

Project Mainportcorridor Zuid

# Private marktverkenning PMZ

Project Mainportcorridor Zuid is een initiatief van Rijkswaterstaat



# PMZ



*Een samenvatting*



Project Mainportcorridor Zuid is  
een initiatief van Rijkswaterstaat

November 2007

Voor meer informatie  
[www.pmz-rws.nl](http://www.pmz-rws.nl)

Tekst Aangeleverd door de deelnemers, samengesteld door de projectdirectie PMZ

Fotografie Ton Poortvliet, Dordrecht  
Het overige beeldmateriaal is afkomstig van de deelnemers

Productie Adequaat communicatie, Delft

Ontwerp vM-design, Delft

Drukwerk Thieme GrafiMedia Groep



**PMZ**

Project Mainportcorridor Zuid

**Private marktverkenning PMZ**

Een samenvatting

# Inhoud

Voorwoord	5
Inleiding	6-7
Bijdrage Arcadis	8-13
Bijdrage Delta Greenway	14-19
Bijdrage Delta Netwerk	20-25
Bijdrage First STEP	26-31
Bijdrage OVG	32-37
Bijdrage TRAFFIC PARTNERS	38-43
Bijdrage VINCI	44-49
Afsluiting	50



## Voorwoord

Projectdirectie PMZ is op 12 april 2007 gestart met een uniek traject: de private marktverkenning Project Mainportcorridor Zuid (PMZ). In een half jaar tijd hebben zeven (consortia van) internationaal opererende bedrijven, waaronder grote aannemers, toexploitatiemaatschappijen, general contractors, projectontwikkelaars en/of aanbieders van ICT/dynamisch verkeersmanagement, gewerkt aan een haalbare businesscase voor de A4-corridor.

Parallel aan de private marktverkenning is in het publieke domein verder gewerkt aan het in kaart brengen van de kansrijke projecten die ingebracht kunnen worden in de A4-corridor.

Medio oktober zijn de definitieve rapportages van de private marktverkenning overhandigd aan PMZ. Met genoegen bied ik u hierbij een overzicht van de resultaten van de private marktverkenning aan. De zeven (consortia van) bedrijven hebben zeer uiteenlopende, inspirerende voorstellen gedaan. Deze voorstellen zullen de basis vormen voor de uitvraag die Projectdirectie PMZ gaat formuleren.

Voor mij is de meerwaarde van het in een vroeg stadium betrekken van private partijen bij een project als PMZ wederom duidelijk geworden. De specifieke kennis en de innovatieve ideeën die tijdens de verkenning zijn ingebracht, zijn voor de publieke partijen van grote waarde. Op hun beurt hebben de private partijen uitspraken gedaan over de randvoorwaarden die zij de publieke partijen willen meegeven en op basis waarvan zij mede invulling geven aan hun visie op en commitment aan PMZ. De parallelle publieke en private sporen kunnen elkaar op deze manier versterken.

In deze publicatie stellen de deelnemers aan de private marktverkenning zich voor en geven zij u een impressie van het door hen uitgevoerde onderzoek.

Laat u inspireren!

**Huib van Zwam**  
Projectdirecteur PMZ





## Inleiding

De planning en inpassing van een weg is in Nederland van oudsher een taak van de overheid. De processen zijn gestandaardiseerd en private partijen zijn alleen betrokken in de uitvoeringsfase.

Overheden en bedrijven delen de overtuiging dat door samenwerking in een eerder stadium vernieuwende oplossingen zullen ontstaan en dat de uitvoering goedkoper en sneller tot stand zal komen.

Als alle verantwoordelijke partijen constructief betrokken zijn, is bovendien een afgestemde en effectieve aanpak mogelijk van meerdere knelpunten in een gebied.

### Achtergrond

Samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven vraagt van beide partijen veel inlevingsvermogen in elkaars rollen en verantwoordelijkheden en creativiteit om daarmee om te gaan. De Taskforce PPS bestaande uit publieke en private partijen heeft in 2005 in beeld gebracht wat de randvoorwaarden voor succesvolle samenwerking zijn. Een van de belangrijkste aanbevelingen van de Taskforce PPS was dat de samenwerking in een heel vroeg stadium moet beginnen, nog voordat de oplossingen zijn uitgewerkt. Het kabinet heeft toen besloten om de aanbevelingen van de Taskforce PPS in twaalf kansrijke projecten in praktijk te brengen.

### Project Mainportcorridor Zuid

Project Mainportcorridor Zuid is één van de kansrijke projecten waarbij men in een vroeg stadium de verbinding tussen publieke en private partijen zoekt. Het project richt zich primair op de ontwikkeling van de A4-corridor tussen de mainports Rotterdam en Antwerpen als doorstroomroute voor met name vrachtverkeer. De aanleg van de ontbrekende schakel van de A4 door de Hoeksche Waard (de A4-Zuid) behoort tot de mogelijkheden, mits maatschappelijk nuttig en volledig privaat gefinancierd en geëxploiteerd. PMZ richt zich vanuit een dubbeldoelstelling zowel op de verbetering van de bereikbaarheid als de leefbaarheid in de corridor. Centraal in de PMZ-aanpak staat de zoektocht naar innovatieve manieren van samenwerking met private (bedrijfsleven) en andere publieke partijen (overheden) en naar creatieve oplossingen voor knelpunten in het gebied.

### Private marktverkenning PMZ

In september 2006 heeft Projectdirectie PMZ het initiatief genomen tot het voorbereiden van een private marktverkenning, die in april 2007 officieel van start is gegaan. Zeven (consortia van) internationaal opererende bedrijven bogen zich over de vraag hoe de scope van de uitvraag verder aangescherpt en geoptimaliseerd kan worden en deden concrete uitspraken over de haalbaarheid van PMZ. Een samenvatting van de resultaten van deze marktverkenning is opgenomen in dit boekje.

*Deze teksten zijn samengesteld onder de verantwoordelijkheid van de partijen die de marktverkenning hebben uitgevoerd. Voor de complete rapportages verwijzen wij u naar de website: [www.pmz-rws.nl](http://www.pmz-rws.nl)*

# 5 vragen

## Wie is ARCADIS?

ARCADIS is een internationale onderneming die management-, advies- en ingenieursdiensten levert gericht op bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid. In Nederland actief op het vlak van mobiliteit, milieu & ruimte, wonen & werken en water. ARCADIS ontwikkelt, ontwerpt, implementeert, onderhoudt en exploiteert projecten. Voor bedrijven en overheden. Met 12.000 mensen en een omzet van meer dan € 1,2 miljard. Multinationaal aanwezig met een dicht netwerk van kantoren en kennis en ervaring van internationaal niveau. Gericht op meerwaarde voor klanten.

### *Waarom doet u mee aan de marktverkenning privaat van Projectdirectie PMZ?*

Meedenken over de integrale benadering van de vraagstukken met betrekking tot de Mainportcorridor Zuid vinden wij een boeiende uitdaging, die ons op het lijf geschreven is. Niet alleen meedenken maar ook de handschoen oppakken, door het business concept verder te brengen. Dat is onze ambitie. De marktverkenning privaat biedt ons de kans om onze visie op PMZ verder te concretiseren naar een haalbare business case en een daarbij passende publiek-private samenwerkingsvorm. Kortom, onze visie wordt onze missie.

### *Hoelang bent u al (zijdelings) betrokken bij PMZ?*

ARCADIS is al vanaf de eerste marktconsultatie in 2005 betrokken bij PMZ. Wij hebben de toenmalige uitnodiging van de Minister van Verkeer en Waterstaat om te participeren in het Project Mainportcorridor Zuid met enthousiasme opgepakt en dat heeft geresulteerd

in ons visiedocument "Mainportcorridor Zuid, Valley of Value Added Networks". Sindsdien hebben wij een bijdrage geleverd in verschillende ateliers, workshops en werksessies van PMZ.

### *Wat is uw visie op PMZ?*

De visie van ARCADIS op PMZ is weergegeven in het visiedocument "Mainportcorridor Zuid, Valley of Value Added Networks" van september 2005. De kern van onze visie: De minister nodigt uit tot het maken van een kwaliteitssprong in de ontwikkeling en instandhouding van de hoofdwegenstructuur tussen de mainports Rotterdam en Antwerpen, met accent op de A4-corridor als doorstroomroute voor met name transport. Een kwaliteitssprong die benefits oplevert in de sfeer van bereikbaarheid, ruimtelijk-economische ontwikkeling en leefbaarheid voor het gehele gebied. Die kwaliteitssprong is ook onze ambitie. Daarom benaderen wij de Mainportcorridor Zuid als een Valley of Value Added Network, een configuratie van netwerken: economisch, ruimtelijk functioneel, bestuurlijk organisatorisch, stede-



lijk en landschappelijk. Met als kernwaarden "Triple A": Adaptief, Adoptief en Accommoderend en als adagium: lange termijn denken, korte termijn doen.

### *Van welke kennis en ervaring kunt u gebruik maken tijdens de marktverkenning privaat?*

Voor de marktverkenning maken wij gebruik van de kennis en ervaring binnen het internationale ARCADIS-concern op het gebied van infrastructuur- en gebiedsontwikkeling, verkeersmanagement en assetmanagement infrastructuur. Tevens maken wij gebruik van de beschikbare kennis en ervaring van ARCADIS als risicodragend partner in meerdere PPS-projecten en DBFMO-contracten op gebied van infrastructuur, gebiedsontwikkeling, gebouwen en energie-installaties.

## Arcadis: Mainportcorridor Zuid, naar een haalbaar business concept

In vervolg op ons in 2005 gepresenteerde visiedocument Mainportcorridor Zuid, Valley of Value Added Networks zijn wij de uitdaging van de marktverkenning aangegaan om deze visie uit te werken tot een realistisch business concept, vanuit de overtuiging dat een haalbare oplossing voor deze belangrijke corridor mogelijk is. Die oplossing moet naar onze mening niet gezocht worden in een ééndimensionale benadering van het exploiteren van een weg, maar vraagt daarentegen om een integrale aanpak van een op transport gerichte corridor in een gebied waarin wordt gewoond, gewerkt en gerecreëerd. Een gebied dat bereikbaar én leefbaar is. Denkend vanuit waardecreërende netwerken kan er een kwaliteitsprong teweeg worden gebracht. Daarnaast beogen wij een schaalprong, middels de regionale inbedding van een mondiaal netwerk, én een tijdsprong, door voor te sorteren op de toekomst.

### Business case - functionele en geografische scope

Naast de beoordeling van de basisvariant PMZ, hebben wij modules ontwikkeld voor de optimalisering van zowel de basisscope als een aangepaste scope. Deze zijn doorgerekend in ons financiële model en geanalyseerd op de bijdrage die zij leveren aan een haalbare business case en aan de dubbeldoelstelling van bereikbaarheid en leefbaarheid.

Uit onze analyse concluderen wij:

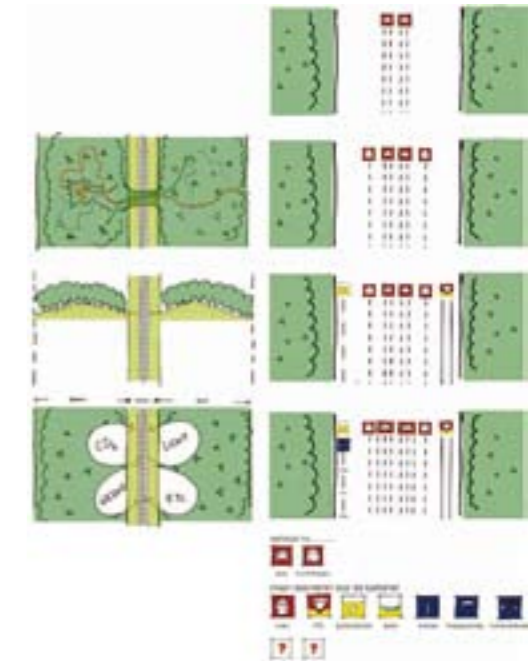
- De basisvariant PMZ - met uitsluitend tolheffing op het nieuwe tracé - is niet haalbaar, ook niet op basis van de door ons lager ingeschatte investeringskosten.
- Om het karakter van de A4 als doorstroomroute voor vrachtvervoer te benadrukken, rekenen wij met een verhouding 1:5 in toltarief voor personenvervoer versus vrachtvervoer. De tolheffing op basis van passagepunten betekent dat lokaal verkeer wordt ontzien. Het uitbreiden van tolheffing op de gehele A4-corridor tot aan de Belgische grens, levert weliswaar een haalbare case op maar het is de vraag of er voldoende politiek draagvlak is voor deze optie met toltarieven van € 0,04/0,20 per km.
- Technisch-functionele optimalisatie van de scope van de basisvariant en life cycle optimalisatie leveren substantiële kostenbesparingen op, voldoende om ondermeer de verbreding van de bruggen over het



Haringvliet en de Volkeraksluizen naar 2x3 rijstroken te financieren.

- Voor het bereiken van optimale resultaten gaan wij uit van de netwerkgedachte: A4, A16, A17, A29, A58 en A59. Een schaalgrootte die nodig is om financiële voordelen te realiseren en voldoende flexibiliteit biedt om te sturen op doorstroming en bereikbaarheid. Dynamisch verkeersmanagement met een gedifferentieerd prijsbeleid is hiertoe een geëigend instrument, evenals het aanleggen van doelgroepstroken langs de A4 voor het vrachtverkeer.
- Naast het versterken van bereikbaarheid rond de A4 en leefbaarheid rond de A16, kan de A4-A58 als alternatieve route fungeren tussen de haven en het achterland in geval van calamiteiten op de A15. Aanleg van de Noordoosttangent Roosendaal is daarvoor noodzakelijk.
- In de A4-corridor wordt voorzien in een maximale bedieningsgraad door het aanleggen van een drietal servicegebieden. Die bieden tevens een goede aanvulling op de inkomsten uit tolheffing en de overheidsbijdrage voor beheer en onderhoud.
- Gebiedsontwikkeling draagt per saldo te weinig bij aan een haalbare business case. De door PMZ aangebrachte kanskaarten, aangevuld met ons voorstel voor een inland port, kunnen echter wel bijdragen aan economische en ruimtelijk-sociale waardecreatie. De

milieuvriendelijke en landschappelijke invulling van de zones langs de A4 volgens ons Parkway concept levert een belangrijke bijdrage aan leefbaarheid en een maatschappelijke meerwaarde. Om deze meerwaarde te benutten, zal gebiedsontwikkeling ingebed moeten worden in een integrale structuurvisie, ondersteund door een regionaal fonds met vereveningsmogelijkheden.







Kortom, de scope van onze voorkeursvariant bestaat uit het hoofdwegenetwerk A4-A16-A17-A58- A59; verkeersmanagement en servicegebieden langs de A4. Het kostendekkend toltarief voor deze variant berekenen wij op € 0,02/0,10 per km. Tevens dient de scope voor een uitvraag ruimte te bieden voor innovatieve oplossingen zoals het Parkway concept en doelgroepstroken voor vrachtverkeer.

### PPS - institutionele scope

De dynamiek binnen het project is een belangrijk element voor de institutionele scope: snelheid maken waar mogelijk en tijd nemen voor het creëren van draagvlak waar nodig. Dit vraagt zowel om sterke publieke aansturing als een integrale visie; differentiatie in publieke, private en publiek-private rollen en maatwerk in samenwerkings- en financieringsarrangementen per project. Vanwege het marktrisico in tolnkomsten zal de concessiehouder waarborgen vereisen in tolregime en ingrepen in (omliggend) netwerk. Dit is een reden om te overwegen het (markt)risico van tolheffing bij de publieke

partijen te laten en uit de concessie te halen. In een DBFMO-contract op basis van beschikbaarheid, zijn voldoende prikkels in te bouwen waarbij de private partij ook (deels) op doorstroming wordt afgerekend.

Wij bepleiten dan ook het project institutioneel in te richten volgens onderstaand drie-lagen-model.

Op laag één fungeert een strategisch netwerk van publieke partijen in een sturende en voorwaardenscheppende rol. Op laag twee staat het programmabureau voor het ontwikkelen van een integrale visie, de business case en het organiseren en bewaken van samenhang tussen de verschillende projecten. Daarnaast staat de investeringsmaatschappij, die de projecten financiert en uitvoert als gedelegeerd opdrachtgever. De investeringsmaatschappij heeft naast publieke eventueel ook private aandeelhouders. De projecten worden op het operationele niveau in laag drie gerealiseerd in opdracht van de investeringsmaatschappij, in een PPS of DBFMO-contract. De verevening tussen projecten vindt plaats via de investeringsmaatschappij.

### Publieke randvoorwaarden

Om van dit project een succes te maken, zijn bestuurlijke “trekkers” nodig. Een private partij kan hierbij als katalysator fungeren. Om vaart te maken in de aanleg van de A4-zuid zal gebiedsontwikkeling losgekoppeld moeten worden van de uitvraag. Voor de financiering is aanpassing van de Wet Bereikbaarheid en Mobiliteit noodzakelijk om tolheffing op bestaande wegen mogelijk te maken.

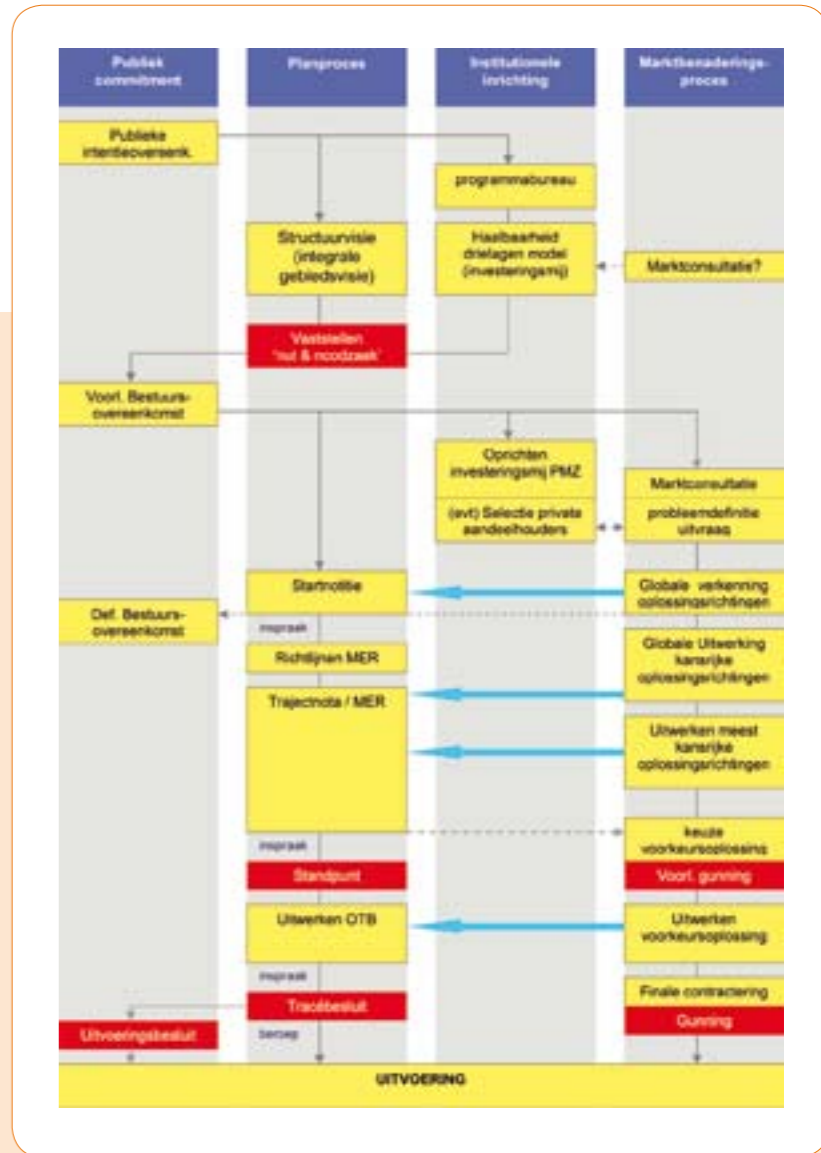
Om te waarborgen dat de overheid als partner in een PPS het publieke belang dient, kan een onafhankelijk toetsend orgaan beslissingen van het samenwerkingsverband in relatie tot overheidstaken toetsen op het publieke belang. Privaatrechtelijke afspraken tussen de overheid en het samenwerkingsverband moeten voorzien in situaties waarin de publieke partij gemaakte afspraken niet nakomt als gevolg van haar publiekrechtelijke rollen en bevoegdheden.

Milieugebruiksruimte zien wij niet als een beperkende randvoorwaarde. In onze visie zijn vele mogelijkheden tot ondernemerschap, die tevens leiden tot verbetering van de milieugebruiksruimte.

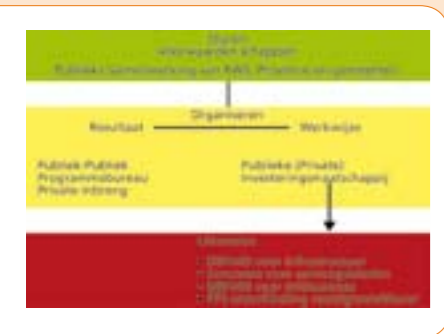
### Vervolgproces

De eerste stap in het vervolgproces is het opstellen van een integrale structuurvisie, waarvoor de resultaten van de publieke en private marktverkenning een belangrijke input vormen. Gelijktijdig wordt de haalbaarheid van het drie-lagen-model onderzocht.

Na een positief besluit van de Tweede Kamer over “nut en noodzaak” op basis van de structuurvisie, kan het project direct door naar de planstudiefase. Vanaf dat moment stellen wij voor om private partijen in het planproces te betrekken volgens de Nieuwe Markt-



benadering (NMB). De meerwaarde van private partijen komt zo het beste tot zijn recht en door vervlechting van planprocedure en aanbestedingsprocedure kan bovendien tijdswinst worden geboekt.







# 5 vragen

## Wie is Delta Greenway?

Delta Greenway is een samenwerking tussen AM, BAM PPP, Royal Haskoning en Siemens.

### *Waarom doet u mee aan de marktverkenning privaat van Projectdirectie PMZ?*

Delta Greenway 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 mobiliteit, wonen, werken en recreëren samenbrengen om de behoefte aan bereikbaarheid, leefbaarheid en het opwaarderen van natuur- en landschapswaarde met elkaar te verenigen.

### *Hoelang bent u al (zijdelings) betrokken bij PMZ?*

Delta Greenway is sinds de zomer van 2005 betrokken bij het Project Maincorridor Zuid.

### *Wat is uw visie op PMZ?*

De benadering van een corridor is meer dan een wegverbinding: het gaat om het vinden van een financieel haalbare oplossing voor betere doorstroming

in de corridor Rotterdam-Antwerpen en daarbij gebruik maken van een volwaardige afweging van ontwikkelingskansen voor rood, groen en blauw, zodanig dat de kwaliteit en identiteit van de Delta aanmerkelijk wordt versterkt.

Dat de ontwikkeling van de corridor tussen Maasvlakte en Antwerpen ingrijpende gevolgen zou kunnen hebben voor mens en milieu is evident. Het is de visie van Delta Greenway om milieu, de ecologische hoofdstructuur, natuur- en landschapswaarde meer dan alleen te repareren en compenseren en een prominente plek te geven in de besluitvorming voor de verdere inrichting van de corridor.

Het consortium streeft er naar om samen met alle belanghebbenden en betrokkenen te werken aan oplossingen met een zo groot mogelijk (maatschappelijke) steun. De integrale afweging van functies (natuur en



landschap, mobiliteit, ruimtelijke ontwikkeling) vormt het kader waarbinnen bereikbaarheid wordt gerealiseerd. Uiteraard zullen ook de financieel-economische kaders een belangrijke rol spelen bij de afweging.

### *Van welke kennis en ervaring kunt u gebruik maken tijdens de marktverkenning privaat?*

Het bundelen van de in het consortium beschikbare kennis en ervaring op gebied van ruimtelijke ordening, gebiedsontwikkeling, infrastructuur, verkeersmanagement, beprijzing en de juridische en financiële PPS-kennis leidt tot een kortere doorlooptijd van het proces omdat een integrale afweging voor de verschillende functies wordt gemaakt waardoor draagvlak eerder bereikt wordt. De expertise in het zoeken naar elementen om de business case te versterken en onderbouwen is hierbij van groot belang.

# 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. Delta Greenway heeft samengewerkt met VINCI waarbij vooral analyses op juridisch, financieel, technisch en operationeel gebied zijn gedeeld.

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 Brabantse 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 gerealaiseerd, waaraan economische dragers vanuit het gebied

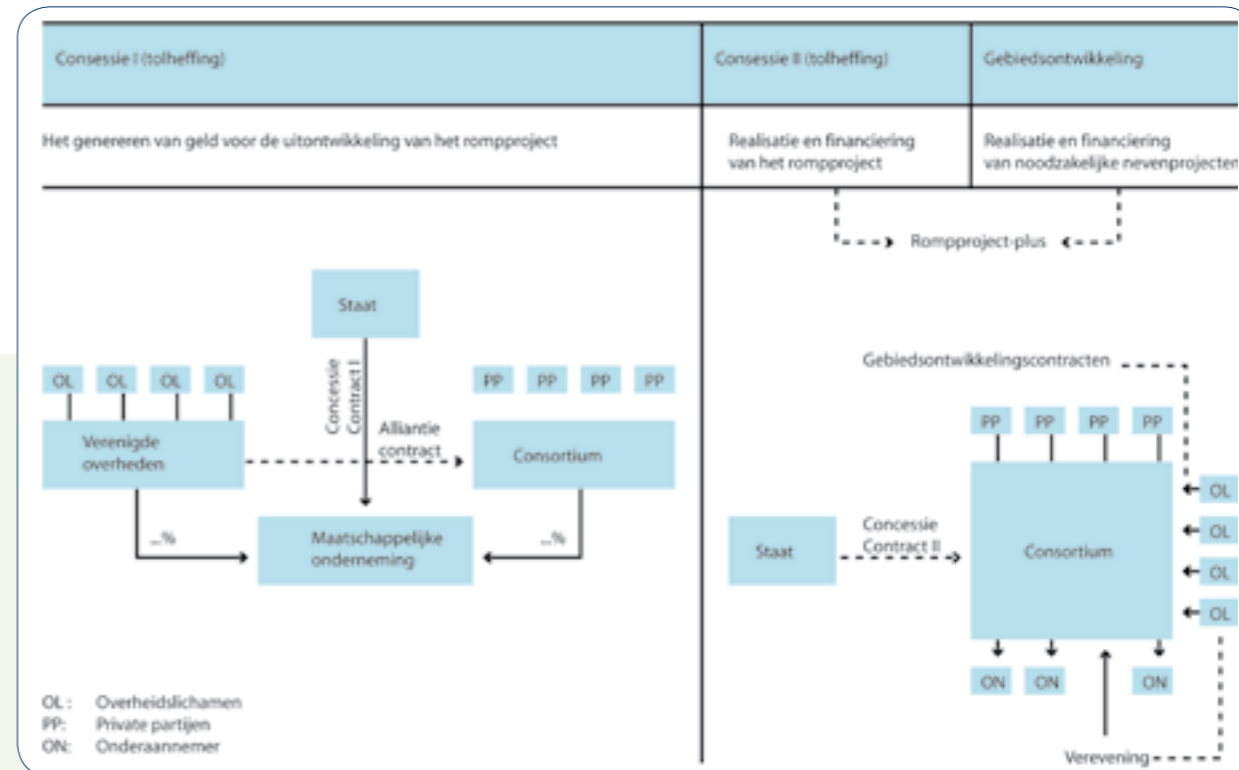
kunnen worden toegevoegd. De havens van Antwerpen komen "op een steenworp afstand" van de Rotterdamse te liggen, zodat de A4 een gezamenlijke positionering als "mainport van West-Europa" aanzienlijk bevordert (en er onderdeel van wordt). De gewijzigde positionering zal andere economische activiteiten 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, 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 waar ze voor 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 Basis-

variant, 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 realiseren en te benutten. 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 mogelijk.

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 concessiepartners dan ook van harte worden meegedacht en -gewerkt.



# 5 vragen

## Wie is Delta Netwerk?

Het Delta Netwerk consortium is een samenwerking tussen:

- Brisa Auto-Estradas de Portugal S.A.
- Movenience, een joint venture van NV Westerscheldetunnel, Brisa S.A. en NedMobiel, gericht op Elektronische Tol Collectie.
- Vialis, namens VolkerWessels

*Wat is uw visie op PMZ en van welke kennis en ervaring kunt u gebruik maken tijdens de marktverkenning privaat?*

Wij zijn hoofdzakelijk een consortium van exploitatiemaatschappijen, wat inhoudt dat onze visie op het ontwikkelen van netwerken van (snel)wegen gebaseerd is op het verstrekken van mobiliteitsdiensten aan onze klanten (de weggebruikers). Hiertoe financieren, ontwerpen, bouwen, beheren en onderhouden we wegen op commerciële basis. Onze expertise kan als volgt worden samengevat:

- Brisa: internationale ervaring met exploitatie van wegen, tolheffing en wegbeprijzing, business cases en financial engineering, internationaal netwerk van tolexploitatiemaatschappijen.
- Westerscheldetunnel: lokale (Nederlandse) ervaring met commerciële wegenexploitatie, tolheffing en wegbeprijzing en onderhoud van infrastructuur, internationaal netwerk van tolexploitatiemaatschappijen.
- NedMobiel: lokale expertise inzake wegbeprijzing, Publiek-Private Samenwerking, business cases, innovatieve contracten, procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten en aanbestedingen en netwerk in de politiek en bij de overheid.
- Vialis/VolkerWessels: internationale expertise inzake wegebouw, wegenonderhoud, kostenberekening en

overheidsopdrachten en projectbeheer in Nederland. Samen kunnen de leden van het consortium ervoor zorgen dat in alle projectfasen (ontwerp, bouw, exploitatie en onderhoud) mobiliteitsdiensten worden verleend aan de weggebruikers en dat infrastructurele werken van hoge kwaliteit op milieuvriendelijke wijze, tijdig en binnen de begroting worden uitgevoerd, waarbij de leden kunnen bogen op een degelijke staat van dienst in Portugal, Nederland en andere Europese landen. Ons consortium zal zich niet uitsluitend bezighouden met het aanleggen van snelwegen, maar het zal ook worden ingezet om een grondige analyse uit te voeren van de commerciële mogelijkheden en het verantwoord omgaan met kwaliteits-, veiligheids-, milieu- en begrotingszaken. De Westerscheldetunnel was bijvoorbeeld op tijd en binnen de begroting klaar en in Portugal zijn 85% van de contracten afgerond met een kostenoverschrijding van minder dan 5%. In beide landen is de klanttevredenheid voor de projecten zeer hoog, net als het commercieel rendement.

*Waarom doet u mee aan de marktverkenning privaat van Projectdirectie PMZ?*

We doen mee aan de marktverkenning privaat van Projectdirectie PMZ omdat wij van mening zijn dat onze visie op mobiliteit en de manier waarop deze door



middel van Publiek-Private Samenwerking kan worden georganiseerd, kan bijdragen aan een scope-omschrijving voor PMZ waarin de publieke partijen de beoogde sociale doelstellingen kunnen bereiken en daarbij de risico's daar kunnen onderbrengen waar deze het beste beheerd kunnen worden en waarbij een degelijke basis kan worden gevormd voor innovatie en efficiënte wegenexploitatie.

*Hoe lang bent u al (zijdelings) betrokken bij PMZ?*

Ons consortium telt leden die reeds van meet af aan betrokken zijn bij PMZ. Wij hebben aan PMZ bijgedragen door de verkenningvergaderingen bij te wonen, een visie op de A4 Zuid corridor te formuleren en door de voortgang te bespreken met Projectdirectie PMZ.

## Delta Netwerk: 3 cent per kilometer voor een duurzame PMZ-corridor

Het Delta Netwerk is een samenwerkingsverband tussen de Portugese exploitatiemaatschappij Brisa, de Nederlandse tolheffingsmaatschappij Movenience (samenwerkingsverband tussen Brisa, Westerscheldetunnel en NedMobiel) en de Nederlandse bouwonderneming VolkerWessels, vertegenwoordigd door Vialis. Binnen dit samenwerkingsverband hebben we onze mogelijke rol in de PMZ-corridor geanalyseerd.

### Tolheffing en wegbeprijzing voor optimale klanttevredenheid

Maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) is een van de belangrijkste uitgangspunten voor PMZ. Het belangrijkste idee achter MVO is dat particuliere ondernemingen een bijdrage leveren aan het verwezenlijken van maatschappelijke doelstellingen zonder dat daar noodzakelijk rechtstreeks voordeel tegenover staat. Het introduceren van tolheffing in het systeem van ontwikkelen, onderhouden en exploiteren van snelwegen geeft een sterke impuls aan het MVO in deze sector. Mensen, en dus klanten, komen op de eerste plaats wanneer er wordt gewerkt aan het optimaliseren van de onderneming en aan strategische bedrijfskeuzes: klanten vormen de belangrijke of enige bron van inkomsten.

De exploitatiemaatschappij werkt dan ook klantgericht. Voor de weggebruiker heeft dit een aantal voordelen:

- Betrokkenheid van weggebruikers in de besluitvormingsprocessen. Er wordt ook veel belang gehecht aan klantenzorg omdat “tevreden klanten terugkomen”.
- Gerichtheid op een grotere beschikbaarheid omdat geen beschikbaarheid resulteert in lagere inkomsten.
- Gerichtheid op veiligheidsaspecten. Klanten vermijden immers onveilige wegen en door ongevallen kan de weg niet gebruikt worden. Dit resulteert weer in lagere inkomsten en vanwege de onveiligheid kunnen de vergunningen ingetrokken waardoor de exploitatieonderneming de weg moet sluiten (en minder inkomsten krijgt).
- Lagere macro-economische prijzen voor het gebruiken van de infrastructuur omdat door de introductie van banken en financiële instellingen in de sector de efficiency en rendabiliteit verhoogd worden.
- Innovaties in technieken, organisatie en financieringsmodellen, omdat ondernemingen vrij kunnen beslissen over de manier waarop zij de te behalen doelstellingen kunnen halen.

Om deze redenen is de business case voor private financiering van (de ontwikkeling, het onderhouden, beheren en exploiteren van) de PMZ-infrastructuur gebaseerd op de inkomsten uit tolheffingen.



De investeringen voor het heffen van tol blijven beperkt omdat deze kan worden gekocht van de nationale overheid zodra het systeem voor de landelijke kilometerprijs is ingevoerd. De prijs bedraagt 5% van de inkomsten. De tolwegen dienen buiten het nationale systeem gehouden te worden omdat de tol die geheven wordt voor de weg toereikend is voor het ontwikkelen en onderhouden van de infrastructuur.

### 3 cent per kilometer voor mobiliteit

Voor 3 cent per kilometer kunnen we het PMZ-netwerk onderhouden en beheren en de bouw van de nieuwe A4 Klaaswaal-verbinding financieren. Dat is 12% goedkoper dan de vaste landelijke kilometerprijs die 3,4 cent per kilometer zal bedragen.

De PMZ-concessie dient het hele snelwegennetwerk in de corridor te omvatten zodat het voor ons mogelijk wordt mobiliteitsdiensten van hoge kwaliteit te bieden aan de weggebruiker:

- lage toltarieven door aanzienlijke schaalvoordelen bij onderhoud en tolheffing;
- gegarandeerde beschikbaarheid van de noord-zuidverbinding tussen Rotterdam en Antwerpen;
- actief verkeersbeheer voor voorspelbare reistijden;
- optimaal contact met de klant, pechservice en servicepunten.

De A4-corridor is een vrachtverkeerroute, met tarieven die het vrachtverkeer moeten stimuleren om de A16 te vermijden en de A4-route te gebruiken. Dit wordt mogelijk wanneer een deel van het onderhoud wordt betaald door de overheid. Een verdere optimalisering van de toltarieven voor dit scenario kan leiden tot een haalbare commerciële business case waarbij de onderhoudsbegroting niet wordt toegerekend aan het project.

Volgens het Delta Netwerk is de huidige wetgeving inzake ruimtelijke ordening (bijvoorbeeld m.b.t. MER) toereikend om verantwoord om te gaan met de milieueffecten in de corridor. Door PMZ wordt echter aanbevolen dat de effecten op de Milieugebruiksruimte door de exploitatiemaatschappij worden betaald.



Uit berekeningen blijkt dat met de oprichting van een Milieu-investeringsfonds in dit geval het fonds circa € 275 miljoen kan investeren in milieucompensatie en mitigerende maatregelen op voorwaarde dat de onderhoudsbegrotingen die al voor het netwerk gereserveerd zijn ook aan het project worden toegewezen.

Inkomsten uit gebiedsontwikkeling of andere bronnen zoals benzinestations of wegrestaurants vallen niet onder de concessie. Inkomsten uit gebiedsontwikkeling zijn moeilijk in getallen uit te drukken, laat staan toe te rekenen aan het project. Bovendien zijn deze inkomsten vergeleken met de kosten voor het ontwikkelen van de infrastructuur niet substantieel.

### Concessieovereenkomst en regionale publieke autoriteit

Het Delta Netwerk stelt voor om een regionale publieke autoriteit (RPA) op te richten die zal handelen als verlener van de PMZ-snelwegconcessie en mogelijk andere concessies voor dienstverlening. Op deze manier kunnen de tolobbrengsten die uitkomen boven een vastgesteld referentiebedrag bij wijze van een verlaging van de algemene lokale belastingen aan de plaatselijke bewoners worden uitgekeerd. De RPA moet als een onderneming worden beheerd en indien er meer diensten (concessies) wordt toegekend, kan financiering

worden aangetrokken de RPA, waardoor de risico's over diverse projecten wordt verspreid.

Het PMZ-snelwegnetwerk kan geprivatiseerd worden met een concessieovereenkomst. Hoewel een publiek-private samenwerking het voordeel heeft dat dit een impuls geeft aan zowel concessiehouder als -verlener om in dezelfde richting te werken, is een concessiestructuur minder complex en beter toegerust om risico's over te dragen aan de partijen die het best uitgerust zijn om aan deze te beheren.



De concessie-overeenkomst vangt aan bij het begin van de aanleg van de A4 Klaaswaal-verbinding. Er kan nog geen tol worden geheven voordat de nieuwe infrastructuur open is, maar slechts na voltooiing van de verbinding. Het is echter wel mogelijk om de concessiehouder de bestaande infrastructuur eerder te laten onderhouden met een onderhoudsovereenkomst die gebaseerd is op een beschikbaarheidsvergoeding.

De business case is niet al te ontvankelijk voor wijzigingen in de concessieperiode. Voor redenen van acceptatie is het dan ook aanbevolen dat de concessieperiode een vaste einddatum heeft: 30 jaar na aanvang.

Het aanbesteden van het PMZ-project neemt 30 maanden in beslag. Ervan uitgaande dat de aanleg van de Klaaswaal-verbinding 3 jaar zal duren, kan gesteld worden dat er voor 2014 nog geen auto's over deze nieuwe verbinding zullen rijden.

### Publieke en politieke acceptatie

Publieke en politiek acceptatie is een belangrijke factor in het welslagen van PMZ. Met onze aanpak is het gemakkelijk om de voordelen uit te leggen aan de bevolking en de lokale, regionale en nationale overheden:

- de wegen van het Delta Netwerk zijn goedkoper dan andere wegen;
- weggebruikers hebben geen uitrusting nodig en hoeven geen administratieve handelingen te verrichten omdat tolheffing wordt gekocht van het landelijke kilometerprijsstelsel;
- de leefbaarheid wordt gegarandeerd door de milieuprocedures en gecombineerd met een verbeterde mobiliteit;
- de beperking op de extra winst voor de concessiehouder maakt het voor de regionale inwoners mogelijk om aanzienlijk financieel voordeel te halen uit een succesvolle exploitatie van het Netwerk.



# 5 vragen

## Wie is First STEP consortium?

First STEP Partnership is een consortium bestaande uit Strukton, TNO en Egis Projects. In dit consortium is alle kennis en expertise vertegenwoordigd die nodig is voor het geven van een gefundeerd advies over hoe de corridor Rotterdam-Antwerpen kan worden ontwikkeld als privaat project:

- Strukton is een ervaren Nederlandse bouwonderneming en is ontwikkelaar en manager van PPS-constructies.
- TNO is een erkende Nederlandse onderzoek-organisatie die zich richt op de innovatieve aspecten van bouwen en vervoer.
- Egis Projects is een Franse onderneming met een grote reputatie op het gebied van langetermijn-ontwikkeling, systeemintegratie en exploitatie van transportinfrastructuur.

### *Waarom doet u mee aan de marktverkenning privaat van Projectdirectie PMZ?*

Wij participeren in deze marktverkenning omdat we graag samen met Rijkswaterstaat en andere publieke partijen nieuwe mogelijkheden verkennen op het gebied van publiek-private samenwerking. Ons doel is om te adviseren over een optimale scope, business case en contractvorm voor dit project. We willen op die manier actief bijdragen aan de verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid in het gebied Maincorridor Zuid. Het First STEP consortium ziet de verkenning als een belangrijke eerste stap in een project dat geleidelijk zal uitgroeien van het aanleggen van een weg tot het beheer van de verkeersstroom. Dit project zal moeten leiden tot een gezonde commerciële en maatschappelijk verantwoorde ontwikkeling van het hele gebied tussen Rotterdam en Antwerpen rond de transportassen.

### *Hoe lang bent u (zijdelings) betrokken bij PMZ?*

Strukton heeft op eigen initiatief deelgenomen aan de eerste consultatiefase van PMZ in 2005/2006. Hierin is de basisvariant vastgelegd. Vervolgens is voor deze fase het consortium First STEP opgericht.

### *Wat is uw visie op PMZ?*

Onze visie op de ontwikkeling van de A4-corridor tussen Rotterdam en Antwerpen is gebaseerd op een

nauwe relatie tussen de organisatie en de inhoud van het project.

First STEP Partnership ziet met PMZ kansen om het aanleggen en onderhouden van wegen niet als een activiteit op zich te beschouwen, maar als een bijdrage aan een toekomstvaste oplossing voor een heel gebied. In dit geval de corridor Rotterdam-Antwerpen.

First STEP Partnership heeft onderzocht bij welke geografische en functionele scope sprake is van een financieel haalbare business case zonder dat hiervoor overheidssubsidie noodzakelijk is. Met andere woorden: hoeveel tol zullen automobilisten moeten bijdragen om een bereikbare en gezonde regio te krijgen? En hoe verhoudt dit tolniveau zich tot de bedragen die genoemd worden in ons (mogelijk) nieuwe stelsel "Anders Betalen voor Mobiliteit"?

Afhankelijk van de omvang van de geografisch en functionele scope zullen minder of meer vergaande vormen van publiek-private samenwerking nodig zijn. We achten het onmogelijk om alles te organiseren op een traditionele manier, vanuit één partij. Voor de realisatie van de oplossing is het daarom van groot belang dat er een projectorganisatie wordt opgericht, bestaande uit verschillende private én publieke partijen. Hierbij is het



van belang dat alle betrokken partijen investeren in het project. Er moet kortom wat te winnen én verliezen zijn. Vrijblijvend meepraten is onvoldoende.

Onze doelstelling is om als innovator snel zichtbaar succes te boeken op de gebieden waar onze positie sterk is. Wanneer dit tot succes leidt, zullen andere organisaties ook willen deelnemen.

### *Van welke kennis en ervaring kunt u gebruik maken tijdens de marktverkenning privaat?*

Het First STEP consortium verenigt kennis van en ervaring met verkeerstechnologieën, modelvorming voor verkeers- en ruimtelijk gedrag, milieuonderzoeken, aanleg van tunnels en wegen, strategische expertise inzake prognoses voor verkeer en tolinkomsten, exploitatie van tolwegen, organisatorische structuur en contracten voor PPS. Wij hebben tevens uitgebreide ervaring met lange termijn onderhoud en het plannen en optimaliseren van herstelwerkzaamheden.

# First STEP: Managen van de Mainportcorridor Zuid

## Met de tolheffing in de corridor tussen Rotterdam en Antwerpen worden vier doelen bereikt:

1. De kosten voor de aanleg, het onderhoud en de exploitatie van de A4 Zuid worden gedekt.
2. Er wordt een optimale verkeersstroom binnen de corridor bereikt.
3. Er wordt aan de milieueisen voldaan.
4. Er wordt aan de politieke eisen voldaan.

## Scope

Uit ons onderzoek blijkt dat een ruime geografische scope van wezenlijk belang is voor het succes van het project. De door ons voorgestelde scope bestaat uit:

- het ontwerp, de bouw, de financiering, het onderhoud, de exploitatie en de tolheffing van de A4 Zuid;
- het onderhoud, de exploitatie en de tolheffing van het overige deel van de corridor (de A4, A29, A16, A17, A58 en A59).

Het aankopen van gebieden die behoren tot de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) past binnen dit alternatief.

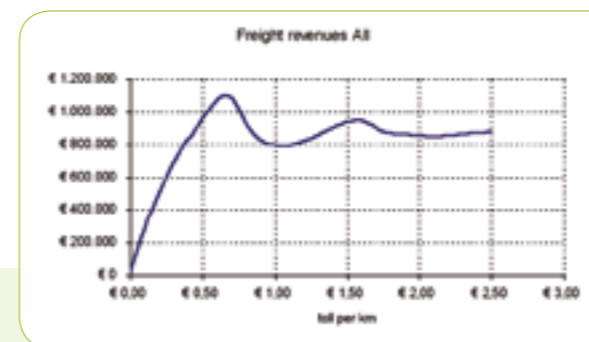
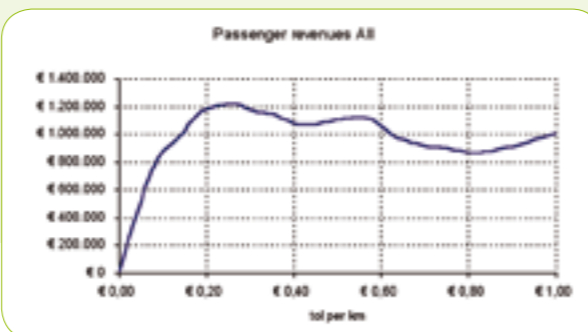
Dit is een robuuste oplossing en heeft een aanzienlijke impact op de verkeersstromen zowel op de as A4/A29 als op de as A16. Het zal het vastlopen van het verkeer drastisch verminderen en de toestand van het milieu in het hele gebied verbeteren. De toltarieven zouden overeenkomstig zijn met de voorgestelde tarieven van

“Anders betalen voor Mobiliteit” en de inkomsten moeten zowel de bouwkosten als de exploitatie- en onderhoudskosten van de hele corridor dekken. Ook de milieubelangen in de A16-corridor zijn beter gediend met dit alternatief, hetgeen ook zal leiden tot hogere maatschappelijke opbrengsten.

## Business case

First STEP heeft de constructie geëvalueerd en de kosten van de A4 Zuid, de ontbrekende schakel in de corridor, herberekend. De berekeningen laten zien dat de verwachte kapitaaluitgaven € 1.050 miljoen zullen zijn, hetgeen € 250 miljoen minder is dan door de Projectdirectie PMZ was berekend. Wij zijn het in grote lijnen eens met de door PMZ geschatte onderhoudskosten. Onze financiële modellen laten zien dat in 2020 de totale inkomsten rond de € 193 miljoen per jaar moeten liggen. Als dit bedrag uit de tolinkomsten kan worden gehaald, is het bedrijfsplan haalbaar.

Berekeningen laten de volgende relatie tussen de inkomsten en de toltarieven in de corridor zien.



Naar aanleiding van deze tabellen willen wij de volgende tarieven voorstellen:

- € 0,04 per km voor personenauto's
- € 0,10 per km voor vrachtverkeer

Deze tarieven zijn niet de hoogste tarieven met het oog op financiële winst, maar zijn voldoende om:

- het verkeer beter door de corridor te verspreiden;
- files te voorkomen en de milieuverontreiniging tot een minimum te beperken;
- maatschappelijk en politiek aanvaardbare toltarieven te hebben;
- net genoeg inkomsten binnen te halen om de kosten van de infrastructuur te dekken.

Uitgaande van bovengenoemde tarieven kan de onderstaande verkeersintensiteit worden verwacht in 2020:

Toltarief [€/km]	Intensiteit personenauto's	Intensiteit vrachtverkeer	Vereiste breedte	Overcapaciteit
A4S Oude Maas [/24h]	63039	18209	2x3	17%
A4S Spui [/24h]	63039	18209	2x3	17%
A29 Oude Maas [/24h]	63323	4806	2x2	9%
A4 Haringvliet [/24h]	74734	22209	2x3	1%
A16 Hollands Diep [/24h]	89182	30278	2x4	6%

Er is gebleken dat de mogelijke capaciteitsproblemen op de A29 en de A4 Haringvliet zullen leiden tot de noodzaak om het aantal rijbanen uit te breiden. Dit is niet in de scope meegenomen.

## Organisatie

Om de vier bovenstaande doelstellingen te halen wordt voorgesteld het project als volgt te structureren:

- Een DBFMO Contract voor een 10-50% publiek-rechtelijke en 90-50% privaatrechtelijke SPV (Joint Venture) om de gezamenlijke kracht en samenwerking in deze innovatieve projecten weer te geven.
- De Joint Venture is verantwoordelijk voor de beschikbaarheid van het netwerk en wordt betaald uit het Infrastructuur Fonds. Bovendien wordt een stimuleringsstelsel opgezet om de doorstroming en het halen van milieudoelen te bevorderen.

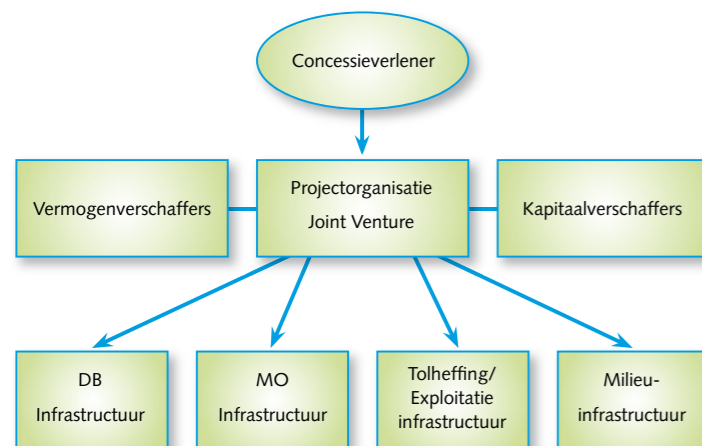


- Het risico van tolinkomsten wordt gedragen door de overheid (100%) waardoor een vermindering van het verkeer in de corridor mogelijk wordt om de doorstroming te handhaven en om hogere milieudoelen te halen.
- De inkomsten uit tolheffing in de corridor vloeien naar het Infrastructuur Fonds.
- Contract voor 40 jaar, met vijfjarenplan updates zoals in Frankrijk.
- Mogelijk deelproject: het aankopen van gebieden in de corridor die tot de Ecologische Hoofdstructuur behoren (EHS-gebieden) waardoor naast wegebouwontwikkeling ook groenontwikkeling mogelijk is. Voor deze optie kan de provincie Noord-Brabant toegelaten worden tot de Joint Venture.

Uit het antwoord van de minister van Verkeer en Waterstaat op het onderzoek van de Rekenkamer naar het HSL PPP project (juni 2007) blijkt dat er meer steun bestaat voor een Joint Venture tussen publieke en private partners. In dit antwoord verdedigt de minister de samenwerking tussen publieke en private partners in innovatieve projecten waarbij het risico wordt gedeeld en wordt samengewerkt om problemen te vermijden en te verminderen.

### Doelen

- Bij prestatiedoelen voor deze Joint Venture kan men denken aan:
- Doorstromingsdoelen gebaseerd op de tijd die nodig is om bepaalde routes in de corridor af te leggen. Deze doelen kunnen worden opgesteld in reistijd met boetes als de reistijd toeneemt.
  - Actuele reistijdinformatie zou in de corridor beschikbaar moeten zijn op basis van werkelijke reistijd, zodat gebruikers hun route efficiënt kunnen kiezen.
  - Beschikbaarheidsdoelen om (lange) onderhoudsperiodes te voorkomen tijdens de drukke periodes van de dag en om snel incidentmanagement te stimuleren (zie ervaringen van de PPS-projecten A59 en HSL/Infraspeed).

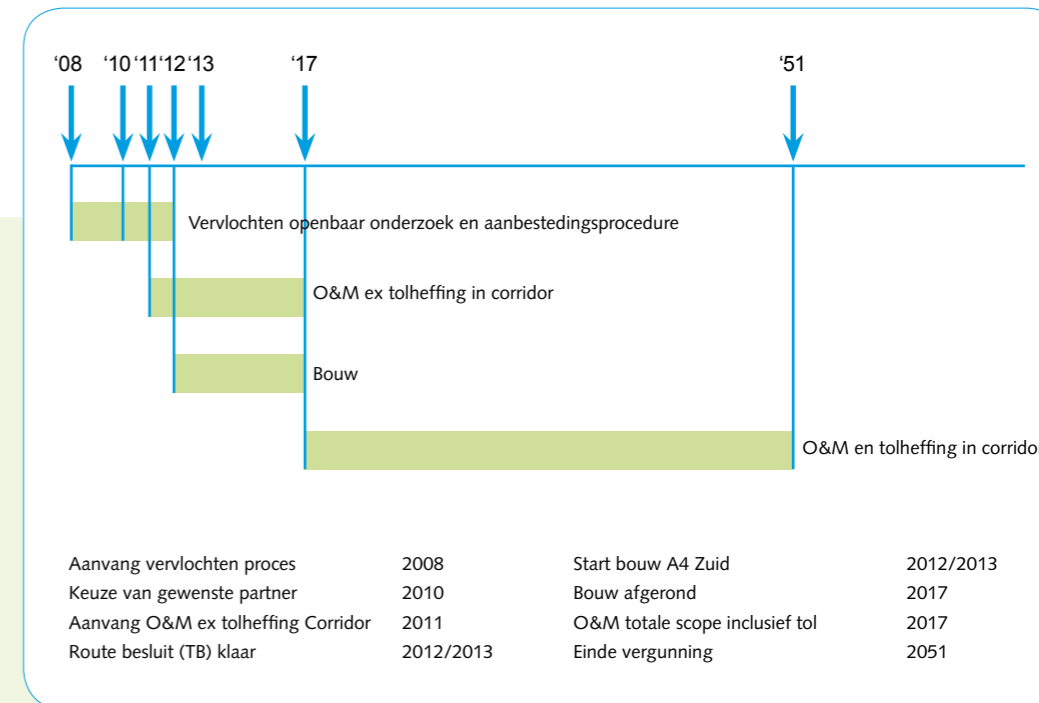


- Verder kan de milieugebruiksruimte worden beperkt tot een aantal waarden ten aanzien van geluid, NOx en vervuiling door fijn stof. Wij stellen voor deze waarden terug te rekenen naar het aantal maximaal toegestane voertuigen per maand. Dit toegestane aantal personenauto's en vrachtverkeer zou elk jaar opnieuw bekeken moeten worden, gebaseerd op de gemiddelde vervuiling door deze voertuigen binnen de EU (de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit gelden nog steeds).

Deze milieu-informatie kan bekend worden gemaakt aan de politiek en inwoners in de regio.

### Voorwaarden en follow-up

De Europese aanbestedingsregelgeving maakt de keuze voor een private partner in de SPV mogelijk (waarbij diverse deelprojecten in verschillende periodes starten). Een overeenkomst tussen alle betrokken publieke partijen en het vaststellen van het mandaat voor één publieke projectorganisatie is nodig om de aanbesteding te leiden en de Tracé/MER-procedure tegelijkertijd te starten.



Wij adviseren om de Aanbesteding en de Tracé/MER-procedures parallel te laten verlopen (vervlochten). De private partner wordt direct na publicatie van het Startdocument gekozen. De SPV (Joint Venture) wordt dan de initiatiefnemer.

Het onderhoud en beheer van de corridor kan beginnen voordat de bouw van de A4 Zuid is begonnen. Bovenstaande afbeelding toont een ambitieuze planning.



# 5 vragen

## Wie is OVG Infrastructure Development?

OVG Infrastructure Development heeft zich in de afgelopen jaren geprofileerd als toonaangevend ontwikkelaar van (commercieel) onroerend goed. Voor de private marktverkenning heeft OVG Infrastructure Development samengewerkt met Berenschot en De Brauw Blackstone Westbroek.

### *Waarom doet u mee aan de marktverkenning privaat van Projectdirectie PMZ?*

Onze kennis en ervaring willen we ook inzetten in de GWW sector, omdat we grote kansen zien in een andere benadering van infrastructurele vraagstukken. Daarvoor hebben we speciaal een nieuw onderdeel opgezet binnen OVG: OVG Infrastructure Development. Dit onderdeel richt zich op de ontwikkeling/totstandkoming van nieuwe verbindingen middels innovatieve samenwerking met de overheid. De marktverkenning privaat van PMZ is een uitgelezen mogelijkheid om onze visie op die samenwerking, resulterend in een haalbare business case, uit te dragen.

### *Hoelang bent u al (zijdelings) betrokken bij PMZ?*

OVG Infrastructure Development is bij PMZ betrokken sinds het startdocument is verschenen en wij daar in september 2005 een reactie op hebben gegeven.

### *Wat is uw visie op PMZ?*

Het Project Mainportcorridor Zuid is een project vol kansen en mogelijkheden. Het project is in alle opzichten ambitieus. De scope van PMZ is opgedeeld in drie onderdelen, die alle drie vooruitstrevend zijn in hun deelgebied en op een schaal waar tot op heden nog weinig ervaring mee is opgedaan. De Projectdirectie PMZ gaat uit van een basisvariant, die vooralsnog bedrijfseconomisch niet haalbaar is gebleken. Een nadere analyse van deze basisvariant is daarom noodzakelijk. Onze aanpak, waarin we de focus leggen op waardecreatie en klanten in de corridor, biedt voldoende aanknopingspunten om een haalbare variant op te stellen, zowel op bedrijfs-economisch als institutioneel vlak.

### *Van welke kennis en ervaring kunt u gebruik maken tijdens de marktverkenning privaat?*

Om deze haalbare variant mogelijk te maken, maken we gebruik van onze eigen organisatie en de kennis



en expertise van alom gerespecteerde specialisten uit andere onderdelen van de markt. Berenschot en de Brauw Blackstone Westbroek zijn derhalve een belangrijk onderdeel van het consortium. Samen met deze organisaties vormen we een team van hoogwaardige professionals op het gebied van gebiedsontwikkeling, publiek private samenwerking, procesmanagement, infrastructuurontwikkeling, juridische kaders en bedrijfs-economische vraagstukken. Door jarenlange samenwerking op meerdere projecten is het team uitstekend op elkaar ingespeeld. Daarmee denken we de uitdaging die de Projectdirectie PMZ ons heeft voorgelegd goed aan te kunnen.

## OVG:

# Vernieuwing in de corridor

Het Project Mainportcorridor Zuid vraagt om een vernieuwende aanpak. Alleen op die manier kan dit ambitieuze project succesvol zijn. OVG Infrastructure Development heeft een vernieuwende, onafhankelijke en risicodragende aanpak van infrastructurele projecten. Ons voorstel, dat is opgesteld in samenwerking met Berenschot Procesmanagement en De Brauw Blackston Westbroek, is opgebouwd uit twee onderdelen: focus op de klanten (zowel overheden als eindgebruikers) en focus op waardecreatie. Hieruit volgt een haalbare en wenselijke variant voor alle betrokkenen.

### Aantrekkelijke en heldere business case

Een aantrekkelijke en heldere business case voor publieke én private partners bereiken we alleen met een voorstel dat aansluit bij de dubbeldoelstelling van Projectdirectie PMZ. De aanleg van de A4 Zuid moet niet alleen een doorstroomroute creëren, maar ook de bereikbaarheid in de corridor vergroten en de leefbaarheid in de regio een impuls geven. Dat kan. Voor een vast bedrag van circa 3 en 9 cent per voertuigkilometer (voor persons- en vrachtovervoer) op alle hoofdwegen

in de corridor tussen Rotterdam en Antwerpen, als onderdeel van de landelijk ingevoerde kilometerheffing, bieden we:

- ontwikkeling van de ontbrekende schakel A4 Zuid;
- beheer en onderhoud van het hoofdwegennet in de corridor;
- toekomstvastheid van capaciteit door verantwoordelijkheid voor eventuele uitbreiding;
- verantwoordelijkheid voor noodzakelijke uitbreiding van capaciteit;
- beperkt verkeersmanagement op wegen binnen de concessie;
- een stimulans van door Projectdirectie PMZ aangedragen kanskaarten.

### Gebiedsontwikkelingen: geen voorwaarde maar resultaat

Gebiedsontwikkelingen zijn in onze visie geen voorwaarde voor de komst van de A4 Zuid. De hoofdwegen in de corridor hebben een belangrijke regionale functie. Zij vormen de verkeersaders voor talloze nieuwe ontwikkelingen langs en rondom de infrastructuur in dit enorme gebied. Belangrijk onderdeel van onze aanpak is dat we deze kansen niet gebruiken als voorwaarde voor de aanleg van de A4 Zuid. Lokale overheden hoeven deze projecten dan ook niet “in te brengen” in PMZ. Wij kiezen juist voor een benadering waarin de



aanwezigheid van goede infrastructuur een startpunt is voor kansrijke gebiedsontwikkelingen in en rond de corridor. Als die gebiedsontwikkelingen een positief effect hebben op de exploitatie van het hoofdwegennet, zal een deel van deze extra inkomsten gebruikt worden ter medefinanciering van deze projecten. Het instrument hiervoor is de oprichting van een regionaal ontwikkelingsfonds van waaruit deze ontwikkelingen worden gestimuleerd.

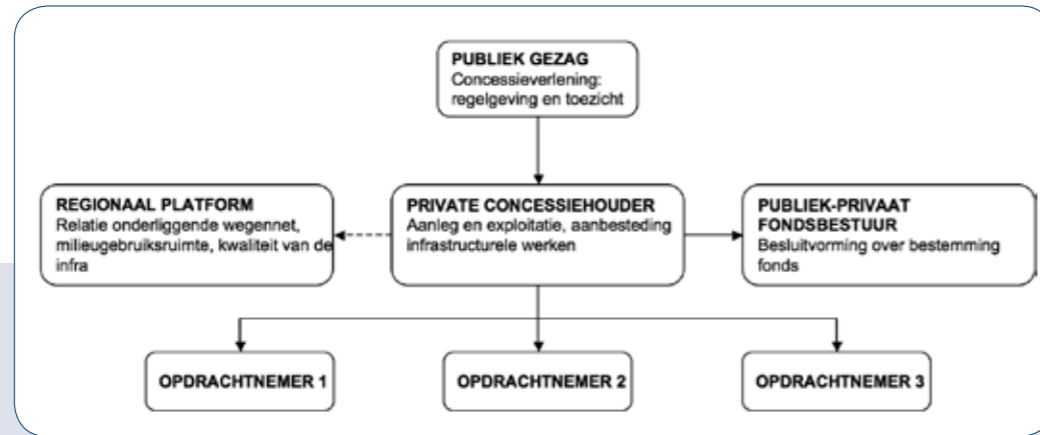
### Betrouwbare reistijd en eerlijke prijs

Eindgebruikers hebben belang bij een betrouwbare reistijd en een eerlijke verdeling van kosten. Niet alleen

de snelheid waarmee de weggebruiker zijn bestemming bereikt, maar ook de voorspelbaarheid van zijn reistijd is van belang. Om die nu en in de toekomst te verzekeren, is voldoende capaciteit op korte en lange termijn noodzakelijk. Die capaciteit wordt op korte termijn uitgebreid met de aanleg van de A4 Zuid. Hiermee wordt de belangrijkste ontbrekende schakel in het netwerk gerealiseerd. De toekomstvastheid, in relatie met noodzakelijke capaciteitsuitbreiding, wordt verzekerd door het beheer en onderhoud van het gehele hoofdwegennet in de corridor bij de concessiehouder onder te brengen. Daarmee verkrijgen we een belangrijk instrument om het verkeersstromen te reguleren.

### Meer kwaliteit voor de regio

Een relatief lage heffing in de gehele corridor levert meer inkomsten op dan een relatief hoge heffing op alleen de A4 Zuid. Ongewenste prijselastische effecten blijven bovendien uit. Weggebruikers hebben in dit voorstel namelijk geen enkele aanleiding alternatieve routes te kiezen. De kosten zijn immers overal gelijk! Het gevolg hiervan is een robuuste inschatting van de inkomsten uit de kilometerheffing. Dat heeft een sterk positief effect op de financiële waarde van de concessie. Die financiële waarde komt voor een deel weer ten goede aan het regionaal ontwikkelingsfonds dat wordt gebruikt voor investeringen in de regio.



### Concessiemodel met partnership

Om de doelstellingen van een Publiek Private Samenwerking (PPS) op de juiste manier te behalen combineren we het concessiemodel uit de basisvariant met het partnership model (het "drie lagen model") dat door de projectdirectie als mogelijke samenwerkingsvorm is geopperd.

Op het eerste niveau blijft de staat publiekrechtelijk verantwoordelijk, onder andere door het opstellen van de concessievoorwaarden.

Op het tweede niveau staat de concessiehouder. Hij heeft een concessie voor veertig jaar om voor een bepaald bedrag (een door de staat van tevoren gedefinieerd deel van de kilometerheffing) uitvoering te geven aan de taken en verantwoordelijkheden op het niveau van de corridor. De doelstellingen zoals die door de projectdirectie voor het project zijn vastgesteld worden op dit niveau bewaakt. Als private partner kunnen wij hier op worden afgerekend. Op dit niveau wordt ook het regionaal ontwikkelingsfonds ingedeeld. Dat fonds wordt beheerd door regionale overheden en de concessiehouder, samen

met andere belanghebbenden binnen de corridor. Hierdoor ontstaat een heldere verdeling van taken en verantwoordelijkheden zonder dat de private concessiehouder daarin op de stoel van de overheid gaat zitten. Op het derde niveau vindt de uitvoering van projecten plaats. Deze projecten omvatten onder andere het beheer en onderhoud van de hoofdwegen, de aanleg van de A4 Zuid en de gebiedsontwikkelingen. De concessiehouder heeft een rol als opdrachtgever op het gebied van geformuleerde eisen, waaronder alle noodzakelijke aanpassingen aan het netwerk. Waar het gaat om het realiseren van wensen zal hij een stimulerende rol spelen.

### Een helder en vlot vervolproces

Bovenstaand model biedt een heldere verdeling van taken en verantwoordelijkheden tussen publieke en private partijen. Ook is het door de eenvoudige structuur de opmaat voor een snelle besluitvorming over de verdere realisatie van het project. Op die manier kan optimaal gebruik worden gemaakt van het "momentum" waarin het project verkeert, mede als gevolg van de publieke en private marktverkenningen die zijn afgerond.



Na besluitvorming over verdere realisatie, die medio 2008 zou kunnen zijn afgerond, kan een selectie van een partner op "niveau 2" plaatsvinden. Deze selectie is belangrijk omdat de echte voordelen van PPS in deze fase worden bepaald. De publieke en private partners kunnen vervolgens gezamenlijk de noodzakelijke Tracéwet, ruimtelijke orderings- en aanbestedingsprocedures doorlopen. Door deze samen uit te voeren, maken we maximaal gebruik van kennis en vaardigheden van de verschillende partijen. Projecten die de procedures succesvol hebben doorlopen en als onderdeel van de concessie zijn aangemerkt (zoals de aanleg van de A4 Zuid en beheer en onderhoud van wegen in de corridor) brengen we onder regie en verantwoording van de partners via een Europese aanbesteding (richtlijn Werken) op de markt.

Het is mogelijk de procedure nog vóór eind 2009 af te ronden, door een snelle oproep tot mededinging voor de concessie voor beheer, onderhoud en exploitatie van bestaande en aan te leggen wegen in de corridor voor een periode van 40 jaar. Daarmee is de gewenste concessieperiode van 2010 - 2050 haalbaar.

### Laagdrempelige voorwaarden

Door de eenvoudige structuur van het voorstel gelden, naast de geldende wet- en regelgeving over de aanleg

van infrastructuur, slechts een beperkt aantal voorwaarden waaraan publieke partijen moeten voldoen om het project te kunnen realiseren. Specifiek zijn de ontwikkelingen van belang:

- algehele invoer van kilometerbeprijzing, oftewel "Anders Betalen voor Mobiliteit";
- aanpassing van de Wet Bereikbaarheid en Mobiliteit, zodat het heffen van een kilometerprijs ook mogelijk wordt op bestaande infrastructuur;
- de afsluiting van een convenant waarin publieke partijen zich committeren aan de aanleg van de A4 Zuid;
- totstandkoming van wetgeving waarin mogelijk wordt gemaakt om middels kilometerheffing middelen ter beschikking te stellen aan een regionaal ontwikkelingsfonds;
- beschikbaarstelling van de techniek door de landelijke invoering van kilometerheffing.

Invoering van kilometerbeprijzing geniet momenteel een groot draagvlak. Bovendien heeft dit kabinet de wens hier een eerste en onomkeerbare stap in te zetten. Daarom zien wij voor Project Mainportcorridor Zuid een grote kans om in het veranderende denken rondom financiering van de Nederlandse infrastructuur mee te liften. Daarmee is een succesvolle, haalbare en wenselijke variant voor alle betrokkenen te realiseren!



# 5 vragen

## Wie is TRAffic Partners?

TRAffic Partners is een consortium en bestaat uit ABL2 en Ballast Nedam Concessies.

### *Waarom doet u mee aan de marktverkenning privaot van Projectdirectie PMZ?*

De uitdaging die de Projectdirectie PMZ is aangegaan spreekt ons erg aan. In plaats van het naar eigen inzicht realiseren van infrastructurele projecten betreft de projectorganisatie, zowel bij het analyseren als bij het oplossen van de problematiek, marktpartijen met concrete kennis en ervaring. Hiernaast onderzoekt de projectorganisatie nieuwe mogelijkheden om samen te werken met de markt. Wij ondersteunen de projectorganisatie bij haar uitdaging en grijpen de kans aan om onze visie hierover uit te dragen.

### *Hoelang bent u al (zijdelings) betrokken bij PMZ?*

Sinds de eerste marktconsultatie in 2005 zijn wij actief bij het project betrokken.

### *Wat is uw visie op PMZ?*

De visie van TRAffic partners vertaalt zich in een tweetal stellingen.

### **Stelling 1: Het huidige netwerk wordt niet optimaal benut.**

Ontwikkelingen op het gebied van verkeersmanagement en de mogelijkheden om het gedrag van weggebruikers te beïnvloeden, zijn bepalend voor de uitkomst van de discussie over de nut en noodzaak omtrent het investeren in infrastructuur.

### **Stelling 2: Bereikbaarheidsmanagement moet (deels) door de markt worden ingevuld.**

Met het aanbesteden van bereikbaarheidsmanagement in plaats van vastomlijnde oplossingen profiteert de maatschappij optimaal van de kennis, kunde en creativiteit die in de markt beschikbaar is.

### *Van welke kennis en ervaring kunt u gebruik maken tijdens de marktverkenning privaot?*

Het consortium werkt voor het project PMZ samen met projectontwikkelaar TCN Property Projects en met de leverancier van navigatiesystemen TomTom. Gezamenlijk beschikken wij over kennis en ervaring op de volgende kennisgebieden:



- het ontwikkelen, realiseren, onderhouden, beheren en financieren van infrastructuur;
- het ontwikkelen, realiseren, onderhouden, beheren en financieren van integrale gebiedsontwikkelingen en projecten;
- procesmanagement voor integrale gebiedsontwikkelingen;
- technische mogelijkheden van dynamisch verkeersmanagement;
- infrastructuur gerelateerde ontwikkelingsmogelijkheden;
- institutionele kader inzake overheidsgerelateerde projecten.

## TRAFFIC PARTNERS: Doorstroming door Sturing

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

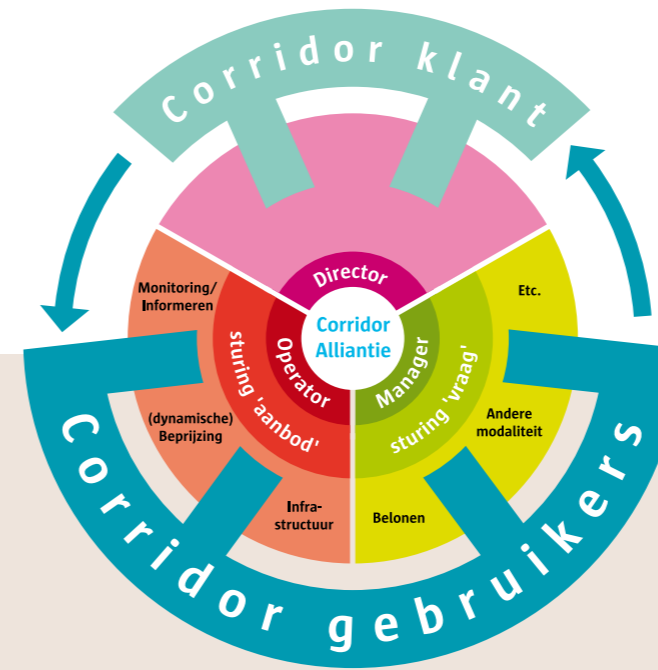


### De Corridor Alliantie

De Corridor Alliantie garandeert bereikbaarheid en leefbaarheid in de Mainportcorridor Zuid op basis van drie pijlers: sturing op vraag en aanbod, een doelmatige organisatie en een gesloten financieel systeem. De naam “Corridor Alliantie” benadrukt het belang van de integrale benadering van de corridor en de nadruk op de publiek private interactie.

### Sturing op vraag en aanbod

De Mainportcorridor Zuid is een integraal logistiek en economisch systeem. Mobiliteit heeft een belangrijke economische functie en het belangrijkste productiemiddel, infrastructuur, is schaars. Vanuit economisch perspectief moet het logistieke systeem “infrastructuur” dan ook de capaciteit leveren waarvoor deze is ontworpen en niet minder. Vanuit logistiek perspectief moet de infrastructuur ook niet meer capaciteit proberen te leveren dan waarvoor ze is ontworpen, ook dient de samenhang van de verschillende onderdelen van dit logistieke systeem te worden erkend. Overbelasting van een logistiek systeem leidt immers tot sterke afname van de capaciteit. Sturing op zowel vraag naar mobiliteit als aanbod van capaciteit is dan ook essentieel. De Corridor Alliantie koppelt het inzetten van instrumenten die vraag en aanbod sturen.



### Doelmatige organisatie

De Corridor Alliantie bestaat uit een drietal bedrijven die op basis van zakelijke afspraken samenwerken. De organisatievorm van deze bedrijven en de onderlinge contracten zijn zodanig ingericht dat deze gezamenlijk sturen op bereikbaarheid en leefbaarheid binnen de Mainportcorridor Zuid.

### Corridor Director

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

De Corridor Director is een publieke organisatie waarvoor als organisatievorm is gekozen voor de nog te ontwikkelen Maatschappelijke Onderneming.

### Corridor Manager

De Corridor Manager is verantwoordelijk voor het doelmatig beïnvloeden van de vraag naar mobiliteit. De Corridor Manager werkt als een projectorganisatie. Voor de opgelegde behoefte aan gedragsbeïnvloeding door de Corridor Director ontwikkelt de Corridor Manager projectvoorstellen. Deze projectvoorstellen worden deels in samenwerking met private partners opgesteld en uitgewerkt, deels met publieke partners en deels zelfstandig.

Het karakter van de Corridor Manager is uitvoeringsgericht en de taken en verantwoordelijkheden van de Corridor Manager zijn van publieke aard. Als organisatievorm is eveneens gekozen voor de Maatschappelijke Onderneming.

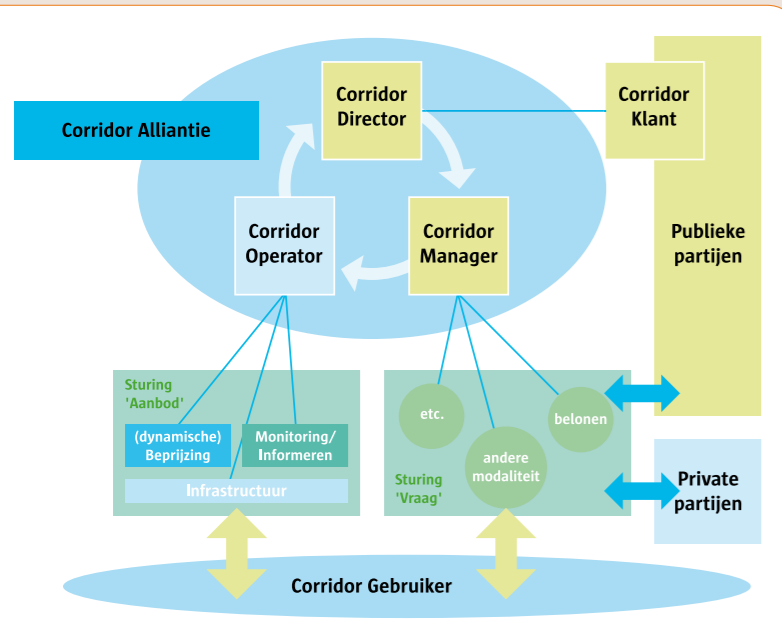
### Corridor Operator

De Corridor Operator is verantwoordelijk voor het aanbod van capaciteit binnen de Mainportcorridor Zuid. Zij stuurt op de optimale benutting van de bestaande infrastructuur door middel van dynamische beprijzing op



het hoofdwegennet en door het verstrekken van intelligente informatie. De Corridor Operator is een private onderneming die specifiek voor deze taak is opgericht. De Corridor Operator heeft een zakelijk prestatiecontract met de Corridor Director, waarin de voornaamste prestaties zijn: het garanderen van doorstroming, het maximaal benutten van de beschikbare capaciteit, beheer en onderhoud van het hoofdwegennet en de aanleg van nieuwe infrastructuur.

De Corridor Operator is naar verwachting een samenwerkingsverband van meerdere commerciële bedrijven.



### Gesloten financieel systeem

De Corridor Alliantie is een gesloten financieel systeem. De inkomsten die worden gegeneerd binnen het systeem worden weer in hetzelfde systeem geïnvesteerd. Alle inkomsten die middels beprijzing worden geïnd om de doorstroming optimaal te houden, worden, ofwel geïnvesteerd in de capaciteit van de infrastructuur, ofwel in het sturen van de vraag naar mobiliteit. Misschien wel het belangrijkste voordeel van dit systeem is het transparante karakter. Binnen dit gesloten financiële systeem lopen verschillende geldstromen tussen de verschillende corridor bedrijven.

### De geografische scope

Bij de bepaling van de geografische scope is zowel gekeken naar het wegennet als naar ruimtelijke inrichting binnen de Mainportcorridor Zuid. Het volledige hoofdwegennet binnen de Mainportcorridor Zuid (delen van de A4, A16, A17, A29 en A58) is onderdeel van de geografische scope. Ruimtelijke ontwikkelingen worden binnen de geografische scope opgenomen vanwege de grote impact op de vraag naar mobiliteit. Er is een geografische afbakening gemaakt van een aantal regio's (Groot-Rijnmond, Zeeuws-Vlaanderen, Overig Zeeland, West Noord-Brabant) waarvan de ruimtelijke ontwikkelingen rechtstreeks van invloed zijn op de vraag naar mobiliteit.

### Functionele scope

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

Instrumenten ten behoeve van de vraagsturing zijn:

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

Instrumenten ten behoeve van het aanbodsturing zijn:

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

### Publieke randvoorwaarden

Belangrijke publieke randvoorwaarden voor het succes van de Corridor Alliantie zijn:

- de effecten van ruimtelijke ontwikkelingen worden hard gekoppeld aan investeringen in bereikbaarheid;

- dynamische beprijzing wordt toegestaan op het bestaande wegennet, onafhankelijk van het moment van aanleg van nieuwe infrastructuur en zonder een beperking in prijsstelling;
- de bevoegdheid om procedures ten behoeve van de aanleg nieuwe infrastructuur te doorlopen wordt gedelegeerd aan de Corridor Alliantie.

### Vervolgproces – ontwikkelingsproces

Een goed doordacht vervolgproces is van groot belang voor het succes van de Corridor Alliantie. Vooral de betrokkenheid en selectie van private partners verdient hierbij de aandacht. De belangrijkste uitgangspunten bij het vervolgproces zijn:

- een transparant proces;
- voldoende marktspanning;
- tijdige bundeling van publieke en private kennis.

Het vervolgproces kent de volgende fases:

- publiek/privaat convenant;
- selectie private partner voor definitiefase;
- definitiefase;
- oprichting Corridor Director, Corridor Manager;
- selectie Corridor Operator.



## Wie is VINCI Concessions?

VINCI Concessions maakt deel uit van VINCI, een toonaangevende onderneming op het gebied van concessies, bouw en aanverwante dienstverlening die actief is in 80 landen, meer dan 140.000 medewerkers telt en in 2006 een omzet van € 26 miljard heeft verwezenlijkt.

### *Waarom doet u mee aan de marktverkenning privaat van Projectdirectie PMZ?*

VINCI Concessions staat internationaal bekend om de capaciteit om (snel)weginfrastructuurprojecten op te stellen, te financieren, bouwen, exploiteren en onderhouden. VINCI wil deze expertise inzetten voor een optimale ontwikkeling van de A4, de structuur van het toekomstig voorstel, de mogelijkheden voor Publiek-Private Samenwerking en het bijbehorende follow-up-proces. De verkenning biedt ons ook de mogelijkheid om onze uitgebreide kennis en expertise die wij hebben opgedaan met wegbeprijzingsbeleid te delen.

### *Hoe lang bent u al (zijdelings) betrokken bij PMZ?*

VINCI Concessions was betrokken bij het PMZ na de vooraankondiging marktverkenning privaats voor "Project Mainportcorridor Zuid" van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, dus vanaf december 2006.

### *Wat is uw visie op PMZ?*

VINCI Concessions was via de gelieerde onderneming betrokken bij het Local Toll Initiatives-onderzoek en is als laatste inschrijver over bij de aanbesteding voor de Ring rond Antwerpen. VINCI Concessions beschouwt PMZ als een grote kans om te kunnen zorgen voor een optimale inrichting van de corridor.

### *Van welke kennis en ervaring kunt u gebruik maken tijdens de marktverkenning privaats?*

Hoewel VINCI zelf intern beschikt over alle benodigde capaciteit om alle fases van het ontwerpen, bouwen, financieren en exploiteren van nieuwe en verbeterde infrastructuur zelf uit te voeren, stelt VINCI Concessions voor om in eerste instantie de aandacht op twee aspecten te richten:

- conceptuele aanpak innovatieve infrastructuur, steunend op de mondiale capaciteit en ervaring van VINCI;



- free flow-technologie, via onze gelieerde onderneming COFIROUTE, die recent ervaring heeft opgedaan met de SR91 in Californië, het MnPASS-systeem in Minnesota en "Toll Collect" in Duitsland.



## VINCI: marktgedreven aanpak

**We bevestigen onze mening dat de doelstelling van PMZ: “Een marktgedreven aanpak voor de verbetering van de toegankelijkheid en de kwaliteit van leven in de corridor Rotterdam - Antwerpen via verschillende nieuwe institutionele relaties” haalbaar is en kan worden verwezenlijkt op basis van de relevante projectscope en aanbestedingsopties.**

VINCI Concessions heeft haar beste deskundigen gevraagd te onderzoeken welke investeringen nodig zijn om de onderliggende secundaire doelstellingen van de hierboven vermelde overkoepelende doelstelling van PMZ te verwezenlijken en om de haalbaarheid ervan uit technisch, juridisch, financieel en socio-economisch oogpunt te beoordelen. VINCI Concessions heeft vervolgens aanbevelingen geformuleerd met betrekking tot wat wij beschouwen als een optimale bundeling van de investeringen en heeft een overzicht opgesteld van de aanpak voor de aanbesteding ervan.

### De visie van VINCI Concessions

Om de hierboven beschreven PMZ-doelstelling te verwezenlijken door de private sector hierbij te betrekken, moet er volgens ons gekozen worden voor een Publiek

Private Samenwerking (PPS) en moeten de PPS-projecten zo gebundeld worden dat zij meer opleveren met een evenwichtige risicoverdeling en duidelijke projectresultaten. VINCI Concessions is van mening dat hiervoor de transportcomponenten van de ontwikkeling van de corridor gescheiden van de socio-economische componenten (bijvoorbeeld ontwikkelingen voor wonen, recreatie, milieu en industrie) moeten worden aanbesteed. De reden hiervoor is dat de conjunctuurcyclus en het rendement op investering voor socio-economische ontwikkelingen afwijken van die voor de ondersteunende transportinfrastructuur. Het aanleggen van een goed doorstromende wegcorridor zal bijvoorbeeld de vraag naar en het opnemen van de socio-economische ontwikkelingen versterken. De inkomstenprofielen uit dergelijke ontwikkelingen en de vereiste concessieduur kunnen echter aanzienlijk afwijken van die van de transportinfrastructuur, waardoor het voor een enkele concessiehouder moeilijk wordt om alle componenten aan te kopen in een enkel PPS-project. Dit geldt met name wanneer de kredietverstrekkers toezeggingen eisen omtrent de naleving van een gedetailleerd uitvoeringschema voordat de financiering wordt toegezegd. Het is moeilijk om een dergelijk schema op te stellen en na te leven gezien de complexiteit van de interacties tussen het transport en socio-economische investeringen die leiden tot grotere onzekerheid en risico's die

noch de kredietverstrekkers, noch de concessiehouder willen nemen.

We zijn daarom van mening dat socio-economische ontwikkelingsprojecten dienen te worden aanbesteed door een afzonderlijke Corridorontwikkelingsmaatschappij die specifiek tot taak heeft dergelijke projecten uit te voeren.

### Scope

Op basis van de visie van VINCI Concessions en uitgaande van een transportconcessie met als opdracht het tot stand brengen van een goede doorstroming in de corridor, zijn volgens onze ramingen de volgende investeringen nodig:

- aanleg in 2015 van een nieuwe route tussen het Beneluxplein en Klaaswaal, met een tunnel onder de Oude Maas, een bovengronds knooppunt en een brug over het Spui;
- aanbrengen in 2015 van een dynamisch verkeersmanagementsysteem op alle secties van de corridor;
- verbreden, vanaf 2020, van alle secties van de corridor (A4 en A16) naar 2x3 rijstroken.

We zijn van mening dat er geen projecten voor de ontwikkeling van de industriële, commerciële en sociale infrastructuur opgenomen dienen te worden in de concessie, behalve de ontwikkelingen die verband

houden met de snelweg (bijvoorbeeld parkeerplaatsen voor vrachtwagens, tankstations en telecommunicatienetwerken langs de A4 Zuid, A16 en aanverwante snelwegroutes).

### Financieringsplan

Naar verwachting zal het uiteindelijke succes van PMZ afhangen van de kracht van het financieringsplan. Uit onze analyse van het verkeer en de inkomsten blijkt dat de toltarieven die door PMZ worden voorgesteld niet toereikend zijn om de doelstellingen van PMZ te verwezenlijken. Uitgaande van onze ervaringen in Europa, de economische toestand van Nederland en de voordelen van het gebruik van een goed doorstromende corridor, zijn we tot de conclusie gekomen dat tarieven van € 0,04 per km voor licht verkeer en € 0,16 per km voor vrachtverkeer acceptabel zijn voor de weggebruikers. We gaan er ook van uit dat plaatselijke weggebruikers in aanmerking zullen komen voor een gereduceerd tarief.

Indien deze toltarieven voor de hele corridor worden geheven, brengt de concessie jaarlijks aan tolheffingen circa € 275 miljoen op, waardoor de uitvoering van de vereiste investeringen in de technische scope mogelijk wordt en er een overschot is van EUR 640 miljoen (met een discontovoet van 4%). Een dergelijk overschot kan



worden toegewezen aan de Corridorontwikkelingsmaatschappij om de overige socio-economische ontwikkelingsprojecten in de corridor die niet onder de scope van deze concessie vallen te ondersteunen.

#### Aanbestedingsoplossingen

Volgens ons moeten er vier verschillende rollen worden erkend bij de uitvoering van het voorgestelde aanbestedingsprogramma:

- samenwerkende overheden op nationaal niveau;
- samenwerkende overheden op lokaal niveau;
- uitvoeren van transportontwikkelingsproject(en);
- uitvoeren van de daarop volgende socio-economische ontwikkelingsprojecten.

Deze functies hebben elk hun eigen stimulansen en restricties die ons tot de conclusie doen komen dat aanbestedingsoplossingen van meet af aan dienen te worden ontworpen om een vlot verloop van elke fase van het aanbestedingsproces mogelijk te maken.

We bevelen dan ook aan om de volgende negen strategische acties onverwijld in overweging te nemen:

#### Nationale overheid met een autoriserende rol

- 1 Samenwerking met de Belgische overheid om de Ontwikkelingsautoriteit voor de transportzone Rotterdam-Antwerpen op te richten.
- 2 Opstellen van nationale plannings- en milieuwetgeving in overeenstemming met de EU-wetgeving om het planningsproces voor de verwachte transportontwikkelingsprojecten mogelijk te maken.
- 3 Mogelijk maken van de werking van een tolheffingsagentschap van de overheid om de tolheffingen te innen en door te betalen aan de private sector.

#### Plaatselijke overheid (en nutsbedrijf) met een autoriserende rol

- 4 Ontwikkelen van de rol van PMZ als coördinator voor alle transportactiviteit tussen Rotterdam en Antwerpen inclusief het uitbreiden (indien nodig) van de bevoegdheid om de rollen van de regionale en plaatselijke overheid en andere semi-overheidsorganisaties (bijvoorbeeld waterbedrijven, etc.) te coördineren.
- 5 Ontwikkelen van de rol van PMZ als de vertegenwoordiger van de Nederlandse overheid in de Ontwikkelingsautoriteit voor de transportzone Rotterdam-Antwerpen.
- 6 Oprichten van de Corridorontwikkelingsmaatschappij die nodig is om de toekomstige socio-economische ontwikkelingsprojecten uit te voeren.

#### PMZ in een uitvoerende rol voor transportproject

- 7 Starten van een aanbestedingsproces voor een enkele concessie voor het beheren, onderhouden en exploiteren voor de voorgestelde A4 Zuid-route, alsmede de rest van de A4, de A16 en daarop aansluitende hoofdwegen tussen deze twee routes en het ontwerpen en aanleggen van de verbinding in het noorden van de A4 Zuid-route.

#### Ontwikkelingsmaatschappij van de regionale overheid in een projectuitvoeringsrol

- 8 Opstellen van een ontwikkelingsprogramma voor industriële, commerciële en sociale projecten die vereist zijn om de socio-economische ontwikkeling van het gebied te verwezenlijken.
- 9 Opstarten van het aanbestedingsproces voor deze projecten waarbij naar behoefte de geschikte aanpak wordt gekozen.

Samenvattend kunnen we stellen dat, naast het opstellen van de passende wetgeving, de publieke sector dient in te staan voor het volledig dragen van het risico van alle coördinerende activiteiten tussen de nationale, regionale en plaatselijke overheden, het vaststellen van de geschikte doelstellingen en het creëren van haalbare resultaatpecificaties voor het programma.

Verder bevestigen we onze overtuiging dat het A4 Zuid-project dient te worden uitgebreid naar de hele corridor en in een enkele concessieovereenkomst dient te worden ondergebracht zodat de private sector zijn vaardigheden en kennis kan inzetten bij de exploitatie van een efficiënt transportnetwerk tussen Rotterdam en Antwerpen.

Ten slotte bevestigen we onze overtuiging dat de doelstellingen van PMZ alleen kunnen worden verwezenlijkt op een manier die waar voor het geld biedt indien de overige socio-economische ontwikkelingsprojecten die binnen het programma worden verwacht door middel van een afzonderlijke uitvoerende Corridorontwikkelingsmaatschappij worden aanbesteed.



## De toekomst van PMZ

Gebruikmakend van de resultaten van de private marktverkenning gaat Projectdirectie PMZ de komende tijd aan de slag met het formuleren van een toekomstige marktuitvraag. Projectdirectie PMZ zal daarbij uitspraken doen over de optimale scope (geografisch, functioneel en institutioneel) van een haalbare businesscase, van een contractvorm voor de ontwikkeling van de A4-corridor en de hierbij passende organisatievorm tussen publieke en private partijen. De resultaten hiervan worden ingebracht in het publieke besluitvormingstraject.

De zeven opgeleverde rapportages bevatten een groot aantal kansrijke elementen die de verbetering van de bereikbaarheid én de leefbaarheid in de Mainportcorridor Zuid een stap dichterbij brengen. De uitdaging voor Projectdirectie PMZ is nu om op basis van deze elementen tot een uitvraag te komen die wordt gedragen door publieke en private partijen.

De contacten en uitwisseling tussen private partijen en publieke partijen worden na de afronding van de private marktverkenning voortgezet. Projectdirectie PMZ vindt het belangrijk om de visie en inbreng van de private en betrokken publieke partijen in iedere fase van Project Mainportcorridor Zuid een prominente plek te geven.



**PMZ**