



PMZ

Memo

Contactpersoon
Jeroen Moonen

Datum

Ons kenmerk
PMZ 385569

Pagina
1/1

Onderwerp
Disclaimer bij rapportages marktverkenning privaot

Doorkiesnummer
010 402 66 36

E-mail
jeroenmoonen@pmz-rws.nl

Uw kenmerk

-

Bijlagen

-

Geachte heer / mevrouw,

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

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

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

Met vriendelijke groet,

Projectdirectie PMZ

Projectdirectie PMZ

Postbus 556
3000 AN Rotterdam
Boompjes 200
3011 XD Rotterdam

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

A4

de weg naar succes...





VOORWOORD

Koninklijke BAM
Groep NV

AM NV

Royal Haskoning
Nederland BV

Siemens
Nederland NV

Voor u ligt de eindrapportage van het consortium Delta Greenway, opgesteld in het kader van de Marktconsultatie voor het Project Mainportcorridor Zuid.

Met veel genoegen hebben wij gewerkt aan een advies, dat wat ons betreft kan en moet leiden tot een marktuitleiding voor deze corridor, mét gebiedsontwikkeling. Om dit tot een succes te maken, zijn er volgens ons drie zaken van belang:

1. Bereikbaarheid en gebiedsontwikkeling.

Kies voor een integrale aanpak van de mobiliteitsverbetering en gebiedsontwikkeling in een publiek-private samenwerking. Met betere bereikbaarheid en een optimale doorstroming ontstaan nieuwe mogelijkheden om het hele gebied ("Het Blauwe hart") een duurzame kwaliteitsinjectie te geven. Neem het specifieke karakter en de schaal van het gebied als maatstaf bij de ontwikkeling van natuur, landschap, wonen en werken. Economische ontwikkeling gaat samen met het tegengaan van verrommeling door landschapsontwikkeling en aanleg/uitbreiding van dorpen.

2. Overheden, verenig u.

Zorg voor betrokkenheid, draagvlak en commitment van alle betrokken publieke (ook de Belgische) stakeholders door deze te verenigen in een consortium "de Verenigde Overheden". Organiseer een aanbesteding en gunning aan een private partij op basis van globale plannen ("Rompproject"). Werk de globale plannen uit in een Alliantie tussen de publieke en private partijen, parallel met de vereiste procedures. Hierdoor kan maximaal gebruik gemaakt worden van innovaties en van expertise van markt en overheid.

3. Oplossing voor lange termijn.

Het verkrijgen van duurzame bereikbaarheid in de Delta is noodzakelijk voor de gezamenlijke positionering van Rotterdam en Antwerpen als "Mainport van West-Europa". Er kan door tolheffing op de A4/A29 een sluitende business case worden bereikt met een gefaseerde aanleg en verbreding van de A4 tot uiteindelijk 2x3 stroken in de hele corridor. Door flexibiliteit in de concessieduur kan maximaal worden ingespeeld op toekomstige ontwikkelingen.

Wij hopen dat met deze Marktconsultatie mogelijkheden voor publiek-private samenwerking, gericht op infrastructuur en gebiedsontwikkeling, in Nederland een vlucht zullen nemen, niet alleen voor de A4, maar voor vele projecten in de toekomst.

Bunnik, Nieuwegein, Nijmegen, Den Haag, oktober 2007,

Koninklijke BAM Groep NV

Ir. N.J. de Vries,
Lid Raad van Bestuur

AM NV

mr. P.G.A. Noordanus,
Voorzitter Hoofddirectie

Royal Haskoning

Drs. ing. P. van Putten,
Directeur Divisie Infrastructuur & Transport

Siemens Nederland NV

Ing. M.C.J. van Pernis,
Voorzitter Raad van Bestuur



INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING 11

1. INLEIDING 15

2. RUIMTELIJKE SCOPE

2.1

Fysieke infrastructuur 17

2.1.1

De A4-Zuid

2.1.2

Knelpunten in 2020

2.1.3

Een toekomstvast 2x3-scenario

2.1.4

Transport gevaarlijke stoffen

2.1.5

Conclusie

2.2

Mogelijke scenario's voor gebruik van de corridor 21

2.3

Scenario-uitwerking vanuit het oogpunt van gebiedsontwikkeling 24

2.3.1

De A4 in het Blauwe Hart

2.3.2

Doorstroming en gebiedsontwikkeling

2.3.3

Potenties voor landschapsversterking

2.3.4

Potenties voor economische ontwikkeling

2.3.5

Conclusies

2.4

Scenario-uitwerking vanuit het oogpunt van doorstroming 34

2.4.1

Kwaliteit in relatie tot tolheffing

2.4.2

Mogelijkheden beide scenario's

2.4.3

Additionele maatregelen voor doorstroming

2.4.4

Potenties extra voorzieningen

2.4.5

Conclusie

2.5

Voorkeursscenario voor de corridor 40

2.5.1

Varianten voor tolheffing

2.6

Indicatie programma en kanskaarten 42

2.6.1

Conclusie

2.7

Milieugebruiksruimte 45

3. FINANCIËLE SCOPE

3.1

Opzet financieel model 49

3.2

Business case 50

3.3

Consequenties van toekomst-vaste oplossingen 55

3.4

Conclusies 60

4. ORGANISATIESCOPE

4.1

Aanpak 63

4.1.1

Verenigde Overheden

4.1.2

Alliantiecontract

4.1.3

Concessieverlening

4.2

Condities 67

4.2.1

Commitment/mandaat

4.2.2

Aanbesteding

4.2.3

Wetgeving / onomkeerbaar besluit

4.2.4

Beheersen risico's

4.3

Maatschappelijk verantwoord ondernemen 71

4.4

Conclusie 72

COLOFON

BIJLAGE 1

Overzicht vragen van PMZ in relatie tot deze rapportage

SAMENVATTING

SAMENVATTING

Delta Greenway: mobiliteit plus gebiedsontwikkeling

De ontwikkeling van de corridor tussen Rotterdam en Antwerpen heeft ingrijpende gevolgen voor mens en milieu. Bij de besluitvorming over de inrichting van de corridor dienen ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid dan ook een hoofdrol te spelen. Delta Greenway, consortium van BAM, AM, Royal Haskoning en Siemens, bundelt kennis, kunde en ervaring op vele terreinen: ecologie, natuur en landschap, milieu, gebiedsontwikkeling en infrastructuur.

Kernpunt in de visie van Delta Greenway is dat mobiliteitsverbetering hand in hand moet gaan met gebiedsontwikkeling. Uiteraard is de A4 primair gedacht als oplossing – met de A16 – voor optimale doorstroming van het (vracht)verkeer. Daarnaast echter biedt de aanleg prachtige mogelijkheden om het hele gebied een duurzame kwaliteitsinjectie te geven. Die kansen zijn het best te benutten, indien de A4 voor zowel vracht- als personenverkeer wordt bestemd. Maatstaf bij de ontwikkeling van wonen en werken, natuur, landschap en water is voor Delta Greenway de identiteit, het specifieke karakter en de schaal van het gebied.

Versterking van het Blauwe Hart

Het landschap tussen Rotterdam en Antwerpen kenmerkt zich door de overgang van Brabants zand naar Zeeuwse klei. Delta Greenway definieert dit open waterrijke gebied als het Blauwe Hart, dat via de 'natte as' door het Groene Hart is verbonden met het IJsselmeer.

De A4 komt in dit waardevolle Blauwe Hart te liggen, een overwegend fijnmazig landschap met dorpen, kreken, dijken, bomenrijen, singels en vergezichten. Deze kwaliteiten zijn van grote waarde voor het gehele gebied. De nieuwe weg zal zorgvuldig in dit landschap worden ingepast en erin opgaan dankzij de aanplant van bomen en accentuering van bestaande bomenrijen, singels, kreken en dijken. Door oorspronkelijke zichtlijnen en structuren te versterken wordt het karakteristieke landschap met de aanleg van de A4 aangevuld en benadrukt.

Economisch is het gebied grotendeels afhankelijk van akkerbouw, wat het kwetsbaar maakt voor verrommeling. Met de A4 wordt een belangrijke vervoersas gerealiseerd, waaraan economische dragers vanuit het gebied kunnen worden toegevoegd. De havens van Antwerpen komen 'op een steenworp afstand' van de Rotterdamse te liggen, zodat de A4 een gezamenlijke positionering als 'mainport van West-Europa' aanzienlijk bevordert (en er onderdeel van wordt). De gewijzigde positionering zal andere economische activiteiten aantrekken, wat ook weer financiële middelen voor het gebied genereert. Daarmee ontstaan kansen voor verdere versterking en ontwikkeling van landschap, natuur en water.

Delta Greenway denkt aan grotere en kleinere economische ontwikkelingen, zoals het stimuleren van logistieke bedrijvigheid en de introductie van een dedicated truckstop. Maar ook aan projecten om verrommeling te voorkomen, met name door landschapsontwikkeling (1.000 à 1.500 ha.) en de aanleg/uitbreiding van enkele dorpen (totaal 10.000 à 12.000 woningen). En aan hersteloperaties zoals de herstructurering van bedrijventerreinen.

Voorzien van duidelijke beeldkwaliteitseisen kunnen ontwikkelingen plaatsvinden aan randen van bestaande kernen of kunnen nieuwe kernen ontstaan. Door verschillende functies te combineren wordt ruimtelijke kwaliteitsverbetering gerealiseerd en de (economische) vitaliteit op locaties teruggebracht.

Drie Planvarianten of één plan in drie stappen

De scope van de in beheer te nemen infrastructuur zal de gehele A4-corridor (A4/A29) omvatten. Op de A4-corridor betalen zowel vracht- als personenverkeer tol. Aanvullend is een vaste tolheffing per vrachtauto voorzien op de N57 en de A16 om ongewenste verschuivingen van vrachtverkeer te voorkomen. Tijdwinst dankzij betere doorstroming, minder ergernis: ingrediënten voor maatschappelijk draagvlak, want weggebruikers begrijpen waarvoor ze betalen. Door gedifferentieerde tolheffing kan immers worden gestuurd op verkeersstromen teneinde een optimale doorstroming te garanderen. Heffing vindt plaats in combinatie met 'Anders Betalen voor Mobiliteit', met gebruikmaking van hetzelfde systeem (zodat geen extra investeringen nodig zijn).

Goed verkeersmanagement op de corridor is grensoverschrijdend en vereist derhalve een integrale aanpak door Nederlandse en Belgische stakeholders. Incident management komt onder verantwoordelijkheid van de concessiehouder te vallen.

Op basis van onze verkenning naar de fysieke mogelijkheden en toekomstvastheid van onze oplossingen zijn voor de business case drie varianten beschouwd. Omdat die elkaar aanvullen, kan ook gesproken worden van één plan in drie stappen. Een gevoeligheidsanalyse op macro-economische en projecttechnische aspecten heeft aangetoond dat de lengte van de concessieduur een goede parameter is om de business case sluitend te krijgen.

Voor de **Basisvariant of Stap 1** – A4-Zuid met tunnel onder de Oude Maas, tunnel onder het Spui, overkapping Hoogvliet en kunstwerken reeds ontworpen op 2x3 rijstroken – is een sluitende business case haalbaar in geval van heffen van tol voor zowel vracht- als personenvervoer op de gehele A4-corridor en een concessieduur van minimaal 40 jaar.

Voor **Variant/Stap 2** – gelijk aan de Basisvariant plus het verbreden van knelpunten naar 2x3 rijstroken in 2020 – is een sluitende business case haalbaar onder dezelfde voorwaarden als de Basisvariant, echter met een verlenging van de concessieduur tot minimaal 45 jaar.

Voor **Variant/Stap 3** – gehele A4 in de corridor 2x3 rijstroken vanaf 2020 – is een sluitende business case haalbaar onder dezelfde voorwaarden als de Basisvariant, echter met een verlenging van de concessieduur tot minimaal 50 jaar.

De visie van Delta Greenway op het vlak van organisatie, inrichting en innovatie krijgt optimaal gestalte wanneer alle drie de stappen kunnen worden gezet. Zo'n grote (hinkstap)sprong voorwaarts is het meest robuust wat betreft doorstroming en zal bovendien de meeste maatschappelijke meerwaarde opleveren.

Resumerend: Delta Greenway ziet goede mogelijkheden voor een integrale, toekomstvaste oplossing met een sluitende business case. De drie geschetste stappen vormen een groeistrategie waardoor de corridor ook met de verwachte mobiliteitsgroei in de komende decennia maximale zekerheid biedt voor doorstroming.

A4, de weg naar succes

Het gehele project moet in één keer worden aanbesteed als concessie conform de Europese Richtlijnen. De publieke partijen (inclusief de Belgische stakeholders) worden verenigd in een consortium (de 'Verenigde Overheden'), zodat zij als één partij naar buiten kunnen treden. Het alliantiecontract wordt gesloten tussen de Staat der Nederlanden, het consortium en de Verenigde Overheden. Daardoor is het project te verwezenlijken vanuit één gecoördineerde visie en met maximale efficiency. Bovendien zullen de betrokken partijen door het aldus manifest gemaakte gemeenschappelijke belang eendrachtig en doelgericht samenwerken.

Door de PPS-constructie kunnen hogere inkomsten dan geraamd deels terugvloeien naar de publieke partijen. Het alliantiecontract biedt de mogelijkheid wensen en kansen van integrale gebiedsontwikkeling te benutten en te realiseren. Bij de concessieverlening worden de publieke verantwoordelijkheden overgedragen aan de concessiehouder. Dit vergt wel aanpassing van bestaande wetgeving.

Voor een succesvolle PPS is het essentieel dat er een definitief en onomkeerbaar besluit wordt genomen over de minimaal benodigde infrastructuur voor de A4-Zuid. Idealiter zou, in lijn met de Europese wetgeving, de Wet Milieubeheer dienen te worden losgekoppeld van de Wet Ruimtelijke Ordening. Om pragmatische redenen zijn echter ook alternatieven denkbaar.

In de door ons gepropageerde aanpak kan de inzet van milieugebruiksruimte in de verdere planvorming additionele meerwaarde creëren. Aan de hiervoor vereiste deugdelijke juridische kaders en praktische uitvoerbaarheid zal door de concessie maatschappij dan ook van harte worden meegedacht en -gewerkt.

INLEIDING

1. Inleiding

Delta Greenway, samenwerkingsverband van BAM, Royal Haskoning, Siemens, AM ziet het als een uitdaging om dit in Nederland unieke project te realiseren. Delta Greenway zal hierbij kennis en kunde op het gebied van ecologie, natuur en landschap, milieu en het ontwikkelen van infrastructuur en gebiedsontwikkeling bijeenbrengen om de behoefte aan doorstroming te verenigen met de behoefte aan leefbaarheid en het opwaarderen van natuur- en landschapswaarde. Hierbij wordt een breed afwegingskader gehanteerd op een groter gebied (=corridor) waarin ruimtelijke sturing van gewenste ontwikkelingen in relatie tot de gewenste doorstroming de spil vormt. Een dergelijke brede aanpak, in combinatie met een soepele koppeling van beleid en daadwerkelijke implementatie, is ongekend te noemen.

Bij de totstandkoming van deze rapportage is door het team van Delta Greenway samengewerkt met dat van Vinci. Daarbij is wederzijds technische, juridische, financiële en operationele expertise ingebracht. De verdere ontwikkeling van een visie, conclusies en aanbevelingen zijn door beide teams onafhankelijk uitgevoerd.

Het consortium streeft ernaar om samen met alle belanghebbenden en betrokkenen te werken aan oplossingen met een zo groot mogelijk (maatschappelijk) draagvlak. De integrale afweging van functies – natuur en landschap, mobiliteit, ruimtelijke ontwikkeling – vormt het raamwerk waarbinnen doorstroming wordt gerealiseerd.

Uiteraard zullen bij de afweging ook de financieel-economische kaders een belangrijke rol spelen; Delta Greenway beseft immers dat groene en blauwe ontwikkelingen op de kostenkant van het project kunnen drukken. Delta Greenway zoekt de juiste balans tussen beter benutten van bestaande infra, de aanleg van nieuwe infra en de introductie van beprijzingsstrategieën. De mogelijkheid tot gezamenlijke ontwikkeling van infrastructuur en de andere ruimtelijke ontwikkelingen lijkt vanuit maatschappelijke en financiële haalbaarheid een voorwaarde.

Een publiek-private samenwerking (PPS) is naar onze mening een vereiste voor het efficiënt ontwikkelen en realiseren van doorstroming in deze corridor en het daarmee bijdragen aan de duurzame ontwikkeling van Nederland.

Het consortium tracht met het voorliggende voorstel voor ontwikkeling en uitvoering van dit project een eerlijk speelveld te creëren voor publieke en private partijen, waarbij voor eenieder winstpotentie is ingebakken. De win-winsamenwerking in PPS-verband moet de sleutel vormen tot het succes van dit project.

In mei 2005 verscheen ons eerste rapport 'A4-corridor Amsterdam-Antwerpen, een integrale aanpak voor een congestievrije route'. Vervolgens leverden wij in september 2005 een inhoudelijke reactie op het startdocument van de directie PMZ. In de voorliggende rapportage wordt een aantal van onze ideeën over de aanpak van dit project verder uitgewerkt. In de afgelopen tweeënhalf jaar hebben wij met tal van mensen uit diverse disciplines en met verschillende verantwoordelijkheden aan dit project gewerkt, erover gesproken en gediscussieerd. Wij menen dat de voorgestelde aanpak haalbaar is en kan leiden tot een gezonde business case.

RUIMTELIJKE SCOPE

2. Ruimtelijke Scope

2.1 Fysieke infrastructuur

Doorstroming en leefbaarheid in de Mainportcorridor Zuid tussen Rotterdam en Antwerpen zijn primair afhankelijk van fysieke aanpassing van de infrastructuur: zonder versterkte infrastructuur geen vlottere doorstroming en geen verbetering van leefbaarheid. Dringend vereiste hiervoor is het 'smeden' van de nog ontbrekende schakel in de A4 door de Hoekse Waard (de A4-Zuid).

Ook na completering van de A4 Rotterdam-Antwerpen zijn in de toekomst investeringen in infrastructuur noodzakelijk. Door de groei van het wegverkeer zijn nu reeds knelpunten te voorzien (bij de Volkeraksluizen, de Haringvlietbrug en bij Bergen op Zoom) – zie filekaart 2020. Voor de langere termijn ziet Delta Greenway mogelijkheden voor een grotere toekomstvastheid van doorstromingskwaliteit in de A4-corridor in de vorm van een volledige 2x3-uitvoering.

2.1.1 De A4-Zuid

De basisvariant business case, zoals door PMZ gedefinieerd, gaat uit van private financiering, aanleg, beheer en exploitatie van de A4-Zuid. Voor een sluitende business case heeft Delta Greenway gekeken naar verschillende technische oplossingen voor de A4-Zuid. Deze oplossingen zijn onderling vergeleken op basis van investeringskosten en onderhoudskosten gedurende de gehele concessieperiode.

Technische oplossingen

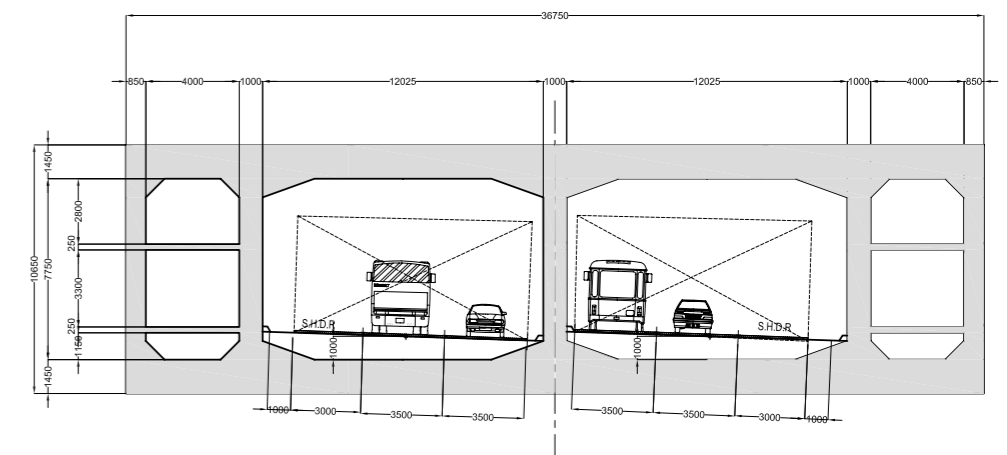
PMZ spreekt in 'bijlage 4: Notitie kosten aanleg A4-Zuid' van twee basisvarianten:

1. Tunnel onder de Oude Maas en tunnel onder het Spui (Basisvariant)
2. Tunnel onder de Oude Maas en brug over het Spui (Basisvariant A)

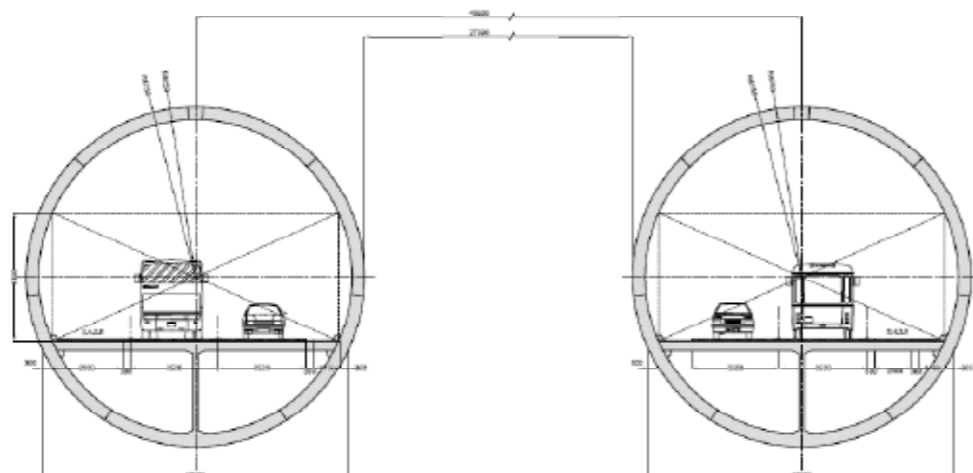
Delta Greenway heeft daarnaast naar twee andere mogelijke technische oplossingen voor de kunstwerken gekeken:

3. Boortunnel met een lengte van circa 5 km. vanaf het Beneluxplein onder de Oude Maas en het Spui door
4. Boortunnel met een lengte van circa 3 km. vanaf het Beneluxplein onder de Oude Maas en een brug over het Spui.

Figuur 1a:
Tunnel 2x2 rijstroken



Figuur 1b:
Boortunnel 2x2 rijstroken



Uitgangspunten

Voor de kostencomputatie zijn de volgende uitgangspunten aangehouden:

- Een nieuw aan te leggen knooppunt nabij Spijkenisse in verband met meerwaarde voor de ontsluiting van het gebied;
- Calculatie van alle kunstwerken op 2x3 rijstroken in verband met een mogelijke toekomstige uitbreiding van de A4-Zuid naar 2x3 rijstroken;
- Overkapping van 2x3 rijstroken met een lengte van circa 1.400 m. voor de technische oplossingen 1 en 2. Dit in verband met het maximaal benutten van mogelijke gebiedsontwikkeling in een groenstrook ter hoogte van Hoogvliet, tussen het knooppunt Benelux en de waterdoorgang Oude Maas.

Voor- en nadelen

- Voordeel van technische oplossing 1: twee nagenoeg dezelfde zinktunnels kunnen prefab aangeleverd en afgezonken worden. Gevolg: potentieel positief effect op bouwtime en -kosten;
- Nadeel van technische oplossing 2: een brug veroorzaakt een beperkte doorvaarthoogte;
- Voor 2x3 rijstroken is een tunnelboormachine nodig met een diameter van 14-15 m. Dit zeer forse kaliber resulteert in aanzienlijk hogere investeringskosten voor de technische oplossingen 3 en 4;
- Het knooppunt Spijkenisse is niet te realiseren in combinatie met een boortunnel. Een tunnelboormachine heeft een bepaalde afstand nodig om tot zijn diepste punt te komen (om vervolgens weer boven te komen). De machine heeft aan de bovenzijde van de boor minstens de eigen diameter aan vrije ruimte; dit betekent dat er minimaal een hoogteverschil van 28-30 m. overbrugd dient te worden.

Op basis van onze verkenning zijn wij in de business case uitgegaan van technische oplossing 1 als meest gewenste technische oplossing: een tunnel onder de Oude Maas en een tunnel onder het Spui.

Figuur 2:
Planview technische oplossing



2.1.2 Knelpunten in 2020

Om doorstroming op de A4 tussen Benelux en de Vlaamse Grens te garanderen, dienen de doorstromingsknelpunten in de A4 tussen eneluxplein en Vlaamse grens te worden aangepakt en verbreed naar 2x3 rijstroken. De knelpunten bevinden zich in 2020 bij de oeververbinding over het Haringvliet (Haringvlietbrug en Volkeraksluizen) en bij Bergen op Zoom (Zoomland-Markiezaat). Al in een vroeg stadium van de concessie-duur zal de doorstroming op de genoemde wegvakken onder druk komen te staan.

2.1.3 Een toekomstvast 2x3-scenario

Tijdens de concessieperiode zullen naar alle waarschijnlijkheid doorstromingsproblemen ontstaan op de bestaande wegvakken van de A4. Het integrale concessiemodel maakt het mogelijk om de gehele A4 op langere termijn (gefaseerd) uit te breiden naar 2x3 rijstroken. Wij zien mogelijkheden om bij een concessie te anticiperen op capaciteitsuitbreiding van de resterende wegvakken vanaf 2020, afhankelijk van de toename van het verkeersvolume, van zowel personen- als vrachtverkeer. Dit biedt bovendien extra mogelijkheden voor een hogere doorstromingskwaliteit.

2.1.4 Transport gevaarlijke stoffen

Het aandeel van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg vormt een zeer beperkt deel van alle transporten. Het faciliteren van deze vorm van transporten legt een claim op de milieugebruiksruimte – in het bijzonder de externe veiligheidscontour – en impliceert bepaalde beperkingen voor vormen van gebiedsontwikkeling in de corridor. Verder stelt het vervoer van gevaarlijke stoffen ook kostbare randvoorwaarden aan de infrastructuur of maakt het bepaalde technische oplossingen (zoals tunnels) in feite onmogelijk.

Bij beprijzing voor het weggebruik kan bovendien geen onderscheid worden gemaakt naar de producten die worden getransporteerd. Het doorberekenen van de gevolgen van openstellen van de corridor voor transport van gevaarlijke stoffen is niet realistisch. Positieve effecten treden op bij routes waarlangs geen vervoer van gevaarlijke stoffen meer plaatsvindt (de A16). In het kader van deze marktconsultatie zijn wij daarom uitgegaan van geen transport gevaarlijke stoffen op de A4-Zuid.

2.1.5 Conclusie

Op basis van onze verkenning naar de fysieke mogelijkheden en toekomstvastheid van onze oplossingen zijn wij voor de business case uitgegaan van de volgende drie varianten:

1. Variant 1 Basisvariant: A4-Zuid, tunnel onder de Oude Maas, tunnel onder het Spui, overkapping Hoogvliet en kunstwerken reeds ontworpen op 2x3 rijstroken.
2. Variant 2: Basisvariant plus knelpunten verbreden naar 2x3 rijstroken in 2020.
3. Variant 3: Variant 2 plus gehele A4-corridor verbreden naar 2x3 rijstroken in 2020.

2.2

Mogelijke scenario's voor gebruik van de corridor

Voor de analyse van de vervoerskundige aspecten van de corridor en de daaraan gekoppelde kansen en bedreigingen is het belangrijk onderscheid te maken tussen personen- en vrachtverkeer. Enerzijds omdat de reactie van personen- en vrachtverkeer op tolheffing verschilt, anderzijds omdat beide verkeersstromen van belang zijn voor mogelijke gebiedsontwikkeling. De Mainportcorridor Zuid bestaat in feite uit twee parallelle noord-zuidassen (de A4 en de A16). Denkend aan doorstroming kan een eventuele verdeling van personen- en vrachtverkeer over beide snelwegen in ogenschouw worden genomen. Voor de analyse van de corridor vanuit deze optiek zijn door ons de volgende twee hoofdscenario's gedefinieerd:

Scenario I Gedifferentieerde benadering A4 en A16

Vanuit de haven van Rotterdam gaat veel vrachtverkeer richting Antwerpse haven (en verder). De A4 zou voor dit vrachtverkeer de ideale as zijn, aangezien het de kortste verbinding is. Door het aantal op- en afritten op de A4 te minimaliseren wordt deze, gelet op doorstroming, ten opzichte van de A16 nog aantrekkelijker. (Wijzigen van het aantal afritten op de A16 is immers uitgesloten.) Het verkeer zo veel mogelijk functioneel scheiden – vrachtverkeer over de A4 en personenverkeer over de A16 – leidt tot optimale doorstroming. Deze differentiatie kan gestimuleerd worden met behulp van gedifferentieerde toltarieven.

Scenario II Gelijkwaardige benadering A4 en A16

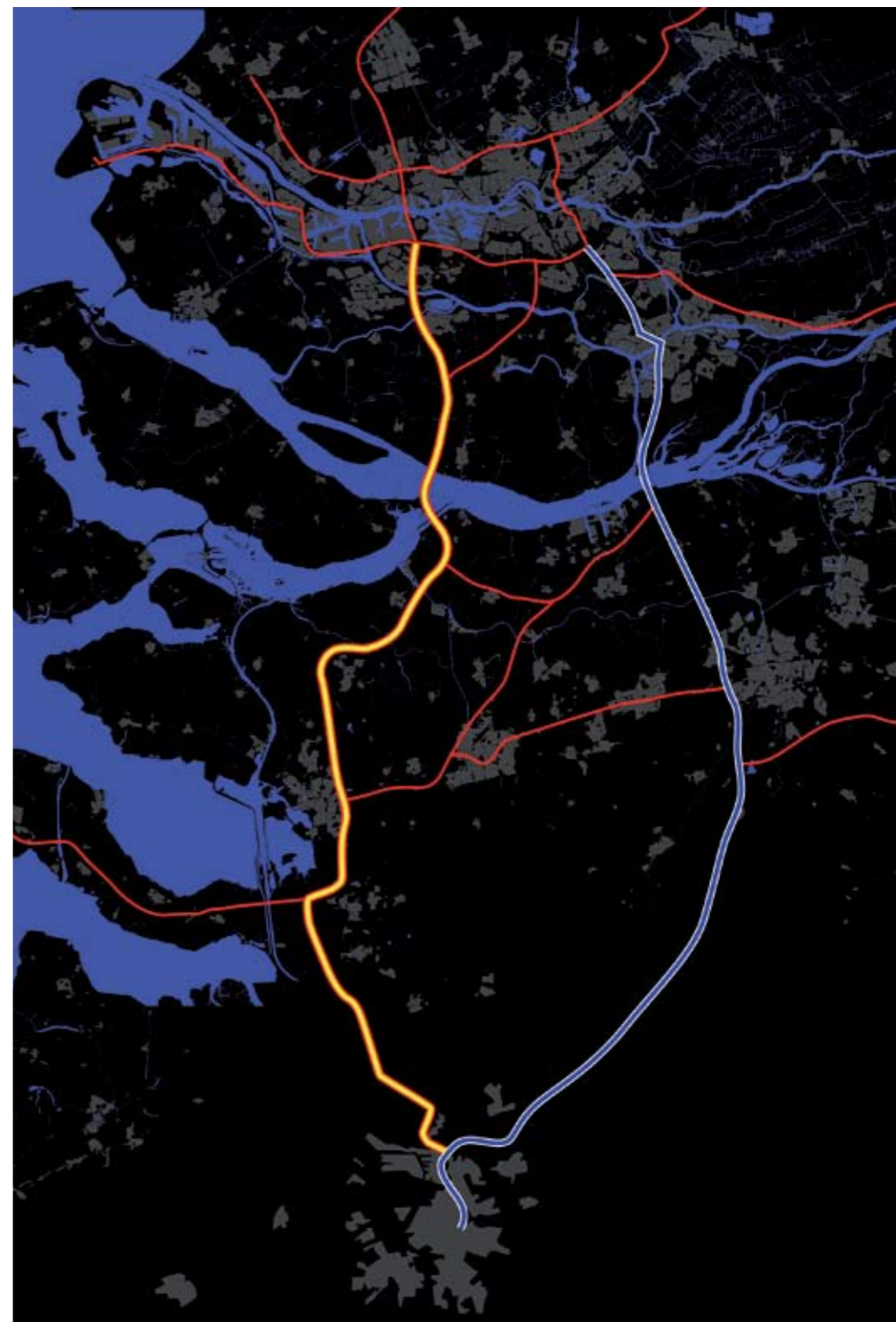
Vanuit de overweging dat beide snelwegen een vervoersvraag van zowel vracht- als personenverkeer oproepen wordt geen functioneel onderscheid gemaakt tussen beide snelwegen. Er zijn mogelijkheden voor het toepassen van (dynamisch) verkeersmanagement en variabele toltarieven om doorstroming te optimaliseren.

In de volgende twee paragrafen wordt de corridor geanalyseerd op aspecten van gebiedsontwikkeling en mobiliteit, waarbij beide scenario's worden belicht.

Figuur 3a:
scenario I



Figuur 3b:
scenario II



2.3

Scenario-uitwerking vanuit het oogpunt van gebiedsontwikkeling

2.3.1 De A4 in het Blauwe Hart

De A4, die Amsterdam met Rotterdam verbindt, is een route met een karakteristieke afwisseling van (hoog)stedelijke gebieden en open polderlandschappen. Tegelijkertijd voert de route langs zowel de economische dragers van Nederland als een van Nederlands meest waardevolle open gebieden, Het Groene Hart. Met zijn laagveenpolders vormt dit een te koesteren natuurruimte aan de A4 in Nederland.



Figuur 4:
Concept Blauwe- en Groene Hart

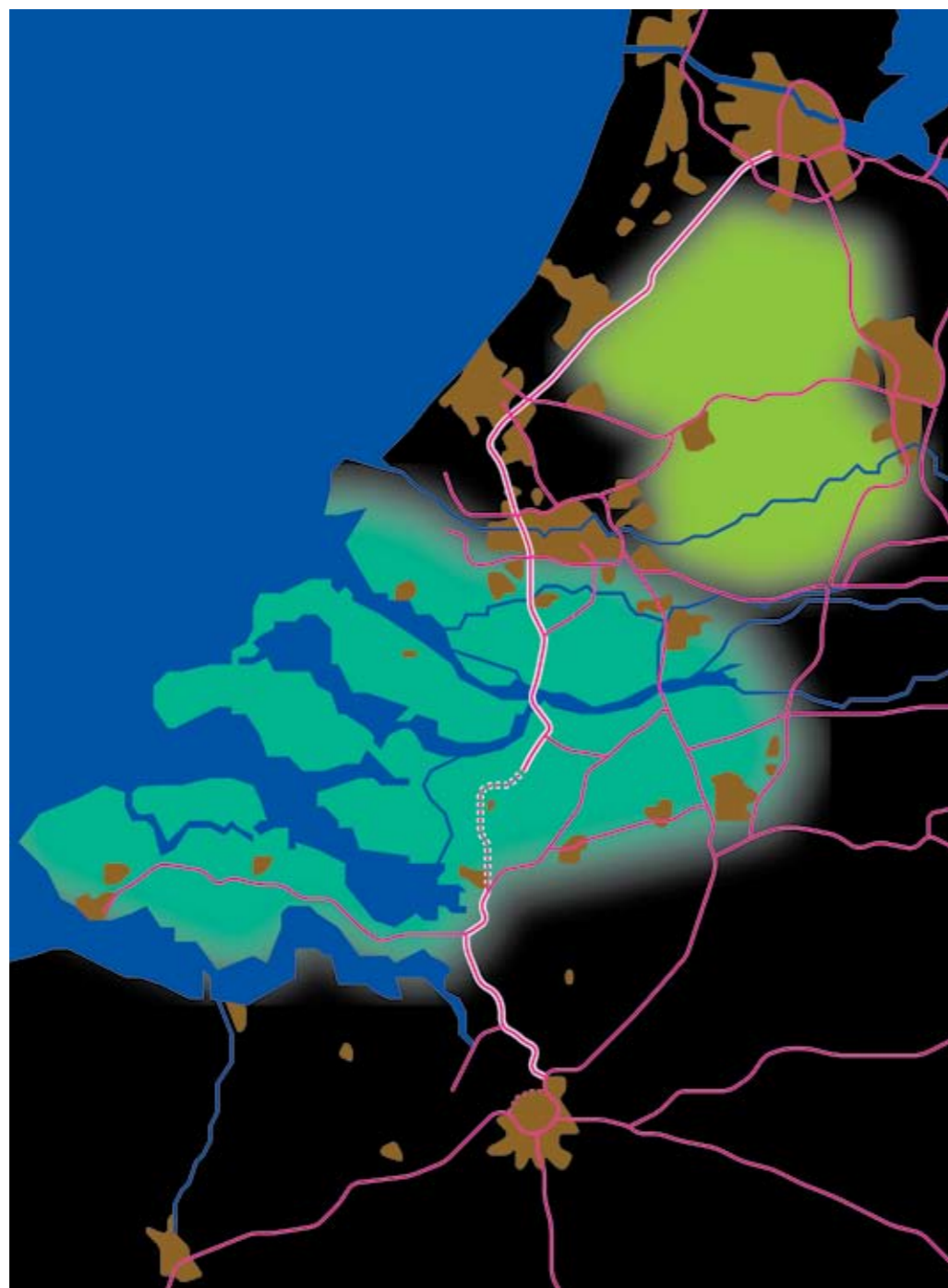
Aanleg van het zuidelijk deel van de A4 zorgt voor verbinding tussen de stedelijke regio's, de Randstad en de Vlaamse Ruit én maakt de directe verbinding tussen Rotterdam en Antwerpen mogelijk. Het landschap tussen Rotterdam en Antwerpen kenmerkt zich door de overgang van Brabants zand naar Zeeuwse klei, uitmondend in de Zeeuwse delta. Hier verenigen de landschappelijke kwaliteiten van de Hoeksche Waard, de Brabantse zeekeipolders (Brabantse delta) en de Zeeuwse delta zich. Delta Greenway definieert dit open waterrijke gebied als het Blauwe Hart van Nederland. Het Blauwe Hart wordt via de 'natte as' door het Groene Hart verbonden met het IJsselmeer.

Door de bewogen geschiedenis van het gebied, met verschillende overstromingen in de voorbije eeuwen, is tussen Bergen op Zoom en Rotterdam een landschap ontstaan met een volstrekt eigen identiteit. Naast de Biesbosch en brede rivieren betreft het een fijnmazig landschap met dorpen, kreken, dijken, bomenrijen, singels en vergezichten. Deze kwaliteiten zijn van grote waarde voor de gehele regio, waarvan de Hoeksche Waard met de status van Nationaal Landschap wordt beschermd.

Dit gebied is economisch grotendeels afhankelijk van akkerbouw, wat het kwetsbaar maakt voor verrommeling. Hierdoor is het gebied amper opgewassen tegen landschapsvreemde ontwikkelingen in de toekomst, zoals die nu al zichtbaar zijn in het noorden van de Hoeksche Waard.



Figuur 5:
Het Blauwe – en
Groene Hart



2.3.2 Doorstroming en gebiedsontwikkeling

De stedelijke netwerken Vlaamse Ruit en Randstad worden met de komst van de A4-Zuid dichtter bij elkaar gebracht. Het Blauwe Hart krijgt hierdoor een andere, gunstigere positionering ten opzichte van beide conglomerationen. De tijdsafstand vanuit het gebied tot de Randstad en met name de zuidvleugel wordt kleiner.

Met de A4-Zuid wordt een belangrijke vervoersas gerealiseerd, waaraan economische dragers vanuit het gebied kunnen worden toegevoegd. De havens van Antwerpen komen op een 'steenworp afstand' van de Rotterdamse te liggen, zodat de A4-Zuid een gezamenlijke positionering als 'mainport van West-Europa' aanzienlijk bevordert (en er onderdeel van wordt). Ook Zeeland zal hiervan kunnen profiteren.

De gewijzigde positionering van het gebied zal andere economische activiteiten aantrekken, wat tevens financiële middelen voor het gebied genereert. Daarmee ontstaan kansen voor verdere versterking en ontwikkeling van landschap, natuur en water.

Figuur 6:
Economische centra



2.3.3 Potenties voor landschapsversterking

De A4-Zuid komt in de het Blauwe Hart te liggen, een bijzonder landschap! Karakteristiek voor het landschap van de Delta zijn de rijen populieren en essen die de wegen en dijken omzomen. De lange singels aan de randen van boomgaarden accentueren de routes en creëren kamers binnen het overwegend open landschap. Om dit bijzondere landschap vanaf de snelweg te ervaren zal de A4-Zuid er zorgvuldig in worden ingepast.

Figuur 7:
Inpassing van de A4 in de
Hoeksche Waard

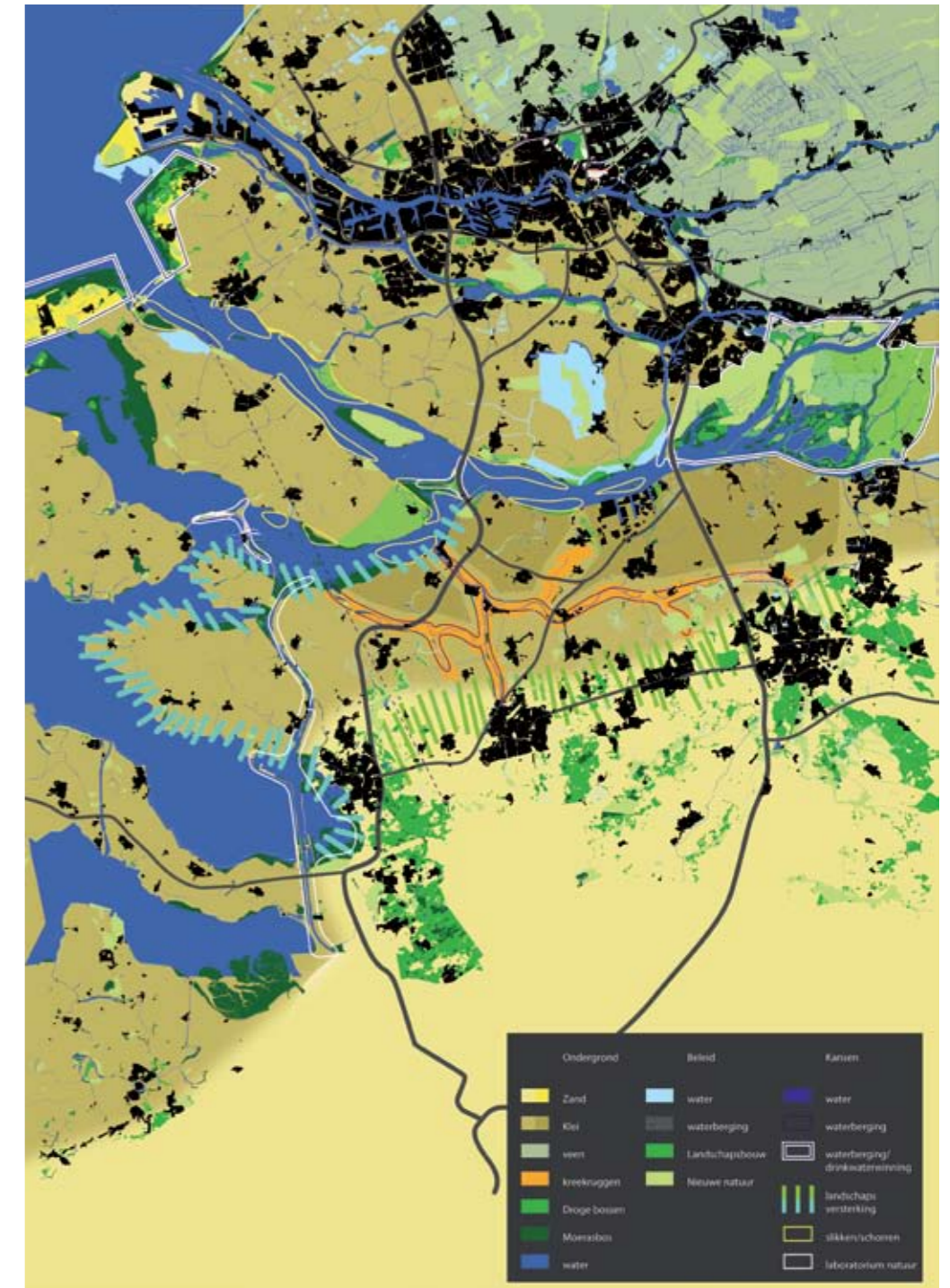


Figuur 8:
A4 Hoeksche Waard



In figuur 9 is het landschap van het gebied in beeld gebracht. De aanwezige elementen bieden aanknopingspunten voor landschap-, natuur- en waterontwikkeling.

Figuur 9:
Groen-blauwe
potentiekaart

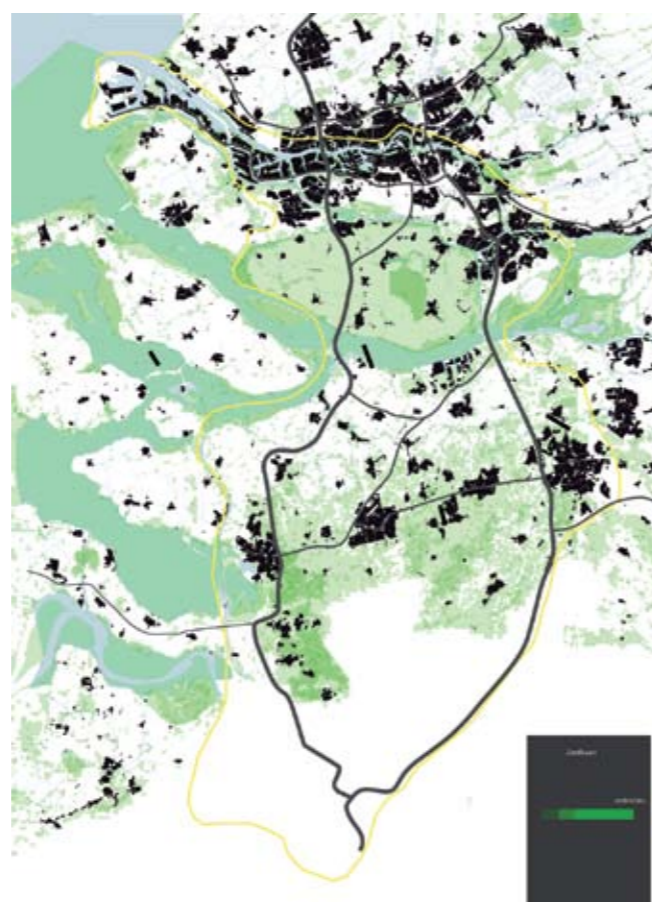


De A4-Zuid gaat op in het landschap door aanplant van bomen en accentuering (van het kruisen) van bestaande bomenrijen, kreken en dijken. Door het benadrukken van bomensingels en het versterken van oorspronkelijke zichtlijnen en structuren wordt het karakteristieke landschap met de aanleg van de A4-Zuid aangevuld en versterkt. Ook het uitgebreide krekensysteem vormt een landschappelijk kenmerkend element.

Het is van cultuurhistorische waarde voor het gebied en draagt tevens bij aan de waterbergingsopgave. Herstel en versterking (van de beleving) van het krekensysteem zal onderdeel zijn van de landschapsontwikkelingsopgave. Aan de A4-Zuid zullen parkeer- en bedrijvenlocaties landschappelijk worden ingepast. Als voorbeeldprojecten kunnen het Agro-Food-cluster bij Dinteloord en de Maintenance Valley nabij Woensdrecht dienen.

Om integrale gebiedsontwikkelingen in te bedden in het landschap van de delta zullen deze zich moeten voegen naar en aansluiten op de bestaande fijnmazige structuren. In figuur 10 staat de zeefkaart weergegeven, met daarop aangegeven waar ontwikkelingsmogelijkheden zijn uitgesloten vanwege fysieke omstandigheden, natuur- of cultuurwaarden.

Figuur 10:
Zeefkaart



Beantwoordend aan expliciete beeldkwaliteitseisen kunnen ontwikkelingen plaatsvinden aan randen van bestaande kernen of kunnen nieuwe kernen ontstaan. Door verschillende functies te combineren wordt de ruimtelijke kwaliteit verbeterd en de (economische) vitaliteit op locaties teruggebracht.

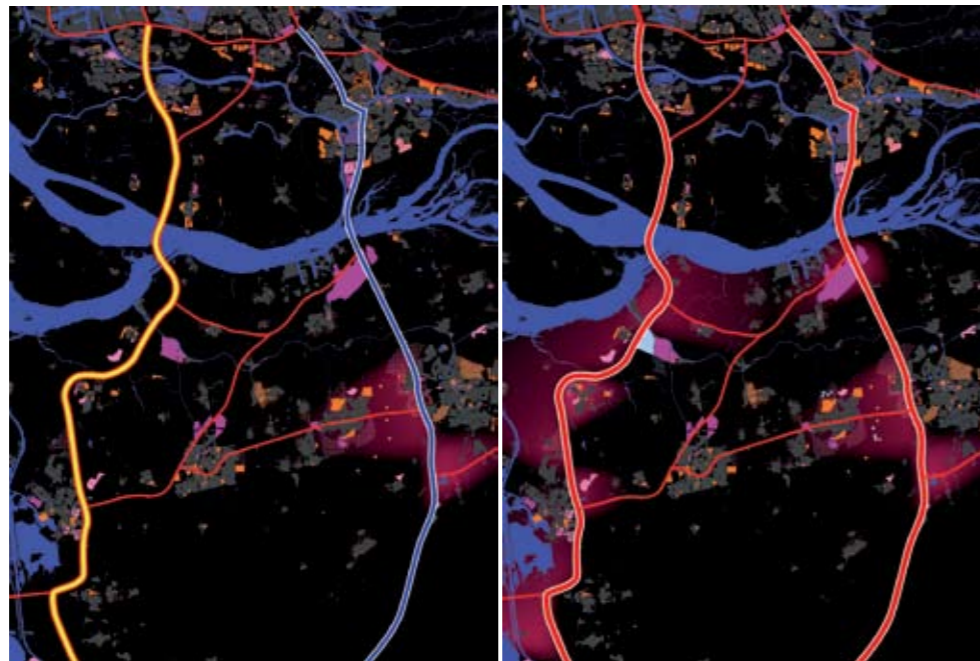


2.3.4 Potenties voor economische ontwikkeling

Voor de (gebieds)ontwikkelingspotentie in relatie tot de A4-Zuid tussen Rotterdam en Antwerpen zijn beide scenario's nader geanalyseerd. Voor de twee scenario's is ter bepaling van locaties waar wel of geen c.q. in meer of mindere mate sprake is van 'opwarming' door betere doorstroming, gebruikgemaakt van twee kennisbronnen: enerzijds van ervaring in gebiedsontwikkeling en inzicht in de grondmarkt, anderzijds van kaartmateriaal met beargumentatie, afkomstig van de website van het Ruimtelijk Plan Bureau. Mogelijke waardeestijging van gronden is in figuur 11a en figuur 11b vertaald naar 'hitte'. Hoe groter de potentiële waardeestijging van grond op een locatie kan zijn, hoe 'heter' de grond op die locatie wordt.

Figuur 11a:
Hittekaart scenario I

Figuur 11b:
Hittekaart scenario II



Scenario I Gedifferentieerd gebruik A4 en A16

Eventuele gebiedsontwikkelingen nabij beide routes zullen door dit scenario gelieerd zijn aan de verschillende vervoersstromen. In de nabijheid van de A4 zal vraag zijn naar gronden ten behoeve van logistieke functies voor vrachtverkeer; in de nabijheid van de A16 naar gronden ten behoeve van woningbouw voor woon(werk)verkeer. Deze vraag genereert grondwaardeestijging nabij beide noord-zuidroutes, waarbij de voornaamste grondwaardeestijging zal optreden op strategische woningbouwlocaties nabij de A16. Een indicatie van mogelijke locaties waar deze grondwaardeestijging zal plaatsvinden is weergegeven in figuur 2.2.4a.

Scenario II Gelijkwaardig gebruik A4 en A16

Zowel op de A4 als op de A16 zal door dit scenario sprake zijn van gemengde vervoersstromen. De vraag naar gronden waar ontwikkeling kan plaatsvinden zal hierdoor nabij beide wegen stijgen. Echter, door het openstellen van de A4 voor zowel goederen- als personenvervoer komt het Blauwe Hart als woonlocatie (met landelijk karakter én aan het water) dichterbij de Randstad te liggen. De potentie voor grondwaardeestijging in deze variant is weergegeven in figuur 2.2.4b.

Scenario II, waarin de A4 ook een wezenlijke functie voor het personenverkeer heeft, genereert meer grondwaardeestijging in het Blauwe Hart. Er is vanuit het oogpunt van gebiedsontwikkeling meer potentie voor woningbouw en ruimtelijke kwaliteitsverbetering. De potentiële aantrekkingskracht van de Zeeuwse en Zuid-Hollandse eilanden en West-Brabant zal hierdoor beter benut worden.

2.3.5 Conclusies

Vanuit het oogpunt van gebiedsontwikkeling is er een voorkeur voor scenario II: gelijkwaardig gebruik van A4 en A16. Dit genereert meer grondwaardeestijging in het Blauwe Hart en meer potentie voor woningbouw en ruimtelijke kwaliteitsverbetering.

2.4

Scenario-uitwerking vanuit het oogpunt van doorstroming verkeer

2.4.1 Kwaliteit in relatie tot tolheffing

Tolheffing biedt extra inkomsten die gebruikt kunnen worden om infrastructuur, zoals de A4-Zuid, eerder te realiseren. In dat geval geldt ook dat tolbetalers een 'tegenprestatie' verlangen (doorstroming, sneller en korter reizen). Ook zal die tegenprestatie zo veel meerwaarde moeten bevatten dat voldoende weggebruikers die meerwaarde verkiezen boven tolvrije alternatieven. Uitgangspunt is dat de reistijdwinst (of reistijdzekerheid) of reisafstandverkortung in geld uitgedrukt gelijk moet zijn aan of hoger dan de betaalde tol voor het berijden van de route.

Voor het nieuwe deel van de A4 in de Hoeksche Waard (Vaanplein-Klaaswaal) is er een directe relatie tussen tolheffing en het beschikbaar komen van de nieuwe snelweg; voor tolheffing op bestaande snelwegen is het bieden van meer kwaliteit nadrukkelijk van belang voor de acceptatie van tolheffing.

Anders Betalen voor Mobiliteit

Op termijn gaat een belasting per gereden kilometer (Kilometerheffing) het huidige stelsel van wegenbelasting en BPM vervangen. Dit 'Anders Betalen voor Mobiliteit' (ABvM) is het huidige standpunt van het kabinet. Realisatie van ABvM vereist technische aanpassingen aan onder meer voertuigen (OBU, On Board Unit). Tolheffingsystemen maken gebruik van deze technologie. Hierdoor zijn extra investeringen als tolpoorten niet langer noodzakelijk. De aanwezigheid van een dergelijke infrastructuur voor beprijzing hebben wij – net als PMZ – als uitgangspunt gehanteerd.

Figuur 12:
On Board Unit (OBU)



Tolheffing op de A4-Zuid zal dus slechts plaatsvinden in combinatie met ABvM en zal gebruikmaken van hetzelfde systeem. Het is niet zinvol om over eerdere tolheffing op de A4-Zuid na te denken, aangezien dit extra investeringen vergt en er op termijn sprake zal zijn van twee verschillende inningsystemen.

2.4.2 Mogelijkheden beide scenario's

Vrachtverkeer en personenverkeer

Vrachtverkeer en personenverkeer reageren verschillend op tolheffing. Het logische verband tussen doorstroming en een financiële vergoeding is voor vrachtverkeer erg duidelijk. Door lage marges in de transportwereld zoekt men kostenoptimalisatie. De rationele keuze voor de gunstigste optie is dan snel gemaakt. Men zal dus bereid zijn te betalen als reistijdwinst zeker is.

Gebruikers van personenvervoer zijn vaak minder zakelijk in hun beslissingen. Het woon-werkverkeer is vaak goed in staat om een inschatting te maken welke route aantrekkelijker is. Elke gereden kilometer kost de automobilist immers geld. Meer incidenteel verkeer daarentegen zal, vaak meer op emotionele dan op rationele gronden, blijven zoeken naar alternatieven. Tolheffing zal hier eerder (kunnen) afschrikken.

Omdat betere doorstroming door de A4-Zuid een grote positieve impact heeft op de gehele A4, is –rekening houdend met bovenstaande overwegingen– uitgegaan van tolheffing (in samenhang met goede doorstroming) op de gehele A4 voor alle voertuigen.

Ook is de mogelijkheid bekeken om additioneel tol te heffen op de A16. Vanuit verkeerskundig opzicht heeft dit alleen zin indien dynamische tariefstructuren kunnen worden toegepast (afhankelijk van de verkeersdruk) en dit effect sorteert op de verkeersvraag. Momenteel is het effect van dynamische tariefstelling nog te weinig onderzocht om deze conclusie te kunnen trekken.

Scenario's – Gedifferentieerd of gelijkwaardig gebruik A4 en A16

Uit oogpunt van mobiliteit –gegarandeerde doorstroming en verminderde kans op congestie– verdient het de voorkeur vracht- en personenverkeer te scheiden. In de mainportcorridor is dit uit te voeren door de A4 te positioneren als voorkeursroute voor vrachtverkeer en de A16 als voorkeursroute voor personenverkeer. Door gedifferentieerde tolheffing is dit technisch goed uitvoerbaar.

2.4.3 Additionele maatregelen voor doorstroming

Grensoverschrijdende informatie en verkeersmanagement

De Mainportcorridor Zuid heeft als natuurlijke begin- en eindpunten de havensteden Rotterdam en Antwerpen. Vanuit het zuiden splitst de corridor zich in België in twee wegen die doorlopen in de A16 en de A4 in Nederland. Vanuit het perspectief van verkeersmanagement is het cruciaal om de verkeerssituatie op dit deel van het Belgische wegennet te kennen, inclusief de informatie over de toe- en afvoerwegen. Dan kunnen weggebruikers worden geïnformeerd en kunnen zij inspelen op de verkeersvraag en eventuele incidenten op het Belgische wegennet. Grensoverschrijdende verkeersinformatie en verkeersmanagement zijn daarom voorwaarden voor goed beheer van de corridor.

Figuur 12:
Grensoverschrijdende
informatie- en verkeers-
management



Variabele minimum- en maximumsnelheden

Betere doorstroming is ook gebaat bij wegen die zijn uitgerust met DRIP's waarop maximum- en adviessnelheden kunnen worden weergegeven. Uit ervaring in o.a. Frankrijk blijkt dat hiermee een hogere doorstroming kan worden bereikt, doordat er meer voertuigen op een weg passen wanneer ze zoveel mogelijk met dezelfde snelheid rijden. Het bevorderen van constante (lagere) snelheden heeft ook aanzienlijke positieve effecten op de emissie van uitlaatgassen en daarmee op de luchtkwaliteit. Voorwaarde is wel dat er wordt gehandhaafd op de opgelegde maximumsnelheid.

Doelgroepstrook

Uitvoering van delen van de A4 (en op termijn van de gehele A4) als 2x3 rijstroken biedt de mogelijkheid tot het aanwijzen van doelgroepstroken. Met dynamisch verkeersmanagement kan het gebruik van deze stroken variabel ingesteld worden, bijvoorbeeld specifiek voor vrachtverkeer of een congestievrije strook (alleen te gebruiken tegen betaling van een hoger toltarief).

In plaats van 2x3 rijstroken kan men ook 3x2 rijstroken met doelgroepstrook definiëren: een 2x2 rijweg met in het midden een 2x1 rijweg slechts voor vrachtverkeer. Deze 2x1 rijweg kent geen afslagen en is speciaal bedoeld voor vrachtverkeer tussen Rotterdam en Antwerpen. In de spits kan deze middenstrook ook worden toegewezen aan verkeer in een bepaalde richting. Met een variabele middenberm kan worden gevarieerd tussen verschillende verkeersmodellen (2x3 en 3x2), afhankelijk van het verkeersaanbod.

Figuur 13:
Doelgroepenstrook



Incident management

Binnen enkele jaren na openstelling zal de A4 een hoge intensiteit/capaciteitverhouding kennen. Op drukbereden wegen leidt elke afwijking van de normale situatie vrijwel direct tot congestie door incidenten zoals ongevallen, pech, verloren lading. Het is daarom cruciaal om de gevolgen van een incident zo veel mogelijk te beperken (en de weg zo snel mogelijk weer vrij te maken, kijkersfiles te voorkomen en het verkeer om te leiden).

Ten behoeve van incident management kan aan de volgende maatregelen worden gedacht:

- Afhandeling van incidenten onder verantwoordelijkheid van de concessiehouder laten plaatsvinden. Deze heeft baat bij een goede doorstroming op de A4 en zal zorg dragen voor een snelle en efficiënte afhandeling van incidenten.
- SLA's met sleepbedrijven afsluiten.
- Elke locatie eenvoudig bereikbaar maken, zodat voertuigen snel van de rijbaan kunnen worden verwijderd.
- Voor het omleiden van het verkeer zullen op standaardroutes zoals via de A59, A17, A58, N262 of N217 vaste borden met omleidingsmogelijkheden worden geplaatst.
- Omleidingsinformatie kan worden aangeboden via radio, TMC en mobiele panelen.
- Met behulp van signaalgevers kan een route worden aangegeven of bijvoorbeeld een rijstrook worden afgekruist c.q. een vluchtstrook worden geopend wanneer de hulpdiensten reeds ter plaatse zijn.

Cruciaal voor deze manier van werken is een nauwe samenwerking tussen de verkeersmanager, informatieserviceproviders en hulpdiensten, in het bijzonder de verkeerspolitie.

2.4.4 Potenties voor extra voorzieningen

Dedicated truckstop area

Naast de uit te geven concessies voor tankstations langs de A4-corridor is een concessie voor een 'dedicated truckstop' interessant voor met name extra kwaliteit voor de weggebruiker. Een truckstop aan de A4 maakt deze route extra aantrekkelijk als doorgaande route voor vrachtverkeer. Een groot terrein met voldoende parkeergelegenheid, bewaking – hekwerk, camera's, private surveillance – en faciliteiten biedt meerwaarde. De A4 ter hoogte van de Belgisch-Nederlands grens (nabij Hoogerheide) is hiervoor een geschikte plek. Bijkomend voordeel van deze locatie is dat in geval van verschillende tolsystemen voor vrachtverkeer in Nederland en België – deze situatie is zeker niet ondenkbaar – men aan de grens een verkoop-/aanmeldpunt voor tolvignetten/-kaarten moet hebben.

Figuur 14:
Gebiedsontwikkeling
transportknoop



Het idee van een grote gecentraliseerde dedicated truckstop in plaats van een wirwar van tankstations sluit ook aan bij de filosofie van Delta Greenway: beperken van het aantal afslagen om de doorstroming te garanderen en zo mogelijk centralisatie van faciliteiten/industrieterreinen om verrommeling tegen te gaan.

Integrale kabel- en leidingentunnel (ILT)

Langs de A4 kan een integrale kabel- en leidingentunnel worden aangelegd. De ruimte hierin wordt verhuurd aan exploitanten van glasvezelnetwerken en elektriciteit en aan transporteurs van vloeistoffen en gassen.

2.4.5 Conclusie

1. Uitvoering van delen van de A4 (en op termijn van de gehele A4) als 2x3 rijstroken biedt de mogelijkheid tot het aanwijzen van doelgroepstroken. Met dynamisch verkeersmanagement kan het gebruik van deze stroken variabel ingesteld worden, bijvoorbeeld specifiek voor vrachtverkeer of een congestievrije strook.
2. Grensoverschrijdende – België – verkeersinformatie en verkeersmanagement zijn voorwaarden voor goed beheer van de corridor.
3. Er moet gebruik gemaakt worden van variabele toltarieven en gedifferentieerde toltarieven voor personen- en vrachtverkeer. Tolheffing zal slechts gebeuren in combinatie met (het landelijk uit te rollen systeem) Anders Betalen voor Mobiliteit, zodat geen extra investeringen noodzakelijk zijn.
4. Incidentmanagement onder verantwoordelijkheid van de concessiehouder biedt een positieve bijdrage aan de doorstroming.



2.5

Voorkeursscenario voor de corridor

Als de twee voorgaande analyses naast elkaar worden gelegd, leidt dit tot twee op het eerste gezicht tegenstrijdige conclusies:

- Vanuit het oogpunt van de potentie voor gebiedsontwikkeling heeft scenario II de voorkeur.
- Vanuit het oogpunt van doorstroming lijkt scenario I de voorkeur te hebben, omdat daarmee een optimale doorstroming kan worden bereikt.

Er zijn echter een aantal argumenten te noemen, waarom scenario II toch als aantrekkelijkere optie kan worden gezien:

- De potentie van gebiedsontwikkeling zien wij als een van de belangrijkste voordelen van deze corridoraanpak. De kansen hiervoor liggen echter vooral bij een (aantrekkelijke) A4; de A16 biedt nauwelijks nog kansen. Het benoemen van de A4 als pure vrachtroute heft deze potentie goeddeels op.
- De mogelijkheid om vracht- en personenverkeer goed te scheiden (door het creëren van een speciale rijstrook voor vrachtverkeer) is pas echt haalbaar in het geval van 2x3 rijstroken. Hier zal in eerste instantie echter nog geen sprake van zijn.
- Gelet op de huidige bedrijvigheid in de regio (o.a. rond Breda en Moerdijk) zullen er ook vrachtstromen over de A16 blijven bestaan. Het vrachtverkeer tussen Rotterdam en Antwerpen is slechts een gedeelte van al het (vracht-)verkeer in de corridor. Het is dus reëler om toch uit te gaan van een gemengd gebruik van beide snelwegen. Scenario II kan derhalve als betrouwbaarder worden beschouwd.

Om bovengenoemde redenen is scenario II door ons gekozen als voorkeursscenario en als uitgangspunt voor onze business case

2.5.1 Varianten voor tolheffing

Binnen dit scenario II zijn weer de volgende variabelen aanwezig met betrekking tot het optimaliseren van de business case:

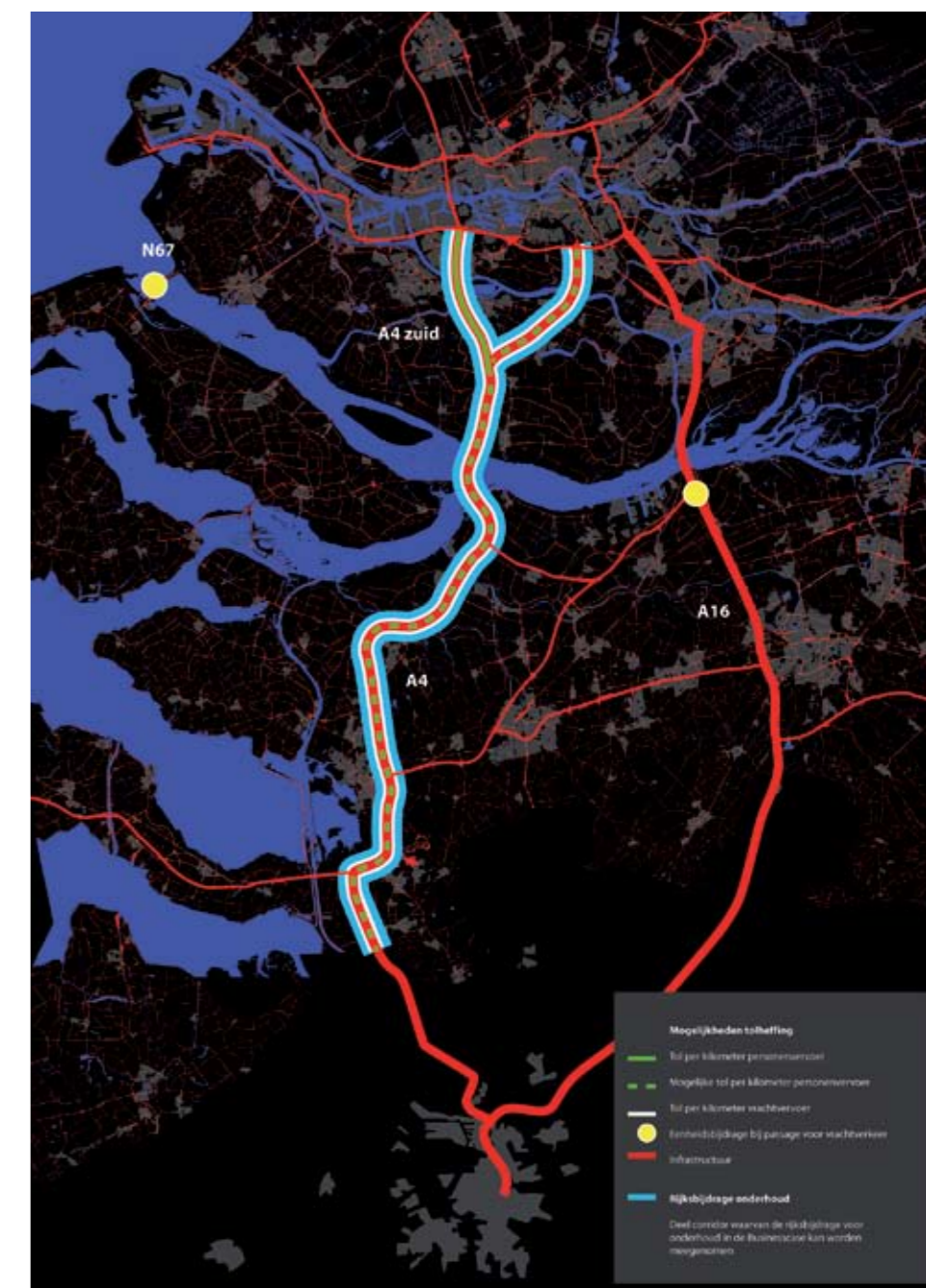
- Tolheffing voor personen- en vrachtverkeer.
- Tolheffing voor alleen vrachtverkeer.
- Tolheffing via een bedrag per kilometer over een bepaald traject.
- Tolheffing via een eenheidsbijdrage bij passage van een bepaald punt.

Voor de business case is tolheffing een van de belangrijkste inkomstenbronnen. Maar het is nadrukkelijk niet het oogmerk van Delta Greenway simpelweg tol te heffen teneinde inkomsten te genereren. Tegenover te betalen tol moet een tegenprestatie staan in de vorm van bijvoorbeeld doorstroming of kwaliteit van de corridor. Vandaar dat wij in eerste instantie uitgaan van alleen tolheffing op de A4-Zuid, dan wel uitbreiding daarvan naar de gehele A4-corridor. Tolheffing is hier namelijk gerechtvaardigd door de kwaliteit die Delta Greenway aan de corridor kan toevoegen. Op de bestaande A16 heeft de concessiehouder minder invloed. Ook gelet op het draagvlak voor een dergelijk project (en voor tolheffing in het algemeen) is het aan te bevelen niet in één keer over de gehele corridor tol te gaan heffen maar dit in eerste instantie te beperken tot de A4.

Gelet op het sturende karakter zal men de tolheffing echter wel moeten afstemmen over de gehele corridor (dus A4 én A16) om een evenwichtige verdeling van verkeersstromen over de A4 en de A16 te garanderen. Met betrekking tot tolheffing hebben wij de volgende uitgangspunten gedefinieerd:

- Over de A4-Zuid wordt tol geheven (per kilometer) voor zowel personen- als vrachtverkeer.
- Over de gehele A4-corridor (A4-Zuid, A4 en A29) wordt tol geheven voor in ieder geval vrachtverkeer. Afhankelijk van de uitkomsten van de business case wordt eventueel ook tol geheven voor personenverkeer.
- Om in ieder geval het vrachtverkeer goed te kunnen sturen wordt ook tol geheven voor vrachtverkeer op de A16 en de N57. Dit zal echter gebeuren door een eenheidsbijdrage bij passage van een bepaald punt.

Figuur 15:
Uitgangspunten business case:
Rijksbijdrage voor onderhoud en mogelijkheden voor tolheffing



2.6

Indicatie programma en kansenkaarten

Een A4 met een ruimtelijk-functionele scope, zoals Delta Greenway voorstelt, maakt in de periode 2010–2030 de weg vrij voor een aantal gebiedsontwikkelingsprojecten (al dan niet samenhangend in een projectenvelop). In de loop van de tijd is het mogelijk een tweede tranche van projecten voor gebiedsontwikkelingen te bepalen voor de periode na 2030. Gebiedsontwikkelingsprojecten dienen in nauw overleg tussen betrokken publieke en private partijen te worden gedefinieerd. In het kader van deze marktconsultatie wordt een indicatie gegeven van mogelijke projecten, waarbij de ideeën uit de publieke consultatie zijn betrokken. Van zuid naar noord:

Dedicated truckstop bij Hoogerheide

Er is een markt voor een kwalitatief goed servicestation, in het bijzonder voor vrachtvervoerders: een tankstation gecombineerd met wegrestaurant, bewaakte parkeermogelijkheid voor vrachtwagens en specifieke voorzieningen voor chauffeurs (douches e.d.), eventueel met mogelijkheden voor overnachtingen. Voorbeelden van dergelijke servicestations vindt men aan de Franse autoroutes. Net ten noorden van de grens met België is hiervoor een goede locatie, mogelijk in combinatie met landschappelijke versterking van de overgang naar de Brabantse zandwal. Wellicht kan met Maintenance Valley een projectenvelop worden gedefinieerd.

Logistiek bedrijventerrein

Een A4 waar veel vrachtverkeer tussen Rotterdam en Antwerpen gebruik van maakt, is potentieel interessant voor logistieke bedrijvigheid; met name waar de A4 vaarroutes kruist of er parallel aan loopt – bijvoorbeeld omgeving Halsteren of omgeving Hoogerheide – zou mogelijkheden kunnen bieden voor een multimodaal logistiek bedrijventerrein. Eén of enkele terreinen, met een gezamenlijke grootte van 100 tot 250 ha. achten wij voor de periode tot 2030 realistisch. Een dergelijk bedrijventerrein zal een impuls geven aan herstructurering van oude bedrijventerreinen in woongebieden langs de A4 (of andere snelwegen in de mainportcorridor). Een nieuw bedrijventerrein schept de gelegenheid om verouderde kleinere bedrijventerreinen op verschillende locaties op te heffen en te herontwikkelen (waaronder in dit geval ook het 'teruggeven aan de natuur' wordt verstaan).

Wonen en landschapontwikkeling in de Brabantse delta

De Brabantse delta komt met de A4 op snel bereisbare afstand (van de zuidvleugel) van de Randstad te liggen. Bergen op Zoom en Steenbergen anticiperen hier reeds op met geplande woningbouw. Deze situatie en de vraag vanuit de zuidvleugel naar landelijk wonen maken een woonontwikkeling in combinatie met landschapontwikkeling aantrekkelijk. Gedacht wordt aan uitbreiding van kleine kernen (waardoor het voorzieningenniveau op peil kan blijven of komen) en wellicht één of enkele nieuwe dorpen. Tot de mogelijkheden behoort ook het versterken en benadrukken van het krekensysteem, aanleg van bos en natuurgebieden, recreatievoorzieningen, bomenrijen langs wegen en dijken, etc.

Figuur 16:
Gebiedsontwikkeling
Dinteloord



Er is marktpotentie – passend bij het kenmerkende landschap van dit gebied – voor circa 10.000 woningen. In een periode van zo'n 20 jaar kunnen deze worden ontwikkeld in combinatie met de aanleg van 1.000 tot 1.500 ha. landschap, natuur en recreatie. Het gebied behoudt hierbij zijn landelijke karakter (met minder dan 10% bebouwd oppervlak). Hoewel de verschijningsvorm volstrekt anders zal zijn, is dit programmatisch vergelijkbaar met bijvoorbeeld Meerstad Groningen. De realisering van Waterwijk Steenbergen en het noodzakelijke aquaduct, de ontwikkeling van het Agro-Foodcluster Dinteloord, de ontsluiting van Dintelmond en woningbouw/landschapontwikkeling lenen zich bij uitstek voor uitwerking in een integrale gebiedsenvelop.

Gebiedsontwikkeling in de Hoeksche Waard?

Wat geldt voor de Brabantse delta geldt ook voor de Hoeksche Waard. Er zijn potenties voor dorps en landelijk wonen, specifieke bedrijvigheid – Oud Beijerland en Binnenmaas zijn in de publieke marktverkenning genoemd – met aanzienlijke landschapontwikkeling en mogelijk maatregelen m.b.t. de onderliggende infrastructuur (N217). Inhoudelijk valt hier veel voor te zeggen, omdat de verrommeling van het landschap hier – zeker in het noordelijk deel van de Hoeksche Waard – al manifest is. Het is echter de vraag in hoeverre een dergelijke integrale benadering haalbaar is binnen de status van nationaal landschap van de Hoeksche Waard. Uiteraard respecteert het consortium deze status en daarom zijn geen ontwikkelingen in de Hoeksche Waard voorzien.

Ruimtelijke afronding Hoogvliet, Albrandswaard, Spijkenisse

Uit de publieke consultatie komt ruimtelijke afronding van deze aan de A4 liggende kernen naar voren wanneer duidelijkheid ontstaat over het doorgaan en het tracé van de A4. Mogelijk kan woningbouw of een extra afslag op de A4 hier bijdragen aan een goede inpassing van de weg. De omvang zal echter bescheiden zijn. Het loont daarbij de moeite te bezien of een deel van het tracé van de A4 tussen Hoogvliet en Rhooen kan worden bebouwd op een langer doorlopende tunnelbak. De hiermee te boeken ruimtelijke kwaliteitswinst is aanzienlijk, ook al worden de kosten van een langere tunnelbak onvoldoende door opbrengspotenties gedekt.

Figuur 17:
Gebiedsontwikkeling
Hoogvliet



Noordoosttangente Roosendaal, oeververbindingen Haringvliet en Hollandsch Diep, industrieterrein Moerdijk, N3/A16 Kiltunnel, bedrijventerrein Barendrecht + verbetering doorstroming A29.

De oeververbinding Haringvliet is opgenomen bij de knelpunten op middellange termijn (zie 2.1.2). De overige projecten vallen buiten de directe scope zoals Delta Greenway die nu heeft benoemd. Bij de projectdefinitie is het al dan niet realiseren van deze projecten onafhankelijk van de A4. Om die reden zijn de projecten niet bij de business case betrokken. Dat laat de mogelijke meerwaarde van deze projecten vanzelfsprekend onverlet.

2.6.1 Conclusie

Doorstroming op de A4 biedt kansen voor gebiedsontwikkeling. Daarbij wordt in de komende 20 jaar ingezet op ruimtelijke kwaliteit (1.000 à 1.500 ha landschapontwikkeling) en economische ontwikkelingen zoals een dedicated truckstop, logistieke bedrijvigheid en 10.000 à 12.000 woningen.

2.7 Milieugebruiks- ruimte

Naast de bereikbaarheid in de delta zijn voor Delta Greenway de leefbaarheid en de leefomgeving onlosmakelijk verbonden met de A4. Het begrip milieugebruiksruimte kan worden gebruikt om de relatie tussen die aspecten te beoordelen.

Leefomgeving en de leefbaarheid ter plaatse

De omgeving van de A4 kan op twee manieren gebruikt worden:

- Als uitzicht vanaf de snelweg, waarbij de omgeving bij de A4 betrokken moet worden.
- Als leefomgeving waarbij de invloed van de A4 beperkt moet blijven.

Het is belangrijk het zicht op de open landschappen ook voor de toekomst veilig te stellen. Dit komt de beleving vanaf de weg ten goede, maar voornamelijk is dat het bijdraagt aan het behoud van de landschappelijke kwaliteiten van de gebieden zelf en als middel fungeert om de stedelijke expansie te begrenzen. De panorama's waar rekening mee moet worden gehouden, zijn genoemd in paragraaf 2.2. Door de verschillende elementen meer zichtbaar in het landschap te zetten ontstaat een mooiere omgeving voor de automobilist en openen zich nieuwe mogelijkheden voor recreatie, educatie, natuurontwikkeling en waterberging. De natuur zal waar mogelijk versterkt moeten worden. Het clusteren van bedrijventerreinen (inclusief herstructurering) zorgt voor concentratie daarvan en biedt dus meer ruimte voor natuur en open landschap. Zo wordt landschapsverrommeling een halt toegeeroepen. De ligging in de delta impliceert een waterrijke omgeving. Het water kan de ruimte krijgen, maar ook worden gecombineerd met onze leefomgeving. Te denken valt aan natuurontwikkeling, wonen aan/op het water, aan recreatie en aan water dat in de openbare ruimte wordt verwerkt (beekjes, kreken, stadswater met fontein, etc.). Het nadrukkelijke doel van Delta Greenway om de natuur te versterken biedt letterlijk milieugebruiksruimte.

In het stedelijk weefsel is het van belang de stedelijke dwarsverbindingen en de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren. Daarnaast is de beschikbare, vaak dure grond voor bebouwing, wegen en parken beter te benutten door dubbel gebruik. Hier valt te denken aan tunnels, bruggen, viaducten en het combineren van wonen, werken en parkeren. Ook gaat het om de wijze waarop steden zich aan de snelweg presenteren. Met behulp van o.a. zichtlocaties, groene geluidsschermen en/of bebouwing over de snelweg wordt de beleving verbeterd en de ruimte optimaal benut.

Milieu

De milieuaspecten die tijdens het gebruik van de A4 de meeste invloed hebben op de directe leefomgeving zijn luchtkwaliteit, geluidbelasting, externe veiligheid en de emissie van CO₂. Hoe kan ervoor worden gezorgd dat de ecologische voetafdruk die we veroorzaken zo klein mogelijk blijft?

Het voorkomen van stagnatie, zelfs garanderen van doorstroming, geeft al een beperking van de CO₂-, fijnstof- en geluidbelasting. Door de aanleg van groengebieden, onder andere langs de wegen –Delta Greenway– wordt de milieubelasting gereduceerd. Waar nodig worden geluidsschermen toegepast. In tunnels en viaducten kunnen voorzieningen worden aangebracht om hinderlijke effecten te beperken.

Een belangrijk en doeltreffend middel ter vermindering van CO₂-uitstoot is een emissiehandelssysteem. Emissiehandel lijkt een kosteneffectief instrument om de uitstoot van CO₂, die toe te schrijven is aan de corridor, in de hand te houden. Het biedt de kans kosteneffectieve maatregelen terug te verdienen door het verkopen van een overschot aan rechten. (In Europa is inmiddels een aantal jaren ervaring met een CO₂-emissiehandelssysteem [EU-ETS] voor industriële stationaire bronnen.)

Bij toepassing van een emissiehandelssysteem is het van belang de systeemgrens scherp af te bakenen en emissies goed te monitoren. Dit is uitvoerbaar door een combinatie met tolpoorten, zodat het aantal voertuigkilometers (van verschillende modaliteiten) kan worden gerelateerd aan de specifieke emissie (g CO₂ → per km). Om binnen de milieugebruiksruimte te blijven kan de exploitant ervoor zorgen dat de meest vervuilende auto's tegen een hoger tarief over de A4 rijden. Met de meeropbrengst kan gebruikruimte worden gekocht.

Juridisch kader

De afbakening van milieugebruiksruimte als methode om de footprint van ingrepen vooraf te kunnen bepalen is interessant, maar stuit op juridische bezwaren. De wet Stad en Milieu biedt geen wettelijk kader voor het werken met een milieugebruiksruimte.

Wordt met milieugebruiksruimte bedoeld dat er tussen de verschillende aspecten en wijzen waarop met de norm wordt omgegaan, kan worden gevarieerd – een milieuverevening – dan zal die een stevige juridische verankering dienen te krijgen, al was het maar vanwege de koppeling tussen de wet Ruimtelijke Ordening en de milieuwetgeving.

Wij stellen voor dat de concessiemaatschappij samen met de overheden een onderzoek instelt naar de wijze waarop de milieugebruiksruimte praktisch uitvoerbaar en met meerwaarde voor het milieu en de planvorming kan worden ingezet.

Tot slot

In het artikel 'Urgenda, maak van Nederland een duurzame proeftuin' (NRC Handelsblad, 14-15 juli 2007) worden enkele stappen voorgesteld om van Nederland een duurzame proeftuin te maken. Een van die stappen is 'Het starten van vijf "icoonprojecten", grootschalige duurzaamheidsexperimenten. Projecten op redelijk grote schaal met een landelijke uitstraling en een voorbeeldfunctie'.

Laten we van de A4 een staaltje vernuft maken op het gebied van duurzaamheid. Een echte groene delta: Delta Greenway!

Conclusie

1. De aanpak van Delta Greenway biedt uitstekende mogelijkheden om de milieugebruiksruimte – in letterlijke zin – optimaal te benutten.
2. Een goede juridische inbedding is noodzakelijk.
3. Wij stellen voor dat de concessiemaatschappij samen met de overheden een proef start om te onderzoeken hoe de milieugebruiksruimte praktisch kan worden ingezet, met meerwaarde voor het milieu en de kwaliteit van de planvorming



FINANCIELE SCOPE

3. financiële scope

3.1 Opzet financieel model

Om een uitspraak te kunnen doen over de haalbaarheid van de business case hebben wij een financieel model ontwikkeld dat diverse scenario's op flexibele wijze kan doorrekenen. In hoofdlijnen bestaat het model uit vier secties: inputgegevens, kosten en uitgaven, inkomsten en cashflows, netto-contante-waardeberekening.

De inputgegevens worden gevormd door de tijdstippen waarop de bouw van de A4-Zuid begonnen en opgeleverd wordt, de begin- en einddatum van de concessie, peiljaren voor de inflatie en verdiscontering, de discountvoet en ten slotte de toltarieven (opgesplitst in A4-Zuid en overige wegen, alsmede in vracht- en personenvervoer). Deze kunnen als variabelen ingegeven worden. Daarnaast zijn er (vaste) gegevens opgenomen zoals kilometers snelweg voor de diverse baanvakken en verkeersprognoses zoals aangeleverd door PMZ.

De kosten en uitgaven zijn onderverdeeld in vier rubrieken, te weten:

- (majeure) investeringen (bouw van de A4-Zuid en randvoorwaarden om de concessie uit te kunnen voeren, waaronder een dynamisch verkeersmanagementsysteem);
- onderhoudskosten voor de infrastructuur die in het scenario binnen de scope van de concessie vallen;
- additionele investeringen (kanskaarten en projecten die Delta Greenway heeft geïdentificeerd als waardevolle bijdragen aan de business case);
- financiële verplichtingen (aflossing en rente van de leningen, aangetrokken ter financiering van de investeringen).

De inkomsten zijn onderverdeeld in drie rubrieken, te weten:

- rijksbijdrage aan het onderhoud voor de infrastructuur die in het scenario binnen de scope van de concessie valt;
- tolinkomsten, gesplitst naar vracht- en personenverkeer over diverse wegvakken;
- inkomsten uit de additionele investeringen (kanskaarten en projecten die Delta Greenway heeft geïdentificeerd als waardevolle bijdragen aan de business case).

De tolinkomsten en inkomsten uit Rijksbijdragen zijn reeds grafisch weergegeven Figuur 15.

Ten slotte wordt in de sectie Cashflows per jaar bepaald hoeveel er netto wordt geïncasseerd, inclusief ontvangen gelden uit hoofde van de aan te trekken financiering. Dit bedrag wordt vervolgens contant gemaakt en leidt na sommatie van alle jaren tot een netto contante waarde. Deze wordt gebruikt om de scenario's onderling te vergelijken en om een uitspraak te kunnen doen of een subproject dan wel de gehele business case economisch haalbaar is.

In het financiële model worden verschillende aannames gemaakt in de diverse scenario's. Inflatie (2% per jaar, peiljaar 2003) en toename in de verkeersstromen zijn conform opgave van PMZ gemodelleerd, maar kunnen eenvoudig aangepast worden voor alternatieve scenario's. Investerings- en uitgaven die over meerdere jaren lopen, worden gefinancierd met een bancaire lening. Verder zijn belastingen (Vpb, BTW) buiten beschouwing gelaten.

3.2

Business case

3.2 Business case

Voor de business case is zoals eerder vermeld in hoofdstuk 2.1.5 uitgegaan van de volgende drie varianten:

1. **Variante 1 Basisvariant:** A4-Zuid, tunnel onder de Oude Maas, tunnel onder het Spui, overkapping Hoogvliet en kunstwerken reeds ontworpen op 2x3 rijstroken.
2. **Variante 2:** Basisvariant plus knelpunten verbreden naar 2x3 rijstroken in 2020.
3. **Variante 3:** Variante 2 plus gehele A4-corridor verbreden naar 2x3 rijstroken in 2020.

Bij alle varianten wordt tol geheven op de A4-Zuid (vrachtverkeer € 0,30 / km, personenverkeer € 0,10 / km). Daarnaast wordt voor vrachtverkeer op de A4/A29-corridor € 0,06 / km geheven, op de A16 € 9,00 per passage, en op de N57 € 14,00 per passage.

Variante 1 Basisvariant

Zoals gevraagd door PMZ is bij onderstaande business case uitgegaan van een A4-Zuid met 2x2 rijstroken (en kunstwerken 2x3 rijstroken); daarbij zijn inbegrepen mogelijkheden voor gebiedsontwikkeling en (management)maatregelen voor een betere doorstroming.

De aanvang en oplevering van de A4-Zuid is gemodelleerd conform de opgave van PMZ (5 jaar bouw, 2015 t.m. 2019). De inschatting van de bouwkosten a € 1,3 miljard is door ons consortium nagerekend en wordt realistisch geacht. In het model worden de kosten met een bancaire lening gefinancierd, waarbij aangenomen wordt dat de bouwrente (5,5%) gekapitaliseerd wordt in de hoofdsom, leidend tot een bedrag van € 1,9 miljard. In de jaren vanaf 2020 tot en met het einde van de concessie, zoals voorzien in het door te rekenen scenario, wordt de bijbehorende lening afgelost via een annuïteitenschema.

In 2010 is in alle scenario's een bedrag van 50 miljoen euro (prijsspeil 2007) aangenomen voor het dynamisch verkeersmanagementsysteem dat het verkeer in de corridor in goede banen moet leiden. Deze investering wordt eveneens bancair gefinancierd, en afgelost in 30 jaar vanaf 2011. De rente en aflossing volgen een annuïteitenschema, waarvan de cashflow uit de tolopbrengsten van het betreffende scenario komt. Deze investering kan dus alleen terugbetaald worden als er al vanaf 2011 tol geheven wordt op (bepaalde) wegen binnen de corridor. Een andere, onwenselijke, optie is pas te investeren in het dynamisch verkeersmanagementsysteem als ook de A4-Zuid gereed komt, zodat de aflossing voor beide investeringen gelijktijdig kan lopen. De onderhoudskosten, geschat op 4% van de investering, lopen jaarlijks als uitgave, gefinancierd uit tolopbrengsten.

Om de doorstroming te bevorderen en daarmee de tolinkomsten te garanderen, voorzien wij vanaf het begin van de concessie een incidentmanagementsysteem, waarvan de jaarlijkse kosten op € 1 miljoen, prijspeil 2007, worden geraamd. Ook deze kosten lopen jaarlijks als uitgave, gefinancierd uit tolopbrengsten. De aanname is dat deze 1% zullen stijgen vanwege een verhoogd serviceniveau en snellere afhandeling van incidenten.

Onderhoudskosten van de wegvakken die in een scenario (over de gehele concessieperiode) zijn verdisconteerd, worden gefinancierd door de rijksbijdrage. De aanname voor de cashflowbepaling is dat 4% van de rijksbijdrage als positieve cashflow wordt gerealiseerd. Zoals PMZ zelf stelt, is de business case zonder rijksbijdrage in kosten van onderhoud zeer negatief. Een rijksbijdrage is realistisch voor onderhoud van reeds bestaande wegvakken, die niet via een PPS-constructie zijn aanbesteed. Voor de A4-Zuid zijn twee benaderingen mogelijk: wel of geen rijksbijdrage, waarbij in beide gevallen wel kosten voor het onderhoud in het financieel model zijn opgenomen.

Voor gebiedsontwikkelingen geldt dat het resultaat van de grondexploitatie sterk afhankelijk is van o.a. kosten van grondverwerving, fasering, gekozen marktsegmenten e.d. Zonder masterplan kan hierdoor geen betrouwbaar resultaat worden geraamd. Voor deze marktconsultatie zijn daarom voorlopige aannames gedaan, mede vanuit ervaring bij andere gebiedsontwikkelingen.

Investerings in woningbouw en bedrijventerreinen (2010-2029) worden gemodelleerd als positieve cashflow van € 130 miljoen in 2029. Investerings in landschap, groen en water in dezelfde periode is gemodelleerd als kostenpost van € 2,5 miljoen per jaar (€ 50 miljoen over een periode van 20 jaar). Voor de periode na 2030 zijn op dit moment nog geen gebiedsontwikkelingen opgenomen.

Daarnaast voorzien wij inkomsten door derden toegang te bieden tot exploitatie van commerciële activiteiten, zoals pacht voor truck services, tankstations, restaurants, shops. Deze zijn gemodelleerd als inkomstenbron van € 2 miljoen per jaar (peiljaar 2007) vanaf 2015 tot en met einde looptijd van de concessie.

In onderstaande tabel zijn de samenstellende onderdelen samengevat. Deze set aan maatregelen, beslissingen en aannames leidt tot een positieve netto contante waarde, echter met een aaneengesloten periode van 7 jaar met verliezen, cumulatief tot -€ 150 miljoen, wat commercieel gezien als zeer riskant moet worden beschouwd.

Apect	Aanvang	Eind	Beschrijving
Concessieduur	2010	2049	40 jaar, ABvM ingevoerd
Bouw A4-Zuid	2015	2019	Conform beschrijving PMZ; € 260.000.000 per jaar reëel, inflatie 2% per jaar, prijspeil 2003.
Financiering bouw A4-Zuid	2015	2019	Rente 5,5%, bouwrente wordt meegefinancierd.
Rente en aflossing lening bouw A4-Zuid	2020	2049	Annuïtair profiel, rente plus aflossing jaarlijks € 131.513.000 gedurende 30 jaar.
Groei verkeersvolume	2010	2049	Conform beschrijving PMZ en 4Cast; met aanpassingen voor maatregelen voorgesteld door Delta Greenway.
Tol (prijspeil 2003; te infleren met 2% per jaar)	2010 (A4-Zuid: 2020)	2049	Vrachtverkeer op A4-Zuid: € 0,30 / km Personenverkeer op A4-Zuid: € 0,10 / km Vrachtverkeer op A29 Vaanplein -Klaaswaal: € 0,25 / km Vrachtverkeer op rest A4 / A29: € 0,06 / km Personenverkeer op rest A4 / A29: € 0,00 / km Vrachtverkeer op A16: € 9,00 per passage Vrachtverkeer op N57: € 14,00 per passage Overige wegen, alle verkeer: € 0,00 / km
Onderhoud	2010 (A4-Zuid: 2020)	204	A4 / A29, rijksbijdrage A4-Zuid gemiddeld per km per jaar: € 391.000, overige wegen gemiddeld per km per jaar: € 300.000; aannahme dat van deze bedragen effectief 4% als positieve cashflow gerealiseerd wordt.
Kanskaarten	2010	2049	Niet geïmplementeerd.
Dynamisch verkeersmanagement- / tolsysteem	2010	2010 (aanleg) 2040 (financiering)	Kosten € 50.000.000 (prijspeil 2007), gefinancierd met een banklening tegen 5,5% rente. Rente en aflossing gedurende 30 jaar met een annuïtair profiel (€ 3.651.000 per jaar). Jaarlijkse onderhoudskosten (4% van aanleg): € 2.000.000 (prijspeil 2007).

Apect	Aanvang	Eind	Beschrijving
Dynamisch verkeersmanagement-systeem Plus	2020	2049	Kosten € 50.000.000 (prijspeil 2007), gefinancierd met een banklening tegen 5,5% rente. Rente en aflossing gedurende 30 jaar met een annuïtair profiel (€ 4.450.000 per jaar). Jaarlijkse onderhoudskosten (4% van aanleg): € 2.000.000 (prijspeil 2007). Meeropbrengst: 5% meer tol vanaf 2021.
Woningbouw West-Brabant	2010	2029	Aannahme Netto opbrengst € 100.000.000 (prijspeil 2029)
Woningbouw Zuid-Holland	2010	2029	Aannahme Netto opbrengst € 20.000.000 (prijspeil 2029)
Bedrijven-terreinen	2010	2029	Aannahme Netto opbrengst € 10.000.000 (prijspeil 2029)
Truck service (pacht van derden)	2015	2049	Netto opbrengst € 1.000.000 per jaar (prijspeil 2007)
Tankstations, restaurants, shops	2015	2049	Netto opbrengst € 1.000.000 per jaar (prijspeil 2007)
Incident management	2010	2049	Kosten € 1.000.000 per jaar (prijspeil 2007); meeropbrengsten tol op A4: +1%
Investeringen in Blauw en Groen	2010	2029	Kosten € 2.500.000 per jaar (prijspeil 2007); geen opbrengsten in financiële zin, alleen maatschappelijk draagvlak.

Tabel 1:
Gehanteerde aannames in business case

Om te komen tot een beter resultaat is berekend welke bijdrage tolinkomsten van personenvervoer over de gehele A4/A29-corridor kan leveren. Het bieden van gegarandeerde doorstroming op de gehele A4 legitimeert ook tolheffing op de gehele A4. Hiervoor is het door PMZ genoemde lage tarief van 2 cent per kilometer gehanteerd. Op de nieuw aan te leggen A4-Zuid blijft het hoge tarief van 10 cent per kilometer gelden. Het heffen van tol voor personenvervoer op de A4-corridor geeft een aanmerkelijke verbetering, hoewel behept met additionele onzekerheid over de verkeersvolumes. Dit resulteert in een cashflowprofiel met slechts twee opeenvolgende jaren met geringe verliezen.

Een andere mogelijkheid is het aanwenden van tolinkomsten om de financieringsbehoefte te verminderen. Dit leidt tot een lager te lenen bedrag voor de constructie van de A4-Zuid, en daardoor gedurende de aflossingsperiode van 30 jaar tot lagere lasten (€ 100.878.000 per jaar) en daarmee tot een gunstiger resultaat. Wanneer de bouwrente meegefinancierd wordt, is € 293 miljoen minder te financieren. Bovendien hoeft dan voor het dynamisch verkeersmanagementsysteem geen externe financiering aangetrokken te worden. De netto contante waarde blijft positief, maar belangrijker is dat de periode met verliezen met één jaar wordt teruggebracht, dus tot zes jaar, en het bedrag gehalveerd tot -€ 76 miljoen.

Om te onderzoeken welke invloed de diverse parameters op het resultaat hebben, zijn gevoeligheidsanalyses uitgevoerd. In onderstaande tabel staan de projecttechnische parameters weergegeven. Daarnaast kan met macro-economische parameters zoals rentestand, discontovoet en peiljaar voor discontering worden gevarieerd. Met uitzondering van de rentestand worden deze parameters buiten beschouwing gelaten.

Tabel 2: parameters getoetst in gevoeligheidsanalyses

Projecttechnische gevoeligheidsanalyses		
Parameter	Basisvariant	Min. - Max.
Vervoersaantallen	100%	75-125%
Toltarieven	100%	75-125%
Concessieduur	40 jaar	40-60 jaar

Uit de gevoeligheidsanalyse van de concessieduur blijkt dat een verlenging van de concessieduur met minimaal tien jaar in het geval van het niet heffen van tol voor personenvervoer op de gehele A4-corridor voldoende is voor een commercieel haalbare business case. Deze 'knop' biedt, naast het betollen van personenvervoer, een eenvoudige manier om de kansen op succes te verhogen. Het consortium begrijpt dat de publieke partijen betrokken wensen te worden bij het definitief vaststellen van de concessieduur en de aanwending van de daarmee te genereren gelden. Het consortium stelt voor beslissingen daaromtrent gedurende de hierna te bespreken alliantiefase te laten plaatsvinden.

Een alternatief is het verhogen van de toltarieven, maar een gevoeligheidsanalyse heeft hier als inherent nadeel dat overige parameters, waaronder verkeersstromen, geacht worden gelijk te blijven. Dit is waarschijnlijk te optimistisch, omdat bij hogere tol verkeer eerder naar uitwijkmogelijkheden zal zoeken, waardoor de inkomsten lager uitvallen. Evenzo geldt dat verhoging van de verkeersvolumes een positief effect oplevert, maar dat de ratio ervoor ontbreekt.

Ten slotte blijkt ook een verlaging van de financieringslasten (rentestand) tot een positievere business case te kunnen leiden in combinatie met tol voor personenvervoer. Dit is te beschouwen als een redelijk realistische benadering – met name na de constructieperiode, wanneer het risicoprofiel is verminderd – maar is afhankelijk van de marktcondities. De aanbestedende overheid kan faciliteren in het aantrekken van 'goedkope' financiering, bijvoorbeeld door garanties, hoewel dit ingaat tegen de principes van een tolconcessie.

3.3 Consequenties van toekomstvast oplossingen

3.3 Consequenties van toekomstvast oplossingen

Om een goede doorstroming te kunnen garanderen en daarmee tolinkomsten als financieringsbron veilig te stellen, zijn additionele investeringen in de A4/A29 noodzakelijk.

Variant 2: Knelpunten 2x3 rijstroken vanaf 2020

Vanaf 2020 is gedurende twee jaar een totaalbedrag van ongeveer € 525.000.000 benodigd om de knelpunten Haringvlietbrug, Volkeraksluizen en Bergen op Zoom aan te pakken door de wegvakken te verbreden naar 2x3 rijstroken:

Apect	Aanvang	Eind	Beschrijving
Aanpak knelpunten A4 (Haringvlietbrug, Volkeraksluizen, Bergen op Zoom)	2020	2021	€ 201.629.000 per jaar reëel, inflatie 2% per jaar, prijspeil 2003.
Financiering aanpak knelpunten	2020	2021	Rente 5,5%, bouwrente wordt meegefinancierd, tolinkomsten gedurende de bouwperiode van de A4-Zuid worden gebruikt om de financieringslast te verminderen.
Rente en aflossing leningen	2020	2049	A4-Zuid: annuïtair profiel, rente plus aflossing jaarlijks € 111.375.000 gedurende 30 jaar.
A4-Zuid en aanpak knelpunten	2020	2049	Knelpunten: annuïtair profiel, rente plus aflossing jaarlijks € 44.345.000 gedurende 28 jaar.

Tabel 3: Financiële gevolgen van aanpak knelpunten voor de business case

Als gevolg van de betere doorstroming zal meer verkeer gebruikmaken van de A4-corridor. Dit zal leiden tot meer tolinkomsten – aanname: + 5% vanaf 2022, gebaseerd op het effect van vrije doorstroming zoals door PMZ gepresenteerd, zij het zonder tolheffing – die als compensatie dienen voor de hogere lasten. Wanneer alleen vrachtverkeer betold wordt, ontstaat een cashflowprofiel met 12 jaren negatieve cashflows in een 14-jars periode (totaal -€115 miljoen). Dit is commercieel niet acceptabel. Door verlenging van de concessieperiode tot minimaal 45-50 jaar is met deze extra investeringen naar verwachting een commercieel haalbare business case te realiseren (minder jaren met negatieve cashflows, en een hogere netto contante waarde). Wanneer ook personenvervoer betold wordt, is het financieringsplaatje gunstiger, waardoor nog steeds met een 40-jarige concessie een positieve business case haalbaar is – negatieve cashflows gedurende 6 jaren, in totaal minder dan €15 miljoen.

Variante 3: Gehele A4-corridor 2x3 rijstroken vanaf 2020

Indien de gehele A4 medio 2020 als 2x3 rijstroken wordt uitgevoerd, vraagt dit ten opzichte van variant 2 een extra investering van € 915 miljoen.

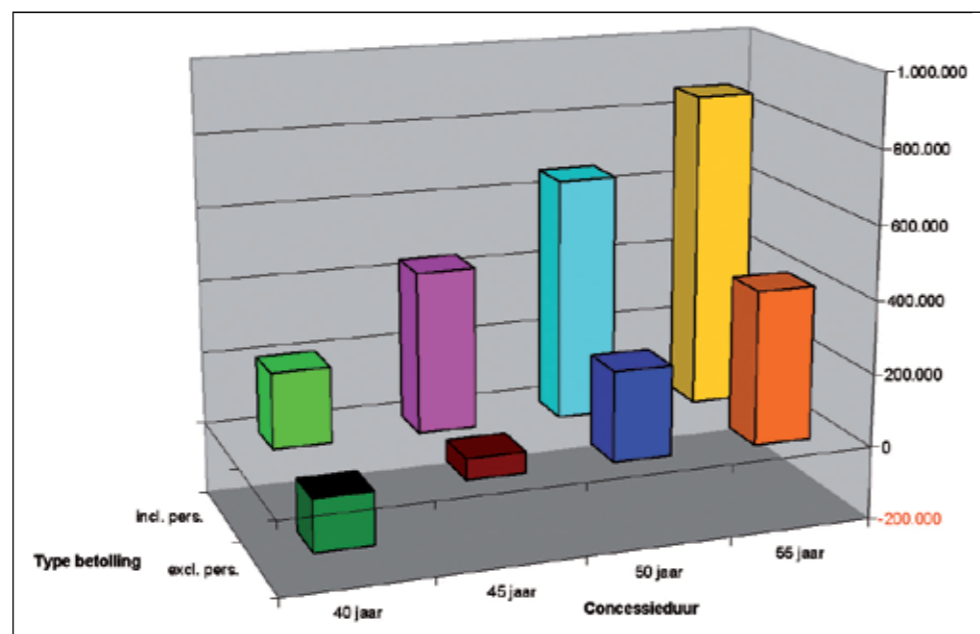
Apect	Aanvang	Eind	Beschrijving
Aanpak knelpunten A4 (Haringvlietbrug, Volkeraksluizen, Bergen op Zoom)	2020	2021	€ 201.629.000 per jaar reëel, inflatie 2% per jaar, prijspeil 2003.
Rest van A4-corridor naar 2x3 banen	2020	2024	€ 135.944.000 per jaar reëel, inflatie 2% per jaar, prijspeil 2003.
Financiering	2020	2024	Rente 5,5%, bouwrente wordt meegefinancierd, tolinkomsten gedurende de bouwperiode van de A4-Zuid worden gebruikt om de financieringslast te verminderen.
Rente en aflossing leningen A4-Zuid,	2020	2049	A4Zuid: annuïtair profiel, rente plus aflossing jaarlijks € 111.375.000 gedurende 30 jaar.
aanpak knelpunten, en 2x3 banen	2025	2049	Knelpunten en 2x3: annuïtair profiel, rente plus aflossing jaarlijks € 132.902.000 gedurende 25 jaar.

Tabel 4:
Financiële gevolgen voor de business case van aanpak knelpunten en 2x3 banen A4-corridor



Dit zal leiden tot meer toelinkomsten – aanname: nogmaals + 5%, vanaf 2025, gebaseerd op effect van vrije doorstroming zoals door PMZ gepresenteerd, zij het zonder tolheffing – vanwege meer verkeer. Wanneer alleen vrachtverkeer betold wordt, is met een concessieduur van 40 jaar geen positieve netto contante waarde realiseerbaar (zie figuur 18).

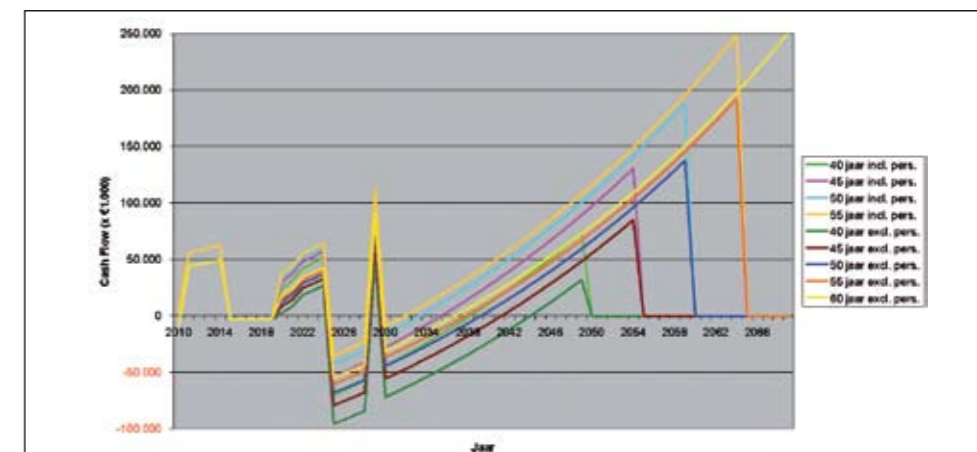
Figuur 18
Netto contante waarde
Variant 3



Door verlenging van de concessieperiode is met deze extra investeringen wel een positieve netto contante waarde te realiseren, maar zelfs bij een duur van 60 jaar wordt gedurende 17 jaren een negatieve cashflow gerealiseerd, in totaal voor meer dan -€330 miljoen. Dit is commercieel niet acceptabel. Door ook personenvervoer te betollen en de concessieduur naar minimaal 50 jaar te brengen, is wel een commercieel haalbare business case te verkrijgen.

In figuur 19 is grafisch weergegeven hoe de verschillende scenario's zich tot elkaar verhouden. Er is daarbij gevarieerd in het al dan niet betollen van personenvervoer en in de concessieduur. Hieruit volgt duidelijk dat verlenging van de concessieduur leidt tot minder jaren met negatieve cashflows, die bovendien lager uitvallen. Daarnaast is het positieve gevolg van het betollen van personenvervoer evident: geringere negatieve cashflows en minder jaren met negatieve cashflows.

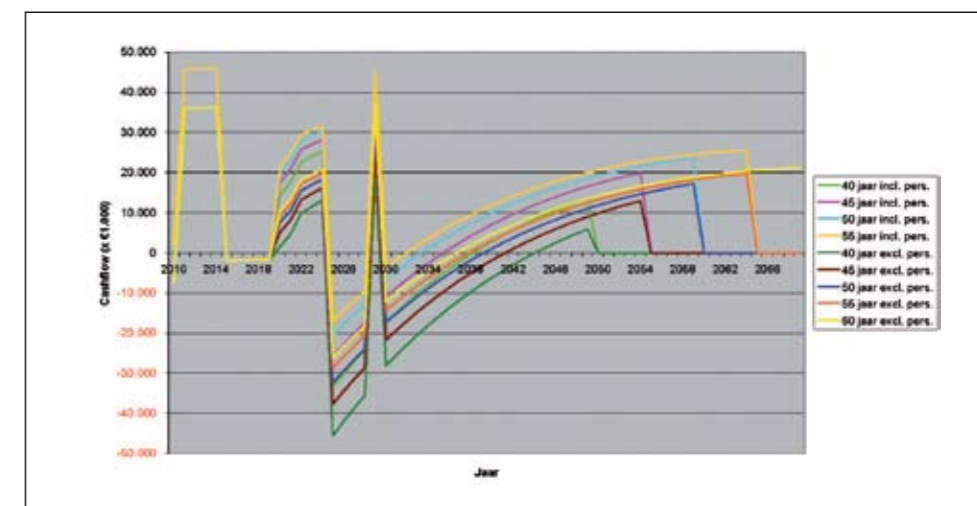
Figuur 19
Netto contante waarde
Variant 3



Figuur 20 met contant gemaakte cashflows geeft een goede indicatie van de netto contante waarde door de oppervlakte onder de grafiek te bestuderen. Behalve het scenario van een 40-jarige concessie waarbij alleen vrachtverkeer betold wordt, hebben alle scenario's een positieve netto contante waarde. Echter, de perioden 2025-2028, 2030-2044 en in mindere mate 2015-2019, waarin in verschillende scenario's negatieve cashflows worden gerealiseerd, vormen een commercieel risico.

De conclusie is dat verlenging van de concessieduur en betollen van personenvervoer dé knoppen vormen waarmee de business case tot een haalbaar profiel kan komen. Door zowel vrachtvervoer als personenvervoer te betollen en de concessieduur naar minimaal 50 jaar te brengen is een commercieel haalbare business case te verkrijgen met een bijbehorende NCW van € 620 miljoen.

Figuur 20
Cashflows in relatie tot
concessieduur



Extra investeren vanuit een voortdurende concessie

Delta Greenway ziet mogelijkheden om dreigende doorstromingsproblemen in of in de nabijheid van de A4-corridor in de toekomst op te lossen. Een van die mogelijkheden is het investeren in extra capaciteit op de oost-westrelatie (Maasvlakte-Vaanplein). Tussen 2020 en 2030 biedt de A15, ondanks de thans in voorbereiding zijnde capaciteitsverruiming, onvoldoende capaciteit om het verkeer adequaat af te wikkelen.

Een integrale concessiehouder en een voortdurende concessie bieden volgens Delta Greenway goede mogelijkheden om te anticiperen op noodzakelijke extra investeringen. Investeringskosten kunnen worden vrijgemaakt zonder dat hoeft te worden gewacht op overheidsinvesteringen.

Het kan echter niet van uitsluitend de private concessiehouder worden verwacht dit geheel zelf te financieren zolang de concessieperiode eindig is. Investeringskosten aan het eind van de concessieperiode kunnen, vanwege de beperkte resterende tijd, immers niet meer worden terugverdiend. Als tegenprestatie voor de investeringen zou de concessietijd verlengd moeten worden. Dit 'onderhandelen' over de concessieperiode is in Frankrijk bij snelwegconcessies zeer gebruikelijk. Zo kan een voortdurende concessie ontstaan. Deze benadering biedt eveneens mogelijkheden tot risicospreiding en delen van winst. Een langduriger, flexibele concessie stelt een private partij in staat de vele onzekerheden in te calculeren die inherent zijn aan een tolconcessie in de Nederlandse situatie. Indien de optie bestaat een concessie te verlengen wanneer de investeringskosten minder makkelijk worden terugverdiend dan geprognosticeerd, wordt de private financiering beter haalbaar. Dit is een tweesnijdend zwaard, want hoger dan ingeschat uitvallende tolopbrengsten worden gedeeld met de overheid, of leiden tot lagere tarieven.

3.4 Conclusies

3.4 Conclusies

1. Voor de Basisvariant is een commercieel haalbare business case mogelijk in geval van heffen van tol voor alleen vrachtverkeer op de gehele A4-corridor en met verlenging van de concessieperiode tot minimaal 50 jaar, of bij een concessieperiode van 40 jaar door het eveneens betollen van personenverkeer op de gehele A4-corridor. Als tolinkomsten gebruikt worden om de financieringslasten te drukken, is een concessieperiode van 40 jaar met alleen vrachtverkeer betollen ook mogelijk.
2. Voor Variant 2 'Knelpunten 2x3 rijstroken vanaf 2020' is een commercieel haalbare business case mogelijk onder dezelfde voorwaarden als de Basisvariant, echter met een verlenging van de concessieperiode tot minimaal 45 jaar en indien tolinkomsten gebruikt worden om de financieringslasten voor de bouw van de A4-Zuid te drukken.
3. Voor Variant 3 'Gehele A4-corridor 2x3 rijstroken vanaf 2020' is een commercieel haalbare business case mogelijk met een verlenging van de concessieperiode tot minimaal 50 jaar in combinatie met betollen van personenvervoer op de gehele A4-corridor en indien tolinkomsten gebruikt worden om de financieringslasten voor de bouw van de A4-Zuid te drukken.

4. De concessieperiode is een belangrijke parameter om de business case te bepalen. Door flexibel om te gaan met de lengte van de concessieperiode kunnen goede mogelijkheden worden gecreëerd om te anticiperen op noodzakelijke extra, privaot te financieren investeringen in de toekomst. Investeringskosten kunnen worden vrijgemaakt zonder dat op overheidsinvesteringen gewacht hoeft te worden.
5. Het consortium begrijpt dat de publieke partijen wensen te worden betrokken bij het definitief vaststellen van de concessieperiode en de aanwending van de daarmee te genereren gelden. Het consortium stelt voor beslissingen daaromtrent gedurende de hierna te bespreken alliantiefase te laten plaatsvinden.



ORGANISATORISCHE SCOPE

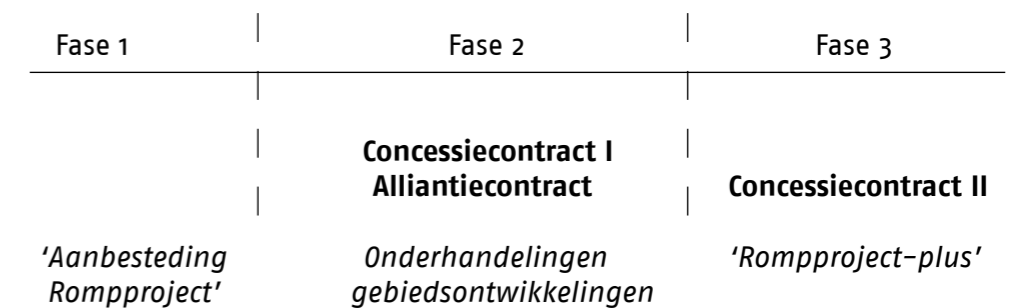
4. Organisatorische scope

Private financiering en exploitatie vragen om een benadering waarin rendement op geïnvesteerd vermogen een zeer belangrijke plaats inneemt. Overheden en private partijen zullen om die reden in een nieuwe vorm van samenwerking een nieuw evenwicht moeten vinden om dit rendement ook te verwezenlijken. Het vinden én bewaren van zo'n evenwicht is een langetermijntopgave, waarbij te denken is aan een periode van 30 tot 70 jaar. In dit tijdsbestek is de regio West-Brabant volop in beweging. Demografische ontwikkelingen en ruimtelijk-economische ontwikkelingen zijn in een dergelijke tijdsspanne niet stabiel. Nieuwe samenwerkingsvormen zullen gedurende al die decennia robuustheid aan de dag moeten leggen. Dit vraagt om een oplossing waarin publieke en private partijen nader tot elkaar komen in een samenwerkingsvorm met als kernbegrippen vertrouwen, respect en besef van elkaars drijfveren. Politiek draagvlak, de verdeling van bevoegdheden tussen overheden, de inrichting van de wetgeving en de aard van de wetgevingsprocessen spelen ook hierin een essentiële rol.

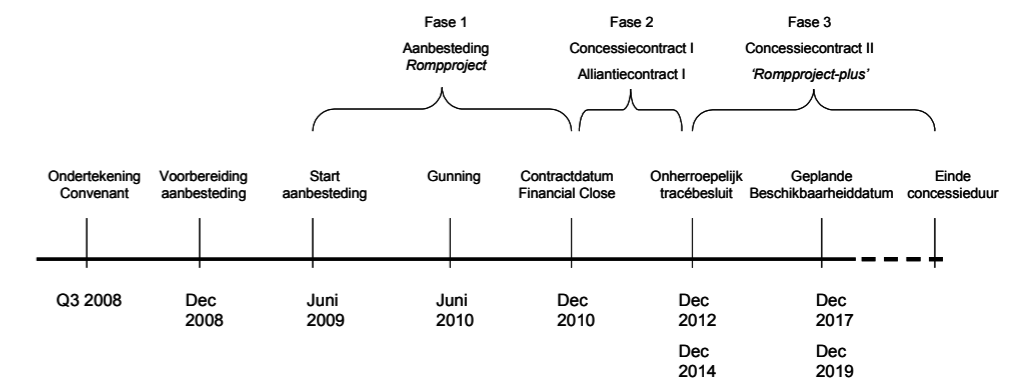
4.1 Aanpak

4.1 Aanpak

In het kader van PMZ en het privaat realiseren van de A4-Zuid stellen wij voor het proces in drie fases te verdelen. Die zijn hieronder schematisch weergegeven.



Een planning voor het proces in drie fases is hieronder weergegeven.



4.1.1 Verenigde Overheden

Op centraal en decentraal niveau hebben de verschillende overheden eigen belangen, budgetten, bevoegdheden en verantwoordelijkheden. Zij kunnen zelfstandig besluiten nemen. Onder andere over het al dan niet deelnemen aan een PPS-project. Er is geen financiële buffer voor het gemeenschappelijk dragen van overkoepelende kosten en baten. De duur van een dergelijk project overstijgt vaak de gebruikelijke beleidscycli. Bij projecten die (gemeente)grensoverschrijdend zijn is het noodzakelijk dat de betrokken overheden zich committeren aan het gezamenlijk belang. Zonder dit commitment is er voor private partijen te veel onzekerheid om zich te binden aan en te investeren in een dergelijk integraal project als PMZ.

Voor zowel de publieke als private partijen is volledig commitment van alle betrokkenen fundamenteel. De private partijen zijn verenigd in een consortium, waardoor zij als één partij naar buiten kunnen treden. Iets dergelijks is ook voor de publieke partijen noodzakelijk. Hierin kunnen alle publieke stakeholders (centraal en lokaal) vertegenwoordigd zijn. Belangrijk is hierbij tevens de Belgische stakeholders mee te nemen. Een projectvoorbeeld waar dit onvoldoende aandacht heeft gekregen is de Betuweroute, waar geen treinen kunnen rijden doordat de infrastructuur in Duitsland nog niet gereed is.

Voor dit project dient een rechtspersoon te worden opgericht waarin de betrokken overheidsinstanties verenigd zijn. Dit kan door een stichting te vormen of bij wet een publiekrechtelijk overheidslichaam op te richten, hierna te noemen de 'Verenigde Overheden'.

Na oprichting van de Verenigde Overheden wordt de minimaal benodigde kale infrastructuur voor de A4-Zuid gedefinieerd: het 'Rompproject'. Het rompproject wordt vastgesteld op landelijk niveau en is een onomkeerbaar besluit. Aan de inschrijvers op de aanbesteding wordt gevraagd een sluitende financiële exploitatie voor het rompproject te presenteren. De exploitatie is sluitend doordat er inkomsten worden gegenereerd uit tolheffing over de A4 tussen Antwerpen en Rotterdam.

Echter, het rompproject alléén is nog niet uitvoerbaar – wensen van lokale overheden zijn nog niet allemaal ingevuld, aan alle voorwaarden voor MER- en RO-procedures is nog niet voldaan – vanwege de nevenprojecten, die het gevolg zijn van of een noodzakelijke voorwaarde voor de uitvoering ervan. In dit verband moet gedacht worden aan groene en blauwe projecten, recreatieprojecten en secundaire dienstverlening, additionele infrastructurele maatregelen etc.

Nadat het rompproject is vastgesteld, wordt het hele project (inclusief het rompproject-plus en de daarmee samenhangende rechten) in één keer aanbesteed aan een consortium conform de Europese Richtlijnen.

4.1.2 Alliantiecontract

De publieke en private partijen hebben zich gecommitteerd om het project verder te ontwikkelen tot een uitvoerbaar rompproject. Op het moment dat het rompproject een uitvoerbaar project is geworden en op centraal niveau een onomkeerbaar besluit is genomen voor de uitvoering, wordt dit in procedure gebracht. Gedurende de doorlooptijd van de procedures kan het consortium de haalbare wensen van de betrokken

overheidsinstanties verdere inventariseren en de onderhandelingen omtrent realisatie voeren. Dit leidt tot het 'Rompproject-plus'.

Het rompproject-plus omvat alle ontwikkelingen die samenhangen met en voortvloeien uit het rompproject. Onder deze ontwikkelingen worden onder meer de aanverwante gebiedsontwikkelingen, additionele infrastructurele maatregelen en landschappelijke inpassingen verstaan. De ontwikkelingen worden ondergebracht in verschillende project-enveloppen, die afzonderlijk kunnen worden gerealiseerd. De verschillende project-enveloppen kunnen invloed hebben op de tolheffing en -inkomsten.

Via verevening worden vanuit de noodzakelijke nevenprojecten o.a. de groene en blauwe voorzieningen gefinancierd.

Om ervoor te zorgen dat aan alle belangen wordt tegemoetgekomen binnen de financiële grenzen – die worden bepaald door de bronnen van project-inkomsten – dient een alliantiecontract te worden gesloten ter voorbereiding van de projectrealisatie. Partners daarbij zijn de Verenigde Overheden, de Staat der Nederlanden en het consortium. Het alliantiecontract is van kracht zolang er onderhandelingen gaande zijn over het rompproject-plus.

Met het alliantiecontract zorgen alle partijen ervoor dat het rompproject-plus vanuit een gezamenlijke visie wordt opgezet. Tevens bevordert het de nodige coördinatie van de activiteiten. Hierdoor ontstaat een economische eenheid die haar eigen budget beheert. De uitwerking van het rompproject-plus zal zodanig moeten gebeuren dat de corridor optimaal gaat functioneren en er voor alle partijen een win-winsituatie ontstaat. Dan pas is een dergelijke gezamenlijke inspanning mogelijk.

Ter uitvoering van het alliantiecontract wordt een Maatschappelijke Onderneming opgericht. Deze bestaat uit de private partijen (het consortium) en de Verenigde Overheden.

Deze Maatschappelijke Onderneming zal met de Staat een concessieovereenkomst (Concessiecontract I) sluiten voor het genereren van tolinkomsten gedurende de alliantiefase. Deze inkomsten komen voort uit de reeds bestaande infrastructuur en worden ingezet voor de inventarisatie, de planvorming, de verdere ontwikkeling en het doorlopen van de benodigde publiekrechtelijke procedures op de diverse niveaus.

In de alliantiefase wordt door de partijen gezamenlijk op grond van Concessiecontract II de concessieduur bepaald.

In figuur 21 staat het organogram met het alliantiecontract en de concessieovereenkomst grafisch weergegeven.

4.1.3 Concessieverlening

Binnen het rompproject-plus worden project-enveloppen aangewezen. De hieruit voortvloeiende additionele infrastructurele maatregelen worden in Concessiecontract II vastgelegd (bijvoorbeeld extra op- en afritten, wijzigingen in tolheffing, concessie tankstation). In deze concessie draagt de overheid de (publieke) verantwoordelijkheid van het wegbeheer voor een bepaalde periode – de duur van de concessie – in zijn geheel over aan de concessiehouder. De concessiehouder heeft dan ook het recht van exploitatie van de weginfrastructuur. De exploitatierisico's gaan even-

eens over naar de concessiehouder. De concessieverlening staat in onderstaand organogram grafisch weergegeven. De concessiehouder is volledig verantwoordelijk voor de exploitatie van zijn business, binnen de opgelegde wet- en regelgeving. Daartoe ontwikkelt hij aanvullende producten en diensten (zoals restaurants en bewaakte parkeerplaatsen) naast het beschikbaar stellen van de infrastructuur (bestaand en nieuw) en gaat hij op zoek naar win-wins met de omringende publieke en private partijen. Een en ander binnen de beschikbare ruimte van de concessie.

In een dergelijke concessie van de hoofdinfrastructuur zal de vereiste prestatie worden gedefinieerd in termen van outcome, te weten een doorstroomeis (naast de bijzondere eis in PMZ-verband om de A4-Zuid door de Hoekse Waard aan te leggen).

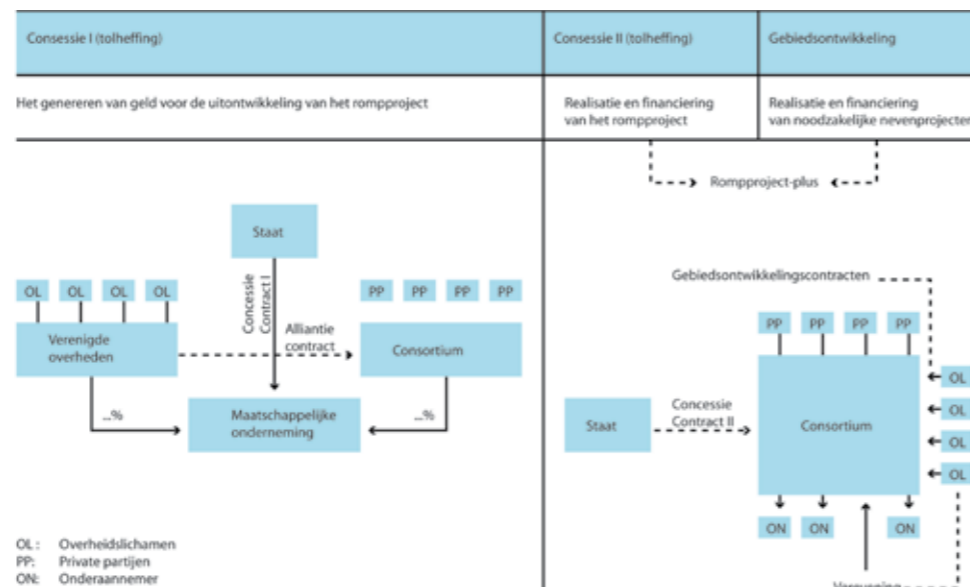
Samenvattend worden hieronder de bronnen van inkomsten voor het project schematisch weergegeven:

Te genereren financiële fondsen

Concessie I (tolheffing)	Concessie II (tolheffing)	Gebiedsontwikkeling
Het genereren van geld voor de uitontwikkeling van het rompproject	Realisatie en financiering van het rompproject	Realisatie en financiering van noodzakelijke nevenprojecten

Rompproject-plus

Figuur 21:
Het alliantiecontract en de concessieverlening



4.2 Conditie

4.2 Conditie

Aan de in paragraaf 4.1 geschetste aanpak is een aantal condities voor een succesvolle PPS verbonden. De condities hebben betrekking op het commitment/mandaat, de aanbesteding, de wetgeving en het beheersen van de risico's. Deze zijn hieronder nader uitgewerkt.

4.2.1 Commitment/mandaat

Het rompproject en het rompproject-plus hebben slechts kans van slagen indien het consortium en de Verenigde Overheden (vertegenwoordigd in een rechtspersoon) dezelfde taal spreken. Het onderstaande is daarbij essentieel.

De rechtspersoon committeert zich onherroepelijk aan:

- het meewerken aan het PPS-project als zodanig;
- het meewerken aan een kaal infrastructuur-'rompproject', waarbij additionele financieel haalbare wensen van de betrokken overheidsinstanties nog nader met het consortium dienen te worden afgestemd.

De vertegenwoordigers van de rechtspersoon hebben de volledige bevoegdheid om:

- mee te werken aan de totstandkoming van het project met bijbehorend budget;
- te onderhandelen met het consortium over de realisatie van de financieel haalbare wensen van de betreffende overheidsinstanties.

4.2.2 Aanbesteding

Op moment van aanbesteding van het rompproject moeten de volgende aspecten tegelijkertijd worden aanbesteed aan één consortium:

- het recht om een alliantiecontract te sluiten met de Verenigde Overheden ten behoeve van de verdere ontwikkeling van het rompproject-plus;
- het recht op tolheffing gedurende de alliantiefase op grond van concessie contract I;
- het recht op de concessie van de Staat met betrekking tot de uitontwikkelde Infrastructuur op grond van concessiecontract II;
- het recht op aanverwante gebiedsontwikkelingen, noodzakelijk voor het maatschappelijk draagvlak en economische haalbaarheid van het project (die zijn geïnventariseerd en ontwikkeld door het consortium dan wel door de Maatschappelijke Onderneming tijdens de alliantie fase).

Het recht op aanverwante gebiedsontwikkelingen, noodzakelijk voor de maatschappelijke draagkracht en economische haalbaarheid van het hoofdinfrastructuurproject, dient gelijktijdig met het rompproject te worden aanbesteed. Deze aanverwante gebiedsontwikkelingen vormen namelijk een economische eenheid met het hoofdinfrastructuurproject. Korthedshalve wordt in dit kader in zijn algemeenheid verwezen naar bestaande jurisprudentie van het Hof van Luxemburg met betrekking tot aanbesteding en de economische eenheid van een project.

Met deze aanbestedingswijze voorkomt men tevens de aanbestedingsproblematiek inzake belangenverstremgeling bij het aanbestedende lichaam, waarin een deelnemende partij is gelieerd met een inschrijvende partij.

Het gehele project moet in één keer worden aanbesteed als concessie conform de Europese Richtlijnen, met als onderdelen het concessiecontract I, het concessiecontract II en het recht op de gebiedsontwikkelingscontracten.

4.2.3 Wetgeving

De Nederlandse wetgeving gaat uit van de traditionele publieke organisatie en financiering van infrastructuur. Hierdoor dient de overheid vele tijdsintensieve procedures te doorlopen, onder meer op basis van de Tracé- en de MER-regelgeving.

De Nederlandse regelgeving is zo ingericht dat deze bijna tot het eind van de procedure een risico in zich draagt van niet doorgaan of van ingrijpende wijzigingen met grote financiële consequenties.

In Nederland is de Wet Milieubeheer gekoppeld aan de Wet Ruimtelijke Ordening. Met een uiterst strenge normering inzake de luchtkwaliteit is daarmee een grote barrière opgeworpen voor de economisch en maatschappelijk noodzakelijke infrastructurele ontwikkeling van Nederland. Zoals terecht wordt opgemerkt in de Memorie van Toelichting bij het wetsvoorstel voor de Wet Luchtkwaliteit wordt 'als zodanig een koppeling tussen ruimtelijke en andersoortige besluitvorming enerzijds en de grenswaarden voor luchtkwaliteit anderzijds niet voorgeschreven door de Europese richtlijnen. Deze laten zich hierover niet uit: de richtlijnen schrijven alleen voor dat een bepaalde luchtkwaliteit gerealiseerd moet worden, niet hoe dat moet' (MvT p. 46). Door de Nederlandse wetgeving in lijn met de Europese te brengen (het loskoppelen van de Wet Milieubeheer en de Wet Ruimtelijke Ordening) zal de ontwikkeling van Nederland versnellen.

Het verdient de voorkeur te zoeken naar bronmaatregelen, ook op Europees niveau, om op die manier te voldoen aan de norm. Daarbij tekenen wij aan dat, zoals in het Informatiedocument Marktverkenning PMZ vermeld, verkeer zeer beperkt bijdraagt aan fijnstofconcentraties en dat deze concentraties bovendien in belangrijke mate bepaald worden door emissies in aangrenzende landen.

Aangezien wij ons ervan bewust zijn dat loskoppeling politiek niet haalbaar is, ook gezien de uiteenzetting in de hierboven genoemde Memorie van Toelichting, vragen wij aandacht voor de mogelijkheid om door middel van een zogenaamde inhoudelijke Lex Specialis invoering van het project te versnellen. Alle inspraakprocedures worden gebundeld in één moment en na inwerkingtreding van de wet kan de projectuitvoering worden gestart.

Als derde mogelijkheid wijzen wij op het wetsvoorstel voor de Wet Luchtkwaliteit zelf, dat voorziet in een 'flexibele koppeling' tussen de wetgeving ruimtelijke ordening en de normen voor luchtkwaliteit. Het betreft mogelijkheden om het project op te nemen in een gebiedsgericht programma van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL), zoals nader uitgewerkt in de artikelen 5.12 en 5.13 van genoemd wetsvoorstel. Het project wordt dan niet meer beoordeeld op de effecten op de luchtkwaliteit, maar

getoetst aan de criteria van het NSL. De mogelijk negatieve gevolgen van het project voor de luchtkwaliteit kunnen in het gebiedsprogramma worden gecompenseerd. Echter, ook deze wet zal naar onze mening procedures over de inhoud van het begrip 'NIMB' niet kunnen voorkomen. Zoals bij de milieugebruiksruimte aangegeven, is het wenselijk de Wet Milieubeheer en de Wet Ruimtelijke Ordening los te koppelen.

Bij de concessieverlening worden de publieke verantwoordelijkheden overgedragen aan de concessiehouder. Hiervoor is aanpassing van de wetgeving noodzakelijk. Naast het ontwerp van een concessiecontract dient ook een alliantiecontract te worden ontworpen met positieve prikkels voor alle partijen.

Artikel 61 van de Algemene Richtlijn bepaalt dat aanvullende werken, die gedurende de concessie als gevolg van onvoorziene omstandigheden noodzakelijk blijken, aan de concessiehouder mogen worden opgedragen. Dit geldt ten eerste indien de aanvullende werken uit technisch of economisch oogpunt niet los van de oorspronkelijke opdracht kunnen worden uitgevoerd zonder de aanbestedende dienst grote ongemakken te bezorgen. En ten tweede indien deze werken, hoewel zij van de uitvoering van de oorspronkelijke opdracht kunnen worden gescheiden, voor de vervolmaking ervan strikt noodzakelijk zijn. Het totale bedrag van de aanvullende werken mag niet hoger zijn dan 50% van de waarde van het hoofdwerk waarvoor concessie is verleend.

4.2.4 Beheersen risico's

De doorlooptijd vanaf het selecteren van een marktpartij (consortium) tot aan de realisatie en exploitatie van het project is vrij groot en brengt navenante onzekerheden met zich mee.

Elke staatsburger is in de positie een projectvertraging op te laten lopen. De betreffende procedures zijn zeer tijdrovend en derhalve kostbaar. Private partijen kunnen dit risico van tijdverlies, kostenverhoging en zelfs het annuleren van een project niet op zich nemen. Dit vergt een creatieve aanpak, organisatie en financiering van deze periode.

Gedurende de periode vanaf gunning tot aan realisatie van het 'rompproject' kan een deel van de thans gebruikte infrastructuur op basis van tol worden geëxploiteerd. Dit kan worden uitgevoerd door een Maatschappelijke Onderneming, op te richten door het consortium dan wel door het consortium en de Verenigde Overheden. De overheid zou hierin eventueel op grond van het hieronder te behandelen alliantiecontract kunnen participeren. Deze tolopbrengsten zouden kunnen worden aangewend ter financiering van zaken zoals: verdere inventarisatie van wensen van de betrokken lagere overheidsorganen, ontwikkeling van de infrastructuur van Rompinfrastructuurproject naar volledig infrastructuurproject, ontwikkeling van de noodzakelijke gebiedsontwikkelingsprojecten, de planvorming, de te doorlopen procedures (Tracéwet, MER, Milieuwetgeving, de Wet Ruimtelijke Ordening) e.d. Daarnaast kunnen uit een landelijk fonds tegenvallers worden gedekt van lokale overheden ten gevolge van bijvoorbeeld bestemmingsplan- en bouwvergunningsprocedures. Een dergelijk fonds zou het draagvlak bij de lagere overheden vergroten. Resterende fondsen kunnen worden aangewend voor het verhogen van leefbaarheid en het faciliteren van kunstprojecten, recreatie en groenvoorzieningen.

Het vorenstaande impliceert de mogelijkheid dat, ondanks de voorgestelde aanpak van het project en de inzet van partijen, het rompproject-plus niet tot uitvoering komt, omdat partijen het niet eens kunnen worden over de noodzakelijke nevenprojecten.

De realisatie van het project in zijn geheel vindt dan niet plaats. Het alliantiecontract dient hierin te voorzien. In dit voorstel is het de bedoeling dat de betrokken partijen zonder kleerscheuren uit kunnen stappen.

Top 5 kritische risico's (zonder rangorde)	Allocatie
1. Risico dat het 'Rompproject-plus' inclusief wensen en kansen gebiedsontwikkelingen en nevenprojecten aanbestedingsrechterlijk niet gezien wordt als een economische eenheid. Gevolg Opdrachtgever is tijdsvertraging door mogelijk separaat aanbesteden deelprojecten. Verder brengt het met zich mee dat de gebiedsontwikkelingsprojecten in geval deze apart aanbesteed dienen te worden niet meer naadloos zullen aansluiten op de behoeften van het rompproject waardoor de haalbaarheid van rompproject in de waagschaal wordt gelegd. Gebrek aan efficiency en coördinatie zullen tevens gevolgen zijn van de loskoppeling. Gevolg voor ON is dat zijn recht op ontwikkeling, realisatie en exploitatie nevenprojecten mogelijk kan vervallen.	ON/OG
2. Risico dat PMZ niet als Publiek Private Samenwerking contractvorm wordt aanbesteed, het risico dat Nederlandse en Belgische stakeholders hun belangen en commitment niet kunnen verenigen in de 'Verenigde Overheden' entiteit, het risico dat Verenigde Overheden, de Staat der Nederlanden en het Consortium hun belangen en commitment niet kunnen verenigen in het alliantiecontract. Al deze risico's kunnen leiden tot het niet doorgaan van het PMZ project!	OG
3. Risico's Vergunningen, Mer en RO procedures (inclusief milieugebruiksruimte / luchtkwaliteit), aanpassing wetgeving gedelegeerde verantwoordelijkheid; publieke taken overdragen aan concessiehouder.	OG
4. Technische risico's ontwerp, aanleg, onderhoud infrastructuur en incident management.	ON
5. Volumerisico vracht- en personen verkeersstromen ivm tolheffing en tolinkomsten.	ON

4.3

Maatschappelijk verantwoord ondernemen

4.3 Maatschappelijk verantwoord ondernemen

Het begrip MVO wordt geoperationaliseerd door de concessieaansluiting vorm te geven als een organisatie die zich verantwoordelijk voelt voor de maatschappelijke vraagstukken van het heden en van de toekomst. Van het heden, door bij de inrichting van de corridor duurzaam te werk te gaan. Van de toekomst door te investeren in innovaties die ons in staat stellen ook de uitdagingen aan te gaan waar de toekomst ons voor stelt.

(1) Organisatie.

De opdracht aan de concessieaansluiting is zich langdurig in te spannen voor bepaalde doelen. Dit is een goede basis voor betrokkenheid en verantwoordelijkheid, en voor verankering van de organisatie in de samenleving. Bij de oprichting van de concessieaansluiting zullen de maatschappelijke doelen vastgelegd worden in de statuten. Belangrijker echter: MVO is mensenwerk. De dagelijkse keuzes die worden gemaakt moeten met 'hart voor de maatschappij' worden gemaakt. De benoeming van de directie is hierin de cruciale factor. Maatschappelijke betrokkenheid zal dan ook een belangrijk selectiecriteria zijn. Ook worden maatschappelijke organisaties breed betrokken bij de concessie.

(2) Inrichting.

De naam geeft het al aan: 'Delta Greenway' staat voor inzetten op een groene, uitstekend ingepaste verbinding met oog voor duurzaamheid. Concreet geven we dit vorm door niet sec in te zetten op een goede verbinding, maar in directe relatie hiermee integrale duurzame gebiedsontwikkeling op gang te brengen waar economie én natuur en milieu met elkaar in balans zijn. Enkele doelen die het consortium zich daarbij nu al concreet heeft gesteld, zijn de aanpak van herstructurering van bedrijfsterrainen, het terugdringen van verrommeling van het landschap en de aanleg van nieuwe natuur

Innovatie

Om verantwoordelijkheid te kunnen nemen voor de toekomst is het nodig te investeren in onderzoek naar nieuwe technologieën en organisatievormen, hiermee te experimenteren en succesvolle innovaties te implementeren. Als langjarig organisatie-model met een duidelijke focus is een concessie hiervoor een uitstekend vehikel. De corridor vormt een prachtige proeftuin, waarbij de uitstraling als 'koplopergebied' het imago van de regio ten goede komt. Concreet wordt door ons aangegeven dat de concessieaansluiting zal investeren in innovaties op het gebied van energiezuinig transport, terugdringing van CO₂-uitstoot, invoering van het mechanisme van de milieugebruiksruimte – wet- en regelgeving –, nieuwe organisatievormen (multi-bedrijfsterreinmanagement), nieuwe markt vormen (bijv. een grijze containermarkt die het transport van lege containers tussen de havens terugdringt).

Samengevat: de verbinding van een langjarige concessie aan ambities op het vlak van maatschappelijk verantwoord ondernemen biedt optimale garanties voor daadwerkelijke maatschappelijke meerwaarde.

4.4

Conclusies en aanbevelingen

4.4 Conclusies en aanbevelingen

1. Voor zowel publieke als private partijen is volledig commitment van alle betrokkenen van groot belang. De publieke partijen zijn verenigd in een consortium (Verenigde Overheden), wat ervoor zorgt dat zij als één partij naar buiten treden. Belangrijk is hierbij tevens de (belangen van) Belgische stakeholders mee te nemen.
2. Het gehele project moet in één keer worden aanbesteed als concessie conform de Europese Richtlijnen, met als onderdelen het concessiecontract I, het recht op alliantiecontract, het recht op concessiecontract II en het recht op de gebiedsontwikkelingsovereenkomsten.
3. Er dient een alliantiecontract gesloten te worden tussen de Staat der Nederlanden, het consortium en de Verenigde Overheden om het project vanuit een gecoördineerde visie zo efficiënt mogelijk tot stand te brengen en de betrokken partijen doelgericht vanuit een gemeenschappelijk belang te laten samenwerken.
4. Tijdens de alliantiefase kunnen het consortium en de Verenigde Overheden een Maatschappelijke Onderneming oprichten, die het concessierecht heeft om de bestaande infrastructuur op basis van tol te exploiteren.
5. Bij de concessieverlening worden de publieke verantwoordelijkheden overgedragen aan de concessiehouder. Hiervoor is aanpassing van de wetgeving noodzakelijk. De concessieduur wordt in de alliantiefase bepaald door consensus van de betrokken partijen.
6. Idealiter dient de Wet Milieubeheer losgekoppeld te worden van de Wet Ruimtelijke Ordening. Hiermee komt de Nederlandse wetgeving in lijn met de Europese en zal de ontwikkeling van Nederland versnellen. Het consortium stelt echter om pragmatische redenen ook alternatieven voor.
7. De ambities van Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen op vlak van organisatie, inrichting en innovatie zijn uitstekend te combineren met de langetermijnconcessieperiode en hebben de potentie om ook echt maatschappelijke meerwaarde te creëren.

Voor de Basisvariant A4-Zuid – tunnel onder de Oude Maas, tunnel onder het Spui, overkapping Hoogvliet en kunstwerken reeds ontworpen op 2x3 rijstroken – is een sluitende business case haalbaar op basis van de volgende uitgangspunten:

- Minimale concessieduur van 40 jaar;
- Grensoverschrijdende – België – verkeersinformatie en -management;
- Scenario II: gelijkwaardig gebruik van A4 en A16 door personen- en vrachtverkeer;
- Tolheffing voor de A4/A29 voor zowel vracht- als personenverkeer;
- Tolheffing zal slechts plaatsvinden in combinatie met ABvM en gebruikmaken van hetzelfde systeem (zonder extra investeringen);
- Incident management onder verantwoordelijkheid van de concessiehouder;

- Doorstroming op de A4 biedt kansen voor gebiedsontwikkeling, waarbij in

de komende 20 jaar wordt ingezet op ruimtelijke kwaliteit (1.000 à 1.500ha. landschapsontwikkeling) en economische ontwikkelingen zoals een dedicated truckstop, logistieke bedrijvigheid en 10.000 à 12.000 woningen.

Voor Variant 2

knelpunten Haringvlietbrug, Volkeraksluizen en Bergen op Zoom verbreden naar 2x3 rijstroken vanaf 2020 – is een sluitende business case haalbaar onder dezelfde voorwaarden als de Basisvariant, echter met een verlenging van de concessieduur tot minimaal 45 jaar.

Voor Variant 3

gehele A4 -Corridor verbreden naar 2x3 rijstroken vanaf 2020 – is een sluitende business case haalbaar onder dezelfde voorwaarden als de Basisvariant, echter met een verlenging van de concessieduur tot minimaal 50 jaar.

Om de publieke belangen goed te kunnen organiseren in een PPS-verband, stellen wij de volgende organisatiestructuur voor:

- Voor zowel de publieke als private partijen is volledig commitment van alle partijen van belang; – De publieke partijen zijn verenigd in een consortium (Verenigde Overheden), wat ervoor zorgt dat zij als één partij naar buiten treden;
- Het gehele project moet in één keer worden aanbesteed als concessie conform de Europese Richtlijnen, met als onderdelen het concessiecontract I, het recht op alliantiecontract, het recht op concessiecontract II en het recht op de gebiedsontwikkelingsovereenkomsten;
- Er dient een alliantiecontract gesloten te worden tussen de Staat der Nederlanden, het consortium en de Verenigde Overheden om de wensen en kansen van integrale gebiedsontwikkeling te benutten;
- Idealiter dient de Wet Milieubeheer losgekoppeld te worden van de Wet Ruimtelijke Ordening. Hiermee komt de Nederlandse wetgeving in lijn met de Europese en zal de ontwikkeling van Nederland versnellen. Het consortium stelt echter om pragmatische redenen ook alternatieven voor.
- Bij de concessieverlening worden de publieke verantwoordelijkheden overgedragen aan de concessiehouder. Hiervoor is aanpassing van de wetgeving noodzakelijk.
- Tijdens de alliantiefase kunnen het consortium en de Verenigde Overheden een Maatschappelijke Onderneming oprichten, die het concessierecht heeft om de bestaande infrastructuur op basis van tol te exploiteren.

Het is onze aanbeveling dat de concessiehouder samen met de overheden een onderzoek instelt naar de wijze waarop de milieugebruiksruimte praktisch uitvoerbaar én met meerwaarde voor het milieu en kwaliteit van de planvorming kan worden ingezet.

Colofon
oktober 2007

AM

Jan Lagerweij
Arjen van Dijk
Frank Vonk
Angélique Fokker

Royal Haskoning

Piet Kunst
Janine Rietjens
Roelof Westerhof
Chris Bakker
Johan Borsje
Bart Brorens
Hans Iserief

Siemens

Erik van der Heijden
Bart Vuijk
Willem van Leusden

BAM

Hans Draaijer
Martijn Bax
Daan Goedkoop
Marcel Grote Gansey
Andra de Knijff
Michiel van Rij

COLOFON



BIJLAGE

Geografische en functionele scope

Ten aanzien van de basisvariant

Vraag PMZ	Antwoord DeltaGreenway
De omvang van de geografische scope;	§2.1/ §2.2/ §2.3/ §2.4
De omvang van de functionele scope;	§ 2.2/ §2.3/ Hst 3
Tolheffing (naast kilometerheffing) op de aan te leggen A4 Zuid als mogelijkheid om te komen tot een sluitende businesscase;	§3.2/ §3.3
Tolheffing (naast kilometerheffing) op de gehele A4-Corridor als mogelijkheid om te komen tot een sluitende businesscase;	§3.2/ §3.3
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;	§3.1/ §3.2
De effecten van variatie in de hoogte van de tol als instrument om in te spelen op de vraag naar mobiliteit per soort gebruiker	§2.3/ §3.2
Life cycle optimalisatie als mogelijkheid om te komen tot een sluitende businesscase;	§2.1/ §3.2/ §3.3
Het invulling geven aan de dubbeldoelstelling ten aanzien van bereikbaarheid en verbonden leefbaarheid;	§2.2/ §2.3
De rol van private partijen bij verkeersmanagement	§ 2.3
Het risicoprofiel	§4.2
De (maatschappelijke) meerwaarde (in de zin van: versnelling van besluitvorming, efficiëntie, hogere kwaliteit, lagere kosten, reistijdwinst, externe effecten, waaronder milieu en veiligheid).	Hst 2/ Hst 4

Ten aanzien van een aangepaste scope

Vraag PMZ	Antwoord DeltaGreenway
De naar uw mening benodigde aanpassingen van de geografische en/of functionele scope inclusief de onderbouwing daarvan;	§2.1/ §2.2/ §2.3/ §2.4/Hst 3
De bruikbaarheid daarbij van de aangereikte kanskaarten;	§2.2/ §2.4
De wenselijkheid van verknoping van infrastructuur en vormen van gebiedsontwikkeling;	§2.2
De gevolgen van de door u voorgestelde aanpassingen voor de businesscase (kosten en opbrengsten);	Hst 3
De gevolgen van door u voorgestelde aanpassingen op het realiseren van de dubbeldoelstelling ten aanzien van bereikbaarheid en verbonden leefbaarheid;	Hst 2
De gevolgen van door u voorgestelde aanpassingen voor het risicoprofiel;	§ 4.2
De effecten van tolheffing op andere delen van het hoofdwegennet op de bekostiging van de A4 Zuid	§2.2/ §2.3
De effecten van variatie in de hoogte van de tol als instrument om in te spelen op de vraag naar mobiliteit per soort gebruiker	§2.3
De (maatschappelijke) meerwaarde (in de zin van: versnelling van besluitvorming, efficiëntie, hogere kwaliteit, lagere kosten, reistijdwinst, externe effecten, waaronder milieu en veiligheid).	Hst 2 en Hst 4

Institutionele scope

Ten aanzien van de basisvariant

Vraag PMZ	Antwoord DeltaGreenway
De visie op de gekozen concessiesystematiek (o.a. flexibiliteit gedurende de concessieduur (aanpassing scope));	Hst 3, Hst 4
De optimale c.q. haalbare concessieduur;	Hst 3, Hst 4
De allocatie van risico's in de gekozen concessiesystematiek;	Hst 4
De rechten en plichten voor de A4-corridor exploitant;	§3.1/ §3.2/ Hst 4
De rechten en plichten voor publieke partijen;	Hst 4
De vergoedingssystematiek gebaseerd op doorstroming in plaats beschikbaarheid;	§ 2.3, Hst 3, §4.1/ 4.2
De mate van concreetheid van mogelijk in de scope te integreren projecten (reeds concreet uitgewerkt dan wel nog (zeer) globaal omschreven);	§2.2/ §2.3/ § 2.4/ §3.1/ §3.2/ §4.1/ §4.2
De eigendomsverhoudingen in de corridor met betrekking tot de grond;	§2.2/ §4.1/ §4.2
Aanvullende voorwaarden.	§4.1/ §4.2

Ten aanzien van een aangepaste scope

Vraag PMZ	Antwoord DeltaGreenway
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/ §4.2
De risicoallocatie en risicodeling bij een gewijzigde institutionele scope;	§4.1/ §4.2
De rechten, plichten en verantwoordelijkheden voor de betrokken privatepartij(en) bij een gewijzigde scope;	§4.1/ §4.2
De rechten, plichten en verantwoordelijkheden voor de betrokken publieke partij(en) bij een gewijzigde scope;	§4.1/ §4.2
De effecten op de institutionele scope indien een of meerdere kanskaarten onderdeel worden gemaakt van het project.	§2.4/ §4.1/ §4.2
De eigendomsverhoudingen in de corridor met betrekking tot de grond.	§2.2/ §4.1/ §4.2

(Publieke) randvoorwaarden

Uw voorstellen voor, respectievelijk uw visie op onderstaande aspecten dienen zowel voor de basisvariant als voor de door u voorgestelde aangepaste scope te worden behandeld:

Vraag PMZ	Antwoord DeltaGreenway
-----------	------------------------

De verschillende belangen en rollen van de overheid (beleidsmaker, bevoegd gezag, handhaving en toezicht, mogelijk aandeelhouder en/of bestuurder);	§2.1.4, Hst 4
De inrichting aan publieke zijde bij de invulling van de bovengenoemde rollen;	§4.1/ §4.2
De mate van publieke verbondenheid / betrokkenheid, bijvoorbeeld het streven naar een bestuurlijk convenant of een publiek – publieke overeenkomst inclusief de eventuele fasering daarbij;	§4.1/ §4.2
De vormgeving van de publiek – private interactie in de verschillende fasen;	§4.1/ §4.2
Spelregels overheid m.b.t. haar eigen beleidsvrijheid;	§4.1/ §4.2
De vereiste aanpassingen in wet- en regelgeving;	4.1/ §4.2
Uw oordeel over milieugebruiksruimte als randvoorwaarde bij de exploitatie;	§2.5
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;	§2.5
Welke instrumenten denkt u nodig te hebben om binnen de grenzen van de vastgestelde milieugebruiksruimte te blijven;	§2.5
Uw oordeel over maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) bij het project, welke onderwerpen onderdeel zouden kunnen uitmaken van de filosofie;	§4.3
Uw oordeel over MVO als criterium bij de selectie en als randvoorwaarde bij de exploitatie en de wijze van invulling daarvan.	§4.3

Vervolgproces tot aan een mogelijke uitvraag:

Uw voorstellen voor, respectievelijk uw visie op onderstaande aspecten dienen zowel voor de basisvariant als voor de door u voorgestelde aangepaste scope te worden behandeld:

Vraag PMZ	Antwoord DeltaGreenway
-----------	------------------------

De vorm van de vervolgprocedure(s) om een definitieve uitvraag te definiëren;	§4.1/ §4.2
De in uw ogen benodigde voorbereidingstijd daarvan en de mogelijke knelpunten daarbij;	§4.1
De vorm van de procedure(s) vanaf de start van de uitvraag;	§4.1/ §4.2
De volgtijdelijkheid van (planologische) procedures (bijvoorbeeld besluitvorming over tracé voorafgaand aan private betrokkenheid, of juist niet) en de rol van private partijen daarin;	§4.1/ §4.2
De inhoud van de politieke besluitvorming;	§4.1/ §4.2
Go/no-go momenten voor publieke partijen in het vervolgproces;	§4.1/ §4.2
Go/no-go momenten voor private partijen in het vervolgproces	§4.1/ §4.2

