



PMZ

Memo

Contactpersoon
Jeroen Moonen

Datum

Ons kenmerk
PMZ 385569

Pagina
1/1

Onderwerp
Disclaimer bij rapportages marktverkenning privaot

Doorkiesnummer
010 402 66 36

E-mail
jeroenmoonen@pmz-rws.nl

Uw kenmerk

-

Bijlagen

-

Geachte heer / mevrouw,

U heeft er voor gekozen een rapportage te downloaden die is opgesteld door één van de deelnemers aan de private marktverkenning van Project Mainportcorridor Zuid (PMZ). Wij maken u attent op het navolgende.

Deze rapportage is tot stand gekomen op verzoek van Projectdirectie PMZ in het kader van de private marktverkenning PMZ. De inhoud van de rapportage is de uitsluitende verantwoordelijkheid van de opsteller(s) ervan.

De inhoud van de rapportage is tot stand gekomen op basis van vragen en uitgangspunten die hiervoor door Projectdirectie PMZ zijn geformuleerd en die zijn terug te vinden in diverse met deze marktverkenning samenhangende documenten, waaronder de *Call for Expressions of Interest (CEI)* en het *Informatiedocument*. Deze documenten zijn eveneens beschikbaar gesteld op de website van PMZ: www.pnz-rws.nl. Deze rapportage kan inhoudelijk niet los worden gezien van eerdergenoemde marktverkenning en dient te worden gelezen in samenhang met bovengenoemde vragen en uitgangspunten.

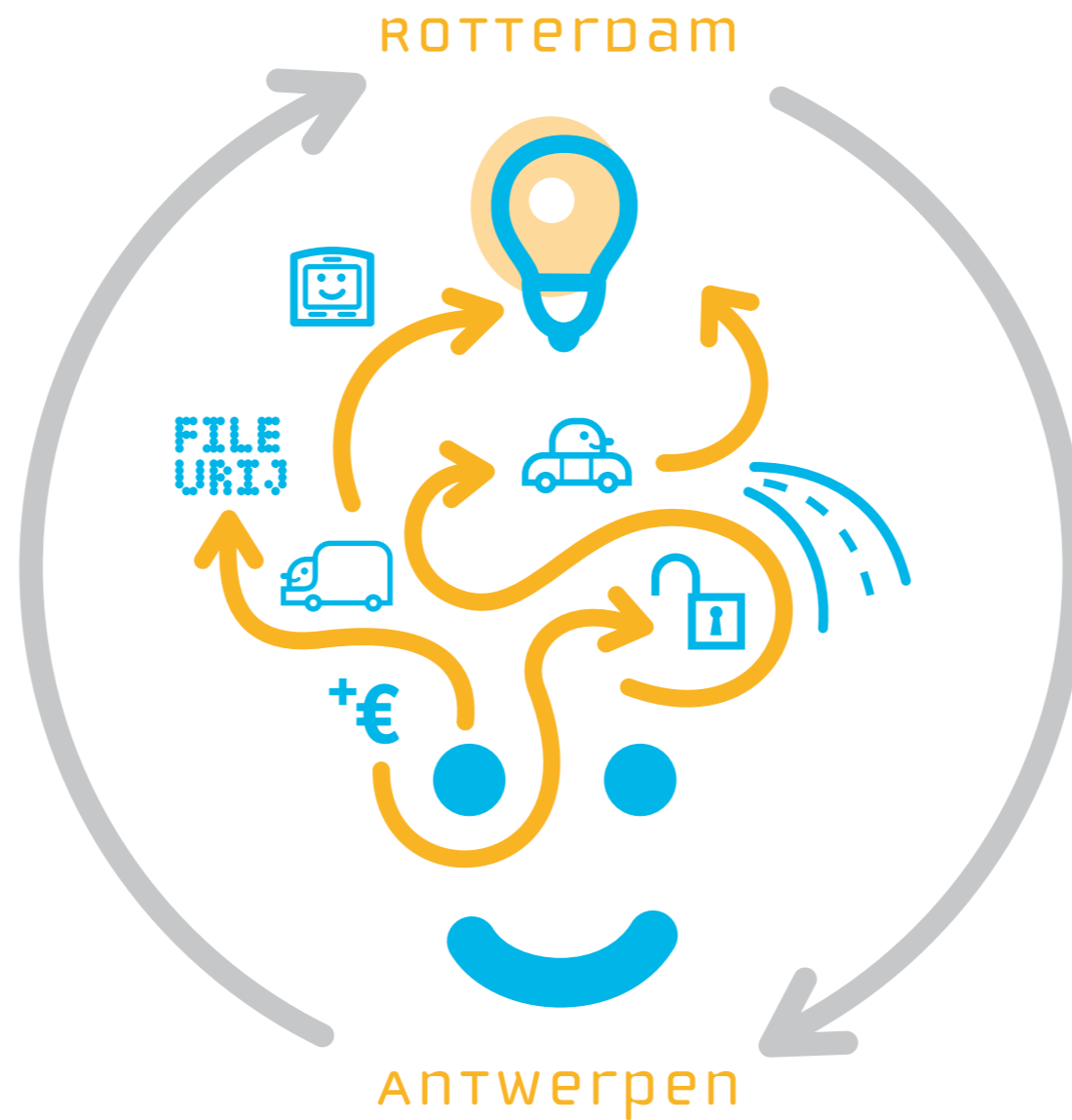
Met vriendelijke groet,

Projectdirectie PMZ

Projectdirectie PMZ

Postbus 556
3000 AN Rotterdam
Boompjes 200
3011 XD Rotterdam

Telefoon (010) 402 66 36
Telefax (010) 402 60 08
info@pmz-rws.nl
www.pnz-rws.nl

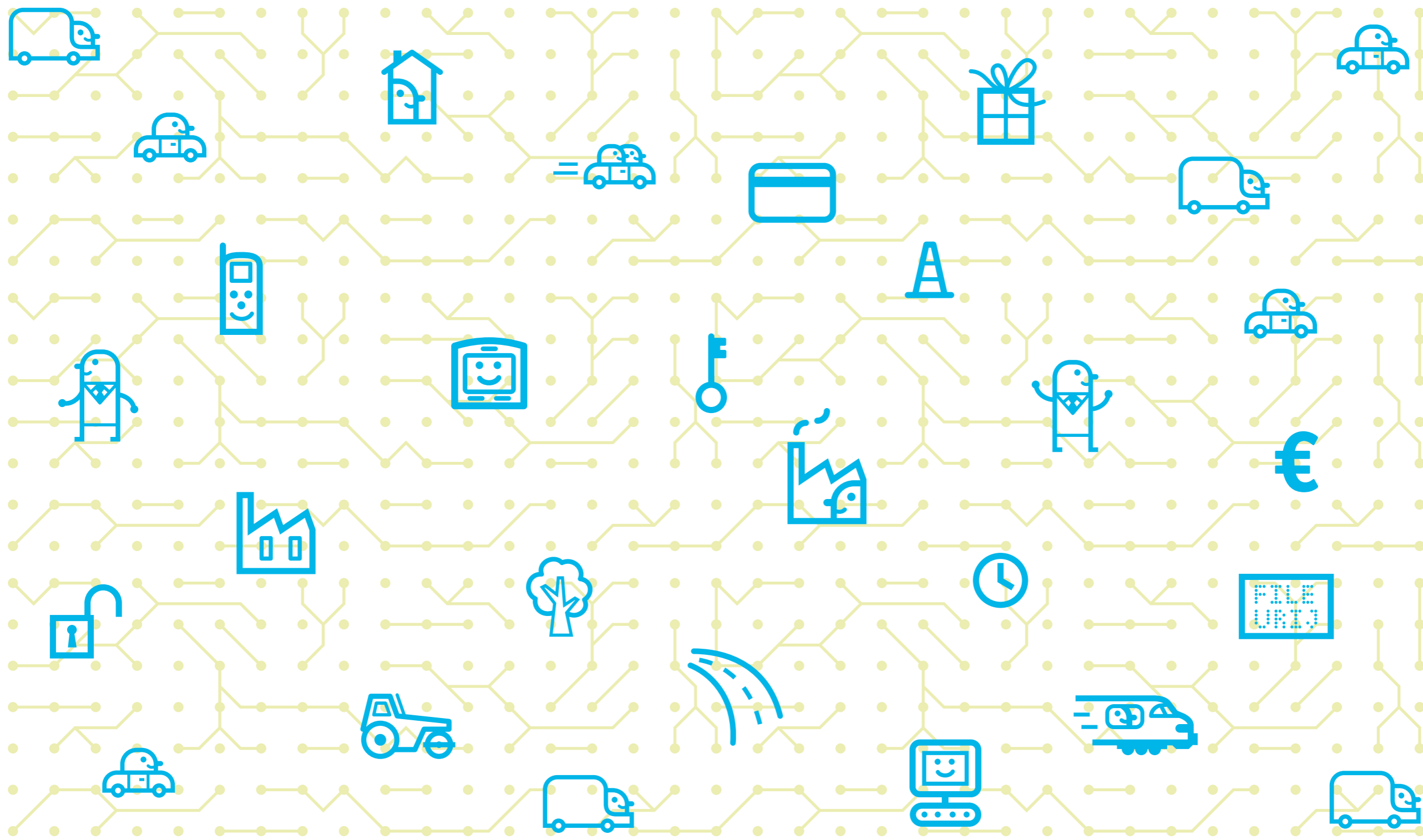


DOORSTROMING DOOR STURING

PROJECT MAINPORTCORRIDOR ZUID

TRAFFIC PARTNERS

OKTOBER 2007



■ **BESTE LEZER**

Een uitdaging om de bereikbaarheid en de leefbaarheid tussen Rotterdam en Antwerpen te garanderen konden wij niet laten liggen. Vol enthousiasme hebben wij aan deze private marktverkenning gewerkt en zijn trots op het resultaat.

Wij hebben niet de gebruikelijke weg gevolgd en hebben gezamenlijk met ondernemers vanuit diverse invalshoeken naar de problematiek gekeken. Bij het ontwikkelen van de oplossingen hebben we ons laten inspireren door het gedrag van mensen, technologische innovaties en ons niet laten remmen door de angst om heilige huisjes met voeten te treden. De ambitie van de vraagstelling van de projectorganisatie PMZ laat dit niet toe. U zult verbaasd zijn over de simpelheid van oplossingen voor de corridor en denk tijdens het lezen ook af en toe aan de rest van Nederland. Hier is echter wel een open instelling vereist die inziet dat de huidige benadering van bereikbaarheid en leefbaarheid niet toereikend is. Nu niet en niet in de toekomst; een systeemwijziging is onontkoombaar. In deze rapportage beschrijven wij deze systeemwijziging die wij “Doorstroming door sturing” hebben genoemd. Tevens laten wij u hiervan de effecten zien; een leefbare en bereikbare corridor voor nu en in de toekomst. Wij danken de Projectorganisatie PMZ voor het organiseren van deze kans voor de corridor en de plezierige samenwerking. Wij staan klaar om de plannen uit de voorliggende rapportage gezamenlijk uit te voeren.

Veel leesplezier! TRAffic Partners



“Het gedrag van de mensen verandert toch niet.”



“Jullie zullen wel moeten!”



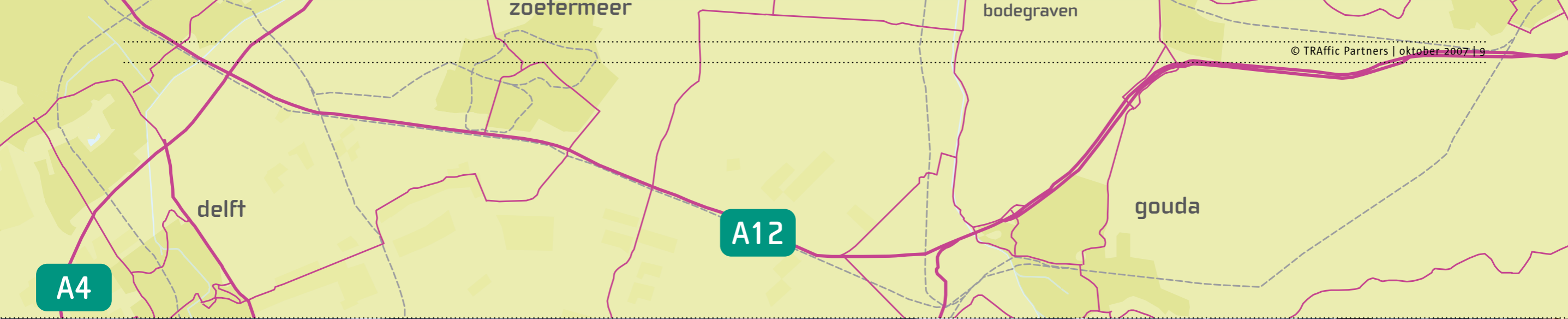
■ INHOUD

1. De Mainportcorridor Zuid	8	4. Vervolgproces – Ontwikkelingsproces	40
1.1 Bereikbaarheid als economisch goed	12	4.1 Publiek/publiek contract	41
1.2 De Corridor als logistiek systeem	13	4.2 Partner selectiefase	41
		4.3 Definitiefase	42
2. Het Concept: “Doorstroming door Sturing”	16	4.4 Oprichting Corridor Director, Corridor Manager	42
2.1 De Corridor Alliantie	17	4.5 Prijsvormingsfase	42
2.2 Geografische scope	21	5. De Business Case	44
2.3 Functionele scope	24	5.1 Maatschappelijke haalbaarheid	45
2.4 Institutionele scope	30	5.2 Financiële haalbaarheid	48
		5.3 Proceshaalbaarheid	53
3. Publieke Randvoorwaarden	38	Colofon	54

geografische en functionele scope**PMZ:** De omvang van de geografische scope;**TRAFFIC PARTNERS:** De focus van de zogenaamde “doorstroomroute A4” is geen garantie voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de gehele Corridor. Het is aannemelijk dat het fileprobleem zich zal concentreren op de A16. De afstandsverschillen tussen beide routes binnen de corridor biedt de corridor gebruikers een goed alternatief om te reizen zonder tolheffing, hetgeen deze ook zal doen.**PMZ:** De omvang van de functionele scope;**TRAFFIC PARTNERS:** De functionele scope is ruim gedefinieerd maar mist ons inziens de mogelijkheden om de vraag te sturen. De middelen om aanbod te sturen zijn voldoende aanwezig in de vorm van tolheffing, aanleg en aanpassingen van infrastructuur en het beheer en onderhoud. Wij zetten hiernaast in op de koppeling met ruimtelijke ontwikkelingen, andere modaliteiten en het gedrag van de corridor gebruikers.

■ 1. DE MAINPORTCORRIDOR ZUID

De centrale doelstellingen van het project Mainportcorridor zijn gegarandeerde bereikbaarheid en leefbaarheid. Om deze doelstellingen te bereiken, benaderen wij de corridor integraal. De primaire focus van de projectorganisatie PMZ op het aanleggen van de A4 Hoekse Waard en om deze investering terug te verdienen middels een 40-jarige tolconcessie is ons inziens te beperkt. De problematiek van de bereikbaarheid binnen de corridor is, net als in de rest van het land, complex en niet simpelweg op te lossen met het aanleggen van een ontbrekende schakel in de infrastructuur. Zo zijn ruimtelijke ontwikkelingen een belangrijke oorzaak voor het ontstaan van files. Ook worden de mogelijkheden om weggebruikers te stimuleren hun gedrag aan te passen ter voorkoming van files, niet of nauwelijks onderzocht en nergens systematisch toegepast. Voor deze benadering is een integrale benadering van de corridor een vereiste. De vraag of, wanneer en waar infrastructuur moet worden aangelegd is hiervan slechts een afgeleide.



In de rapportage “Doorstroming door Sturing” laten wij zien dat het anders kan. We beschrijven een integrale benadering van de corridor en een concept hoe wordt gestuurd op bereikbaarheid en leefbaarheid. De rapportage sluit af met het in beeld brengen van de haalbaarheid van het concept.

De integrale benadering van de corridor bestaat uit de volgende twee elementen:

- » bereikbaarheid is een economisch goed;
- » de corridor is een integraal logistiek systeem.

■ HET CONCEPT: DE CORRIDOR ALLIANTIE

- bereikbaarheid is een economisch goed;
- de corridor is een integraal logistiek systeem.



CORRIDOR DIRECTOR

CORRIDOR OPERATOR

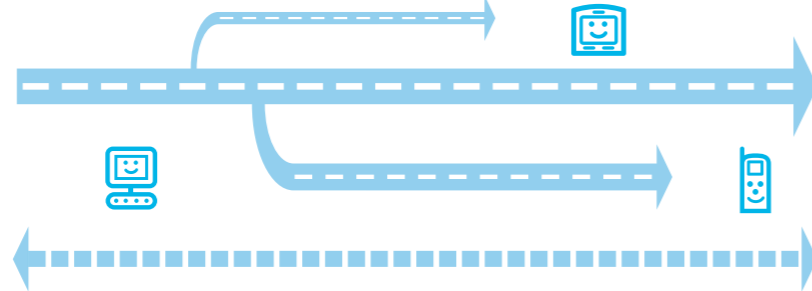
CORRIDOR MANAGER

KEUZES

-  1. nu rijden
-  2. later of eerder
-  3. alternatieve route
-  4. alternatief vervoer
-  5. thuis blijven (werken)
-  6. meerijden

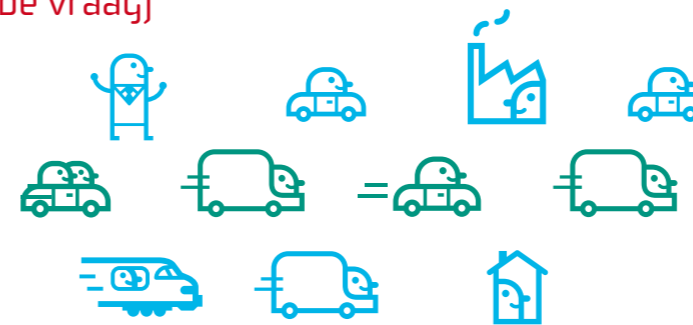
DE INFRASTRUCTUUR (HET AANBOD)

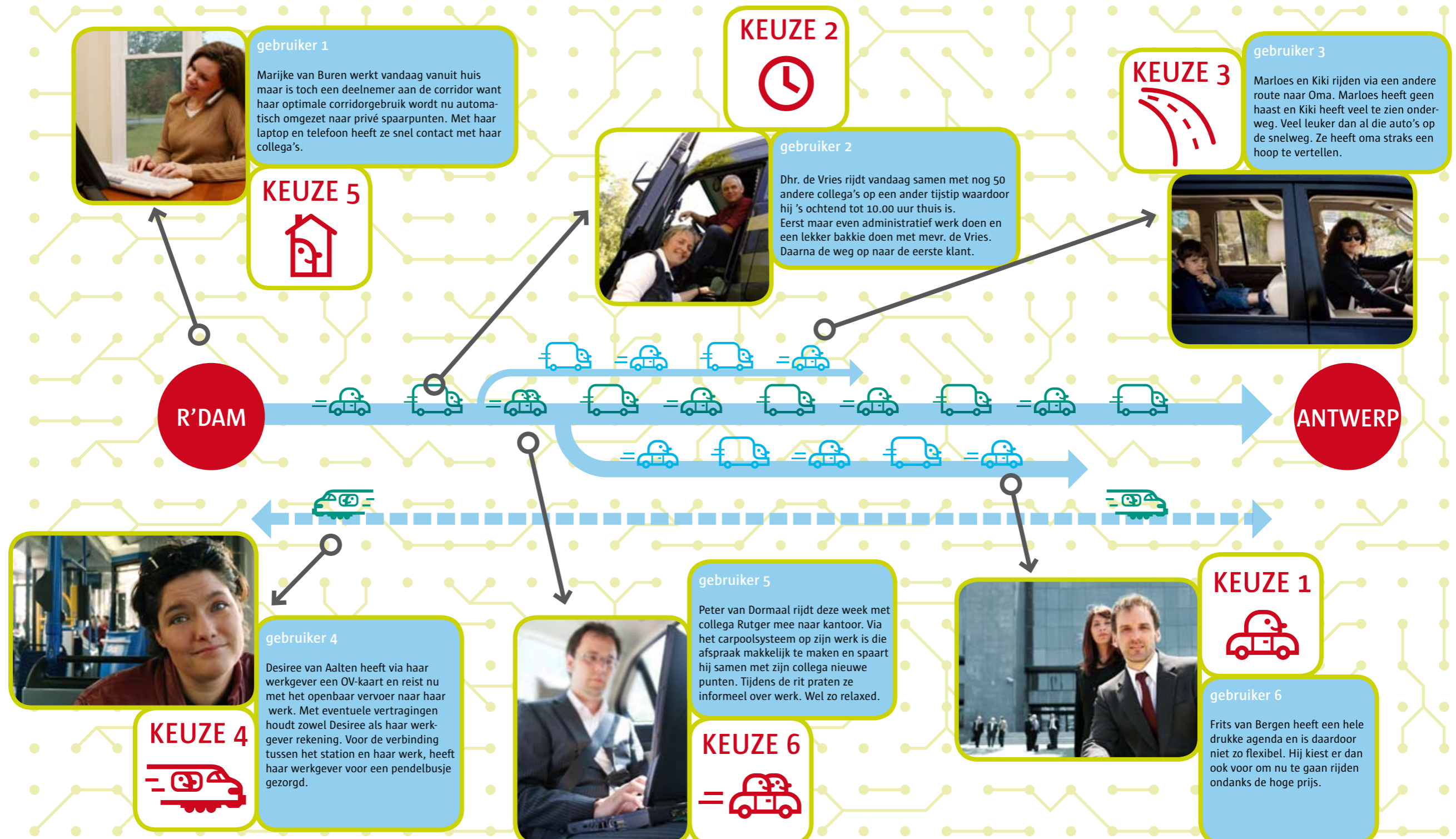
(beprijzing, beheer en onderhoud, aanleg nieuwe infrastructuur)



DE GEBRUIKER (DE VRAAG)

(de vraag)

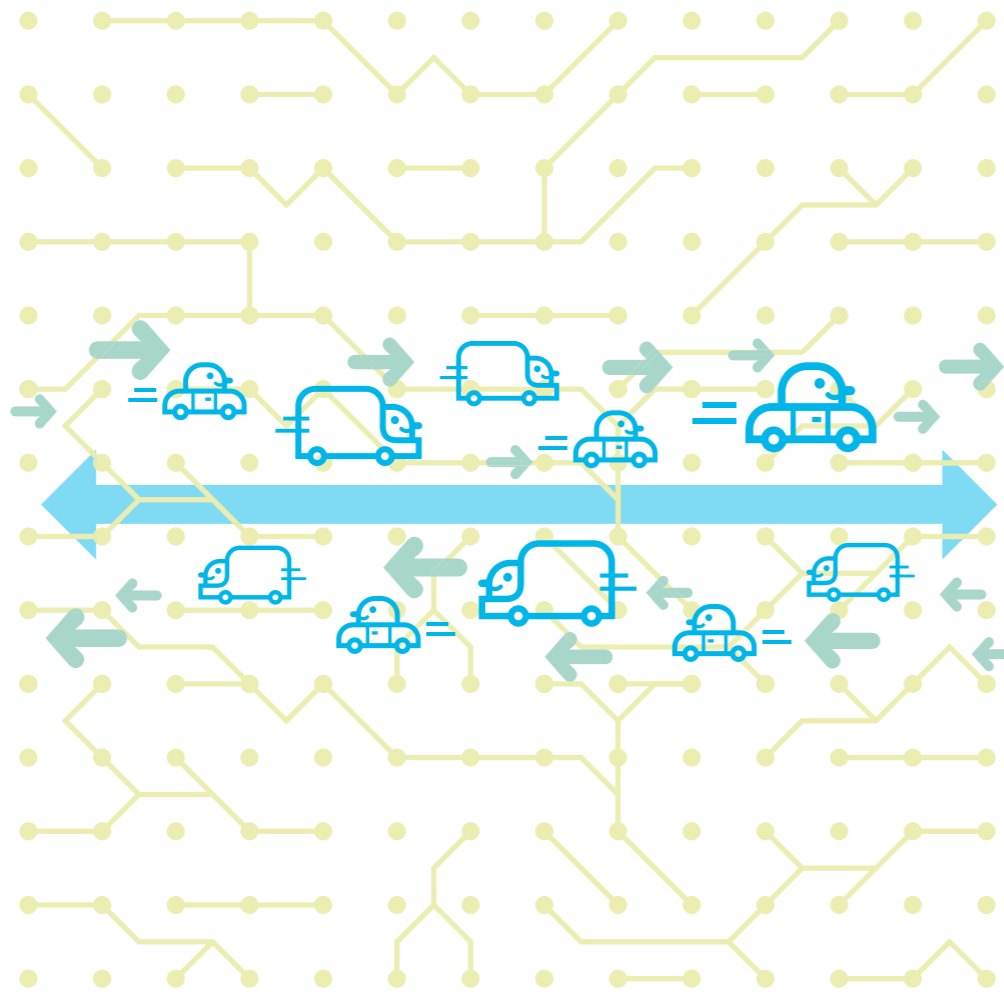
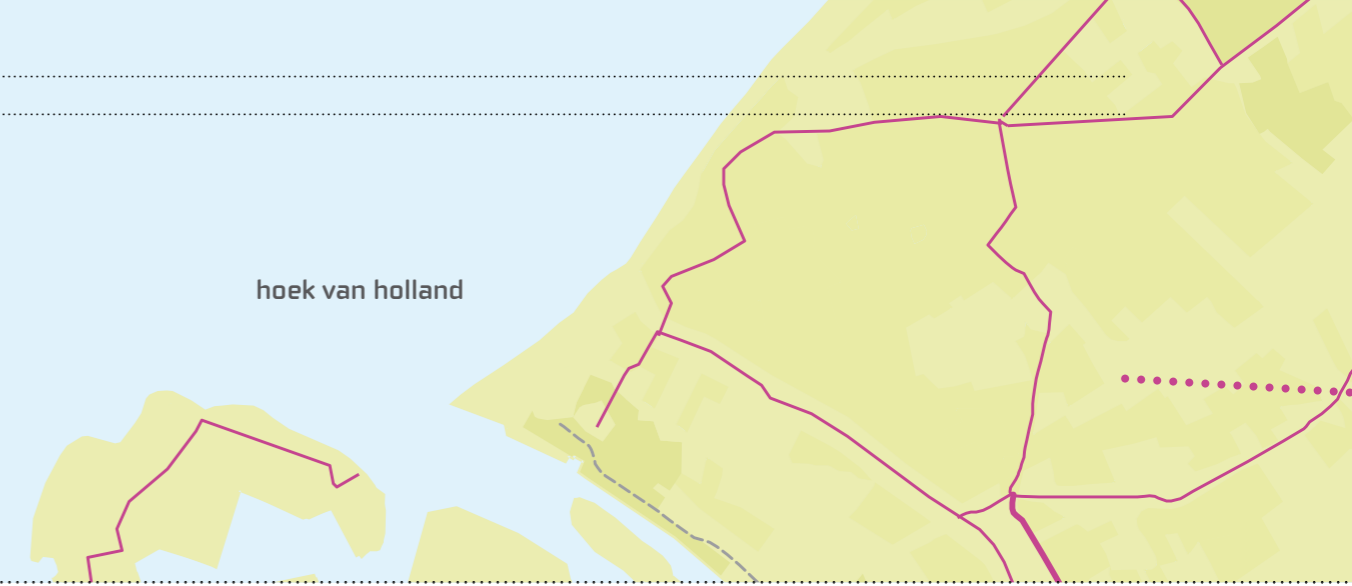




geografische en functionele scope

pmz: Tolheffing (naast kilometerheffing) op de aan te leggen A4 Zuid en/of de gehele A4-Corridor als mogelijkheid om te komen tot een sluitende businesscase;

traffic partners: Tolheffing wordt ingezet om inkomsten te reserveren voor de financiering van additionele infrastructuur en om het gedrag van weggebruikers te beïnvloeden. Wij zijn van mening dat dynamische beprijzing in de corridor in plaats van een algemene kilometerheffing moet worden ingevoerd. Een belangrijk verschil tussen het concept van de Corridor Alliantie en kilometerheffing is de directe link tussen de inkomsten en het teruginvesteren in de corridor.



1.1 Bereikbaarheid als economisch goed

De economie binnen de corridor is sterk afhankelijk van de bereikbaarheid van woon- en werkgebieden. Het bedrijfsleven in Nederland geeft massaal aan dat filevorming grote schade aanbrengt aan het bedrijfsleven en daarmee aan de economie. Dit geldt nadrukkelijk ook voor de corridor. De verhouding woon/werk-, zakelijk- en vrachtverkeer ten opzichte van overig (sociaal) verkeer onderschrijft deze problematiek. De schreeuw van het bedrijfsleven om nieuw asfalt, die bijna dagelijks in de media is te horen of te lezen, is dan ook begrijpelijk. Aanleg van nieuwe infrastructuur alleen is niet echter niet voldoende. Binnen de corridor is het nodig om de mobiliteit in zijn geheel te bevorderen. Alleen dan en in combinatie met alle mogelijke alternatieve middelen om bereikbaarheid te bevorderen, is het aanleggen van nieuwe infrastructuur een zinvolle investering.

Mobiliteit heeft een belangrijke economische functie en infrastructuur is schaars. De waardering van deze schaarste is voor iedere corridorgebruiker verschillend. Deze waarde verschilt voor zakelijk en privé verkeer. Deze waarde verschilt ook in de tijd, 's nachts ligt de waarde lager dan overdag. Het is dus niet logisch dat het hoofdwegennet voor elke corridorgebruiker, op elk tijdstip van de dag en op elke plek dezelfde waarde heeft zoals nu het geval is; namelijk iedereen heeft op elk moment van de dag toegang op het gehele wegennet voor dezelfde prijs. Vanuit economisch perspectief is het ook belangrijk dat het logistieke systeem "infrastructuur" de capaciteit levert waarvoor deze is ontworpen en niet minder. Een lege weg is wellicht prettig voor de weggebruiker maar genereert niet het economische rendement waarvoor het is ontworpen.

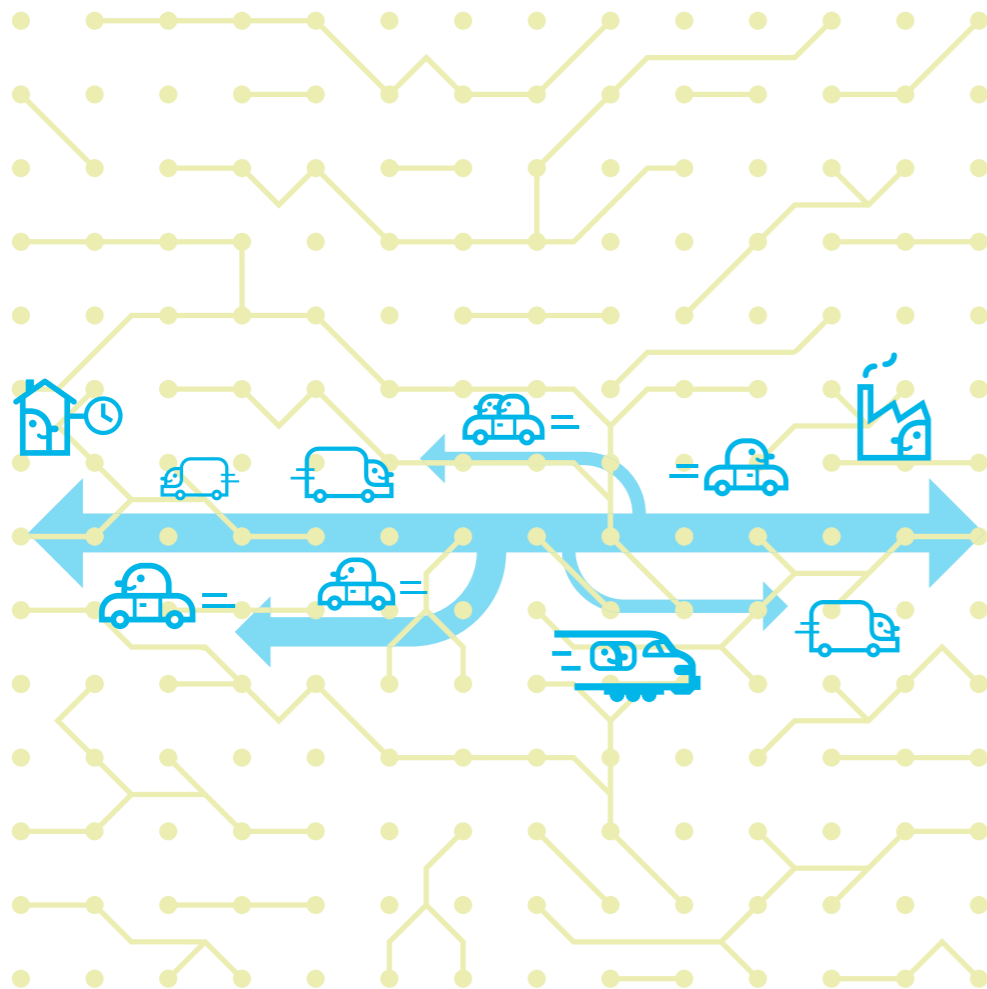
De behoefte aan bereikbaarheid moet dus worden losgekoppeld van de manier en het moment waarop. Verschillende alternatieve vormen van mobiliteit kunnen aansluiten bij de wensen van de verschillende gebruikers. Een betaalbare en prettige treinreis die iets langer duurt kan een prima alternatief zijn voor de een, waar de ander bereid is extra te betalen voor een snelle reis over een doorstromende snelweg.

A4

A12

A13

Kwetsbaarheid achterlandverbinding Rotterdamse haven Behalve een toekomstig capaciteitsprobleem is ook de kwetsbaarheid van de verbindingen een knelpunt. De mogelijkheden om binnen het bestaande netwerk een (ernstige) verstoring of volledige uitval van capaciteit op te vangen zijn beperkt. Er zijn niet voldoende of betrouwbare alternatieven voorhanden. De impact van een stremming is niet alleen af te meten aan de hoeveelheid verkeer, maar ook aan de economische waarde daarvan. Daarnaast is er, bij langdurige stremming, mogelijk vervolgschade door een gedwongen shut-down bij chemische bedrijven. Ten slotte is de externe veiligheid mogelijk in het geding door de naar verhouding grote omvang van vervoer gevaarlijke stoffen.



1.2 De Corridor als logistiek systeem

Alleen als de corridor als een onafhankelijk logistiek systeem met al zijn raakvlakken wordt aangestuurd, zal optimale bereikbaarheid en continue verbetering mogelijk zijn. Deze benadering maakt het ook mogelijk de benutting van de infrastructuur te optimaliseren. Vanuit logistiek perspectief moet de infrastructuur niet meer capaciteit proberen te leveren dan waarvoor ze is ontworpen. Overbelasting van een logistiek systeem leidt immers tot sterke afname van de capaciteit. Dit principe wordt in de infrastructuur van wegen in Nederland niet goed toegepast. De mogelijkheid voor weggebruikers om het logistieke systeem te gebruiken waar en wanneer zij willen, maakt dit onmogelijk.

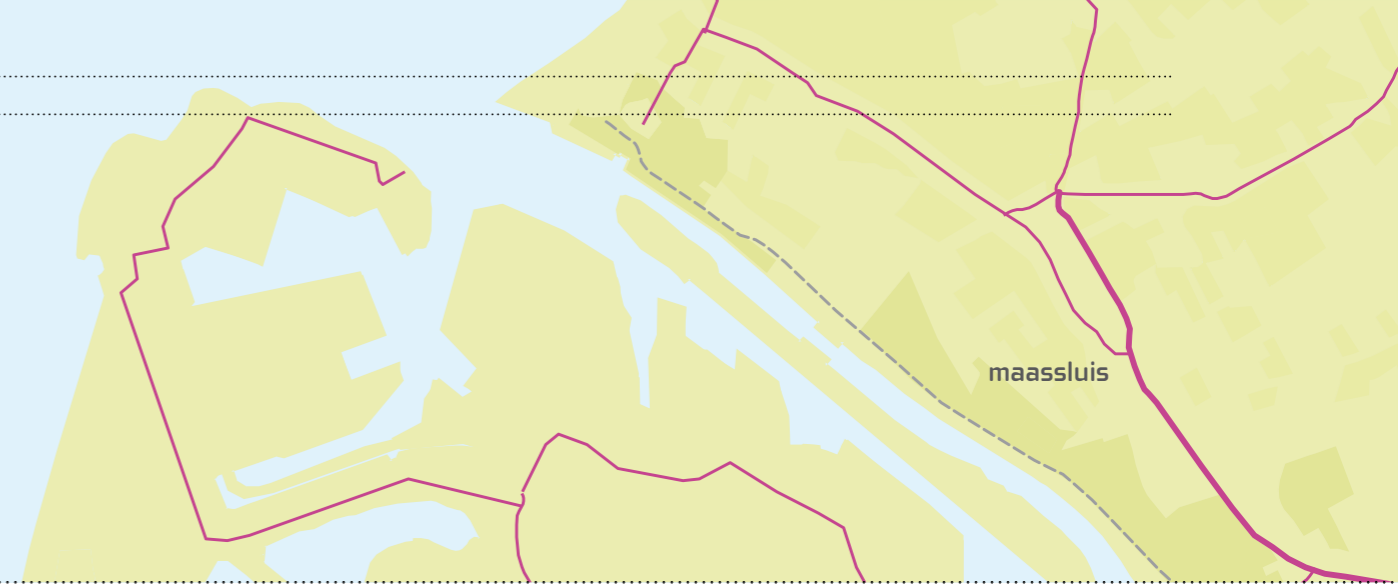


Knelpunten binnen de Mainportcorridor Zuid

geografische en functionele scope

pmz: Het inkomstenprofiel (andere inkomstenbronnen dan tol) voor de situatie, dat door middel van tol de investering in de A4 Zuid is terugverdiend, zodat er in het resterende deel van de concessieperiode geen tol meer kan worden geheven;

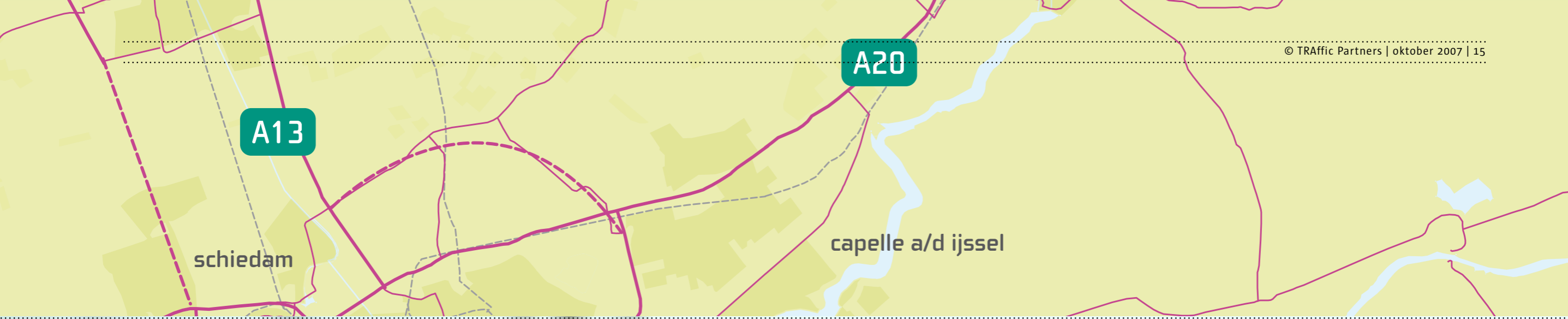
traffic partners: De A4 Zuid zal het probleem in de Corridor op lange termijn niet verhelpen, wellicht zelfs versterken. Tolheffing blijft noodzakelijk om de doorstroming te garanderen. De gereserveerde inkomsten zullen worden ingezet voor nieuwe investeringen in de infrastructuur.



De corridor in zijn geheel is een bruisend logistiek systeem dat vele raakvlakken kent en daardoor lastig is te optimaliseren vanuit een enkel subsysteem. Het logistieke systeem beperkt zich niet tot het wegennet maar omvat alle logistieke stromen binnen de corridor.

De diverse deelnemers binnen de corridor zijn belanghebbenden met naast het gezamenlijke belang ook eigen belangen. Deze belangen hebben raakvlakken met elkaar wat de Corridor tot een complex logistiek systeem maakt.

Sturen op knelpunten binnen de corridor dient niet per definitie op het knelpunt zelf plaats te vinden. Ook hier dient integraal te worden gestuurd. Daar waar een knelpunt dreigt te ontstaan, dient de gebruiker ver genoeg voor het knelpunt hierover te worden geïnformeerd en waar mogelijk op alternatieven gewezen. Dit kan zowel op het wegennet zijn als daarbuiten. Hierdoor wordt de gehele corridor gebruikt om optimaal met knelpunten om te gaan. Het is voor de wegbeheerder dan ook van belang instrumenten te hebben om het gebruik van de capaciteit te kunnen optimaliseren. Deze instrumenten moeten het mogelijk maken om de deelnemers van de corridor zo te beïnvloeden dat het logistieke systeem optimaal wordt benut en de vraag wordt afgestemd op de capaciteit.

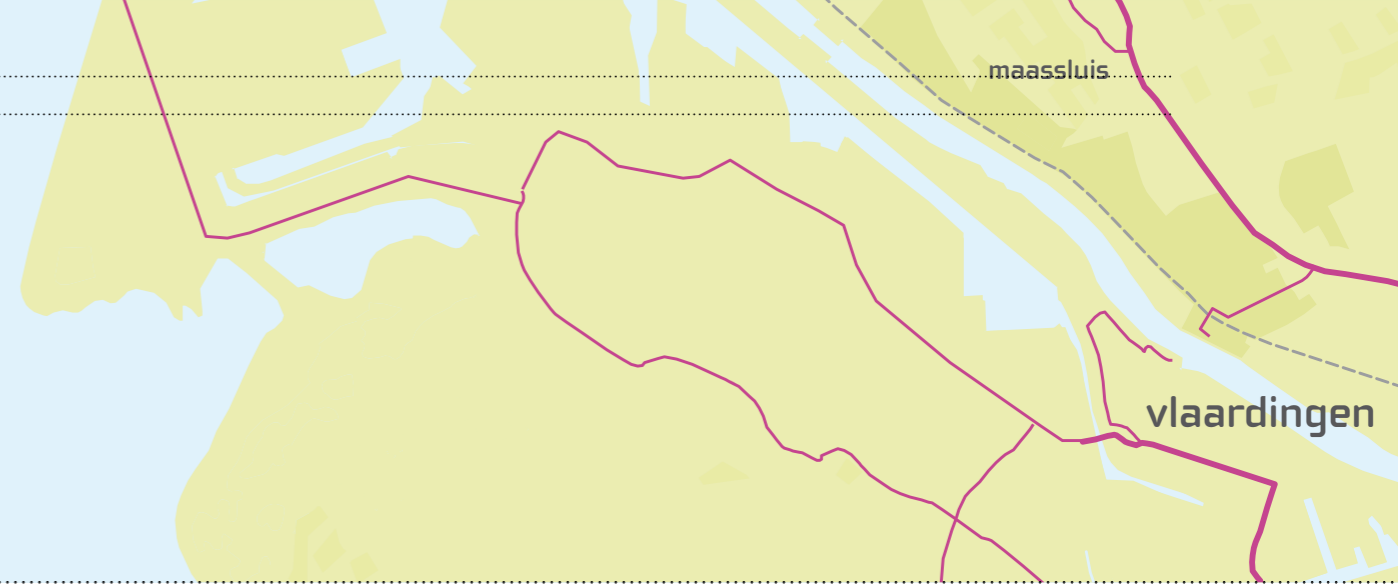


geografische en functionele scope

pmz: De effecten van variatie in de hoogte van de tol als instrument om in te spelen op de vraag naar mobiliteit per soort gebruiker;

traffic partners: De effecten van de vraag naar mobiliteit lopen niet geheel evenredig met de variatie in tol. Dynamische tol is een goed instrument, maar de toename van het effect door tolverhoging is remmend naarmate de tol hoger wordt

Dynamische beprijzing is wel noodzakelijk voor het beïnvloeden van de vraag naar mobiliteit. Andere instrumenten dienen parallel aan dynamische tol te worden ingezet om het gedrag van corridor gebruikers te beïnvloeden. De belangrijkste sturing is de koppeling van de ruimtelijke ordening aan de capaciteit van de infrastructuur.



■ 2. HET CONCEPT: DOORSTROMING DOOR STURING

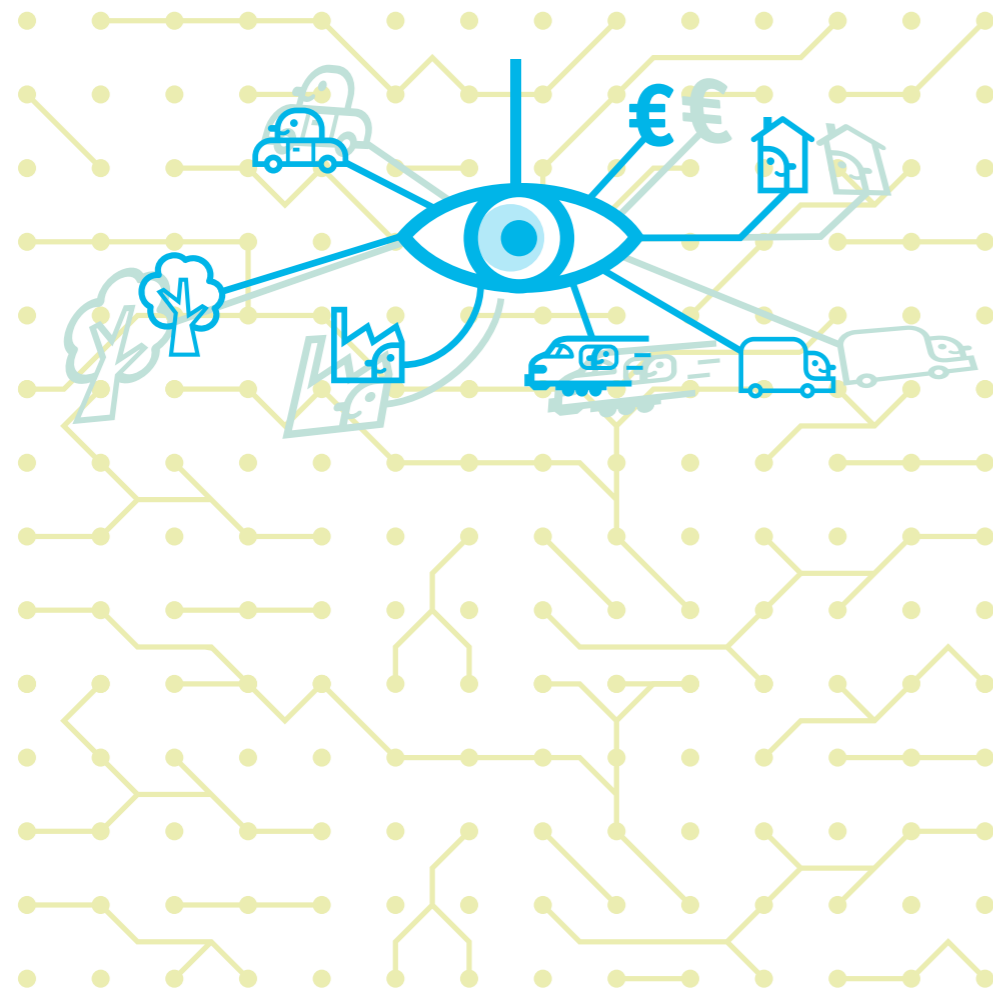
Gegarandeerde bereikbaarheid en leefbaarheid zijn enkel haalbaar als de gebruikers in de corridor en het ruimtelijke beleid structureel betrokken zijn bij de oplossing. TRAffic partners zet in op aanbodsturing (dynamische beprijzing, beheer infrastructuur, etc.) en vraagsturing (stimulering alternatieven zoals belonen, flexwerken etc.). Daarnaast is ruimtelijke ontwikkeling gekoppeld aan infrastructuur met de verplichting dat alle effecten op de bereikbaarheid van ruimtelijke ontwikkelingen en overig publiek beleid worden gecompenseerd. Deze sturing vindt plaats binnen de Corridor Alliantie waarin zowel publieke als private partijen een rol in hebben. Gezamenlijke inzet voor een betere bereikbaarheid en leefbaarheid wordt vertaald in een transparant gesloten financieel systeem, waarbij alle inkomsten uit mobiliteit in de corridor terugvloeien naar investeringen ten gunste van de bereikbaarheid binnen de corridor.

schiedam

capelle a/d ijssel

rotterdam

Overschrijding milieugrensvaarden Langs de A15 worden milieugrensvaarden dicht genaderd en op sommige plaatsen (noordrand Hoogvliet en Albrandswaard) overschreden. Bij een mogelijke verdere aanscherping van deze normen (EU) gaat dit een knelpunt worden. (Verkeerskundige Analyse PMZ, 10 april 2007, p 10-18)



2.1 De Corridor Alliantie

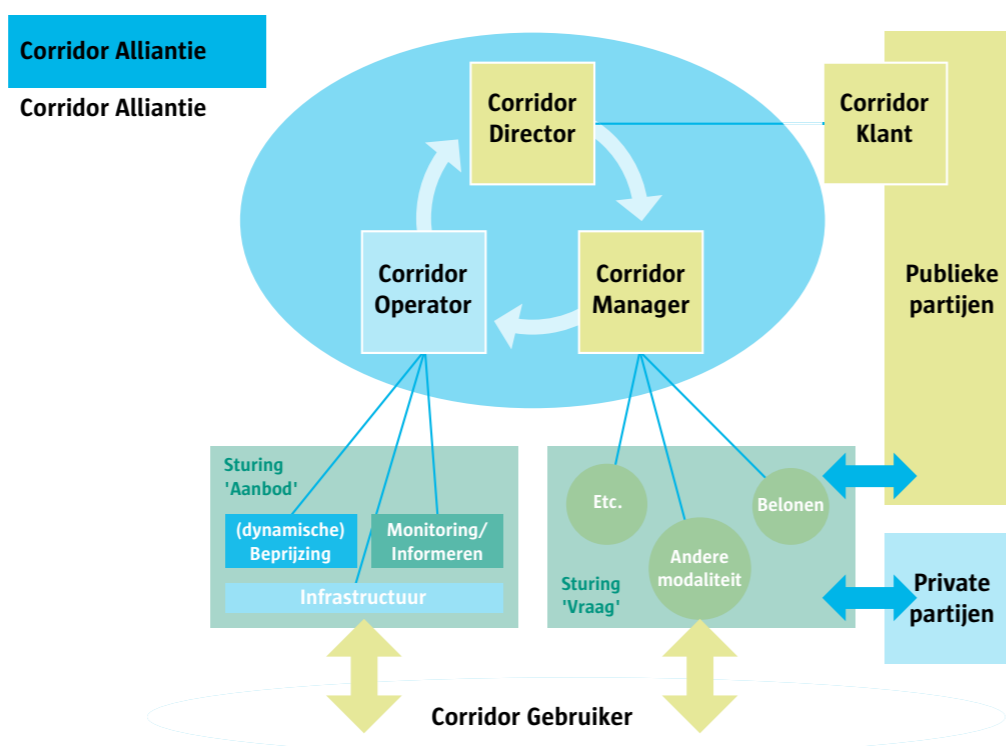
Gegarandeerde bereikbaarheid, doorstroming en leefbaarheid in de Mainport-corridor Zuid liggen in de integrale benadering en sturing van de complete corridor. De rapportage “Doorstroming door Sturing” introduceert de Corridor Alliantie: een concept dat deze benadering en sturing haalbaar maakt.

De “Corridor Alliantie” is de naam die TRAffic partners aan het ontwikkelde concept meegeeft. Deze naam benadrukt het belang van de corridor-benadering en legt de nadruk op de onderliggende samenwerking.

geografische en functionele scope

pmz: Life cycle optimalisatie als mogelijkheid om te komen tot een sluitende businesscase;
traffic partners: Life cycle optimalisatie is een vanzelfsprekend instrument bij het optimaal investeren in de corridor. Wel is het van belang dat de life-cycle optimalisatie niet een puur technische (en kostengedreven) aangelegenheid is. Life-cycle optimalisatie moet worden gekoppeld aan de optimale benutting van de corridor.

vlaardingen



De Corridor Alliantie garandeert bereikbaarheid in de Mainportcorridor Zuid op basis van twee pijlers:

Sturing op vraag en aanbod

De Corridor Alliantie benadert de Mainportcorridor Zuid als een integraal logistiek- en economisch systeem en als een schaars productiemiddel. Zij bestaat uit een drietal bedrijven die op basis van zakelijke afspraken binnen de corridor samenwerken. De Corridor Operator stuurt het aanbod van capaciteit binnen de corridor, de Corridor Manager stuurt de vraag naar mobiliteit en de Corridor Director maakt de maatschappelijke afweging tussen investeringen in de beide instrumenten. Vraag en aanbod in balans.

Gesloten financieel systeem

Het financiële systeem van de Corridor Alliantie is gesloten. Inkomsten die worden gegenereerd uit de benutting van de infrastructuur worden volledig en transparant geïnvesteerd in de bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de corridor.

2.1.1 Sturen op vraag en aanbod

De wens en ambitie om op vraag en aanbod te sturen is vanzelfsprekend. Ook zijn de belangrijkste instrumenten om te sturen bekend. De uitdaging zit in de koppeling en de optimalisatie van de inzet in de beide instrumenten.

De ruimtelijke inrichting van het land en het menselijk gedrag bepalen voor een deel de vraag naar mobiliteit.

Hoewel de effecten van ruimtelijke ontwikkelingen op bereikbaarheid in de planvormingsfase aandacht krijgt, is er geen sprake van een harde koppeling. Het effect op bereikbaarheid geldt als één van de vele argumenten binnen de besluitvorming. In de Corridor Alliantie wordt deze koppeling hard gemaakt. De effecten van ruimtelijke plannen op de bereikbaarheid worden op een eenduidige wijze bepaald. De besluitvorming van de ruimtelijke planning is onvoorwaardelijk gekoppeld aan het compenseren van deze effecten. De vorm van deze compensatie staat niet op voorhand vast, financiële vergoeding, plaanpassingen of investeringen in alternatieve oplossingen (bijvoorbeeld flex-plekken) zijn enkele voorbeelden van compenserende maatregelen.

Het beïnvloeden van menselijk gedrag met betrekking tot mobiliteit wordt kleinschalig toegepast. Vooral het effect van positieve beïnvloeding bij enkele proeven zijn veelbelovend. De Corridor Alliantie gaat ervan uit dat positieve gedragsbeïnvloeding ook op grote schaal en structureel kan worden toegepast. Gedragsbeïnvloeding zal echter altijd te maken hebben met gewinningseffecten en afnemend nut. Deze vorm van vraagsturing heeft dan ook een projectmatig karakter waarbij met een zekere regelmaat nieuwe initiatieven worden gelanceerd waarbij steeds veranderende doelgroepen met nieuwe incentives worden benaderd.



A16 Dordrecht - Moerdijkbrug Op de A16 vanaf Dordrecht tot knooppunt Klaverpolder (Moerdijkbrug) zal in het jaar 2020 de capaciteit van de A16 onvoldoende zijn voor een filevrije verkeersafwikkeling. Daarnaast leidt deze verkeersdruk op de A16 tot milieuhinder rond Dordrecht. De route via de Zwijndrechtse brug en op de N3 door Papendrecht en Dordrecht zijn de belangrijkste westelijke routes voor gevaarlijke stoffen. Dit heeft negatieve effecten op de ontwikkelingsmogelijkheden van omliggende gebieden.

Het aanbod van capaciteit bestaat aan de ene kant uit de fysieke capaciteit en aan de andere kant uit de inzet van deze capaciteit. Ook bij de benutting van de capaciteit speelt het menselijke gedrag een belangrijke rol. De Corridor Alliantie stuurt op de optimale benutting van de bestaande infrastructuur en de tijdige investering in infrastructuur, in de juiste vorm en op de juiste locatie. De optimale benutting wordt gestuurd door middel van dynamische beprijzing op het hoofdwegennet en door het verstrekken van intelligente informatie.

Met dynamische beprijzing van de infrastructuur is de Corridor Alliantie in staat het gedrag van de weggebruikers te beïnvloeden. Door te variëren in tarief en door te variëren met het traject kan de Corridor Alliantie sturen in de route keuze, het tijdstip van weggebruik en de keuze voor weggebruik. In eerste instantie stuurt de Corridor Alliantie op optimale doorstroming, ter voorkoming van file's verhoogt zij het tarief tot het niveau dat de doorstroming optimaal is. Hierbij stuurt de Corridor Alliantie op optimale benutting, zoals een tariefverhoging leidt tot een afname van de vraag, zo zal een verlaging van het tarief leiden tot verhoging van de benutting. In het voorkomende geval dat een tariefverhoging mogelijk is zonder een afname van de benutting zal de Corridor Alliantie hiertoe overgaan om financiële middelen te reserveren voor nieuwe investeringen.

Door middel van goed gepland onderhoud en beheer van het weggennet is de Corridor Alliantie in staat de beschikbaarheid van infrastructuur te optimaliseren hetgeen een optimale benutting mogelijk maakt.

Ook het investeren in nieuwe en bestaande infrastructuur is de verantwoordelijkheid van de Corridor Alliantie. Indien de bestaande infrastructuur optimaal wordt benut en vraag en aanbod slechts kan worden gestuurd tegen maatschappelijk onacceptabele kosten, wordt geïnvesteerd in bestaande en nieuwe infrastructuur. Op basis van de opgedane ervaring met de aanbod- en vraagsturing, is goede informatie beschikbaar om de juiste infrastructuur op de juiste plek aan te leggen.

2.1.2 Gesloten financieel systeem

De Corridor Alliantie is een gesloten financieel systeem. De inkomsten die worden gegenereerd binnen het systeem worden terug in het systeem geïnvesteerd. Alle tolinkomsten die worden geïnd om de doorstroming optimaal te houden, worden of geïnvesteerd in de capaciteit van de infrastructuur, ofwel in de het sturen van de vraag naar mobiliteit. Het eerste en misschien wel belangrijkste effect van dit systeem is het transparante karakter ervan. Deze transparantie heeft een positief effect op het creëren van draagvlak bij de gebruikers van de corridor.

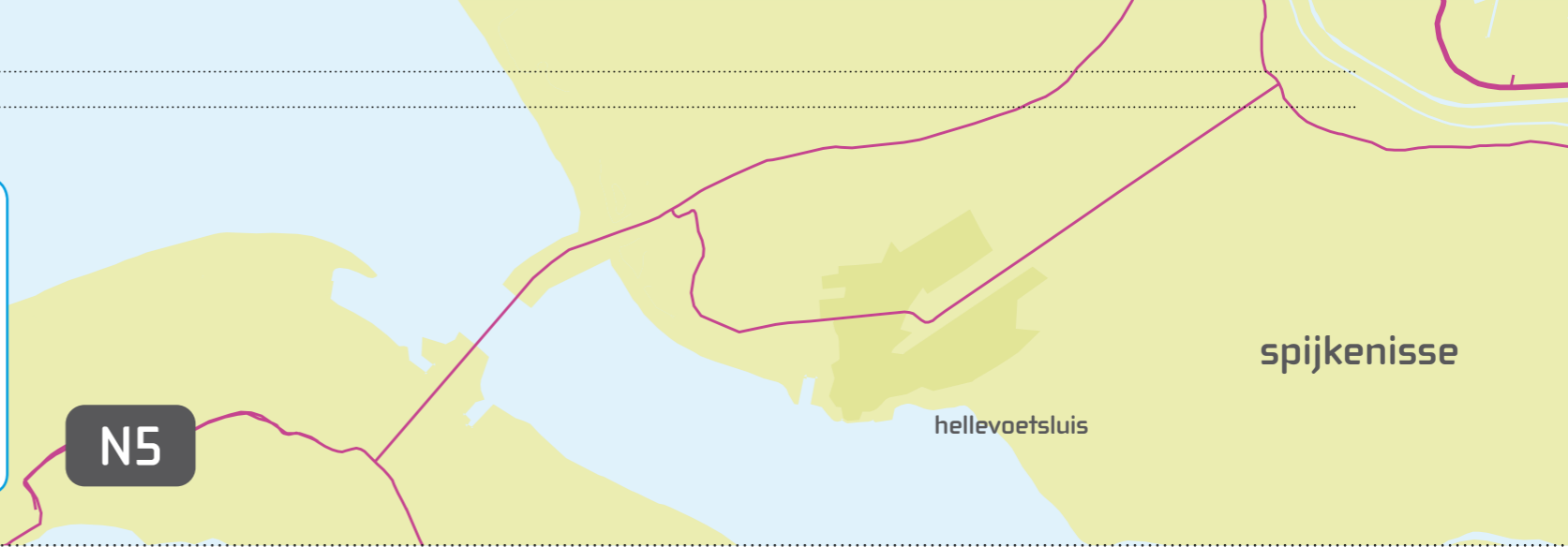
Binnen dit gesloten systeem hebben de corridor bedrijven ieder hun eigen patroon van inkomsten en uitgaven. Tussen de bedrijven lopen verschillende geldstromen.

Bedrijf	Inkomsten	Uitgaven
Corridor Director	<ul style="list-style-type: none"> Tolgeldden voor het gebruik van de infrastructuur Compensatie vanuit ruimtelijke ontwikkelingen. Rijksbudget voor aanleg, beheer en onderhoud van infrastructuur 	<ul style="list-style-type: none"> Budget ter beschikking stellen aan Corridor Operator Budget ter beschikking stellen aan Corridor Manager
Corridor Operator	<ul style="list-style-type: none"> Inkomsten op basis van beschikbaarheid infrastructuur Inkomsten op basis van gebruik (t.b.v. capaciteitsmaximalisatie) Boete in geval van beperkte doorstroming 	<ul style="list-style-type: none"> Beheer en onderhoud Tolsysteem en organisatie Aanleg nieuwe infrastructuur Aanpassingen bestaande infrastructuur
Corridor Manager	<ul style="list-style-type: none"> Budget van Corridor Manager t.b.v. gedragsbeïnvloeding 	

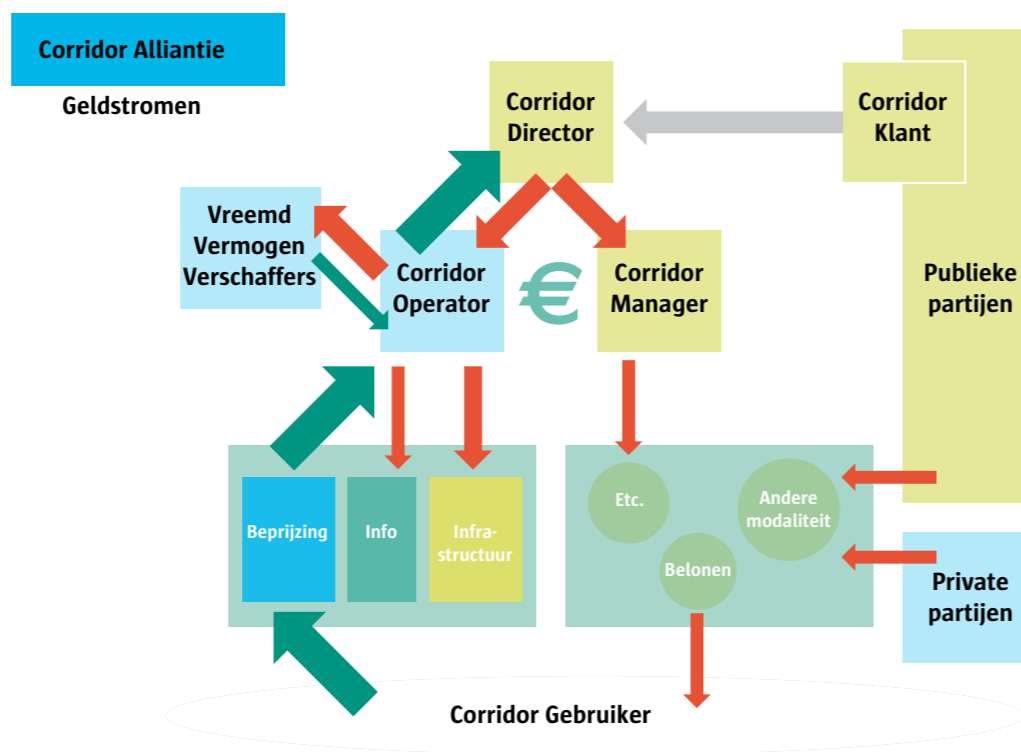
geografische en functionele scope

pmz: Het invulling geven aan de dubbeldoelstelling ten aanzien van bereikbaarheid en verbonden leefbaarheid;

traffic partners: Hier mist de basis variant ons inziens een kans door zich specifiek te richten op de A4 doorstroomroute. Analyses geven aan dat leefbaarheidsproblemen zich juist voordoen langs de A16, het enkel heffen van tol op de A4 zal deze situatie ongunstig beïnvloeden.



Het onderstaande figuur geeft een overzicht van de geldstromen binnen de corridor weer.



De drie bedrijven hebben ieder hun eigen financiële business model dat aansluit bij de eigen doelstellingen. Deze modellen zijn zo ingericht dat het gezamenlijk stuur op de doelstelling van de Corridor Alliantie.

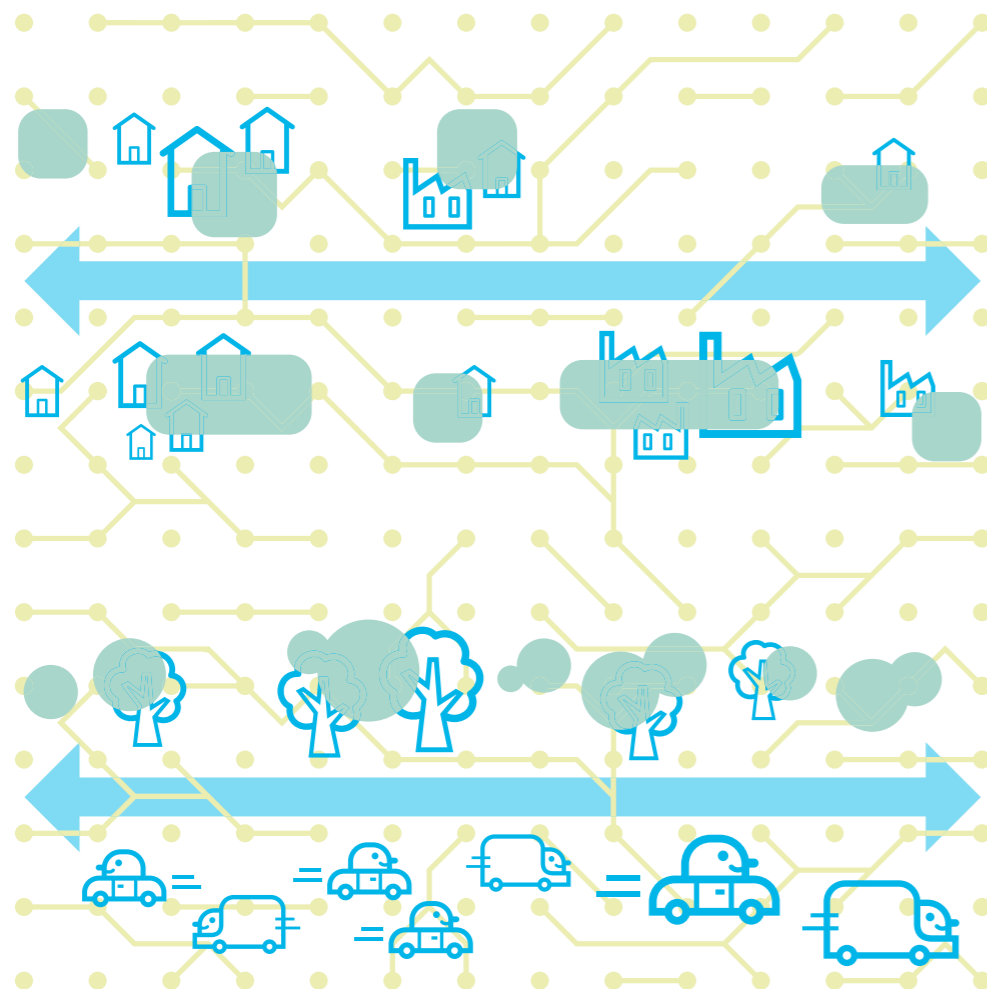
hoogvliet

oud-beijerland

Technische levensduur Moerdijkbrug (en Haringvlietbrug) Door de gebleken lastige onderhoudssituatie van de Moerdijkbrug (en in mindere mate de Haringvlietbrug) moet in toenemende mate rekening worden gehouden met belemmeringen door werkzaamheden in de verkeersafwikkeling op de A16 en in mindere mate de A29/A4. De capaciteit van de A27 of de N57 is onvoldoende om te kunnen dienen als alternatieve route voor dit verkeer.



A15



2.2 Geografische scope

De besluitvorming ten aanzien van investeringen in de capaciteit van infrastructuur en het sturen van de vraag worden gekoppeld. Ruimtelijke inrichting en ontwikkelingen hebben grote impact op de vraag naar mobiliteit. De onderliggende infrastructuur werkt als een integraal logistiek systeem. Infrastructuur dient dan ook een belangrijk onderdeel te zijn van de ruimtelijke ontwikkelingen. Dit beperkt zich niet tot de infrastructuur binnen de grenzen van de ontwikkeling, maar ook dient de koppeling met het hoofdwegennet te worden meegenomen in de ontwikkeling. Hierbij dient het effect van de ruimtelijke ontwikkeling te worden bepaald en waar nodig dient de infrastructuur rondom de ontwikkeling mee te worden ontwikkeld. Deze koppeling is niet vrijblijvend en krijgt een prominente plek in de ontwikkeling van de ruimtelijke inrichting binnen de Corridor. Binnen de corridor wordt derhalve zowel gekeken naar het wegennet als naar gemeenten en provincies. Onderstaand wordt de geografische scope beschreven van de Corridor Alliantie.

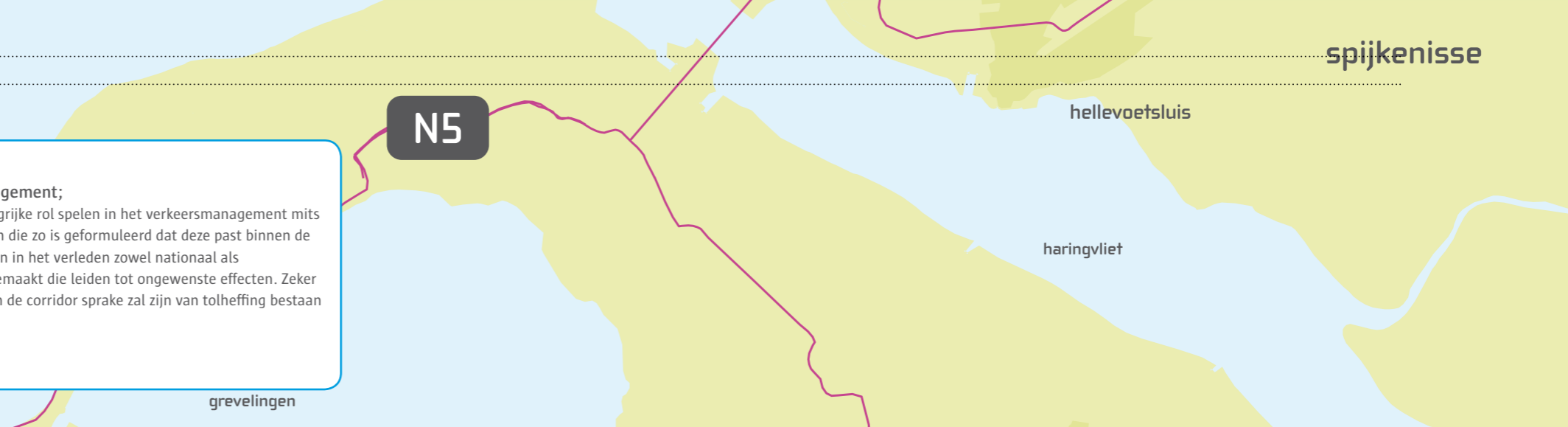
2.2.1 Hoofdwegennet

Voor de bepaling van het wegennet binnen de geografische scope is gekeken naar de effecten van wegbeprijzing op de verschillende verkeersstromen op het hoofdwegennet. Wegbeprijzing op slechts één van de wegdelen verplaatst het probleem en heeft derhalve geen structureel effect op de bereikbaarheid in de corridor. Tevens voorspellen de huidige verkeersanalyses congestie op diverse onderdelen van het wegennet, het op voorhand beperken tot tolheffing op de A4-Zuid (conform basisvariant van de projectorganisatie PMZ) zal dus niet tot bereikbaarheid binnen de corridor kunnen leiden. Hiervoor is gekozen om het hoofdwegennet integraal op te nemen in de geografische scope:

geografische en functionele scope

pmz: De rol van private partijen bij verkeersmanagement;

traffic partners: Private partijen kunnen een belangrijke rol spelen in het verkeersmanagement mits zij een duidelijke en zakelijk opdracht / uitdaging krijgen die zo is geformuleerd dat deze past binnen de algemene doelstelling binnen de corridor. Op dit vlak zijn in het verleden zowel nationaal als internationaal vaak verkeerde contractuele afspraken gemaakt die leiden tot ongewenste effecten. Zeker indien er zoals in de basisvariant slechts op een deel van de corridor sprake zal zijn van tolheffing bestaan deze risico's.



Wegnummer	Omschrijving
A4	Numansdorp – Kp. Hellegatsplein
A4	Dinteloord Z. – Steenberg
A4	Bergen op Zoom – Hogerheide
A4	Kp. Markiezaat – Belgische grens
A15	Kp. Vaanplein - Klaverpolder
A16	Zwijndrecht – Dordrecht
A16	's Gravendeel – Kp. Klaverpolder
A16	Ind. Hazeldonk – Belgische grens
A17	Oudenbosch – Roosendaal N.
A29	Kp. Vaanplein – Berendrecht
A58	Etten-Leur – Ind. Vosdonk

Infrastructurele afbakening corridor -hoofdwegennet

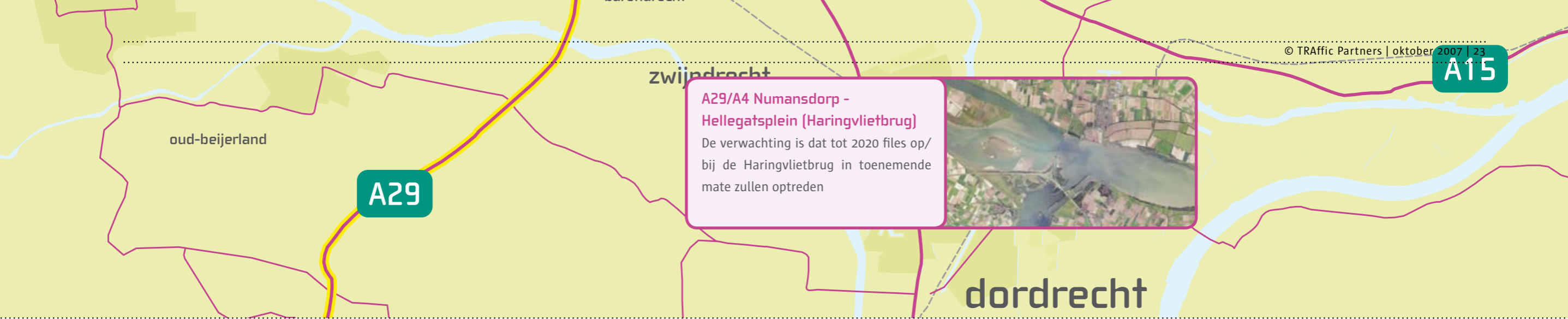
Ruimtelijke ordening

Ruimtelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de vraag naar mobiliteit worden betrokken in de corridor benadering. Met uitzondering van zeer groot-schalige ontwikkelingen is een afbakening gemaakt van een aantal COROP gebieden die binnen de drie betrokken provincies, Zuid-Holland, Zeeland en Noord-Brabant, liggen waarvan de ruimtelijke ontwikkelingen rechtstreeks van invloed zijn op de vraag naar mobiliteit. Zeer grootschalige ontwikkelingen binnen de provincies maar buiten dit kader, waarvan kan worden verwacht dat ze alsnog van invloed zijn op de vraag naar mobiliteit, worden ook betrokken bij de corridor.

Voor alle ruimtelijke ontwikkelingen binnen dit gebied is onderzoek naar de effecten op bereikbaarheid verplicht. Voor elke ontwikkeling die de bereikbaarheid beperkt worden investeringen in oplossende maatregelen of een financiële bijdrage aan de Corridor Manager verplicht gesteld. In dit laatste geval neemt de Corridor Manager de verantwoordelijkheid over om de bereikbaarheid te garanderen. De verantwoordelijkheid voor het toetsen van de bereikbaarheid ligt bij de provincies, die hiervoor een bindend advies bij de Corridor Director aanvraagt.

Er is gekozen voor het hanteren van COROP gebieden aangezien deze een zekere economische relatie vertegenwoordigen. Bij de opzet van de indeling stond het zogenaamde nodale indelingsprincipe voorop. Dit houdt in dat elk COROP-gebied een centrale kern (bijvoorbeeld een stad) heeft met een omliggend verzorgingsgebied. Er is bijvoorbeeld rekening gehouden met bestaande woonwerkrelaties. Dit nodale principe wordt echter soms geweld aangedaan, doordat de begrenzing van de COROP-gebieden de provinciale grenzen volgt.

De tabel geeft een overzicht van het geografische kader.



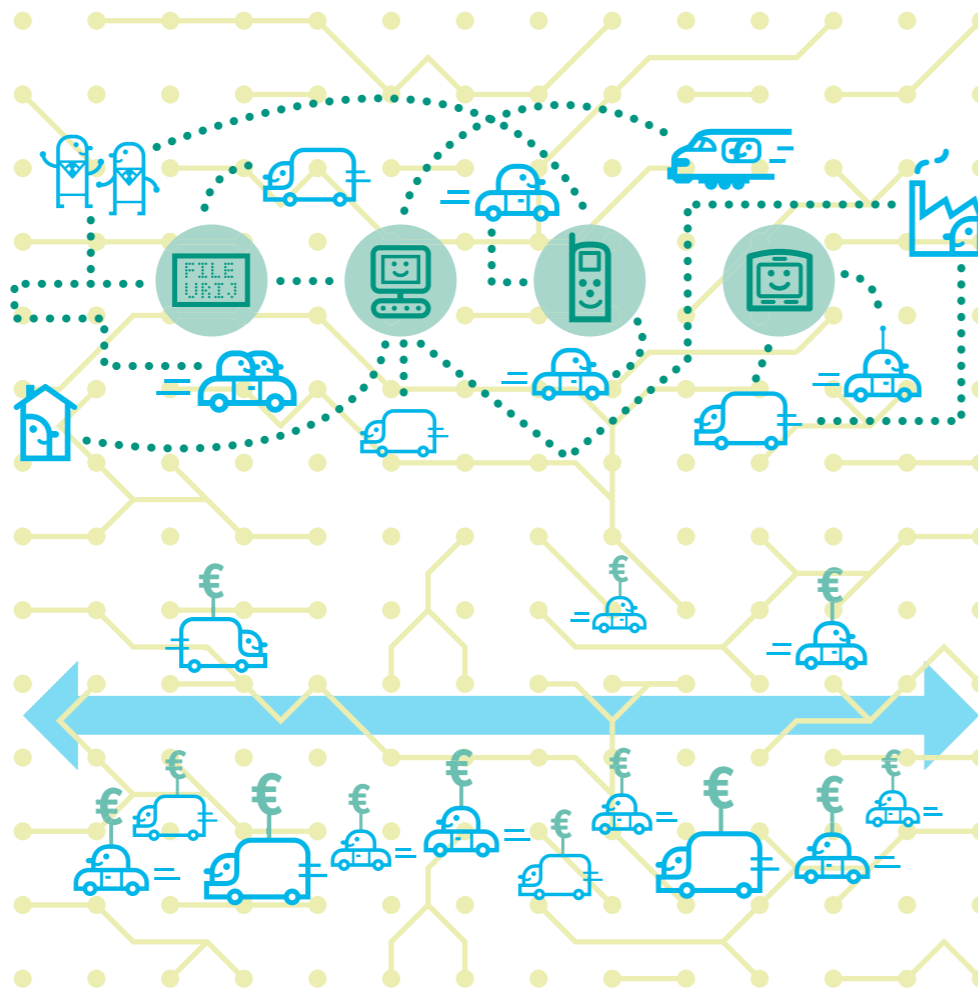
Regionale Kerncijfers Nederland

Onderwerpen		Bevolking
		Aantal inwoners op 1 januari
Jaar		2007
COROP	Gemeente	<i>absoluut</i>
Groot-Rijnmond	Albrandswaard	21523
	Barendrecht	43044
	Bernisse	12669
	Binnenmaas	28649
	Brielle	15918
	Capelle aan den IJssel	65374
	Cromstrijen	12980
	Dirksland	8321
	Goedereede	11646
	Hellevoetsluis	39633
	Korendijk	10850
	Krimpen aan den IJssel	28719
	Lansingerland	47927
	Maassluis	31567
	Middelharnis	17792
	Nederlek	14521
	Nieuwerkerk aan den IJssel	21933
	Oostflakkee	10154
	Oud-Beijerland	24019
	Ouderkerk	8187
	Ridderkerk	44679
	Rotterdam	584058
Rozenburg	12680	
Schiedam	75162	
Spijkenisse	73885	
Strijen	9129	
Vlaardingen	71461	
Westvoorne	14128	

Zeeuws Vlaanderen	Hulst	28013
	Sluis	24325
	Terneuzen	55268
Overig Zeeland	Borsele	22387
	Goes	36600
	Kapelle	12001
	Middelburg	47267
	Noord-Beveland	7267
	Reimerswaal	21109
	Schouwen-Duiveland	34132
	Tholen	25155
	Veere	21950
Vlissingen	45023	
West-Noord Brabant	Bergen op Zoom	65440
	Breda	170349
	Drimmelen	26575
	Etten-Leur	40591
	Geertruidenberg	20724
	Halderberge	29331
	Moerdijk	36645
	Oosterhout	53295
	Roosendaal	77450
	Rucphen	22408
	Steenbergen	23301
Woensdrecht	21497	
Zundert	20849	

geografische en functionele scope**pmz:** Het risicoprofiel;

traffic partners: Binnen de basisvariant moet het goed mogelijk zijn om contractuele afspraken te maken waarbij de risico's duidelijk en goed tussen partijen worden gealloceerd. Het risicoprofiel zal zich met name richten op de tolinkomsten. Deze kunnen in de basisvariant tegenvallen, waardoor mogelijke financiering in het gevaar komt. Zo is bijvoorbeeld een concessiecontract met een prestatievergoeding op basis van alleen beschikbaarheid niet wenselijk gezien het risico dat, met name in de beginjaren, te weinig tolinkomsten te realiseren zijn in combinatie met weinig gebruik en daardoor lage onderhoudskosten. Dit komt het publieke geld niet ten goede.



2.3 Functionele scope

De functionele scope van de Corridor Alliantie is samengesteld uit de instrumenten die nodig zijn om de doelstelling van bereikbaarheid en leefbaarheid te realiseren. Zowel voor het sturen van de vraag als voor het sturen van het aanbod zijn instrumenten voorhanden die worden ingezet.

Instrumenten ten behoeve van de vraagsturing zijn:

- » besluitvorming inzake ruimtelijke ordening;
- » directe (financiële) beloning ten aanzien van gedragsverandering;
- » fiscale regelingen ten aanzien van gedragsverandering;
- » stimulering thuiswerken;
- » koppeling naar andere modaliteiten.

Instrumenten ten behoeve van het aanbodsturing zijn:

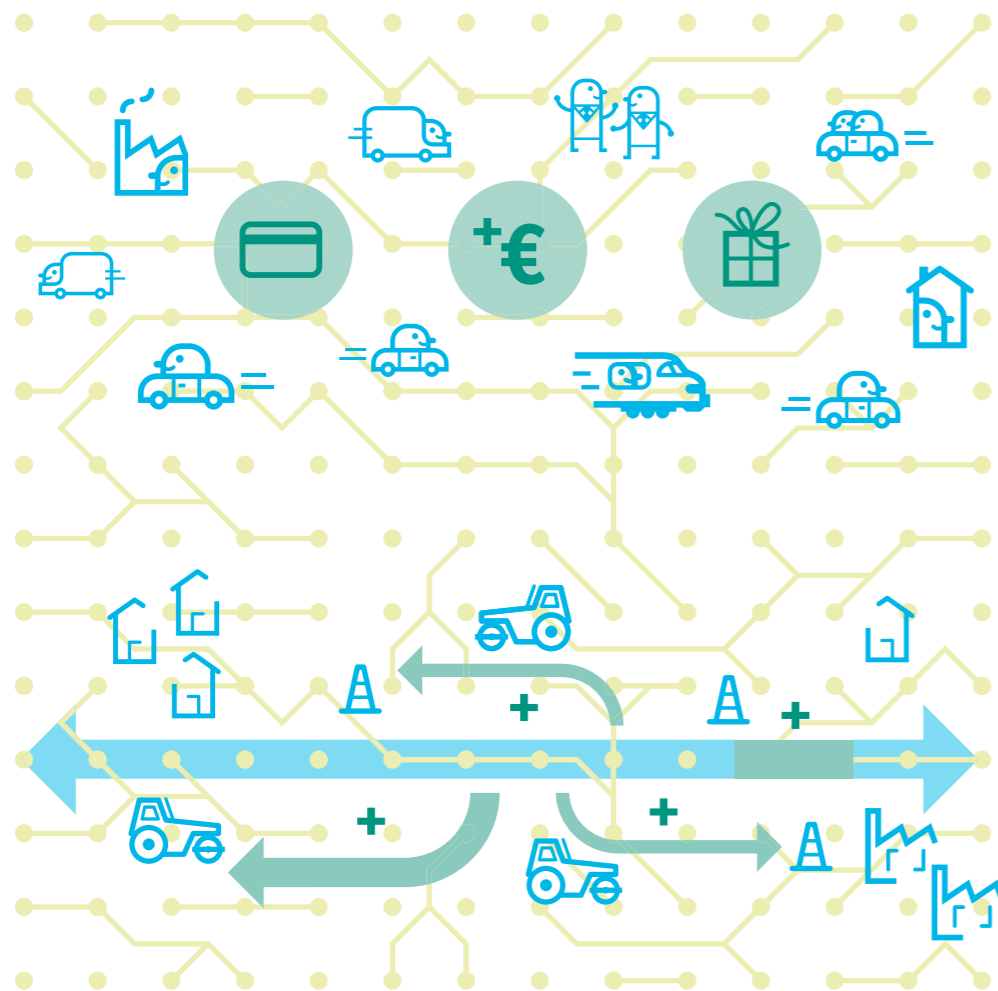
- » investeringen in infrastructuur;
- » dynamische beprijzing;
- » onderhoud en beheer;
- » monitoring en informatieverschaffing.

2.3.1 Instrumenten t.b.v. vraagsturing

Ruimtelijke ordening;

Een harde koppeling van ruimtelijke ontwikkelingen aan de bereikbaarheid en leefbaarheid in de Mainportcorridor Zuid is van wezenlijk belang. Het is een absolute voorwaarde om de kwaliteit van de doorstroming te kunnen garanderen. De Wet op de ruimtelijke ordening legt een duidelijke verantwoordelijkheid voor het goedkeuren van ruimtelijke plannen bij de provincie. In het publiek/publieke contract zullen de provincies zich moeten verplichten om deze goedkeuring te toetsen aan de bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de corridor. Tevens verplichten zij zich om ofwel compenserende maatregelen te nemen ten aanzien van de effecten van deze ontwikkelingen, ofwel om financiële middelen ter beschikking te stellen.

dordrecht



Een voorbeeld van een compenserende maatregel is het realiseren van flex-werkplekken aan de rand van woongebieden. Bewoners kunnen in de ochtend een dagelijkse stroom aan e-mails verwerken, voorbereidende werkzaamheden uitvoeren en aan de hand van telewerk systemen dagelijkse werkzaamheden uitvoeren. De financiering van deze flex-werkplekken komt voor een deel uit het systeem van de Corridor Alliantie. Het heeft immers tot gevolg dat mensen het gedrag veranderen. Deels worden de flexplekken gefinancierd door de gebruikers en deels kan de investering gefinancierd worden binnen de ontwikkeling van het woongebied.

Investerings in ruimtelijke ordening kunnen ook op zichzelf het gedrag van weggebruikers beïnvloeden. Zo zal het concept Truckcity van TCN Property Projects naar verwachting een effect hebben op het gedrag van het vrachtverkeer. Dit concept biedt grootschalige multifunctionele service gebieden aan het vrachtverkeer met beveiligde parkeergelegenheid als uitgangspunt. Door een dergelijk concept op een strategische locatie te plaatsen met medewerking van grootgebruikers, kan dit een aanzienlijk effect hebben. Vanuit de Corridor Alliantie kan een dergelijk concept worden gesubsidieerd vanwege dit verwachte effect.

Directe beloning;

Er zijn diverse vormen van directe beloning voor gedragsverandering denkbaar, financieel dan wel anderszins. Een van de systemen waar veel van wordt verwacht, is het zogenaamde "spitsmijden". Een selecte groep weggebruikers krijgt een financiële vergoeding voor het niet op bepaalde knelpunten rijden op bepaalde tijdstippen.

geografische en functionele scope

pmz: De (maatschappelijke) meerwaarde (in de zin van: versnelling van besluitvorming, efficiëntie, hogere kwaliteit, lagere kosten, reistijdwinst, externe effecten, waaronder milieu en veiligheid)

traffic partners: De voorstelde basis variant zal naar verwachting positieve effecten hebben op de efficiëntie, de kwaliteit, veiligheid en reistijdwinst op de A4. Ook lokale milieuaspecten kunnen goed in de basisvariant worden opgenomen. Zoals reeds eerder vermeld gelden deze effecten ons inziens niet op de integrale bereikbaarheid en leefbaarheid in de corridor.

Op hoofdlijnen werkt “spitsmijden” als volgt:

- » elke keer dat een deelnemer gedurende een spitsmoment het gedrag verandert wordt een financiële beloning uitgekeerd.
- » het uitgekeerde bedrag varieert met de vorm waarin het gedrag wordt aangepast. De vormen van gedragsverandering in volgorde van toenemende beloning zijn:
 - › op een ander tijdstip rijden;
 - › via een andere route rijden;
 - › niet rijden.

Uit verkeerskundige analyse blijkt dat een groot deel van de weggebruikers in de spits bestaat uit woon-werk verkeer. Een voor de hand liggende methode om deelnemers voor spitsmijden te selecteren, is dan ook om deze via de werkgevers te benaderen. De bijkomende voordelen hiervan zijn:

- » via een kleine groep werkgevers kan een grote groep werknemers worden benaderd;
- » de juiste deelnemers worden geselecteerd, aangezien de werkgever een goed zicht heeft om het woon-werk gedrag van de medewerker;
- » de werkgever is direct betrokken bij de verandering van het gedrag van de werknemer als weggebruiker hetgeen draagvlak creëert;
- » er hoeft geen groot regionaal communicatiesysteem te worden opgezet.

De kans op succes van initiatieven voor directe beloning wordt aanzienlijk vergroot door deze in publiek/private samenwerking op te pakken. Door bijvoorbeeld de werkgevers te betrekken bij het sturen van het woon-werk verkeer wordt het draagvlak aanzienlijk verbeterd. De werkgever heeft immers zowel belang bij een goede bereikbaarheid in de corridor als bij effectieve en efficiënte inzet van haar werknemers.

Fiscale regelingen;

Fiscale regelingen zijn succesvolle instrumenten om gedrag te beïnvloeden. Aan de ene kant bereiken fiscale regelingen vrijwel honderd procent van de weggebruikers, aan de andere kant bestaat er al een financiële relatie. De administratieve organisatie voor gedragsbeïnvloeding bestaat in weze al. Voor fiscale regelingen worden publiek/publieke afspraken gemaakt. Immers fiscale

regelingen ten gunste van de corridor gaan ten koste van andere maatschappelijke belangen. Het inzetten van het instrument leidt echter weer tot verhoogde economische activiteit, hetgeen weer een rendement voor de staatskas betekent. Ook de doelmatigheid van het instrument en kan een argument zijn om het in te zetten.

Stimulering thuiswerken;

Naast directe sturing van het gedrag van weggebruikers, worden ook initiatieven ondernomen om het thuiswerken te stimuleren. Ook hieraan liggen publiek / private afspraken ten grondslag. Voor de werkgever zal de effectiviteit van de werknemer doorslaggevend zijn. Investerings bestaan uit het inrichten van faciliteiten in huis maar ook uit faciliteiten grenzend aan woongebieden.

Andere modaliteiten

Vraagsturing door middel van een koppeling naar andere modaliteiten vergroot de schaal waarop wordt gewerkt aan optimale bereikbaarheid en leefbaarheid. Het schept de mogelijkheid om ook de benutting van andere modaliteiten, zoals treinvervoer, te optimaliseren en de mogelijkheid om keuzes te maken met betrekking tot leefbaarheid. Het inzetten van deze koppeling loopt via samenwerkingsverbanden met dienstverleners op het gebied van andere modaliteiten.



2.3.2 Instrumenten t.b.v. aanbodsturing

Investerings in infrastructuur

De besluitvorming ten aanzien het aanleggen van additionele infrastructuur of het aanbrengen van aanpassingen op bestaande infrastructuur is een belangrijk onderdeel van het instrumentarium van de Corridor Alliantie.

Indien de bestaande infrastructuur optimaal wordt benut en gedragsbeïnvloeding slechts mogelijk is tegen maatschappelijk onacceptabele maatregelen wordt additionele infrastructuur aangelegd. Op basis van de opgedane ervaring met de aanbod en vraagsturing is goede informatie beschikbaar om de juiste infrastructuur op de juiste plek aan te leggen. De locatie voor nieuwe infrastructuur wordt dus gedurende de werkzaamheden van de Corridor Alliantie bepaald en niet vooraf.

Onderhoud en beheer

Het plannen van de onderhouds- en beheerswerkzaamheden aan het hoofdwegennet hebben in grote mate invloed op de beschikbaarheid hiervan. Deze beschikbaarheid heeft op haar beurt weer een grote invloed op de mogelijkheid de infrastructuur optimaal te benutten. De Corridor Alliantie krijgt dan ook de verantwoordelijkheid en bevoegdheid voor het onderhoud en beheer van het hoofdwegennet.

Kilometer beprijzing

Het toepassen van beprijzing heeft diverse voordelen voor zowel de weggebruiker als het bedrijfsleven. In het algemeen is tol in drie basis type toe te passen:

1. standaard beprijzing
2. getrapte beprijzing
3. dynamische beprijzing

1. standaard beprijzing

Bij het invoeren van standaard tol wordt er gebruik gemaakt van een vast tolbedrag. Deze is veelal ingevoerd om opbrengsten te genereren en niet om de vraag te beïnvloeden.

2. getrapte beprijzing

Daar waar de vraag wel moet worden beïnvloed, kan gebruik worden gemaakt van een tolbedrag dat trapsgewijs verschilt per tijd per dag. Deze variatie kan worden bepaald door gebruik te maken van de gegevens verzameld in de week of maand daarvoor.

3. dynamische beprijzing

Bij dynamische tol kan een maximaal tolbedrag worden bepaald die bij de weggebruiker bekend is. Echter kan deze, naar mate de daadwerkelijke drukte op de locatie, lager zijn. Deze werkelijke beprijzing is in de regel lager, maar is in tegenstelling tot het maximale tolbedrag slechts enkele minuten voor het benaderen van het wegdeel bekend. De weggebruiker kan dan bepalen of hij of zij op dat moment van het betreffende wegdeel gebruik wil maken of niet.

De doelstelling van de Corridor Alliantie is gegarandeerde bereikbaarheid maar ook optimale benutting, ons inziens is dit doel enkel haalbaar met dynamische beprijzing. Zodra de vraag toeneemt zal het tarief moeten reageren maar ook als de vraag afneemt kan het tarief afnemen om extra gebruikers aan te trekken.

Monitoring en informatievoorziening

Om optimaal te kunnen sturen dient betrouwbare, transparante en actuele informatie beschikbaar te zijn. De huidige verkeersinformatievoorziening is vanuit de overheid aangestuurd en voldoet (nog) niet aan deze eisen. De huidige technologie maakt deze dienstverlening mogelijk. Door gebruik te maken van de nieuwste (mobiele internet) technologieën zal de Corridor-gebruiker op elk moment, waar hij of zij ook is, een transparant, compleet en actueel overzicht kunnen krijgen van de situatie op de route naar de eindbestemming. Daarnaast krijgt de corridor-gebruiker aan de hand van deze informatie persoonlijk advies en kan deze vervolgens zelf de weg zoeken door de voor hem of haar beste keuze te maken op dat moment. Deze nieuwe diensten op basis van de laatste technieken worden door private partijen aangeboden en zijn een waardevol instrument voor de aansturing van de Corridor.

INSTITUTIONELE scope

pmz: De visie op de gekozen concessiesystematiek (o.a. flexibiliteit gedurende de concessie-duur (aanpassing scope));

traffic partners: Flexibiliteit gedurende de concessieduur zal noodzakelijk zijn om de haalbaarheid optimaal te garanderen. Wel zullen tussen publieke en private partijen afspraken moeten worden gemaakt over hoe wordt omgegaan met gedurende de looptijd van de concessieduur optredende onverwachte ontwikkelingen.

Betrouwbare, transparante en complete reisinformatie

De huidige informatievoorziening heeft niet primair het doel de individuele gebruiker te sturen naar de beste route en de som van de gebruikers naar de beste benutting van het hoofdwegenet. Ook laat de betrouwbaarheid van de verkeersinformatie te wensen over en sluit deze niet aan op de wens van de gebruiker.

Voor de meeste Corridor gebruikers is de informatie incompleet. Zij worden alleen op de hoogte gesteld van de verkeersopstoppingen welke anders dan normaal zijn. Daarnaast wordt maar zelden aangegeven hoelang het duurt om door deze opstopping heen te komen in relatie tot het aantal kilometers. Dit laatste geeft regelmatig een verkeerd verkeersbeeld.

Veel interessanter voor de corridor gebruiker is het om te weten wat de verwachte aankomsttijd is, inclusief mogelijke vertragingen. Een (navigatie) systeem, dat de werkelijke doorstroming van opstoppingen meeneemt in de berekening en mogelijke alternatieven laat zien met betrouwbare verwachte aankomsttijden, geeft de corridor gebruiker de mogelijkheid zijn mobiliteit te optimaliseren. Ook zal hij of zij de voorkeur veranderen voor op een ander moment te vertrekken, te besluiten om thuis te blijven of door een alternatief vervoermiddel te kiezen. Daar waar de keuze van de corridor gebruiker meegenomen wordt in de informatieverwerking van de daarna volgende corridor gebruikers, komt optimalisering van het gebruik van het complete hoofdwegenet in de corridor steeds dichterbij.

Techniek

Zo zal TomTom sterk verbeterde verkeersinformatie volledig integreren in haar navigatieproducten en verwacht hiermee een doorbraak te bewerkstelligen in de verkeersinformatiemarkt. Hiermee zal voor het eerst op landelijke schaal betrouwbare verkeersinformatie volledig geïntegreerd in navigatiesystemen worden aangeboden.

De bediening en de gebruikersinterface zal zo eenvoudig mogelijk worden gehouden om daarmee een zo groot mogelijke groep van gebruikers te bereiken.

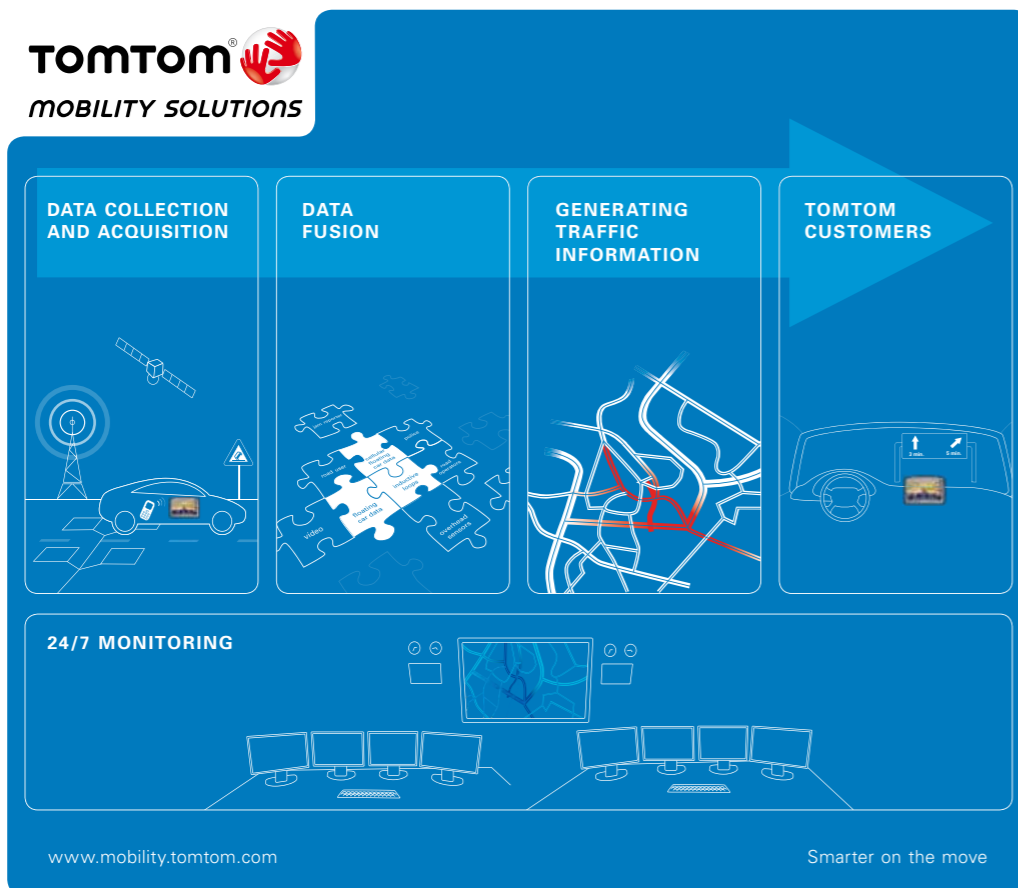
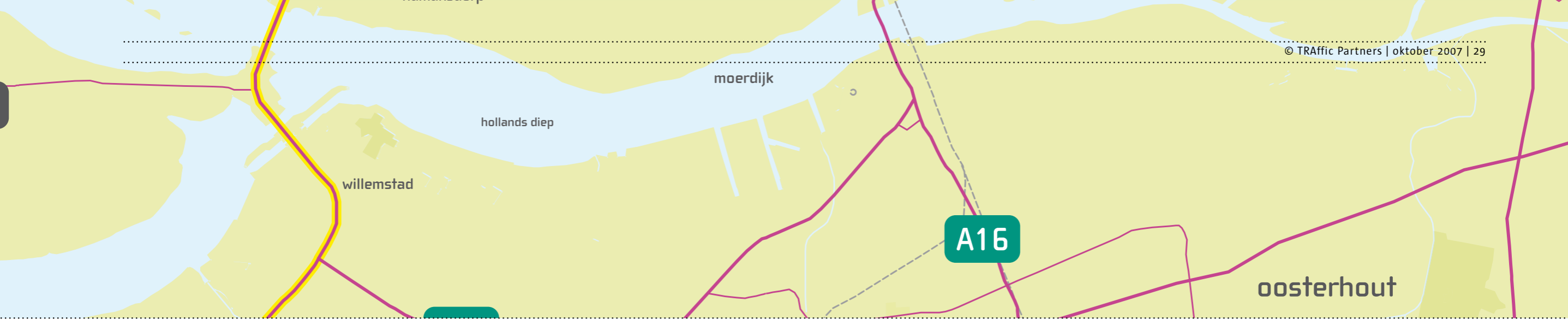
TomTom heeft besloten betrouwbare verkeersinformatie te baseren op verschillende inwintechnieken. De reden hiervoor is dat elke techniek zijn kracht heeft

maar ook zijn tekortkomingen. Juist door te combineren, kunnen de sterke eigenschappen worden benut en de tekortkomingen worden geëlimineerd. Hierbij wordt gebruik gemaakt van twee hoofdbronnen, incidenteel aangevuld met andere bronnen. Deze twee hoofdbronnen zijn reistijden gemaakt uit bewegingspatronen van mobiele telefoons en klassieke FCD (Floating Car Data) van gebruikers. Dit wordt incidenteel aangevuld met informatie van fleetowners en met informatie aangeleverd door overheden.

Met Vodafone Nederland is een contract afgesloten, waardoor de 4 miljoen Vodafone klanten tijdens het bellen een potentiële inwinbron van informatie zijn. TomTom heeft technologie overgenomen van het voormalige Schotse bedrijf Applied Generics uit Edinburgh om de monitoring informatie uit het mobiele netwerk om te zetten naar betrouwbare reistijdinformatie. Deze technologie heeft zich de afgelopen 2 jaar ruimschoots bewezen in de provincie Noord-Brabant.

Elk navigatie systeem heeft een GPS sensor, waarmee op elk moment de positie van de auto bekend is. Om hier betrouwbare verkeersinformatie uit te maken is FCD technologie overgenomen van het Berlijnse DLR en zijn een aantal DLR experts bij de nieuwe TomTom R&D vestiging in Berlijn gaan werken. Er is een verwerkingsketen opgezet om ook uit FCD goede verkeersinformatie te maken en verwacht dat in 2008 een flink deel van haar naar verwachting 1 miljoen Nederlandse gebruikers een bijdrage gaat leveren aan verkeersinformatie. Aanvullend zal ook de TomTom WORK fleet een bijdrage leveren.

De derde bron van informatie van VCNL is afkomstig van een deel van het hoofdwegenet, naar schatting 2000 km. Deze informatie wordt in een aantal stappen verwerkt.



Verkeersinformatieverwerking

In de figuur is schematisch aangegeven hoe de informatie in 4 stappen wordt verwerkt, voordat deze beschikbaar kan worden gemaakt voor de gebruiker:

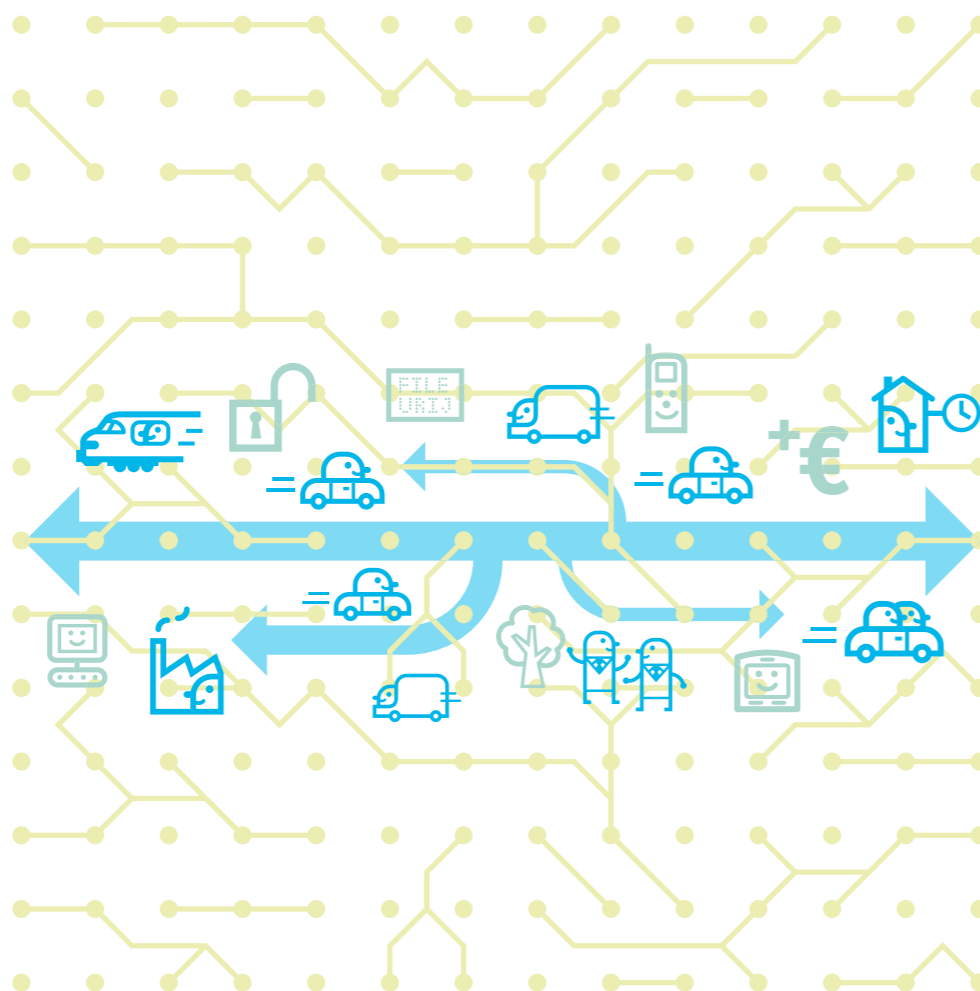
- » data inzameling en inkoop;
- » data fusie;
- » maken van geïntegreerd verkeersbeeld;
- » verwerking door diensten applicaties.

INSTITUTIONELE SCOPE

PMZ: De optimale c.q. haalbare concessieduur;

TRAFFIC PARTNERS: Deze is afhankelijk van het moment dat de (eventuele) concessie start, waarbij een concessieduur van 30 tot 40 jaar het meest voor de hand ligt. Deze zal bij de basisvariant tevens worden beïnvloed door de financieringsmogelijkheden en de economische levensduur van de verschillende projectonderdelen.

volkerak



2.4 Institutionele scope

De organisatievorm van de verschillende bedrijven en de onderlinge contracten zijn zodanig ingericht dat deze gezamenlijk sturen op bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de Mainportcorridor Zuid. Elke organisatie is zo ingericht dat zij doet waar zij goed in is en waar noodzakelijk met elkaar samenwerkt.

Aan de basis van de Corridor Alliantie ligt een Publiek / Publieke contract. Dit contract is gesloten door de belangrijkste publieke stakeholders, de vijf betrokken ministeries, de drie betrokken provincies en het rijk, en bevat de afspraken die de Corridor Alliantie mogelijk maken. Deze afspraken betreffen onder meer de koppeling van plannen ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling en infrastructurele consequenties, de inbreng van bevoegdheden en budget ten aanzien van bestaande en nieuwe infrastructuur, de bevoegdheid om tol te heffen en tevens de vrijstelling van andere vormen van wegbeprizing.

De uitvoering van dit Publiek / publieke contract is gevat in een organisatie-model waarin de interactie van drie verschillende bedrijven leidt tot gegarandeerde bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de Mainportcorridor Zuid. De verantwoordelijkheden en bevoegdheden met betrekking tot het sturen van de vraag en aanbod van infrastructuur zijn verdeeld over deze drie bedrijven; De Corridor Director, de Corridor Manager en de Corridor Operator. De verantwoordelijkheid van de Corridor Director is het garanderen van bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de Mainportcorridor Zuid. De verantwoordelijkheid van de Corridor Manager is het optimaal sturen van de vraag naar mobiliteit. De verantwoordelijkheid van de Corridor Operator is het optimaal sturen van de benutting van capaciteit.

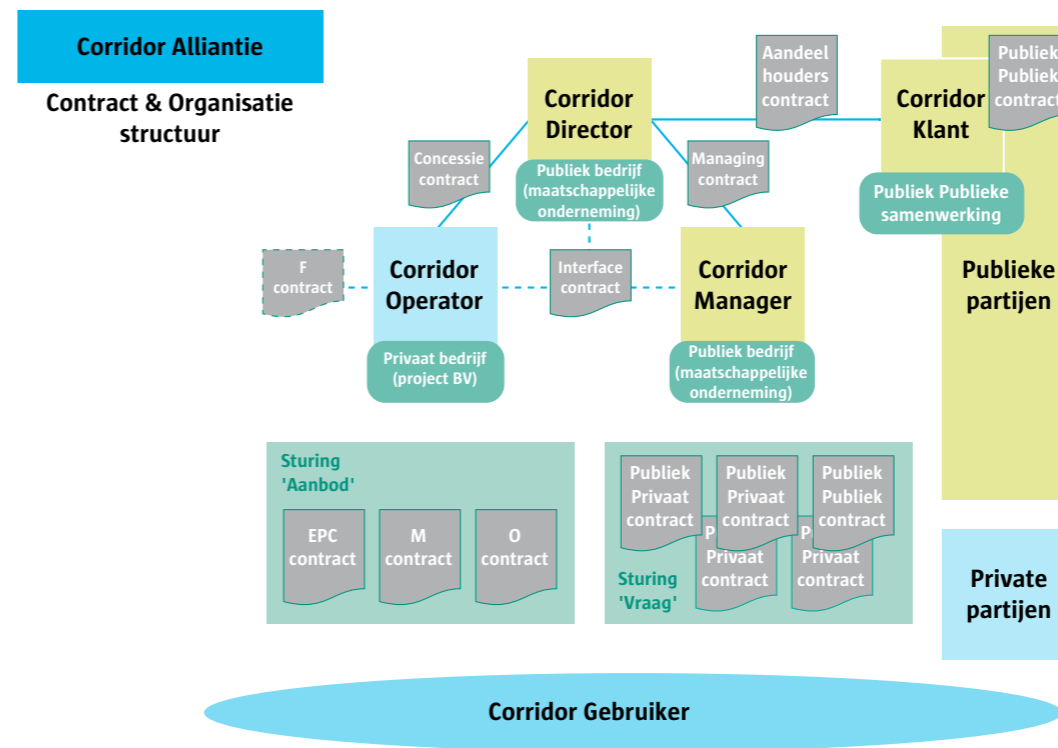


A4/A58 Bergen op Zoom - Hoogerheide Op het wegvak A4/A58 Bergen op Zoom - Hoogerheide zal in het jaar 2020 de wegcapaciteit onvoldoende zijn. Een verkenning voor de aanpak van dit knelpunt is gestart.

De onderstaande tabel geeft de verantwoordelijkheden van de drie bedrijven weer en de bijbehorende hoofdtaken.

Bedrijf:	Verantwoordelijkheden:	Taken:
Corridor Director	Gegarandeerde bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de corridor	<ul style="list-style-type: none"> De koppeling van infrastructuur aan ruimtelijke ordening en overige politieke besluitvorming Afweging maken tussen investeringen in vraag of aanbod
Corridor Manager	Het optimaal sturen van de vraag naar capaciteit	<ul style="list-style-type: none"> Bepalen waar, wanneer, hoe en welke middelen het beste kunnen worden ingezet ten behoeve van het beïnvloeden van de vraag naar capaciteit.
Corridor Operator	Het optimaal sturen van de benutting (aanbod) van capaciteit	<ul style="list-style-type: none"> Het garanderen van doorstroming Het maximaal benutten van de beschikbare capaciteit binnen de corridor

Het volgende figuur geeft de contractuele relaties tussen de drie bedrijven weer.



INSTITUTIONELE SCOPE

pmz: De allocatie van risico's in de gekozen concessiesystematiek;
traffic partners: In de basisvariant is ervoor gekozen om het risico van doorstroming op de A4 en het volledige exploitatierisico neer te leggen bij de concessiehouder. Doordat de economische analyses eenduidig aangeven dat het vervoersaanbod veel dan wel zeer veel zal groeien en aangezien er een alternatieve route (A16) voor een deel van het verkeer beschikbaar is zal deze combinatie naar verwachting commercieel haalbaar zijn.

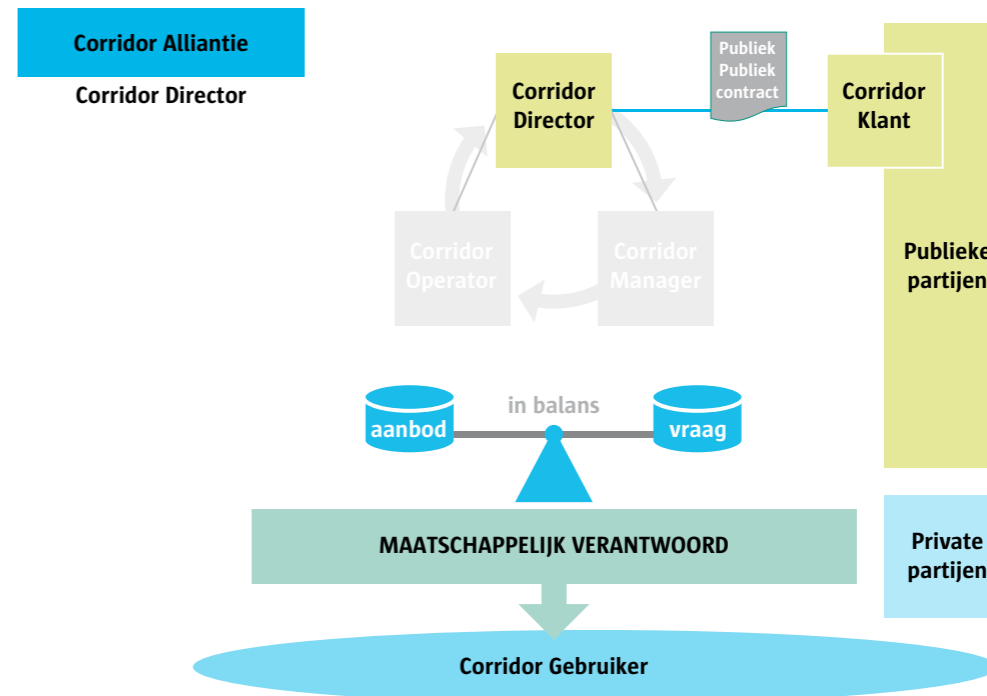
2.4.1 Organisatievorm

De organisatievorm van de deelnemende bedrijven is zodanig gekozen dat deze goed aansluiten bij de doelstellingen. De onderstaande tabel geeft een overzicht van de organisatievorm en samenstelling van de drie bedrijven.

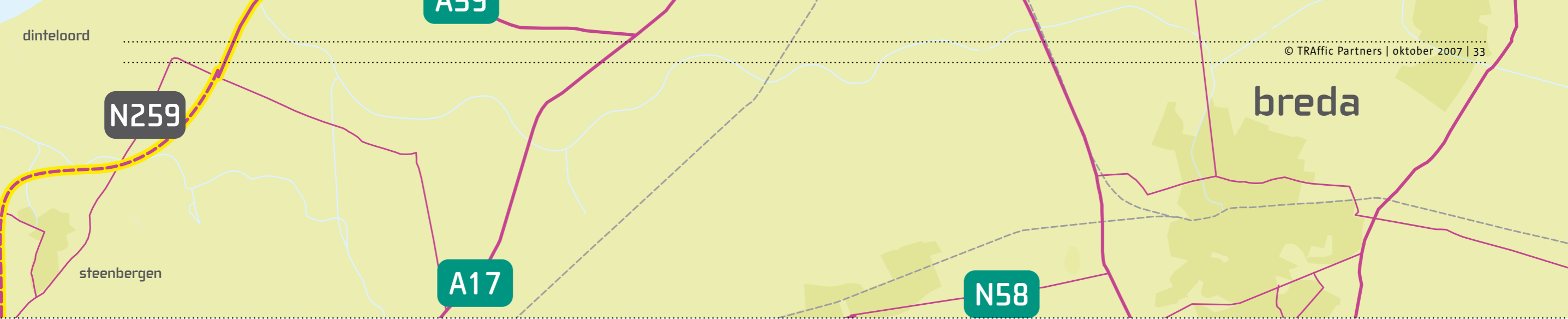
Bedrijf:	Organisatievorm:	Participanten / aandeelhouders:
Corridor Director	Maatschappelijke onderneming	Rijk (Verkeer en Waterstaat, VROM, Financiën, LNV, EZ, Provincies (Zuid-Holland, Noord-Brabant, Zeeland))
Corridor Manager	Maatschappelijke onderneming	Corridor Director
Corridor Operator	Private SPC	Private partijen

Corridor Director

De Corridor Director is eindverantwoordelijk voor de bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de Mainportcorridor Zuid. De Corridor Director kan voor haar besluitvorming kiezen uit twee richtingen. Enerzijds kan zij het aanbod en benutting van capaciteit beïnvloeden, anderzijds kan zij besluiten om de vraag te beïnvloeden. Voor het sturen van het aanbod in capaciteit heeft de Corridor Director een prestatiecontract met de Corridor Operator. Voor het beïnvloeden van de vraag heeft de Corridor Director een contract met de Corridor manager.



De Corridor Director is een publieke organisatie, als organisatievorm is gekozen voor een maatschappelijke onderneming. Deze keuze is door een aantal argumenten ingegeven. Het voornaamste argument is dat de Corridor Director de afwegingen moet maken ten aanzien van de maatschappelijke waarde en kosten van bereikbaarheid en leefbaarheid. Hiernaast is het zaak dat de bedrijfsvoering in relatieve zelfstandigheid kan worden gevoerd. De ontbureaucratisering van de overheid, het scheiden van beleid en uitvoering, het ontlasten van de ministeriële verantwoordelijkheid van specifieke uitvoeringstaken, het creëren van een grotere discretionaire bevoegdheid voor specifieke deskundigheid en het terugdringen van politieke bemoeienis met de (strikt regelgebonden) uitvoering in individuele gevallen, zijn enkele bijkomende argumenten. Het verschaft ook een goede basis voor het, op een meer bedrijfsmatige basis, behartigen van openbare belangen c.q. publieke dien-



sten binnen het beleidskader dat door de overheid bij de instelling van een Maatschappelijke onderneming is (of wordt) geschapen.

Het ontwikkelen van het concept van de maatschappelijke onderneming komt voort uit de ambitie om een duidelijk juridisch kader te scheppen voor maatschappelijke taken die professioneel en langdurig worden ondergebracht bij een aparte juridische entiteit. Tot op heden worden deze activiteiten voornamelijk ondergebracht in juridische vormen die niet goed aansluiten bij de omvang en aard van de activiteiten, zoals stichtingen of verenigingen. Om de aansturing te versterken wordt in deze gevallen specifieke wetgeving in het leven geroepen.

De ambitie van de maatschappelijke onderneming is een rechtsvorm zonder winstoogmerk, die zich blijkens de statuten specifiek en uitsluitend in dienst stelt van de betrokken publieke belangen.

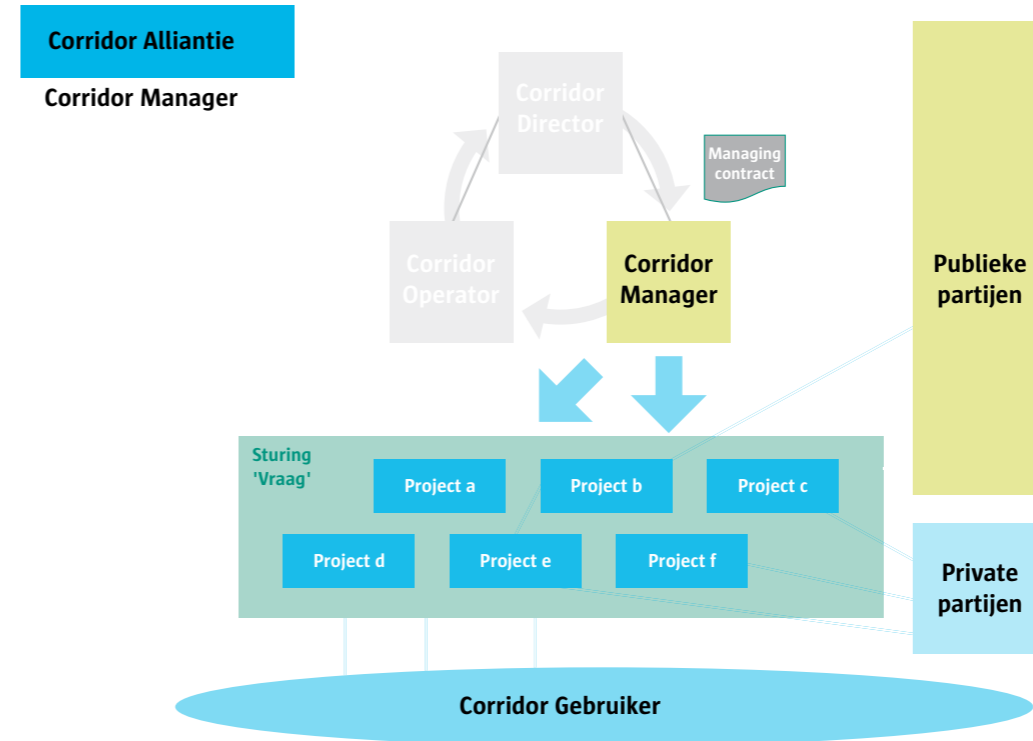
De statuten van de Corridor Director zouden in dit geval onder meer de volgende uitgangspunten moeten bevatten:

- » de doelstelling is gegarandeerde bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de Mainportcorridor Zuid;
- » infrastructuur is een economisch goed en dient optimaal te worden ingezet;
- » Alle inkomsten worden geïnvesteerd ten gunste van de doelstellingen.

Corridor Manager

De Corridor Manager is verantwoordelijk voor het doelmatig beïnvloeden van de vraag naar mobiliteit. De Corridor Manager werkt als een projectenbureau. Voor de opgelegde behoefte aan gedragsbeïnvloeding door de Corridor Director ontwikkelt de Corridor Manager projectvoorstellen uit. De projectvoorstellen behelzen de richtingen, de mate waarin gedragsbeïnvloeding wordt gezocht en het verwachte effect. Evenals de Corridor Director is de Corridor Manager een publieke organisatie. De reden hiervoor is enerzijds dat gezien de grote diversiteit aan activiteiten een eenduidige opdrachtverstrekking aan een private partij zeer complex zal zijn, anderzijds is de Corridor Manager in haar werkzaamheden veelal afhankelijk van samenwerking met andere publieke partijen. Bij het stimuleren van het gebruik van andere modaliteiten heeft zij te maken met publieke belangen en bijvoorbeeld bij het stimuleren van ruimtelijke ontwikkelingen. Deze afhankelijkheid maakt het zeer complex om tot

waarde creërende afspraken met private partijen te komen. Deze projectvoorstellen worden deels in samenwerking met private partners opgesteld en deels zelfstandig. Voor de projectvoorstellen die worden uitgewerkt met private partners worden voor de uitvoering aparte gezamenlijke ondernemingen opgericht.



INSTITUTIONELE SCOPE

PMZ: De rechten en plichten voor de A4-Corridor exploitant;

TRAFFIC PARTNERS: Plichten / verantwoordelijkheden private partij(en):

- doorstroming garanderen op de A4
- A4 weggebruikers tevreden houden
- profitabel business bedrijven
- afspraken met overheid maken, organiseren en nakomen
- Exploiteren binnen de kaders op het gebied van milieu-gebruiksruimte en maatschappelijk verantwoord ondernemen.

Rechten private partijen:

- gebruiksheffing op nieuwe wegen
- gedeeltelijk vrij zijn in beprijzing

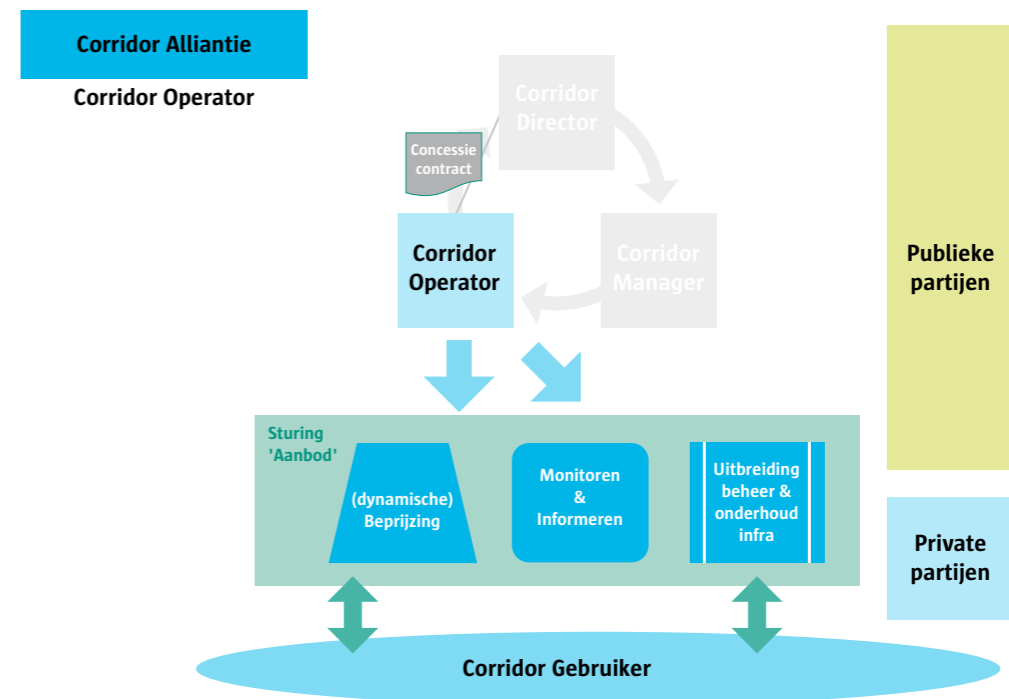
Indien de concessiehouder financieel wordt afgerekend op werkelijke doorstroming, dan zal hij moeten beschikken over volledige vrijheid van tariefstelling. Het is immers niet voorspelbaar hoe de waardering van weggebruikers zich gedurende de looptijd van de concessie ontwikkelt.

In tegenstelling tot de Corridor Director is het karakter van de Corridor Manager uitvoeringsgericht, de benodigde aansturing en kennis en kunde verschilt dan ook aanzienlijk. Om deze redenen is ervoor gekozen om van de Corridor Manager een separate onderneming te maken. Wel zijn de taken en verantwoordelijkheden van de Corridor Manager van publieke aard. Bij de diverse mogelijke vormen van gedragsbeïnvloeding speelt publieke besluitvorming een grote rol, te denken valt aan fiscale instrumenten en ingrepen in de ruimtelijke ordening.

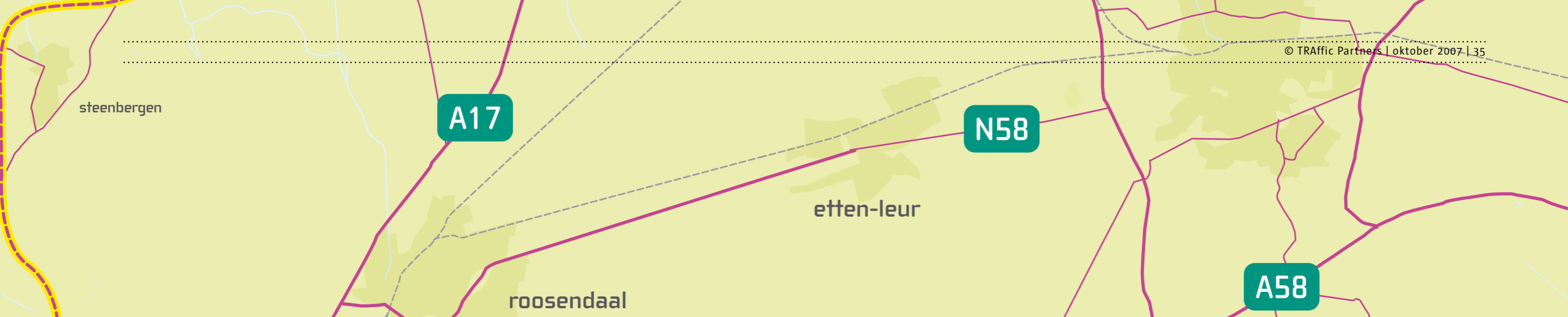
Voor de Corridor manager wordt dan ook gekozen voor de vorm van een Maatschappelijke onderneming, opgericht en aangestuurd door de Corridor Director.

Corridor Operator

De Corridor Operator is verantwoordelijk voor het aanbod van capaciteit binnen de Mainportcorridor Zuid. De Corridor Operator is een private onderneming die specifiek voor deze taak is opgericht, een zogenaamde “Special Purpose Company”, een SPC. De Corridor Operator heeft een zakelijk prestatiecontract met de Corridor Director waarin de voornaamste prestaties zijn; het zorgen voor de beschikbaarheid van de capaciteit, het garanderen van doorstroming, het maximaal benutten van de beschikbare capaciteit, beheer en onderhoud van het hoofdwegennet en de aanleg van nieuwe infrastructuur. Dit allemaal volgens contractueel afgesproken kwaliteit.



Binnen de Corridor Operator zijn diverse kennisvelden gebundeld en de Corridor Operator is naar verwachting dan ook een samenwerkingsverband van meerdere bedrijven. De benodigde kennis en ervaring bestaat onder meer uit het exploiteren van infrastructuur (incl. dynamische tolheffing), aanleg en onderhoud van infrastructuur en financiële en juridische zaken.



2.4.2 Contractuele structuur

Zakelijke contractuele afspraken geven kracht aan de Corridor Alliantie. Vier hoofdcontracten verbinden de drie bovengenoemde bedrijven, het Publiek/Publieke contract, het concessie contract tussen de Corridor Director en de Corridor Operator, het management contract tussen de Corridor Director en de Corridor Manager en het Interface contract.

De looptijd van de verschillende contracten verschilt. Het publiek/publieke contract en de contracten met de publieke partijen, de Corridor Manager en de Corridor Director, hebben een onbeperkte looptijd. Het concessiecontract met de private Corridor Operator heeft een looptijd van beperkte duur. De concessieperiode dient aan te sluiten op de economische levensduur van de investeringen die zij moet plegen. Deze investering betreft tolsystemen en informatiesystemen. De economische levensduur hiervan schatten wij in op 20 jaar. Indien het besluit valt om additionele infrastructuur aan te leggen wordt hiervoor een separate concessieduur bepaald. Het uitgangspunt hiervoor zal zijn het op het moment van aanleg totaal gereserveerde bedrag voor infrastructuur en het aantal benodigde jaren om de investering terug te betalen.

Het publiek/publieke contract regelt de volgende zaken:

- » het besluit tot het oprichten van de Corridor Alliantie;
- » de verplichting om effecten van ruimtelijke plannen op bereikbaarheid en leefbaarheid financieel dan wel anderszins te compenseren;
- » de inbreng van de bevoegdheden en budget voor bestaande en nieuwe infrastructuur in de Corridor Alliantie;
- » de bevoegdheid om op het hoofdwegennet in de Mainportcorridor Zuid tol te heffen;
- » de vrijstelling van andere vormen van wegbeprijzing binnen de Mainportcorridor Zuid;
- » het commitment om medewerking te verlenen aan initiatieven m.b.t. het sturen van de vraag;
- » de verplichting om compenserende maatregelen te nemen voor de effecten van politieke besluitvorming (incl. het afgeven van vergunningen) voor het betreffende bevoegde gezag;
- » het bevoegdheid om te bepalen waar en wanneer additionele

hoofdinfrastructuur benodigd is en het doorlopen van procedures met betrekking tot het aanleggen en aanpassen van infrastructuur.

Het concessie contract regelt de volgende zaken:

- » garantiestelling voor optimale doorstroming op hoofdwegennet;
- » delegatie van tolheffing en systematiek van tolheffing;
- » vrijheid van tariefstelling bij tolheffing;
- » vrijheid van locatie bij tolheffing;
- » uitgangspunten voor aanleg en aanpassingen infrastructuur;
- » verplichting tot onderaanbesteding van aanleg en aanpassingen infrastructuur;
- » betalingsmechanisme van Corridor Operator.

Het management contract regelt de volgende zaken:

- » het proces om te komen tot projectvoorstellen t.b.v. vraagsturing en de selectie van voorstellen;
- » de bevoegdheid om publieke en private initiatieven te ontplooiën t.b.v. de vraagsturing;
- » commitment van de aandeelhouders in de Corridor Director om medewerking te verlenen aan initiatieven m.b.t. het sturen van de vraag.

De bovenstaande contractuele relaties moeten leiden tot een optimale risicospreiding tussen de bedrijven. In de onderstaande tabel worden de belangrijkste risico's in beeld gebracht.

INSTITUTIONELE SCOPE

pmz: De rechten en plichten voor publieke partijen;

traffic partners: Voor het bereiken van de doelstellingen zullen afspraken moeten worden gemaakt met de overheid ten aanzien van flankerend beleid. Bij een gegarandeerde doorstroming moeten risico's die dit ernstig beïnvloeden, zoals het aanleggen van een derde brug zonder tol, worden beperkt.

De vergoedingssystematiek gebaseerd op doorstroming in plaats beschikbaarheid;
Wij staan volledig achter deze keuze aangezien de weggebruiker een kwaliteitsproduct krijgt voor de tol die hij betaalt. Het is niet uit te leggen indien de weggebruiker zou moeten betalen om in de file te staan.

Risico's	Verantwoordelijke partij(en)	Mogelijke acties
File's als gevolg van toenemende mobiliteit	Corridor Operator	<ul style="list-style-type: none"> Variëren van toltarieven (hoogte, tijd, locatie)
Stijgende toltarieven ter voorkoming files	Corridor Director	<ul style="list-style-type: none"> Accepteren Laten aanleggen, verbeteren infrastructuur Budget ter beschikking stellen t.b.v. gedragsbeïnvloeding
Afnemende benutting capaciteit	Corridor Operator, Corridor Director	<ul style="list-style-type: none"> Verlagen toltarief Accepteren Verlagen investeringen in gedragsbeïnvloeding
File's als gevolg van calamiteiten	Corridor Director, Corridor Operator	<ul style="list-style-type: none"> Maatregelen ter voorkoming calamiteiten
Te lage tolinkomsten t.b.v. van additionele infrastructuur	Corridor Director	<ul style="list-style-type: none"> Tolheffing gedurende een vastgestelde periode financieel optimaliseren (i.p.v. optimaliseren t.b.v. de benutting)
Kosten aanleg, beheer en onderhoud infra en tolsysteem	Corridor Operator	<ul style="list-style-type: none"> Primaire taken concessiehouder

2.4.1.3 Het interface contract

Het is onvermijdelijk dat de verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de drie corridor bedrijven tot ongewenste tegenstrijdige belangen kunnen leiden. Om de effecten hiervan te vermijden wordt een interface contract opgesteld. Tegenstrijdige belangen die kunnen optreden zijn:

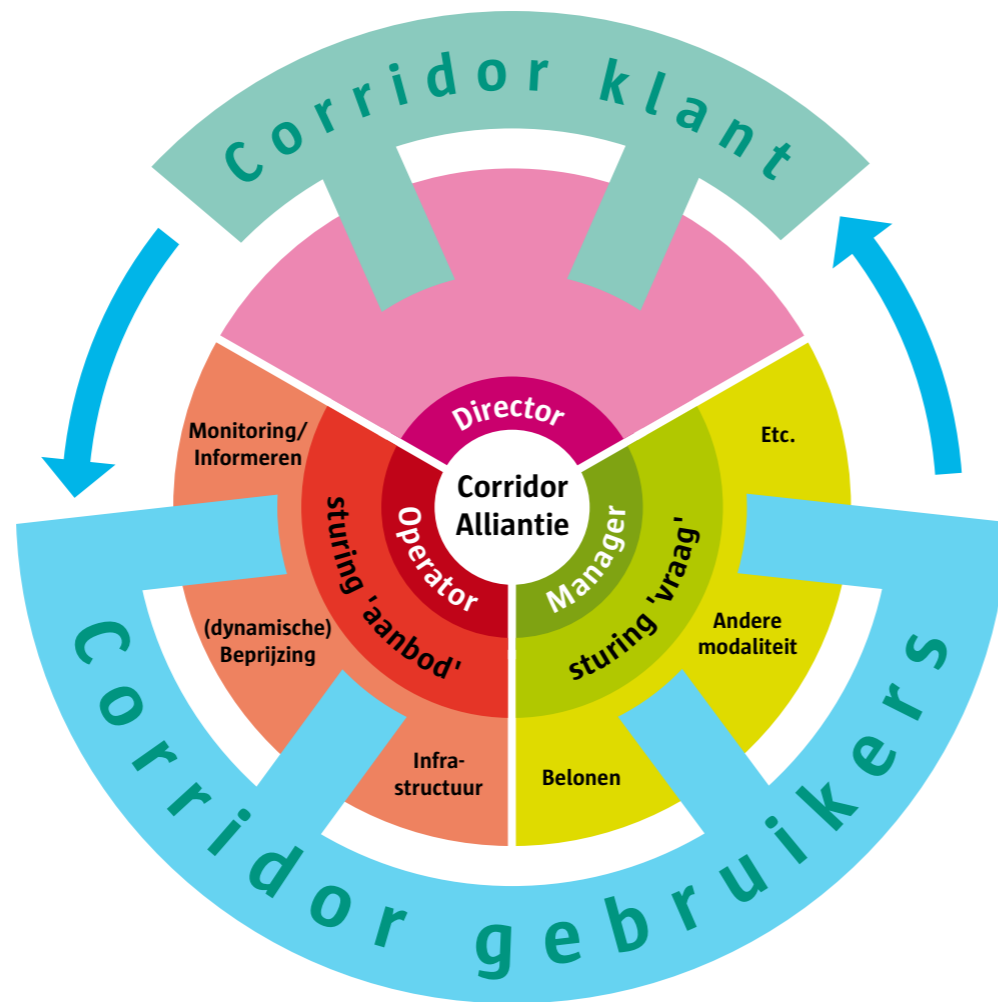
- » indien de inspanningen van de Corridor Manager meer effect hebben dan voorzien nemen de tolinkomsten voor de Corridor Operator af;
- » indien de Corridor Operator de toltarieven verlaagt, waardoor de behoefte aan vraagbeïnvloeding minder wordt, wordt het voor de Corridor Manager mogelijk onaantrekkelijk om gemaakte afspraken na te komen;
- » de Corridor Manager en de Corridor Director maken voor hun beslissingen gebruik van dezelfde informatiebronnen die door de Corridor Operator worden gegenereerd en dient voor beide partijen betrouwbaar zijn.

In het interface contract worden hiervoor de volgende zaken geregeld:

- » de verplichting tot afstemming inzet instrumentarium;
- » een objectieve meetmethodiek van de effecten van de inzet van instrumenten;
- » een objectieve meetmethodiek voor de bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de corridor.

roosendaal

A58



goes

bergen op zoom

INSTITUTIONELE SCOPE

PMZ: De mate van concreetheid van mogelijk in de scope te integreren projecten (reeds concreet uitgewerkt dan wel nog (zeer) globaal omschreven);

TRAFFIC PARTNERS: Dit moet ons inziens niet op projectniveau worden geregeld maar deze mogelijkheid moet worden verwerkt in de organisatievorm en de bijbehorende contractuele afspraken tussen publieke partijen.

■ 3. PUBLIEKE RANDVOORWAARDEN

Bij de beschrijving van de organisatie van de Corridor Alliantie zijn reeds diverse verwijzingen gemaakt naar belangrijke publieke randvoorwaarden. Deze publieke randvoorwaarden variëren van het veranderen van regels, het anders omgaan met publieke middelen tot het overdragen van taken aan de private markt. Onderstaand staan de belangrijkste nogmaals vermeld .

Benodigde aanpassingen op het bestaande publieke kader:

- » de effecten van ruimtelijke ontwikkelingen op bereikbaarheid worden verplicht gecompenseerd, de verantwoordelijkheid hiervoor wordt gekoppeld aan de verantwoordelijkheid voor de ruimtelijke ontwikkelingen;
- » de effecten van overig politiek beleid op bereikbaarheid worden verplicht gecompenseerd, de verantwoordelijkheid hiervoor wordt gekoppeld aan de verantwoordelijkheid voor het betreffende politieke beleid;
- » dynamische wegbeprijzing wordt toegestaan op het bestaande hoofdwegennet, onafhankelijk van het moment van aanleg van nieuwe infrastructuur en zonder een beperking in prijsstelling;
- » de bevoegdheid om tol te innen binnen de Corridor wordt gedelegeerd aan de Corridor Operator;
- » de bevoegdheid om procedures ten behoeve van de aanleg nieuwe infrastructuur te doorlopen wordt gedelegeerd aan de Corridor Alliantie;
- » de verantwoordelijkheid voor beheer en onderhoud van het hoofdwegennet wordt overgedragen aan de Corridor Alliantie;
- » publieke inkomsten uit mobiliteit vanuit de corridor dienen te worden geïnvesteerd in de bereikbaar en leefbaarheid in de corridor;
- » publieke informatiesystemen worden ter beschikking gesteld aan de Corridor Alliantie.

TRAffic Partners ziet in dat deze publieke randvoorwaarden een verandering in wetgeving, regels en gedrag nodig zullen hebben. Dit zal niet zonder schokken of stoten gaan. Het is echter noodzakelijk deze publieke randvoorwaarden door te voeren. Hierdoor is optimale integrale beheersing mogelijk dat resulteert in een corridor met gegarandeerde bereikbaarheid en leefbaarheid.

INSTITUTIONELE SCOPE

PMZ: De eigendomsverhoudingen in de Corridor met betrekking tot de grond.

TRAFFIC PARTNERS: Zeker de publieke partijen zullen hun locale belangen verplicht ondergeschikt moeten maken aan de bereikbaarheid en leefbaarheid in relatie tot de ruimtelijke ordening. Als dit gevolgen heeft voor het grondeigendom, dan is dit zo.

Privaat eigendom dient te allen tijde te worden gerespecteerd.

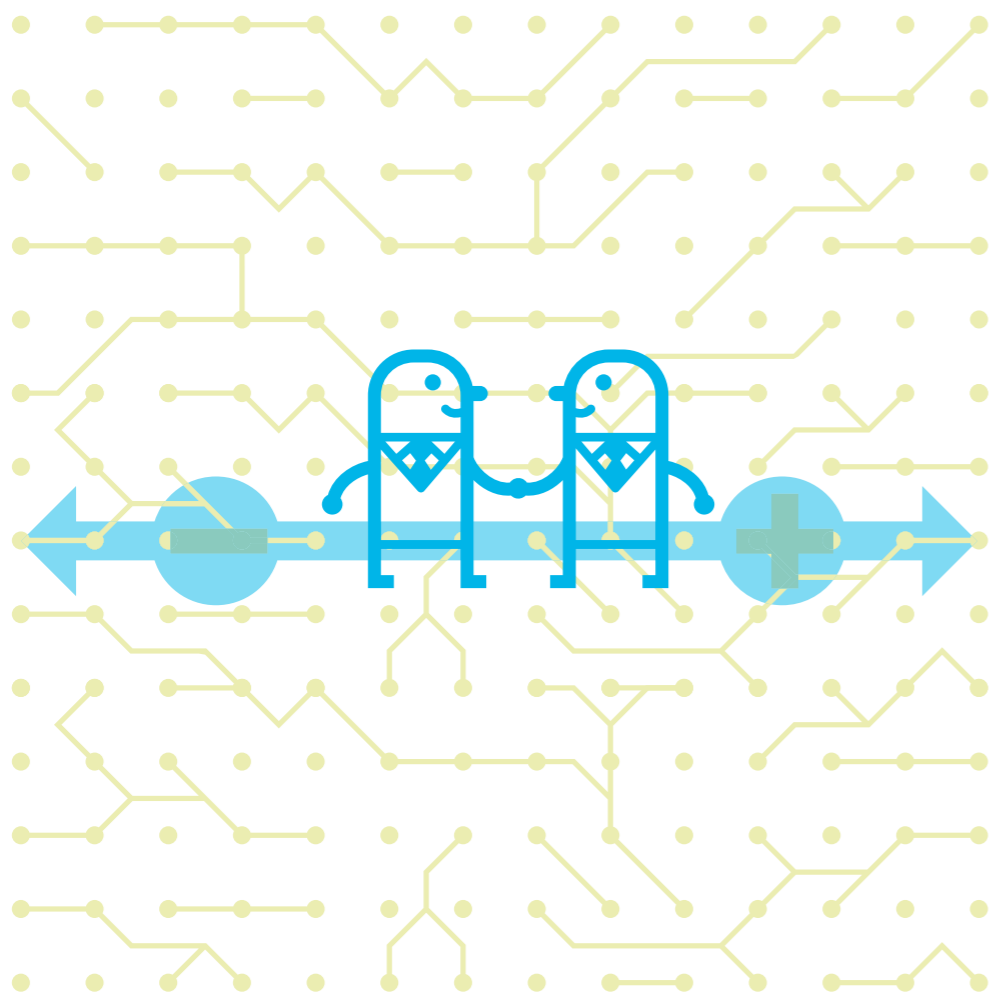
■ 4. VERVOLGPROCES - ONTWIKKELPROCES

Het succes van de Corridor Alliantie hangt in grote mate af van het doorlopen van het vervolgproces. Vooral de betrokkenheid en selectie van private partners verdient hierbij de aandacht. Een belangrijk uitgangspunt is dat het concept van de Corridor Alliantie gezamenlijk door de publieke en private partijen wordt ontwikkeld. De belangrijkste uitgangspunten bij het inrichten van het vervolgproces zijn:

- » een transparant proces,
- » voldoende marktspanning,
- » tijdige bundeling van publieke en private kennis,

Om aan de uitgangspunten te voldoen wordt het volgende vervolgproces voorgesteld:

- » Publiek / privaat convenant
- » Selectie private partner
- » Definitiefase
- » Oprichting Corridor Director, Corridor Manager
- » Selectie Corridor Operator



4.1 Publiek / publiek contract

De private marktverkenning en de publieke marktverkenning geven krijgt de Overheid voldoende basis om op hoofdlijnen afspraken te maken over het realiseren van de bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de corridor.

In dit Publiek / publiek contract worden afspraken gemaakt over de volgende onderwerpen:

- » het besluit tot het oprichten van de Corridor Alliantie;
- » de koppeling van ruimtelijke plannen aan bereikbaarheid en leefbaarheid;
- » de inbreng van de bevoegdheden m.b.t. infrastructuur;
- » wegbeprijzing;
- » het mandateren van een van de publieke partijen namens het convenant;
- » het doorlopen van het vervolgproces.

4.2 Partner selectiefase (n partners)

Op basis van het publiek/publiek contract wordt een private partij (consortium) geselecteerd voor het uitwerken van het concept van de Corridor Alliantie. Het door de Opdrachtgever op te stellen Programma van Eisen voor de partner selectiefase dient geen sturing te geven aan voorkeursoplossingen, maar genoeg ruimte voor diverse oplossingen naast eventuele voorkeursoplossingen.

Aangezien in deze fase nog geen (referentie) ontwerpen worden gemaakt, kan vrij snel één partij worden geselecteerd. Deze fase zal tussen de 4 en 6 maanden duren. Hierbij is het belangrijk dat 'iedereen' kans maakt en de procedure in overeenstemming is met de Europese regelgeving omtrent aanbestedingen. Deze selectie dient naast functionele eisen vergezeld te gaan van duidelijke spelregels en rolverdelingen. De selectiecriteria richt zich primair op de voorgestelde organisatie, de aanwezige kennis & kunde, de procesbenadering en de oplossingsrichtingen.

Vanaf het selectiemoment zal een tijdelijke partnership worden aangegaan tussen de publieke en de geselecteerde private partij. De publieke partijen worden vertegenwoordigd door een enkele of duale (model RansstadUrgent) vervoersautoriteit. Samen gaan deze partijen de definitiefase in voor verdere ontwikkeling.

(publieke) randvoorwaarden

pmz: De verschillende belangen en rollen van de overheid (beleidsmaker, bevoegd gezag, handhaving en toezicht, mogelijk aandeelhouder en/of bestuurder);

traffic partners: De voornaamste rol voor de gezamenlijke overheden is de rol van Corridor Klant die gebaseerd is op een publiek publiek contract. Op dit niveau worden de afspraken gemaakt ten aanzien van de ruimtelijke en infrastructurele bevoegdheid binnen de corridor.

In de rol van Corridor Director is de overheid het bevoegd gezag voor het maken van keuzes ten aanzien van vraagsturing dan wel aanbodsturing.

In de rol van Corridor Manager is de overheid een uitvoerend orgaan die samenwerkingsverbanden aangaat om de vraag optimaal te sturen en haar werkzaamheden afstemt met de Corridor Operator die het aanbod aanstuurt.

4.3 Definitiefase (1 partner)

De definitiefase dient te resulteren in een eenduidige projectdefinitie met als kracht de samenwerking tussen de publieke en private partijen. Duidelijke afspraken binnen deze samenwerking zullen zorgdragen voor essentiële tijdswinst en veel onzekerheden worden vroeg in het proces weggenomen. De focus binnen de definitiefase zal liggen op de continue verdere uitwerking van het concept, de inrichting van de Corridor bedrijven en de onderlinge relaties en de inrichting van de instrumenten zoals die zullen worden ingezet. De betrokken partijen zullen hun expertise inbrengen om gezamenlijk tot een eenduidige projectdefinitie te komen. Dit kan via studies, ontwikkelingen en ontwerpactiviteiten.

Parallel aan deze activiteiten dienen mogelijk de benodigde politieke procedures te worden doorlopen. Omdat deze vervlechting vrij veel tijd in beslag neemt, zullen er binnen de definitiefase een aantal go / no-go momenten worden gedefinieerd. Deze kunnen worden gekoppeld aan de formele inspraakmomenten. Tijdens deze fase moeten gesprekken moeten worden gevoerd met de publieke stakeholders binnen de Corridor en overeenstemming worden bereikt.

De private partner dient gedurende deze fase samen met de publieke partner een optimale projectdefinitie te formuleren. Hiervoor het is noodzakelijk dat de private partner gedurende de definitiefase zich richt op de ‘beste’ innovatieve (oplossingen) en deze niet voor de prijsvormingsfase bewaart. Een prikkel om dit in deze fase te doen is zijn eigen deelnemerschap in de prijsvormingsfase. Mocht deze prikkel niet voldoende worden geacht dan is een financiële prikkel gedurende de definitiefase in te voeren, al dan niet verbonden aan de hierboven beschreven go / no-go momenten.

Risico's zullen tijdens de definitiefase worden gealloceerd, waarbij gezien de complexiteit van de scope drie basis allocaties mogelijk zijn:

- » allocatie opdrachtnemer;
- » allocatie opdrachtgever;
- » gedeelde allocatie (mogelijk via alliantie contract).

Gezien de duur en intensiviteit van deze fase dient de bewaking op voortgang en kosten veel aandacht te krijgen.

4.4 Oprichting Corridor Director, Corridor Manager

Nadat het concept in de voorgaande fase is uitgewerkt, worden de Corridor Director en de Corridor Manager opgericht en ingericht. Het selectieproces voor de (private) Corridor Operator wordt voorbereid.

4.5 Prijsvormingsfase (n partners)

In de prijsvormingsfase voor de Corridor Operator krijgen meerdere partijen of consortia van partijen de kans, om op basis van de eenduidige projectdefinitie, een beprijzing in te dienen. Deze partijen dienen zich primair te richten op de beprijzing. De optimalisatie en uitwerking van de eenduidige projectdefinitie is immers reeds voltooid. In de beprijzing is het gebruik van diverse methoden en technieken toegestaan, zolang deze voldoen aan de invulling van de functionele eisen.

In de prijsvormingsfase wordt naast de bouw en exploitatie ook het financieringsdeel van de businesscase verder uitgewerkt. Gezien de concessie-componenten in de prijsvorming zal alles door externe (technisch/financieel) adviseurs worden getoetst.

Alle in de voorgaande fases uitgevoerde werkzaamheden en resultaten hiervan zullen openbaar zijn voor partijen die aan de selectie wensen deel te nemen. Deze zogenaamde “glazen huis constructie” leidt ertoe dat ook de private partij, die partner was tijdens de definitiefase in aanmerking komt om mee te dingen naar de rol van Corridor Operator. Dit laatste is van cruciaal belang voor het succesvol ontwikkelen van het concept. Immers de inbreng van kennis en ervaring van potentiële “Corridor Operators” is noodzakelijk voor het succesvol ontwikkelen van het concept.

A1



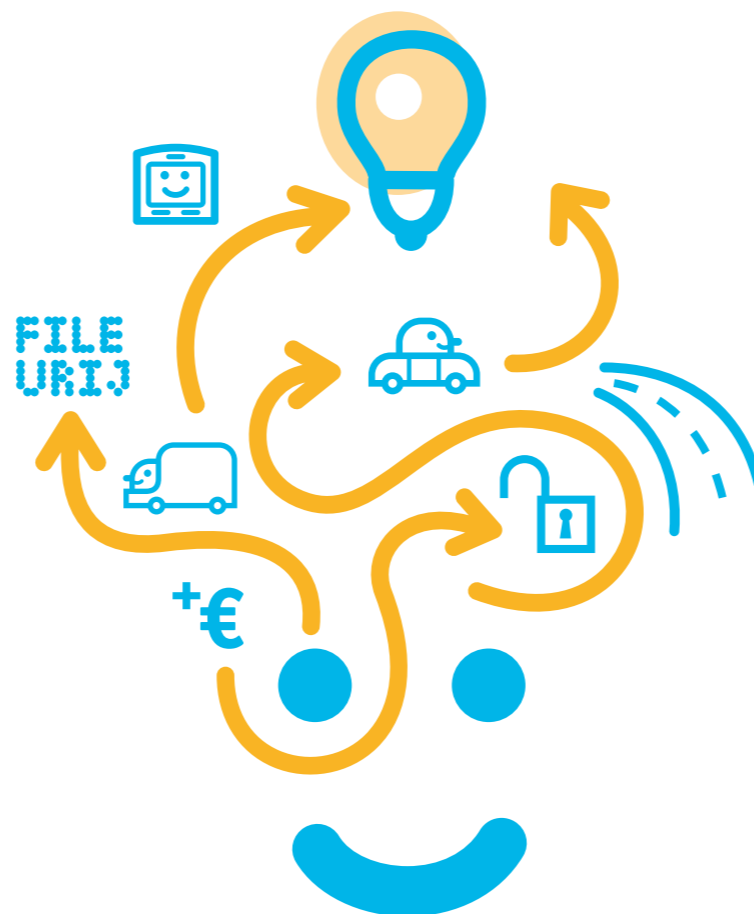
(publieke) randvoorwaarden

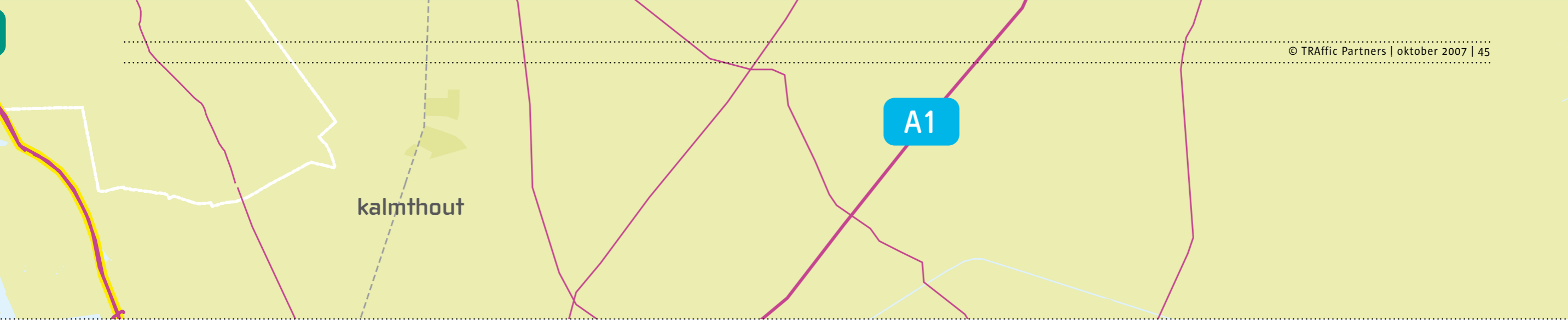
pmz: De inrichting aan publieke zijde bij de invulling van de bovengenoemde rollen;
traffic partners: De onderstaande tabel geeft de organisatievorm en de aandeelhouders weer van de publieke partijen binnen de Corridor Alliantie. Er is gekozen voor een maatschappelijke onderneming als organisatievorm (nog in ontwikkeling) om de taken enerzijds professioneel te organiseren en aan te sturen en de verantwoordelijkheden anderzijds op voldoende afstand te zetten van de dagelijkse politieke besluitvorming.

terneuzen

■ 5. DE BUSINESS CASE

In dit hoofdstuk gaan we in op de haalbaarheid van de business case. Hierbij kijken wij in hoeverre het concept maatschappelijk en financieel haalbaar is en wat wij als belangrijkste procesrisico's zien.





5.1 Maatschappelijke haalbaarheid

Het oplossen van de files en het bieden van een leefbare omgeving zijn twee van de grootste politieke uitdagingen op dit moment. Toch lukt het jaar in jaar uit niet om hier verbetering in aan te brengen. De betrokken stakeholders lijken elkaar in een houdgreep te houden. Aan de ene kant zetten partijen zich eenzijdig in op asfalt en aan de andere kant verzetten partijen zich hiertegen. Een gezamenlijke zoektocht naar creatieve oplossingen lijkt te ontbreken. Aan de hand van enkele reacties die wij verwachten op ons concept proberen wij de kansen van het voorliggende concept in beeld te brengen. In deze paragraaf maken wij geen onderscheid tussen de drie corridor bedrijven maar spreken wij van de Corridor Alliantie.

“Zeker nog meer gaan betalen.”



“De weg is van iedereen”

Een veelgehoorde emotie van weggebruikers is dat de weg van iedereen is, aangezien deze uit eerdere belastingontvangsten is betaald. De Corridor Alliantie past echter ook beprijzing toe op reeds aangelegde infrastructuur. Onze redenatie is dat voor het aanleggen van de weg weliswaar is betaald maar niet voor het gebruik van het logistieke systeem. De beprijzing wordt ingezet om de infrastructuur optimaal te benutten.

“Het geïnde geld verdwijnt in de algemene middelen”

De overheidsfinanciën zijn voor veel mensen ondoorzichtig. Hierdoor ontstaat het gevoel dat de opbrengsten uit wegbeprizing worden geïnvesteerd in andere beleidsdoelstellingen. De Corridor Alliantie gaat uit van een gesloten financieel systeem, waarbij alle inkomsten uit de beprijzing worden geïnvesteerd in de bereikbaarheid en leefbaarheid van de corridor.

“Er moet een “tol-vrij” alternatief zijn”

Bij zeer veel voorbeelden van wegbeprizing zijn “tol-vrije” alternatieven voorhanden, zoals het Franse tolwegennet en de Amerikaanse express-lanes. De Corridor Alliantie gaat niet uit van tol-vrije alternatieven. Om te beginnen is het Nederlandse wegennet niet opgebouwd uit hoofdwegen en parallelle

b-wegen. Om deze alsnog aan te leggen is de ruimte te beperkt en de afstanden te kort. Daar komt bij dat de werkelijke ambitie, die wij van harte steunen, om bereikbaarheid en leefbaarheid te garanderen, het bieden van tol-vrije alternatieven niets oplevert, het verplaatst de problemen enkel. Wel zijn wij van mening dat indien er sprake is van doorstroming, bijvoorbeeld midden op de dag, er geen sprake hoeft te zijn van een vaste beprijzing. Op deze manier is er een tolvrij alternatief, zij het op een ander tijdstip van de dag.

“Het probleem verplaatst naar de sluiproutes”

De verplaatsing van het hoofdwegennet naar het onderliggende wegennet bij wegbeprizing is een bekend verschijnsel. De nieuwe technische middelen waarover de Corridor Alliantie beschikt, maakt deze problematiek echter duidelijk zichtbaar. Door middel van “tracking and tracing” van communicatie apparatuur in voertuigen is verkeersinformatie niet langer afhankelijk van lussen in het hoofdwegennet of camera’s. Op basis van deze informatie kan de Corridor Alliantie haar instrumenten richten op deze effecten. Bijvoorbeeld door specifiek een bepaalde regio te benaderen met een beloningsprogramma.



“In de toekomst staan we overal vast.”

“Zo komen er nog meer auto’s op de weg.”



“Door de latente vraag blijft het probleem bestaan”

Het verbeteren van de bereikbaarheid heeft een aanzuigende werking op de latente vraag. Ook dit is een bekend verkeerskundig gegeven dat wij niet ontkennen. Zodra dit optreedt speelt de Corridor Alliantie hier direct op in, ze wordt immers aangestuurd om doorstroming te garanderen. Het uiteindelijke doel is ook in de latente behoefte te voorzien. De latente behoefte heeft in economische zin ook een voordeel. Indien er op stukken infrastructuur onderbenutting ontstaat, kunnen door de verlaging van de beprijzing weggebruikers worden aangetrokken, hetgeen een positief economisch effect heeft.

(publieke) randvoorwaarden

pmz: De mate van publieke verbondenheid / betrokkenheid, bijvoorbeeld het streven naar een bestuurlijk convenant of een publiek – publieke overeenkomst inclusief de eventuele fasering daarbij;

traffc partners: Een en ander is hierboven reeds aan de orde gekomen.

hulst

“Wat is nu het effect op de leefbaarheid”

Een maatschappelijke onderneming met publieke aandeelhouders stuurt de Corridor Alliantie aan. Deze aandeelhouders zijn verantwoordelijk voor het opstellen van zodanige statuten dat de Corridor Alliantie stuurt op zowel leefbaarheid als bereikbaarheid. Bereikbaarheid en doorstroming verbeteren de leefbaarheid, de kwaliteit van investeringen (bijvoorbeeld infrastructuur passend in de omgeving) verbetert de leefbaarheid en goed doordachte besluitvorming inzake de ruimtelijke ordening verbetert de leefbaarheid.



“Nog meer luchtvervuiling voor mijn deur!”

“Infrastructuur wordt voor de rijken”

Infrastructuur is een onderdeel van bereikbaarheid. Bereikbaarheid bestaat immers ook uit het vervoer via andere modaliteiten, andere gedragspatronen en andere ruimtelijke inrichting. De bereikbaarheid moet voor iedereen gegarandeerd zijn. De verschillende vormen van bereikbaarheid worden door de verschillende type belanghebbenden anders gewaardeerd. Een reiziger op weg naar een zakelijke afspraak waardeert tijd hoger dan iemand die 's ochtends naar zijn werk gaat. In de Corridor Alliantie stellen wij voor om gebruik te maken van deze tijdswaardering door de wegbeprijzing dynamisch te maken en dit te koppelen aan gegarandeerde doorstroming. In de spits zal het duurder zijn om van A naar B te gaan dan buiten de spits. Dit heeft inderdaad tot gevolg dat mensen die bereid zijn om meer te betalen gebruik van de weg maken. De inkomsten worden echter verplicht terug geïnvesteerd in de algemene bereikbaarheid binnen de corridor. Bijvoorbeeld door het stimuleren van treinreizen en thuiswerken.

“Blijf van mijn gemeentelijke bevoegdheid af”

Gemeentes hebben een belangrijke bevoegdheid ten aanzien van de ruimtelijke ordening binnen hun gemeente. Ruimtelijke ordening is een buitengewoon complexe materie waarbij zeer veel belangen en argumenten een rol spelen, waaronder de bereikbaarheid en de leefbaarheid. Ook is het zeker de intentie van de verschillende verantwoordelijke publieke partijen om deze koppeling goed te doordenken en ongewenste effecten op de leefbaarheid en bereikbaarheid te voorkomen. Het meten en voorspellen is ook moeilijk te objectiveren. Wij zijn ons hier zeer van bewust. Echter ligt er geen harde koppeling tussen ruimtelijke plannen en het oplossen van de effecten op de bereikbaarheid. Wij zijn van mening dat door het integraal benaderen van de corridor, het inzetten van nieuwe technologieën en het meten van de effecten van de verschillende instrumenten, het inzicht in de effecten sterk verbetert. Dit maakt het objectief meten mogelijk. Op basis van deze kennis stellen wij een harde koppeling voor. We willen immers bereikbaarheid en leefbaarheid garanderen.



“Die wijk moet er komen, weg of geen weg, mensen willen wonen.”

A12



“Die files, die moeten we gewoon accepteren.”

“Het gedrag van de mensen verandert toch niet”

Het feit dat de files jaar in jaar uit langer worden lijkt erop te wijzen dat, hoewel er steen en been wordt geklaagd, de mensen het file-rijden accepteren. Even geen baas en even geen gezin is een veel gehoorde redenering. Wij zijn echter een andere mening toegedaan, namelijk dat het volledig ontbreekt aan vergelijkbare alternatieven. Een uur file komt vaak overeen met de meest efficiënte treinreis. Thuiswerken wordt niet of nauwelijks gestimuleerd en algemene voorzieningen zijn er niet. De baas is inflexibel met werktijden en een leaserijder krijgt geen OV-vergoeding. Misschien nog belangrijker vinden wij dat er niet op structurele wijze wordt geïnvesteerd in het belonen van gedragsveranderingen. Kleinschalige experimenten laten veelbelovende resultaten zien en in andere werkvelden heeft het zich al ruimschoots bewezen, zoals bij het werken met gedetineerden. De Corridor Alliantie zet structureel in op gedragsverandering. Het succes valt niet van te voren te bewijzen maar indien het succesvol is kan het de noodzaak van hoge wegbeprijzing en het aanleggen van nieuwe infrastructuur beperken.

“Asfalt aanleggen is de enige oplossing”

Wij zijn van mening dat het aanleggen van additionele infrastructuur in de corridor onontkoombaar is. Het probleem is te groot en het economisch belang ook. We zijn echter voor het aanleggen van asfalt op de juiste plek en op het juiste moment. Als de Corridor Alliantie alle instrumenten heeft ingezet en een goede inzage heeft in de werking van de instrumenten, kan zij deze afweging maken. Wij vinden het heel belangrijk dat de Corridor Alliantie bevoegd is om de procedures voor het aanleggen van nieuwe infrastructuur te voeren.

“U creëert een infrastructuur dictator”

Nee. Wij maken koppelingen tussen ruimtelijke ordening en infrastructuur die er voorheen niet was maar wij vertrouwen erop dat de transparantie van het concept en de brede benadering van de problematiek een breed publiek en privaat draagvlak zal hebben. Dit draagvlak zal de voorgestelde systeemwijzigingen mogelijk maken. Zo zijn wij niet van plan te tornen aan elementaire rechten, zoals inspraak in procedures. De Corridor Alliantie zal in staat moeten zijn om overtuigend aan te tonen dat aanpassingen en investering in infrastructuur noodzakelijk zijn. Zij kan immers ook overtuigend aantonen wat de effecten voor de betrokken stakeholders zijn van het niet doorgaan van geplande investeringen.

Wij hebben overwogen om een systeem van mobiliteitsslots in te voeren, vergelijkbaar aan de luchtvaart industrie, zonder slot, geen toegang. Hoewel dit een zeer effectief instrument is zijn wij van mening dat dit niet noodzakelijk is. Het effect kan ook anders worden bereikt.

“Bereikbaarheid is niet te garanderen”

Calamiteiten zullen er altijd zijn en files dus ook. Ook kortere opstoppingen zullen voorkomen. Gegarandeerde bereikbaarheid heeft geen baat bij een “zero-tolerance” beleid. De kosten hiervan zullen niet opwegen tegen de baten.

(publieke) randvoorwaarden

pmz: De vormgeving van de publiek – private interactie in de verschillende fasen;

traffic partners: De publiek private interactie is middels een concessieovereenkomst vastgelegd. Wij hebben ervoor gekozen om op basis van zakelijke afspraken te organiseren. Dit is tegenstelling tot diverse voorbeelden van publiek private samenwerkingen waarbij de uiteindelijk tegengestelde belangen vertragend en suboptimaal werken.

hulst

5.2 Financiële haalbaarheid

De financiële haalbaarheid van de Corridor Alliantie is geanalyseerd door een financieel model te koppelen aan een verkeerskundig model. Hierin zijn de verkeerskundige verwachtingen, inclusief de invloed van wegbeprijzing en van beloning voor gedragsverandering, gekoppeld aan de opbrengsten van wegbeprijzing, de kosten van vraagsturing, de benodigde investeringen in systemen en de operationele kosten van de Corridor Alliantie.

De Corridor Alliantie streeft naar een ideale verhouding tussen verkeersintensiteit en beschikbare capaciteit van ieder afzonderlijk wegdeel binnen de corridor. Dit is aangegeven met behulp van de I/C verhouding.

Voor de business case is een zo hoog mogelijke I/C verhouding gunstig. De Corridor Operator hanteert voor ieder voertuig een basistoltarief van € 0,035 per afgelegde kilometer.

De Corridor Operator grijpt echter in indien de I/C verhouding groter wordt dan 85. In dat geval wordt de verkeersintensiteit zo hoog dat de kwaliteit van de bereikbaarheid snel vermindert en een onrustig wegbeeld ontstaat. Door dynamische beprijzing wordt op dat moment het toltarief verhoogd naar het spitstarief van € 0,11 per afgelegde kilometer.

In het financieel model wordt direct overgeschakeld van het basis toltarief van € 0,035 per kilometer naar het spitstarief van € 0,11 per kilometer, maar in de praktijk is het goed mogelijk dat dit in kleine stappen wordt toegepast om scherper te kunnen sturen.

De verkeersintensiteit zal door de verhoging van het tarief afnemen omdat een deel van de netwerkgebruikers, om financiële overwegingen, de spitspiek zal mijden.

Indien de intensiteit op de corridor opnieuw hoger wordt en de I/C verhouding wederom de 85 overschrijdt, zal de Corridor Director de Corridor Manager opdracht geven de vraag te sturen. In het financiële model wordt, ongeacht welk instrument daarvoor wordt gebruikt, uitgegaan van € 5,- kosten per Personenauto Equivalent (PAE) om gebruikers te stimuleren niet aan de spits deel te nemen.

De inzetbaarheid van dit instrument is begrensd omdat niet elke autoriteit die in de spitspiek gemaakt wordt, verschoven kan worden naar de rand van de spits of zelfs daarbuiten. Daarom is – in lijn met de ervaringsexpertise uit het experiment Spitsmijden A12 (2006) – een maximaal effect gesteld op het wegnemen van een aantal spitsritten per uur ter grootte van 15 procent van de capaciteit van het betreffende wegdeel.

Indien de I/C verhouding bij inzet van dit instrumentarium structureel boven de 100 komt tijdens de spitspieken, is aanleg van infrastructuur op termijn noodzakelijk.

Verkeerskundige effecten

Op basis van het OGM verkeerskundig model is een verkeerskundige berekening gemaakt voor de periode 2007 tot 2047. Op basis van de beperkte tijdshorizon van het OGM verkeerskundig model (2020), is van het volgende groeiscenario tot 2047 (40 jaar) uitgegaan:

» Een reeks met minimaal groeiscenario

De reeks wordt bepaald door, voor de reeks 2007 tot 2020 (OGM verkeerskundig model), lineair te interpoleren tussen 2000 en 2020 en voor de reeks 2021 tot 2047 lineair te extrapoleren met dezelfde groeisnelheid.

» Een reeks met maximaal groeiscenario

De reeks wordt bepaald door, voor de reeks 2007 tot 2020 (OGM verkeerskundig model), lineair te interpoleren tussen 2000 en 2020 en voor de reeks 2021 tot 2041 een jaarlijkse groei van 0,1 procent ten opzichte van het voorgaande jaar aan te houden.

Per wegvak zijn zowel voor 2000 als voor 2020 verkeersintensiteiten berekend. De verkeersintensiteit is ingedeeld in drie blokken en berekend voor werkdagen:

- » ochtendspits (2 uur);
- » avondspits (2 uur);
- » restdag (12,5 uur).

A12

De effecten van deze wijze van exploiteren van het hoofdwegennet tussen Rotterdam en Antwerpen zijn zichtbaar gemaakt voor de volgende situaties:

- » ochtendspits 2020 met tolheffing spitstarief;
- » ochtendspits 2020 met tolheffing spitstarief + inzet vraagsturing.

Duidelijk zichtbaar is dat de inzet van het bereikbaarheidsinstrumentarium tijdens de ochtendspits leidt tot een aanzienlijk hogere kwaliteit van de bereikbaarheid.

Zie paragraaf 3.1 Verkeersmodulatie in de bijlage.

Financieel model

Algemene aannames in het financiële model

- » het financiële model gaat uit van de periode 2007 tot 2047;
- » het financiële model is gebaseerd op het minimaal groeiscenario, en geeft een indicatie van de toename van de 'Reservering Infrastructuur' op basis van het maximaal groeiscenario;
- » in het model wordt gerekend met een reële cashflow met reële rekenrente. Op deze manier hoeft geen correctie te worden toegepast op de tarieven voor 'tolheffing' en 'vraag sturing'. Ook is geen inflatie en indexeringscorrectie nodig;
- » startjaar voor de berekening van de Netto Contante Waarde is 2007;
- » de rekenrente is 4%.

Input vanuit Verkeersmodel

- » verkeersmodel rekent met 136 wegvakken op de corridor;
- » van ieder wegvak wordt een aantal kenmerken en berekeningsresultaten overgenomen.

Aangeleverde kenmerken zijn:

- » omschrijving;
- » lengte;
- » capaciteit.

Aangeleverde berekeningsresultaten zijn:

- » intensiteit Ochtendspits 2000;
- » intensiteit Ochtendspits 2020;
- » intensiteit Avondspits 2000;
- » intensiteit Avondspits 2020;
- » intensiteit Restdag 2000;
- » intensiteit Restdag 2020.

INSTITUTIONELE SCOPE

PMZ: Spelregels overheid m.b.t. haar eigen beleidsvrijheid;

TRAFFIC PARTNERS: Zoals aangegeven gaat de Corridor Alliantie uit van een harde koppeling tussen mobiliteit en ruimtelijke ordening. Dit houdt niet zozeer een inperking van de beleidsvrijheid in als wel een aanvulling op de voorwaarden voor beleidsvoering.

Het rijk zal moeten toestaan dat de door mobiliteit gegenereerde inkomsten binnen de corridor integraal terugvloeien naar de corridor.

Deze intensiteiten worden uitgedrukt in Personenauto Equivalent (PAE) die zijn berekend vanuit het model. Op basis van de intensiteit wordt bepaald of de mechanismes 'tolheffing' en 'vraagsturing' in werking treden. Tolheffing is vervolgens eenvoudig per wegvak uit te rekenen zoals hieronder wordt beschreven. Voor 'vraagsturing' is een extra stap nodig om te voorkomen dat iedere auto boven de aangenomen 85% IC-verhouding per wegvak een investering van €5,00 vergt (met het eerder genoemde maximum van 15% maximaal te beïnvloeden weggebruikers). Als oplossing is gekozen om 'vraagsturing' alleen toe te passen in de 12 wegvakken zoals genoemd in paragraaf 2.2.1, waarbij per wegvak een percentage unieke weggebruikers is vastgesteld op 90%.

Uitgangspunt is dat er in de weekenden geen tolheffing plaatsvindt.

Omrekening intensiteiten naar cashflow tolheffing en vraagsturing

Op basis van de, per wegvak en dagdeel berekende, intensiteit per uur voor een jaar wordt berekend wat de inkomsten vanuit tolheffing en de uitgaven voor vraagsturing zijn.

» *tolheffing*

Intensiteit PAE (eventueel gecorrigeerd voor vraagsturing) (aantal/uur) * aantal uur dagdeel (uur/dag) * lengte wegvak (km) * prijs per km (spits of daltarief) (€/km/aantal) * aantal werkdagen in een jaar (dag/jaar) = opbrengst (€/jaar)

» *vraagsturing*

Berekent aantal voertuigen vraagsturing (aantal/uur) * aantal uur dagdeel (uur/dag) * uitkering per voertuig (€/aantal) * aantal werkdagen in een jaar (dag/jaar) * correctiefactor unieke voertuigen = uitgaven (€/jaar)

Kasstromen

De volgende uitgangspunten zijn vastgesteld voor het model:

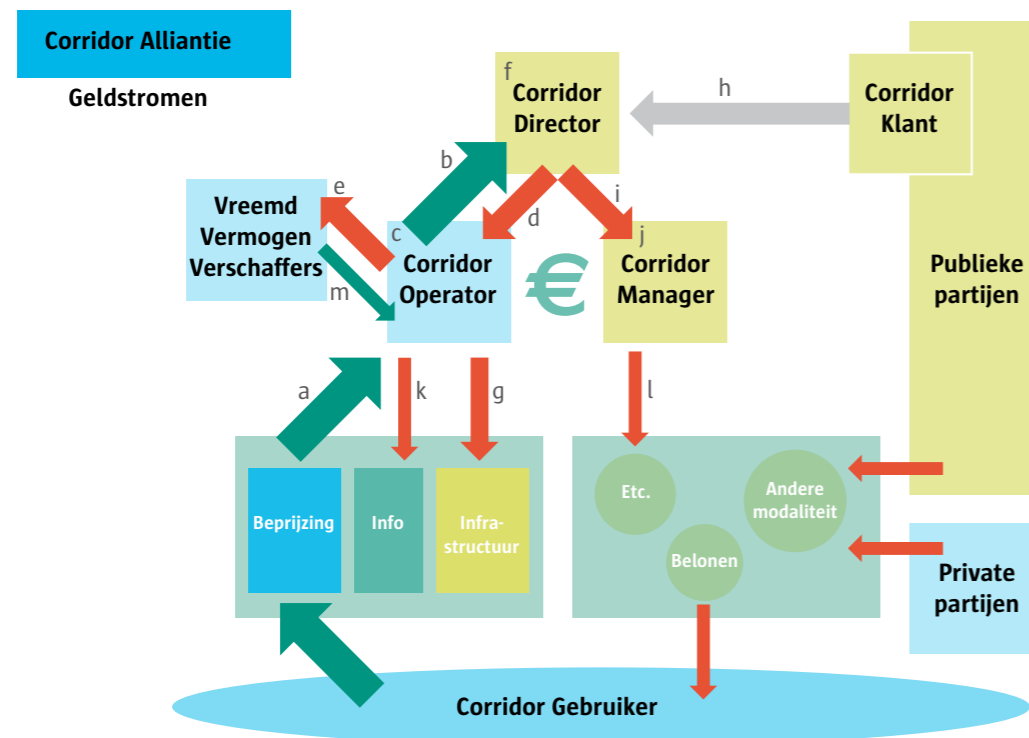
- » Voorinvestering in Tolsystemen € 500.000.000, gebaseerd op de aanname vanuit het CPB rapport dat €2.000.000.000 nodig is voor een tolsysteem voor heel Nederland. Gesteld wordt dat dit systeem voor de corridor voor 25% van deze kosten kan worden gerealiseerd. Deze investering wordt afgeschreven in 20 jaar waarna een nieuwe gelijke investering benodigd is;
- » Spreiding van de voorinvestering over 3 gelijke bedragen over 3 jaar. Uitgaande van startjaar 2008 betekent dit dat de introductie van tolheffing en vraag sturing plaatsvindt in 2011. Van 2011 tot 2047 kunnen dan vervolgens de prestatievergoeding en de operationele kosten worden betaald en de reservering voor infrastructuur worden opgebouwd. De prestatievergoeding is gebaseerd op een financiering door de private Corridor Operator in de benodigde systemen;
- » De operationele lasten van de Corridor Operator worden betaald vanuit de inkomsten uit tolheffing. Deze zijn op jaarbasis vastgesteld op € 60 mln, uitgaande van 10% van de in het CBS rapport voorziene operationele kosten t.b.v. Anders Betalen Voor Mobiliteit;
- » De bijdrage van de Staat wordt gebruikt om de kosten voor beheer en onderhoud van het wegennet binnen de corridor te betalen. Voor de kosten voor beheer en onderhoud zijn de aannames van de projectorganisatie PMZ voor de basisvariant overgenomen.

A21

Cashflowberekening per partij

Voor alle wegvakken is vervolgens een cashflow van de uitgaven en cashflow van de inkomsten bepaald. Samen met de overige kasstromen is vervolgens per partij in het model een totale cashflow bepaald. Voor niet-berekende getallen is gebruik gemaakt van aannames.

De volgende stromen worden hierin benoemd:



Corridor Operator

- Stroom a de resultaten per jaar van inkomsten uit tolheffing voor alle wegvakken
- Stroom b de afdracht van de Corridor Operator aan de Corridor Director
- Stroom c de operationele kosten van de Corridor Operator
- Stroom d het deel van de bijdrage van de Staat dat de Corridor Operator ontvangt van de Corridor Director om het beheer en onderhoud (k) te kunnen betalen
- Stroom e het deel van de prestatievergoeding dat wordt afgedragen aan de investeerders
- Stroom k de werkelijke kostenpost voor beheer en onderhoud. Wanneer deze groter is dan de bijdrage betekent dit dat het verschil wordt bijgesteld vanuit inkomsten voor tolheffing
- Stroom m vreemdvermogen

Corridor Director

- Stroom b de afdracht van de Corridor Operator aan de Corridor Director
- Stroom f de operationele kosten van de Director
- Stroom h de bijdrage van de Staat voor de kosten van beheer en onderhoud en de operationele lasten van de Corridor Manager (j) en de Corridor Director (f)
- Stroom i de samenstelling van de kosten voor vraag sturing (b) plus de kosten voor operationele lasten van de Corridor Manager (j)

Corridor Manager

- Stroom l de financiering van vraag sturingsprojecten
- Stroom j zijn de operationele kosten van de Manager

INSTITUTIONELE SCOPE**pmz:** Spelregels overheid m.b.t. haar eigen beleidsvrijheid;**traffic partners:** Wijzigingen zijn voorzien met betrekking tot:

- De effecten van ruimtelijke ontwikkelingen worden hard gekoppeld aan investeringen in bereikbaarheid.
- Dynamische beprijzing wordt toegestaan op het bestaande wegennet, onafhankelijk van het moment van aanleg van nieuwe infrastructuur en zonder een beperking in prijsstelling.
- De bevoegdheid om procedures ten behoeve van de aanleg nieuwe infrastructuur te doorlopen wordt gedelegeerd aan de Corridor Alliantie.

sint niklaas

A11

Resultaat

De resultaten van de uitgevoerde analyse laten een buitengewoon sterk effect zien van de gecombineerde inzet van de instrumenten. Waar het in 2020, inclusief de invloed van wegbeprizing, het slecht gesteld is met de verkeerssituatie, is het effect van vraagsturing veelbelovend. Op alle knelpunten is de situatie verbeterd en op diverse plaatsen is de congestie opgelost. Op de modelkaarten, waar de wegdelen met een I/C factor tussen de 0,85 en 1 met geel is aangegeven en de wegdelen met een I/C factor boven de 1 met rood is weergegeven, zijn de effecten goed zichtbaar.

Zoals eerder aangegeven, is bij het maken van de berekeningen aangenomen dat er een maximum is aan het aantal weggebruikers dat met vraagsturing kan worden beïnvloed. Het toltarief is gemaximeerd op 11 eurocent per km tijdens spitsmomenten. Deze aannames hebben tot gevolg dat door het groeiende verkeersaanbod er een moment komt dat er additionele infrastructuur benodigd is. Het model geeft per knelpunt aan of en wanneer, ook na inzet van de instrumenten, er nog steeds sprake is van congestie. Indien het aantal knelpunten waar zich deze situatie zich voordoet te groot wordt zullen investeringen in nieuwe infrastructuur nodig zijn. Hiervoor zijn de reserveringen in het financiële model voor infrastructuur bedoeld.

Het financiële model laat een totale reservering voor infrastructuur tot en met het jaar 2047 zien van bijna € 8,5 miljard. Contant gemaakt tegen een verdisconteringsvoet van vier procent naar het jaar 2007, bedraagt dit in totaal €3,3 miljard. De totale staatsbijdrage bedraagt €2,1 miljard. Zonder deze bijdrage reserveert de 40 jarige concessie periode €1,2 miljard. De waarde van de reservering tot en met het jaar 2026 bedraagt €1,3 miljard wat gelijk is aan de benodigde investering voor de A4-Zuid. De volgende tabel geeft een totaal overzicht van de financiële resultaten van het model.



verhoogde ochtendspits 2020 na tol



verhoogde ochtendspits 2020 na tol na vraagsturing



antwerpen

INSTITUTIONELE SCOPE

PMZ: Milieugebruiksruimte en Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen als randvoorwaarde bij de exploitatie.

TRAFFIC PARTNERS: Wij gaan uit van zakelijke afspraken tussen private en publieke partijen waarbinnen zaken op allerlei gebied zullen worden geregeld. Zo zal het ook mogelijk zijn om afspraken ten aanzien van Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen en milieugebruiksruimte te maken, hetgeen wij ten alle tijden ondersteunen.

Corridor Operator	Totaal (g)	Totaal NCW (* 1 mln)
a	Inkomsten Tolheffing	€ 6.570
b	Afdracht aan Corridor Director	€ 765 -
c	Operationele lasten	€ 1.062 -
d	Vergoeding voor beheer en onderhoud	€ 1.770
k	Kosten beheer en onderhoud	€ 2.124 -
e	Rendement en afschrijving investering	€ 1.114 -
g	Reservering Infrastructuur	€ 3.275 -

Corridor Director	Totaal	€
b	Afdracht van Corridor Operator	765
f	Operationele lasten	177 -
g=(b+j)	Afdracht aan Corridor Manager	942 -
h=(d+f+j)	Staatsbijdrage	2.124
d	Bijdrage beheer en onderhoud -> Corridor Operator	1.770 -

Corridor Manager	Totaal	€
i	Bijdrage van Corridor Director	942
l	Uitgaven Vraagsturing	765 -
j	Operationele lasten	177 -

5.3 Proceshaalbaarheid

De proceshaalbaarheid geeft een overzicht van de belangrijkste procesrisico's die wij zien om te komen tot de implementatie van het concept.

Publiek/publiek contract

Een publiek/publieke intentie om het concept uit te werken achten wij zeer haalbaar. De problemen zijn groot en belangrijk en hebben in ruime mate de aandacht van de politiek. Het sluiten van een publiek/publiek contract zien wij als een groot procesrisico. Voordat dit contract is ondertekend worden de publieke partijen nog door korte termijn belangen beïnvloed. Verkiezingen en lokale problemen kunnen strategisch gedrag veroorzaken die niet aansluiten bij het algemeen belang.

Publiek en privaat draagvlak

Wij zijn ervan overtuigd dat er voldoende draagvlak kan zijn voor het concept. Momenteel wordt de discussie over de landelijke bereikbaarheid echter vanuit de loopgraven gevoerd. Het zal een zeer goed communicatietraject vergen om het concept genuanceerd over het voetlicht te krijgen. De paragraaf over de maatschappelijke haalbaarheid geeft al een klein voorblikje op de te verwachten reacties op het concept.

Financiële haalbaarheid

De aannames onder de financiële haalbaarheid zullen goed moeten worden geanalyseerd. Het is vooral van groot belang dat de inkomsten opwegen tegen de uitgaven aan het technische systeem. Indien dit niet het geval is, blijven er geen financiële middelen over om op de vraag te sturen waardoor een belangrijke pijler van het concept onderuit gaat. Indien dit een probleem blijkt te zijn kan opschaling naar invoering in meerdere regio's uitkomst bieden.

Consistent beleid

De Corridor Alliantie is ondergebracht in een maatschappelijke onderneming, een nu nog niet bestaande organisatievorm. Als deze organisatievorm niet verder wordt ontwikkeld is het van groot belang dat het beleid van de Corridor Alliantie niet wordt beïnvloed door korte termijn politieke belangen. Het private draagvlak bij de weggebruikers en het bedrijfsleven hangt voor een zeer groot deel af van de betrouwbaarheid van het concept en zij die het beheersen.

colofon

Opdrachtgever

Projectdirectie PMZ

Deze marktverkenning is een gezamenlijk product van

ABL2 B.V.

Ballast Nedam Concessies B.V.

Met dank aan

DHV Ruimte en Mobiliteit

TCN Property Projects

TomTom Mobility Solutions

INFRA Consult + Engineering

Concept en ontwerp

Boomvanmourik, communicatie en creatie, Rotterdam

Illustraties

Marco Faasen, Rotterdam

Auteurs

D. van Hoogstraten

M. Inpijn

Datum

30 oktober 2007

abl2

ABL2 B.V.

postadres: Postbus 1251 – 3430 BG Nieuwegein

telefoon: +31(0)30 2854700 fax: +31(0)30 2854701

email: info@abl2.nl

web: www.abl2.nl



Concessies

Ballast Nedam Concessies B.V.

postadres: Postbus 1033 – 3430 BA Nieuwegein

telefoon: +31(0)30 2853084 fax: +31(0)30 2854850

email: info.concessies@ballast-nedam.nl

web: www.bnconcessies.nl
