduren.

Voor het berekenen van tolgelden wordt gebruik gemaakt van op maat gemaakte tolinstallaties, waarvan de basis is gelegd in de jaren negentig. Inmiddels wordt gewerkt aan de 5^e generatie van dit systeem. Het systeem registreert en digitaliseert alle passages en genereert vervolgens alle benodigde overzichten, afrekenstaten, diverse journaals en facturen in verschillende formats. Gegevens uit de tolcentrale worden geïmporteerd in de financiële administratie. Uitval van dit systeem heeft uiteraard direct gevolgen voor de juistheid en volledigheid van de gegevens. In 2019 zijn er geen verstoringen opgetreden waardoor er data verloren is gegaan. Het tolsysteem geeft dan ook over het verantwoordingsjaar een volledig en getrouw beeld van passages en de daarbij behorende tolopbrengsten. Opgemerkt wordt wel dat tijdens de brand van 24 op 25 juni 2019 de tolcentrale een etmaal lang buiten bedrijf is geweest. Hierbij zijn, dankzij de goed ingericht ICT-omgeving, geen data verloren gegaan.

Met betrekking tot het geplande groot onderhoud heeft het bestuur in het voorjaar het financieringsplan goedgekeurd, zijn in april 2019 de projectspecificaties gereed gekomen en is de Europese aanbestedingsprocedure opgestart en afgerond. In augustus is op basis van de beste prijs/kwaliteitsverhouding één aannemingscombinatie geselecteerd voor de uitvoering van het werk volgens de projectspecificatie. In het derde kwartaal van 2019 is met deze aannemingscombinatie een bouwteamovereenkomst gesloten.

Alle inspanningen worden gefinancierd uit tolopbrengsten en de bijdrage van de garanten. Ondanks dat alle inkopen meer geld kosten, is de noodzaak niet aanwezig geweest om een beroep te doen op de garanten voor een hogere bijdrage. Evenmin zijn de toltarieven, welke al vele jaren onveranderd zijn, geïndexeerd.

2.1.2 Wat is er voor gedaan?

Adequaat onderhoud en vervangingsonderhoud is de basis voor het voorkomen van (structureel) functieverlies aan (tunnel)technische en verkeertechnische installaties. Aan deze installaties is onderhoud gepleegd en delen van installaties zijn vernieuwd. Voorts is er onderhoud gepleegd aan de civiele constructies. Eveneens bestaat er een strak onderhoudsregime voor de tolsystemen en is daarboven vervangingsonderhoud uitgevoerd.

Tunnel

Voor een veilig gebruik van de tunnel zijn noodzakelijkerwijs jaarlijks terugkerende onderhoudswerkzaamheden uitgevoerd aan onder meer technische installaties. Eveneens zijn storingen en defecten verholpen en zijn er civieltechnische reparatiewerkzaamheden uitgevoerd aan onder meer het wegdek. Voorts is in samenwerking met Rijkswaterstaat en het COB (Centrum Ondergronds Bouwen) een aantal vervolgonderzoeken uitgevoerd naar de toestand van de waterkerende rubberprofielen in de wanden van de tunnel. Deze onderzoeken zijn in 2017 van start gegaan en zullen ook in 2020 worden voortgezet.

Tolplein en ICT-omgeving

Om het juist verwerken en registreren van passages te borgen is ook aan de tolsystemen onderhoud uitgevoerd.

Mede omdat zorgvuldig omgegaan dient te worden met de data die in de tolcentrale worden beheerd alsmede met de functionaliteit van deze centrale, zijn er onder meer onderhoudswerkzaamheden en controles uitgevoerd aan het tolsysteem.

De tolcentrale functioneert in een ICT-omgeving waar ook de kantoorautomatisering is ondergebracht.

Kantoor en overige gebouwen

In de eerste plaats zijn tijdelijke units geplaatst en ingericht ter uitbreiding van de kantooromgeving en vergaderfaciliteiten.

Voorts zijn binnen de kantooromgeving onderhouds- en zo nodig herstelwerkzaamheden uitgevoerd aan de luchtbehandelingsinstallaties alsmede aan de verwarmingsinstallaties. Tevens is er binnen de kantooromgeving onderhoud uitgevoerd aan de ICT-omgeving.

Binnen deze ICT-omgeving zijn twee extra werkstation geplaatst voor twee nieuwe medewerkers. Ook zijn de servers en de switches, a.g.v. de brand, noodzakelijkerwijze vervangen voor nieuwe. Daarnaast is de ICT-omgeving uitgebreid met een derde server (back-up), geïnstalleerd in gebouw op 600 meter afstand van het kantoor.

Bezetting tolplein

Het is zaak een optimale bemensing van het tolplein te plannen. Enerzijds voor het verplicht bewaken van de verkeersstroom in de tunnel en anderzijds voor het incasseren van tolgelden. Uitgangspunt hierbij is dat er in elke rijrichting één tolbeambte dienst heeft. Daarnaast is er van ochtendspits tot avondspits een derde tolbeambte aanwezig. Deze is noodzakelijk om zo nodig een extra tolstraat te openen, alsmede om de hand- en spandiensten te verlenen en verkeersmaatregelen te treffen tijdens werk in uitvoering. In 2018 is gestart met het inzetten van een vierde tolbeambte. Vanaf 15.00 uur zijn er nu per rijrichting 2 betaalstraten bemest.

Grootonderhoud

In het verantwoordingsjaar is veel werk verzet aan het gereed komen van de technische specificaties. Daarop volgend is veel aandacht besteed, in technische maar -minstens zo belangrijk- in juridische zin, aan de aanbesteding van het voorgenomen werk. Dit bracht met zich mee dat het gehele proces is begeleid door één of meer aanbestedingsjuristen.

Nadat de geselecteerde 5 belangstellenden voor het werk een tweetal dialooggesprekken hadden gevoerd met het aanbestedingsteam hebben 3 geselecteerde gegadigden besloten op 5 juli 2019 een inschrijving op TenderNed in te dienen. Twee geselecteerde gegadigden hebben afgezien van inschrijving. De beoordelingscommissie heeft de 3 inschrijvingen consciëntieus, volgens de vooraf vastgestelde procedure, beoordeeld, eerst op kwaliteit en daarna op prijs.

De hoofditems in het kwaliteitsplan zijn: aandacht voor duurzaamheid, inrichting van de bouwteamfase en projectvoorbereiding als derde item het ombouwplan.

Uiteindelijk heeft de beoordelingscommissie één combinatie kunnen kwalificeren als de beste inschrijver. Geheel volgens planning is in augustus 2019 met deze combinatie, op basis van een bouwteamovereenkomst, de engineeringfase gestart.

De intentie én verwachting is dat na afloop van de bouwteamfase, in het derde kwartaal van 2020, met de huidige bouwteampartner een aannemingsovereenkomst kan worden gesloten voor het werk "groot onderhoud Kiltunnel".

Met betrekking tot de actuele stikstof problematiek zijn plannen gemaakt om de realisatie van het nieuwe tolplein mogelijk te maken. Met de voorgestelde noodzakelijke uitvoeringsplannen is de stikstofdepositie 0,00 mol/ha/jaar. Dit betekent dat er geen belemmeringen zijn voor de voorzetting van het Wabo-traject (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht).

Voorts is op 23 december hiervoor een wijziging bestemmingsplan (tolplein) ter inzage gelegd.

Voor de financiering van het groot onderhoud zijn overeenkomstig het goedgekeurde financieringsplan 5 leningen vastgelegd met een totale omvang van € 28,5 mln.

2.1.3

Wat heeft het gekost ?

Het wegchap heeft slechts één programma, namelijk het beheren en exploiteren van de toltunnel gelegen in het onderliggend wegennet met de aansluitende wegen.

De totale kosten voor dit programma bedragen € 7 mln. Aan overhead is € 802.000,- besteed. Bij de exploitatie van de tunnel worden ook leningen aangetrokken waardoor er kapitaallasten ontstaan. Het totaal aan kapitaallasten (rentekosten en afschrijvingen) in 2019 is € 5,443 mln. De kosten van ingenieursdiensten t.b.v. de voorbereidingen van het groot onderhoud zijn voor een deel geput uit de voorziening die daarvoor is aangemaakt en bedragen € 314.000,-. Tevens is voor € 69.000,- uit de voorziening aangewend voor onderhoudswerken.

De financiële middelen die voor de exploitatie nodig zijn, worden geput uit de tolobbrengsten en de bijdrage van de garanten. De totale inkomsten van passanten, vermeerderd met de bijdrage van de garanten en overige opbrengsten waren in 2019 € 8,9 mln.

Totaal aan baten en lasten			
	Begroting		Rekening
Baten	€	8.647	€ 8.924
Lasten	€	-7.146	€ -7.023
Gerealiseerd saldo van baten en lasten	€	1.501	€ 1.901
Overhead	€	-537	€ -802
Bestuurskosten	€	-15	€ -18
Gerealiseerd resultaat	€	949	€ 1.082

(Bedragen x € 1.000)

2.1.4 Overzicht van algemene dekkingsmiddelen

2.1.4.1 Lokale heffingen

Deze paragraaf is bij het wegschap niet van toepassing.

2.1.4.2 Algemene uitkeringen

Het wegschap ontvangt geen algemene uitkering van overheden anders dan de bij bestuursvergadering vastgestelde jaarlijkse exploitatiebijdrage van € 775.000.-. Deze bijdrage zal in twee jaren worden teruggebracht naar € 50.000,

2.1.4.3 Dividend

Door het wegschap wordt geen dividend uitgekeerd of ontvangen.

2.1.4.4 Saldo van de financieringsfunctie

Er is geen sprake van een saldo van de financieringsfunctie. De toegerekende rente is gelijk aan de werkelijk betaalde rente.

2.1.4.5 Overige algemene dekkingsmiddelen

Het wegschap heeft in 2019 in totaal voor € 13.200,- ontvangen voor verhuur van een perceel grond, reclameposities en opstalrechten.

2.2 Paragrafen

2.2.1 Kengetallen, weerstandsvermogen en risicobeheersing

2.2.1.1 Kengetallen

De navolgende kengetallen worden onderkend:

- netto schuldquote.
- Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen.
- Solvabiliteitsratio.
- Structurele exploitatieruimte.

De kengetallen grondexploitatie en belastingcapaciteit zijn bij het wegschap niet van toepassing. Het wegschap heeft geen gronden aangekocht voor (toekomstige) projecten en heeft geen inkomsten uit belastingen. De financiële kengetallen zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Financiële kengetallen			
Kengetal	Rekening 2018	Begroting 2019	Rekening 2019
Netto schuldquote	208%	163%	163%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	208%	163%	163%
S olvabiliteitsratio	8,05%	11,15%	16,10%
S tructurele exploitatieruimte	-2,68%	-6,95%	8,23%
<u>Netto schuldquote (en gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen)</u>			
Passiva			
Totaal van de vaste schulden (ultimo jaar)	21.127	16.545	16.195
Totaal van de netto-vlottende schulden (ultimo jaar)	177	100	83
Totaal van de overlopende passiva (ultimo jaar)	1.102	1.074	1.277
Totaal	22.406	17.719	17.555
Activa			
Financiële vaste activa			
Totaal van uitzettingen rentetypische looptijd <1 jr	2.843	3.200	2.861
Totaal van alle liquide middelen	215	262	105
Totaal van de overlopende activa	56	148	30
Totaal voor Netto schuldquote	3.115	3.610	2.997
Totaal voor Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	3.115	3.610	2.997
Totaal van de baten exclusief de mutaties van reserves	9.279	8.647	8.924
<u>Solvabiliteitsratio</u>			
Totaal eigen vermogen	1.855	2.265	2.936
Totaal van de passiva	23.044	20.321	18.237
<u>Structurele Exploitatie ruimte</u>			
Totaal lasten exclusief mutaties reserves	7.274	7.698	7.023
Totaal incidentele lasten exclusief mutaties reserves	0	0	0
Totaal structurele lasten exclusief mutaties reserves	7.274	7.698	7.023
Totaal baten exclusief mutaties reserves	9.154	8.647	8.924
Totaal incidentele baten exclusief mutaties reserves	124	85	85
Totaal structurele baten exclusief mutaties reserves	9.030	8.562	8.839
Totaal stortingen in reserves	2.004	1.465	1.082
Totaal incidentele stortingen in reserves	0	0	0
Totaal structurele stortingen in reserves	2.004	1.465	1.082
Totaal onttrekkingen uit reserves	0	0	0
Totaal incidentele onttrekkingen uit reserves	0	0	0
Totaal structurele onttrekkingen uit reserves	0	0	0
Totaal baten exclusief mutaties reserves	9.279	8.647	8.924

(Bedragen x € 1.000,-)

Nettoschuldquote

De netto schuldquote weerspiegelt het niveau van de schuldenlast ten opzichte van de eigen middelen. Ultimo 2019 bedraagt deze schuldquote 163%. Deze hoge quote is het gevolg van de omvang van de leningportefeuille. Opgemerkt wordt dat de eigen middelen - tolopbrengsten en de bijdrage van de garanten - voldoende zijn om aan de aflossings- en renteverplichtingen te voldoen.

Nettoschuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen

Het wegschap heeft geen middelen doorgeleend aan private of publiekrechtelijke organisaties. Derhalve is de "netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekkingen" gelijk aan de netto schuldquote.

Solvabiliteitsratio

Dit kengetal geeft inzicht in de mate van weerbaarheid van het wegschap. Hierbij wordt opgemerkt dat de nagenoeg constante inkomstenstroom, jaarlijks ruim 8 mln., voldoende is om aan de rente- en aflossingsverplichtingen te voldoen alsmede om de algemene reserve te laten groeien naar een positief saldo.

Structurele exploitatieruimte

Bij dit kengetal worden de structurele baten en lasten vergeleken met de totale baten. De baten bij het wegschap worden, op de bijdragen van de garanten en wat kleine neveninkomsten na, rechtstreeks bepaald door het volume aan verkeer. De neveninkomsten worden bij dit kengetal beschouwd als incidentele baten.

2.2.1.2

Weerstandsvormogen en risicobeheersing

Het weerstandsvormogen geeft aan wat de financiële draagkracht van het wegschap is indien zich onvoorziene gebeurtenissen voordoen. Het aanhouden van weerstandsvormogen is bedoeld voor de slecht meetbare risico's in de bedrijfsvoering.

Risico's zouden moeten worden gedekt door de algemene reserve. Deze reserve heeft ultimo 2019 een omvang van € 1,9 mln.

Eventuele toekomstige exploitatierisico's worden gedekt uit het jaarlijkse positieve resultaat van de baten en lasten. In het slechtste geval wordt er tevens aanspraak gemaakt op de algemene reserve. Bij een positief exploitatieresultaat zal dit resultaat worden gestort in de algemene reserve.

Als laatste zijn er nog mogelijkheden om een beroep te doen op de eigenaren die garant staan voor een sluitende exploitatie en/of om de toltarieven te indexeren. Een aanpassing van de toltarieven geschiedt bij bestuursbesluit en kan binnen het lopende jaar plaatsvinden.

Weerstandsvormogen	
Beschikbare weerstandscapaciteit	
Algemene reserve	1.854
Exploitatieresultaat	1.082
Totaal beschikbare weerstandscapaciteit	€ 2.937
Benodigde weerstandscapaciteit ¹	€ 1.155
Ratio weerstandsvormogen	2,54
¹ Zie hiervoor de tabel "Risico's en weerstandsvormogen"	
<small>(Bedragen x € 1.000,-)</small>	

De navolgende risico's kunnen worden onderkend:

- verminderde tolopbrengsten.
- Levensduur en schade civiele constructies.
- Functieverlies van technische installaties.
- Automatisering.
- Stijgende onderhoudskosten.
- Hogere rentelasten.
- Hogere renovatiekosten dan geraamd.
- Vermindering van de bijdrage van de participanten.

Verminderde tolopbrengsten

Erkend wordt dat de tolopbrengsten in beginsel afhankelijk zijn van omstandigheden die niet door het wegschap beïnvloedbaar zijn. Hierbij kan gedacht worden aan economische omstandigheden, waardoor als gevolg van minder verkeer de tolopbrengsten achterblijven op de prognose. Het risico op deze financiële tegenvallers is vooraf lastig in geld te kwantificeren. Het jaar 2013 was tot nu toe het jaar waarin de inkomsten het meest achterbleven op de prognose (5,2%). In de tabel aan het einde van deze paragraaf is dit als maximaal risico aangenomen.

Levensduur en schade civiele constructies

Tunnels worden in Nederland normaal gesproken gebouwd voor een exploitatieperiode van 100 jaar. Echter, door het uitvoeren van onderhoud en tijdige renovaties is de levensduur niet tijdgebonden. De Kiltunnel is inmiddels 40 jaar oud en wordt nauwkeurig gemonitord. Extra aandacht wordt hierbij besteed aan de voegovergangen en de landhoofden. Voegovergangen zijn immers aan slijtage onderhevig en schade aan de landhoofden kan ontstaan door invloeden van buitenaf. Ontwikkelingen in de omgeving worden daarom nauwgezet gevolgd om de kans op schade te voorkomen. Tijdens het groot onderhoud zullen alle voegovergangen worden vervangen. Hierbij is gekozen voor het toepassen van fluistervoegen zodat omwonenden met name in de Hoeksche Waard minder overlast ervaren..

Functieverlies van technische installaties

Onjuist of onvolledig onderhoud kan leiden tot uitval van installaties, waardoor eerder dan gepland tot aankoop van nieuwe installaties moet worden overgegaan. Risico's als deze zijn bij het opstellen van het onderhoudsplan zodanig in beschouwing genomen dat de omvang van dit risico nagenoeg nihil is.

Automatisering

De automatisering bestaat voornamelijk uit:

- besturing en MMI³ voor de verkeerstechnische en tunneltechnische installaties (VTTI).
- Besturing en MMI voor de tolcentrale.
- Kantoorautomatisering met financieel pakket.

In 2019 is periodiek onderhoud uitgevoerd aan de besturing en de MMI van de verkeerstechnische installaties. Tevens is periodiek onderhoud uitgevoerd aan de tolcentrale en wordt er periodiek onderhoud uitgevoerd aan de soft- en hardware van de kantoorautomatisering. Met deze maatregelen is het risico op ernstig disfunctioneren van deze systemen nauwelijks aanwezig.

Stijgende onderhoudskosten

Met het tijdig en juist uitvoeren van periodiek en incidenteel onderhoud alsmede het tijdig uitvoeren van groot onderhoud worden onderhoudskosten beheersbaar. Gepland is om v.a. 2020 groot onderhoud uit te voeren aan de technische installaties en aan de civiele onderdelen.

Hogere rentelasten

Gezien de ontwikkelingen op de kapitaalmarkt wordt dit risico op dit moment niet erkend. Daarnaast zijn de meeste leningen, benodigd voor de financiering van het groot onderhoud, inmiddels vastgelegd.

Hogere renovatiekosten dan geraamd

In de raming van kosten alsook in het financieringsplan is rekening gehouden met een overschrijding van de raming van kosten van 20%. Door de positieve jaarresultaten en de gunstige liquide ontwikkelingen op de lange termijn kunnen verdere overschrijdingen worden gefinancierd met extra leningen. Het jaarlijks exploitatieresultaat is voldoende om aan de rente te voldoen.

Vermindering van de bijdrage van de participanten

In het financieringsplan van de renovatie is rekening gehouden met een vermindering van de bijdrage in 2020 naar € 400.000, en vanaf 2021 structureel € 50.000, per jaar.

In de hierna volgende tabel is het totaal aan risico's opgenomen met de daarbij benodigde weerstandscapaciteit.

Risico's en weerstandsvermogen									
Risico	Kans		Impact		Nadere omschrijving	Beheersmaatregel	Maximaal risico		Benodigde capaciteit
Tolopbrengsten	Gem.	50%	Groot	95%	5,2% van de raming v.d. tolopbrengsten	Niet beïnvloedbaar. E.v.t. aanpassing tarieven	€	390.000	€ 189.062
Levensduur civiel	Laag	5%	Middel	50%	Deformatie betonconstructies	Onderhoud, monitoring, e.v.t. technische maatregelen	€	2.000.000	€ 50.000
Voegen	Laag	5%	Groot	95%	Deformatie leidt tot lekkage	Onderzoek naar toestand is uitgevoerd. Geen maatregelen noodzakelijk	€	1.000.000	€ 47.500
Oostelijk landhoofd	Laag	5%	Groot	95%	Deformatie toerit en trekpalen a.g.v. werkzaamheden WSHD en gem. Dordrecht	Permanente monitoring (x, y en z) tijdens uitvoering. Belasting neutraal ontwerpen en realiseren.	€	2.000.000	€ 95.000
Zink- en sluitvoegen	Laag	5%	Groot	95%	Deformatie klemstrippen	Gezamenlijk met RWS en COB onderzoeken en monitoren en eventueel maatregelen bedenken.	€	10.000.000	€ 475.000
Functionieverlies T.I.	Laag	5%	Groot	95%	Kan leiden tot sluiten van de tunnel, vermindering tolopbrengsten	Adequaat onderhoud en vervangingsonderhoud	€	100.000	€ 4.750
Automatisering	Laag	5%	Groot	95%	Uitval kan leiden tot verlies van data en functionaliteit	2014 vernieuwd. Uitvoeren adequaat onderhoud	€	100.000	€ 4.750
Onderhoudskosten	Laag	5%	Klein	5%	1% extra kostenstijging boven de raming	Directe sturing op inkopen	€	4.970	nihil
Hogere reno.kosten	Gem.	50%	Klein	5%	Marktontwikkelingen	Rekening gehouden met financieringsplan	€	10.000.000	€ 250.000
Lagere bijdrage	Groot	100%	Klein	5%	Terugdringen exploitatiebijdrage	Vermindering is begroot	€	775.000	€ 38.750
Rentelasten	Nihil	0%	Nihil	0%	1% hogere rentelast v.d. aan te trekken lening	Benodigde middelen voor de komende jaren zijn reeds vastgelegd.	€	-	nihil
Benodigde weerstandscapaciteit									€ 1.154.812

2.2.2 Onderhoud kapitaalgoederen

Kapitaalgoederen zijn goederen die gedurende meerdere jaren nut geven. Adequaat onderhoud en beheer zijn voorwaarden om achterstallig onderhoud, deformatie en/of functieverlies te voorkomen. Voorts kan gesteld worden dat de levensduur van kapitaalgoederen door groot en klein onderhoud en tijdige renovaties niet tijdgebonden is. De kapitaalintensieve investeringen leggen echter wel een aanzienlijk beslag op de financiële middelen, zowel in aanschaf als in exploitatiekosten (rente, afschrijving, kosten van groot en klein onderhoud en beheerskosten).

Wegen, riolering, water, groenen gebouwen

Het BBV maakt onderscheid in onderhoud aan wegen, riolering, water, groen en gebouwen. In algemene zin kan gesteld worden dat het onderhoud aan wegen en rioleringen, m.u.v. dat gedeelte binnen de tunnelconstructie en op het tolplein, voor rekening komt van de wegbeheerder i.c. de provincie. Het zogenaamde groenonderhoud i.c. het onderhoud aan bermen en beplanting alsook aan de watergangen komt eveneens voor rekening van de provincie. Het onderhoud aan de gebouwen c.a. is voor rekening van de Kiltunnel.

Groot en klein onderhoud

Onderhoud valt uiteen in groot onderhoud en klein onderhoud. Groot onderhoud is veelal van ingrijpende aard, ook wel lang-cyclisch onderhoud genoemd, waarbij gedacht kan worden aan grote civiel technische levensduurverlengende werken of renovaties. Kort-cyclisch is onderhoud van geringere omvang, dat veelal met een zekere regelmaat terugkeert en waarvan de kosten uit de onderhoudsvoorziening worden gedekt. Planning van groot en klein onderhoud gebeurt altijd met aandacht voor nut en noodzaak. Daarnaast wordt gestuurd op tijd, kwaliteit en geld.

Om de staat van onderhoud op voldoende niveau te houden is het meerjaren instandhoudingsplan door het bestuur vastgesteld. Dit plan is in 2011 tot stand gekomen na een technische analyse omtrent de onderhoudstoestand van onder meer de installaties, wegen en civiele constructies. Tevens heeft overleg met deskundigen ten grondslag gelegen aan dit plan. Voor de realisatie van het onderhoudsplan is een onderhoudsvoorziening ingesteld. In deze voorziening wordt jaarlijks € 38.500,- gestort.

Groot onderhoud i.r.t. het meerjaren instandhoudingsplan

Met de presentatie destijds van het meerjaren instandhoudingsplan is tevens beoogd dat in de jaren 2020 – 2022 het gehele areaal een grondige renovatie ondergaat. Immers, de civiele constructies zijn dan inmiddels 40 jaar oud. Groot onderhoud aan en renovatie van deze constructies is noodzakelijk om de levensduur te borgen en om in te kunnen blijven staan voor de verkeersveiligheid. Evenzo geldt dit voor de elektrotechnische installaties.

Met dit groot onderhoud in het vooruitzicht lopen logischerwijze de bestedingen uit het meerjaren instandhoudingsplan terug. Immers, er wordt telkens een afweging gemaakt of gepland onderhoud moet worden uitgevoerd of dat dit onderhoud kan worden meegenomen in het renovatieplan.

De financiële middelen, benodigd voor ingenieursdiensten en onderzoeken, die noodzakelijk zijn voor een gedegen renovatieplan, zijn gedeeltelijk geput uit de onderhoudsvoorziening.

Onderhoudswerken 2019

In het verantwoordingsjaar is € 383.000,- uit de voorziening aangewend. € 314.000 daarvan is besteed aan de voorbereidingen voor de renovatie. Voor onderhoudswerkzaamheden is € 69.000,- uit de voorziening aangewend.

2.2.3 Financiering

Kasgeldlimiet (KGL)

De kasgeldlimiet is een instrument ter beperking van het renterisico op de korte schuld met een rentetypische looptijd van korter dan een jaar. De limiet is een bedrag ter grootte van een percentage van de jaarbegroting. Dit percentage, voor gemeenschappelijke regelingen 8,2%, wordt vastgesteld bij ministeriële regeling. Elk kwartaal wordt dit, per 1 januari vastgestelde, bedrag getoetst aan de werkelijke omvang. Indien de werkelijke omvang lager is dan de wettelijk toegestane omvang, dan is er sprake van ruimte. Indien de werkelijke omvang hoger is, dan is er sprake van een overschrijding. Voor het bepalen van de kasgeldlimiet dient het kort vreemd vermogen met een looptijd van minder dan een jaar in beschouwing te worden genomen.

	Kasgeldlimiet			
	Limiet	Banksaldi 2019	Ruimte onder KGL	
Begrotingstotaal	8.647	Ultimo 1 ^e kwartaal	€ 3.763	€ 4.472
Percentage	8,20% _x	Ultimo 2 ^e kwartaal	€ 3.894	€ 4.603
Kasgeldlimiet	709-	Ultimo 3 ^e kwartaal	€ 2.675	€ 3.384
		Ultimo 4 ^e kwartaal	€ 2.443	€ 3.152

(Bedragen x €1.000,-)

Renterisiconorm

Bij het renterisico gaat het om de vraag in hoeverre variaties in de rente kunnen worden opgevangen in de exploitatie. Beheersing van het renterisico is er op gericht dat rentebewegingen de continuïteit niet in gevaar kunnen brengen.

Het renterisico op de vaste schuld wordt berekend door te bepalen welk deel van de langlopende leningen in enig jaar moet worden geherfinancierd. Wettelijk is vastgesteld dat 20% van het begrotingstotaal van de vaste schuld onderhevig mag zijn aan renteherziening en herfinanciering. Door middel van deze norm wordt een kader gesteld waarmee een zodanige opbouw van de langlopende leningen wordt bereikt, dat het renterisico in voldoende mate wordt beperkt.

Vanaf de introductie van de renterisiconorm hanteert het wegschap 20% van de leningportefeuille als norm. Gezien het kapitaalintensieve karakter van het wegschap en de relatief lage omvang van de exploitatiebegroting in relatie tot de investeringen in de tunnel en daarmee samenhangende leningportefeuille, doet deze interpretatie van de norm het meest recht aan de bedoeling van de renterisiconorm (inzicht in mogelijke renterisico's bij herfinanciering of renteherziening). Deze interpretatie benadert ook de omvang van de norm bij gemeenten het meest.

Overigens heeft in de praktijk de renterisiconorm voor het wegschap geen betekenis omdat er geen sprake is van herfinancieringen en renteaanpassingen.

Renterisiconorm		
Omschrijving	Resultaat	Begroot
Stand van de vaste schuld	€ 16.195	€ 16.195
Renteherzeiging	-	-
Aflossingen	€ 4.592	€ 4.592
Renterisico	€ 4.592	€ 4.592
Risiconorm	€ 3.239	€ 3.239
Ruimte onder renterisiconorm	€ -	€ -
Overschrijding renterisiconorm	€ 1.353	€ 1.353

(Bedragen x € 1.000,-)

Liquiditeit

Met gebruikmaking van historische gegevens zijn de tolopbrengsten maandelijks goed voorspelbaar. Voorts zijn de rentebetalingen en aflossingen over meerdere jaren vooraf bekend. Uitgaven voor de voorbereiding en begeleiding van het renovatieproces zijn binnen marges ook redelijk voorspelbaar.

Al deze gegevens vergemakkelijken de liquiditeitsplanning, waardoor er tijdig zicht is of er nieuwe leningen moeten worden aangetrokken.

Leningportefeuille

Overeenkomstig het financieringsplan zijn er in 2019 vijf leningen vastgelegd.

In totaal is voor € 28,5 mln aan leningen vastgelegd. De eerste storting vindt plaats op 31 maart 2021. Volgens onderstaande tabel zijn deze leningen in 2030 afgelost.

Lening	Bedrag in €	Storting	Looptijd	Laatste aflossing	Rentevoet	Verstrekker
1	4.000.000	31-3-2021	6 jr lin o.b.v. 10-jaar gelijke aflossing	2027	0,664%	Bank Ned. Gemeenten
2	6.000.000	30-6-2021	7 jr lin o.b.v. 20-jaar gelijke aflossing	2028	0,835%	Waterschapsbank
3	8.000.000	20-12-2021	8 jaar lineair	2029	0,835%	Waterschapsbank
4	2.500.000	31-3-2022	5 jaar lineair	2027	0,708%	Bank Ned. Gemeenten
5	8.000.000	31-3-2022	8 jr lin o.b.v. 20-jaar gelijke aflossing	2030	1,054%	Bank Ned. Gemeenten

Rechtmatigheidsaspecten

In het algemeen gelden de gemeenschappelijke regeling voor het wegschap, de mandaatregeling, het financieringsstatuut, de financiële verordening en de controleverordening. Voor de jaarrekening (en begroting) is verder het Besluit Begroting en Verantwoording voor provincies en gemeenten van toepassing. Voor inkopen en aanbestedingen, functiescheiding en overige interne processen zijn procesbeschrijvingen opgesteld. Daarbij is ook de aanbestedingswet van toepassing.

In het najaar van 2019 heeft de accountant tijdens een interim-controle de werkprocessen getoetst. Hieruit zijn geen bevindingen voortgekomen die maatregelen noodzaaken.

Voor het ontvangen, verwerken, controleren, afstorten enzovoorts van tolgelden wordt gebruik gemaakt van de tolcentrale. Dit is een IT omgeving met hardware en randapparatuur. Omtrent de functionaliteit en de softwarearchitectuur heeft in 2016 een audit plaats gevonden. Aanbevelingen uit deze audit zijn, voor zover mogelijk, verwerkt.

2.2.4

Bedrijfsvoering

Alle bedrijfsvoeringstaken vinden plaats binnen de eigen organisatie. De omvang van de organisatie bestond per 1-1-2019 uit 15,250 fte waarvan 4,4 fte voor de bezetting op kantoor. In 2019 is 5,744 fte ingehuurd waarvan 5,51 voor de bezetting op het toplein. Deze inhuur was noodzakelijk voor een volledige bezetting op het toplein. Vanaf 31-12-2019 bestaat de organisatie uit 17,309 fte waarvan 4,67 fte voor de bezetting op kantoor.

Een aantal belangrijke bedrijfsprocessen kan als volgt worden benoemd:

- Debiteuren- en crediteurenadministratie.
- Afrekenen en verwerking van tolgelden.
- Personeelszaken en salarisadministratie.
- Inkoop, onderhoud en contracten.
- Frauderisicobeheersing.
- Treasury.

Debiteuren- en crediteurenadministratie

Deze administratie wordt verzorgd door de stafmedewerkster, waarbij gebruik wordt gemaakt van het softwarepakket Exact. Betalingen aan crediteuren worden ruimschoots binnen de gestelde termijn gedaan (10 werkdagen). Juiste en tijdige betalingen door debiteuren worden nauwlettend gevolgd. Bij overschrijdingen van betalingstermijnen wordt contact opgenomen met de betreffende debiteur waarna in vrijwel alle gevallen spoedige betaling volgt.

Afrekenen en verwerking tolgelden

Voor het tellen en registreren van passages, het verwerken van tolgelden etc. wordt gebruikt gemaakt van een op maat gemaakt systeem: "de tolcentrale"(TC4).

Het afrekenen van tolgeld wordt uitgevoerd door tolbeambten die volgens een rooster dienst doen op het tolplein. De tolbeambten maken gebruik van de tolcentrale, waarin alle diensten, opbrengsten, passages, etc. worden gedigitaliseerd en gerapporteerd. Verdere verwerking van tolgelden - verzamelen, controleren, afstorten en rapporteren - vindt plaats door de bedrijfsleider of zijn waarnemer. Hierbij wordt eveneens gebruik gemaakt van de data en rapportages die door de tolcentrale worden gegenereerd.

Vanuit de tolcentrale worden tevens de facturen gegenereerd voor de bedrijven. Informatie met betrekking tot de facturen voor de grootverbruikers en gegevens over de tolobbrengsten worden maandelijks geïmporteerd in Exact.

Betalingen, afstortingen van tolgelden, etc. worden wekelijks verwerkt in Exact. Op deze wijze is er wekelijks actuele managementinformatie beschikbaar.

De maandrapportages, gegenereerd door de tolcentrale worden maandelijks gecontroleerd op afwijkingen.

Personeelszaken en salarisadministratie

De stafmedewerker draagt zorg voor het aanleveren van mutaties aan de externe salarisverwerker ADP, alsmede voor de controle na verwerking. Na autorisatie door de directie worden de betalingen verricht. De betreffende medewerker verzorgt tevens de personeelsadministratie en overige P&O-activiteiten. Voorts ondersteunt en adviseert de medewerker de leiding bij haar managementtaken.

Inkoop, onderhoud en contracten

Inkopen zijn benodigd voor de dagelijkse bedrijfsvoering en voor het onderhouden van de eigendommen van het wegschap. Voor het inkopen van diensten, goederen en onderhoudscontracten zijn procedures en mandaten vastgesteld.

Uitval van installaties en storingen wordt altijd geanalyseerd door de technisch medewerker.

Afhankelijk van zijn bevindingen wordt eventueel een beroep gedaan op marktpartijen.

Voor overeen te komen contracten worden minimaal de aanbestedingsregels gerespecteerd.

Na een rigide aanbestedingsprocedure is aan de combinatie Mourik/Dynniq (sKILs) opdracht verleend voor het uitvoeren van de bouwteamfase. In deze fase moet de combinatie het werk wat omschreven is in de aanbestedingsdossiers (de projectspecificatie) verder ontwerpen om te komen tot een allesomvattend bestek. De grootte van deze opdracht bedraagt € 1 mln.

Voorts is met BTG-engineering - uit de hand - een engineeringovereenkomst gesloten met een omvang van € 950.000,- voor het ontwerpen van de nieuwe tolcentrale en voor het ontwerpen van de User Interfaces voor zowel de tolbeambte als voor de passerende weggebruikers. Voor de gekozen aanbestedingskeuze is vooraf een motivatie geschreven die vervolgens getoetst is door een aanbestedingsjurist van Ten Holter Noordam advocaten. De gunning van dit ontwerpwerk past binnen de zogenaamde percelenregeling. Het opdragen van dit werk is noodzakelijk om zoveel als mogelijk te voorkomen dat de datum van oplevering van het groot onderhoud wordt overschreden.

Frauderisicobeheersing

Frauderisicobeheersing wordt als een afzonderlijke taak binnen de bedrijfsvoering beschouwd. Voorop staat dat de bedrijfsprocessenzodanig zijn ingericht dat risico's zijn ondervangen. Daar waar verbeteringen mogelijk zijn zullen deze in de werk- of IT-processen worden geïmplementeerd. Tijdens de interim-controle door Deloitte heeft de accountant gewezen op mogelijke fraude bij gewijzigde naam of rekeningnummer van crediteuren. Beheersmaatregelen hiervoor zijn opgenomen in de werkprocessen en in het "Overzicht beheersmaatregelen i.r.t. risico's".

De bevoegdheden van de medewerkers zijn vastgelegd in de mandaatregeling. Daarnaast zijn bevoegdheden in het betaalsysteem en in de tolcentrale vastgelegd.

Overzicht beheersmaatregelen i.r.t. risico's		
Proces	Risico	Beheersmaatregel
Tolgelden	Onvolledige verantwoording opbrengsten	Rigide dagelijkse kas/opbrengsten controle per medewerker. Tolopbrengsten moeten aansluiten op de geautomatiseerde tolcentrale. Tekorten worden door de betreffende medewerker verantwoord en aangevuld.
(Onderhouds)kosten, investeringen, betalingen	Onverantwoorde opdrachten of betalingen. Onjuiste of onterechte declaraties	Mandaat voor opdrachten alsook voor behandeling facturen zijn vastgelegd in mandaatregeling. Tweemaal per jaar crediteurenscaan door directeur. Direct toezicht op juiste uitvoering of levering. Facturen worden door verschillende functionarissen beschouwd voor levering, prestatie, tenaamstelling, rekeningnummer etc. Facturen worden pas verwerkt als deze zijn geautoriseerd. Betalingen vinden plaats door de directie. Overeenkomstig de bevoegdheden in het betaalsysteem. Stambestand crediteuren wordt beheerd door stafmedewerker.
Memorialen	Niet respecteren van interne controlemaatregelen	Memorialen worden alleen door stafmedewerker aangemaakt en na autorisatie van de penningmeester verwerkt.
Declaraties	Onjuiste of onterechte declaraties	Overeenkomstig de mandaatregeling worden declaraties door meerdere functionarissen beoordeeld en na goedkeuring verwerkt in het betaalsysteem.
Personeelskosten	Deadman on the payroll	Er is direct toezicht op de bezetting. Omvang personele bezetting is gering waardoor iedereen bekend is bij directie.
Kasverkeer	Onverantwoorde betalingen	Alle kasbetalingen worden verantwoord door de directie geaccordeerd waarna deze worden verwerkt in de financiële administratie.
Tolcentrale/windows	Dataverlies, cybercrime, manipulatie etc.	IT-audit uitgevoerd. A.d.h.v. resultaten aanbevelingen opgevolgd. Aangesloten bij ISAC-tunnels. 5x8 online servermonitoring, Intern zijn beveiligingsprocedures vastgesteld

Evident dat de risico's tijdens de uitvoering van het groot onderhoud anders zijn dan tijdens de dagelijkse exploitatie. Samen met het ingenieursbureau Drechtsteden wordt voor deze fase een actuele risico analyse opgesteld die in 2020 van toepassing zal zijn.

Treasury

De Wet Fido en de bijbehorende ministeriële regelingen geven het bindende kader voor de uitoefening van deze taak. De regeling uitzettingen en derivaten decentrale overheden, de uitvoeringsregeling financiering decentrale overheden en het besluit leningsvoorwaarden decentrale overheden zijn de onderliggende kaders hierbij.

In 2018 zijn het financieringsstatuut, de financiële verordening en de controleverordening door het bestuur opnieuw vastgesteld.

2.2.5 Verbonden partijen

Het wegschap heeft geen bestuurlijk en financieel belang in een privaat- of publiekrechtelijke organisatie. Voor de garanten is het wegschap wel een verbonden partij. Zij hebben immers een bestuurlijk én financieel belang bij het wegschap. Deze garanten zijn: provincie Zuid-Holland, de gemeente Dordrecht en de gemeente Hoeksche Waard.

2.2.6 Lokale heffingen

Deze paragraaf is bij het wegschap niet van toepassing.

2.2.7 Grondbeleid

Deze paragraaf is bij het wegschap niet van toepassing.

2.3 COVID-19

Inleiding

Het COVID-19 (Corona) virus heeft geen financiële gevolgen voor de jaarrekening 2019. Wel heeft het virus gevolgen voor de financiën van 2020 vanwege de maatschappelijke impact. Dit is dan ook een gebeurtenis na balansdatum die niets zegt over de situatie op balansdatum maar wel iets zegt over de situatie na balansdatum en voordat de jaarstukken worden vastgesteld. Gezien de grote impact van het COVID-19 virus waarvan de financiële effecten onzeker (maar materieel) kunnen zijn, moet deze gebeurtenis na balansdatum worden toegelicht in de toelichting bij de jaarrekening 2019 en ook moet de invloed (financieel /procesmatig) worden opgenomen in het jaarverslag.

Analyse naar risico's voor de bedrijfsvoering

Alle bedrijfsvoeringstaken vinden plaats binnen de eigen organisatie. Vanaf 01-03-2020 bestaat de organisatie uit 21 mensen in vaste dienst en daarboven worden via Tempo-Team 9 mensen uit een vaste pool ingehuurd.

Evident dat deze kleine organisatie bijzonder kwetsbaar is voor onder meer onheil van buitenaf en dat er alles, binnen de mogelijkheden, aan gedaan wordt om uitval te voorkomen. Indien uitval plaatsvindt bij de tolbeambten wordt er meer dan anders een beroep gedaan op de pool medewerkers van Tempo-Team.

Uitval kan leiden tot verstoring in de processen van de backoffice maar kan evenzo verstoring teweeg brengen in de processen op het tolplein. In uiterste geval is het niet meer mogelijk om toegelden te verrekenen en zelfs de tunnel te bewaken.

Plan van aanpak en maatregelen i.r.t. de risico's

Primair zet de Kiltunnel zich in om de werksituatie voor haar medewerkers zo veilig als mogelijk te houden. Aan de hand van veranderende situaties of informatie overlegt de directie om te bezien of hiervoor extra maatregelen moeten worden genomen (bovenop de al bestaande maatregelen).

Tot nog toe reeds genomen maatregelen:

1. Volgen van informatie op de site van het RIVM.
2. Medewerkers met (Corona) verdachte ziekte verschijnselen dienen thuis te blijven of worden naar huis gestuurd. *Na 24 uur klachtenvrij zijn ze weer welkom.*
3. Op 26 februari:
 - a. inkoop en het ter beschikking stellen van preventie artikelen zoals desinfectiematerialen en PBM's;
 - b. publicatie van de eerste voorlichtings- en instructiebrief *naar personeel*;
 - c. besluit om geen vergaderingen/bijeenkomsten (groot of klein) te houden *en extern bij te wonen*;
4. Op 13 maart:
 - a. publicatie tweede voorlichtings- en instructiebrief *naar personeel* n.a.v. persconferentie minister-president Rutte;
5. Op 16 maart:
 - a. publicatie derde voorlichtings- en instructiebrief naar personeel;
 - b. bemensing tolplein naar lager niveau;
 - c. eerste concept "protocol crisisbedrijf". Dit protocol betreft "Bediening en bewaking Kiltunnel tijdens coronavirus/COVID-19 uitbraak" en is tot stand gekomen na overleg tussen de veiligheidsbeambte van de Kiltunnel en onder meer de veiligheidsregio, Rijkswaterstaat en de Westerscheldetunnel. Op 20 maart is dit protocol vastgesteld.
6. Op 20 maart:
 - a. passanten/klanten worden verzocht om uitsluitend met bankpas te betalen *en bij voorkeur contactloos.*

7. Op 23 maart:
vierde voorlichtings- en instructiebrief naar personeel n.a.v. Protocol crisisbedrijf Kiltunnel;
Minimale bezetting op kantoor en indien mogelijk thuiswerken.
8. Op 30 maart:
levering van 24 liter alcohol om handen en oppervlakten te desinfecteren. Hierdoor voldoende voorraad.

Afspraken met marktpartijen

Op 17 maart is besloten om alle geplande of niet geplande onderhoudsactiviteiten voor de komende weken af te gelasten.

Analyse van de risico's op toekomstige inkomsten

De actuele situatie brengt met zich mee dat de verkeersdruk significant is afgenomen. Door de werkzaamheden aan de Wantijbrug was de verkeersdruk op werkdagen al teruggelopen van 15.000 motorvoertuigen per etmaal naar 13.500 motorvoertuigen. Na de door de minister uitgebrachte gedragsregels is de verkeersdruk op het moment van schrijven, d.d. 26 maart, tot ca. 8.000 motorvoertuigen per etmaal (op werkdagen) teruggelopen. Dit is bijna een halvering van de inkomsten. Als er verdergaande maatregelen worden genomen door de Rijksoverheid dan zullen naar verwachting de inkomsten nog verder teruglopen. De uitgaven blijven wel gelijk omdat veel uitgaven technisch onderhoud zijn wat nodig is voor de veiligheid en instandhouding van de tunnel of vaste salarislasten voor personeel. Daarnaast ademt het financiële resultaat van de Kiltunnel altijd mee met de economie: economische groei betekent een vergelijkbare groei in inkomsten, economische krimp betekent een vergelijkbare krimp in inkomsten. Aangezien de Coronacrisis momenteel een grotere economische crisis veroorzaakt dan de bankencrisis is het reëel om te verwachten dat de inkomsten van de Kiltunnel over heel 2020 fors lager zullen zijn.

3 Jaarrekening

3.1 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling

Inleiding

De jaarrekening is opgemaakt met inachtneming van de voorschriften die het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten daarvoor geeft.

Algemene grondslagen voor het opstellen van de jaarrekening

De waardering van de activa en passiva en de bepaling van het resultaat vindt plaats op basis van historische kosten. Tenzij bij het desbetreffende balanshoofd anders is vermeld, worden de activa en passiva opgenomen tegen nominale waarden.

De baten en lasten worden toegerekend aan het jaar waarop zij betrekking hebben. Baten en winsten worden slechts genomen voor zover zij op balansdatum zijn gerealiseerd. Verliezen en risico's die hun oorsprong vinden voor het einde van het begrotingsjaar, worden in acht genomen indien zij voor het opmaken van de jaarrekening bekend zijn geworden.

Personeelslasten worden toegerekend aan het boekjaar waarop ze betrekking hebben. Voor arbeidskostengerelateerde verplichtingen van een jaarlijks vergelijkbaar volume wordt geen voorziening getroffen of op andere wijze een verplichting opgenomen. De referentieperiode is dezelfde als die van de meerjarenraming, te weten vier jaar. Indien er sprake is van (eenmalige) schokeffecten (bijvoorbeeld door reorganisaties) dient wel een verplichting opgenomen te worden.

Balans

1. Vaste activa
2. Vlottende activa
3. Vaste passiva
4. Vlottende passiva

Ad 1. Vaste activa

➤ *Overige investeringen met economisch nut*

Deze materiële vaste activa zijn gewaardeerd tegen de verkrijgings- of vervaardigingsprijs. Specifieke investeringsbijdragen van derden worden op de desbetreffende investering in mindering gebracht; in die gevallen wordt op het saldo afgeschreven. Slijtende investeringen worden vanaf het moment van ingebruikneming lineair of, in een enkel geval, annuïtair afgeschreven in de verwachte gebruiksduur, waarbij rekening wordt gehouden met een eventuele restwaarde.

Bij de waardering wordt in voorkomende gevallen rekening gehouden met een bijzondere vermindering van de waarde, indien deze naar verwachting duurzaam is. In het begrotingsjaar heeft een dergelijke vermindering overigens niet plaatsgevonden.

Met uitzondering van de tijdelijke kantooruitbreiding worden de hiernavolgende afschrijvingstermijnen gehanteerd.

Afschrijvingstermijnen in jaren			
Bedrijfswagens	5	Bedrijfsgebouwen	40
Machines, apparaten en installaties	10	Wegen	40
Hoofdverdeelinrichting	20	Overige initiële investeringen	40
Renovatie 2002	20	Kunstwerken	60
Brandblusinstallatie	25	Tunnel en damwanden	60
Roltrappen	25	Asfalt	10
		Overig MVA	5

Ad 2. Vlottende activa

➤ *Vorderingen en overlopende activa*

De vorderingen worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

➤ *Liquide middelen en overlopende posten*

Deze activa worden tegen nominale waarde opgenomen en zijn direct opeisbaar.

Ad 3. Vaste passiva

➤ *Voorzieningen*

De onderhoudsregulatievoorziening steelt op een meerjarenraming van het uit te voeren groot onderhoud aan de kapitaalgoederen, waarin rekening is gehouden met de kwaliteitseisen die geformuleerd zijn. In de paragraaf onderhoud kapitaalgoederen die is opgenomen in het jaarverslag is het beleid ter zake nader uiteengezet.

➤ *Vaste schulden*

Vaste schulden worden gewaardeerd tegen de nominale waarde. De vaste schulden hebben een rentetypische looptijd van één jaar of langer.

Ad 4. Vlottende passiva

De vlottende passiva worden gewaardeerd tegen de nominale waarde.

3.2 Overzicht van baten en lasten

Programma: exploitatie tunnel, tolplein, wegen, riolering, water, groen en gebouwen c.a.

Omschrijving	Rekening 2018	Begroting 2019	Rekening 2019	Vershil
Programma lasten				
Salariskosten eigen personeel	604	632	645	-13
Personeel derden	242	190	350	-160
Overige personeelskosten		6	0	6
Bedrijfsvoering	140	137	152	-15
Tolgeldverwerking	47	43	56	-13
Controle en advies	26	30	20	10
Vast onderhoud	439	360	357	3
Kapitaallasten	5.103	5.748	5.443	305
Totaal p rogrammalasten	6.600	7.146	7.023	123
Programma baten				
Tolopbrengsten	7.793	7.637	8.008	371
Overige tolvergoedingen	586	150	35	-115
Bijdrage garanten	775	775	775	0
Rentebaten	0	0	0	0
Overige opbrengsten	124	85	106	21
Totaal p rogrammabaten	9.279	8.647	8.924	277
Programma lasten	6.600	7.146	7.023	123
Programma baten	9.279	8.647	8.924	277
Gerealiseerd totaal saldo van baten en lasten	2.679	1.501	1.901	400
Overhead	659	537	802	-265
Bestuurskosten	15	15	18	-3
Onvoorzien	0	0	0	0
Vennootschapsbelasting	0	0	0	0
Mutaties reserve	0	0	0	0
Gerealiseerd resultaat	2.004	949	1.082	133
(Bedragen x € 1.000,-)				

3.2.1 Toelichting op het overzicht van baten en lasten

Lasten

Salariskosten eigen personeel

Extra inzet op het tolplein alsmede het overeenkomen van een arbeidsvoorwaardenregeling ligt ten grondslag aan deze overschrijding.

Personeel derden

De overschrijding van deze post wordt voornamelijk veroorzaakt door langdurig ziekteverzuim van eigen personeel alsook door de noodzakelijke extra inzet op het tolplein a.g.v. van toenemende verkeersdruk.

Overige personeelskosten

De lasten die hier werden verantwoord zijn verantwoord bij overheadkosten.

Tolgeldverwerking

Deze post is overschreden a.g.v. de toenemende kosten die het betalingsverkeer met zich mee brengt.

Bedrijfsvoering

De aankoop van telecards is debet aan de overschrijding van deze post. De belangstelling voor de telecard is nog steeds boven verwachting. Maandelijks worden er ca. 300 stuks uitgegeven.

Controle en advies

De lagere kosten in het primaire proces komen voort uit het gegeven dat een aantal verleende adviezen als overheadkosten zijn geboekt.

Kapitaallasten

Na overleg met de accountant is de afschrijvingsperiode voor de bijdrage aan de fly-over op 10 jaar gesteld. In de raming werd nog uitgegaan van 5 jaar waardoor de afschrijvingslasten € 300.000,- lager uitvallen.

Gerealiseerde kosten overhead

Overschrijding wordt veroorzaakt door niet structurele kosten voor:

- advies in het kader van de naleving van de AVG waarvoor tevens extra menskracht is ingehuurd;
- juridisch advies met betrekking tot de implementatie van de Wnra.

Daarnaast worden de begrote structurele kosten overschreden door:

- het aantrekken van een adjunct-directeur welke niet is begroot;
- ondersteuning van de stafmedewerker met 0,67 fte; eveneens niet begroot.

In de begroting 2020 e.v. is rekening gehouden met een toename van deze structurele kosten.

Baten

Een hoger verkeersaanbod dan verwacht ligt in hoofdzaak ten grondslag aan de hogere baten dan begroot.

Tolopbrengsten

In het verantwoordingsjaar zijn er ruim 4.416.000 motorvoertuigen geteld. Dit is 5% meer dan begroot waardoor de tolopbrengsten € 373.000,- hoger uitvallen dan begroot.

	Tolopbrengsten t.o.v. de begroting					Analyse naar voertuigen		
	€ 1,45	€ 2,00	€ 3,80	€ 5,00	Totaal	P. auto's	V. auto's	Totaal
Begroot	€ 4.302	€ 1.677	€ 1.047	€ 609	€ 7.635	€ 5.979	€ 1.656	€ 7.635
Gerealiseerd	€ 4.526	€ 1.771	€ 1.060	€ 652	€ 8.008	€ 6.297	€ 1.712	€ 8.008
Verschil	<u>€ 223</u>	<u>€ 94</u>	<u>€ 12</u>	<u>€ 44</u>	<u>€ 373</u>	<u>€ 317</u>	<u>€ 56</u>	<u>€ 373</u>

(Bedragen x € 1.000,-)

Overige tovergoedingen

Voor onderhoudswerkzaamheden in de Heinenoordtunnel, aan de Haringvlietbrug en aan Rijksweg A29 heeft Rijkswaterstaat minder dan verwacht een beroep gedaan op het openstellen van de Kiltunnel waardoor het resultaat op deze post lager is dan begroot.

Overige opbrengsten

Op deze post worden voornamelijk administratiekosten grootverbruikers, vrijval telecards en opbrengst lichtmastreclame verantwoord. De extra opbrengst komt voornamelijk voort uit de vrijval telecards en uit het toegenomen aantal vaste klanten die maandelijks administratievergoeding verschuldigd zijn.

3.3 Overzicht van incidentele baten en lasten

In 2019 is in totaal voor € 13.200,- ontvangen voor verhuur van een perceelgrond, reclameposities en opstalrechten.

3.4 Overzicht aanwendungen onvoorziën

Er hebben geen aanwendungen plaatsgevonden in het verantwoordingsjaar.

3.5 Overzicht van structurele mutaties in de reserve

Er zijn geen andere structurele mutaties in de reserve dan de storting van het gerealiseerd jaarresultaat van het voorgaande boekjaar.

3.6 Rechtmatigheidsanalyse

Er heeft aan lasten exclusief overhead een overschrijding plaats gevonden van € 154.000,-. In de bestuursvergadering van 4 oktober 2019 werd een overschrijding van € 160.000,- aangekondigd.

Aan overheadkosten werd in deze zelfde bestuursvergadering een verwachte overschrijding van € 289.000,- gemeld. In werkelijkheid is deze overschrijding € 296.000,-.

Het exploitatieresultaat van € 1.089.000,- is uiteindelijk € 153.000,- hoger dan in de bestuursvergadering is aangekondigd.

3.7

Wet normering topinkomens

Op 1 januari 2013 is de Wet normering topinkomens (WNT in werking getreden. De WNT is van toepassing op de Gemeenschappelijke Regeling Wegschap Tunnel Dordtse Kil. Het voor de Gemeenschappelijke Regeling individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum is in 2019 € 194.000,- (het algemene bezoldigingsmaximum).

In het kader van de WNT moet de bezoldiging van topfunctionarissen gepubliceerd en verantwoord worden in de jaarrekening. Naast de hieronder vermelde topfunctionarissen zijn er geen overige functionarissen met een dienstbetrekking die in 2019 een bezoldiging boven het individueel toepasselijke drempelbedrag hebben ontvangen.

2019 Bestuur		Beloning	W.G.deel SV- p remies	Belastbare kosten- vergoedingen	Voorzieningen betaalbaar op termijn
Provincie Zuid-Holland					
F. Vermeulen	Voorzitter Algemeen en Dagelijks Bestuur	-	-	-	-
Mw. J.N. Baljeu	Lid Algemeen Bestuur	-	-	-	-
R.A. Janssen	Plv. lid Algemeen Bestuur	-	-	-	-
Gemeente Dordrecht					
H. van der Linden	Lid Algemeen Bestuur	-	-	-	-
M.D. Bruggraaf	Lid Algemeen en Dagelijks Bestuur tevens plaatsvervangend voorzitter	-	-	-	-
Gemeente Hoeksche Waard					
H. van Waveren	v.a. 28-06-2019 lid Algemeen en Dagelijks Bestuur	-	-	-	-
P.J. van Leenen	v.a. 28-06-2019 lid Algemeen Bestuur	-	-	-	-

2018 Bestuur		Beloning	W.G.deel SV- p remies	Belastbare kosten- vergoedingen	Voorzieningen betaalbaar op termijn
Provincie Zuid-Holland					
F. Vermeulen	Voorzitter AB + DB	-	-	-	-
Mw. J.N. Baljeu	Algemeen Bestuur	-	-	-	-
R.A. Janssen	Plv. lid Algemeen Bestuur	-	-	-	-
Mw. A.W. Bom Lemstra	Plv. lid Algemeen Bestuur	-	-	-	-
Gemeente Dordrecht					
J. Mos	Algemeen en Dagelijks Bestuur	-	-	-	-
H. van der Linden	Algemeen Bestuur	-	-	-	-
M.D. Bruggraaf	Algemeen en Dagelijks Bestuur	-	-	-	-
Gemeente Binnenmaas					
H.L.A. v. Noort	Algemeen en Dagelijks Bestuur	-	-	-	-
H. van Etten	Algemeen Bestuur	-	-	-	-
Gemeente Strijen					
J.B. Waaijer	Algemeen en Dagelijks Bestuur	-	-	-	-
W.J.L.M. van Tilborg	Algemeen Bestuur	-	-	-	-

2019		2018	
Funcțiegegevens	A.J. Bras Directeur	bedragen x € 1	A.J. Bras Directeur
Aanvang en einde functie vervulling in 2019	vanaf 1-1-2013	Aanvang en einde functie vervulling in 2018	vanaf 1-1-2013
Deeltijdfactor in fte	1,0	Deeltijdfactor in fte	1,0
Gewezen topfunctionaris?	nee	Gewezen topfunctionaris?	nee
(Fictieve) dienstbetrekking?	ja	(Fictieve) dienstbetrekking?	ja
Bezoldiging		Bezoldiging	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 113.303	Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 111.271
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 18.299	Beloningen betaalbaar op termijn	€ 17.203
<i>Subtotaal</i>	€ 131.602	<i>Subtotaal</i>	€ 128.474
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 194.000	Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 189.000
-/- Onverschuldigd betaald bedrag	n.v.t.	-/- Onverschuldigd betaald bedrag	n.v.t.
Totale bezoldiging	€ 131.602	Totale bezoldiging	€ 128.474
Reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	n.v.t.	Reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	n.v.t.
<small>(bedragen x € 1.-)</small>		<small>(bedragen x € 1.-)</small>	

3.8

Balans per 31 december

Omschrijving	2019		2018	
	Debet	Credit	Debet	Credit
Bijdrage aan activa in eigendom van derden	2.700		3.000	
Immateriële vaste activa	2.700		3.000	
Investeringen met een economisch nut	15.477		18.815	
Materiële vaste activa	15.477		18.815	
Vorderingen op openbare lichamen	259		133	
Overige vorderingen	254		233	
Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	2.349		2.477	
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	2.861		2.843	
Overige nog te ontvangen bedragen en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen.	30		24	
Overlopende activa	30		24	
Banksaldi	94		204	
Kassaldi	11		11	
Liquide middelen	105		215	
Algemene reserve		1.854		-150
Gerealiseerd resultaat		1.082		2.004
Eigen vermogen		2.936		1.854
Egalisatievoorzieningen		325		670
Voorziening		325		670
Onderhandse leningen van:				
- binnenlandse pensioenfondsen en verzekeringsinstellingen		0		0 *
- binnenlandse banken en overige financiële instellingen		16.195		20.787
Waarborgsommen		357		340
Vaste schulden met een rentetypische looptijd van één jaar of langer		16.552		21.127
Overige schulden		83		145
Netto vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar		83		145
Vooruit ontvangen bedragen Europa		0		0
Vooruit ontvangen bedragen Rijk		0		0
Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van de volgende begrotingsjaren komen		799		758
Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgende begrotingsjaar tot betaling komen		477		344
Totaal overlopende passiva		1.277		1.102
Totaal balans	21.174	21.174	24.898	24.898

(Bedragen x € 1.000,-)

* Abusievelijk is er in de jaarrekening 2018 een bedrag ad. € 300.000 verantwoord onder de post 'Binnenlandse pensioenfondsen en verzekeringsinstellingen'. Betreffend bedrag had verantwoord moeten worden onder de post 'Binnenlandse banken en overige financiële instellingen'. Dit betreft classificatie en is hersteld in de jaarrekening 2019.

3.8.1 Toelichting op de balans

Vaste activa

Het verloop van de activa is in onderstaande tabel weergegeven.

	Materieel vaste activa (MVA)							Totaal	Immaterieel vaste activa (IMA)	Bijdrage in activa van derden
	Gronden en terreinen	Woonruimten	Gebouwen	GMW-werken	Vervoer-middelen	Machines, apparaten en installaties	Overige MVA			
Aanschafwaarde	0	0	0	64.348	50	14.394	0	78.792		3.000
Totaal afschrijvingen tot en met 2018	0	0	0	-47.784	-10	-12.183	0	-59.977		0
Boekwaarde ultimo 2018	0	0	0	16.565	40	2.211	0	18.815		3.000
Nieuwe investeringen 2019			115	362	0	889	0	1.366		0
Afschrijvingen in 2019	0	0	0	-3.372	-10	-1.323	0	-4.704		-300
Boekwaarde ultimo 2019	0	0	115	13.555	30	1.777	0	15.477		2.700

(Bedragen x € 1.000,-)

Schatkistbankieren

Bepaald is dat alle overtollige middelen in de schatkist dienen te worden aangehouden. Wel is er sprake van een drempelbedrag dat buiten de schatkist gehouden mag worden. Bij de Kiltunnel is dit drempelbedrag € 250.000. Het afromen van gelden boven het drempelbedrag is een automatisch proces.

	Middelen buiten de schatkist 2019			
	31-mrt	30-jun	30-sep	31-dec
Op dagbasis buiten 's Rijks-schatkist gehouden middelen	€ 250.038	€ 318.914	€ 251.027	€ 94.293
Drempelbedrag	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000
Ruimte onder drempelbedrag				€ 155.707
Overschrijding van het drempelbedrag	€ 38	€ 68.914	€ 1.027	

Algemene reserve

Onderstaand overzicht toont de stand van de algemene reserve. Er hebben in 2019 geen andere mutaties in de reserve plaatsgevonden dan de toevoeging van het resultaat 2018.

Omvang algemene reserve ultimo 2019	
Omvang reserve op 1-1-2019	€ -149.891
Toevoeging resultaat 2018	€ 2.004.210
Onttrekkingen 2019	€ -
Omvang reserve op 31-12-2019	€ 1.854.319

Onderhoudsvoorziening

In totaal is in 2019 € 383.000,- uit de onderhoudsvoorziening aangewend en is € 38.500,- aan deze voorziening toegevoegd.

Mutaties onderhoudsvoorziening	
Omschrijving	Bedrag
Onderzoeken en ingenieursdiensten ter voorbereiding op renovatie	€ -314
Verkeerssignalering	€ -41
Injecteren lekkage	€ -17
Uitbreiding C 2000 OHD kanaal	€ -11
Totaal aan aanwendungen	€ -383
Omvang per 01-01-2019	€ 670
Dotatie 2019	€ 39
Aanwendungen 2019	€ -383
Omvang per 31-12-2019	€ 325

(Bedragen x € 1.000,-)

Langlopende schulden

De mutatie in de leningportefeuille is volgens onderstaande tabel.

De toegerekende rentelast 2019 bedroeg € 439.000,-

Omvang leningportefeuille		Onderverdeling leningportefeuille	
Mutaties	Bedragen	Verstrekkers	Omvang 31-12-2019
Omvang per 1 januari 2019	€ 20.787.008	Pensioenfondsen en verzekeringsinstellingen	€ -
Aflossingen 2019	€ -4.591.844	Binnenlandse banken	€ 16.195.164
Nieuwe leningen	€ -		
Omvang per 31 december	€ 16.195.164	Totaal	€ 16.195.164

Naast bovenstaande leningen is er een bedrag verantwoord van € 360.000,-. Dit zijn waarborgen van grootverbruikers vermeerderd met het statiegeld van de uitgegeven telecards. Het statiegeld van de telecards die de afgelopen zes jaren niet meer zijn gebruikt is in zijn geheel vrijgevallen.

Vlottende passiva

De vlottende passiva bestaan uit overige schulden ad € 83.000,-. Deze bestaan geheel uit crediteuren.

Overlopende passiva

Deze post is samengesteld volgens onderstaande tabel.

Overlopende passiva	
<u>Vooruit ontvangen bedragen</u>	
Saldo telecards	€ 789
Overige vooruit ontvangen bedragen	€ -
Totaal vooruit ontvangen bedragen	€ 789
<u>Nog te betalen bedragen</u>	
Nog te betalen rente over langlopende schulden	€ 169
Overige nog te betalen bedragen	€ 160
Totaal nog te betalen bedragen	€ 329
<small>(Bedragen x € 1.000)</small>	

Telecards

De telecards die de afgelopen zes jaren niet meer zijn gebruikt, worden als verloren beschouwd. Dat wil zeggen dat deze naar verwachting niet meer worden ingeleverd.

Gezien de aard staan de statiegelden gepresenteerd onder de waarborgsommen van de vaste schulden. De samenhang van de vrijgevallen statiegelden en de kaartwaarden is in onderstaand overzicht gepresenteerd.

Uit de analyse van de telecards blijkt dat t.o.v. 2017 er 190 kaarten uit de tabel "niet meer gebruikt" door de kaarthouders wel opnieuw in gebruik zijn genomen. Hierdoor hebben er boekingen als lasten plaats gevonden.

Vrijval kaartwaarde		Vrijval statiegeld		Totale statiegeld + waarde
Omvang waarde t.e.m. 31-12-2013	€ 137.476	Omvang statiegeld t.e.m. 31-12-2013	€ 92.697	€ 230.173
Vrijval tot en met 2018	€ 126.015	Vrijval tot en met 2018	€ 85.017	€ 211.032
"Vrijval" in jaarrekening 2019	€ 11.461	Vrijval in jaarrekening 2019	€ 7.680	€ 19.141

Niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen

VPB-plicht (Vennootschapsbelasting)

In 2017 is er overeenstemming bereikt met de belastingdienst dat de Kiltunnel tot en met 2021 niet vpb plichtig is. Voor het aflopen van de vaststellingsovereenkomst zal tijdig contact worden opgenomen met de belastingdienst hieromtrent.

Bouwteam renovatie

Met de aannemingscombinatie Mourik/Dynniq is een overeenkomst gesloten met een omvang van 1 mln. voor het ontwerpen van de projectspecificatie Renovatie Kiltunnel.

Financieringsovereenkomst

Per 01-01-2019 is met de BNG Bank een nieuwe financieringsovereenkomst gesloten met een kredietlimiet in rekening-courant van € 100.000,

Financiële verplichtingen in toekomstige jaren

Voor de financiering van de renovatie zijn 5 leningen overeengekomen met een gezamenlijke omvang van € 28,5 mln. De eerste storting zal in 2021 plaats vinden.

Financiële verplichtingen intoekomstige jaren				
Krediet verstrekker	Stortings- datum	Rente in %	Loop- tijd	Hoofdsom
				<u>28.500.000</u>
N.V. BNG	31-03-2021	0,664	6	4.000.000
NWB	30-06-2021	0,835	7	6.000.000
NWB	20-12-2021	0,835	8	8.000.000
N.V. BNG	31-03-2022	0,708	5	2.500.000
N.V. BNG	31-03-2022	1,054	8	8.000.000

(Bedragen in €)

3.9

Taakvelden

Hierbij wordt een zestal taakvelden onderscheiden zoals hieronder in de tabel aangegeven.

Taakveld 0.8 Overige baten en lasten betreft o.m. verhuur van reclameposities.

Taakvelden	Realisatie	
	Lasten	Baten
0. Bestuuren ondersteuning		
0.1 Bestuur	€ 18	
0.4 Overhead	€ 802	
0.5 Treasury	€ 439	
0.8 Overige baten en lasten		€ 13
2. Verkeer, vervoer en waterstaat		
2.1 Verkeer en vervoer	€ 6.584	€ 8.911
Totalen	<u>€ 7.842</u>	<u>€ 8.924</u>
0.11 Resultaat van de rekening van baten en lasten	<u>€ 1.082</u>	

(Bedragen x € 1.000,-)

3.10

EMU-Saldo

		EMU-Saldo			
		2019	2019	2020	2021
Omschrijving		Volgens begroting 2019	Volgens jaarrekening 2019	Volgens begroting 2020	Volgens meerjarenraming in begroting 2020
1	Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	€ 949	€ 1.082	€ 4.659	€ 5.758
2	Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	€ 5.304	€ 5.004	€ 2.303	€ 621
3	Bruto dotaties aan de post voorzieningen ten laste van de exploitatie	€ 39	€ 39	€ 39	€ 39
4	Investerings in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	€ -	€ 1.035		
5	Baten uit bijdragen van andere overheden, de Europese Unie en overigen, die niet op de exploitatie zijn verantwoord en niet al in mindering zijn gebracht bij post 4	€ -		€ -	
6	Desinvesteringen in (im)materiële vaste activa: Baten uit desinvesteringen in (im)materiële vaste activa (tegen verkoopprijs), voor zover niet op exploitatie verantwoord	€ -		€ -	
7	Aankoop van grond en de uitgaven aan bouw-, woonrijp maken e.d. (alleen transacties met derden die niet op de exploitatie staan)	€ -		€ -	
8	Baten bouwgrondexploitatie: Baten voorzover transacties niet op exploitatie verantwoord	€ -		€ -	
9	Lasten op balanspost Voorzieningen voorzover deze transacties met derden betreffen.	€ -		€ -	
10	Lasten ivm transacties met derden, die niet via de onder post 1 genoemde exploitatie lopen, maar rechtstreeks ten laste van de reserves (inclusief fondsen en dergelijke) worden gebracht en die nog niet vallen onder één van bovenstaande posten	€ -		€ -	
11	Verkoop van effecten:				
a	Gaat u effecten verkopen? (ja/nee)	<input type="checkbox"/> Neen	<input type="checkbox"/> Neen	<input type="checkbox"/> Neen	<input type="checkbox"/> Neen
b	Zo ja wat is bij verkoop de verwachte boekwinst op de exploitatie?	€ -	€ -	€ -	€ -
Berekend EMU-Saldo		€ 6.292	€ 7.160	€ 8.036	€ 6.418

(Bedragen x € 1.000,-)

3.11 Situatie na balansdatum

Inleiding

Het COVID-19 (Corona) virus heeft gevolgen voor de financiële situatie van 2020 en eventueel verdere jaren. Dit is dan ook een te vermelden gebeurtenis na balansdatum die overigens niets zegt over de situatie op balansdatum. Omdat de financiële effecten onzeker (maar materieel) kunnen zijn, moet deze gebeurtenis worden toegelicht in de toelichting bij de jaarrekening 2019.

Verkeer en opbrengsten

Op woensdag 11 maart was de eerste significante afname van de verkeersdruk zichtbaar. Vanaf 11 maart tot en met 24 maart zijn er 60.000 motorvoertuigen minder geteld dan waar in de raming vanuit was gegaan. Dit komt overeen met een verminderde opbrengst van € 110.000,-. Na de door de ministers afgekondigde maatregelen op maandag 23 maart is de verkeersdruk en daarmee ook de tolopbrengsten gehalveerd.

Begroting 2020

Ongewis is hoe lang deze situatie met verminderde verkeersdruk met 50% zich voortzet. In de begroting 2020 is uitgegaan van een opbrengst uit tolgelden van € 7,5 mln. Indien de coronacrisis in de huidige vorm een half jaar duurt tot grofweg halverwege september en het verkeer dus rond de 50% blijft schommelen dan loopt de Kiltunnel dus € 1,85 mln (-25%) aan tolgeld mis. In dit scenario zou het begrote resultaat niet op € 3,7 mln uitkomen maar op € 1,85 mln. Oorspronkelijk was een fors positief jaarresultaat verwacht in 2020 omdat enkele grote leningen zijn afgelost waardoor de rentelasten voor het eerst fors gedaald zijn. Een voordeel hiervan is dat in 2020 een dergelijke forse tegenvaller grotendeels of helemaal opgevangen kan worden door de exploitatie.

Continuïteit

De gemiste tolopbrengsten kunnen dus geheel of grotendeels opgevangen worden in het jaarresultaat van 2020. Mocht dit niet voldoende zijn dan heeft de Kiltunnel nog een positief eigen vermogen en in uiterste nood staan de deelnemers provincie Zuid-Holland en de gemeenten Dordrecht en de Hoeksche Waard financieel garant conform de GR-regeling.

Renovatie

Op dit moment zijn er nog teveel onzekerheden om te bepalen wat de financiële impact is op het financieringsplan voor de renovatie.

4 Controleverklaring accountant

Deloitte.

Deloitte Accountants B.V.
Wilhelminakade 1
3072 AP Rotterdam
Postbus 2031
3000 CA Rotterdam
Nederland

Tel: 088 288 2888
Fax: 088 288 9830
www.deloitte.nl

Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan Gemeenschappelijke Regeling Wegschap Tunnel Dordtse Kil

VERKLARING OVER DE IN DE JAARSTUKKEN OPGENOMEN JAARREKENING 2019

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2019 van Gemeenschappelijke Regeling Wegschap Tunnel Dordtse Kil te Dordrecht gecontroleerd.

Naar ons oordeel:

- Geeft de in de jaarstukken opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van zowel de baten en lasten over 2019 als van de activa en passiva van Gemeenschappelijke Regeling Wegschap Tunnel Dordtse Kil op 31 december 2019 in overeenstemming met het Besluit begroting en verantwoording provincie en gemeenten (BBV).
- Zijn de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties over 2019 in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand gekomen in overeenstemming met de begroting en met de in de relevante wet- en regelgeving opgenomen bepalingen, waaronder verordeningen van de Gemeenschappelijke Regeling, zoals opgenomen in het controleprotocol.

De jaarrekening bestaat uit:

- Het overzicht van baten en lasten over 2019.
- De balans per 31 december 2019.
- De toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.
- De bijlage met het overzicht van de gerealiseerde baten en lasten per taakveld.

De basis voor ons oordeel

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens het Nederlands recht, waaronder ook: de Nederlandse controlestandaarden, het Besluit accountantscontrole decentrale overheden (Bado), het controleprotocol dat is vastgesteld door het algemeen bestuur op 28 juni 2019 en het Controleprotocol WNT 2019. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening'.

Wij zijn onafhankelijk van Gemeenschappelijke Regeling Wegschap Tunnel Dordtse Kil zoals vereist in de Wet toezicht accountantsorganisaties (Wta), de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

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

Paragraaf ter benadrukking van de impact van COVID-19

Het coronavirus heeft ook invloed Het Wegschap Tunnel Dordtse Kil. Wij wijzen in dit kader op de tekst die is opgenomen onder de "situatie na balansdatum" in de toelichting op de jaarrekening (pagina 52), waarin het bestuur de mogelijke invloed en gevolgen van het coronavirus (COVID-19) op de organisatie en op de omgeving waarin de gemeenschappelijke regeling opereert heeft beschreven, alsmede de genomen en geplande maatregelen om met deze gebeurtenissen en omstandigheden om te gaan. Het bestuur geeft aan dat er onzekerheden bestaan en dat het daarom op dit moment redelijkerwijs niet goed mogelijk is om de toekomstige effecten op de financiële resultaten en de financiële positie van Het Wegschap Tunnel Dordtse Kil in te schatten. Naar verwachting zijn er veel financiële gevolgen voor een groot aantal beleidsterreinen van de begroting 2020 en mogelijk voor de jaren daarna. Ons oordeel bij de jaarrekening 2019 is niet aangepast met betrekking tot deze aangelegenheid.

Naleving anticumulatiebepaling WNT niet gecontroleerd

In overeenstemming met het Controleprotocol WNT 2019 hebben wij de anticumulatiebepaling, bedoeld in artikel 1.6a WNT en artikel 5, lid 1, sub j Uitvoeringsregeling WNT, niet gecontroleerd. Dit betekent dat wij niet hebben gecontroleerd of er al dan niet sprake is van een normoverschrijding door een leidinggevende topfunctionaris vanwege eventuele dienstbetrekkingen als leidinggevende topfunctionaris bij andere WNT-plichtige instellingen, en evenmin of de in dit kader vereiste toelichting juist en/of volledig is.

Materialiteit

Op basis van onze professionele oordeelsvorming hebben wij de materialiteit voor de jaarrekening als geheel bepaald op € 70.230, waarbij de bij onze controle toegepaste goedkeuringstolerantie voor fouten 1% en die voor onzekerheden 3% bedraagt van de totale lasten, inclusief toevoegingen aan reserves, zoals voorgeschreven in artikel 2 lid 1 BADO en het controleprotocol dat is vastgesteld met bestuursbesluit d.d. 28 juni 2019.

Daarbij zijn voor de controle van de in de jaarrekening opgenomen WNT-informatie de materialiteitsvoorschriften gehanteerd zoals vastgelegd in het Controleprotocol WNT 2019. Wij houden ook rekening met afwijkingen en/of mogelijke afwijkingen die naar onze mening voor de gebruikers van de jaarrekening om kwalitatieve redenen materieel zijn, zoals ook bedoeld in artikel 3 Bado.

Wij zijn met het algemeen bestuur overeengekomen dat wij aan het algemeen bestuur tijdens onze controle geconstateerde afwijkingen boven de € 70.230 rapporteren, alsmede kleinere afwijkingen die naar onze mening om kwalitatieve redenen relevant zijn.

VERKLARING OVER DE IN DE JAARSTUKKEN OPGENOMEN ANDERE INFORMATIE

Naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij, omvatten de jaarstukken andere informatie, die bestaat uit:

- Het jaarverslag, waaronder de programmaverantwoording en de paragrafen.
- Het directieverslag.
- De bijlagen.

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat.

Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

Het dagelijks bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het jaarverslag in overeenstemming met het BBV.

BESCHRIJVING VAN VERANTWOORDELIJKHEDEN MET BETREKKING TOT DE JAARREKENING

Verantwoordelijkheden van het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur voor de jaarrekening

Het dagelijks bestuur is verantwoordelijk voor het opmaken en getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met het BBV. Het dagelijks bestuur is ook verantwoordelijk voor het rechtmatig tot stand komen van de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties, in overeenstemming met de begroting en met de in de relevante wet- en regelgeving opgenomen bepalingen, waaronder verordeningen van de gemeenschappelijke regeling, zoals opgenomen in het normenkader.

In dit kader is het dagelijks bestuur tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing als het dagelijks bestuur noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening en de naleving van die relevante wet- en regelgeving mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet het dagelijks bestuur afwegen of de financiële positie voldoende is om de gemeenschappelijke regeling in staat te stellen de risico's vanuit de reguliere bedrijfsvoering financieel op te vangen. Het dagelijks bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor er gereede twijfel zou kunnen bestaan over de vraag of de risico's kunnen worden opgevangen, toelichten in de jaarrekening.

Het algemeen bestuur is verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van de gemeenschappelijke regeling.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze controle is uitgevoerd met een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid, waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle materiële fouten en fraude ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fouten of fraude en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel-kritisch uitgevoerd, en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast, in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, het Bado, het controleprotocol dat is vastgesteld door het algemeen bestuur op 28 juni 2019, het controleprotocol WNT 2019, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- Het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude dan wel het niet rechtmatig tot stand komen van baten en lasten alsmede de balansmutaties en het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing.
- Het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle, met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de gemeenschappelijke regeling. Het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving, de gebruikte financiële rechtmatigheidscriteria en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door het dagelijks bestuur en de toelichtingen daarbij die in de jaarrekening zijn opgenomen.
- Het vaststellen dat de door het dagelijks bestuur gehanteerde afweging dat de gemeenschappelijke regeling in staat is de risico's vanuit de reguliere bedrijfsvoering financieel op te vangen aanvaardbaar is. Tevens het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor er gerede twijfel zou kunnen bestaan of de gemeenschappelijke regeling haar financiële risico's kan opvangen. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om in onze controleverklaring aandacht te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat een organisatie haar continuïteit niet langer kan handhaven.
- Het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen.
- Het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen en of de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand zijn gekomen.

Gegeven onze eindverantwoordelijkheid voor het oordeel zijn wij verantwoordelijk voor de controle van de jaarrekening van de gemeenschappelijke regeling, rekening houdend met de invloed daarop van de aard en de significantie van de activiteiten van uitvoeringsorganisaties ten behoeve van de gemeenschappelijke regeling. Op basis hiervan hebben wij de aard en omvang bepaald van de uit te voeren werkzaamheden ten aanzien van deze uitvoeringsorganisaties.

Wij communiceren met het algemeen bestuur onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

Rotterdam, 9 april 2020

Deloitte Accountants B.V.

Was getekend: J. van Koert MSc RA

5 Bijlagen

5.1 Staat van activa

Omschrijving activa	Term.	Oorspr. bedrag	Afschrijvingen in 2018	Totaal aan afschrijvingen t/m 2018	Boekwaarde 31-12-2018	Afschrijvingen in 2019	Boekwaarde 31-12-2019
Bijdrage aan activa derden							
Bijdrage Project N3 / A16	10	3.000.000	-	-	3.000.000	300.000	2.700.000
Totaal bijdrage aan activa in eigendom van derden		3.000.000	-	-	3.000.000	300.000	2.700.000
Gebouwen							
Tijdelijk kantoor	3	-	-	-	-	-	115.045
Totaal gebouwen		-	-	-	-	-	115.045
GWW-werken							
Elementen + damwand	60	11.221.186	95.710	4.874.338	6.346.848	104.563	6.242.285
Tolplein	40	486.456	38.828	445.194	41.262	41.262	0
Verzekeringspremie	40	272.746	19.927	240.650	32.096	21.770	10.326
E. risico schade + court. enz.	40	616.720	45.058	544.145	72.575	49.225	23.349
Aandeel in de algemene kosten	40	369.911	27.026	326.377	43.534	29.526	14.008
Aandeel in de rente	40	2.250.517	164.423,05	1.985.659	264.858	179.632	85.226
grondaankopen en -onderzoek	40	1.957.225	142.995	1.726.577	230.648	156.222	74.426
Grondwerken, aanleg wegen excl kunstwerk	40	9.520.612	695.577,10	9.123.236	397.376	397.376	0
Kunstwerken	60	8.700.000	74.205,75	2.976.690	5.723.310	81.070	5.642.241
Afritten	40	20.349.203	1.486.715,32	17.951.095	2.398.108	1.624.236	773.871
Verplaatsen bronnen waterleiding bedrijf	40	803.364	58.693,87	708.690	94.674	64.123	30.551
Verzekeringspremie	40	330.184	24.123	291.276	38.908	26.355	12.553
Eigen risico schade + courtage	40	40.548	2.962	35.762	4.786	3.236	1.550
Aandeel in de algemene kosten	40	1.571.881	114.841,82	1.386.638	185.243	125.465	59.778
Aandeel in de rente	40	5.857.582	427.955,67	5.167.281	690.301	467.542	222.759
Engineering tunnel en tolplein (civiel)	40	-	-	-	-	-	362.228
Totaal GWW-werken		64.348.135	3.419.042	47.783.609	16.564.526	3.371.603	13.555.151
Vervoermiddelen							
FORT V-605-GR	5	24.710	24.710	4.942	19.768	4.942	14.826
MAZDA ND-802-V	5	25.045	25.045	5.009	20.036	5.009	15.027
Totaal vervoermiddelen		49.755	49.755	9.951	39.804	9.951	29.853
Installaties							
Elektro-technische installatie (incl tolapp.)	40	4.074.349	191.263	3.845.670	228.679	228.679	0
Renovatie tunnel	20	7.830.050	731.502	6.912.920	917.130	917.130	0
Project lekkage	20	90.660	4.533,00	87.186	3.474	3.474,00	0
Brandblusinstallatie	20	196.019	22.256,31	151.506	44.513	22.256,31	22.256
Overige projecten	20	449.536	22.476,80	398.896	50.640	22.476,80	28.163
Noodstroomvoorziening	20	300.000	15.000,00	108.750	191.250	15.000	176.250
Persleidingen (1e + 2e termijn) Gereed.	40	118.381	2.960	2.960	115.422	2.960	112.462
Vervanging airco	10	18.638	931	18.638	0	0	0
Brandmeldinstallatie	10	58.545	4.390	58.545	0	0	0
Led verlichting	10	135.607	13.561	116.396	19.211	13.561	5.651
Vervanging roltrappen etc	25	659.582	26.383	186.881	472.700	26.383	446.317
Vervanging Hoofdverdeelinrichting	20	102.543	5.127	37.172	65.371	5.127	60.244
Vernieuwen brandblusvoorziening	25	175.000	34.854	105.292	69.708	34.854	34.854
Opwaardeerstations update	10	175.000	28.681	146.319	28.681	28.681	0
Plafonds roltrappen	25	10.325	2.151	6.023	4.302	2.151	2.151
Tolinstallatie (nieuw in 2019)	5	-	-	-	-	-	215.969
Engineering tunnel en tolplein	20	-	-	-	-	-	672.709
Totaal machines, apparaten en installaties		14.394.235	1.106.068	12.183.154	2.211.080	1.322.733	1.777.025
Totaal afschrijvingen en boekwaarde							
Bijdrage aan activa van derden		3.000.000	-	-	3.000.000	300.000	2.700.000
Gebouwen		-	-	-	-	-	115.045
GWW-werken		64.348.135	3.419.042	47.783.609	16.564.526	3.371.603	13.555.151
Vervoermiddelen		49.755	49.755	9.951	39.804	9.951	29.853
Machines, apparaten en installaties		14.394.235	1.106.068	12.183.154	2.211.080	1.322.733	1.777.025
Totaal afschrijvingen/boekwaarde		81.792.125	4.574.865	59.976.714	21.815.411	5.004.287	18.177.075

(Bedragen in €)

5.2 Staat van leningen

Krediet verstrekker	Stortings- datum	Rente in %	Loop- tijd	Hoofdsom	Omvang lening p rimo 2019	Aflossing 2019	Rente 2019	Rente en aflossing	Omvang lening ultimo 2019
				50.000.000	20.787.008	4.591.844	498.440	5.090.284	16.195.164
N.V. BNG	02-09-2002	4,90	20	8.500.000	2.403.675	558.511	117.780	676.291	1.845.164
N.V. BNG	02-10-2006	4,10	15	3.500.000	933.333	233.333	38.267	271.600	700.000
N.V. BNG	01-07-2010	2,84	10	5.000.000	1.000.000	500.000	28.400	528.400	500.000
N.V. BNG	15-04-2011	3,655	10	7.000.000	2.100.000	700.000	76.755	776.755	1.400.000
N.V. BNG	03-10-2011	2,83	10	3.000.000	900.000	300.000	25.470	325.470	600.000
N.V. BNG	01-06-2012	2,31	10	4.000.000	1.600.000	400.000	36.960	436.960	1.200.000
N.V. BNG	22-07-2013	1,90	10	3.000.000	1.500.000	300.000	28.500	328.500	1.200.000
N.V. BNG	30-09-2013	2,20	10	7.000.000	3.500.000	700.000	77.000	777.000	2.800.000
N.V. BNG	01-09-2014	1,39	10	2.500.000	1.500.000	250.000	20.850	270.850	1.250.000
N.V. BNG	03-08-2015	1,695	10	2.500.000	1.750.000	250.000	29.663	279.663	1.500.000
NWB	15-08-2016	0,256	10	2.000.000	1.600.000	200.000	4.096	204.096	1.400.000
N.V. BNG	20-06-2018	0,735	10	2.000.000	2.000.000	200.000	14.700	214.700	1.800.000

(Bedragen in €)

6 Vaststelling

Het Dagelijks Bestuur	
Aldus behandeld in de vergadering van Dagelijks Bestuur van vrijdag 27 maart 2020	
De secretaris	De voorzitter
<hr/>	<hr/>
De heer Ir. M.M.K. Zuurmond	De heer F. Vermeulen

Het Algemeen Bestuur	
Aldus behandeld in de vergadering van het Algemeen Bestuur van vrijdag 26 juni 2020	
De secretaris	De voorzitter
<hr/>	<hr/>
De heer Ir. M.M.K. Zuurmond	De heer F. Vermeulen