

Samenvatting rapport

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.

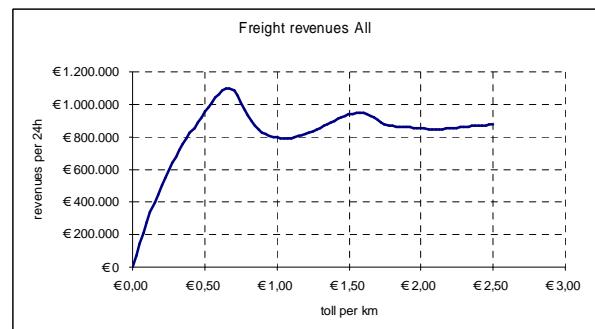
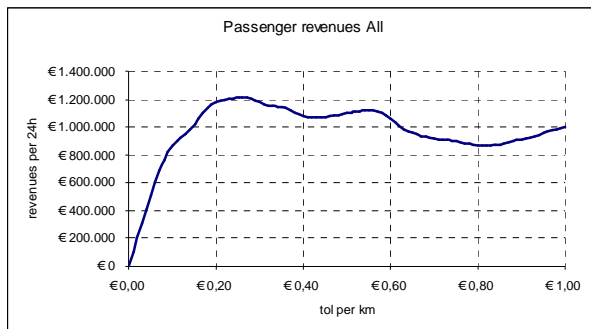
Dit is een robuuste oplossing en heeft een aanzienlijke impact op de verkeersstromen zowel op de as A4/A29 als op de as A16. Het zal het vastlopen van het verkeer drastisch verminderen en de toestand van het milieu in het hele gebied verbeteren. De toltarieven zouden in overeenstemming met zijn met de 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, wat 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 € 1050 miljoen zullen zijn, wat 250 miljoen minder is dan door de PMZ-directie 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 euro 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 stellen we de volgende tarieven voor:

- € 0,04 /km voor personenauto's
- € 0,10 /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:

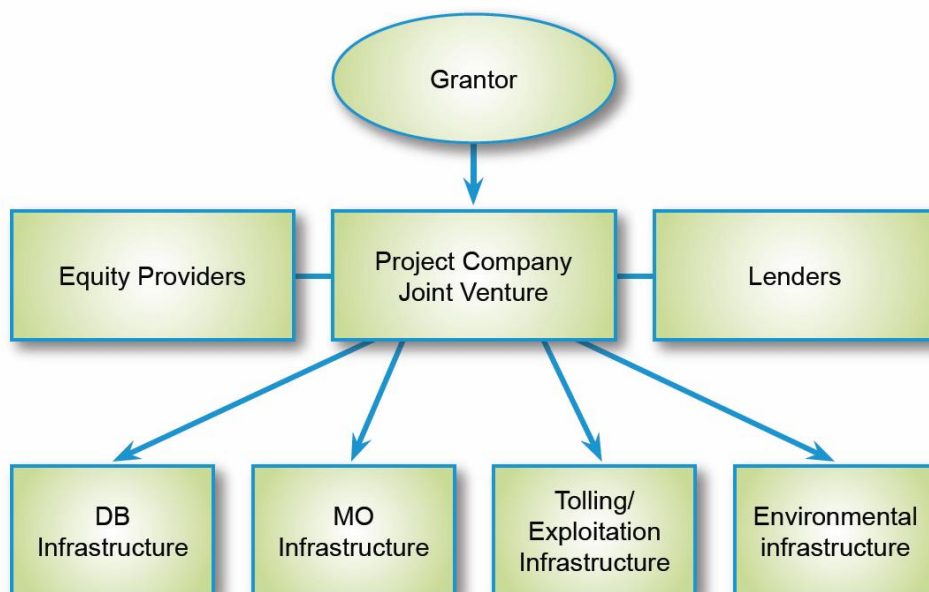
	<i>Intensiteit personenauto's</i>	<i>Intensiteit vrachtverkeer</i>	<i>Vereiste breedte</i>	<i>Overcapaciteit</i>
Toltarief [€/km]	<i>0.04</i>	<i>0.10</i>		
A4S Oude Maas [/24h]	63039	18209	2x3	17%
A4S Spui [/24h]	63039	18209	2x3	17%
A29 Oude Maas [/24h]	63323	4806	2x2	9%
A4 Haringvliet [/24h]	74734	22209	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% publiekrechtelijke 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 stimulanssysteem opgezet om de doorstroming en het halen 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 wegenbouwontwikkeling 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).

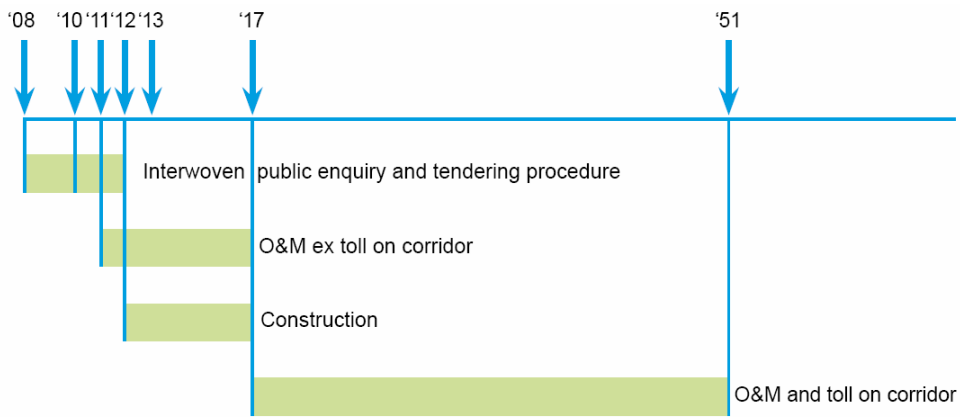
Deze milieu-informatie kan bekend worden gemaakt aan de politiek en inwoners in de regio.

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/meer procedures parallel te laten verlopen (vervlechting). 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. Onderstaande afbeelding toont een ambitieuze planning.



Start interweaving process	2008	Start construction A4 South	2012/13
Choice preferred partner	2010	Construction complete	2017
Start O&M ex toll Corridor	2011	O&M total scope incl. tolling	2017
Route decree (TB) ready	2012/13	End concession	2051