



PMZ

Memo

Contactpersoon
Jeroen Moonen

Datum

Ons kenmerk
PMZ 385569

Pagina
1/1

Onderwerp
Disclaimer bij rapportages marktverkenning privat

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.p mz-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.p mz-rws.nl



PRIVATE MARKTVERKENNING

**PROJECT
MAINPORTCORRIDOR ZUID**



Een voorstel voor een haalbare en succesvolle business case

Propositie OVG Infrastructure Development
Onderdeel private marktverkenning PMZ

Dinsdag 9 oktober 2007

Berenschot

DE BRAUW
BLACKSTONE
WESTBROEK



Inhoudsopgave

01	Inleiding	4
02	Visie op Project Mainportcorridor Zuid	6
	2.1 Klantgerichte benadering	6
	2.2 Waardecreatie	7
03	Analyse van de basisvariant	8
	3.1 Geografische scope	8
	3.2 Functionele scope	10
	3.3 Institutionele scope	12
	3.4 Conclusie basisvariant	13
04	Van basisvariant naar rendabele businesscase	14
	4.1 Focus op de klant	14
	4.1.1 Focus op lokale overheden	14
	4.1.2 Focus op de eindgebruiker	16
	4.2 Focus op waardecreatie	17
	4.3 Regionaal ontwikkelingsfonds	21
05	Definitie Business Case	24
	5.1 Geografische scope	24
	5.2 Functionele scope	26
	5.2.1 Het stimuleren van gebiedsontwikkeling via een fonds	28
	5.3 Institutionele Scope	29
06	Presentatie business case	33
	6.1 Impact op het verkeer	33
	6.1.1 Onzekerheden omtrent NRM Randstad	33
	6.1.2 Effecten op het verkeer bij invoering business case	35
	6.2 Financieel model	37
	6.2.1 Inhoudelijke uitgangspunten	37
	6.2.2 Financiële uitgangspunten	40
	6.2.3 Cash flow benadering	41
	6.3 Voordelen propositie	42
	6.4 Juridische context	43
	6.5 Randvoorwaarden en risico's	45
	6.5.1 Randvoorwaarden	45
	6.5.2 Risico's	46
07	Vervolgproces	47
	7.1 Voorbereiding besluitvorming	47
	7.2 Uitgangspunten en planning selectieprocedure	48
	7.3 Vormgeving selectie	48
08	Tot slot	50
	Bijlage 1: Overzicht kansrijke ontwikkelingen	51
	Bijlage 2: Leeswijzer	55
	Bijlage 3: Verkeersintensiteiten	60

01 Inleiding

De private marktverkenning van Project Mainportcorridor Zuid is gericht op het in kaart brengen van de visie van private partijen ten aanzien van een haalbare business case. Daarin geldt de door de Projectdirectie PMZ opgestelde basisvariant als uitgangspunt. Dit past in de innovatieve aanpak die de Projectdirectie PMZ voor ogen heeft. Men gaat niet uit van de traditionele verhouding tussen publieke partij als opdrachtgever en private partij als opdrachtnemer, maar is juist opzoek naar een samenwerkingsvorm tussen private en publieke partijen.

Om een succesvolle samenwerking te realiseren is van zowel publieke als private partijen commitment nodig. Publiek commitment ontstaat door draagvlak en uiteindelijk, positieve besluitvorming. Privaat commitment wordt gerealiseerd door een rendabele business case. De business case zoals opgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat (de basisvariant) is niet rendabel gebleken. Via de private marktverkenning wil de Projectdirectie PMZ visies van private partijen betrekken bij de uiteindelijke vormgeving van het Project Mainportcorridor Zuid. Dit doet de Projectdirectie PMZ aan de hand van de volgende vraagstelling:

OVG Infrastructure Development is één van de private partijen die geselecteerd is om de private marktverkenning uit te voeren. In haar plan van aanpak is uiteengezet hoe zij te werk zal gaan in deze fase. OVG hanteert in de zoektocht naar de optimale scope een aanpak met een focus op waardecreatie in plaats van kostprijs. Vanuit de maximaal haalbare opbrengsten uit de basisvariant is gekeken naar noodzakelijke en wenselijke investeringen. Daarnaast staat in de aanpak een klantgerichte benadering centraal. Door te kijken naar de wensen van klanten en door aan deze wensen ook ruimte te geven in de uiteindelijke business case

“ Wat is vanuit privaat oogpunt de optimale scope (geografisch, functioneel en institutioneel) voor PMZ en aan welke randvoorwaarden moet en kan daarbij worden voldaan? ”

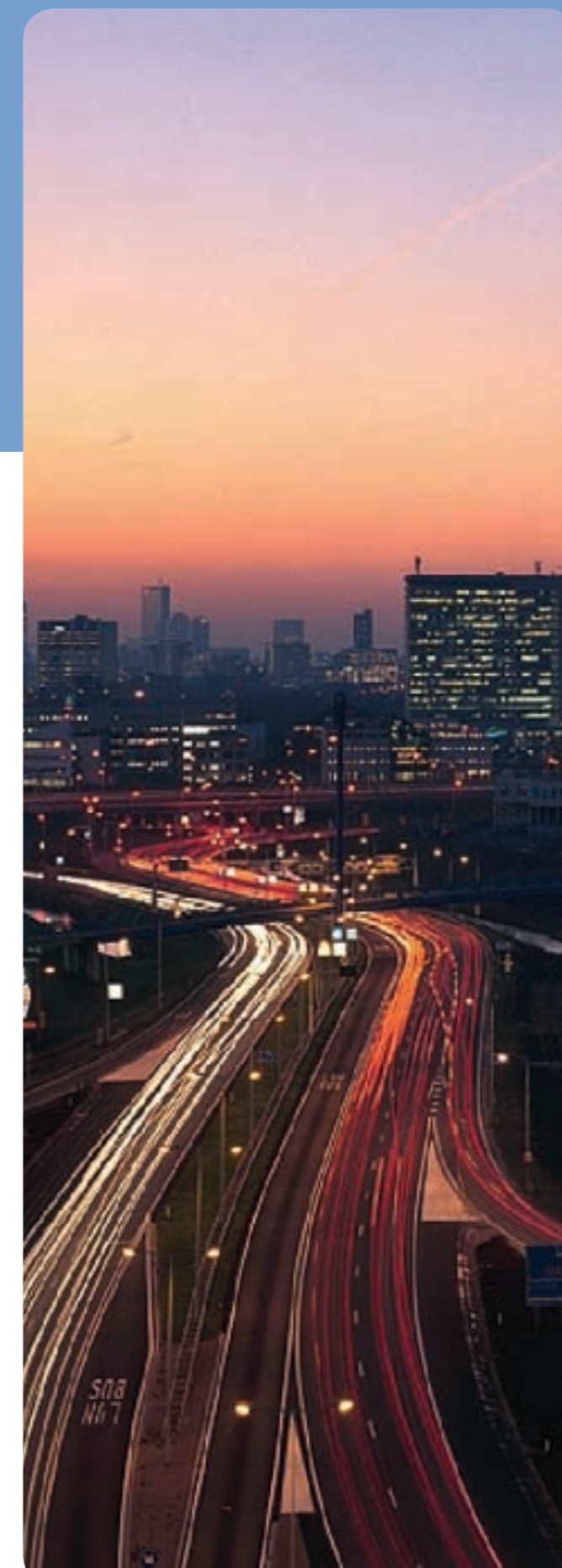
De business case moet aansluiten bij de dubbel-doelstelling van de Projectdirectie PMZ. Dat betekent dat de aanleg van de A4 Zuid de bereikbaarheid in de corridor moet vergroten en de leefbaarheid in de regio een impuls moet geven. Daarnaast moet het project door haar opzet een rendabele business case voor de exploitant opleveren.

kan in de ogen van OVG Infrastructure Development een plan ontstaan dat onder betrokkenen breed gedragen kan worden.

OVG Infrastructure Development is in haar analyse ondersteund door Berenschot Procesmanagement en De Brauw Blackstone Westbroek. Berenschot is

bij de verkenning betrokken voor ondersteuning in de procesmatige vormgeving. De Brauw Blackstone Westbroek is met name betrokken bij de invulling van het juridische kader omtrent de uiteindelijke business case. De in dit rapport gepresenteerde analyse van de problematiek en de daaruit voortkomende propositie is in samenwerking met deze partijen vormgegeven.

In dit rapport wordt de ontwikkelde business case verder uitgewerkt. Het rapport is als volgt opgebouwd. In **hoofdstuk twee** wordt onze visie op het Project Mainportcorridor Zuid nader toegelicht. De twee centrale elementen ‘focus op waardecreatie’ en ‘focus op de klant’ komen hier aan de orde. **Hoofdstuk drie** bevat de analyse van de basisvariant onderverdeeld naar geografische, functionele en institutionele scope. De hoofdstukken 4, 5 en 6 beschrijven onze propositie. **Hoofdstuk 4** gaat in op de vormgeving van de centrale elementen “waardecreatie” en “klant” in onze business case en introduceert het regionaal ontwikkelingsfonds als onderdeel van onze propositie. In **hoofdstuk 5** worden de geografische, functionele en institutionele scope gedefinieerd. **Hoofdstuk 6** werkt de business case nader uit naar aannamen en een financieel model. Het vervolgproces wordt in **hoofdstuk 7** besproken.



02 Visie op Project Mainportcorridor Zuid

Centraal in onze visie op projectontwikkeling en -uitvoering staan de “klantgerichte benadering” en “focus op waardecreatie”. Ook de vraagstelling voor de marktverkenning voor het Project Mainportcorridor Zuid is vanuit deze visie benaderd en de genoemde punten hebben ook als uitgangspunt gediend voor de ontwikkeling van een alternatieve haalbare business case. Immers, essentieel voor de slaagkans van het project is breed draagvlak onder betrokkenen en belanghebbenden.

2.1 Klantgerichte benadering

Vanuit de dubbeldoelstelling van het project kunnen er onder de klant twee groepen geschaard worden. Ten eerste is er de groep van de eind(weg)gebruiker. Deze groep betreft zowel het personenvervoer (auto's en motoren) als het vrachtvervoer. Belangrijk voor deze groep zijn:

- een goede doorstroming op de wegen in de corridor Rotterdam-Antwerpen;
- voorspelbare en acceptabele reistijden;
- een transparante en reële beprijzing.

De tweede groep van klanten bestaat uit de regionale overheden. Immers, de bereikbaarheid, leefbaarheid en leefomgeving spelen een cruciale rol in de verdere ontwikkeling van het woon- en werkklimaat in de corridor.

PMZ wordt gezien als motor in de ontwikkeling van allerlei initiatieven op de gebieden bereikbaarheid, leefbaarheid en leefomgeving. Daarom is gezocht naar een relatie tussen de ontwikkeling van de corridor en het ondersteunen van deze initiatieven die met name een impuls kunnen geven aan de regio.

Uitgangspunt hierbij is niet om de aanleg van een doorstroomroute tussen de twee mainports (inclusief aanleg A4-Zuid) af te laten hangen van het succesvol entameren van lokale gebiedsontwikkelingen, maar dit juist om te keren. De realisatie van een gegarandeerde doorstroomroute schept de randvoorwaarden voor succesvolle lokale gebiedsontwikkelingen en een verantwoorde invulling van de milieugebruiksruimte.



2.2 Waardecreatie

In de analyse die aan de zoektocht naar de optimale scope voorafgaat, wordt een aanpak met een focus op waardecreatie gehanteerd in plaats van een focus op kostprijs. Dat kan zich uiten in een focus op de potentiële opbrengsten of het wegnemen van risico's en onzekerheden, maar ook in het veranderen of verbreden van de scope van een project waardoor een business case haalbaar wordt. Dat leidt vaak tot verrassende resultaten waardoor projecten ineens wel uitvoerbaar blijken.

Voor PMZ betekent deze aanpak dat we niet uitputtend gekeken hebben naar kostenbesparingsmogelijkheden op de gegeven basisvariant, maar juist gezocht hebben naar stabiele, zekere inkomstenstromen die de noodzakelijke en wenselijke investeringen mogelijk maken. Door de combinatie van focus op waardecreatie en de wensen van betrokken partijen en deze wensen ook mee te nemen in de uiteindelijke business case ontstaat een plan dat onder betrokkenen op een breed draagvlak kan rekenen.

De focus op waardecreatie introduceert ook het begrip “beleggerswaarde”. Geïsoleerde infrastructuurprojecten kan men financieren door projectfinanciering met vaak een focus op risico- en kostenbeheersing. Indien men in staat is om een stabiele, zekere inkomstenstroom te realiseren, creëert dit een hoge beleggerswaarde. De belegger is geïnteresseerd in een jaarlijks rendement en minder in incidentele uitgaven. Door het tijdig doorvoeren van de noodzakelijke investeringen in de infrastructuur schept men de basis voor stabiele inkomsten en rendementen in de toekomst. Een basis waaraan grote behoefte bestaat bij (institutionele) investeerders.

03 Analyse van de basisvariant

De marktverkenning richt zich op het vinden van de optimale scope van de (eventuele) uitvraag ten aanzien van het Project Mainportcorridor Zuid. Hiervoor dient de basisvariant zoals opgesteld door de Projectdirectie PMZ als basis. De scope van de basisvariant bestaat uit drie delen, te weten: Geografische scope, Functionele scope en Institutionele scope.

De bepaling van deze scope komt voort uit de ambitie die voor het project is vastgesteld. De functionele scope richt zich primair op de ontwikkeling van de A4 tussen Rotterdam en Antwerpen als doorstroomroute voor met name het vrachtvervoer. Daarbij hoort een geografische scope die de A4 als ruggengraat heeft, inclusief een nieuw aan te leggen A4-Zuid door de Hoeksche Waard. Voorwaarde daarvoor is dat deze ontbrekende schakel maatschappelijk nuttig blijkt, bijvoorbeeld omdat het knelpunten wegneemt op plekken elders in de regio zoals de A15 en de Moerdijkbrug. Centraal in de PMZ aanpak staat de zoektocht naar innovatieve vormen van samenwerking met private en publieke partijen (institutionele scope).

In dit hoofdstuk zal onze visie op de basisvariant aan de hand van de drie onderdelen uiteengezet worden.

3.1 Geografische scope

De geografische scope van de basisvariant PMZ bestaat op hoofdlijnen uit de infrastructuur in de corridor Rotterdam-Antwerpen (Belgische grens) met de A4 corridor als ruggengraat. In het Informatiedocument Marktverkenning PMZ staan de volgende onderdelen gespecificeerd:

- Nieuw: A4 door de Hoeksche Waard (A4-Zuid)
- A29 vanaf A15-Klaaswaal
- Klaaswaal - Dinteloord
- A4 Dinteloord - rondom Steenbergen
- A4 Steenbergen - Zoomland
- A58/A4 Zoomland - Belgische grens

In de basisvariant wordt er van uitgegaan dat de A4 vanaf Dinteloord naar Bergen op Zoom al gerealiseerd is en dat de aanlegkosten van de A4-Zuid meegenomen moeten worden in de business case. De aanleg van de A15 Maasvlakte - Vaanplein valt buiten de scope. In de verkeersprognoses voor de corridor is wel rekening gehouden met de aanleg hiervan.

De basisvariant is door de Projectdirectie PMZ doorgerekend en leidde niet tot een sluitende business case. Verre van dat zelfs. Onze eigen berekeningen met tol op de A4-Zuid en eventueel tol op de A4 Dinteloord-Bergen op Zoom bevestigen de juistheid van die analyse. Volgens de eerder beschreven visie is eveneens gekeken naar de basisvariant. Echter, ook met een focus op waardecreatie en de klant komen wij met de inputcijfers zoals weergegeven in het Informatiedocument Marktverkenning PMZ van de Projectdirectie PMZ (opbrengsten uit het heffen van tol op de A4 Zuid; kosten uit de aanleg, beheer en onderhoud van wegen) tot een tekort van ongeveer 1,5 miljard euro. De Projectdirectie kwam hier tot een tekort van € 1,35 miljard (exclusief onderhoudsbijdrage). Inclusief onderhoudsbijdrage was dit een tekort van € 850 miljoen. Het verschil tussen de 1,5 en 1,35 miljard euro wordt waarschijnlijk veroorzaakt doordat niet exact dezelfde verkeersgegevens (aantal motorvoertuigen op de A4 Zuid) gebruikt zijn. In onze analyse is gebruik gemaakt van cijfers uit de simulatieruns van adviesbureau 4Cast.

Wij constateren daarnaast dat het Informatiedocument Marktverkenning PMZ het risico van “vraaguitval” noemt, maar er verder geen conclusies aan verbindt. Het risico van vraaguitval, dat inhoudt dat gebruikers kiezen voor goedkopere alternatieven (bijvoorbeeld door de tol te omzeilen), is een substantieel en reëel risico. Dit risico heeft een grote invloed op de haalbaarheid

van een business case en maakt de financierbaarheid van dit soort projecten vrijwel onmogelijk. Dit blijkt ook uit internationale ervaring. In onderstaand kader is een aantal van deze ervaringen opgenomen en zijn verklaringen uitgewerkt.

INTERNATIONALE TOLPROJECTEN

Uit een groot aantal internationale infrastructuurprojecten en tenders voor tolwegen is gebleken dat de zekerheid van tolinkomsten de achilleshiel van het succes van deze projecten is. Het voorspellen van verkeersstromen op nieuwe infrastructuur is een uitermate complexe aangelegenheid waarbij een groot aantal factoren de uitkomsten beïnvloedt. Europese voorbeelden van tolprojecten die onrendabel bleken, zijn de eerste tolprojecten in Portugal (SCUT), Hongarije (M1/M15)¹ en niet te vergeten de Kanaaltunnel. Meer recent is het voorbeeld van de Herrentunnel bij Lubeck en de Warnowtunnel in Rostock². Bij de Warnowtunnel wordt minder dan de helft van de voorspelde aantal voertuigen gehaald, bij de Herrentunnel slechts 22.000 van de voorspelde 37.000 voertuigen per dag. Dit heeft geleid tot zware verliezen bij de exploitant. De belangrijkste reden voor deze misfit tussen

voorspelling en werkelijkheid is steeds de beschikbaarheid van alternatieven. Van nature leidt het heffen van tol op bepaalde trajecten tot een afname van het verkeer ter plekke. De gebruiker maakt een afweging tussen hoeveel reistijd hij wil besparen en hoeveel geld hij daarvoor over heeft. Daarnaast spelen ook zaken een rol als alternatief vervoer (via spoor, water, lucht), vooral voor vrachtvervoer, macro-economische factoren zoals ontwikkeling BNP, demografische tendensen, brandstofprijzen en niet te vergeten wetgeving. Als er meer dan één goede alternatieve route aanwezig is, worden de inkomsten zo onvoorspelbaar dat het project niet langer financieerbaar is. Indien slechts één of geen goed alternatief voorhanden is, kan dat in een haalbare business case resulteren, mits de tijdswinst door het kiezen van de betaalde variant significant is. Dit is bijvoorbeeld het geval als er zware congestie bestaat op de bestaande route.



¹ Public - Private Partnerships, National Experiences in the European Union, 10.02.06 DG Internal Policies of the European Union

² Ein Loch in der Tunnelkassette, Citypartner 2/2004

In de basisvariant zal er in 2020 sprake van congestie zijn op de A29 tussen het Hellegatsplein en Barendrecht indien de A4-Zuid niet wordt aangelegd. Indien de A4-Zuid wel wordt aangelegd komt de verkeersdruk te liggen op het stuk waar de A4 en A29 samenkomen en op het stuk Klaaswaal - Hellegatsplein³. Ten Noorden en ten Zuiden van deze stukken treedt er geen congestie op. Om deze congestie te omzeilen zijn alternatieve routes beschikbaar: richting Antwerpen via de A16 of via A16/A58 en A4. Richting Bergen op Zoom via A16/A17/A59 of via A16 tot Breda en dan de A58. Daarnaast zijn er lokaal veel alternatieve routes om de tol te omzeilen. Het uitsluitend tol heffen op de A4 zal derhalve in onze ogen leiden tot vraaguitval en daarmee tot onvoorspelbare inkomsten en grote risico's voor de exploitant. De geografische scope van de basisvariant vinden wij daarom te beperkt. Deze zou uitgebreid moeten worden tot een gebied waarbinnen deze verkeerselasticiteit niet optreedt.

³ Verkeerskundige Analyse PMZ, 11 april 2007

Zijdelings speelt een rol dat het niet aan een weggebruiker uit te leggen is dat hij voor het gebruik van nieuwe infrastructuur meer moet betalen dan voor het gebruik voor bestaande infrastructuur en daarmee op één traject per kilometer verschillende vergoedingen moet betalen. De weggebruiker zit niet te wachten op een dergelijke wirwar van tarieven en is meer geholpen als hij een overzichtelijke afweging kan maken op basis van de verhouding prijs/reistijd en de voorspelbaarheid van die reistijd. Zeker het heffen van tol bovenop een kilometerheffing op wegvakken die voorheen "gratis" waren zal een laag acceptatieniveau hebben.

We kunnen concluderen dat de gekozen geografische scope te beperkt is om een haalbare business case te realiseren. Vanwege de mogelijkheden voor de gebruiker om alternatieve routes te kiezen die goedkoper zijn, worden de verwachte inkomsten erg onzeker. De geografische scope zou uitgebreid moeten worden tot een gebied waarbinnen de eerder genoemde verkeerselasticiteit niet optreedt. Dit wordt nader uitgewerkt in 5.1.



Figuur 3.1: I/C ratio zonder A4 Zuid voor de ochtend- (links) en avondspits (rechts)



Figuur 3.2: I/C ratio met A4 Zuid en tol voor ochtend- (links) en avondspits (rechts)

3.2 Functionele scope

Tot de functionele scope van de basisvariant wordt gerekend:

- Initiatief, ontwerp, aanleg, beheer en onderhoud, exploitatie van de A4-Zuid;
- Beheer, onderhoud en exploitatie van de A29 vanaf Klaaswaal en de A4 vanaf Dinteloord tot de Belgische grens;
- Dynamisch verkeersmanagement.

Het alleen aanleggen en exploiteren van de A4-Zuid met alleen tol op dit stuk als inkomsten, leidt tot een zwaar negatief resultaat in de business case. De uitbreiding naar de totale A4-corridor Rotterdam-Bergen op Zoom, met tol voor de A4-Zuid en de A4 Dinteloord-Bergen op Zoom als inkomsten, heeft weliswaar een positief effect, maar leidt niet tot een positief eindresultaat.

Het DBFM contract voor de A59 Den Bosch - Oss heeft al laten zien dat beheer en onderhoud van een wegstuk van 10 kilometer niet rendabel is. Bij de aanbesteding van de Duitse A-model PPS projecten (verbreding van bestaande snelwegen van 2x2 naar 2x3 banen) is men ook uitgegaan van een rendabele scope voor beheer & onderhoud bij een lengte van meer dan 45 kilometer.

In eerste instantie zijn slechts efficiencywinsten te maken door een life cycle benadering voor de stukken die nieuw worden aangelegd. Alleen dan kan men in het ontwerp rekening houden met een life cycle benadering en kosten optimaliseren. Die benadering is niet gevolgd bij de aanleg van de bestaande wegen waarvan het beheer zou moeten worden overgenomen. Energieverbruik en onderhoudsintensiteit kunnen daardoor slechts marginaal verbeterd worden. Wel kan men hierop bij vervangingsinvesteringen inspelen. Schaalgrootte van beheer en onderhoud is de belangrijkste factor in optimalisatie. Life cycle optimalisatie in de basisvariant zal echter niet leiden tot een significante verbetering van de business case.

Het dynamisch verkeersmanagement is, indien men uitgaat van alleen beheer en onderhoud contracten zonder tolheffing, een extra kostenpost voor de beheerder. Ook een kleine geografische scope beperkt het nut van de invoering ervan voor de beheerder aanzienlijk. Immers verkeerssystemen met informatievoorziening zijn alleen effectief als verkeersstromen in een groter areaal aangestuurd en geïnformeerd worden. Lokaal kan men wijzen op

alternatieve routes, maar het effect daarvan is beperkt. Indien men kijkt naar een grotere schaal dan kan dit wel interessant zijn. Zo is het wezenlijke informatie voor een weggebruiker als hij tijdig bij Rotterdam kan zien wat de reistijden naar Antwerpen bedragen over enerzijds de A4 en anderzijds de A16. Bij een kleinere schaal beperken de systemen zich tot informatie over files en onderhoud; een suboptimaal resultaat.

Bij de concessie van de A4-corridor wordt er een drietal prestatie-eisen gesteld. Eén daarvan is de doorstroomeis. Wij zien de haalbaarheid daarvan beperkt. Hoofdrede is dat de concessiehouder het verkeer door zijn corridor niet optimaal kan sturen. Hij is sterk afhankelijk van de verkeersstromen en investeringen in andere delen in de Rotterdam-Antwerpen corridor, bijvoorbeeld de A16. Indien daar grote wegwerkzaamheden gepland zijn, neemt het verkeer op de A4 sterk toe. Mogelijk haalt de exploitant daardoor zijn doorstroomeis niet.

Mede door de beperkte scope zal de rol van de exploitant van de A4-corridor zich beperken tot het meten van verkeersstromen in zijn corridor en het doorgeven van informatie van en naar andere delen van het wegennet. Hij zal voor wat betreft de door hem gebruikte technologie slechts volgend kunnen zijn bij de landelijke standaard.

In de basisvariant zijn geen gebiedsontwikkelingen (kanskaarten) meegenomen. Daardoor is de mogelijkheid om maatschappelijke meerwaarde te creëren beperkt. Het project zou simpelweg bestaan uit het leveren van een grotere wegcapaciteit, die een lagere verkeersintensiteit tot gevolg heeft en dus een kleiner beslag op de milieuruimte. Om recht te doen aan de dubbeldoelstelling van de Projectdirectie PMZ dient er naast het verbeteren van de bereikbaarheid, ook gekeken te worden naar de verbetering van de leefomgeving en leefbaarheid in de A4-corridor.

We kunnen concluderen dat de functionele scope van de basisvariant te beperkt is om een haalbare business case te realiseren. Optimaal beheer en onderhoud en verkeersmanagement zijn in deze scope niet goed mogelijk. Daarnaast zijn de haalbaarheid van de doorstroomeis en de mogelijkheid om maatschappelijke meerwaarde te creëren beperkt in de functionele scope van de basisvariant. In 5.2 werken we ons voorstel uit met betrekking tot de functionele scope.

3.3 Institutionele scope

De Projectdirectie PMZ kiest in de basisvariant voor het concessiemodel als vorm van publiek-private samenwerking. De concessie omvat de aanleg en exploitatie van de benodigde infrastructuur voor een periode van 40 jaar. Deze institutionele scope past bij de gekozen basisvariant (geografisch en functioneel gezien).

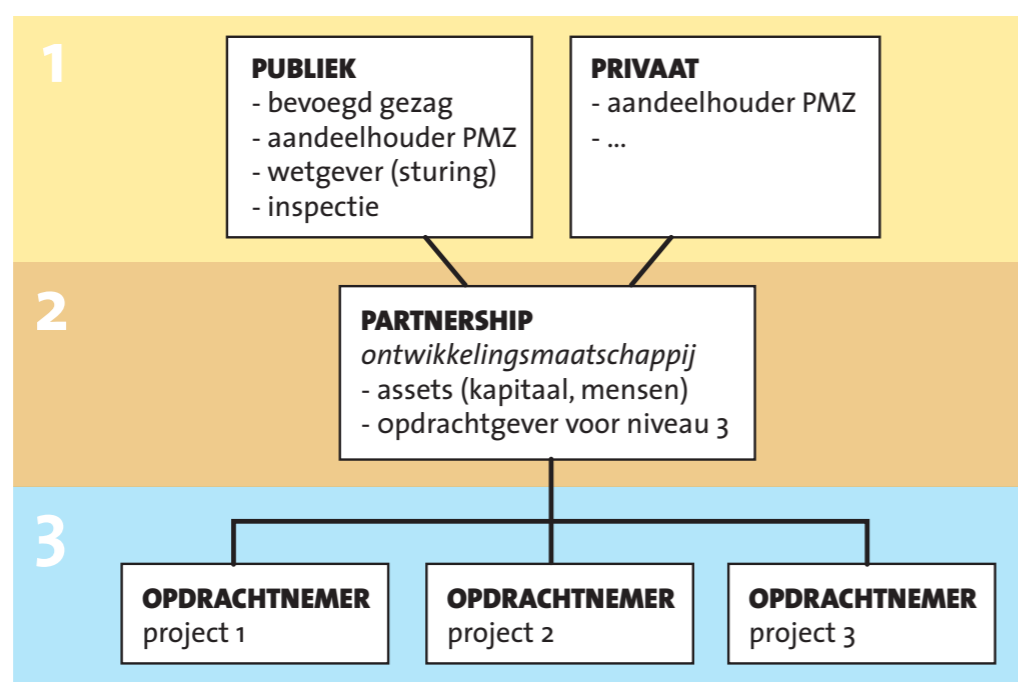
Als alternatieven onderscheidt de Projectdirectie PMZ een samenwerking op basis van een DBFM(O) contract en het partnershipmodel. Ons inziens zijn de uiteindelijke verschillen tussen een concessiemodel en een DBFM(O) model beperkt. In beide gevallen geldt namelijk dat de private partij verantwoordelijk is voor ontwerp, aanleg en exploitatie gedurende de looptijd van de samenwerking. Het enige substantiële verschil binnen de gegeven definities is het feit dat de overheid bij de DBFM(O)-samenwerking een schakel in de geldstroom vormt en de vergoeding plaatsvindt op basis van de beschikbaarheid van de weg.

Het partnership-alternatief is daarentegen wel wezenlijk anders, omdat het uitgaat van een gemeenschappelijke onderneming van publieke en private partijen. Het partnershipmodel is onder meer ontstaan vanuit de notie dat binnen de corridor noodzakelijkerwijs meerdere projecten op lokaal niveau moeten worden

gerealiseerd om de business case rond te krijgen. Het model biedt dan ook met name voor lokale overheden een passende mate van betrokkenheid. In onderstaande figuur is het partnershipmodel schematisch weergegeven.

Wij onderschrijven de keuze in de basisvariant voor een samenwerking waarbij ontwerp, aanleg en exploitatie bij de private partij worden neergelegd en deze ook direct het exploitatierisico loopt ("Concessiemodel"). Bij voorkeur moet de vergoeding direct gekoppeld zijn de exploitatie en niet aan de beschikbaarheid van de infrastructuur. Deze verantwoordelijkheidsverdeling maakt duidelijk dat de concessiehouder niet alleen de lasten draagt, maar ook de mogelijkheden heeft om het project te beheersen. OVG heeft een duidelijke voorkeur voor een dergelijke verantwoordelijkheidsverdeling en zodoende een voorkeur voor het concessiemodel zoals door de Projectdirectie PMZ gedefinieerd. Dat neemt overigens niet weg dat een soortgelijke eindsituatie in theorie ook door middel van een DBFM(O)-contract zou kunnen worden bereikt.

Dat de Projectdirectie PMZ in het concessiemodel "nagenoeg alle risico's" bij de concessiehouder neerlegt, achten wij op zichzelf niet bezwaarlijk, zolang een passende risicoallocatie voor partijen het uitgangspunt blijft. Het heeft namelijk geen enkele



Figuur 3.3: Partnership model

zin een concessiehouder te belasten met voor hem onbeheersbare risico's. De mate van risico die de concessiehouder draagt, moet per saldo gerelateerd zijn aan de verantwoordelijkheden en beheersmogelijkheden die hem worden gegeven. In hoofdstuk 6.5 gaan wij hier nader op in.

De concessieperiode van 40 jaar achten wij in zijn algemeenheid geschikt. Deze periode is op basis van ervaringen uit het verleden voldoende lang gebleken om daadwerkelijk investeringen terug te verdienen en eventuele tegenvallers te compenseren, terwijl zij anderzijds niet zo lang is dat noodzakelijke ontwikkelingen langdurig worden geblokkeerd. Overigens geldt ten aanzien van de basisvariant dat geen enkele concessieduur tot een haalbare business case leidt.

Voordeel van het concessiemodel is voor de houder van de concessie dat voor een periode van 40 jaar voor een bepaald beleid en een bepaalde exploitatiewijze worden gekozen. Vanzelfsprekend zal voor de concessieperiode in een regeling moeten worden voorzien die flexibiliteit bij onvoorziene omstandigheden mogelijk maakt. Een verdergaande flexibiliteit die tussentijdse wijziging van beleidskeuzes zonder meer mogelijk maakt, is echter in zijn algemeenheid onwenselijk, omdat die de (rechts)zekerheid en daarmee de haalbaarheid van het project onder druk zetten.

Wij zijn echter van mening dat noch het concessiemodel, noch de DBFM(O)-verhouding zoals door de Projectdirectie PMZ beschreven voldoende in ogenschouw nemen dat diverse lokale overheden bij het project zijn betrokken. Immers, beide structuren zijn gefocused op de verhouding tussen concessiehouder/contractant en de Staat. Het Partnershipmodel houdt wel met die omstandigheid rekening. Nadeel is echter dat de Staat en de private marktpartij in een gezamenlijke onderneming participeren. Het is daarmee onvermijdelijk dat de Staat een dubbelrol gaat spelen.

We kunnen concluderen dat het concessiemodel (op basis van een looptijd van 40 jaar en een passende risicoallocatie) op zichzelf het meest geschikt is. De aanwezigheid van lokale overheden en de noodzaak hen te betrekken, leidt er echter toe dat ons een mengvorm voor ogen staat: een concessiemodel dat is ingepast in de omgeving van de lokale overheden. In paragraaf 5.3 zal dat nader worden uitgewerkt.

3.4 Conclusie basisvariant

In dit hoofdstuk is de basisvariant, zoals opgesteld door de Projectdirectie PMZ, door ons geanalyseerd. Onze conclusie luidt dat zowel de geografische als de functionele scope te beperkt zijn om een haalbare business case te realiseren.

De geografische scope is te beperkt, omdat het uitsluitend tol heffen op de A4 zal leiden tot ontwijkgedrag en de keuze voor alternatieve routes door weggebruikers. Deze zijn ook in voldoende mate beschikbaar. Voor de exploitant leidt dit tot onvoorspelbare inkomsten en grote risico's. Ten aanzien van de functionele scope concluderen we dat optimaal beheer en onderhoud en verkeersmanagement in de gedefinieerde scope niet goed mogelijk zijn. Daarnaast zijn de haalbaarheid van de doorstroomeis en de mogelijkheid om maatschappelijke meerwaarde te creëren beperkt in de functionele scope van de basisvariant. Op deze manier worden in onze ogen kansen gemist ten aanzien van de dubbeldoelstelling van PMZ, waarin de verbetering van de leefomgeving en leefbaarheid in de A4-corridor centraal staan.

Ten aanzien van de institutionele scope zijn we van mening dat het concessiemodel op basis van 40 jaar het meest geschikt is, mits de concessie op een passende risicoallocatie wordt gebaseerd. Gezien het belang van regionale overheden en de noodzaak hen te betrekken wordt een mengvorm van concessiemodel en partnership voorgesteld.

In de volgende hoofdstukken worden de uitgangspunten en elementen van een in onze ogen haalbare business case beschreven.

04 Van basisvariant naar rendabele businesscase



4.1 Focus op de klant

In deze paragraaf worden de behoeftes van de klanten van het Project Mainportcorridor Zuid besproken. Achtereenvolgens komen de lokale overheden en de uiteindelijke (weg)gebruiker van de corridor aan de orde.

4.1.1 Focus op lokale overheden

Onze voorkeur gaat uit naar een institutionele verhouding tussen publieke en private partijen die, zonder van tevoren vast te stellen wat de exacte geografische en functionele scope is, de basis kan zijn voor een succesvolle en langdurige samenwerking. Succesvol in die zin, dat samenwerking voor alle partijen meerwaarde kan opleveren. De basis voor een succesvolle samenwerking ligt volgens onze visie niet zozeer in de gezamenlijke uitbesteding van werken zoals de aanleg van infrastructuur, maar in de vorm van een toedeling van taken, verantwoordelijkheden en risico's die strookt met de verschillende belangen die voor de afzonderlijke betrokken partijen een rol spelen en de meerwaarde die zij aan de samenwerking wensen te onttrekken. In die zin kan de institutionele vormgeving ook een kader geven voor de vormgeving van een geografische en functionele scope, in plaats van andersom.

Zoals duidelijk is geworden uit de inventarisatie van randvoorwaarden en wensen van publieke partijen zijn de gemeenten in het gebied niet geneigd om

direct in het project PMZ te participeren. Dit komt voort uit hun verwachting dat zij - door inbreng van projecten - moeten meebetalen aan de aanleg van de infrastructuur waarvan zij alleen maar negatieve gevolgen (zoals bijvoorbeeld op het gebied van milieu) zullen ondervinden. De doelstelling "doorstroming in de corridor" lijkt immers van beperkte lokale en regionale meerwaarde. Uitgangspunt van onze benadering is, dat het in dit project gaat om het realiseren van een doorstroomroute die de randvoorwaarden schept voor succesvolle lokale en regionale gebiedsontwikkelingen. De (lokale) publieke meerwaarde die aan de verbetering van infrastructuur in de A4 corridor (op termijn) kan zijn verbonden, bestaat in onze ogen uit het ontsluiten van gebieden met sterke economische ontwikkeling. Deze economische ontwikkeling zal suboptimaal zijn als het personen- en goederenverkeer van en naar die gebieden niet op een snelle manier kan worden afgehandeld.

Wij kiezen op grond van het voorgaande niet voor een model waarbij de regionale ontwikkelingen moeten bijdragen aan het dekken van de kosten van de infrastructuur, maar voor een model waarbij die ontwikkelingen kunnen profiteren van de infrastructuur door middel van uit de exploitatie bekostigde bijdragen aan het oplossen van knelpunten of het compenseren van een kleiner wordende milieugebruiksruimte. In onze business case zijn dus financiële bijdragen

meegerekend voor het aanleggen van op- en afritten en andere investeringen die te maken hebben met het ontsluiten van kansrijke gebieden in de nabijheid van de A4 corridor of in compenserende groene of blauwe ontwikkelingen. De geografische scope van het totale gebied waarin deze ontwikkelingen zich kunnen voordoen, staat op voorhand niet vast. Wij zijn van mening dat belangrijke ontwikkelingen in Zeeland (rond Terneuzen of Goes) zouden kunnen profiteren van de verbetering van de infrastructuur in de A4 corridor, mits die op één of andere wijze zou kunnen bijdragen aan de vervoerskundige ontsluiting van de gebieden in kwestie. De geografische scope is in dit verband net zo ruim als de betrokken publieke partijen in onderlinge afstemming met de private exploitant willen vaststellen.

De belofte van een financiële bijdrage uit de business case van de exploitatie van de A4 corridor aan kansrijke regionale economische ontwikkelingen is reëel, omdat die ontwikkelingen in onze opvatting een belangrijke bijdrage zullen hebben aan het benutten van de wegcapaciteit in de A4 corridor. Daardoor zullen in die corridor extra vervoersbewegingen optreden die de exploitatie van de infrastructuur kunnen optimaliseren. De private meerwaarde die hiermee verbonden is, komt tot uitdrukking in een hoge beleggingswaarde voor de financiers van de exploitant. De constructie van een regionaal ontwikkelingsfonds die we voor ogen hebben om de bijdrage aan kansrijke economische ontwikkelingen gestalte te geven, wordt nader belicht in 4.3.

Om dit model tot zijn recht te laten komen, is een procesmatige benadering nodig. Doelstelling hiervan is om stapsgewijs te werken aan draagvlak en commitment. Wij zijn voorstander van een procesaanpak, omdat het maken van goede afspraken complex is en samenhangt met de invoering van nieuwe wetgeving. Daarnaast zijn de effecten van onze benadering sterk afhankelijk van het gedrag van betrokken partijen, waarvoor nadrukkelijk aandacht nodig is.

In de procesmatige benadering zal onder meer aandacht moeten zijn voor de zekerheid die moet bestaan bij lokale en regionale overheidspartijen dat een goede afstemming tussen het hoofdwegenet en het onderliggende wegennet in de corridor blijft gewaarborgd, ook in geval van de private verantwoordelijkheid voor aanleg, beheer en onderhoud.

Terwijl in reguliere situaties, de provincie en gemeenten met het Rijk daarover afspraken maken, moet voor het gebied in de corridor een andere wijze van afstemming worden vastgesteld met minimaal hetzelfde resultaat als in een "reguliere" situatie. Wij denken dat het gewenst is om in dit verband te werken aan de oprichting van een "regionaal platform". Op dit niveau moeten de kaders worden gesteld voor het normeren van de kwaliteit van de infrastructuur, met inbegrip van de wijze waarop hoofdwegen en onderliggende wegen worden verknoopt. In dit overleg nemen vertegenwoordigers van alle bestuurlijke overheidslagen deel (zowel Rijk als provincie en gemeenten). Het contract met de private partij, die de verantwoordelijkheid voor de exploitatie van de corridor verwerft, omvat de voorwaarde dat deze partij de kaderstellende werking ten volle aanvaardt en waar nodig deelneemt aan het overleg.

Daarnaast is aandacht nodig voor de vormgeving van een waarborg dat het verkeersmanagement op het hoofdwegenet binnen de corridor, niet of in ieder geval niet louter op basis van exploitatie overwegingen tot stand komt. Het is de verantwoordelijkheid van de betrokken gemeenten en de provincie om te streven naar optimale doorstroming, veiligheid en adequate voorzieningen ten behoeve van weggebruikers in hun verzorgingsgebied. Het publieke belang van verkeersmanagement dat wordt vormgegeven in overeenstemming met landelijke normen en ontwikkelingen, zullen de gemeenten als zeer belangrijk inschatten. Wij denken dat het gewenst is om het verkeersmanagement in de corridor, naar landelijke ontwikkelingen in nauw overleg tussen de private exploitant en de diverse overheden zal moeten plaatsvinden. Opnieuw zal het regionale platform hier een rol kunnen spelen.

In onze benadering presenteren wij een business case voor het Project Mainportcorridor Zuid die financieel rendabel is en op een breed draagvlak zou moeten kunnen rekenen van publieke partijen in de regio. Wij zijn van mening dat een combinatie van een concessie van 40 jaar en het hierboven gepresenteerde model van institutionele verhoudingen, in te vullen met een hierboven geschetste procesmatige benadering, goed past bij de gestelde eisen.

4.1.2 Focus op de eindgebruiker

Een belangrijke klant van de corridor is de uiteindelijke weggebruiker die zich graag zo snel en comfortabel mogelijk wil verplaatsen over de wegen. Gebruikers willen niet alleen zo snel en comfortabel mogelijk, maar ook zo goedkoop mogelijk reizen. Het beprijzen van weggebruik is een aspect dat in de toekomst kan gaan veranderen wanneer Anders Betalen voor Mobiliteit ingevoerd gaat worden. Op dit moment betaalt een weggebruiker voor het bezit van een auto, in de nieuwe situatie moet betaald worden voor het gebruik van de auto.

Kijkend naar de inkomsten voor het Project Mainportcorridor Zuid zijn er twee belangrijke variabelen. Dat zijn het aantal motorvoertuigen op de weg en de prijs die deze motorvoertuigen betalen. Om in te kunnen schatten welke inkomsten mogelijk zijn uit de exploitatie van de A4 Zuid, is inzicht nodig in de elasticiteit van de beprijzing: hoe reageren weggebruikers op het betalen van een (hogere) prijs voor het gebruik van de A4 Zuid?

In het rapport “Menselijk of wenselijk? Effecten prijs op gedrag” komen verschillende keuzes van weggebruikers terug (Min. V&W, 2005). Hier wordt het effect van prijsmaatregel op het gedrag van weggebruikers beschreven in de tijd. Deze theorie is overgenomen door Platform Anders Betalen voor Mobiliteit.

Door heffingen (bijvoorbeeld een heffing op wegen met veel congestie) zullen mensen in eerste instantie gaan kiezen voor rustige routes waardoor een betere spreiding kan ontstaan. Daarnaast zal men gaan kijken wat rustige tijdstippen zijn om te reizen. Op langer termijn zal men de frequentie van activiteiten gaan verlagen door bijvoorbeeld activiteiten anders in te richten of activiteiten mogelijk niet (meer) te ondernemen. Voorbeeld hiervan is telewerken in plaats van werken op het kantoor van een bedrijf. Tevens zullen er op langer termijn door prijsbeleid veranderingen in vervoerswijze en bestemming kunnen optreden. Men kan gebruik gaan maken van het openbaar vervoer of bijvoorbeeld kiezen voor kortere verplaatsingen door het combineren van verschillende activiteiten. Wanneer we nog verder in de tijd gaan kijken zullen mensen hun woonplaats gaan aanpassen en bedrijven hun vestigingsplaats.

Primaire effecten	Secundaire effecten	Tertiaire effecten
routekeuze	frequentiekeuze	woonplaatskeuze
tijdstipkeuze	modaliteitkeuze	vestigingsplaatskeuze bedrijven
	bestemmingskeuze	

Tijd

Figuur 4.1: Gedrag weggebruikers in de tijd



Naast onzekerheid over de uiteindelijke besluitvorming met betrekking tot kilometerheffing, bestaat er ook onduidelijkheid over de effecten van het heffen van tol op de hierboven beschreven keuzes die weggebruikers maken (prijselasticiteit). Hierdoor is het maken van robuuste inschattingen over verdienmogelijkheden uit het heffen van tol voor Project Mainportcorridor Zuid met grote onzekerheden omgeven.

Wij zijn van mening dat de weggebruiker het meest belang heeft bij een betrouwbare reistijd en een eerlijke verdeling van kosten. Om de kosten zo eerlijk mogelijk te verdelen staat ons eerder een lage heffing over een langer traject voor ogen dan een hoge heffing op een kort traject. Enerzijds zal hierdoor de prijs per voertuigkilometer dalen, wat het draagvlak onder de weggebruiker kan vergroten. Anderzijds ontstaat hierdoor ook een overzichtelijke situatie voor de weggebruiker, omdat het tarief eenduidig en helder is en er in zijn algemeenheid niet veel verschillende tarieven zijn en op een specifiek traject slechts één tarief geldt. Deze eenduidigheid zal ook de keuze voor alternatieve routes verkleinen. Dit laatste heeft voor de toekomstige exploitant het voordeel dat met grotere nauwkeurigheid uitspraken kunnen worden gedaan over verkeersstromen en daaraan gerelateerde inkomensstromen.

4.2 Focus op waardecreatie

Vanuit een systematiek die bestaat uit een focus op waardecreatie is er gekeken naar de business case PMZ. In de basisvariant, opgesteld door de Projectdirectie PMZ, is de belangrijkste vorm van inkomsten voor de private partij de gelden afkomstig van het heffen van tol. Het gaat in de Basisvariant om een extra heffing, bovenop de invoering van de kilometerheffing zoals Platform Anders Betalen voor Mobiliteit heeft voorgesteld in 2005. Voor onze propositie zijn echter de opbrengsten uit de kilometervergoeding de belangrijkste (en enige) vorm van inkomsten. Belangrijke vragen die beantwoord dienen te worden in dit kader zijn:

- Wat is de maximale opbrengst van tol in €/voertuigkilometer binnen de daarvoor wettelijke kaders?
- Welke elementen dragen bij aan een minimalisatie van de prijselasticiteit van het heffen van tol?
- Wat is de mogelijke beleggerswaarde van de gezamenlijke inkomsten uit mobiliteit, bijvoorbeeld door het toepassen van securitisatie?

Een belangrijk onderdeel van de opbrengsten vanuit de visie van de Projectdirectie PMZ is tolheffing op de A4 Zuid. Wanneer de prijs wordt gehanteerd die de basisvariant voorschrijft, ontstaat volgens een eerste analyse geen rendabele business case. Het verhogen van de prijs per voertuigkilometer zal niet per definitie leiden tot hogere inkomsten. Weggebruikers zullen reageren op een hogere prijs door andere (goedkopere) routes te kiezen. Zo kunnen weggebruikers tussen Rotterdam en Antwerpen bijvoorbeeld gebruik maken van de A4 route en de A16 route. Wanneer de prijs op de A4 stijgt, kiezen meer weggebruikers voor de route via de A16. Deze prijselasticiteit is tijdens de private marktverkenning door ons verder in kaart gebracht om uit te zoeken bij welke prijs de opbrengsten maximaal zijn. Uit deze nadere analyse is gebleken dat het veranderen van de prijsstelling die bij de basisvariant is gehanteerd, niet tot hogere opbrengsten zal leiden.

In eerste instantie lijken de mogelijkheden voor verdere inkomsten vanuit tol beperkt. De Wet Bereikbaarheid en Mobiliteit staat vooralsnog geen heffingen naast kilometerheffing toe op bestaande wegen. Kijkend vanuit deze beperking is in de corridor het alleen nog mogelijk om aanvullend tol te heffen op de nog aan te leggen weg tussen Dinteloord en Bergen op Zoom.

Het blijkt echter erg risicovol om de business case te baseren op inkomsten uit tol op het traject Dinteloord - Bergen op Zoom, aangezien het niet mogelijk is om met enige zekerheid iets te zeggen over de prijselasticiteit. Ten eerste is er weinig congestie in dit gebied en dus weinig behoefte aan een betaalde congestievrije route. Daarnaast zijn er meerdere, alternatieve routes te kiezen voor de nieuw aan te leggen weg tussen Dinteloord en Bergen op Zoom.



Figuur 4.2: Mogelijkheden tol heffen volgens Wet Bereikbaarheid en Mobiliteit

Als we naar de business case kijken vanuit een focus op waardecreatie dan zijn wij van mening dat een netwerkbenadering in combinatie met een vaste lage heffing als onderdeel van de Anders Betalen voor Mobiliteit heffing de meeste waarde creëert.

Hierbij is het van belang te vermelden dat de Wet Bereikbaarheid en Mobiliteit momenteel geen mogelijkheden biedt tot het heffen van tol op bestaande wegen. Er ligt wel een voorstel tot wetswijziging bij de Tweede Kamer die erin voorziet beperkt tolheffing op bestaande wegen toe te staan. Aanleiding voor deze wijziging vormde de ervaring met de Tweede Coentunnel, waarvan bleek dat niemand de nieuwe tunnel zou gaan gebruiken wanneer de oude tunnel gratis zou blijven.

Een dergelijke netwerkbenadering is van belang om de doelstelling 'gegarandeerde doorstroming van het verkeer in de corridor' van de Projectdirectie PMZ te kunnen bereiken. Immers, indien doorstroming alleen op de A4 is gericht, is de exploitant sterk afhankelijk van de verkeersstromen en investeringen in andere delen in de Rotterdam-Antwerpen corridor, bijvoorbeeld de A16. Indien daar grote wegwerkzaamheden gepland zijn, neemt het verkeer op de A4 sterk toe en belemmert dit de te behalen doorstromingseis. Indien voor een netwerkbenadering wordt gekozen, kan de exploitant de doorstroming zelf beïnvloeden.

De netwerkbenadering in combinatie met een lage heffing in de gehele corridor (als onderdeel van de inkomsten uit de kilometerheffing in plaats van aanvullende tol) biedt een beter vooruitzicht op een rendabele business case voor de exploitant. De lage heffing over het volledige netwerk in plaats van een hoge heffing op verschillende trajecten neutraliseert het risico van vraaguitval. De heffing is namelijk overal gelijk. Daarnaast creëert het ook eenduidigheid voor de weggebruiker. Op deze manier ontstaat een voorspelbare inkomensstroom die ook de beleggerswaarde positief beïnvloedt. Doordat de heffing voor de hele corridor geldt, zijn de inkomsten voor een private wegbeheerder alleen afhankelijk van het totale verkeersaanbod door en in de corridor en niet afhankelijk van de inkomsten op een specifieke route binnen de corridor. Deze inkomenszekerheid maakt het project goed financierbaar en zal daardoor aantrekkelijk zijn voor investeerders in infrastructuur, zowel uit binnen- als buitenland.

De heffing krijgt vorm door een vast bedrag per kilometer als onderdeel van de kilometerheffing. De heffing komt dus niet bovenop de kilometerheffing, maar is daar onderdeel van. Gedacht moet worden aan een bedrag van 3 cent per voertuigkilometer voor personenauto's. Voor vrachtauto's wordt 9 cent per voertuigkilometer gevraagd, omdat zij over het algemeen voor meer schade aan de weg zorgen en een grotere belasting op het milieu hebben, hetgeen doorwerkt in het kosteprofiel van de concessiehouder. Een dergelijke verdeling komt overeen met de verdeling zoals gehanteerd in Anders Betalen voor Mobiliteit en is ook gangbaar in andere landen.

De vergoedingssystematiek geldt voor alle wegen uit het Hoofdwegennet in de corridor Rotterdam - Antwerpen (zie figuur 4.3). In ruil hiervoor verzorgt de exploitant de aanleg van de ontbrekende schakel A4 Zuid en het beheer en onderhoud van de hoofdwegen in de corridor gedurende de concessieperiode (2010-2050), inclusief vernieuwing en eventuele benodigde uitbreiding van de capaciteit van het hoofdwegennet in de corridor. Dit wordt verder uitgewerkt in de volgende hoofdstukken. Het onderliggend wegennet maakt geen deel uit van de business case. Wel is afstemming tussen hoofd- en onderliggend wegennet van belang, hetgeen in een regionaal platform zou moeten plaatsvinden.

In "Anders betalen voor mobiliteit" is een kosten-neutrale prijs berekend per kilometer (Variant 1B) van 5,7 cent per kilometer die het wegvallen van de Motorrijtuigenbelasting (MRB) en de afschaffing van de BPM volledig compenseert. Deze 5,7 cent geldt zowel voor het hoofdwegennet als de regionale en lokale wegen.

Naast de basisheffing van 5,7 cent kan het Rijk nog congestietoelagen invoeren. Het Nationaal Platform Anders Betalen voor Mobiliteit heeft hier een voorstel voor gedaan van 11 cent per kilometer. Om duidelijkheid voor de weggebruiker te behouden, zijn wij van mening dat het gebruik van deze extra congestietoelagen (in de corridor) niet wenselijk is. In ieder geval hebben wij deze extra heffing van 11 cent niet meegenomen in onze business case en verwachten wij dat deze door het uitblijven van congestie ook überhaupt niet nodig zal zijn.



Figuur 4.3
Kilometerheffing in de corridor Rotterdam -Antwerpen.

De netwerkbenadering komt het beste tot zijn recht door het invoeren van intelligente vervoersinformatie systemen. De automobilist krijgt via informatieborden zowel in de corridor als bij de randen te zien wat de reistijd is van bijvoorbeeld Rotterdam naar Bergen op Zoom via de A4 als wel via de A16/A17 of A58. Daarnaast wordt ook het bedrag vermeld dat de reiziger voor dat traject moet betalen. Door deze vervoersinformatiesystemen ook te koppelen aan de navigatiesystemen van de voertuigen, kan de reiziger altijd bepalen of hij een alternatieve route zou willen nemen die sneller is, maar wellicht iets langer en daardoor iets duurder.

4.3 Regionaal ontwikkelingsfonds

Onze propositie voorziet ook in de oprichting van een regionaal ontwikkelingsfonds van waaruit relevante ontsluitingen, compensatie maatregelen en milieuvoorzieningen kunnen worden gefinancierd. Het gaat in onze propositie niet louter om infrastructuur (binnen een nader gedefinieerd corridorconcept), maar om infrastructuur mét de toezegging van een stimulerende bijdrage in de regionale economische ontwikkeling. Het voorstel is tweeledig. De hoofdkomsten van het fonds bestaan uit een vast bedrag per voertuigkilometer, 0,1 eurocent voor personenvervoer en 0,3 eurocent voor vrachtvervoer, welke bedragen door de exploitant in het fonds worden gestort. Het tweede deel van de inkomsten bestaat daarin, dat op het moment dat er door een gebiedsontwikkeling aantoonbare groei van voertuigkilometers optreedt, de helft van de aanvullende opbrengsten in het fonds wordt gestort.

Via dit fonds kunnen regionale projecten enerzijds makkelijker tot ontwikkeling komen en geldt anderzijds dat de capaciteit op de hoofdwegestructuur in de corridor meer wordt benut. Op deze wijze ontstaat zowel bij de exploitant van de corridor als bij de lokale en regionale overheden in het gebied een gelijkgericht belang. Die gelijkgerichtheid is een essentieel uitgangspunt voor draagvlak en samenwerking. Voor alle betrokkenen levert de A4 Zuid in dat geval eerder een “lust” dan een “last”, niet alleen door verbetering van bereikbaarheid maar ook door verbetering van leefbaarheid en meer doeltreffende regionale ontwikkeling. Een bijkomend voordeel is dat het fonds

vanaf de start van de concessie al gevuld wordt. De 0,1 en 0,3 eurocent leiden tot een jaarlijkse bijdrage in het fonds die reeds in de periode van 2010 tot 2020 een totaal van € 50 miljoen genereert.

Hierbij hechten wij er wel aan te vermelden dat zowel de plannen ten aanzien van de kilometerheffing (zie ook TK 2005-2006,29 644, nr.62, pagina 3) als de systematiek van de Wet Mobiliteit en Bereikbaarheid het op dit moment alleen toestaan dat opbrengsten uit de kilometerheffing voor de infrastructuur worden aangewend en dienovereenkomstig toevloeien naar het Nationale Infrastructuurfonds. Om een dergelijk fonds te creëren zal deze beperking bij de wettelijke invoering van de kilometerheffing moeten worden weggenomen. De aanleg van infrastructuur is namelijk geen op zichzelf staand iets. Onze business case is bij uitstek een voorbeeld van de verwevenheid die infrastructuur heeft met de totale omgeving, van groenvoorziening tot industrieterrein. Het op te richten fonds dient die verwevenheid als uitgangspunt te nemen en geld beschikbaar te stellen voor alle regionale ontwikkelingen die op enigerlei wijze verband houden met de infrastructuur van de corridor. Door de hoge mate van bevolkingsdichtheid en de complexe situatie die er nu eenmaal in Nederland bestaat, zouden die bijdragen zich niet tot slechts infrastructuur moeten beperken, maar bijvoorbeeld ook milieucompenserende maatregelen moeten kunnen behelzen.

Een regionaal ontwikkelingsfonds is een middel om lokale en regionale overheidspartijen (gemeenten, samenwerkingsverbanden en de provincie) te overtuigen van de publieke meerwaarde van het meewerken aan het realiseren van een langjarige private exploitatie van de corridor. Naar ons oordeel is dat alleen mogelijk als volstrekte helderheid bestaat over de wijze waarop deze meerwaarde kan worden gerealiseerd. En ook als er zekerheid bestaat over een “gelijkwaardigheid” van lasten en lusten die bij publieke en private partijen neerslaan. Die helderheid en gelijkwaardigheid kan in onze ogen het best worden nagestreefd door de betrokken publieke partijen, samen met de exploitant, gezamenlijk verantwoordelijk te maken voor de besteding van middelen uit het op te richten regionaal ontwikkelingsfonds.

Vertegenwoordigers van de betrokken gemeenten, regionale organen en de provincie nemen in onze ogen, naast vertegenwoordigers van de exploitant, zitting in het fondsbestuur.

De statuten van de rechtspersoon in kwestie moeten duidelijk maken waarop de werking van het fonds is gericht en op welke wijze er besloten wordt over de projecten die met de middelen uit het fonds worden gefinancierd. Nadere aandacht is hierbij nodig voor de relatie tussen het fondsbestuur en de regionale samenwerkende organen (publiek, semi-publiek en publiekprivaat: zoals het “piekenbestuur”) die op dit moment reeds actief zijn bij het bevorderen van de economische ontwikkeling in de regio.

Hierna geven wij een aantal mogelijke deelgebieden aan waarop het fonds actief zou kunnen zijn, eventueel via deelfondsen:



1. Economische ontwikkeling

Een regionale ontwikkelingsstrategie kan aan effectiviteit winnen wanneer er financiële sturingsarrangementen aan gekoppeld worden. Deze zullen moeten inspelen op samenwerkingspatronen in de regio. Deze arrangementen zullen voldoende “prikkelend” of “verleidend” moeten zijn om de gewenste patronen van samenwerking tot stand te laten komen. De sturingsarrangementen moeten direct aangrijpen op de motieven en overwegingen van de regionale actoren zodat het investeringsgedrag van partijen direct beïnvloed kan worden. Het fonds kan startkapitaal en/of risicoafdekking voor nieuwe bedrijvigheid bieden.



2. Infrastructuur

Het belang van investeringen in het onderliggend wegennet voor de Nederlandse economie mag niet worden onderschat. Recente studies o.m. van het Ruimtelijk Planbureau wijzen dit ook uit. Investeringen voor bereikbaarheid in de regio zijn belangrijk voor de economische groei. Deze zijn van groot belang om regionale ontwikkeling mogelijk te maken. Een fonds kan een bijdrage leveren aan het realiseren van aansluitingen op de A4.



3. Groen

Het is mogelijk een compensatiefonds voor ecologische verbindingen en natuurontwikkeling in het leven te roepen. Weginfrastructuur heeft negatieve effecten op milieu en ecologie. Deze kunnen gecompenseerd worden door gericht te investeren in milieuversterkende maatregelen, ecologische verbindingen en natuurontwikkeling.

4. Leefbaarheid

Een laatste mogelijkheid is om een deel van de opbrengsten van de A4 te investeren in de sociale infrastructuur.

Op basis van de plannen over Anders Betalen voor Mobiliteit die momenteel beschikbaar zijn, geldt dat de inkomsten uit de heffing uitsluitend ten goede komen aan het Nationale Infrastructuurfonds. Om de andere deelgebieden waarop het regionale ontwikkelingsfonds betrekking kan hebben mogelijk te maken is aanpassing van de plannen voor de noodzakelijke wetgeving nodig. Dit zal terugkomen bij de publieke randvoorwaarden.



05 Definitie Business Case



5.1 Geografische scope

Om tot een haalbare business case te komen moet de geografische scope ons inziens worden vergroot ten aanzien van de gepresenteerde scope door de Projectdirectie PMZ in de basisvariant. De A4 en A29 tussen Beneluxplein en de Belgische grens als geografische scope zijn hiervoor te beperkt.

Volgens ons is het van belang om te onderkennen dat de A4 geen op zichzelf staande verbinding is, maar onderdeel uitmaakt van een netwerk aan verbindingen. Wil je bereikbaarheid op de corridor bevorderen dan moet je inzetten op optimalisatie van het netwerk waar de A4 onderdeel van uitmaakt. Doe je dat niet, dan is de kans groot dat problemen met doorstroming zich verplaatsen naar verbindingen waar de nadelige gevolgen nog groter zijn. Concreet betekent dit dat de exploitatie van de corridor zich niet zou moeten beperken tot één of twee weggedelen, maar alle hoofdwegen in de hele corridor zou moeten beslaan.

Pas dan heeft de exploitant voldoende ruimte en aangrijpingspunten om de doorstroming op de corridor te optimaliseren.

De geografische scope van onze propositie omvat daarmee alle hoofdwegen in de corridor Rotterdam -Antwerpen:

- De A4 en A29 tussen Beneluxplein en Belgische grens;
- De A16 tussen knooppunt Ridderkerk en Belgische grens;
- De tussenliggende hoofdwegen:
 - A17 Klaverpolder - de Stok
 - A58 Princeville - Zoomland
 - A59 Sabina - Noorderhoek

De bovenstaande wegen zijn weergegeven in figuur 5.1.



Figuur 5.1:
Wegen binnen de concessie

5.2 Functionele scope

De netwerkbenadering heeft ook consequenties voor de functionele scope van de basisvariant. Deze zal volgens onze visie net als de geografische scope uitgebreid moeten worden. In ruil voor het ontvangen van een laag vast bedrag per kilometer uit de inkomsten van Anders Betalen voor Mobiliteit op de in paragraaf 5.1 genoemde wegen zal de exploitant de volgende taken en verantwoordelijkheden op zich nemen:

- 100% privaat gefinancierde aanleg van de A4 Zuid;
- Beheer en onderhoud en exploitatie van de volgende hoofdwegen:
 - De A4 en A29 tussen Beneluxplein en Belgische grens;
 - De A16 tussen knooppunt Ridderkerk en Belgische grens;
 - A17 Klaverpolder - de Stok;
 - A58 Princeville - Zoomland;
 - A59 Sabina - Noorderhoek;
- Verkeersmanagement op wegen binnen de concessie;
- Het stimuleren van gebiedsontwikkeling in en rond de corridor via het regionaal ontwikkelingsfonds, in ieder geval door investeringen in ontsluitingen en mogelijk door compensatie maatregelen of milieuvorzieningen .

De exploitant van de corridor moet beschikken over voldoende (sturings-) instrumenten om de doorstroming te kunnen beïnvloeden. Verder moet de exploitant voldoende uitzicht hebben op het kunnen terugverdienen van de aanleg van de ontbrekende stukken op de verbindingen en rendabele exploitatie van de corridor. Besluiten met betrekking tot de rollen en verantwoordelijkheden van de exploitant roepen een belangrijke vraag op: welke (sturings-)instrumenten zijn voorhanden en hoe dragen ze bij aan het realiseren van de doorstromingsdoelstelling?

Er kunnen drie typen activiteiten worden onderscheiden die bijdragen aan het realiseren van doorstroming: benutten, bouwen en beprijzen.

Deze drie activiteiten worden in onderstaand kader nader uitgewerkt. Hieruit blijkt dat de exploitant in principe over uiteenlopende mogelijkheden kan beschikken om de doorstroming op de corridor te bevorderen. Onder het kader zullen de instrumenten van de exploitant die van belang zijn voor onze propositie worden aangegeven.

ACTIVITEITEN

Benutten: goed verkeersmanagement

Een eerste type van activiteiten betreft de activiteiten die samenhangen met beter benutten. Ten eerste kan de exploitant het aanbod beïnvloeden door fysieke maatregelen. Bijvoorbeeld door toeritdosering te realiseren, door vluchtstroken in de spits als extra strook in te zetten (spitsstroken), door een inhaalverbod op te leggen aan vrachtauto's, door doelgroepstroken voor vracht- of busverkeer open te stellen, enzovoorts. Het gaat hier om infrastructurele maatregelen die het aanbod van de infrastructuur beïnvloeden op een zodanige wijze dat het de doorstroming ten goede komt.

Naast deze fysieke beïnvloeding kan men ook het gedrag beïnvloeden. Zo kan de exploitant de vraag naar mobiliteit beïnvloeden ten gunste van de doorstroming. Dat kan op trajecten door bijvoorbeeld het geven van reisadvies via fileberichten of het plaatsen van alternatieve routes bij wegwerkzaamheden op dynamische route-informatie panelen (DRIP's). Ook zal de koppeling tussen verkeersinformatiesystemen en de voertuiggebonden navigatiesystemen steeds geavanceerder worden zodat de weggebruiker gerichte keuzes kan maken. De exploitant kan ook sturen op de tijdsdimensie: weggebruikers prikkelen in de daluren te rijden in plaats van in de piekuren. Of: maatwerkafspraken maken met grote bedrijven die op een specifieke locatie zitten of met bedrijven die veel reizende werknemers met auto's hebben. Door gericht te prikkelen is daar veel effect te sorteren. Daarnaast is benutten van de vraag naar mobiliteit op bepaalde routes mogelijk door er bij de ruimtelijke ordening (RO) sterk rekening mee te houden: bij de aanleg van bijvoorbeeld bedrijfsterreinen en woonwijken.

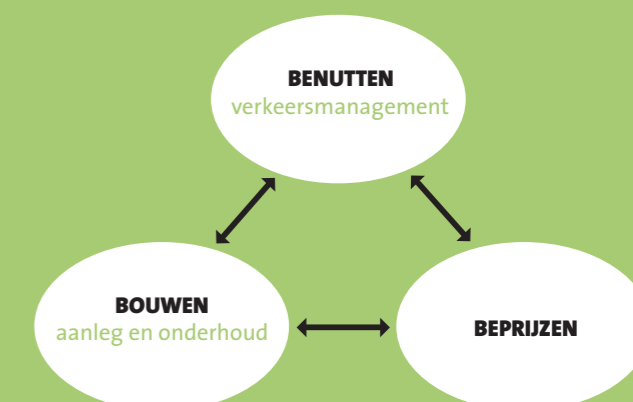
Bouwen: slim aanleggen en onderhouden

Een tweede type van activiteiten betreft de activiteiten die samenhangen met slim bouwen en onderhouden. De exploitant kan de capaciteit uitbreiden wanneer dat nodig is om de vraag te bedienen. Te denken valt aan parallelstructuren of een extra rijbaan, of zelfs een volledig nieuwe weg of vervanging van kunstwerken (zoals de bruggen bij Moerdijk en Hellegatsplein). Aanleg en onderhoud moet zodanig gebeuren, dat de doorstroming op lange termijn optimaal is. Dus in plaats van kostenbeheersing op lange termijn, gaat het juist om doorstroombevordering op lange termijn. Dat betekent bijvoorbeeld het asfalt zo dik maken dat de bovenlaag minder vaak vervangen hoeft te worden.

Als het gaat om onderhoud, dan kan de exploitant dat zo veel mogelijk 's nachts doen, in de vakanties en in de daluren: dan is de hinder voor de doorstroming zo beperkt mogelijk. Daarnaast zijn weersomstandigheden relevant. Werkzaamheden kunnen beter worden uitgevoerd in relatief droge perioden. Ook kan de exploitant gebiedsgericht afstemmen: onderhoudsplanningen met betrekking tot het hoofdwegennet (HWN) moeten op elkaar worden afgestemd. En tot slot is ook de lange termijn strategie van belang: niet alleen curatief onderhoud, maar juist ook preventief onderhoud (als de weg toch al moet worden afgesloten voor werkzaamheden).

Beprijzen: strategisch tarifieren

Een derde type van activiteiten betreft de activiteiten die samenhangen met strategisch beprijzen. De exploitant kan op een slimme manier productdifferentiatie toepassen. Via productdifferentiatie kunnen prikkels op maat worden ontworpen. Daarnaast kan de exploitant de tariefstelling flexibel houden zodat daarmee het netwerk kan worden geoptimaliseerd en daarmee de gemiddelde snelheid of intensiteit op het totaalnetwerk worden gemaximaliseerd. Zo moet een (tijdelijk) lagere prijs kunnen worden gehanteerd voor het aantrekken van verkeer, bijvoorbeeld in het geval het op netwerkniveau goed zou zijn dat meer verkeer van die weg gebruik zou maken. Dat is onder meer het geval wanneer de exploitant wil dat de weggebruiker een omleidingroute neemt: met de kilometerheffing zou een dergelijk omleiding de weggebruiker veel geld kosten en dat is in het licht van doorstroming niet gewenst. Anderzijds moet een (tijdelijk) hogere prijs kunnen worden gehanteerd indien verkeer moet worden afgestoten.



figuur 5.2: benutten, bouwen, beprijzen



Niettegenstaande deze mogelijkheden denken wij dat het verstandig is om “doorstroming” in het kader van PMZ zoveel mogelijk uit te leggen in termen van “optimale benutting van beschikbare capaciteit”. Daarmee wordt aangegeven dat de doorstroming vooral tot stand komt als een goed evenwicht bestaat tussen de investeringen die gepleegd moeten worden (kosten) en de verdien capaciteit die bestaat als gevolg van vervoerbewegingen op de infrastructuur (opbrengsten). Als gevolg hiervan denken wij dat het niet nodig is om vergaande verantwoordelijkheden op het gebied van verkeersmanagement bij de exploitant te leggen. Bovendien denken wij dat het in ieder geval niet raadzaam is om de exploitant een bevoegdheid te geven tot regulerend bepalen.

In onze visie kan niemand een garantie op doorstroming afgeven. Wel kunnen afspraken worden gemaakt over het optimaal benutten van capaciteit door te sturen op de intensiteit/capaciteit -verhouding waarbij bij de concessiehouder tijdig en duurzaam investeert in het voorkomen van structurele ondercapaciteit gemeten over een langere termijn. Als hij daar niet aan voldoet, kan hij op zijn inkomsten uit de kilometerheffing gekort worden. Alleen als de wettelijke procedures noodzakelijk voor die uitbreidingen niet rond komen, dan kan hij niet gekort worden.

In onze benadering is het voldoende om de exploitant een beperkte verantwoordelijkheid te geven op het gebied van verkeersmanagement, gericht op het optimaal benutten van de beschikbare capaciteit, met name door middel van actieve informatieverstrekking. Overigens lijkt het ons niet nodig daarvoor een eigen organisatie in te richten maar volstaat het om daarover heldere afspraken te maken met de organisaties die belast zijn met het verkeersmanagement op het hoofdwegennet (landelijk en regionaal), mede gebruikmakend van het regionaal platform. Tevens behoren daar alle mogelijke maatregelen toe op het gebied van slim onderhoud (zoals werken in de nacht) en bepaalde vormen van incidentmanagement. Een en ander binnen de kaders die daarvoor op landelijk niveau voor het gehele hoofdwegennet worden gesteld.

De regierol bij incidentmanagement blijft bij de overheid (wegbeheerder). Zij stuurt de hulpdiensten aan en schakelt de bergingsdiensten in. De rol van de exploitant is om de schade te herstellen. De kosten hiervoor worden vergoed door de wegbeheerder en de verzekeraars. Wij sluiten hierbij aan bij de huidige praktijk waar de verzekeringsclaims geïnd worden door Rijkswaterstaat en het eventuele onverzekerde deel komt uit het Waarborgfonds. Wel willen wij ons aansluiten bij de Stichting Incident Management om te overleggen over optimale invulling van haar activiteiten met betrekking tot de berging binnen het concessiegebied. Daarbij kan worden gedacht aan afspraken over (bekostiging van) korte aanrijtijden. Wij hebben hier immers hetzelfde doel als de wegbeheerder, namelijk zo snel mogelijk weer een goede doorstroming realiseren.

5.2.1. Het stimuleren van gebiedsontwikkeling via een fonds

In het voorgaande (onder andere 4.1 en 4.3) is ruimschoots aangegeven dat de ontwikkeling van de gebieden rond de wegen ook moeten worden betrokken in het voorstel. Deze ontwikkelingen kunnen namelijk een positief effect hebben op de exploitatie van de corridor door de hogere inkomsten die zij genereren. Naast dit effect sluit de stimulatie van deze ontwikkelingen aan bij de tweede doelstelling van PMZ: het verbeteren van de leefbaarheid en leefomgeving. Onze propositie voorziet derhalve in stimulering van gebiedsontwikkeling via een regionaal ontwikkelingsfonds, zonder dat deze ontwikkelingen als zodanig onderdeel uitmaken van de business case of de financiële onderbouwing daarvan.

Kijkend naar de corridor zijn er genoeg mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingen langs en rondom de infrastructuur. De Projectdirectie PMZ heeft zelf door middel van kanskaarten verschillende mogelijkheden inzichtelijk gemaakt. Het gaat hier om de rode (gebiedsontwikkeling), groene (natuur), blauwe (water) en grijze (infrastructuur) kansen. Ons inziens is er een aantal kansen in de corridor dat extra aandacht dient te krijgen. Naast deze kansen in de corridor zelf zijn er ook kansen aan te wijzen in de omgeving van de corridor. In onze ogen zijn met name de ontwikkelingen in Zuidwest - Nederland bij de verkenningen rond PMZ nog onvoldoende geïdentificeerd als kansrijke ontwikkelingen.

In bijlage 1 geven wij een overzicht van kansrijke ontwikkelingen zoals die door PMZ zijn onderscheiden. Bovendien geven wij een overzicht van andere, nog niet geïdentificeerde ontwikkelingen die wij in het kader van onze benadering kansrijk achten. Wij zijn van mening dat deze en andere ontwikkelingen in de regio door de realisatie van nieuwe infrastructuur in de A4-corridor een extra impuls zullen krijgen. Andersom zullen ontwikkelingen in en rond de corridor een impuls geven aan de rentabiliteit van de exploitatie van de corridor en in het bijzonder de te exploiteren wegen. Kwantitatieve prognoses van het wederkerige verband tussen regionale economische ontwikkelingen en de exploitatie van de corridor kunnen wij in deze fase niet geven. Dat is voor onze propositie ook niet nodig. We beogen immers een stimulans van alle kansrijke ontwikkelingen zonder daarvan onze business case afhankelijk te maken en elke ontwikkeling die slaagt, leidt tot een verbetering van de reeds op zichzelf rendabel zijnde business case.

Het fonds is nadrukkelijk ook bedoeld om noodzakelijke investering te plegen in groene en blauwe projecten om binnen de kaders van de beschikbare milieugebruiksruimte te blijven. Zo kan men denken aan compensatiemaatregelen voor eventuele, lokale verslechtering van de luchtkwaliteit, maar ook aan recreatieve projecten om de leefbaarheid in de regio te versterken. Bij de selectiecriteria voor de besteding van de fondsgelden kan men hier nadrukkelijk richtlijnen voor opnemen om de balans te herstellen.

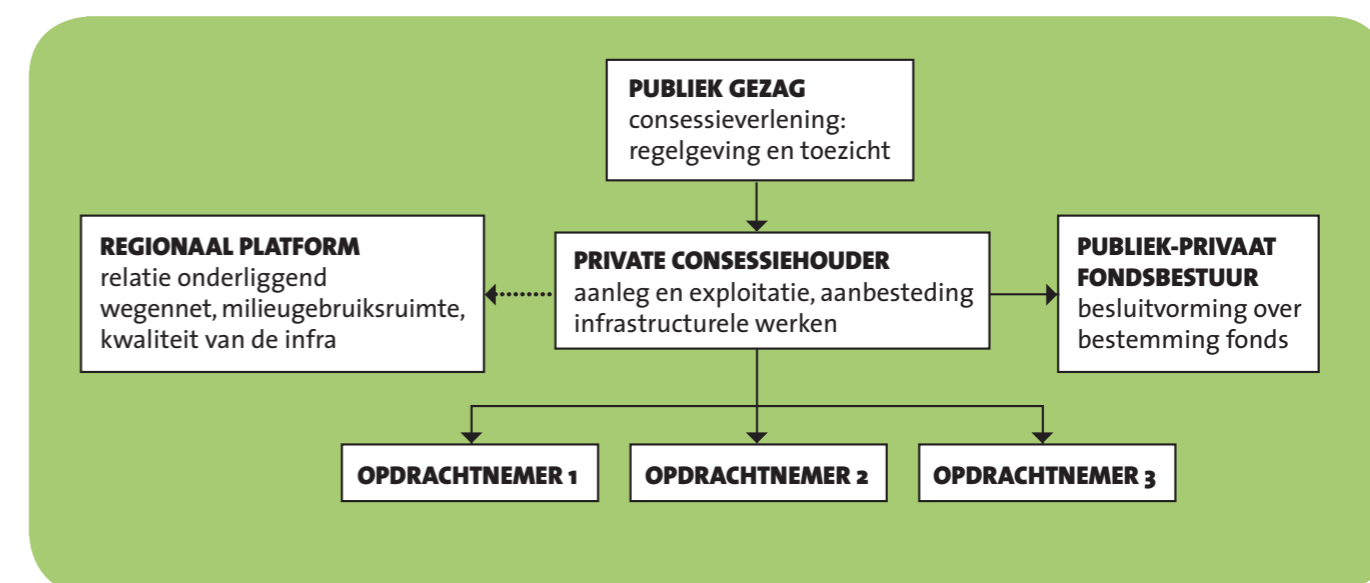
5.3 Institutionele Scope

Wij denken aan een institutionele verhouding tussen publieke en private partijen die in figuur 5.3 schematisch is weer gegeven. In het vervolg van de paragraaf wordt dit schema nader toegelicht.

Concessiemodel

Basis voor de juridische verhouding is het concessiemodel zoals dat ook voor de basisvariant is besproken. De concessie biedt zoals ook bij de analyse van de basisvariant is aangegeven een duidelijke verantwoordelijkheidsverdeling, waarbij de concessiehouder weliswaar substantiële risico's loopt in het kader van de verplichting de aangegeven wegen in de corridor aan te leggen en te onderhouden, maar tevens daadwerkelijk in de gelegenheid is de exploitatie en het beheer te sturen en de risico's te beheersen. Vanuit die verantwoordelijkheid zal de concessiehouder ook betrokken willen zijn bij het bestuursrechtelijke traject om de verlengde A4 tot stand te brengen.

Die verantwoordelijkheidsverdeling betekent overigens allermindst dat de concessiehouder zich kan distantiëren van de overheid. Door in de concessievoorwaarden inbegrepen toezicht en regelmatig overleg omtrent het beheer en de exploitatie van de concessie zal de overheid kunnen waarborgen dat de publieke belangen die via de concessie moeten worden gediend blijvend zijn gewaarborgd.



Figuur 5.3: Verhoudingen publieke en private partijen

Voor wat betreft de concessieduur wordt aangesloten bij de ook in de basisvariant gekozen periode van 40 jaar. De ervaring leert enerzijds dat dit lang genoeg is om een rendabele exploitatie mogelijk te maken, hetgeen in de doorrekening van het voorstel is bevestigd. Anderzijds is de concessieperiode niet zo lang dat zonder meer het gevaar dreigt dat de einddatum niet zonder substantiële wijzigingen zal kunnen worden gehaald of toekomstige ontwikkelingen te lang worden geblokkeerd. Voor onvoorziene omstandigheden zal een overlegprocedure in de concessievoorwaarden moeten worden opgenomen, evenals een afscheidingsregeling voor bijzondere situaties. Bij dat laatste kan bijvoorbeeld worden gedacht aan de situatie dat het tracé van de verlengde A4 strandt in de bestuursrechtelijke procedures, hetgeen een voor de concessiehouder niet te dragen risico vormt. Voor wat betreft beleidswijzigingen wensen wij zo min mogelijk flexibiliteit in de concessie op te nemen. De business case heeft belang bij stabiliteit gedurende de concessieperiode en het bieden van flexibiliteit voor onbekende beleidswijzigingen leidt slechts tot een verslechtering van het risicoprofiel.



De concessiehouder heeft bij wijze van vergoeding voor de aanleg en het beheer van de desbetreffende wegen het exploitatierecht op deze zelfde wegen. Per gereden kilometer ontvangt de concessiehouder een flat fee van 3 eurocent per personenauto en 9 eurocent per vrachtauto. Daarmee is goed beschouwd reeds sprake van een vergoeding op basis van doorstroming, en niet op basis van enkel beschikbaarheid van de infrastructuur. Zoals ook uit de doorrekening van de

business case blijkt, is de concessiehouder gebaat bij optimale benutting van de corridor, omdat dat bijdraagt aan vergroting van de beleggerswaarde. Het is derhalve interessanter voor de concessiehouder om tijdig te investeren in capaciteitsuitbreiding binnen de corridor - onze business case voorziet ook in een ruim budget daarvoor - dan om de gebruikers in de file te laten staan. Los daarvan is het gewenst dat de concessieverlener over een concreet instrument beschikt om de concessiehouder te prikkelen congestie te voorkomen. Dit kan vormgegeven worden door in de concessievoorwaarden een kortingsregeling op te nemen die meebrengt dat wanneer er sprake is van structurele congestie over een langere periode in de corridor (vast te stellen op basis van bijvoorbeeld de filemonitor waarbij de verschillen tussen de technisch gewenste reistijd en de daadwerkelijk bestaande reistijd in een percentage naast elkaar kunnen worden gezet) er een korting op de inkomsten plaatsvindt.

Het regionaal platform

Hierboven is al aangegeven dat het belangrijk is dat de concessiehouder op een goede manier overlegt en afstemt met de overheid. Om dit vorm te geven denken wij dat het gewenst is vorm te geven aan de oprichting van een regionaal platform waarin naast de concessiehouder vertegenwoordigers van alle bestuurlijke overheidslagen deelnemen (zowel Rijk als provincie en gemeenten). Er zal periodiek overleg binnen dit platform plaatsvinden (omdat het karakter van deze relatie verschilt ten opzichte van andere relaties in schema 5.3 is deze met een stippe lijn aangegeven). In het overleg binnen dit regionaal platform zal vormgegeven kunnen worden aan het in de concessievoorwaarden inbegrepen toezicht en regelmatig overleg omtrent het beheer en de exploitatie van de concessie. Tevens worden binnen het regionaal platform afspraken gemaakt over het kwaliteitsniveau van de infrastructuur en over de invulling van het daarmee verbonden verkeersmanagement, voor zover daarover niet op voorhand eisen aan zijn gesteld. Daartoe behoren ook afspraken met betrekking tot de aansluiting van de hoofdwegenstructuur in de corridor op het onderliggende wegennet in de corridor en op de hoofdwegenstructuur buiten de corridor.

Partnership met lokale overheden via een regionaal ontwikkelingsfonds

Zoals bij de bespreking van de basisvariant reeds aan de orde kwam, wensen wij de concessiesystematiek in te bedden in een structuur die overleg met en commitment van de betrokken lokale overheden mogelijk maakt. Naast het regionaal platform vindt dit plaats door de oprichting van een regionaal ontwikkelingsfonds. Het regionaal fonds heeft rechtspersoonlijkheid en wordt op professionele basis ingericht. Het bestuur van het fonds wordt, krachtens de statuten, gevormd door vertegenwoordigers van de exploitant en van de lokale en regionale publieke partijen die belang hebben bij het realiseren van de publieke meerwaarde van de infrastructuur. De concessiehouder bestuurt derhalve samen met de lokale en regionale overheden (en desgewenst het Rijk) het fonds, waardoor het fonds tegelijkertijd een overlegorgaan is en een katalysator voor lokale ontwikkelingen.

De exploitant verplicht zich tot het storten van een vast bedrag per vervoersbeweging (gereden kilometers) in dit fonds. De in het fonds verzamelde middelen worden bij voorkeur benut voor het realiseren van ontsluitende infrastructuur en andere projecten die direct gericht zijn op het stimuleren van de economische ontwikkeling in de corridor, groen en leefbaarheid (inclusief de milieutechnische maatregelen die daarbij eventueel benodigd zijn). Zoals in 4.3 aangegeven zullen de plannen voor de op handen zijnde wetgeving rondom Anders Betalen voor Mobiliteit dienen te worden gewijzigd om een dergelijke besteding van de inkomsten te faciliteren.



Het bestuur van het regionaal fonds bepaalt de besteding van middelen uit het fonds op basis van een objectieve beoordeling van kansrijke, regionale ontwikkelingsprojecten die voor financiering in aanmerking komen. Dit gebeurt bijvoorbeeld op basis van een procedure van kwalificatie in onderlinge concurrentie, waarbij voorstellen vanuit de regio zelf kunnen worden ingediend. De criteria voor beoordeling worden door het bestuur, bijvoorbeeld op basis van een protocol, vastgesteld. Tot de criteria behoren ook criteria op het gebied van Maatschappelijk Verantwoord



Ondernemen binnen de projecten die voor financiering in aanmerking wensen te komen (zoals bijvoorbeeld de ontsluiting van een kwalitatief hoogwaardig, duurzaam bedrijventerrein).

Een financiële bijdrage van de publieke partijen in het fonds is op zichzelf niet nodig, maar deze partijen kunnen, vanuit een infrastructuur gerichte ontwikkelingsgedachte, besluiten om andere beschikbare middelen in het kader van stimulering (bijvoorbeeld vanuit het ministerie van EZ of vanuit Europese programma's) in het fonds te storten of naast de bijdragen uit het fonds aan een concreet project ter beschikking te stellen. Het bestuur van het fonds verplicht zich om bij het besteden van middelen rekening te houden met het feit dat de totale exploitatie van infrastructuur moet passen binnen het kader van eisen die door de gezamenlijke publieke partijen gesteld worden, inclusief eisen op het gebied van een nader te definiëren "milieugebruiksruimte". Indien nieuwe investeringen in infrastructuur de beschikbare milieuruimte dreigen te overschrijden, dan mogen die investeringen alleen ondersteund worden indien de benodigde milieumaatregelen, noodzakelijk om binnen de beschikbare milieuruimte te blijven, mede vanuit het fonds worden gefinancierd.

Aanbestedingsrechtelijke aspecten

De concessieovereenkomst dient aanbestedingsrechtelijk te worden aangemerkt als een concessie voor een werk in de zin van de Europese aanbestedingsrichtlijn en het Besluit aanbestedingsregels voor overheidsopdrachten ("Bao"). De concessie zal ook conform die regels moeten worden aanbesteed. Voor zover een (private) concessiehouder zelf opdrachten voor werken aan derden wenst uit te besteden (bijvoorbeeld de aanleg van de verlengde A4, ontsluitingen en onderhoudsopdrachten), gelden opnieuw de aanbestedingsregels van de Europese aanbestedingsrichtlijn en het Bao.

Los van de opdrachten van de kant van de concessiehouder staan de opdrachten die voortvloeien uit de projecten die het regionaal ontwikkelingsfonds stimuleert. Die opdrachten vallen in beginsel niet onder de verantwoordelijkheid van de concessiehouder (behalve indien het directe werkzaamheden aan de tot de concessie behorende wegen betreft) en zullen door de desbetreffende opdrachtgever moeten worden aanbesteed. Het is overigens mogelijk dat het fonds

bij het beschikbaar stellen van gelden verplicht tot het volgen van een aanbesteding bij de gunning van de noodzakelijke opdrachten.

Fasegewijze opbouw, overige

Alvorens het concessiemodel tot stand wordt gebracht en het project in de uitvoeringsfase geraakt, achten wij het essentieel dat de betrokken publieke partijen op landelijk, regionaal en lokaal niveau voorafgaand aan concessieverlening een convenant sluiten dat is gericht op het gezamenlijk specificeren van de eisen die aan de minimale kwaliteit van de realisatie en beschikbaarheid van de infrastructuur zullen worden gesteld (inclusief milieueisen). Dat kader biedt tevens het raamwerk voor de aanbesteding van de concessie.

Het tot stand brengen van de relaties tussen publieke en private partijen in de institutionele verhoudingen zoals hiervoor beschreven is geen eenvoudige opgave. Wij staan een fasegewijze opbouw van die relaties voor en menen dat er procesmatige voorzieningen moeten worden getroffen die een dynamisch onderhoud van die relaties waarborgen. Zo moet bijvoorbeeld duidelijk zijn of, en zo ja, onder welke voorwaarden partijen kunnen toetreden of uittreden. Wij stellen voor dat hiervoor een geheel van "spelregels" in handleidingvorm wordt ontworpen waarvan elementen steeds in de formele juridische uitwerking van de verhoudingen tot uitdrukking komen. Bovendien zou een formeel "logboek" kunnen dienen als instrument om de leerervaringen bij het opzetten en onderhouden van de benodigde relaties vast te leggen.

o6 Presentatie business case



In dit hoofdstuk wordt de business case verder gespecificeerd. Dit gebeurt aan de hand van een beschrijving van de verkeerssituatie wanneer de voorgestelde business case ingevoerd wordt. Daarna volgt een verdieping op het financiële model. Vervolgens worden de voordelen van de propositie besproken. In paragraaf 6.4 komt de juridische context aan de orde. Het hoofdstuk eindigt met de randvoorwaarden en risico's van de voorgestelde business case.

6.1 Impact op het verkeer

Bij het in kaart brengen van verkeersstromen in de corridor, heeft de Projectdirectie PMZ gebruik gemaakt van de expertise van Adviesbureau 4Cast. Er zijn verschillende modelruns gedraaid met behulp van het NRM Randstad model. In deze paragraaf worden de onzekerheden omtrent NRM Randstad en tolheffing kort besproken. Vervolgens wordt er ingegaan op de effecten op de het verkeer bij invoering van de door ons voorstelde business case.

6.1.1 Onzekerheden omtrent NRM Randstad

Voor de modellering van verkeersstromen voor Project Mainportcorridor Zuid is gebruik gemaakt van het Nieuw Regionaal Model (NRM). In het NRM model wordt onderscheid gemaakt tussen het NRM-gebied (op te delen in het studiegebied en invloedsgebied) en het buitengebied. Het studiegebied wordt

nauwkeurig opgenomen in het model. Dit gebied beïnvloedt het invloedsgebied. Het buitengebied valt buiten deze beïnvloeding.

In de onderstaande tabel zijn verschillende NRM modellen weergegeven.

NRM - MODEL	STUDIEGEBIED
NRM Noord - Nederland	Provincies Groningen, Friesland, Drenthe
NRM Oost - Nederland	Provincies Overijssel en Gelderland
NRM Noord - Brabant	Provincie Noord - Brabant
NRM Randstad	Provincies Noord - Holland, Zuid - Holland, Utrecht, Flevoland
NRM Zeeland	Provincie Zeeland
NRM Limburg	Provincie Limburg

Tabel 6.1: Verschillende NRM modellen

De studiegebieden van de verschillende modellen zijn weergegeven in het onderstaande figuur.



Figuur 6.1: Studiegebieden NRM modellen

Voor de verkeersstudie PMZ is gebruik gemaakt van het deelmodel NRM Randstad. Dit model bestaat uit meer dan 2000 zones. In de omgeving van het studiegebied is de zonedichtheid (en dus het detailniveau) het grootst en in het buitengebied het kleinst. NRM Randstad doet uitspraken over het studiegebied, invloedsgebied en buitengebied. Hierbij ligt de nadrukkelijke focus op het studiegebied (in dit geval de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Utrecht) en zijn uitspraken over het invloedsgebied en buitengebied minder betrouwbaar. Zo zijn uitspraken over Zeeland en Brabant met NRM Randstad minder betrouwbaar dan uitspraken over deze gebieden gebaseerd op NRM Zeeland of NRM Brabant.

Kijkend naar de scope van Project Mainportcorridor Zuid is te zien dat de corridor meerdere studiegebieden van het NRM-model beslaat. In figuur 6.2 is het zoekgebied van PMZ weergegeven.



Figuur 6.2: Corridor aangegeven in studiegebied NRM

De corridor beslaat naast de Randstad ook een groot gedeelte van West-Brabant. Tevens zijn wij van mening dat ontwikkelingen in zuidwest Nederland (Zeeland) ook meegenomen moeten worden in de uiteindelijke business case. De uitkomsten van het NRM model waren nauwkeuriger geweest wanneer NRM Randstad, NRM Zeeland en NRM Brabant aan elkaar gekoppeld zouden zijn. Bij het beoordelen van de output van de verkeersstudie voor PMZ moet met deze onnauwkeurigheid rekening worden gehouden.

Tolheffing is een belangrijk onderwerp voor het Project Mainportcorridor Zuid. Tol heeft effect op verschillende keuzes van weggebruikers (eerder besproken in paragraaf 4.1). Tolkosten hebben in het NRM Randstad model invloed op routekeuze, modaliteitkeuze en bestemmingskeuze (Verkeersstudie 4Cast, 11 april 2007).

Op basis van de Value of Times (VoT) worden de tolkosten omgezet in extra reistijd. Deze VoT is motiefafhankelijk. Als een alternatief korter is dan de reistijd via de route waar tol geheven wordt, dan zullen

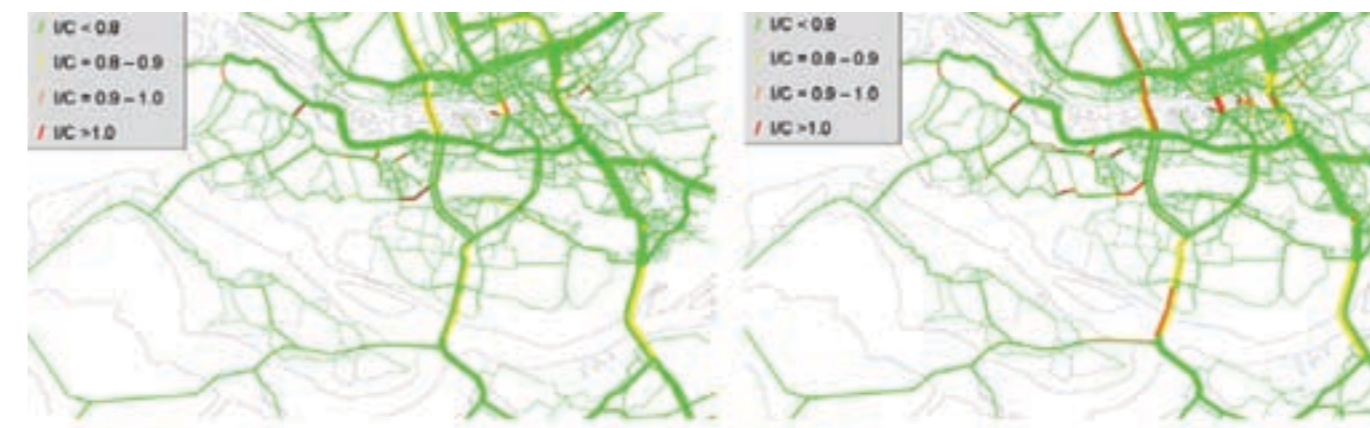
weggebruikers eerder omrijden. Tolheffing is dus sterk afhankelijk van het aantal beschikbare alternatieven. Zijn er weinig of slechte alternatieven, dan zal er minder snel worden omgereden. Dit is bijvoorbeeld het geval bij tolwegen waar een hoge prijs gevraagd kan worden, zoals de Westerscheldetunnel (Verkeersstudie 4Cast, 11 april 2007).

Modaliteitkeuze en bestemmingskeuze spelen ook een rol in het model. Wanneer het kortste pad tussen herkomst en bestemming via een tolweg loopt, dan wordt de hoogte van de tol in combinatie met de reistijd langs de route teruggevoerd naar het vraagmodel. In het model worden dan de consequenties hiervan bepaald. Zo wordt er gekeken welke modaliteit de voorkeur heeft tussen herkomst en bestemming en welke weerstand er bestaat om naar een bepaalde bestemming te gaan.

6.1.2

Effecten op het verkeer bij invoering business case

Met behulp van het hierboven besproken NRM Randstad model zijn door adviesbureau 4Cast verschillende scenario's bekeken. Deze scenario's geven een beeld van effecten op de verkeersstromen in de A4-corridor wanneer bijvoorbeeld de A4 Zuid wordt aangelegd of (gedeeltelijk) tolheffing wordt ingevoerd. Bij het interpreteren van de output van de modelruns moet rekening worden gehouden met de beperkingen zoals eerder besproken in paragraaf 6.2.1. Effecten buiten het studiegebied (de Randstad) zijn minder betrouwbaar aangezien de zonedichtheid hier klein is. Tevens kunnen effecten van het heffen van tol een enigszins vertekend beeld geven.



Figuur 6.3: I/C verhoudingen, A4 Zuid, ochtendspits (links) en avondspits (rechts)

Kijkend naar onze business case moeten de volgende zaken gemodelleerd worden:

- Aanleg van de A4 Zuid;
- Invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit;
- Geen aanvullende verdere tolheffing op nieuwe infrastructuur.

Zoals eerder genoemd is er door ons gekozen voor een bijdrage uit de landelijk kilometerheffing op alle routes in de corridor in plaats van een aanvullende heffing (tol) op slechts de nieuwe infrastructuur in de corridor zoals de A4 Zuid. Hierdoor worden met name de onzekerheden omtrent het modelleren van het heffen van tol verkleind. Door deze lage heffing die zich niet onderscheidt van de heffing elders in het land zal een minimalisatie van prijselasticiteit optreden. Hierdoor is het mogelijk betere uitspraken te doen over de omvang van de inkomsten in de toekomst.

Kijkend naar de verschillende scenario's die onderzocht zijn door 4Cast kan onze business vergeleken worden met de volgende modelrun:

- Aanleg van A4 Zuid, invoering ABvM (1a. Referentie, met A15 MaVa, met ABvM en met A4 HW)

Knelpunten in het netwerk kunnen worden weergegeven aan de hand van intensiteit / capaciteit ratio's (i/c). De i/c ratio's voor de verschillende wegen in de corridor (in 2020) zijn weergegeven in het onderstaande figuur.



In het figuur zijn globaal voor zowel de ochtend- als avondspits twee locaties van knelpunten aan te wijzen:

- Ter hoogte van de Haringvlietbrug
- Ter hoogte van de Moerdijkbrug

In de ochtendspits blijkt er een capaciteitsprobleem te zijn op de A4 tussen het Hellegatsplein en de aansluiting met de A4 Zuid en A29 richting Rotterdam. Dit gedeelte van de A4 is 2x2 rijstroken, hetgeen qua capaciteit onvoldoende blijkt te zijn. Verder is er een probleem ter hoogte van Dordrecht op de A16 bij de afslag naar de N3 Rondweg Dordrecht.

In de avondspits zijn er problemen tussen Barendrecht en het knooppunt Hellegatsplein. Dit komt voort uit de te kleine capaciteit van de weg en de bottleneck die zich lijkt te bevinden ter hoogte van de verbinding naar de N59 richting Oude Tonge (2x1 rijstroken). Ook in de avondspits zijn er capaciteitsproblemen op de A16 tussen Dordrecht en knooppunt Klaverpolder.

De exploitant van de corridor is verantwoordelijk voor een goede doorstroming gedurende de concessieperiode. Deze doorstroming komt in gevaar wanneer de hierboven besproken knelpunten werkelijkheid worden. De knelpunten kunnen op verschillende manieren worden aangepakt. Door verdere analyse moet de exacte oorzaak van de knelpunten duidelijk worden. Aan de hand hiervan kunnen oplossingsrichtingen in kaart worden gebracht. Voor de hand liggende oplossing voor de genoemde knelpunten zijn:

- Het vergroten van de capaciteit van de wegen en/of knooppunten;
- Het aanpakken van de twee oeververbindingen Haringvlietbrug en Moerdijkbrug.

Om de omvang van de eventuele congesties en de noodzakelijke maatregelen verder te kunnen voorspellen dienen veel uitgebreidere verkeersanalyses gemaakt te worden. Hierbij dient niet alleen naar de verkeersstromen in de regio te worden gekeken, maar ook naar de internationale aspecten (België, Frankrijk en verder), de plannen voor alternatieve vervoersmodaliteiten (N-Z vrachtvervoerlijn, HSL netwerk) en de ontwikkeling van het Bruto Nationaal product. Daarnaast dienen gevoeligheidsanalyses gemaakt te worden over de invloed van het invoeren van bepaalde milieuheffingen en regelgeving

Oplossingsmogelijkheden binnen de scope van de corridor (dus aanpassingen aan de eerder besproken wegen van het hoofdwegennet, zie 6.2.1) vallen onder de verantwoordelijkheid van de exploitant. Deze ingrepen zullen betaald worden uit een vast bedrag per voertuigkilometer vanuit de inkomsten van invoering Anders Betalen voor Mobiliteit (3 cent per voertuigkilometer over de volledige corridor, 9 cent voor vrachtverkeer). Dit bedrag is een onderdeel van de kilometerheffing en komt er niet bovenop.

De N59 en N3 vallen niet onder de verantwoordelijkheid van de exploitant van de corridor. Deze twee wegen hebben mogelijk wel invloed op de doorstroming in de corridor. Om regionale partijen toch te stimuleren deze knelpunten buiten de scope aan te pakken, kan het regionaal ontwikkelingsfonds gebruikt worden. Door participatie in de financiering van oplossingsrichtingen vanuit het fonds toe te zeggen (bijvoorbeeld door het meefinancieren van het verbreden van de N59 tussen knooppunt Hellegatsplein en Oude Tonge) stimuleren wij regionale partijen oplossingen uit te werken en te implementeren.

6.2 Financieel model

Project Mainportcorridor Zuid verkeert in een marktverkenningfase waarin aan marktpartijen wordt gevraagd de optimale scope voor een haalbare business case te bepalen. Die scope, zoals beschreven in de voorgaande hoofdstukken, wordt in deze paragraaf in een financieel model verwerkt.

Gezien de fase van het project, in combinatie met de doelstelling, voldoet hier een relatief eenvoudig model. Dit model is opgebouwd uit de volgende elementen:

- Inhoudelijke uitgangspunten
 - Opbrengsten; inkomsten uit het heffen van tol ($p * q$)
 - Investerings; kosten aanleg infrastructuur en beheer & onderhoud
 - Overig; afschrijving, efficiencywinsten, etc.
- Financiële uitgangspunten
 - Discontovoet
 - Risico-opslag
 - Inflatie
 - Onzekerheden
 - Financieringsstructuur
- Cash flow benadering (Netto Contante Waarde)

De opbouw van het financiële model is het onderstaande figuur weergegeven.

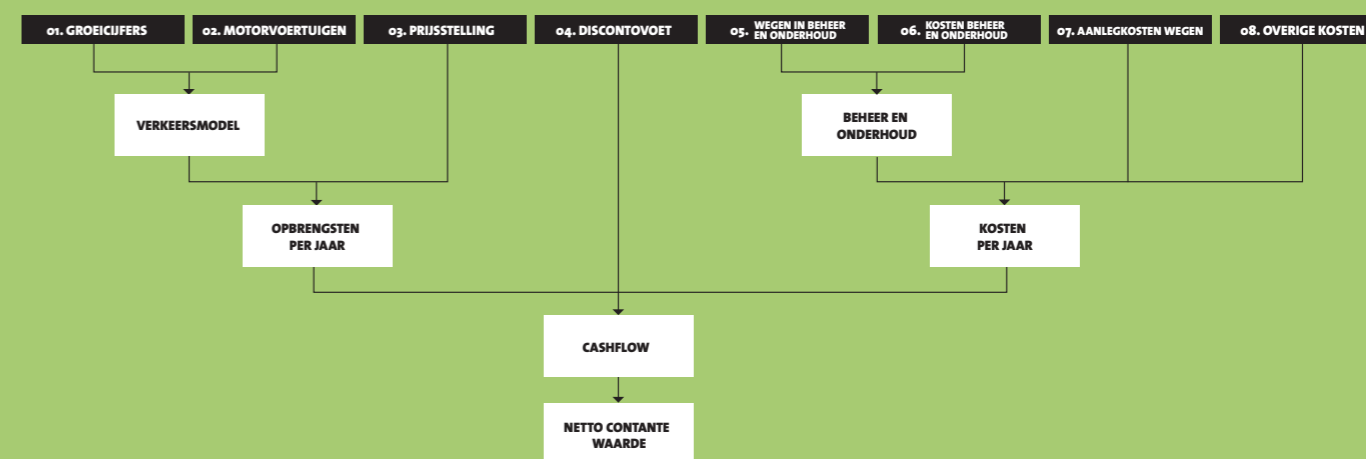
6.2.1 Inhoudelijke uitgangspunten

De focus op waardecreatie komt in het financiële model tot uiting door de opbrengsten uit de kilometerheffing leidend te maken. In paragraaf 4.2 is besproken wat de reden is voor het heffen middels een zogenaamd “plat tarief” van 3 eurocent per voertuigkilometer voor personenvervoer en 9 eurocent vrachtverkeer te hanteren (prijspeil 2006). Hierbij hoeft geen gebruik gemaakt te worden van bestaande budgetten voor B&O van RWS.

Juist dit platte tarief leidt tot een optimalisatie van opbrengsten. Belangrijke reden hiervoor is het uitblijven van prijselastische effecten in de corridor, omdat de kilometerheffing in de corridor niet anders is dan elders in het land. Hierdoor is het eenvoudiger het verkeersvolume in de corridor te voorspellen. Daartoe is gebruik gemaakt van de verkeersanalyse van adviesbureau 4Cast (zie bijlage 3), rekening houdend met de gevolgen van een landelijke invoer van Anders Betalen Voor Mobiliteit.

We hanteren daarbij een conservatieve inschatting van de groei van het verkeersvolume. Deze is opgesplitst in drie periodes: 2010-2014, 2015-2025, 2025 en verder. De groei bedraagt in deze periodes respectievelijk 2%, 1% en 0,5%. Deze cijfers zijn afkomstig uit de basisvariant. In de praktijk lijkt het verkeersvolume sterker te groeien.

Figuur 6.4: Opbouw financieel model



Een belangrijk onderdeel van het verkeersnetwerk is de ontbrekende schakel A4 Zuid. Wanneer deze schakel gereed is, kan de heffing ook hier plaatsvinden. De verschuivingen van verkeersstromen die de aanleg van deze weg teweeg zal brengen, zijn meegenomen in de verkeersanalyse en verwerkt in het financiële model.

Het financiële model voorziet middels deze methode in een uiterst eenvoudige berekening (opbrengsten = prijs * aantal voertuigkilometers). Deze jaarlijkse opbrengsten zijn leidend in de business case. De noodzakelijke investeringen zijn hier een afgeleide van. Deze investeringen zijn immers noodzakelijk om de opbrengsten te optimaliseren. Zo is capaciteitsuitbreiding (wegverbreding) van de A4 in 2016 noodzakelijk om verdere groei van de opbrengsten mogelijk te maken. Deze investering vormt op die manier geen bedreiging voor de business case, maar faciliteert haar in feite om verdere groei mogelijk te maken. Er wordt een aantal investeringen voorzien op basis van het verkeerskundige model die verdere groei van het aantal voertuigen en daarmee hogere inkomsten mogelijk zullen maken. Deze investeringen behelzen:

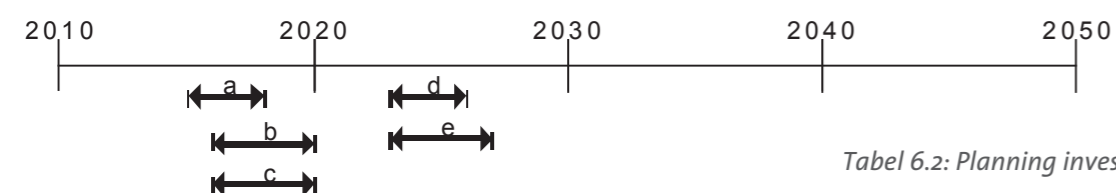
- realisatie van de A4 Zuid;
- aanpassen / vernieuwen van de Haringvlietbrug;
- verbreden van de A4 tussen Hellegatsplein en Klaaswaal;
- aanpassen / vernieuwen van de Moerdijkbrug;
- verbreden van de A16 tussen Moerdijkbrug en Dordrecht.

De gebruikte gegevens zijn weergegeven in de onderstaande tabel en figuur (prijspeil 2006).

Om weggebruikers zo min mogelijk last te laten ondervinden van werkzaamheden aan wegen in de corridor, is gekozen voor een aanpak waarbij altijd één route zonder werkzaamheden is. Er zijn dus werkzaamheden of aan de A4 of aan de A16, maar nooit tegelijk op beide routes.

De kosten die gepaard gaan met deze investeringen hebben vooralsnog een zeer grof karakter. De raming daarvan dient in een volgend stadium te worden verfijnd. In deze fase, en met name gezien de methode waarin deze investeringen faciliterend zijn aan verdere groei, bieden de ramingen desalniettemin voldoende houvast om meegenomen te worden in het financiële model. Door een voorziening te nemen van 15% op de totale investeringen kunnen (financiële) tegenvallers worden opgevangen. Dit betreft de post overige kosten. Hierin zit een reservering voor risico's, de kosten voor informatievoorziening ten behoeve van het verkeersmanagement en een deel algemene kosten. Er is echter ook ruimte voor een optimalisatie van deze kosten door bijvoorbeeld value-engineering. Hier is in de business case nog geen rekening mee gehouden. Een tweede belangrijke investeringspost is het beheer en onderhoud van de Rijkswegen in de corridor. Het onderbrengen van beheer en onderhoud, als onderdeel van de concessie van 40 jaar, is om twee redenen van belang:

	WERKZAAMHEDEN	BEGIN	EIND	AANTAL	BOUWKOSTEN / JAAR (%)	TOTALE KOSTEN (MILJOEN €)
a	Haringvlietbrug	2015	2017	1	25,45,30	350
b	Aanleg A4 Zuid	2016	2019	11 km	15,40,30,15	1.300
c	Verbreding A4	2016	2019	20 km	15,15,40,30	140
d	Moerdijkbrug	2023	2025	1	25,45,30	350
e	Verbreding A16	2023	2026	20 km	15,15,40,30	140



Tabel 6.2: Planning investeringen infrastructuur

- de private concessiehouder kan alleen invloed uitoefenen op de optimale benutting van de capaciteit wanneer zij ook invloed heeft op de kwaliteit van de asset zelf. Wanneer door slecht beheer grote ingrepen in het hoofdwegenet noodzakelijk zijn, heeft dit direct invloed op de business case vanwege de noodzakelijke aanpassing, vernieuwing en/of uitbreiding van de infrastructuur met alle gevolgen voor de doorstroming. Dit geldt natuurlijk ook andersom. Goed, slim en efficiënt beheer heeft een positief effect op de life cycle en daardoor een zelfde effect op de business case;
 - (Grootschalig) onderhoud heeft invloed op de capaciteit van het netwerk. Alleen door dit op een planmatige wijze in te vullen, kan optimale benutting van de capaciteit van het netwerk worden gerealiseerd en gewaarborgd.
- De hoogte van de beheer- en onderhoudskosten zijn overgenomen van de financiële analyse van PMZ (zie tabel 5.2). Deze cijfers zijn afkomstig van Rijkswaterstaat. Het gaat hier om gemiddelde all-in-kosten voor beheer en onderhoud. Bovenstaande uitgangspunten zijn samengevat in tabel 6.3.

OPBRENGSTEN	AANNAME
Concessie periode	40 jaar; 2010 - 2050
Verkeersintensiteit (q)	Input Adviesbureau 4 cast; run A4 Zuid, invoering ABVM
Jaarlijkse groei verkeer	Tot 2015 2%/jaar, daarna 1%/jaar tot 2025 en vervolgens 0,5 %/jaar
Ontbrekende schakel A4 Zuid beschikbaar	2020
Prijsstelling	€ 0.03 / voertuigkilometer personenvervoer € 0.09 / voertuigkilometer goederenvervoer
Verkeersnetwerk	192 kilometer (inclusief realisatie A4 Zuid)
Andere opbrengsten dan tol	€0 / jaar
INVESTERINGEN	AANNAME
Aanlegkosten ontbrekende schakel A4 Zuid	€ 1.300 miljoen
Onderhoudskosten bestaande A-wegen	€ 300.000 / km, jaar
Onderhoudskosten kunstwerken	€ 800.000 / km, jaar
Vervanging / uitbreiding kunstwerken	€ 700 miljoen
Uitbreiding capaciteit verkeersnetwerk	€ 280 miljoen
Overige kosten	15 % van totale investeringen
OVERIGE UITGANGSPUNTEN	
Bestaande infrastructuur wordt aan het begin van de concessie om niet ter beschikking gesteld door de overheid	
Aan het einde van de concessieperiode wordt alle infrastructuur om niet overgedragen aan de overheid (geen afschrijving opgenomen in model)	
Eventuele efficiencywinsten door innovatieve vormen van aanleg en/of onderhoud	
Kosten en opbrengsten in relatie tot verkeersmanagement	

Tabel 6.3: Inhoudelijke uitgangspunten



6.2.2 Financiële uitgangspunten

Om een helder, logisch en controleerbaar model te kunnen presenteren is gebruik gemaakt van een aantal financiële uitgangspunten.

In de berekeningen van PMZ is uitgegaan van een discountvoet ter hoogte van 2%. Dit percentage is laag. De internationale financiële wereld werkt met een nominale discountvoet van 5 á 6%. Dit sluit aan bij de OEI-leidraad waar een reële discountvoet van 4% gehanteerd wordt. Op basis van deze ervaring en informatie wordt in onze business case een nominale discountvoet van 6% gehanteerd.

Omdat hier sprake is van een nominale discountvoet, dient ook een inflatiecorrectie te worden toegepast. We hanteren een correctie van 2% per jaar. Ondanks het feit dat dit een realistisch percentage is, heeft deze aanname sterke invloed op de uitkomsten van ons financiële model. De oorsprong hiervan ligt in de focus op waarde in plaats van de (noodzakelijke) kosten als uitgangspunt te nemen. De consequentie hiervan is dat de waarde in de vorm van opbrengsten sneller stijgen dan de noodzakelijke investeringen. De inflatiecorrectie versterkt dit proces, wat nog eens een goed voorbeeld is van de (positieve) effecten van deze focus.

In een traditioneel, financieel model is één van de belangrijkste aannames een risico-opslag waarin een aantal niet of moeilijk te controleren risico's worden benoemd en gekwantificeerd. Meestal wordt hiervoor een percentage van de stichtingskosten genomen. Met een focus op gebruikers en waardecreatie ligt een dergelijke opslag minder voor de hand. De voornaamste

reden hiervoor is dat de kritieke succesfactoren niet aan de investeringskant, maar aan de waarde kant van de business case liggen. Het voorstel waarvan hier de business case wordt besproken is zo opgebouwd dat juist aan die waarde kant de risico's zo goed mogelijk zijn afgedekt. Voorbeelden hiervan zijn onder andere de aanpak om:

- Door middel van een 'plat' tarief prijselastisch gedrag te voorkomen;
- Gebiedsontwikkeling middels een regionaal ontwikkelingsfonds wel te stimuleren, maar geen onderdeel van de functionele en geografische scope van het voorstel te maken;
- Alle hoofdwegen in de corridor als geografische scope te benoemen een robuuste inschatting te kunnen maken van het aantal voertuigkilometers;

Hierbij geldt dat investeringen zoals de vervanging van infrastructuur en de uitbreiding van de capaciteit van delen van de infrastructuur faciliterend werken voor een nog sterkere groei van de opbrengsten. De omvang van deze kosten is conservatief geschat. In deze fase van het proces is namelijk nog niet duidelijk welke projecten exact onderdeel zullen moeten uitmaken van het uiteindelijke voorstel. Deze projecten zullen in voorkomend geval uiteindelijk op niveau 3 worden gerealiseerd, zie ook paragraaf 5.3. Hoe dan ook, omdat deze projecten op zichzelf nog niet bekend zijn, is een exacte raming van de kosten niet mogelijk. Datzelfde geldt daarmee automatisch ook voor een eventuele risico-opslag bovenop deze raming.

Het laatste onderdeel van de financiële uitgangspunten is de gekozen financieringsstructuur. Ook voor dit uitgangspunt geldt dat het effect op de structuur sterk is beïnvloed door de focus op waardecreatie in plaats van de kosten als startpunt van de business case te nemen. Deze effecten kunnen het beste inzichtelijk worden gemaakt door de cash flow, de uitkomsten van de business case, die in de volgende subparagraaf worden behandeld.

	AANNAME
Inflatie	2% per jaar
Discountvoet (nominaal)	6% per jaar

Tabel 6.4: Financiële uitgangspunten

6.2.3 Cash flow benadering

Eén van de belangrijkste voordelen van de focus op waarde is dat het vanaf aanvang van de concessie niet noodzakelijk is om onmiddellijk grote investeringen te doen om opbrengsten te genereren, maar dat deze inkomsten vanaf het begin van de concessie, in 2010, reeds kunnen worden gegenereerd. Dat betekent dat vanaf het begin van de concessie een positieve cash flow tot stand zal komen.

Zoals gezegd wordt vooralsnog uitgegaan van het volgende, relatief eenvoudige financiële model. De inkomsten worden gegenereerd door het heffen van de platte tarieven 3 en 9 eurocent (prijspeil 2006).

Met behulp van het toegepaste verkeersmodel kunnen op die manier de jaarlijkse opbrengsten worden geraamd: Omzet = prijs * voertuigkilometers

Voor het aanvangsjaar 2010 geldt dan:

Omzet auto's = 3.397.148.072 * 0,0325 = 110 miljoen euro

Omzet vracht = 849.257.017 * 0,0974 = 83 miljoen euro

De investeringen van dat jaar zijn afhankelijk van de in tabel 6.2 geplande investering dat jaar, en de vaste jaarlijkse beheer- en onderhoudskosten.

Investering = Beheer & Onderhoud + Kosten werkzaamheden + overige kosten

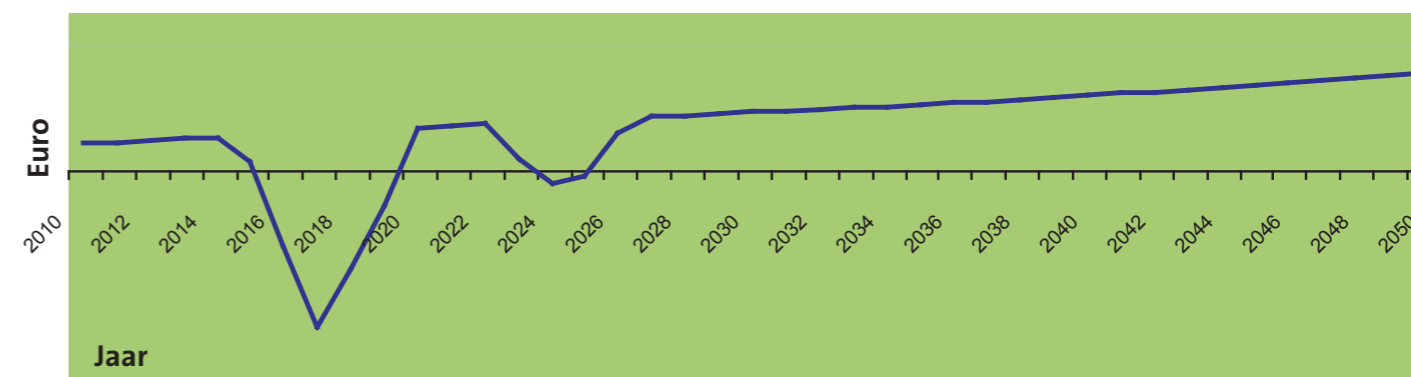
Voor het aanvangsjaar 2010 geldt dan:

Investering = 62 miljoen + 0 + 9 miljoen = 71 miljoen euro

Deze berekening wordt ieder jaar opnieuw toegepast. Deze zogenaamde cash flow benadering resulteert in figuur 6.5.

Deze grafiek laat de effecten van de focus op waarde goed zien. Door de positieve cash flow vanaf het begin van de concessieperiode en een sterkere groei van de jaarlijkse opbrengsten dan de jaarlijkse investeringen ontstaat een robuuste business case met een ruime, positieve netto contante waarde aan het eind van de concessie. De grafiek laat bovendien zien dat er gedurende nagenoeg de gehele concessieduur sprake is van een positieve cash flow. Slechts de eerste grote investering die verdere groei van de opbrengsten mogelijk moet maken, bijvoorbeeld het parallel vervangen van de Haringvlietbrug en uitbreiding van de capaciteit op de A4, leidt tot een noodzakelijke financiering die niet uit eigen middelen kan plaatsvinden.

JAARLIJKSE CASHFLOW



Figuur 6.5: Weergave cash flow benadering

Ook de investeringen in het Regionaal Ontwikkelingsfonds kunnen gefinancierd worden uit de lopende kasstromen.

Hier is het van belang dat nogmaals naar de beleggerswaarde van de concessie wordt gekeken, en dat er geen sprake is van een incidentele projectfinanciering. In feite is het namelijk niet de investering ten behoeve van de aanleg van deze infrastructuur die moet worden gefinancierd, maar is andersom sprake van een noodzakelijke investering om gedurende de rest van de concessie de geschatte cash flow te kunnen generen. Die cash flow vertegenwoordigt een waarde die in het algemeen, vanwege de relatief grote zekerheid van het bestaan van die cash flow, hoger is dan de netto contante waarde die uit de cash flow berekening kan worden afgeleid. Hiermee wordt nog een belangrijk voordeel van de focus op waardecreatie benoemd, namelijk de aantrekkelijkheid voor financiële partners om te participeren in een dergelijke concessie en te investeren in doorstroming.

In onze business case zijn we uitgegaan van een rendement op eigen vermogen van 15% na belasting. Ervaringen van de laatste vijf jaar in Nederland leert ons dat er een markt is ontstaan die op zoek is naar dit soort investeringsmogelijkheden. Met name voor institutionele investeerders is dit zeer interessant. Er is ook een aantal fondsen opgericht met het doel specifiek in deze sector te investeren. De marge van 15% voldoet aan de rendementseisen van deze partijen. De financiering van de investering, in de gebruikelijke benadering meestal één van de kritische succesfactoren, is in dit model derhalve minder kritisch. De grafiek laat immers zien dat de noodzakelijke investeringen eenvoudig opwegen tegen de verwachte meerwaarde daarvan.

6.3 Voordelen propositie

De gepresenteerde propositie voorziet in:

1. *Een propositie waarbij de infrastructuur leidend is:* de focus ligt op waardecreatie vanuit de infrastructuur in de corridor. Gebiedsontwikkeling wordt niet gezien als inkomstenbron, maar wel als stimulant voor de mobiliteitsgroei en impuls voor de leefomgeving.
2. *Een oplossing die toch rekening houdt met verdere ontwikkeling van de leefomgeving:* in de propositie is de oprichting van een regionaal ontwikkelingsfonds opgenomen. Doel van het fonds is een deel van de inkomsten uit heffingen te kunnen investeren in de ontwikkeling van projecten die een impuls zijn voor verdere, duurzame gebiedsontwikkeling in de corridor, zowel op economisch gebied als recreatief of natuurgebied.
3. *Een goede doorstroming tussen de mainports Rotterdam en Antwerpen:* doordat sturen mogelijk is op verschillende routes tussen Rotterdam en Antwerpen kan er een situatie worden gerealiseerd waarin doorstroming op routes wordt gegarandeerd.
4. *Een eerlijke verdeling voor de weggebruiker:* wanneer op alle routes een heffing wordt gehanteerd kan de prijs per kilometer lager zijn dan wanneer er slechts op één weg / traject een prijs gevraagd wordt. Omdat het bedrag per voertuigkilometer lager is, zal het resulteren in het vergroten van het draagvlak onder de weggebruikers. Dit is tevens redelijk, omdat per saldo alle weggebruikers ervan profiteren als de totale reizigersstroom goed over de bestaande én nieuwe infrastructuur wordt verspreid.

5. *Minimalisatie van prijselasticiteit zodat hogere inkomsten uit de exploitatie kunnen worden behaald:* door de hierboven beschreven gelijke verdeling van de heffing, zal een minimalisatie van de prijselasticiteit optreden. Hierdoor is het mogelijk betere uitspraken te doen over mogelijke inkomsten in de toekomst. Deze verhoging van de zekerheidsfactor heeft een positief effect op de beleggerswaarde van de exploitatie over de overeengekomen concessieperiode.
6. *Inkomsten vanaf het begin van het project:* omdat opbrengsten afkomstig zijn vanuit alle infrastructuur in de corridor, is het mogelijk om vanaf het eerste jaar inkomsten te verwerven en daarmee een robuustere cash flow te creëren.
7. *Een concept dat rekening houdt met belangrijke negatieve neveneffecten van infrastructuur:* verkeer wordt door de prijsstelling eerlijk verdeeld over de corridor. Door de evenwichtige spreiding van vervoersstromen over de twee routes, zullen de negatieve effecten zoals uitstoot van fijnstof en geluidsoverlast voor omwonenden gelijkwaardig verdeeld worden.
8. *Business case zorgt voor eenvoudige structuur:* De business case beperkt zich tot de aanleg van de ontbrekende A4 Zuid en exploitatie van de wegen in de corridor. Hierdoor is het mogelijk gebruik te maken van een eenvoudige en tevens beproefde, juridische structuur.

6.4 Juridische context

De keuze om de business case te beperken tot de aanleg van de ontbrekende schakel van de A4, maakt het mogelijk een eenvoudige, beproefde juridische structuur te kiezen. Het concessiemodel waarbij een concessiehouder voor een periode van 40 jaar de rechten én verplichtingen voor exploitatie krijgt van de rijkswegen in de corridor verdient de voorkeur. De concessieverhouding is overzichtelijk ten aanzien van de rechten en verplichtingen die over en weer bestaan en waarborgt zo een transparante en zakelijke verhouding tussen de Staat en de exploitant.

Uitgangspunt voor de concessie moet zijn dat de risico's op een passende wijze tussen de concessieverlener en concessiehouder worden verdeeld. Het is zinloos om de concessiehouder alle risico's te laten dragen, omdat elk project daarmee uiteindelijk onhaalbaar wordt.

Wij stellen ons voor dat de concessiehouder binnen redelijke, vooraf vastgestelde kaders de risico's van exploitatie en onderhoud draagt. Die kaders kunnen ook, vergelijkbaar met de situatie bij Schiphol, de beschikbare milieugebruiksruimte betreffen. Die gebruiksruimte zal overigens niet minder mogen bedragen dan de groeiruimte die voor de rest van Nederland geldt, zodat de concessiehouder niet onnodig in zijn exploitatiemogelijkheden wordt beperkt.

Deze volledige verantwoordelijkheid prikkelt de concessiehouder de wegen optimaal te exploiteren. Omdat een exploitatievergoeding alleen bij doorstroming kan worden geoptimaliseerd is tevens gewaarborgd dat een onevenwichtige exploitatie (files) wordt beloond. Los daarvan zal in de concessievoorwaarden een mechanisme kunnen worden ingebouwd dat de concessiehouder bestraft indien er sprake is van structurele congestie in de corridor.

De Staat is geen financier van het project en draagt zoals gezegd niet de risico's van de exploitatie. Een directe invloed op de bedrijfsvoering van de exploitant - anders dan via de concessievoorwaarden die de Staat vanuit haar publiekrechtelijke verantwoordelijkheid opstelt - ligt om die reden niet voor de hand. De Staat verliest haar grip op de betrokken wegverbindingen overigens niet. Niet alleen kunnen de concessievoorschriften en wettelijke verplichtingen worden gehandhaafd, maar ook kan de Staat - bijvoorbeeld in geval van wanprestatie - als concessieverlener de exploitatie alsnog naar zich toehalen en/of opnieuw aan een volgende exploitant uitgeven.

De risico's die naar hun aard buiten de invloedssfeer van de concessiehouder vallen, zoals ingrijpend veranderende (milieu)wetgeving, ingrijpende aanpassing van de concessievoorwaarden voor wat betreft bijvoorbeeld de beschikbare milieugebruiksruimte en de wijze waarop hulpdiensten bij calamiteiten hun werk uitvoeren, blijven in ons voorstel bij de concessieverlener. Ons voorstel gaat er vanuit dat de overheid in staat is voor een periode van 40 jaar de kaders voor exploitatie te bepalen. Diezelfde Staat heeft ook in belangrijke mate in de hand of die kaders tussentijds worden gewijzigd, hetgeen rechtvaardigt dat zij de genoemde risico's blijft dragen. Ten aanzien van de milieugebruiksruimte geldt overigens dat niet valt te verwachten dat in het concessiegebied andere normen zullen gelden dan elders in Nederland.



Het concessiemodel verdient de voorkeur boven een model waarin de overheid in de exploitatie participeert. Bij een dergelijke samenwerking is onvermijdelijk dat de Staat een innerlijk onverenigbare dubbelrol krijgt, waarbij zij haar publiekrechtelijke verantwoordelijkheden en haar privaatrechtelijke verantwoordelijkheden als mede-exploitant moet combineren. Er bestaat voor dit project geen noodzaak de verhoudingen zodanig te compliceren.

Financiering

De financiering van de aanleg van de A4-Zuid wordt gegenereerd door een heffing op het nieuwe weggedeelte én de bestaande verbindingen in de corridor. Heffing op deze bestaande verbindingen is nodig vanwege de grote onzekerheid omtrent prijselasticiteit van prijsbeleid. Het aantal reizigers dat bereid is te betalen voor de nieuwe A4 zal in dat geval niet alleen te klein zijn om de business case rond te krijgen, maar een toename van het gebruik van routes via bijvoorbeeld de A16 zal uiteindelijk ook tot een onaanvaardbare congestie op die weg leiden. De doelstelling om de doorstroming in de corridor te waarborgen, wordt daarmee teniet gedaan.

De huidige wetgeving staat heffing op bestaande wegen niet toe. Invoering van de kilometerheffing als bedoeld in Anders Betalen voor Mobiliteit is derhalve een harde randvoorwaarde voor totstandkoming van deze business case.

De business case gaat uit van een forse groei van het aantal gebruikers van de wegen in de corridor gedurende de concessieperiode. Die groei wordt onder meer gegenereerd door de stimulans die goede, betrouwbare wegverbindingen in de corridor op lokale

projecten zal hebben. Wij wensen die lokale projecten actief te stimuleren om de noodzakelijke groei zo snel mogelijk te realiseren. Dit wordt gerealiseerd door een deel van de inkomsten van de tolheffing te reserveren in een Regionaal ontwikkelingsfonds. Vanuit dit fonds kunnen bovenop de in eerste instantie geplande toe- en afritten aan te leggen op de aan te leggen verbeteringen zoals toe- en afritten en daarop aansluitende wegverbindingen worden gefinancierd, alsmede de noodzakelijke, flankerende (milieu)maatregelen.

Het Regionaal Ontwikkelingsfonds stimuleert uiteindelijk zowel de snelle en adequate ontwikkeling van lokale projecten, alsook de daarvoor noodzakelijke samenwerking met de desbetreffende overheden. Het besteden van de in het fonds aanwezige gelden op een zodanige wijze dat de doorstroming door en ontsluiting van de corridor behouden blijft en wordt verbeterd, nodigt de lokale overheden uit tot medewerking en overleg.

Overwinst

De vaste afdracht aan het Regionaal Ontwikkelingsfonds is een belangrijke bijdrage uit de exploitatie van de infrastructuur. Vanuit maatschappelijk oogpunt kan het wenselijk zijn om een begrenzing op te nemen op de uiteindelijke hoogte van de winst van de concessionaris. Dit moet wel gezien worden in het licht van de risico's die genomen worden door de exploitant en een balans inhouden tussen upside potentie en potentiële downside van het project.

Een werkbaar voorstel is gedaan in een recent project in Nederland waar een aftopping plaatsvindt indien het gemiddeld rendement op eigen vermogen na belasting hoger is dan 20%. Hierboven wordt het meerdere voor 50% teruggegeven aan de concessieverlener. Eventuele voordelen van herfinanciering worden buiten beschouwing gelaten. Een en ander op basis van een duidelijk inzicht in de exploitatieresultaten over een vooraf vastgestelde periode.

Samenwerking met andere overheden in de corridor

Vanuit de projectorganisatie is een Partnership structuur (het "drie lagen model") geopperd als mogelijke samenwerkingsvorm. Ofschoon OVG als primaire relatie tussen de Staat en exploitant kiest voor het concessiemodel, past zij die op bovengenoemde wijze in een structuur die het drie lagen model benadert.

Op het eerste niveau opereert het Rijk als publiekrechtelijk verantwoordelijke, hetgeen onder meer tot uiting komt in de concessievoorwaarden en de toezichtfunctie.

Op het tweede niveau staat de concessiehouder en de overlegstructuur van het regionaal platform. Op het tweede niveau kan ook het Regionaal Ontwikkelingsfonds worden ingedeeld. Dat fonds wordt gezamenlijk beheerd door de concessiehouder met nader aan te wijzen publieke stakeholders (lokale en regionale overheden en desgewenst het Rijk) binnen de corridor. Op het derde niveau vindt de aanbesteding van werken plaats in de richting van uitvoerende partijen. De concessiehouder stimuleert lokale ontwikkelingen die de rentabiliteit van de twee geëxploiteerde wegen kan doen toenemen. De concessiehouder heeft er een direct belang bij om de business case te waarborgen. Lokale overheden hoeven hun projecten niet aan de concessiehouder af te staan, maar hebben wel belang bij goed overleg om de door hen beoogde ontwikkelingen adequaat op de nieuwe verbinding aan te sluiten. Omdat de concessiehouder tevens bij het Regionaal Ontwikkelingsfonds is betrokken, kan ook de financiële ondersteuning voor een adequate ontsluiting van die initiatieven worden geboden.

6.5 Randvoorwaarden en risico's

In de opzet van ons project zijn we uitgegaan van de huidige set wet- en regelgeving, tenzij wij dit anders aangeven. Er is wel ruimte voor de absorptie van normale, geleidelijke verandering in eisen, zoals bepaalde technische eisen voor wegenbouw en civiele bouw, maar met grotere, schoksgewijze veranderingen die de investeringen en/of exploitatiekosten aanzienlijk beïnvloeden, is geen rekening gehouden. Ook zijn we uitgegaan van de grove ligging van het tracé van de A4-Zuid met bijbehorende scope. Geen rekening is gehouden met substantiële veranderingen aan het bestaande hoofdwegennet zoals het aanleggen van nieuwe rondwegen, het vervangen van bruggen

door tunnels of andere grootschalige uitbreidingen. Vanzelfsprekend is wel met de aanleg van de A4-Zuid, de noodzakelijke verbredingen om knelpunten op te lossen en de aansluitingen van nieuwe economische ontwikkelingen rekening gehouden.

6.5.1 Randvoorwaarden

- De uitvoering van het advies van Platform Anders Betalen voor Mobiliteit. In het Coalitieakkoord van kabinet Balkenende IV is de volgende randvoorwaarden opgenomen: deze kabinetsperiode wordt een eerste uitvoerbare, betekenisvolle en onomkeerbare stap genomen op het gebied van - binnen het eindbeeld passende - kilometerbeprijzing. Tot op heden is onduidelijk wat deze onomkeerbare stap zal zijn. Voor het voorstel is noodzakelijk dat de kilometerheffing bij aanvang van de concessieperiode is ingevoerd.
- De huidige wetgeving en de thans voorliggende voorstellen tot wijziging van de Wet Mobiliteit en Bereikbaarheid bieden niet de mogelijkheid dat de concessiehouder een vaste bijdrage vanuit de kilometerheffing krijgt als exploitatievergoeding. De nieuw vast te stellen wetgeving zal daarin moeten voorzien.
- De Staat en lokale overheden moeten voorafgaand aan de aanbesteding van de concessie een convenant sluiten waarin zij zich allemaal committeren aan de aanleg van de verlengde A4, het geschetste concessiemodel en de optimale benutting door verkeer van de wegen in de corridor gedurende de exploitatieperiode.
- De Staat en de lokale overheden moeten vooraf een duidelijk kader vastleggen waarbinnen de concessie mag worden geëxploiteerd. Het betreft onder meer de technische specificaties, de veiligheidseisen en de milieugebruiksruimte. Ook de oprichting van een regionaal verkeersplatform moet hiertoe worden gerekend.
- De wetgeving zal moeten toestaan dat vanuit de kilometerheffing via de concessiehouder middelen worden doorgegeven aan het beoogde Regionale ontwikkelingsfonds. Tevens zal de wetgeving moeten toestaan dat deze middelen breder kunnen worden besteed dan slechts ten behoeve van infrastructuur, opdat optimalisatie van benutting van de wegen in de corridor kan worden gestimuleerd.



- In de financiële analyse ontbreken twee belangrijke kosten. Het gaat om toexploitatiekosten en maatschappelijke kosten.
- Toexploitatiekosten: bij het Project Mainportcorridor Zuid gaat men er vanuit dat Anders Betalen voor Mobiliteit is ingevoerd. Dit betekent dat weggebruikers een prijs per voertuigkilometer gaan betalen. Er is aangenomen dat de toexploitatiekosten laag zullen zijn wanneer PMZ gebruik kan maken van de faciliteiten (inclusief techniek) die nodig zijn voor de invoering van Anders Betalen voor Mobiliteit. Het Project Mainportcorridor Zuid maakt dus gebruik van de landelijke invoering van kilometerheffing.
- Maatschappelijke kosten zijn niet opgenomen in het model. Het heffen van tol zorgt bijvoorbeeld voor omrijden wat resulteert in een stijging van deze kosten. De uiteindelijke business case dient financieel haalbaar te zijn, maar dient ook maatschappelijk verantwoord te zijn. De maatschappelijke meerwaarde van de business case komt tot uitdrukking in een uiteindelijke maatschappelijke kosten baten analyse waarop toekomstige selectie van partners zal plaatsvinden.

RISICO	PUBLIEK	PRIVAAT
Grondaankoop	X	
Verandering wet- en regelgeving	X	
Force majeure	X	
Inflatierisico		X
Renterisico	(X)	(X)
Tracébesluit	X	
Ontwerprisico		X
Hoeveelhedenrisico bouw		X
Tolinkomsten		X
Onverhaalbare schade	X	
Bodemverontreiniging		X
Latente defecten bestaande hoofdwegen	X	
Archeologie		X

Uitgaande dat stijging flatfee heffing voor exploitant gelijke tred houdt met stijging GWW-prijzen

6.5.2 Risico's

In ons voorstel zijn de grote risico's die kleven aan de basisvariant ondervangen. Zo is door de uitbreiding van de geografische en functionele scope tot een "flatfee-heffing" per kilometer op alle hoofdwegen in de Rotterdam-Antwerpen corridor, het inkomstenrisico sterk geminimaliseerd.

Ook is de haalbaarheid en het politiek draagvlak sterk vergroot door de aanleg van de doorstroomroute niet te laten afhangen van het doorgaan van lokale gebiedsontwikkelingen.

Publieke vergunningsrisico's zoals een positief Tracébesluit, wijziging van bestemmingsplannen en het wetslagen van andere omgevingsrechtelijke procedures zijn kunnen nauwelijks door private partijen beïnvloed worden horen dus bij de publieke partijen te liggen. In onze propositie zijn we daar ook van uitgegaan.

Voor de traditionele PPS risico's hebben we de volgende risicoallocatie aangehouden:

07 Vervolgproces



De marktverkenning richt zich op het vinden van de optimale scope van de (eventuele) uitvraag ten aanzien van het Project Mainportcorridor Zuid. Het rapport heeft zich tot op heden gericht op de inhoud van deze scope. In dit hoofdstuk worden de volgens ons te nemen vervolgstappen beschreven.

7.1 Voorbereiding besluitvorming

Project Mainportcorridor Zuid is een ambitieus project. Ambitieuw ten aanzien van de omvang, zowel functioneel als geografisch, maar ook ambitieus op financieel en bestuurlijk vlak. In Nederland is het verkrijgen van voldoende politiek en bestuurlijk draagvlak uiterst precair gebleken om infrastructurele projecten van een dergelijke omvang gerealiseerd te krijgen. Er zijn talloze stukken infrastructuur aan te wijzen waar de gemiddelde Nederlander het onbegrijpelijk vindt dat deze nog niet zijn gerealiseerd, maar die desalniettemin al decennia lang in het openbaar bestuur tot dusdanige discussie leiden, dat besluitvorming (nog) niet is gelukt. Bekende voorbeelden hiervan zijn de A4 Midden Delfland en de Rijnlandroute (verlengde N11).

Timing is daarom uiterst belangrijk. Het is Project Mainportcorridor Zuid vooralsnog gelukt om publieke stakeholders op een positieve wijze te betrekken bij de voortgang van het proces. Het is onze overtuiging dat hiervan optimaal gebruik moet worden gemaakt en het proces direct moet worden doorgezet. Om die voortgang te kunnen realiseren is, mede gezien de

enorme omvang van het project, de juiste keuze in welke stappen nú en welke in de toekomst gemaakt moeten worden belangrijk. Het gebeurt te vaak dat zaken aan de voorkant dicht worden geregeld, om vervolgens op basis van nieuwe inzichten in de loop van de tijd opnieuw onderzocht te worden. Dat is zonde van de tijd.

De marktverkenningen van PMZ zijn inmiddels bijna afgerond. Die marktverkenningen kunnen door de Projectdirectie PMZ worden gebruikt om te kijken of, en op welke wijze PMZ kan worden gerealiseerd. Het is belangrijk dat dit advies voor het eind van 2007 wordt afgerond. Daarmee kan een belangrijk jaar voor PMZ ook daadwerkelijk met resultaat worden afgerond. Dit advies van de Projectdirectie PMZ geldt als belangrijke onderlegger voor de besluitvorming op de betrokken ministeries.

Wij merken daarbij op dat de mogelijkheden van daadwerkelijke implementatie sterk afhangen van de ontwikkelingen in wetgeving gedurende de huidige kabinetsperiode, met name in het kader van Anders Betalen voor Mobiliteit. Duidelijk is dat het tot stand brengen van de beschreven concessierelatie alleen mogelijk is als de concessiehouder een deel van de landelijk te innen kilometerheffing kan krijgen. In feite betekent de door ons voorgestane vormgeving niets meer en niets minder dan een regionale, projectmatige oormerking van de in nieuwe wetgeving te verankeren inkomsten uit kilometerheffing. Duidelijk is dat daarvoor expliciete politieke besluitvorming benodigd is.

In de periode van uitwerking van nieuwe wetgeving kan (vanaf nu) veel energie gestoken worden in de volgende activiteiten:

- Het bereiken van publiek-publieke overeenstemming over de te stellen kwaliteitseisen aan de beschikbaarheid van de infrastructuur in de corridor en over de wijze waarop toezicht wordt gehouden;
- Het voorbereiden van een regionaal verkeersplatform;
- Het doen van een nadere analyse van kansrijke regionaal-economische ontwikkelingen;
- Het verkrijgen van inzicht in de ontsluitingsbehoefte van kansrijke regionale economische ontwikkelingen (economische impactanalyse van alternatieve infrastructuurmodaliteiten);
- Het uitvoeren van een integrale netwerkanalyse voor het bepalen van de infrastructurele en verkeerstechnische afhankelijkheden van het hoofdwegennet in de corridor in relatie tot het landelijke hoofdwegennet en het onderliggende wegennet in de corridor;
- Het zoeken naar draagvlak bij publieke partijen over de wijze waarop lokale en regionale publieke partijen kunnen worden vertegenwoordigd in het bestuur van een regionaal ontwikkelingsfonds.

7.2 Uitgangspunten en planning selectieprocedure

Wanneer deze besluitvorming omtrent de vraag of, en zo ja in welke vorm, het Project Mainportcorridor Zuid dient te worden gerealiseerd, voor medio 2008 wordt afgerond kan de eerste selectie eind van datzelfde jaar nog plaatsvinden. De vorm van deze selectie is belangrijk vanwege de synergie tussen publieke en private partijen en de tijdswinst die daarmee gepaard gaat. Hier wordt in de volgende paragraaf dieper op ingegaan.

Deze selectie is eenvoudig van opzet, omdat het gaat om een selectie van een partner op “niveau 2”, dat wil zeggen een concessiepartner, en niet om de aanbesteding van een werk. Voor deze laatste vorm van selecteren dienen veel meer parameters vast te staan. Dit verlengt de noodzakelijke tijd aanzienlijk. Een voorbeeld van een noodzakelijke procedure die door de partijen gezamenlijk kan worden uitgevoerd, in plaats van door de overheid zelfstandig, zijn de Tracéwet en MER-procedures. Het is in de eerste plaats niet wenselijk om deze procedures afzonderlijk uit te voeren, men is immers op zoek naar een partner op corridorniveau. Deze procedure dient te worden

gevolgd door de partijen gezamenlijk wanneer de meest noodzakelijke en kansrijke projecten op niveau drie zijn gedefinieerd, omdat de daarvoor noodzakelijke aanpassingen aan de A4 Zuid dan in één keer in het proces kunnen worden meegenomen. Ten tweede biedt de private kennis en expertise met betrekking tot het doorlopen van dergelijke procedures extra zekerheid op een succesvol verloop ervan. De overheid is recent bij grote infrastructurele projecten op onderdelen in deze procedures geconfronteerd met talloze juridische belemmeringen, waarna deze projecten geheel flinke vertraging hebben opgelopen.

Vervlechting van de Tracéwet en MER-procedures met de aanbesteding van de concessie ligt niet voor de hand. In de eerste plaats is reeds nagenoeg duidelijk waar de A4-Zuid komt te liggen. Voor de haalbaarheid van ons voorstel doet het er weinig toe als daarin wijzigingen worden aangebracht. Sterker nog, de nadruk bij de keuze voor een concessiehouder komt door vervlechting te liggen op het tracé van de A4-Zuid en niet op de op doorstroming gerichte exploitatie van de corridor als geheel. In de tweede plaats zal vervlechting veel tijdverlies opleveren. In ons voorstel wordt op korte termijn aangevangen met exploitatie van de concessie en helpt de concessiehouder de Staat bij het doorlopen van de Tracéwet en MER-procedures. Bij een vervlechting keert dat om en zal de concessieperiode pas aanvangen op het moment dat in de aanbestedingsprocedure voor de concessiehouder duidelijk is geworden welk van de aangeboden tracés de winnaar is.

Juridisch gezien kan de door ons voorgestelde selectieprocedure binnen enkele maanden zijn afgerond, maar in de praktijk is dat niet altijd mogelijk. Desalniettemin voorziet ons tijdschema in de afronding van deze selectieprocedure nog voor eind 2009. Daarmee is de gewenste concessieperiode van 2010 - 2050 haalbaar.

7.3 Vormgeving selectie

Zoals hiervoor reeds is opgemerkt moet een opdracht voor ontwerp, aanleg en exploitatie (voor eigen rekening en risico) van infrastructuur aanbestedingsrechtelijk worden aangemerkt als een concessie voor een werk. Een dergelijke opdracht zal de Staat op grond van de Europese aanbestedingsrichtlijn en het Bao niet zonder aanbestedingsprocedure kunnen gunnen. Wij denken dat invulling van die verplichting als volgt zou kunnen plaatsvinden.

Selectie van concessiehouder

Begin 2009 (zie planning hierboven) doet het daartoe bevoegde ministerie een oproep tot mededinging voor de eerder vermelde concessie. Het voorwerp van de aanbesteding is de concessie voor de aanleg van de verlengde A4, het onderhoud en exploitatie van de aangewezen wegen in de corridor voor een periode van 40 jaar en ten slotte het recht deze wegen te exploiteren door een vaste vergoeding per gebruiker per kilometer (respectievelijk 3 en 9 eurocent per personenauto en vrachtauto).

Het Bao bevat weinig gedetailleerde regels ten aanzien van de aanbesteding van dergelijke concessies. Per saldo moet een voorafgaande, Europese bekendmaking plaatsvinden en dient de procedure objectief en transparant te zijn. Daarnaast geldt dat door de concessiehouder aan derden op te dragen opdrachten voor werken moeten worden aanbesteed. Dat betekent dat voor zover de concessiehouder zelf geen aannemer is en hij de aanleg van de infrastructuur aan een aannemer wenst uit te besteden, opnieuw een Europese aanbesteding zal plaatsvinden.

De beperkte regeling voor de aanbesteding van concessies biedt optimale ruimte voor een op kwalitatieve aspecten gerichte gunningprocedure. Omdat de Staat enerzijds zelf niet financieel bijdraagt en anderzijds vast staat dat de business case niet vanzelfsprekend rond komt, dient de financiële kant van de biedingen geen rol te spelen bij de gunningbeslissing. Daar komt bij dat juist het vergelijken van prijs-kwaliteitverhoudingen in de praktijk complex blijkt te zijn, terwijl het vergelijken van enkel prijs of alleen kwaliteit wel werkbaar is, omdat het gelijke grootheden betreft.

Wij stellen daarom concreet voor dat de aanbesteding geschiedt op basis van een vast, van tevoren

vastgesteld budget, te weten de vaste vergoeding van 3 respectievelijk 9 eurocent per kilometer per gebruiker. In de aanbestedingsprocedure dient uiteindelijk te worden vastgesteld welke inschrijver de beste kwaliteit levert. De kwaliteit van de aanbiedingen kan worden gemeten door de kwaliteit van de vervoerskundige oplossing binnen de beschikbare milieugebruiksruimte te beoordelen, zowel voor wat betreft de infrastructuur als de wijze van benutting en waarborg van de doorstroming. Ook aspecten van de oplossing zoals impact op het milieu, mogelijkheden om bij de exploitatie in het belang van het milieu in acht te nemen - bijvoorbeeld om bij toename van de verkeersstromen binnen de milieugebruiksruimte te blijven - en flexibiliteit ten aanzien van de aanpassing van de infrastructuur in geval van capaciteitstekort kunnen worden beoordeeld en vergeleken. Deze aanpak is vergelijkbaar met de wijze waarop de A2-Maastricht wordt aanbesteed, hetgeen ook plaatsvindt door een kwalitatieve vergelijking van verschillende technische oplossingen binnen een vastgesteld budget.

De geselecteerde private concessiehouder is door middel van deze selectie gerechtigd en verplicht tot de volgende taken en verantwoordelijkheden:

- Beheer en onderhoud van het hoofdwegennet in de corridor (A4, A16, A17, A29, A58 en A59) gedurende de concessie;
- Ontwikkeling van de ontbrekende schakels op de A4 (de A4 Zuid)
- Garantie op de doorstroming in de corridor op korte (reistijdgarantie) en lange termijn (netwerkcapaciteit)

Om die taken te kunnen uitvoeren gedurende de veertig jaar durende concessieperiode, krijgt het private consortium een vaste bijdrage per voertuigkilometer uit de inkomsten uit Anders Betalen voor Mobiliteit zoals vastgesteld in de selectieprocedure.



o8 Tot slot



In dit rapport presenteren wij een business case waarvan we denken dat vanuit verschillende redenen een unieke propositie wordt geboden ten opzichte van meer traditionele projecten.

Allereerst is het de systematiek zelf. De business case is in staat de publieke besluitvorming te sturen en te versnellen, in plaats van lijdend voorwerp te zijn in lastige besluitvormingstrajecten. Daarmee wordt ons inziens een gezonde basis gelegd voor publiek private samenwerking.

Ook de inhoud van de business case is onderscheidend. Zij is opgebouwd aan de hand van cruciale kernwaarden, te weten een focus op waardecreatie en het centraal stellen van klanten in de corridor. Mede gezien de onafhankelijke, maar toch risicodragende propositievorming, heeft dit geresulteerd in een vergaand partnershipmodel tussen publieke en private partijen.

Wij denken dat dit een gezonde basis is om het Project Mainportcorridor Zuid een stap dichterbij realisatie te helpen. En daarmee helpen we niet alleen het project een stap verder, maar ook de steeds complexer worden problematiek ten aanzien van de mobiliteitsbehoefte in Nederland.

We hopen dat we met ons voorstel beslissers, politici, bewoners, weggebruikers en vele andere betrokkenen een stap verder hebben geholpen om de ambitieuze doelstellingen rondom het project te bewerkstelligen. Waar mogelijk blijven we ook in de toekomst streven naar een positieve bijdrage aan dit boeiende proces!

Bijlage 1

Overzicht kansrijke ontwikkelingen

In de publieke marktverkenning van PMZ zijn tal van economische ontwikkelingen naar voren gekomen. De ontwikkeling van de A4 als doorstroomroute biedt kansen voor deze ontwikkelingen.

De onderstaande tabel geeft een overzicht van enkele ontwikkelingen die wij nader hebben onderzocht en schetst een verband met de A4. Een aantal van deze kansen komen terug in de kanskaarten van de Projectdirectie PMZ.

PROJECT/ONTWIKKELING	PROFIEL/TYPE ECONOMISCHE ACTIVITEIT	FASE V/H PROJECT	TYPE VERVOER	VERBAND MET A4
Roosendaal: bedrijvenpark Borchwerf II	Logistiek en dienstverlening	In ontwikkeling	Zakelijk, logistiek	Direct gebruik van de A4. ontwikkeling is afhankelijk van een breed netwerk aan wegen.
Agro-food cluster Dinteloord: nieuwe fabriek Suikerunie	Agro-business	In uitbreiding	Logistiek	Direct gebruik van de A4. Ontwikkeling is deels afhankelijk.
Moerdijk: logistiek park Port of Brabant in oksel A16-A17	Logistiek	In planfase	Logistiek	Direct gebruik van de A4. In combinatie met A16.
World Class Maintenance Consortium: PPS op het gebied van Maintenance Repair & Overhaul (MRO)	Kennis-uitwisseling en kennisdeling	In uitvoering	Zakelijk/Logistiek	Indirect gebruik van de A4.
POM Antwerpen: Ontwikkeling van 3 bedrijventerreinen: - Krekelenberg 2 - Pullaar 2 - Willebroek-Noord (herstructurering)	Industrie/logistiek	In ontwikkeling	Logistiek, zakelijk	Indirect gebruik. Klein verband
Maintenance valley bij vliegveld Woensdrecht	Industrie	In ontwikkeling		Indirect gebruik, klein verband
Containerterminal Bergen op Zoom	Logistiek	In ontwikkeling	Logistiek	Direct verband



PROJECT/ONTWIKKELING	PROFIEL/TYPE ECONOMISCHE ACTIVITEIT	FASE V/H PROJECT	TYPE VERVOER	VERBAND MET A4
Roosendaal: komst Chinees handelscentrum, inclusief hotel en opleidingen	Zakelijk	In planfase	Zakelijk	Direct verband
Roosendaal: herstructurering bedrijventerrein Majoppeveld	Logistiek	In planfase	Zakelijk, logistiek	Direct gebruik van de A4
Roosendaal: ontwikkeling van nieuwe woonwijk (De Landerije)	Zakelijk	In bouwfase	Personenvervoer	Direct verband
Revitalisering bedrijventerrein Dintelmond	Logistiek	In uitvoering	Zakelijk, logistiek	Bedrijventerrein gelegen aan A29. Ontwikkeling is deels afhankelijk. Direct verband als de aftakking naar de A4 gerealiseerd wordt.

Tabel 1: Ontwikkelingen door PMZ geïdentificeerd

Overige mogelijk kansrijke regionale ontwikkelingen

Naast de onderscheiden kansen zijn er in onze ogen ook nog andere ontwikkelingen die gestimuleerd kunnen worden door de A4 als doorstroomroute tussen Rotterdam en Antwerpen. Naast de noord-zuid benadering is er ook gekeken volgens een oost-west benadering.

Deze benadering heeft verschillende economische ontwikkelingen ten zuidwesten van de corridor laten zien. Het gaat dan om Zeeland en België. Ten oosten van de corridor bevinden zich verscheidene kansen rond Breda die interessant kunnen zijn. De relatie met de A4 is in de meeste gevallen weliswaar minder direct dan ontwikkelingen in de corridor zelf, maar door de omvang van de ontwikkelingen niet minder interessant. Volgens onze visie kunnen goede verbindingen in de corridor een impuls zijn voor het gebied in de corridor, maar ook voor gebieden in de omgeving van de corridor.

Tabel 2 biedt een overzicht van deze ontwikkelingen en schetst voor elke ontwikkeling het verband met de A4.

Ontwikkelingen in en rond de corridor kunnen ook een impuls geven aan de rentabiliteit van de exploitatie van de corridor. Nieuwe economische activiteiten zullen namelijk leiden tot nieuwe vervoersstromen op de wegen in de corridor en daarmee vergroot het toekomstige inkomsten voor de exploitant.

Kwantitatieve prognoses van dit wederkerige verband tussen regionale economische ontwikkelingen en de exploitatie van de corridor kunnen wij in deze fase niet geven. Dat is voor onze propositie ook niet echt nodig. We beogen een stimulans van al deze (en wellicht nog een groter aantal die we in bovenstaande analyse over het hoofd hebben gezien) mogelijke ontwikkelingen zonder daarmee onze business case daarvan afhankelijk te maken. Met andere woorden, van lokale partijen wordt niet gevraagd dergelijke ontwikkelingen in het project in te brengen, maar van de wederzijdse positieve invloed wordt optimaal gebruik gemaakt.



Bijlage 2 Leeswijzer

PROJECT/ONTWIKKELING	PROFIEL/TYPE ECONOMISCHE ACTIVITEIT	FASE V/H PROJECT	TYPE VERVOER	VERBAND MET A4
Bouw Sloecentrale in Vlissingen (DELTA & EDF)	Industrie/energie	Start bouw in 2007: oplevering in 2009	Zakelijk	Indirect gebruik. Klein verband
Goes: explosieve groei zakelijke dienstverlening	Dienstverlening	Uitvoeringsfase	Zakelijk	Indirect gebruik van de A4. Oost-West verbinding belangrijk.
Biopark Terneuzen - Bio-ethanolfabriek (Nedalco) - Biofuel additive fabriek (Rosendaal Energy) - Biomassa Centrale - Glastuinbouw (250 ha.) - Biodieselabriek - Electrabel bouwt 2 windmolenparken met elk een capaciteit van 2 MW	Agrobusiness & bio-energie	Planvorming en uitvoering	Logistiek, zakelijk	Indirect gebruik van de A4. Vervoersstroom kan ook gebruik maken van andere modaliteiten, zoals andere wegen en (binnen)vaart.
Westerschelde Container Terminal Terneuzen	Logistiek	In planfase	Logistiek	Direct gebruik van de A4, Naast gebruik O-W verbindingen ook N-Z.
PPP Gent Bio-Energy Valley - Bio-ethanolabriek (Alco-Bio-Fuel NV) - Biodieselabriek o.b.v. koolzaadolie (Bioro NV) - Biodieselabriek (Oleon BV)	Bio-energie	In uitvoering	Logistiek	Indirect gebruik van de A4.
Haven van Gent: - Volvo Cars verhoogt productie - Titaandioxidefabrikant Kronos verhoogt productiecapaciteit tot 100.000 ton per jaar - Nieuw distributiepark	Industrie/ logistiek	In uitvoering	Logistiek	Indirect gebruik, kan gebruik maken van andere modaliteiten zoals (binnen)vaart. Klein verband
Breda (drie farmaceutische DC's)	Logistiek	In ontwikkeling	Logistiek	Indirect gebruik van de A4. Ontwikkeling afhankelijk van de A16

Tabel 2: Overige mogelijk kansrijke ontwikkelingen

DE RAPPORTAGE DIENT IN IEDER GEVAL AAN DE VOLGENDE EISEN TE VOLDOEN		REFERENTIE OVG RAPPORT
01	Een logische en controleerbare uiteenzetting wat vanuit de optiek van de betreffende deelnemers een haalbare business case en contractvorm voor de ontwikkeling van de A4-corridor is	Hfd. 6
02	Onder welke voorwaarden een dergelijk scope en ontwikkeling tot stand kan komen	6.5
03	Een duidelijke beschrijving en motivering van de in de rapportage gehanteerde aannames	6.2, 6.4, 6.5, 7.2
04	Een beschrijving van de belangrijkste risico's	6.5
05	Vermelding van de geraadpleegde bronnen	3.1, 4.1.2, 4.2, 4.3, 6.1
06	Een specificatie van de gemaakte kosten, de tijd die is besteed, door wie en tegen welk tarief op te nemen in een aparte rapportage aan projectdirectie PMZ	Los bijgevoegd
IN FINANCIËLE MODEL GEBRUIKTE UITGANGSPUNTEN EN AANNAMES		REFERENTIE OVG RAPPORT
07	Inhoudelijke uitgangspunten (waaronder investeringen, afschrijving, omzet en tarieven)	6.2.1
08	Financiële uitgangspunten (o.a. discontovoet, risico-opslag, financieringsstructuur op hoofdlijnen (verhouding eigen vermogen/vreemd vermogen, beschouwing eventuele onrendabele top)	6.2.2
09	Netto Contante Waarde (NCW) inclusief bijbehorende kasritme (kosten en opbrengsten). Opmerking: Er is geen bedrag genoemd voor de NCW maar aangegeven dat de BC "een ruime positieve waarde" heeft. <i>Figuur 6.5</i>	6.2.3
GEOGRAFISCHE EN FUNCTIONELE SCOPE		REFERENTIE OVG RAPPORT
TEN AANZIEN VAN DE BASISVARIANT		
10	De omvang van de geografische scope	3.1
11	De omvang van de functionele scope	3.2
12	Tolheffing (naast kilometerheffing) op de aan te leggen A4 Zuid als mogelijkheid om te komen tot een sluitende businesscase	3.2
13	Tolheffing (naast kilometerheffing) op de gehele A4-Corridor als mogelijkheid om te komen tot een sluitende businesscase	3.2
14	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	3.2, n.v.t.

15	De effecten van variatie in de hoogte van de tol als instrument om in te spelen op de vraag naar mobiliteit per soort gebruiker	4.1.2
16	Life cycle optimalisatie als mogelijkheid om te komen tot een sluitende Businesscase	3.2
17	Het invulling geven aan de dubbeldoelstelling ten aanzien van bereikbaarheid en verbonden leefbaarheid	3.2
18	De rol van private partijen bij verkeersmanagement	3.2
19	Het risicoprofiel	3.3, 3.4
20	De (maatschappelijke) meerwaarde (in de zin van: versnelling van besluitvorming, efficiëntie, hogere kwaliteit, lagere kosten, reistijdwinst, externe effecten, waaronder milieu en veiligheid)	3.4
GEOGRAFISCHE EN FUNCTIONELE SCOPE		REFERENTIE OVG RAPPORT
TEN AANZIEN VAN EEN AANGEPASTE SCOPE		
21	De naar uw mening benodigde aanpassingen van de geografische en/of functionele scope inclusief de onderbouwing daarvan	5.1
22	De bruikbaarheid daarbij van de aangereikte kanskaarten	4.1, 4.3, 5.2.1, bijlage 1
23	De wenselijkheid van verknoping van infrastructuur en vormen van gebiedsontwikkeling	4.1, 4.3
24	De gevolgen van de door u voorgestelde aanpassingen voor de businesscase (kosten en opbrengsten)	6.2
25	De gevolgen van door u voorgestelde aanpassingen op het realiseren van de dubbeldoelstelling ten aanzien van bereikbaarheid en verbonden leefbaarheid	6.3
26	De gevolgen van door u voorgestelde aanpassingen voor het risicoprofiel	6.5
27	De effecten van tolheffing op andere delen van het hoofdwegennet op de bekostiging van de A4 Zuid	4.2, 6.1, 6.2
28	De effecten van variatie in de hoogte van de tol als instrument om in te spelen op de vraag naar mobiliteit per soort gebruiker	4.1.2
29	De (maatschappelijke) meerwaarde (in de zin van: versnelling van besluitvorming, efficiëntie, hogere kwaliteit, lagere kosten, reistijdwinst, externe effecten, waaronder milieu en veiligheid)	4.3, 4.3, 5.2.1, 5.3, 6.3
INSTITUTIONELE SCOPE		REFERENTIE OVG RAPPORT
TEN AANZIEN VAN DE BASISVARIANT		
30	De visie op de gekozen concessiesystematiek (o.a. flexibiliteit gedurende de concessieduur (aanpassing scope)	3.3
31	De optimale c.q. haalbare concessieduur	3.3

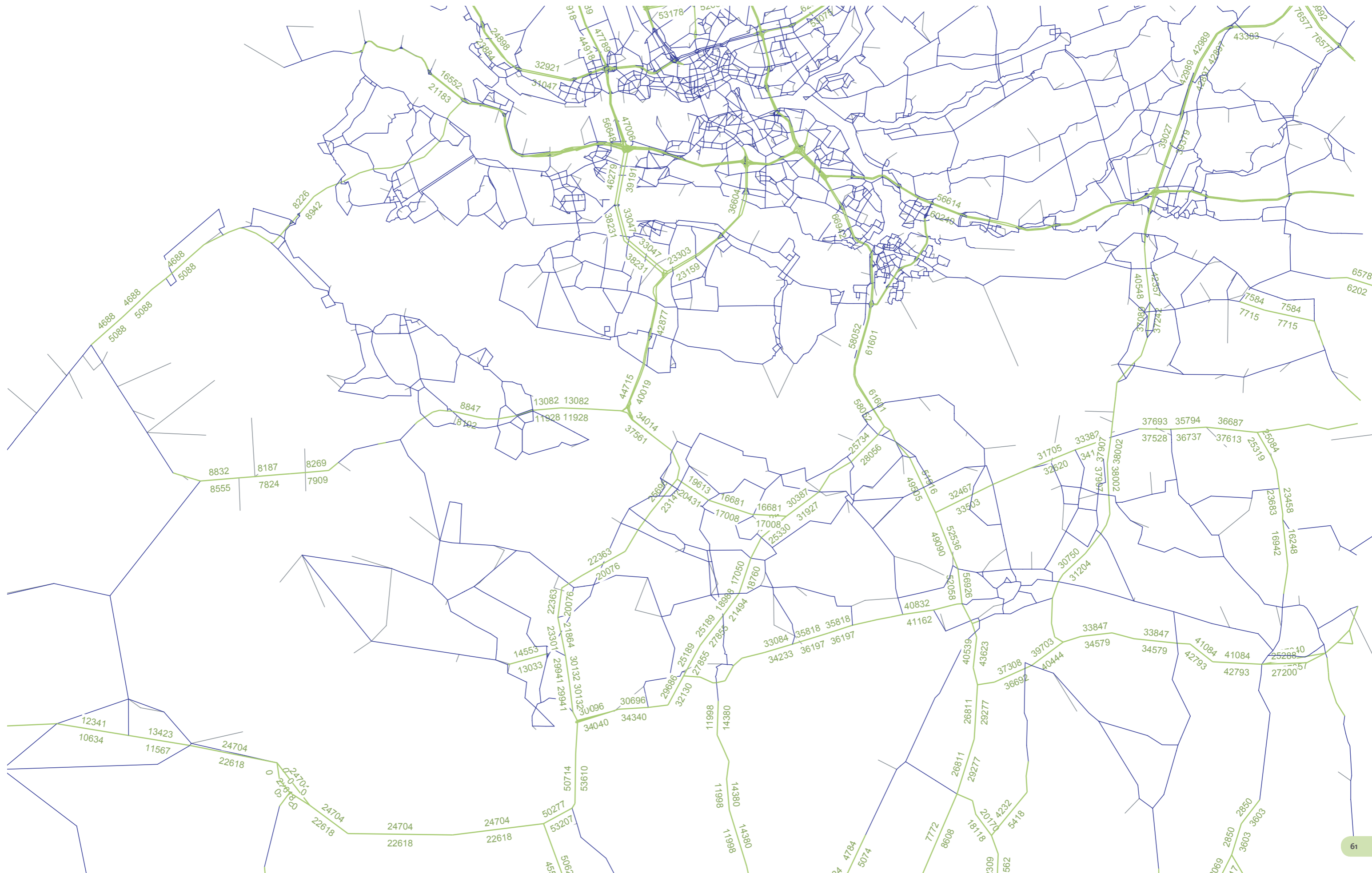
32	De allocatie van risico's in de gekozen concessiesystematiek	3.2, 3.3
33	De rechten en plichten voor de A4-corridor exploitant	3.3
34	De rechten en plichten voor publieke partijen	3.3
35	De vergoedingssystematiek gebaseerd op doorstroming in plaats Beschikbaarheid	3.3, 4.2
36	De mate van concreetheid van mogelijk in de scope te integreren projecten (reeds concreet uitgewerkt dan wel nog (zeer) globaal omschreven)	3.2, 3.4
37	De eigendomsverhoudingen in de corridor met betrekking tot de grond	6.5.2
38	Aanvullende voorwaarden	3.3
INSTITUTIONELE SCOPE		REFERENTIE OVG RAPPORT
TEN AANZIEN VAN EEN AANGEPASTE SCOPE		
39	Andere, naar uw oordeel betere, mogelijkheden van publiek - private samenwerking (bijvoorbeeld: DBFMO, Joint Venture) bij de ontwikkeling en exploitatie van de A4-Corridor c.q. de door u voorgestelde scope	4.1, 4.3, 5.3
40	De risicoallocatie en risicodeling bij een gewijzigde institutionele scope	6.5
41	De rechten, plichten en verantwoordelijkheden voor de betrokken private partij(en) bij een gewijzigde scope	5.3, 6.4, 6.5
42	De rechten, plichten en verantwoordelijkheden voor de betrokken publieke partij(en) bij een gewijzigde scope	5.3, 6.4, 6.5
43	De effecten op de institutionele scope indien een of meerdere kanskaarten onderdeel worden gemaakt van het project	4.3, 5.3, 6.2, 6.4
44	De eigendomsverhoudingen in de corridor met betrekking tot de grond	6.5.2
INSTITUTIONELE SCOPE		REFERENTIE OVG RAPPORT
(PUBLIEKE) RANDVOORWAARDEN		
45	De verschillende belangen en rollen van de overheid (beleidsmaker, bevoegd gezag, handhaving en toezicht, mogelijk aandeelhouder en/of bestuurder)	5.3
46	De inrichting aan publieke zijde bij de invulling van de bovengenoemde rollen	5.3, 6.4, 6.5
47	De mate van publieke verbondenheid / betrokkenheid, bijvoorbeeld het streven naar een bestuurlijk covenant of een publiek - publieke overeenkomst inclusief de eventuele fasering daarbij	5.2, 5.3
48	De vormgeving van de publiek - private interactie in de verschillende fasen	5.2, 5.3, 7.2, 7.3
49	Spelregels overheid m.b.t. haar eigen beleidsvrijheid	5.2, 5.3, 7.2, 7.3
50	De vereiste aanpassingen in wet- en regelgeving	6.4, 6.5

51	Uw oordeel over milieugebruiksruimte als randvoorwaarde bij de exploitatie	6.5, 7.3
52	Mogelijke verbeteringen in de toepassing van milieugebruiksruimte zoals omschreven in paragraaf 5.4.4. van het informatiedocument en in nog later ter beschikking te stellen documentatie	4.1, 5.2, 7.3
53	Welke instrumenten denkt u nodig te hebben om binnen de grenzen van de vastgestelde milieugebruiksruimte te blijven	4.1, 5.2, 7.3
54	Uw oordeel over maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) bij het project, welke onderwerpen onderdeel zouden kunnen uitmaken van de filosofie	5.3
55	Uw oordeel over MVO als criterium bij de selectie en als randvoorwaarde bij de exploitatie en de wijze van invulling daarvan	5.3, 7.3
INSTITUTIONELE SCOPE		REFERENTIE OVG RAPPORT
VERVOLGPROCES TOT AAN EEN MOGELIJKE UITVRAAG		
56	De vorm van de vervolgprocedure(s) om een definitieve uitvraag te definiëren	7.1, 7.2, 7.3
57	De in uw ogen benodigde voorbereidingstijd daarvan en de mogelijke knelpunten daarbij	7.2
58	De vorm van de procedure(s) vanaf de start van de uitvraag	7.3
59	De volgtijdelijkheid van (planologische) procedures (bijvoorbeeld besluitvorming over tracé voorafgaand aan private betrokkenheid, of juist niet) en de rol van private partijen daarin	5.3, 6.5, 7.2
60	De inhoud van de politieke besluitvorming	7.1
61	Go/no-go momenten voor publieke partijen in het vervolgproces	7.1, 7.2, 7.3
62	Go/no-go momenten voor private partijen in het vervolgproces	7.1, 7.2, 7.3

Bijlage 3

Verkeersintensiteiten

NRM Randstad A4/A15 model
Variant 1a met aangepaste capaciteit in de Beneluxtunnel
en op de A29 tussen de A4 en Hellegatsplein
etmaalinsentiteit [mvt]





Postbus 23413, 3001 KK, Rotterdam

Telefoon 010 290 87 77

Fax 010 290 87 99

E mail info@ovg.nl

Internet www.ovg.nl