

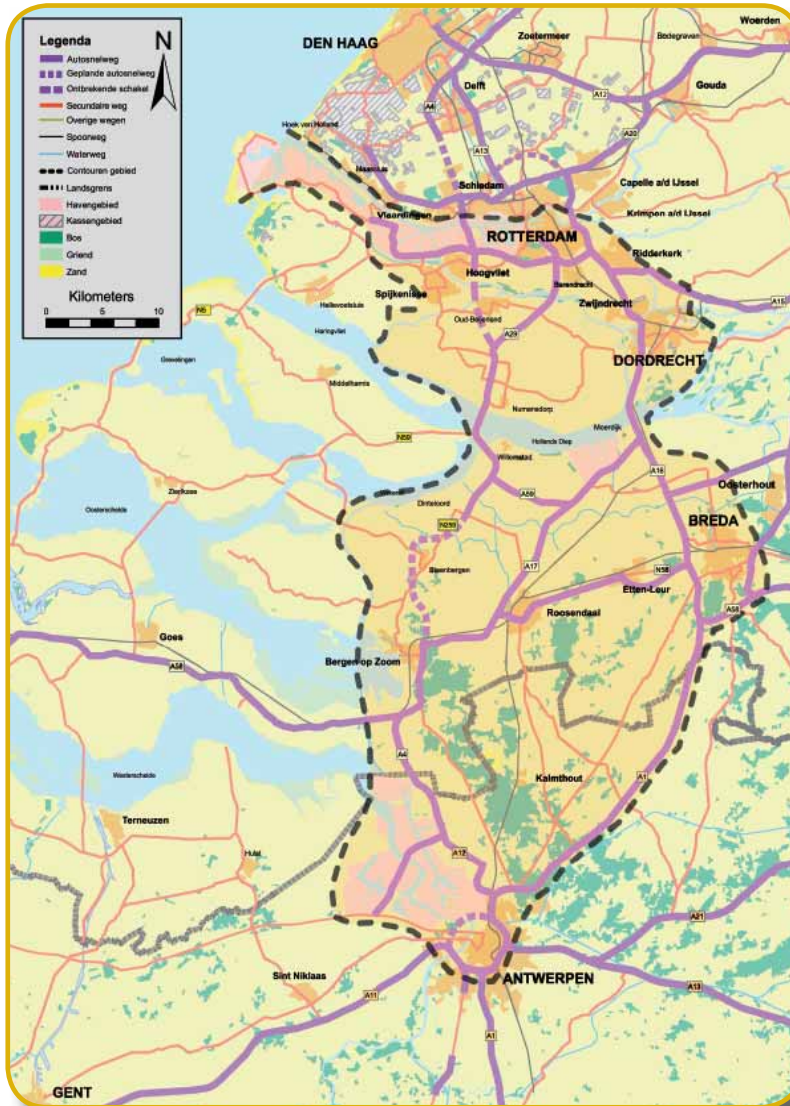


PMZ

Project Mainportcorridor Zuid

Samen werken aan een
filearm en mooi gebied tussen
Rotterdam en Antwerpen

De Mainportcorridor





LEESWIJZER

In dit boekje vindt u algemene informatie over Project Mainportcorridor Zuid (PMZ). De belangrijkste politieke vraagstukken komen aan bod en de vertegenwoordigers van toonaangevende publieke en private organisaties spreken zich uit over het project. Dit boekje is vooral bedoeld voor politieke bestuurders en volksvertegenwoordigers.

Inhoudsopgave

1	Inleiding	6
2	Doorstroming	8
3	Bekostiging door tol	11
4	Ruimtelijke kwaliteit	13
5	Milieugebruiksruimte	15
6	Samenwerking	17
7	Maatschappelijke betekenis en publiek middelen	19
8	Organisatie	12
9	Planning	24
	Begrippenlijst	26

Hoofdstuk 1

Inleiding

Project Mainportcorridor Zuid (PMZ) werkt samen met overheden en het bedrijfsleven aan de realisatie van een filearm en mooi gebied tussen de havensteden Rotterdam en Antwerpen.

De corridor Rotterdam-Antwerpen is van groot belang voor de internationale concurrentiepositie van Nederland. In de periode tot 2020 en daarna zorgen de ruimtelijke en economische ontwikkelingen in het gebied tussen de mainports Rotterdam en Antwerpen voor een aanzienlijke toename in vrachtovervoer en personenverkeer. Hierdoor ontstaan er knelpunten op de A16 bij Dordrecht en de Moerdijkbrug en op de A15, met name in de Botlekunnel. De verkeersafwikkeling in de corridor – de noord-zuid verkeersstroom over de Moerdijkbrug en de Haringvlietbrug – en de bereikbaarheid van het westelijk havengebied van Rotterdam, zijn kwetsbaar.

Maar niet alleen de doorstroming van (vracht)verkeer is van belang, ook de leefomgeving voor bewoners en bezoekers verdient aandacht. PMZ wil voorkomen dat het landschap verrommelt. Eventuele nieuwe infrastructuur moet goed ingepast worden in het landschap, de kwaliteit van de leefomgeving moet daarbij verbeterd worden en het milieu moet niet teveel belast worden. PMZ werkt dus aan een filearme corridor én aan een mooi stukje Nederland, waar het aantrekkelijk is om te wonen, te werken en te recreëren.

De aanpak die PMZ kiest om de bereikbaarheid en de verbonden leefomgeving in de A4-corridor te verbeteren, is publiek-private samenwerking. De overheid zoekt steeds vaker de samenwerking met het bedrijfsleven vanuit het besef dat publieke voorzieningen – zoals het wegennet – niet per definitie door de publieke sector hoeven te worden geproduceerd. Door de krachten van de overheid en de private sector te bundelen, kunnen we nu ingrijpen om de vele ontwikkelingen in de corridor in goede banen te leiden.



SNELLER VOOR MINDER GELD

PMZ onderzoekt verschillende manieren om met de private markt samen te werken, omdat dit kansen oplevert: private bekostiging, innovatieve oplossingen en een snellere realisatie. Private partijen zijn vroegtijdig bij het project betrokken om hun kennis en ervaring optimaal te benutten. In 2007 hebben zeven consortia van (inter)nationale bedrijven meegedacht over de optimale scope, businesscase en contractvorm voor de corridor. Uitkomst van deze marktverkenning: private partijen zien kansen om de ambities – een betere bereikbaarheid en leefbaarheid in de corridor – aanzienlijk eerder te realiseren dan nu voorzien door de overheid. Voorwaarde is dat ze de ruimte krijgen om hun investering terug te verdienen.

PUBLIEKE AMBITIES

PMZ consulteert naast private partijen ook de publieke overheden in de corridor. De vraag aan hen was hoe zij optimaal kunnen profiteren van de ontwikkeling van de A4. Inmiddels zijn de wensen ten aanzien van de aansluitingen van het onderliggende wegennet, de gebiedsontwikkeling, natuur en het milieu in kaart gebracht. Eind 2007 heeft het 'bestuurlijk commitment' concreet vorm gekregen toen twee waterschappen, twee provincies, vier samenwerkingsverbanden en het Rijk de Intentieverklaring Mainportcorridor Zuid ondertekenden met daarin de publieke ambities en wensen voor de corridor. In 2008 werkt PMZ deze intentieverklaring samen met de betrokken publieke partijen uit tot een bestuurlijk convenant.

POLITIEKE VRAAGSTUKKEN

Hoewel de private markt en de verschillende overheden enthousiast zijn over de ambities van PMZ, brengt het project ook een aantal pittige vraagstukken met zich mee. Hoe kun je bereikbaarheid combineren met een mooie leefomgeving? En wie betaalt dat? Hoe kun je binnen de huidige wetgeving een vergaande publiek-



AMBITIES PMZ

- Het verbeteren van de bereikbaarheid én de leefbaarheid.
- De A4 als doorstroomroute voor met name vrachtverkeer, inclusief aanleg van de ontbrekende schakel A4-Zuid van Benelux (A15) tot Klaaswaal (A29).
- Optimale inpassing van de A4-Zuid in het (nationaal) landschap; aandacht voor de leefomgeving van de weg en gebiedsontwikkeling.
- Beperking van geluidsoverlast en uitstoot tijdens de aanleg van nieuwe infrastructuur én tijdens het gebruik ervan.
- Een private of publiek-private exploitant als ontwikkelaar, initiatiefnemer, infraprovider en verkeers- en mobiliteitsmanager.

private samenwerking vormgeven? Hoe voorkom je dat het verkeer op nieuw asfalt alsnog in de file staat? Mag een private marktpartij de automobilist tol vragen voor extra kwaliteit? In de volgende hoofdstukken passeren al deze kwesties de revue.

Hoofdstuk 2

Doorstroming

Door de aanleg van de A4-Zuid tussen knooppunt Benelux (A15) en Klaaswaal (A29) kan de A4 dienst gaan doen als 'doorstroomroute' voor met name vrachtverkeer. Dat betekent enerzijds een verbetering van de robuustheid van het netwerk in de mainportcorridor – door alternatieve routes bij verstoringen – en anderzijds de oplossing voor een aantal verkeersknelpunten ten zuiden van Rotterdam.

BREED GEDRAGEN

PMZ wil doorstroming en kwaliteit bieden. Een doorstroomroute biedt zekerheid over het snel bereiken van een bestemming. De overheden in de corridor zien in dat



dit voordelen biedt. Doorstroming betekent namelijk een betere ontsluiting van bijvoorbeeld Voorne-Putten en de Hoeksche Waard. Daarnaast veroorzaakt doorstromend verkeer minder schadelijke uitstoot dan stilstaand verkeer. Op die manier is het dus ook beter voor de leefomgeving. In het Bereikbaarheidsconvenant Voorne-Putten, een initiatief van de gemeente Spijkenisse, maakten alle betrokken gemeenten krachtig duidelijk dat zij het eens zijn over de noodzaak van nieuwe infrastructuur om een groot, belangrijk gebied te ontsluiten. Er is een breed gedragen inzicht dat de A4 als doorstroomroute bijdraagt aan de kwaliteit van de bereikbaarheid in het gebied.

PARTNERS OVER PMZ

'PMZ OPENT DE WEG NAAR NIEUWE EN INNOVATIEVE MOBILITEITSDIENSTEN'

'We moeten de gebruiker centraal stellen en goed kijken naar de verschillende behoeften. Nu bieden we alle gebruikers exact hetzelfde product, namelijk gelijke toegang tot een stuk infrastructuur. Daar zou je meer in kunnen differentiëren. Zo kunnen er diverse parallele verbindingen ontstaan van verschillende aard en kwaliteit die aantrekkelijk zijn voor verschillende typen gebruikers. Als het

met het invoeren van de kilometerprijs mogelijk wordt om aan die verschillende verbindingen ook een verschillend prijskaartje te hangen, dan krijgt de gebruiker de keuze uit uiteenlopende alternatieven met diverse prijs-kwaliteitverhoudingen. Voorwaarde is wel dat we het netwerk als een samenhangend stelsel benaderen en beheren. Daarbij kan meer werk worden gemaakt van het verknopen

van het netwerk met het spoor- en watervervoer en het realiseren van goede overstap- en overslagpunten. Dat opent vervolgens de weg naar het ontwikkelen van innovatieve nieuwe mobiliteitsdiensten.'

Guido van Woerkom

Hoofddirecteur van de ANWB en lid van Platform PMZ



'EEN KWALITEITSROUTE VOOR VRACHTVERVOER IS EEN UNICUM'

'Voor het eerst lijkt het er op dat er in Nederland een doorstroomroute voor het vrachtvervoer wordt gerealiseerd. Dat zou een unicum zijn. Veel verkeer van en naar Rotterdam kampt met grote problemen. Een aanbieder van infrastructuur die kwaliteit biedt, ofwel een gegarandeerde reistijd, kan rekenen op een warm onthaal. Aan kwaliteit hangt natuurlijk wel een prijskaartje.

Wat me verder aanspreekt, is dat er ook wordt nagedacht door private partijen over bijzondere voorzieningen voor het vrachtverkeer. Door juist veel aandacht te besteden aan de behoefte van de gebruikers kan de investering in een doorstroomroute veel beter renderen. Overigens: goed voor vrachtverkeer is ook goed voor het overige verkeer. Naar mijn smaak is het niet of-of maar en-en.

De route kan vooral in het weekend prima worden benut voor toeristisch en recreatief verkeer. Daarmee krijgt de regio een extra economische impuls.'

Alexander Sakkers

Voorzitter van Transport Logistiek Nederland en lid van Platform PMZ



PARTNERS OVER PMZ

STUREN OP DOORSTROMING

De private partijen die Projectdirectie PMZ heeft geconsulteerd, willen als exploitant doorstroming kunnen garanderen in de corridor. Daarvoor hebben zij een aantal middelen nodig om de wegcapaciteit af te kunnen stemmen op de intensiteit van het verkeer. Zelf stellen de private partijen de volgende sturingsinstrumenten voor: gebruikmaken van verkeersmanagement, invloed uitoefenen op incidentmanagement en het inzetten van het instrument 'tol'. Daarnaast moet het voor de exploitant mogelijk zijn om op termijn de capaciteit van de infrastructuur – bijvoorbeeld het aantal rijstroken – uit te breiden. Een private exploitant kan dus alleen doorstroming garanderen als de overheid voldoende sturingsinstrumenten ter beschikking stelt.

VRAAGSTUK

Hoeveel ruimte wil en kan de overheid de markt bieden om de publieke ambitie op het gebied van doorstroming te bewerkstelligen?





'AMBITIE PMZ SLUIT AAN BIJ VLAAMS BELEID'

'Het beleid aan Vlaamse zijde en de ambities van PMZ sluiten inhoudelijk goed op elkaar aan. Ze versterken elkaar zelfs. Wij streven ernaar om het verkeer meer uit het stedelijk gebied te

halen. Eén van de mogelijkheden is om vrachtverkeer niet meer oostelijk, maar westelijk om Antwerpen heen te leiden. Die westelijke route sluit naadloos aan op de A4-doorstroomroute van PMZ.'

Axel Buyse

Vertegenwoordiger van de Vlaamse regering in Nederland en lid van Platform PMZ



'HET INVOEGEN VAN ONTBREKENDE SCHAKELS VOLGENS DE NIEUWE MARKTBENADERING IS BELANGRIJK'

'De A4 is de westelijke ruggengraat van de Randstad. Vanaf Delft naar het zuiden toe zijn er ontbrekende schakels, waaronder die door de Hoeksche Waard. Het ontbreken van een A4-corridor is, ook met het oog op de verbinding tussen de havengebieden Rotterdam en Antwerpen, economisch een groot nadeel. Een goede ontsluiting naar het zuiden is voor de Rot-

terdamse regio zeer cruciaal, zeker zodra de Tweede Maasvlakte is gerealiseerd. Ik vind het belangrijk dat we de schakel door de Hoeksche Waard toevoegen volgens de nieuwe - door PMZ ontwikkelde - marktbenadering. Met de realisatie van de doorstroomroute in de A4-corridor kunnen we een forse verbetering aanbrengen, zowel voor de bereikbaarheid

van dat gebied als de leefbaarheid in de Drechtsteden en de Zuidwesthoek van Rotterdam.'

Erik van Heijningen

Gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland, lid van Platform PMZ en duo-partner van minister Eurlings in Randstad Urgent



'WIJ BESCHOUWEN PMZ ALS EEN UITDAGENDE MOGELIJKHEID OM DE BEREIKBAARHEID TE VERBETEREN'

'De implementatie van een doorstroomroute in de mainportcorridor, ter verbetering van de toegankelijkheid en de kwaliteit van de leefomgeving, is een realistische ambitie. Om doorstroming met behulp van een dynamisch verkeersmanagement systeem te garanderen, kunnen overheden – door middel van een publiek-private samenwerking – de verbetering, de aanleg en het beheer en onderhoud van de hoofdwegen in de

corridor delegeren aan een ervaren private partij. In een dergelijke overeenkomst dient een duidelijke scheiding te bestaan tussen de weginfrastructuur en parallel lopende sociaaleconomische ontwikkelingen, zoals projecten ter verbetering van de leefomgeving. Het oprichten van een gerichte eenheid voor de ontwikkeling van de corridor en de sterke betrokkenheid en medewerking van de verantwoordelijke Nederlandse én

Belgische overheden en stakeholders, is cruciaal voor het succes van het project, vooral vanwege het instellen van een ondersteunend institutioneel kader.'

Olivier Legrand

Projectdirecteur van VINCI Concessions



Een mogelijk onderdeel van PMZ is de aanleg van de A4-Zuid van Benelux tot Klaaswaal: de 'ontbrekende schakel' die al jaren als stippe lijn op de kaart staat. Voor deze nieuwe infrastructuur is geen geld gereserveerd in het MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Daarom onderzoekt PMZ de mogelijkheden voor een (gedeeltelijk) private bekostiging van de aanleg en de exploitatie van de A4-Zuid.



Hoofdstuk 3

Bekostiging door tol

PRIVATE BEKOSTIGING

Voor de toekomstige exploitant is het heffen van tol noodzakelijk om de kosten voor nieuwe infrastructuur te dekken. Marktpartijen beseffen dat de prijs voor mobiliteit – doorstroming, nieuwe verbindingen – gerelateerd moet zijn aan het profijt dat gebruikers ervan hebben. Niemand betaalt tenslotte om in de file te staan. Toltarieven moeten maatschappelijk aanvaardbaar zijn, maar ook hoog en/of gedifferentieerd genoeg om echt te kunnen sturen op doorstroming. Voor zowel het dekken van de kosten als het sturen van het verkeer is het volgens marktpartijen nodig om op het gehele hoofdwegennet in de corridor tol te heffen. Dus niet alleen op nieuwe infrastructuur, maar ook op bestaande wegen.

WIL DE GEBRUIKER TOL BETALEN?

De transportsector is bereid om extra te betalen voor mobiliteit, als dat per saldo leidt tot kostenbesparing. De regionale overheden zien over het algemeen de noodzaak van het heffen van tol op nieuwe infrastructuur (omdat zij zich realiseren dat die er alleen komt met privaat geld). Zij hebben echter moeite met het heffen van tol op het bestaande hoofdwegennet, omdat zij denken dat daarvoor niet voldoende draagkracht is onder de inwoners van de corridor. Daarnaast verwachten zij dat hun achterban moeite heeft met het betalen van tol bovenop de kilometerheffing vanuit 'Anders Betalen voor Mobiliteit'.

VRAAGSTUK

Gaan we tol heffen op bestaande en nieuwe wegen? En zo ja, hoe sluit dit aan bij 'Anders Betalen voor Mobiliteit'?

'MAAK VAN DE A4 EEN TRANSPORT-AS'

'ARCADIS-concern benadert de Mainportcorridor Zuid als valley of value-added networks en pleit voor een integrale aanpak. Wij zien de A4 niet als een weg, maar als een verbindende schakel tussen wonen, werken en recreëren. De wegen A4, A16, A17, A29, A58 en A59 moeten een netwerk

worden. Maak van de A4 een transport-as, met een aparte doelgroepstrook voor het vrachtverkeer om de doorstroming tussen de wereldhavens te verbeteren. Creëer naast de A4 voldoende groene ruimte voor tijdelijke en duurzame ontwikkelingen. Dit zogenaamde parkway-concept kan bijdragen aan verbetering

van de leefbaarheid en biedt flexibiliteit richting de toekomst.'

Daan Boddeke

Programmadirecteur Nieuwe Contracten van ARCADIS-concern

'WIJ JUICHEN HET PMZ-INITIATIEF TOE'

'De leden van EVO hebben belang bij een goed ontwikkeld en geëxploiteerd wegennet. Daarom juichen we het PMZ-initiatief toe en hopen dat we met de door PMZ voorgestelde aanpak nieuwe wegen kunnen inslaan. De bereikbaarheid staat al jaren onder spanning en een doorgaande hoofdweg aan de westkant van het land, in de A4-corridor van

Schiphol tot de grens, is er nog steeds niet. PMZ kan hierin voorzien voor zover het de route ten zuiden van Rotterdam betreft. Deze ontbrekende schakel voegt inderdaad wat toe aan het hoofdwegenet en verbetert de bereikbaarheid. Zeker als we verder gaan dan het beschikbaar krijgen van capaciteit, dus als we gaan voor doorstroming. Ik ben er overigens

van overtuigd dat verladend Nederland zich kan vinden in de dubbele doelstelling van PMZ. Het gaat om goede bereikbaarheid, maar ook om een aantrekkelijke leefomgeving. Beide tellen mee in de reeks van vestigingsfactoren.'

Dick van den Broek Humphreij

Directeur van verladingsorganisatie EVO

'EEN GOEDE REGIE ZORGT VOOR SNELLERE BESLUITVORMING'

'In het Bereikbaarheidsconvenant Zuidwesthoek regio Rotterdam, een initiatief van de gemeente Spijkenisse, vragen we samen met publieke en private partners om oplossingen voor de nijpende bereikbaarheidsproblemen in de regio. Het is een grote vooruitgang dat de realisatie van de A4-Zuid, met de aansluiting Spijkenisse, nu volwaardig op de bestuurlijke agenda staat. Het biedt uitzicht op een oplossing voor de bereikbaarheidsproblemen van

Voorne-Putten. Ook komt er na lange tijd duidelijkheid over de gereserveerde strook tussen Albrandswaard en Hoogvliet. Door een zuidelijke aansluiting bij Spijkenisse en Voorne-Putten kan het verkeer op de Spijkenisserbrug en Groene Kruisweg verminderen. Dat zorgt voor een betere leefomgeving. De regio hoopt dat een goede regie leidt tot snellere besluitvorming over de A4. Projectdirectie PMZ kan helpen door de nadelige aspecten van de

A4 te beschrijven, bijvoorbeeld in termen van milieugebruiksruimte. Het probleem wordt hierdoor beter hanteerbaar voor overheden en private partijen en de belangen van omwonenden worden zo het best gediend.'

Christel Mourik

Wethouder van de gemeente Spijkenisse en initiatief van het Bereikbaarheidsconvenant Voorne-Putten

Ruimtelijke kwaliteit

Hoe beleeft een inwoner de ruimtelijke kwaliteit in de mainportcorridor in 2020? Inwoners willen een mooie leefomgeving die aantrekkelijk is om in te wonen, te werken en te recreëren. PMZ onderzoekt de wensen ten aanzien van gebiedsontwikkeling en de manieren om die te bekostigen.

NEGATIEVE EFFECTEN COMPENSEREN

De overheden in de corridor willen dat de aanleg van infrastructuur samengaat met een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Op die manier worden de negatieve effecten van het verkeer gecompenseerd. Nieuwe infrastructuur moet met zorg worden ingepast in het landschap. Door het zogenaamde 'werk met werk maken' worden projecten op een slimme manier gecombineerd, zodat de realisatie kan worden versneld en er geld wordt bespaard. Ook willen de overheden projectplannen die zijn blijven liggen – denk aan kreekherstel en cultuurhistorische projecten – goed en snel uitvoeren.

FONDS VOOR GEBIEDSONTWIKKELING

Ook marktpartijen denken dat wegeexploitatie en doorstroming een positief effect hebben op gebiedsontwikkeling. Zo willen de private marktpartijen een deel van de toelagen in een regionaal ontwikkelfonds onderbrengen. Vanuit dat fonds kunnen projecten (mede) worden betaald die bijdragen aan een betere leefomgeving.



VRAAGSTUK

Willen we de negatieve effecten van verkeer vertalen naar geldbedragen, om deze samen met andere fondsen in te zetten voor een ruimtelijke kwaliteitsimpuls?

'REGIONALE AFSTEMMING IS CRUCIAAL VOOR DE GEBIEDSONTWIKKELING RONDOM STEENBERGEN'

'PMZ is voor de gemeente Steenbergen een kans om de gebiedsontwikkeling gezamenlijk en eerder in gang te zetten. De ligging van Steenbergen – aan het water, met een haven tot in de stad en de verschillende andere jachthavens in de mooie landschappelijke omgeving – heeft een grote aantrekkingskracht. Wij gaan er vanuit dat het ontbrekende deel van de A4 met een aquaduct voor de kruising van de Steenbergse Haven in

2012 is gerealiseerd. Dat biedt mogelijkheden voor het ontwikkelen van het open landschap rondom Steenbergen. Bijvoorbeeld door het versterken van de blauwe dooradering van Brabantse riviertjes en de ecologische verbindingzones langs de oevers, regionale waterberging en landgoedontwikkeling. Langs de West Brabantse Waterlinie worden cultuurhistorische elementen als Fort Henricus zichtbaar gemaakt en

recreatie, en educatie bevorderd. Verder wil Steenbergen de verzorgingsplaatsen langs de A4 ontwikkelen met aanvullende recreatieve en zakelijke diensten. Regionale afstemming is voor dit alles cruciaal.'

Bert van Kesteren

Voormalig wethouder van de gemeente Steenbergen

'GEBIEDSONTWIKKELING IS EEN ONLOSMAKELIJK ONDERDEEL'

'OVG ziet de invoering van de kilometerheffing niet als een kostenpost, maar als een kans. Hiermee kan de volledige corridor optimaal en duurzaam worden ontsloten, zodat overheid en burgers profiteren van toekomstgerichte infrastructurele oplossingen. Door de noodzakelijke capaciteit van het hoofdwegenet te garanderen, stellen we de mobiliteit zeker gedurende

de concessieperiode van veertig jaar. Daarnaast bevorderen we met onze aanpak ook de leefbaarheid binnen de regio. We investeren de opbrengsten van de kilometerheffing in een regionaal ontwikkelingsfonds. Daarmee kunnen we onder andere natuurprojecten realiseren om bewoners en bedrijven faciliteren. Zo wordt het gewenste duurzame scenario voor gebiedsontwikkeling realiteit.

In onze visie is gebiedsontwikkeling dus geen voorwaarde, maar juist een onlosmakelijk onderdeel van onze innovatieve, integrale aanpak.'

Hans van Rossum

Commercieel directeur van OVG Infrastructure Development

'EEN REGIOFONDS DRAAGT BIJ AAN KANSRIJKE PROJECTEN IN DE HOEKSCHE WAARD'

'De Hoeksche Waard is een gebied met een lange geschiedenis. Het landschap met zijn dijken en kreken is ontstaan uit en door het water. Samen met de uitgestrektheid en rust is het een waardevolle omgeving voor ons en de stedeling uit de Randstad. De Hoeksche Waard is de groene long van de zuidvleugel en van groot belang voor het leefmilieu en het

vestigingsklimaat in dit economische centrum van Nederland. Met PMZ zoeken we naar een afgewogen ontwikkeling van de bereikbaarheid en de versterking van het unieke karakter van de Hoeksche Waard. Samenwerking tussen overheden en bedrijven biedt kansen om de doelstellingen van de Hoeksche Waard waar te maken. Wij pleiten voor de inrichting van

een zogenaamd Regiofonds, gevoed uit de opbrengsten van de exploitatie van de A4. Dit draagt bij aan kansrijke projecten die belangrijk zijn voor de Hoeksche Waard.'

Jan Boogaard

Wethouder van de gemeente Korendijk



Milieugebruiksruimte

Bij het realiseren van een filearme en mooie corridor wil PMZ milieunormen vastleggen en de naleving ervan blijvend (laten) controleren.

VASTHOUDEN AAN MILIEUNORMEN

PMZ beoogt dat de overheid en de private exploitant de permanente normen voor de emissies van verkeer vastleggen in een zogenaamde 'milieugebruiksruimte'. Concreet gaat het om geluidsoverlast en de uitstoot van fijnstof en stikstofoxiden. De overheden in de corridor waarden dat PMZ de normen wil vastleggen en de exploitant daar - niet eenmalig, maar permanent gedurende de exploitatie - aan wil houden. Dat is namelijk ook de wens van de inwoners van de corridor.

MILIEUCONTRACT

Private partijen willen de milieugebruiksruimte deel uit laten maken van de wegexploitatie. Dit kan in de vorm van een milieucontract: bij teveel verkeer – en dus uitstoot – wordt een deel van het verkeer niet toegelaten. In dat geval is de norm bij sturing van verkeersstromen niet alleen het voorkomen van files, maar ook het voorkomen van de overschrijding van de dan vastgestelde milieunormen. Milieugebruiksruimte wordt zo direct onderdeel van het verkeersmanagement. Als de normen overschreden worden, kan dit tot een boete leiden. De opbrengsten uit de boetes kunnen gebruikt worden voor het (mede) vullen van het regionaal ontwikkelfonds voor de verbonden leefomgeving van de A4-corridor.

VRAAGSTUK

Kiezen we voor wegexploitatie binnen de kaders van de milieugebruiksruimte?



'GEBRUIKERS IN DE CORRIDOR MOETEN STRUCTUREEL BETROKKEN ZIJN BIJ DE OPLOSSING'

'Gegarandeerde bereikbaarheid en leefbaarheid zijn enkel haalbaar als de gebruikers in de corridor structureel betrokken zijn bij de oplossing en het ruimtelijke beleid. Het consortium TRAffic Partners zet in op aanbodsturing (waaronder dynamische beprijzing en beheer infrastructuur) en vraagsturing (denk aan stimulering van alternatieven zoals het

belonen van mensen die buiten de spits reizen en flexwerken). Voor TRAffic Partners is het essentieel dat de ruimtelijke ontwikkeling is gekoppeld aan infrastructuur. En dat dan met de verplichting dat alle effecten op de bereikbaarheid van ruimtelijke ontwikkelingen en overig publiek beleid worden gecompenseerd. Hiervoor is gecombineerde sturing vanuit

zowel publieke als private zijde nodig en een integrale benadering van de corridor. TRAffic Partners heeft hiervoor de Corridor Alliantie ontwikkeld die zorgt voor "doorstroming door sturing".'

Diederik van Hoogstraten

Operationeel directeur van ABL2, een van de partners in TRAffic Partners

'LATEN WE ALS OVERHEDEN SÁMEN DE KANSEN PAKKEN'

'In het open gebied tussen Rotterdam en Antwerpen liggen veel rijksambities: de Ecologische Hoofdstructuur, Maintenance Valley bij Woensdrecht, Natura 2000-gebieden en natuurlijk PMZ. In de Rijksvisie 2040 wil LNV – in overleg met andere partijen – alle ambities en projecten tussen Rotterdam en Antwerpen op elkaar afstemmen. Aan de hand van die visie kunnen nieuwe ontwikkelingen in het gebied beter gestuurd worden. PMZ streeft naar een filevrije én mooie corridor. Het gebied en zijn bewoners moeten er per saldo beter op worden. Het zou jammer zijn als het open landschap langs de A4, maar ook langs de A17 en de A58, wordt volgebouwd met bedrijventerreinen.

LNV wil niet aan de zijlijn staan, maar meedoen en haar expertise inbrengen. Soms lijkt de dubbele doelstelling van PMZ – filearm én mooi – op gespannen voet te staan. Maar bij PMZ werken we op een vernieuwende en collegiale manier aan dit vraagstuk. Daarbij gaat het in de eerste plaats om aandacht voor de inpassing van een weg in het landschap. We doen daarbij méér dan de wettelijk vereiste mitigatie en compensatie. Door concrete projecten te koppelen aan het aanleggen, beheren en onderhouden van infrastructuur in een mogelijke publiek-private samenwerking, streven we naar een kwaliteitsimpuls voor landschap en natuur. Een voorbeeld van "MIRT in de

praktijk". Bij Spijkenisse zijn we al bezig om de plannen voor het buitengebied te koppelen aan PMZ. Het goede van PMZ is dat het project nieuwe concepten introduceert zoals het sturen op doorstroming van vrachtverkeer en exploitatie van wegen binnen de milieugebruiksruimte. Ik juich dat toe, want innovatieve ideeën zijn nodig om de leus "people, profit en planet" in de praktijk te brengen. Mijn motto is daarom: laten we als overheden sámen de kansen pakken bij de verdere ontwikkeling van het gebied.'

Anita Wouters

Directeur-generaal van het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

'TOON DAADKRACHT EN GA OP ELKAARS SCHOULDERS STAAN'

'De private oplossingen en de financiering voor PMZ liggen klaar en bieden, onder de juiste randvoorwaarden, langjarige continuïteitsgaranties voor

de overheden, de investeerders en de automobilist. Toon daadkracht en ga op elkaars schouders staan om het project te realiseren.'

Elco Brinkman

Voorzitter van Bouwend Nederland en lid van Platform PMZ



PMZ onderzoekt andere manieren van publiek-private samenwerking (PPS). Door een marktgestuurde benadering en door marktpartijen in een vroeg stadium te betrekken, wil PMZ de creativiteit en de inventiviteit van de markt meer benutten. Als één van de twaalf projecten van Taskforce PPS wordt PMZ gezien als kansrijk initiatief voor een succesvolle samenwerking tussen publieke overheden en private marktpartijen.



CONTRACT TUSSEN PUBLIEK EN PRIVAAT

Voor de aanleg en de exploitatie van infrastructuur moet een geschikte 'contractvorm' worden gevonden. Er zijn grofweg drie soorten contracten mogelijk:

- 1) DBFMO-contract (Design, Build, Finance, Maintain and Operate); in deze benadering liggen de risico's voor exploitatie/inkomsten vooral bij de opdrachtgever (lees: de overheid). De exploitant wordt afgerekend op beschikbaarheid.
- 2) Concessiecontract met een looptijd van 30 tot 50 jaar; de risico's voor exploitatie/inkomsten liggen (nagenoeg) geheel bij de exploitant. De exploitant wordt afgerekend op doorstroming.
- 3) Joint venture of alliantiecontract; de overheid en de exploitant delen samen de risico's voor exploitatie en inkomsten.

De meeste private marktpartijen kiezen voor een concessiecontract, waarbij de overheid optreedt als opdrachtgever en de private partij als opdrachtnemer. De overheid draagt dan mogelijk een aantal markt-, bouw- en planrisico's over aan de private exploitant.

SAMENWERKING TUSSEN OVERHEDEN

Voor iedere vorm van PPS is een goede organisatie van betrokken overheden cruciaal. De verschillende overheden moeten met één mond kunnen en durven spreken. Daarom heeft PMZ ook aandacht voor de samenwerking tussen publieke partijen onderling. Landelijke, regionale en lokale overheden werken intensief samen om een langetermijnambitie voor de corridor te bepalen op het gebied van ruimtelijke en economische ontwikkeling. Deze samenwerking moet leiden tot een bestuurlijk convenant. Hierin wordt vastgelegd dat overheden medewerking verlenen aan (publiek-)private initiatieven in de A4-corridor, met afspraken over bereikbaarheid en ruimtelijke kwaliteit.

VRAAGSTUK

Is de overheid bereid om te participeren in een samenwerkingsverband met private marktpartijen en daarbij een aantal risico's te delen?

'LEEFBARE EN BEREIKBARE REGIO ZONDER OVERHEIDSSUBSIDIE'

'Het voorstel van First STEP Partnership gaat uit van een bereikbare en leefbare regio zónder dat overheidssubsidie noodzakelijk is. Onderzocht is hoeveel tol automobilisten moeten bijdragen om de kosten voor infrastructuur te dekken en het verkeer te sturen zodat files verminderen. Uit ons onderzoek blijkt dat een ruime

geografische scope de meeste mogelijkheden biedt, ook voor het betrekken van de Ecologische Hoofdstructuur. We adviseren als organisatievorm een joint venture gericht op planvorming en uitvoering tussen de betrokken publieke en private partijen en een concessieduur van veertig jaar met elke vijf jaar een evaluatie.'

Frits Verhees

Projectmanager van Strukton Integrale Projecten, een van de partners in First STEP Partnership

'ONDERNEMINGEN STAAN BOL VAN DE INNOVATIEVE IDEEËN OVER MOBILITEIT'

'Het bedrijfsleven wil ondernemen, dat zit in het bloed. Ondernemingen staan bol van de innovatieve ideeën over mobiliteit. In de huidige verhoudingen wordt daar onvoldoende gebruik van gemaakt. Er gaat nu veel kapitaal naar het buitenland, terwijl banken en pensioenfondsen ook in Nederland aan de slag willen. Marktpartijen richten zich op de creatie van een mobiliteitsmarkt en op producten en diensten waarvoor de klant wil betalen. In het geval van de A4-corridor betekent dat het bieden van gegaran-

deerde verkeersdoorstroming tussen Rotterdam en Antwerpen. In ruil daarvoor kunnen de bedrijven tol heffen, zonder het verkeer daarbij af te schrikken. Zo ontstaat de gewenste doorstroming en een rendabele businesscase. Publiek-private samenwerking kan bijdragen aan een slagvaardige aanpak van de mobiliteit in Nederland. In dat geval zorgen private partijen voor de uitvoering van de planvorming, de aanleg, het beheer en onderhoud en de exploitatie van infrastructuur. Vanuit de overheid zijn positieve besluiten nodig

voor de totale A4, van Zaandam tot Antwerpen, en zeker voor de ontbrekende schakels in Midden-Delfland en de Hoeksche Waard. Een publiek convenant is daarbij de eerste stap. Zonder een helder en langdurig convenant zullen private partijen niet aan de slag gaan.'

Bert Mooren

Directeur van VNO-NCW West

'PMZ IS GRENSVERLEGGEND'

'PMZ is een zeer interessant project omdat het grensverleggend is. Het is een uitdaging om de randen van de mogelijkheden te verkennen. Het is denkbaar dat een private wegbeheerder in Nederland een weg exploiteert en beheert, alleen de condities waaronder dit zou moeten gebeuren zijn nog onduidelijk. Het is de

moeite waard om te onderzoeken waar de grenzen komen te liggen. De aanleg van de ontbrekende schakel A4-Zuid met daarop gegarandeerde doorstroming is hard nodig. Dit geldt ook voor de inzet van publiek-private samenwerking. Het is evident dat bestaande structuren en organisaties worden geraakt, maar hoe

we daarmee om willen gaan moet nog duidelijk worden.'

Luc Kohsiek

Plaatsvervangend directeur-generaal van Rijkswaterstaat

Maatschappelijke betekenis en publieke middelen

Plannen voor nieuwe infrastructuur worden mede onderbouwd door het aantonen van de maatschappelijke betekenis. PMZ heeft daarom een eerste kosten-batenanalyse uit laten voeren.

Het onderzoek laat zien dat de A4-Zuid goede kansen biedt voor een verbetering van de welvaart. Bij gunstige economische groei kan het saldo van kosten en baten positief uitkomen op een bedrag van 0,5 miljard euro. Bij deze analyse is uitgegaan van publieke financiering, een bouwperiode van vijf jaar en openstelling in 2020.

Voor PMZ is het duidelijk dat we, vanuit de welvaartsoptiek, met een maatschappelijk winstgevend project bezig zijn. Er is echter niet voorzien in publieke financiering. De vraag is dus hoe bekostiging en financiering alsnog gerealiseerd kunnen worden.



VRAAGSTUK

Kan de A4-Zuid door de Hoeksche Waard met publiek-private samenwerking gerealiseerd worden, met behoud van de positieve effecten op de welvaart?

'DE DISCUSSIE MOET NIET GAAN OVER AUTO'S, MAAR OVER DE KWALITEIT VAN ONZE SAMENLEVING'



'Als ambassadeur voor PMZ ondersteun ik de ambitie om te komen tot innovatieve oplossingen voor een betere bereikbaarheid en leefbaarheid. De wijze waarop wij in Nederland tot nu toe pogen om de kwaliteit van onze leefomgeving en onze bereikbaarheid te verbeteren is weinig succesvol. Bovendien gaat de discussie te vaak over meer of minder auto's, terwijl

het vooral moet gaan over de kwaliteit van onze samenleving. PMZ is één van de mogelijkheden om daaraan te werken. Ik wil de betrokkenen richten op mogelijke oplossingen en niet op problemen. Het kan niet zo zijn dat we over een jaar moeten concluderen dat we wederom niet verder zijn gekomen met urgente projecten in Nederland.'

Rudy Stroink

Projectontwikkelaar, lid van Platform PMZ en in Randstad Urgent ambassadeur voor PMZ

'SNELHEID IS VAN GROOT BELANG'



'PMZ is een complex project met een aantal interessante innovaties. Vernieuwend is de toekomstvaste samenwerking tussen overheid en markt vanaf de start van het project, waarbij beide expertises optimaal worden benut. Daarnaast haalt PMZ de schotten tussen de verschillende beleidsvelden weg. Bestuurders hebben een belangrijke taak om PMZ tot een succes te maken. Daar is veel inspanning voor nodig. Denk maar

aan alle overwegingen rond de eventuele aanleg van de A4-Zuid. De vraag is of wij als publieke bestuurders de grote ambities – waaronder gegarandeerde doorstroming en een andere wijze van bestoisting en financiering – kunnen waarmaken. Ook de mogelijke samenwerking van PMZ met de invoering van de kilometerheffing zal een lastig punt zijn. Snelheid is daarbij van het allergrootste belang. PMZ is niet zonder reden

onderdeel van Randstad Urgent. Urgentie verplicht tot snel en zorgvuldig handelen. We moeten de vaart er in houden en snel de voorzieningen realiseren die noodzakelijk zijn om de ambities te halen.'

Jan Hendriks

Voorzitter van Platform PMZ

'WIJ STELLEN DE KLANT CENTRAAL'



'Het voorstel van Delta Netwerk berust op drie unieke kernboodschappen. Ten eerste kost private aanleg en beheer van de wegen tussen Rotterdam en Antwerpen drie cent per kilometer. En dat is goedkoper voor Rijk én gebruiker. Ten tweede wordt de leefkwaliteit verbeterd

door milieueffecten volwaardig mee te nemen in de concessie. Tot slot verschuift bij de private aanpak de aandacht van techniek naar dienstverlening aan de klant. Wij bieden daarmee een oplossing die niet alleen goedkoper en beter voor de leefkwaliteit is, maar die ook garant

staat voor optimaal verkeersmanagement en maximale service.'

Roel Scholten

Directeur van NedMobiel, een van de partners in Delta Netwerk.



Projectdirecteur PMZ Huub van Zwam

De minister van Verkeer en Waterstaat heeft namens het Kabinet aan Rijkswaterstaat gevraagd om Project Mainportcorridor Zuid uit te voeren. Rijkswaterstaat heeft daarvoor Projectdirectie PMZ opgericht.

PROJECTDIRECTIE PMZ

Projectdirectie PMZ benadert overheden en bedrijven actief, daagt belanghebbenden uit om mee te denken en organiseert bijeenkomsten om partijen met elkaar in gesprek te brengen. De projectdirectie stelt zich daarbij op als procesmanager en facilitator.

PLATFORM PMZ

Om de innovatieve vormen van samenwerking in goede banen te leiden, en om de ambities van PMZ te bewaken, is Platform PMZ ingesteld. Een onafhankelijk platform, dat de minister van Verkeer en Waterstaat rechtstreeks adviseert over PMZ.

Het platform bestaat uit veertien leden, afkomstig uit private koepelorganisaties, maatschappelijke organisaties en decentrale overheden. De Vlaamse overheid en Havenbedrijf Antwerpen zijn ook vertegenwoordigd. Alle platformleden bekleden een belangrijke maatschappelijke functie en hebben een grote achterban. Hun benoeming in Platform PMZ is op persoonlijke titel.

De platformleden Erik van Heijningen, gedeputeerde van de provincie Zuid-Holland, en Rudy Stroink, bestuurslid van NEPROM, zijn nauw betrokken bij het

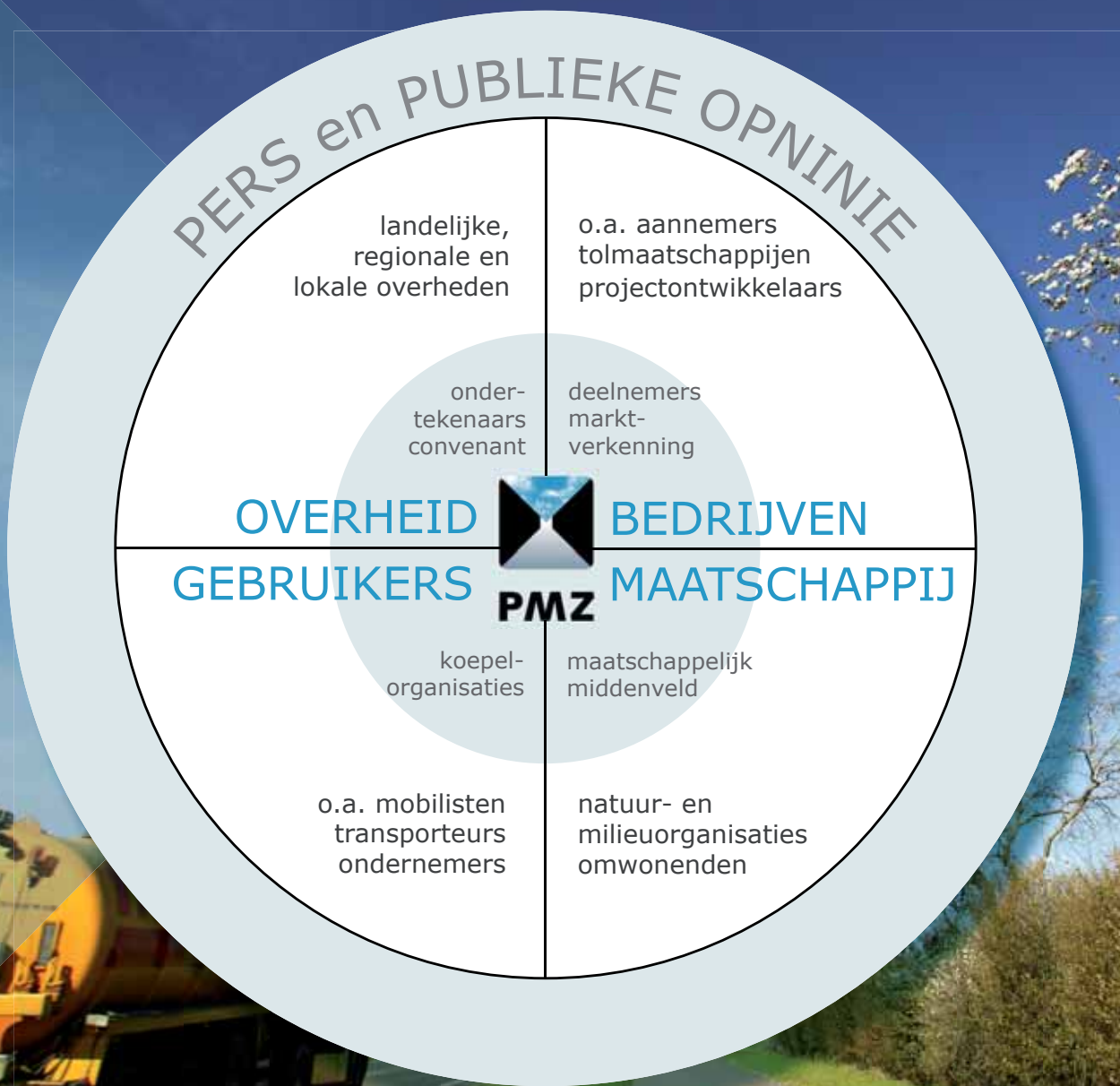
programma Randstad Urgent. Erik van Heijningen is als regionaal bestuurder de duo-partner van minister Eurlings en in die rol trekker van het bestuurlijk convenant voor PMZ. Rudy Stroink vervult de rol van ambassadeur voor PMZ. Stroink beschouwt zichzelf in die functie als 'wegwerker': een actieve voorbereider van de toekomst van de Randstad.

Hoofdstuk 8 Organisatie

LEDEN PLATFORM PMZ

Voorzitter	Jan Hendrikk	
Leden	Jeannette Baljeu Elco Brinkman Axel Buyse	Gemeente Rotterdam/Stadsregio Bouwend Nederland/VNO-NCW Vertegenwoordiger namens Vlaamse regering
	Eddy Bruyninckx Erik van Heijningen Ferdinand van den Oever Alexander Sackers Hans Smits Boele Staal Cora Steffens- Van Nieuwenhuizen Rudy Stroink Peter van der Velden Guido van Woerkom	Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen Provincie Zuid-Holland Gemeente Dordrecht/Drechtsteden TLN Havenbedrijf Rotterdam Nederlandse Vereniging van Banken Provincie Noord-Brabant NEPROM Gemeente Breda/West-Brabant ANWB
Corresponderende Leden	John Dejaeger Toine Poppelaars	BASF Antwerpen Provincie Zeeland

Omgeving PMZ





PUBLIEKE GESPREKSPARTNERS

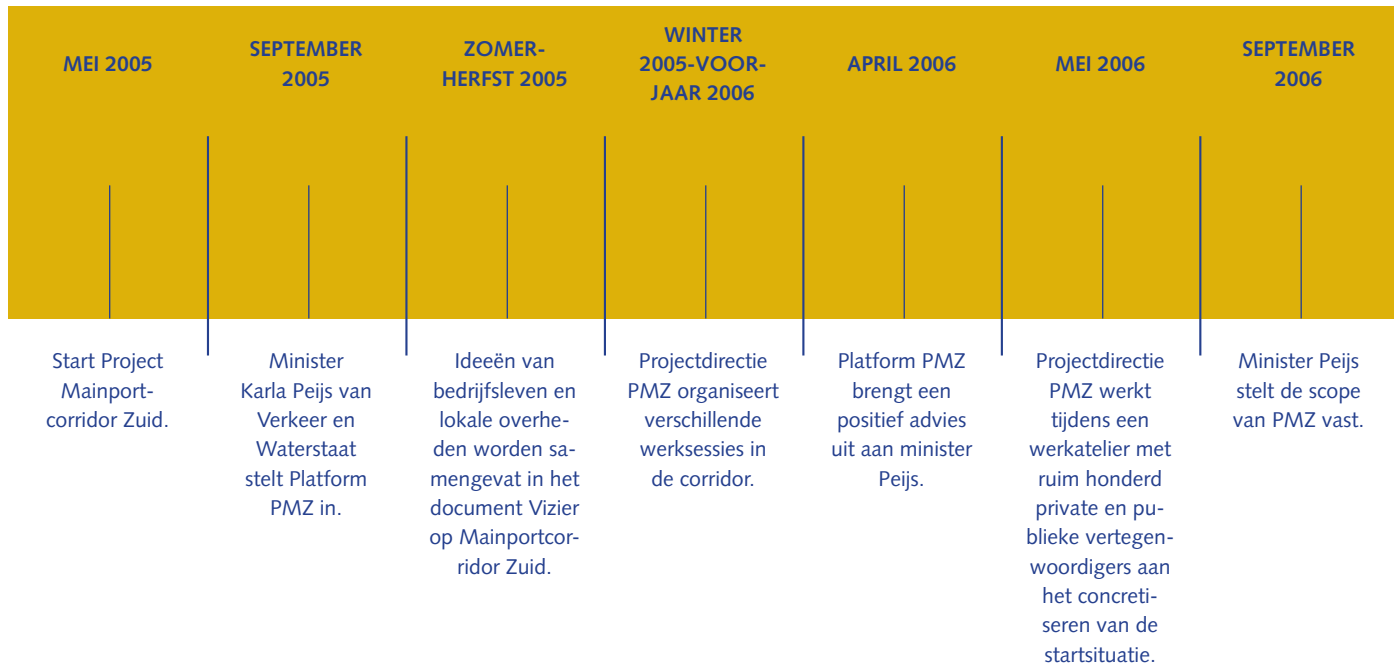
- De West-Brabantse Vergadering, Stadsregio Rotterdam, Commissie Hoeksche Waard, Drechtsteden, en inliggende gemeenten
- Provincie Zuid-Holland, provincie Noord-Brabant
- Waterschap Hollandse Delta, waterschap Brabantse Delta
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, ministerie van Economische Zaken en het ministerie van Financiën

DEELNEMERS PRIVATE MARKTVERKENNING

- ARCADIS-concern
- Delta Greenway (AM Grondbedrijf, BAM, Royal Haskoning, Siemens)
- Delta Netwerk (Brisa, Movenience, Vialis)
- First STEP Partnership (Strukton, TNO, Egis Projects)
- OVG Infrastructure development
- TRAffic Partners (ABL2 en Ballast Nedam Concessies, ondersteund door TomTom, DHV en TCN)
- VINCI Concessions

Hoofdstuk 9

Planning





OKTOBER 2006

FEBRUARI 2007

MAART 2007

JUNI 2007

28 NOVEMBER
2007

NOVEMBER
2007-VOOR-
JAAR 2008

ZOMER-
NAJAAR 2008

2009-TOT
MEDIO 2010

Projectdirectie PMZ start de publieke marktverkenning.

Projectdirectie PMZ start de private marktverkenning.

Projectdirectie PMZ selecteert de zeven private consortia die de marktverkenning gaan uitvoeren.

Projectminister Camiel Eurlings neemt PMZ op in het programma Randstad Urgent.

Projectdirectie PMZ organiseert de conferentie Pitsstop PMZ over de resultaten van de private en publieke marktverkenning. Publieke partijen ondertekenen de Intentieverklaring Mainportcorridor Zuid.

Projectdirectie PMZ bereidt een notitie voor de projectminister voor met daarin een advies voor de richting van PMZ.

De projectminister neemt een besluit over de voorbereiding van een marktuitvraag. Publieke partijen ondertekenen het Bestuurlijk Convenant Mainportcorridor Zuid.

Indien de projectminister positief besluit over PMZ dan start de marktuitvraag en Tracé/MER-procedure voor de ontbrekende schakel in de A4 door de Hoeksche Waard.



Begrippenlijst

A4-ZUID

Ontbrekende schakel in de autosnelweg A4 door de Hoeksche Waard tussen Benelux (A15) en Klaaswaal (A29).

ANDERS BETALEN VOOR MOBILITEIT (ABVM)

Anders Betalen voor Mobiliteit houdt een nieuwe manier van beprijzing voor mobiliteit in Nederland in. Met Anders Betalen voor Mobiliteit wordt niet betaald voor het bezit van de auto, maar voor het gebruik. De introductie van de kilometerprijs (voorzien voor 2011 voor het vrachtvervoer) gaat daarom gepaard met de afbouw van de Motorrijtuigenbelasting (MRB) en de Belasting op Personenauto's en Motorrijwielen (BPM).

BUSINESSCASE

Ondernemingsplan waarin de scope of het doel van de onderneming wordt beschreven in samenhang met onder andere een exploitatiemodel.

CORRIDOR

Een strook land/een gebied liggend tussen twee (of meerdere) gebieden (mainports), waardoor vervoer van goederen en/of personen plaatsvindt. In het geval van PMZ gaat het om de mainportcorridor tussen Rotterdam en Antwerpen. Een andere benaming voor de mainportcorridor is A4-corridor.

DOORSTROOMROUTE

Een route voor met name langeafstandsverkeer die, al dan niet tegen betaling, zekerheid verschaft over het snel bereiken van de plaats van bestemming. Voor PMZ betreft het de A4 in de corridor Rotterdam-Antwerpen.

MAINPORT

De belangrijkste zee- of luchthaven in een netwerk van (transport)verbindingen binnen een bepaald gebied of van een land. In het geval van PMZ betreft het de zeehavens Rotterdam en Antwerpen.

MARKTVERKENNING

Het doel van de marktverkenning van PMZ is om inzichtelijk te krijgen hoe de optimale scope van een businesscase en contractvorm voor de ontwikkeling van de A4-corridor eruitziet. Deze businesscase en contractvorm kunnen de basis vormen voor een eventuele marktuitvraag. PMZ heeft hiervoor zowel publieke overheden als private marktpartijen geconsulteerd.

MARKTUITVRAAG

De uiteindelijke opdrachtverlening voor een service, al dan niet in de vorm van een aanbesteding, gebeurt via een marktuitvraag.

MEERJARENPROGRAMMA INFRASTRUCTUUR, RUIMTE EN TRANSPORT (MIRT)

Opvolger van het MIT. In het MIRT is er aandacht voor de samenhang tussen ruimtelijke projecten, infrastructuur en (openbaar) vervoer.

MAATSCHAPPELIJKE KOSTEN-BATENANALYSE (MKBA)

Een zoveel mogelijk in geldwaarden uitgedrukt overzicht van voor- en nadelen die partijen in de (nationale) samenleving ondervinden van de uitvoering van een project.

PUBLIEK-PRIVATE SAMENWERKING (PPS)

Een langdurige samenwerking tussen de overheid (de publieke partij) en het bedrijfsleven (de private partij) bij de realisatie van overheidsambities. Dat kan bijvoorbeeld de aanleg en het beheer van een weg, een winkelcentrum of een natuurgebied zijn.

RANDSTAD URGENT

Met het programma Randstad Urgent willen het Kabinet en de regio de Randstad weer aan de top brengen als duurzame, economisch sterke regio door besluitvaardigheid en bestuurlijke daadkracht te organiseren.

SCOPE

Reikwijdte van het project. In het geval van PMZ is er een geografische, een functionele en een institutionele scope gedefinieerd.

TASKFORCE PPS

Taskforce PPS is een adviesorgaan waarin de ministeries van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer; Economische Zaken; Financiën en Verkeer en Waterstaat, en vertegenwoordigers van diverse marktpartijen samenwerken om PPS breder toepasbaar te maken.

TRACÉ/MER-PROCEDURE

Procedures die volgens de wet doorlopen moeten worden, voor bijvoorbeeld een weg kan worden aangelegd.

VERKEERSMANAGEMENT

Het beïnvloeden van vraag en aanbod in het verkeer naar tijd en plaats, met als doel een zo goed mogelijk functionerend systeem. De nadruk ligt dus op wegverkeer. Verkeersmanagement gaat over het beïnvloeden van gedrag (zoals routekeuze, reistijdstip, rijgedrag) via onder meer verkeersinformatie.

WEGEXPLOITATIE

Het winstgevend maken van een weg.



'EEN PUBLIEK-PRIVATE SAMENWERKING FUNGEERT ALS AANJAGER'

'Bergen op Zoom vormt een belangrijke stedelijke agglomeratie in West-Brabant. De Brabantse Wal, de ligging aan het water en de historische binnenstad hebben grote aantrekkingskracht op de omgeving. Economisch gezien is de regio Bergen op Zoom strategisch gelegen tussen Rotterdam en Antwerpen. Met de aanpassing van de A4 kan een aanspre-

kende nieuwe stadsentree worden gerealiseerd die de A4 verbindt met de binnenstad. Ook ontstaan mogelijkheden voor een containerterminal bij de haven aan de noordkant. De natuur krijgt een impuls door de bosrand nadrukkelijker bij de stad te betrekken en de Brabantse Wal verder te ontwikkelen. Een regionale publiek-private samenwerking kan een belangrijke

aanjager zijn voor deze gebiedsplannen. Tolheffing in de regio West-Brabant kan daarbij nooit een instrument zijn om de ontbrekende infrastructuur in andere delen van het tracé te financieren.'

Sander Siebelink

Wethouder van de gemeente Bergen op Zoom

'OP WEG NAAR OPTIMALE BEREIKBAARHEID'

'Delta Greenway ziet goede mogelijkheden om de ambities van de overheid ten aanzien van de corridor te realiseren. Hiervoor is een integrale aanpak nodig van de mobiliteitsverbetering en gebiedsontwikkeling in een publiek-private samenwerking. Met betere bereikbaar-

heid en een optimale doorstroming ontstaan nieuwe mogelijkheden om het hele gebied – het Blauwe Hart – een duurzame kwaliteitsinjectie te geven. Wij roepen overheden op om zich te verenigen en te zorgen voor betrokkenheid, draagvlak en commitment van alle

betrokken publieke stakeholders. In ons voorstel noemen we dit "de verenigde overheden".'

Hans Draaijer

Projectdirecteur van BAM PPP, een van de partners in Delta Greenway

'BEDRIJVEN MOETEN DE MILIEUGEBRUIKSRUIMTE ALS ONDERDEEL GAAN ZIEN VAN MAATSCHAPPELIJK VERANTWOORD ONDERNEMEN'

'De huidige wetgeving over milieuvoorwaarden beoordeelt de situatie die tien jaar na ingebruikname van een weg optreedt. Milieugebruiksruimte daarentegen gaat over de gehele exploitatieduur van een weg en stelt grenzen aan de hinder die een nieuwe weg zal geven. Milieugebruiksruimte kan een instrument zijn om een balans te vinden tussen de wens van de automobilist en het belang

van omwonenden. Het is dan goed om milieuhinder te meten, in plaats van te vertrouwen op rekensystemen die niemand begrijpt. Maar ook natuur en landschap verdienen een impuls als we werken aan de weg. PMZ kan voorwaarden scheppen voor het combineren van investeren in wegen en in natuur en landschap. De win-winsituatie ontstaat als het voor een exploitant

financieel aantrekkelijk is om investeringen in infrastructuur te koppelen aan investeringen in landschap en natuur. Wij dagen PMZ uit om hiervoor de juiste instrumenten te bedenken.'

Ellen Verkoelen

Directeur van Milieufederatie Zuid-Holland