
De optimale weg

Publiek Private Samenwerking bij infrastructuur

Bijlagen

De optimale weg

Publiek Private Samenwerking bij infrastructuur

Edgar Willems 9957155

Technische Universiteit Delft
Faculteit Civiele Techniek en Geowetenschappen
Sectie Infrastructuurplanning

Begeleidingsteam

TU Delft:

- Voorzitter, sectie Infrastructuurplanning
Dhr. Prof. Ir. F.M. Sanders
- Coördinator, sectie Infrastructuurplanning
Dhr. Ir. P. Van Eck
- Commissielid, sectie Ondergronds bouwen
Dhr. Ir. G. Arends
- Commissielid, Atos KPMG Consulting
Dhr. Ir. F.B. Dinkla

Atos KPMG Consulting:

- Dhr. Ir. W.J. Makken
 - Mej. Drs. M.R. Moonen
-

Inhoudsopgave

B1	Voordelen PPS, nadelen PPS en SWOT-analyse	1
	B1.1 Voordelen van PPS	1
	B1.2 Nadelen van PPS	2
	B1.3 SWOT analyse	3
B2	Risico's	7
	B2.1 Initiatiefase	7
	B2.2 Voorbereidings- of haalbaarheidsfase	7
	B2.3 Realisatiefase	8
	B2.4 Beheersfase	10
B3	Verkeerseffecten na bebouwing van vliegveld Valkenburg	13
B4	Actoren in het samenwerkingsproces	15
	B4.1 Rol van publieke partijen	16
	B4.2 Rol van private partijen	16
	B4.3 Doelen	17
	B4.4 Samenwerkingsproces tussen publieke en private partijen	18
B5	Uitwerking interviews	21
B6	Resultaten van de Marktplan Adviesgroep	65
B7	Uitgewerkte kosten en opbrengsten	67
B8	Gevoeligheidsanalyse bijdrage gebiedsontwikkeling	85
B9	Tolmodel.....	95
B10	Gevoeligheidsanalyse tolmodel	101
B11	Contractvormen	113
	B11.1 Prestatiebestek	113
	B11.2 Bouwteamcontract	116
	B11.3 Design & Build (DB)	119
	B11.4 Design, Build & Maintain (DBM)	122
	B11.5 Design, Build, Maintain & Finance (DBMF)	123
	B11.6 Design, Build, Finance, Maintain & Operate (DBMFO)	125
	B11.7 Algemene aspecten	127

B1 Voordelen PPS, nadelen PPS en SWOT-analyse

Deze bijlage verschaft verdere informatie over PPS en is een aanvulling op de theorie zoals die beschreven is in hoofdstuk 2.

De voor- en nadelen van PPS worden beschreven in paragraaf B1.1 en B1.2. Een SWOT-analyse volgt in paragraaf B1.3.

B1.1 Voordelen van PPS

Tot voorkort werd bij PPS vooral gedacht aan private financiering van overheidsinvesteringen. PPS was een middel, waarmee de budgettaire beperkingen van de overheid werden omzeild.

Door infrastructuur door private partijen te laten financieren, kwamen de investeringen niet ten laste van de overheid. De overheid betaalde op haar beurt over een lange termijn een contractueel vastgelegde vergoeding aan de private financier, gebaseerd op het gebruik van de aangelegde infrastructuur. De investeringsuitgaven werden op deze manier over een groot aantal jaren uitgespreid en er werd daarmee een kapitaaldienst gecreëerd. Vaak kwamen de kosten voor de overheid hoger uit dan in het geval van publieke financiering, maar dat werd noodgedwongen geaccepteerd.

De belangrijke voordelen moeten dus op een ander vlak liggen dan het vlak van de private financiering. Door gebruik te maken van de creativiteit, kennis en kunde van het bedrijfsleven moeten tijdwinst, een hogere kwaliteit en uiteindelijke financiële voordelen worden bereikt als het gaat om het inspelen op wensen van de markt, efficiency en management. Het creëert extra ruimte voor de uitvoering van noodzakelijke geachte projecten, aangezien de overheid beperkt is in haar budgettaire mogelijkheden.

Er moet sprake zijn van een totale visie en aanpak. Om private partijen te betrekken bij infrastructurele projecten is het van belang om duidelijkheid in het beleid en continuïteit te garanderen.

De uitvoering van werken is door de overheid veelal overgelaten aan de particuliere sector. Vaak zijn het de private uitvoerende bouwbedrijven, de aannemers, die het werk tot uitvoering brengen. De publieke partijen hebben zich vaak beperkt tot de procedurele afhandelingen en de verlening van vergunningen. Het gevolg daarvan is dat de politieke traditie sterk beleidsmatig gericht is, waarbij de politieke afwegingen zich voornamelijk afspelen op het terrein van de beleidsvorming. De begrotingsbehandeling krijgt vaak meer aandacht dan de rekening en verantwoording. De private sector daarentegen kent een sterke aandacht voor uitvoerende aspecten. Beleidsmatige aspecten, zeker op de middellange en lange termijn spelen in de private sector geen overheersende rol in de discussie over de korte termijn bedrijfsstrategie. Het benutten van elkaars sterke punten levert grote mogelijkheden op ten bate van de samenleving.

Tabel B1.1: publiekprivate samenwerking

	<i>Beleidsvorming</i>	<i>Uitvoering</i>	<i>Resultaat</i>
Publieke sector	++	0	++
Private sector	0	++	++
PPS	++	++	++++

Het aangaan van een PPS-verband levert voor beide partijen voordelen op. Voor de overheid zijn dat onder andere:

- toegang en kennis van managementtechnieken van private partijen
- toegang tot financieringsconstructies
- marktdenken dat tot snellere resultaten leidt
- beperking van financiële lasten en risico's
- innovativiteit
- betere beheersing van de risico's

Voor de private partijen zijn dat onder andere:

- invloed op de planvorming
- preferentie bij de realisatie
- controle op concurrerende ontwikkelingen
- lange termijn denken
- grotere zekerheid bij publiekrechtelijke procedures
- betrokkenheid bij grote infrastructurele opdrachten
- innovativiteit

B1.2 Nadelen van PPS

Natuurlijk kleven er ook nadelen aan een publiekprivaat samenwerkingsverband. Een PPS is complex en daarom bewerkelijk. Er moeten duidelijke afspraken worden gemaakt over doelstellingen, verantwoordelijkheden en de verdeling van risico's. Partijen moeten daarom datgene doen waarin ze het sterkst zijn en risico's moeten worden gelegd bij diegenen die ze het best kunnen beheersen.

Het spreekt voor zich dat PPS projecten complex in elkaar zitten. Er zijn een aantal kenmerken die steeds weer de kop op steken:

- complex besluitvormingsproces
- lange looptijd
- gebrek aan ervaring

Complex besluitvormingsproces

Zowel de publieke als private partijen van een samenwerkingsconstructie bestaan uit partijen met een eigen cultuur, kennis en verantwoordelijkheid. De vertegenwoordigers van deze partijen moeten op hun beurt weer verantwoording afleggen aan hun achterban. Overeenstemming aan de onderhandelingstafel wil dus nog niet per definitie zeggen dat er een akkoord is bereikt. Het zou namelijk voor kunnen komen dat de vertegenwoordigers na hun gesprek aan de onderhandelingstafel, niet de goedkeuring krijgen van hun eigen achterban. Op deze manier zijn er veel personen bij de besluitvorming en kan het dus lang duren voor er consensus is bereikt tussen de verschillende partijen. Iedereen vraagt zich af "what's in it for me?".

De partijen blijven langdurig in onzekerheid over de vraag of de aan de onderhandelingstafel bereikte resultaten ook daadwerkelijk tot overeenstemming leiden.

Looptijd

Infrastructurele projecten hebben vaak een lange looptijd. Tussen de initiatieffase van een project en de oplevering van het project kunnen soms vele jaren liggen. Het is

echter onmogelijk om voorspellingen te doen over de marktomstandigheden, de economie en de politieke verhoudingen.

Deze eigenschap vereist dus een grote mate van flexibiliteit van de verschillende partijen. Het vinden van een evenwicht tussen flexibiliteit in een overeenstemming en de bescherming van de wederzijdse belangen is gezien de onzekere ontwikkelingen in de toekomst een bijzonder moeilijk proces. De onzekerheid in de toekomst kan betrekking hebben op economische gebied, maar ook op inzichten in de tijd of maatschappelijk draagvlak. De onzekerheden doen een groot beroep op het onderling vertrouwen tussen de partijen en hun bereidheid om ook in tijden waarop het wat minder gaat, met elkaar door te blijven gaan en oplossingen te zoeken.

Gebrek aan ervaring

Tot dusver is er weinig tot geen ervaring bij overheden met PPS-projecten, waarbij marktontwikkelingen en marktpartijen een grote rol spelen. Met aspecten als marktanalyse, het ontwikkelingsproces, risicorendementsanalyses, conceptbepaling en dergelijke hebben overheden slechts beperkte ervaring.

Niet alleen de overheid heeft een gebrek aan ervaring, maar ook aan private zijde ontbreekt de nodige ervaring. Het omgaan met inspraak, het verwerven van maatschappelijk en politiek draagvlak op grote schaal is hen vreemd. Een belangrijk punt wat hier ook speelt, is dat private partijen weinig positieve ervaring hebben met lang lopende projecten; deze leiden ongetwijfeld tot perioden met stagnatie.

Het gebrek aan kennis over de werkwijze, inzichten en verantwoordelijkheden van de andere partijen in een PPS is een obstakel bij de besprekingen.

Naast de bovengenoemde nadelen zijn er veel gehoorde knelpunten, die naar voren komen bij een publiekprivate samenwerking. Het betreft hier de volgende punten:

- financiën
- gebrek aan vertrouwen en openheid
- te beperkte samenwerking (te laat, te vrijblijvend)
- belangentegenstellingen

Het is van belang om ook bij infrastructurele projecten een gezamenlijk doel of gezamenlijke projectaanpak te creëren. De afwezigheid van gemeenschappelijke doelen, het gebrek aan wederzijdse afhankelijkheid en het gebrek aan wederzijds vertrouwen kunnen een vertraging veroorzaken op een publiek privaatsamenwerkingsverband.

Vaak wordt al gestart met een PPS-constructie zonder dat de partijen goed van elkaars belangen op de hoogte zijn. Het meest succesvol, en dan ook alleen interessant, is een PPS als er een win-win situatie wordt gecreëerd voor alle partijen.

B1.3 SWOT analyse

Hieronder zal een overzicht worden weergegeven met daarin de sterke kanten (Strengths), de zwakke kanten (Weaknesses), de kansen (Opportunities) en de bedreigingen (Threats) van een publiekprivate samenwerking.

Strengths

- kennis en ervaring worden gebundeld
- besef van meerwaarde
- grotere betrokkenheid van partijen
- meer mogelijkheden qua financiering

- horizontale koppeling. Door meer en minder kansrijke projecten te koppelen, kunnen beide projecten tot uitvoering worden gebracht zonder een onaanvaardbare risicotoename voor een van de partijen.

Weaknesses

- bepaald kennisniveau en ervaring is vereist binnen de organisatie
- aanwezigheid van wederzijds vertrouwen
- trage besluitvorming van publieke partijen, formele handelswijze
- voorzichtigheid van private partijen

Opportunities

- invoering van meer bedrijfsmatige technieken binnen de overheid om zo de efficiency effectiviteit te vergroten
- meer ruimte voor de ontwikkeling van private initiatieven
- bereidheid tot langdurig commitment, vertrouwensrelatie
- PPS-constructies bieden meer ruimte voor het aanbieden van productmarkt-combinaties
- mogelijkheid van een gebiedsgerichte / multifunctionele ontwikkeling met als doel de integratie van kwaliteit, samenhang en verevening
- combinatie van een bestuursjuridische structuur (top down, voorwaardenscheppend, bedreigingsgericht) en een bedrijfsmatige structuur (bottum up, objectgericht, kansgericht)
- versnelling van het proces door bundeling van publieke en private krachten

Threats

- cultuurverschillen: verschil van mening tussen de publieke en private partijen over de maatschappelijke / sociale doelstelling
- verhoogt het investeringsniveau niet altijd; het haalt soms investeringen weg

Bij het samenwerken in PPS-verband kan onderscheid gemaakt worden tussen succesfactoren en kritische factoren. Beide factoren kunnen onderverdeeld worden in projectfactoren en procesfactoren, die respectievelijk betrekking hebben op inhoudelijke kenmerken van het project als op de samenwerkingskenmerken van het proces.

Tabel B1.2: succesfactoren

<i>Succesfactoren</i>	
Project	Proces
- marktsituatie	- kennis en kunde
- projectmanagement	- onderlinge afhankelijkheid
- ambitie	- durf
- fasering	- procesmanagement
- grondposities	- consensus, commitment en vertrouwen
- integrale aanpak	- opdrachtgeverschap
- noodzaak project	- ondernemerschap
- kansen project	

Tabel B1.3: kritische factoren

<i>Kritische factoren</i>	
Project	Proces
<ul style="list-style-type: none"> - marktsituatie - grondposities - risico's - doorlooptijd - capaciteit - financiën 	<ul style="list-style-type: none"> - complexiteit - draagvlak - besluitvormingsprocessen - imago

Ten aanzien van een PPS-constructie kan het best gestart worden vanuit een procesbenadering. Er moet worden nagedacht over doelen, belangen, motieven en intenties in plaats van projecten en financiën.

Publieke en private partijen moeten van elkaar afhankelijk zijn om hun doelen te bereiken. Als de partijen deze doelen ook zouden kunnen halen zonder een PPS-verband aan te gaan, dan is de kans groot dat de PPS niet slaagt, en is PPS waarschijnlijk ook niet het juiste instrument.

Een voorwaarde is dan ook dat de partijen elkaars doelen, procedures en inzichten respecteren. Het is van belang dat er een gedeelde intentie bestaat om de samenwerking tot een succes te maken. Zowel de publieke als de private partijen moeten enthousiast en bereid zijn om te komen tot nieuwe creatieve oplossingen.

Ten aanzien van de financieringsvormen zijn er een aantal nieuwe ontwikkelingen gaande. Deze ontwikkelingen kunnen onderverdeeld worden in veranderingen vanuit de publieke partijen (overheid) en veranderingen vanuit de private partijen (markt).

Vanuit de overheid kunnen de volgende veranderingen verwacht worden:

- van subsidies naar participaties
- meer oog voor marktpotenties van ruimtelijke investeringen
- marktrisico's aan de markt overlaten
- vernieuwing van het instrumentarium gericht op de nieuwe praktijk

Vanuit de markt bezien:

- naast projectontwikkeling ook locatieontwikkeling
- differentiatie in consumentengedrag vertaalt zich in differentiatie van producten
- van korte termijn naar (middel-) lange termijn

B2 Risico's

In veel projecten wordt gekozen voor een samenwerking tussen publieke en private partijen met als doel om de risico's te verdelen en te beheersen. Het is hierbij van belang om een onderscheid te maken tussen risicoverdeling en risicobeheersing.

Risicoverdeling heeft betrekking op de verdeling van de verschillende risico's tussen de betrokken actoren. Dit kan per PPS-project sterk verschillen.

Er wordt over risicobeheersing gesproken wanneer er maatregelen worden genomen om bepaalde risico's te verkleinen en in de hand te houden. Het is hierbij van belang om na te gaan welke risico's er spelen. Het is eerst van belang dat de risico's worden ingeschat, om vervolgens de maatregelen te nemen. In een project zijn per fase verschillende risico's te onderscheiden.

De risico's in de initiatiefase worden beschreven in paragraaf B2.1. De risico's in de voorbereidings- of haalbaarheidsfase worden vermeld in paragraaf B2.2. Paragraaf B2.3 geeft de risico's in de realisatiefase weer. Tot slot worden in paragraaf B2.4 de risico's in de beheersfase toegelicht.

B2.1 Initiatiefase

Bij de initiatiefase van een project zijn twee initiatieven te onderscheiden: het publiekrechtelijke en het privaatrechtelijke initiatief. Onder het publiekrechtelijk initiatief wordt verstaan het toewijzen van een locatie tot bijvoorbeeld een tracé. Met privaatrechtelijk initiatief wordt bijvoorbeeld het verwerven van gronden binnen het plangebied bedoeld. Op het eerste terrein zijn publieke partijen actief, op het tweede terrein kunnen marktpartijen ook een rol spelen.

In de initiatiefase is het verder van belang om te onderzoeken of en in hoeverre samenwerking gewenst is en welke partijen daarvoor in aanmerking komen. Indien besloten wordt om een publiekprivaat samenwerkingsverband aan te gaan, wordt de initiatiefase doorgaans afgesloten met een intentieverklaring of samenwerkingsovereenkomst.

B2.2 Voorbereidings- of haalbaarheidsfase

In deze fase worden de plannen nader uitgewerkt en wordt de financiële haalbaarheid bekeken. Indien er in de initiatiefase is besloten tot een PPS, worden aan het eind van de voorbereidingsfase, als de financiële, de stedenbouwkundige en de maatschappelijke haalbaarheid is aangetoond, de taken, de kosten, de opbrengsten en de risico's verdeeld en vastgelegd in een realisatieovereenkomst.

Planontwikkelingsrisico

De planontwikkelingsrisico's hebben betrekking op de planontwikkeling tijdens de voorbereidingsfase. Indien in de voorbereidingsfase van een project de gemeente samenwerkt, kunnen de externe kosten voor de planontwikkeling gezamenlijk gedragen worden door de verschillende partijen.

Het planontwikkelingsrisico is overzichtelijk en kan middels een kostenbewaking beheerst worden. Zowel publieke als private partijen kunnen risico lopen. Zo lopen

private partijen het risico dat ze hun plannen prijsgeven en hier geldt en tijd in steken, maar lopen ze het risico dat een andere partij het werk uitvoert.

Publiekrechtelijk risico

De gemeente gaat een verplichting aan om zich maximaal in te spannen om te bewerkstelligen dat de benodigde vergunningen en vrijstellingen tijdig worden verleend. Er is echter geen garantie dat deze verplichting nagekomen kan worden. Het is slechts een inspanningsverplichting en de gemeente is niet aansprakelijk voor de risico's. Men loopt het risico dat vergunningen niet op tijd worden verleend. Dat betekent dat de bouw later start en dit heeft consequenties voor de kosten en opbrengsten. Later dan gepland komen de inkomsten.

Wanneer publiekrechtelijke procedures leiden tot planwijzigingen, moet de gemeente in samenspraak met de realisator overgaan tot heronderhandelingen. Het publiekrechtelijk risico kan met name door de gemeente beheerst worden.

Politiek risico

Politieke risico's worden voor zover het de gemeentelijke politiek aangaat, beheerst door de gemeente. Betreft het een PPS-constructie dan worden de risico's beheerst overeenkomstig de afspraken die zijn overeengekomen wanneer een partij toerekenbaar tekort schiet bij het nakomen van een contract. Met toerekenbaar tekort schieten, wordt bedoeld dat de partij die in gebreke is niet alleen het door de andere partij geleden verlies, maar ook de gedeelde winst moet vergoeden.

Bovendien zorgt het provinciale toezicht ervoor dat het gemeentelijk beleid op verantwoorde wijze wordt ingevuld.

Een belangrijke voorwaarde om de risico's te beheersen en overzichtelijk te houden is dat er sprake moet zijn van een politiek-bestuurlijk commitment. Dit betekent dat er veelvuldig overleg gevoerd moet worden met de gemeenteraad, zodat zij zich bewust worden van het aangaan van een samenwerking met marktpartijen.

Een risico vormen bijvoorbeeld de gemeenteraadsverkiezingen. Deze verkiezingen kunnen raads- en collegewijzigingen tot gevolg hebben waardoor het gemeentelijk beleid van kleur verandert. Dan kan het zo zijn dat de tot dan toe gekozen oplossingsrichtingen voor een project worden teruggedraaid of veranderd, wat weer vertraging tot gevolg kan hebben. Dit kan leiden tot extra kosten en een later tijdstip waarop de opbrengsten ontvangen worden. Vertraging kan ook ontstaan doordat minder populaire beslissingen over de verkiezingen heen worden getild.

B2.3 Realisatiefase

Er zijn twee componenten te onderscheiden, namelijk het bouw- en woonrijp maken en de realisering van de infrastructuur. Het bouw- en woonrijp maken kan zowel door de gemeente als door de private partij uitgevoerd worden en door beide partijen gezamenlijk. Afhankelijk van de gekozen constructie liggen de risico's bij de private of publieke partij of bij beide partijen.

De tweede component is een taak van de betreffende bouwer / ontwikkelaar. De gemeente zal vrijwel nooit de infrastructuur zelf aanleggen ongeacht welke samenwerkingsvorm er bestaat.

Grondexploitatie risico

Het kan voorkomen dat, ondanks de haalbaarheidsanalyse, de gemaakte kosten hoger uitvallen dan geraamd of dat de verwachte opbrengsten niet gehaald worden of langer op zich laten wachten.

Risico's kunnen worden onderscheiden in een opbrengst- en een kostenrisico.

- opbrengst- en kostenrisico: indien er bij de gebiedsontwikkeling rond de aan te leggen infrastructuur woningen zijn gepland, is het resultaat van de grondexploitatie gevoelig voor ontwikkelingen in de woningmarkt. De vraagzijde van de woningmarkt wordt in grote mate namelijk bepaald door de macro-economische ontwikkelingen. Het risico bestaat dat de woningmarkt bijvoorbeeld stagneert. Dit kan tot gevolg hebben dat de opbrengsten uit het begrote aantal woningen niet worden gehaald of dat de opbrengsten pas op een later tijdstip worden binnengehaald.
- kostenrisico: de kosten binnen de grondexploitatie vormen een veel kleiner risico dan de opbrengsten. Ten eerste zijn gemaakte kosten geen risico maar een feit. De bijbehorende te verwachten opbrengsten vormen vallen onder het opbrengst- en kostenrisico. Ten tweede is er een constante stijging te zien in de kosten voor bouw- en woonrijp maken en de risico's zijn daarom goed in te schatten. Toch bestaat ook hier het risico dat bepaalde posten niet goed zijn ingeschat en dat het meerwerk, dat nodig is voor deze verbeteringen, leidt tot hogere bouwkosten.

Een aantal veel voorkomende kostenposten bij de grondexploitatie zal hieronder besproken worden.

- **Verwervingskosten**

Verwervingskosten zijn de laatste jaren fors toegenomen en gaan dus met grote sommen geld gemoeid. Daarbij lopen de uitgaven voor de opbrengsten uit en moet dus veel rente betaald worden.

- **Bouw- en woonrijp maken**

De kosten die hier mee gemoeid gaan, zijn voor een groot deel gerelateerd aan de grondgesteldheid van het betreffende gebied. In klei- of veengronden zullen de kosten voor bouw- en woonrijp maken groter zijn dan in plangebieden met zandgronden.

- **Bodemverontreiniging**

Om de risico's op bodemverontreiniging goed in te schatten, is het van belang dat een bodemonderzoek plaatsvindt.

Hier geldt het principe van de vervuiler betaalt en wanneer deze niet te achterhalen is, is dit de eigenaar van de grond. De kosten kunnen enigszins afgedekt worden door afspraken te maken met de eigenaar over de saneringskosten voorafgaand aan de verkoop van de gronden. Eventueel is het mogelijk bijdragen te krijgen van de provincie of het Rijk.

- **Archeologische monumenten**

De bouw van een project kan ernstige vertraging oplopen en daarmee de haalbaarheid in gevaar brengen wanneer er archeologische bevindingen worden aangetroffen.

In het verdrag van Malta is vastgelegd dat in het geval van een archeologisch monument de verstoorder ervan betaalt.

Het grondexploitatie- en kostenrisico is een groot risico dat afhankelijk van de keuze voor een samenwerkingsvorm bij de publieke of private partij ligt.

Bij een PPS-constructie kan een gezamenlijke onderneming opgericht worden waarin de gronden worden ingebracht die nodig zijn voor het bouw- en woonrijp maken. Het

grondexploitatie­risico wordt hierbij in dezelfde verhouding verdeeld als waarin de betrokken actoren in de onderneming participeren.

Marktrisico

Indien er bij de gebiedsontwikkeling, rondom de aan te leggen infrastructuur, vastgoed, woningen of voorzieningen gebouwd worden, ontstaat er een afzetrisico voor de ontwikkelaar. De ontwikkelaar zal dit risico proberen te beheersen door pas te gaan bouwen als er voldoende draagvlak voor de voorzieningen is of in het geval van woningen er bijvoorbeeld 60-80% verkocht of verhuurd is.

In het geval van gunstige marktontwikkelingen door bijvoorbeeld een duurdere afzet van woningen, kan de gemeente meeprofiteren door in de samenwerkingsovereenkomst een bepaling te laten opnemen waarin ze voor een bepaald deel meeprofiteert van de ontstane overwinst.

Het marktrisico is een aanzienlijk risico wat voor rekening van de ontwikkelaar of bouwer komt. Door het uitvoeren van een marktonderzoek kan het risico beheerst worden. Ook een gefaseerde uitvoering van het project kan het marktrisico beperken.

B2.4 Beheersfase

Het beheer van de openbare ruimte valt onder de verantwoordelijkheid van de gemeente. Indien de openbare ruimte niet door de gemeente wordt aangelegd of ontworpen zal zij vanuit haar beheersfunctie wel inspraak willen hebben in de uiteindelijke invulling van openbaar gebied. Met betrekking tot de uitvoering zal de gemeente kwaliteitsgaranties eisen zodat zij niet geconfronteerd wordt met hoge kosten voor reparatie van bijvoorbeeld weggezakte wegen. Ook zal de gemeente in de ontwerp­fase moeten waken voor bijvoorbeeld versnipperd openbaar gebied als restgroen, wat tot hoge onderhoudskosten leidt, evenals sociale- en verkeersveiligheid.

Exploitatierisico

De exploitatiekosten kunnen hoger blijken te liggen dan via exploitatiebijdragen binnenkomt. In de beheersfase doet zich het exploitatierisico voor en dit risico ligt bij de exploitant van voorzieningen. Op het gebied van de openbare ruimte is de gemeente meestal de exploitant. Voor hen is het dus van belang dat deze openbare ruimte tegen zo laag mogelijke kosten te onderhouden is. Soms betekent dit dat er in een eerdere fase hogere kosten worden gemaakt voor een voorziening en dat deze kosten in de exploitatiefase weer worden terugverdiend.

Hetzelfde geldt voor een wegbeheerder. Deze loopt het risico van hoge onderhoudskosten. Door nu contractueel vast te leggen dat bijvoorbeeld bouw en onderhoud aan een partij worden uitbesteed, kan voorkomen worden dat een weg door de goedkoopste wegenbouwer wordt uitgevoerd maar dat de beheerder van de weg de rekening gepresenteerd krijgt.

Wat betreft de kostenkant van de grondexploitatie zal er rente moeten worden betaald over de financiering van de gronden, de planontwikkeling en het bouwrijp maken. De kosten lopen voor de baten uit en de rente die gekoppeld is aan de grondexploitatie is van groot belang. Wanneer gedurende de looptijd van een project de rente stijgt, heeft dat derhalve invloed op de totale rentekosten. Toch is dit redelijk te beheersen door vooraf goede afspraken te maken met financier.

Daarentegen is de invloed van de rente aan de opbrengstenkant van de grondexploitatie veel groter. Door een stijgende rente zal de koopkracht op de

woning- en vastgoedmarkt dalen omdat men minder kan lenen. Een stijgende rente kan leiden tot een gedeeltelijke vraaguitval van woningen of vastgoed.

Kortom het financieringsrisico ligt bij diegene, die de grondexploitatie voert en is de grootte van het risico afhankelijk van de mate waarop ingespeeld kan worden op gewijzigde marktomstandigheden. Bovendien is het van belang in welke mate de wederpartij belang heeft om eventuele planwijzingen na te streven.

Bij een concessiemodel bijvoorbeeld heeft de gemeente, na de overdracht van de gronden en de daarbij behorende opbrengsten, geen financieel belang meer bij het plangebied. De financieringsrisico's liggen in dit geval geheel bij de private partij.

Resumerend:

Ten aanzien van de risico's bij een PPS, wordt onderscheid gemaakt in een aantal verschillende risico's. Deze risico's verschillen per projectfase.

In de initiatiefase zijn er nauwelijks risico's. Het betreft hier vaak alleen nog de basis van een idee en de ontwikkeling van een visie.

De voorbereidingsfase bevat het planontwikkelingsrisico, het publiekrechtelijk risico en het politiek risico. Het planontwikkelingsrisico kan beheerst worden door een kostenbewaking en zowel publieke als private partijen kunnen dit risico lopen. Het publiekrechtelijk risico kan met name door de gemeente beheerst worden. Politieke risico's worden voor zover het de gemeentelijke politiek aangaat, beheerst door de gemeente.

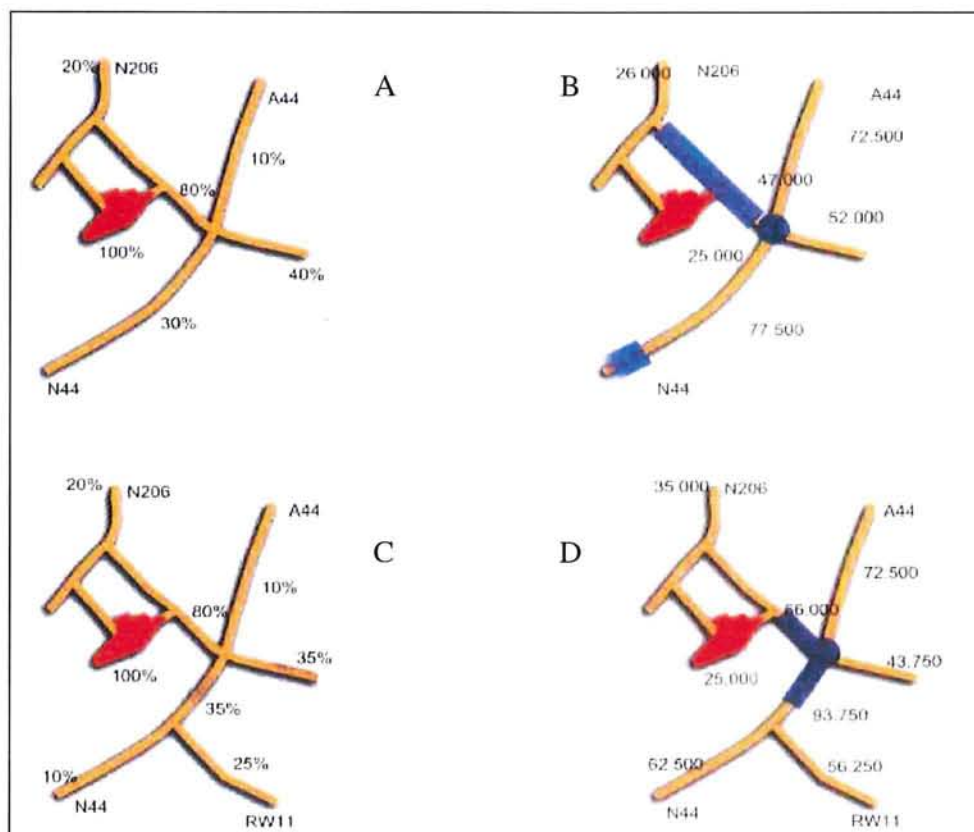
In de realisatiefase zijn het grondexploitatie- en het markt- en marktrisico van belang. Bij de grondexploitatie loopt men het risico dat de gemaakte kosten hoger uitvallen of dat de verwachte opbrengsten niet gehaald worden. Risico's worden daarom onderscheiden in een opbrengstrisico en een kostenrisico. Het markt- en marktrisico komt voor rekening van de ontwikkelaar of bouwer. Het kan beheerst worden door het uitvoeren van een marktonderzoek.

Tenslotte doet zich in de beheersfase het exploitatiefase voor. Dit risico ligt bij de exploitant.

B3 Verkeerseffecten na bebouwing van vliegveld Valkenburg

De onderstaande figuren bevestigen de noodzaak van ingrepen in het wegennet bij de bouw van woningen ter plaatse van huidige marinevliegveld Valkenburg. Figuur A geeft een inschatting van de procentuele verdeling van verkeersstromen vanuit de Burcht (bebouwd gebied van het vliegveld). De aanname hierbij is dat de Katwijkse / Wassenaarseweg is afgesloten en dat de woningen voorzien in een regionale behoefte. Dit betekent naar verhouding veel bewegingen naar de gemeente Leiden en in de regio. Bij een doorrekening naar absolute aantallen is uitgegaan van een verkeersproductie van 5 auto's per dag per woning. Deze productie is in combinatie met een aantrekkelijk openbaar vervoer aannemelijk. Het is duidelijk (figuur B) dat in het jaar 2010 de knellende situatie op de N44 en N206, waarvan nu al sprake is, bij de bouw van woningen alleen maar groter zal worden.

Aanpassingen aan de wegenstructuur kunnen hiervoor een oplossing bieden. Figuur C geeft aan welke procentuele verdeling van het autoverkeer over het wegennet kan worden verwacht bij de aanleg van een A11-west en een verbreding van de N206. Het blijkt dat de aanleg van een A11-west vooral veel invloed heeft op de verkeersintensiteiten op de N44. In 2010 zal er met name sprake zijn van knelpunten rondom de aansluiting N206 / A44 (figuur D). Aanpassing aan de vorm van deze aansluitingen zijn noodzakelijk. De intensiteiten op de N44 vallen echter mee.



Figuur B3.1: verkeersafwikkeling na aanleg van woningbouwlocatie Valkenburg

B4 Actoren in het samenwerkingsproces

De bijlage verschaft verdere informatie over de actoren bij een publiekprivate samenwerking. Het betreft hier een algemene aanvulling op hoofdstuk 5, waar de opvattingen van de actoren in de Leidse regio staan vermeld.

Achtereenvolgens worden de rollen van de publieke en private partijen behandeld, in paragraaf B4.1 en B4.2, hun doelen, paragraaf B4.3 en tenslotte in paragraaf B4.4 het samenwerkingsproces.

Een kenmerk van een publiekprivate samenwerking is dat er verschillende actoren bij betrokken zijn.

Actoren kunnen ingedeeld worden naar verantwoordelijkheden en risico's. Hieronder worden een aantal mogelijke actoren onderscheiden.

- gebiedsactoren: actoren met een lokaal belang zoals bewoners en bedrijven
- beleidsactoren: gemeenten, provincie, rijk, besturen van waterschappen en belangengroepen
- tijdelijke risicodragende actoren: actoren met tijdelijke belangen vanwege hun betrokkenheid in het proces zoals bijvoorbeeld projectontwikkelaars, bouwmaatschappijen, kennisinstututen en adviseurs

Vaak is bij infrastructurele projecten de Rijksoverheid de publieke initiatiefnemer. De private partij is vaak een bouwer. Daarnaast worden infrastructurele projecten geconfronteerd met publieke besluitvorming over meerdere lagen: naast de Rijksoverheid hebben lokale, regionale en zelfs internationale organen invloed op de besluitvorming rondom het project.

Ook waterschappen zouden meer betrokken moeten worden bij de besluitvorming, bijvoorbeeld daar waar het gaat om eisen ten aanzien van het grondwaterpeil of randvoorwaarden met betrekking tot het verhard oppervlak. Bij een PPS spelen ook maatschappelijke aspecten een rol. Een van die aspecten kan tot uiting komen bij de aanwezigheid van natuur en water. Ten aanzien van deze recreatieve elementen zouden waterschappen een rol kunnen spelen wanneer het gaat om de kwaliteit van het water voor flora en fauna of de bergingseigenschappen van een gebied.

Aan publieke zijde (overheid) kan onderscheid gemaakt worden tussen verschillende partijen.

- het Rijk
- provincies
- gemeenten
- waterschappen

Aan private zijde kunnen de onderstaande partijen een rol spelen.

- de projectontwikkelaar
- het bouwbedrijf
- de belegger, zoals corporatie, pensioenfonds en verzekeringsmaatschappij
- de financier, de bank
- de exploitant
- de gebruiker
- de woningcorporatie
- consortia

B4.1 Rol van publieke partijen

Aangezien de verschillende actoren allemaal verschillende rollen vertegenwoordigen, zijn infrastructurele projecten complex en moeilijk te beheersen. De betrokken publieke partijen hebben elk hun eigen functies en verantwoordelijkheden.

Rijksoverheid

De Rijksoverheid moet instemmen met het project. Bovendien is zij verantwoordelijk voor investeringen en subsidiestromen en participeert ze mee in financieringsstromen. Bij infrastructurele projecten is de Rijksoverheid vaak de opdrachtgever. Gedurende een PPS-project behoudt zij meestal deze rol.

Provinciale overheid

De provincie moet ondernemend en bemiddelend zijn. Ondernemend in de zin dat de provincie een publieke ondernemer is, met als kernkwaliteiten snelheid, flexibiliteit en doorzettingsvermogen. Aan de andere kant is de provincie bemiddelend, een meer klassieke overheidsrol die sterk gericht is op bemiddelen en toezien op de rechtmatigheid van handelen.

Een tweestrijd is te meer van belang omdat de provincie vandaag de dag wordt uitgedaagd en / of zichzelf in de positie brengt om in maatschappelijke vraagstukken in te grijpen en deze te regisseren; in die zin wordt de rol van de provincie als actieve initiator, vormgever en medeontwikkelaar van maatschappelijke projecten, gestimuleerd. De vraag is echter of de provincie die rol per definitie en in alle situaties moet willen vervullen.

De keuze voor de rol van publieke ondernemer zal steeds afgewogen moeten worden, waarbij de keuze mede afhankelijk zal moeten zijn van de vraag of de provincie ambtelijk, bestuurlijk en politiek, voldoende is toegerust (zowel op inhoudelijke kennis en ervaring als qua cultuur) om deze rol op een effectieve wijze te kunnen vervullen.

Bij de inrichting van projecten moet Provinciale Staten er voor waken dat rolvermenging plaatsvindt: het inhoudelijk aansturen en runnen van een project kan niet samengaan met het behartigen van de belangen van de provincie in het project.

Gemeentelijke overheid

De gemeentelijke overheid moet ook instemmen met het project. Ook zij is verantwoordelijk voor investeringen en subsidiestromen. Ze houdt zich bezig met de gronduitgifte en het verlenen van bouwvergunningen. Ook eventuele onteigening, sloop en woningruimte-onttrekking komt voor rekening van de gemeente.

Een gemeente is niet altijd vrij om zelf de private partijen te selecteren. Soms vormen ingenomen grondposities een gedwongen samenwerking, als de gemeente een bepaald gebied wenst te ontwikkelen.

B4.2 Rol van private partijen

Ook de betrokken private partijen hebben elk zo hun taken, functies en verantwoordelijkheden. Deze zullen hieronder worden toegelicht.

Projectontwikkelaar

De projectontwikkelaar streeft ernaar om de ontwikkelingswinst te maximaliseren. Vaak wordt de projectontwikkeling gekoppeld aan beleggers-, bouw- en financieringsplannen.

Bouwbedrijf

Het bouwbedrijf wil graag zo vroeg mogelijk in het proces betrokken worden om continuïteit in de bouwproductie te creëren. Het is ook mogelijk dat het bouwbedrijf zich bezig houdt met projectontwikkende activiteiten.

Belegger

De belegger is gebaat bij een kwalitatief goed product met het oog op een zo hoog mogelijk rendement op de lange termijn. De belegger komt pas in de uitvoeringsfase in beeld. Meestal heeft de projectontwikkelaar of de gebruiker dan al het risico op zich genomen.

Financier

De financier, de bank, is uit op een zo hoog mogelijke rente van de verleende hypotheek of financiering van het project. Wanneer de financier een deel van de risico's draagt, wordt dit in de rente verdisconteerd.

Exploitant

Het betreft hier een partij die een strategische belang heeft bij het project en die daarom interesse heeft om te participeren. De exploitant zal in dat geval slechts genoegen nemen met een relatief laag rendement op het project, omdat hun positie in het project kan bijdragen tot het succes van hun eigen onderneming.

Gebruiker

De gebruiker is van wezenlijk belang voor het project. Het succes van infrastructurele projecten hangt toch in grote mate af van het toekomstig gebruik van die infrastructuur. In een PPS kunnen eindgebruikers een belangrijke rol spelen door input te geven aan het ontwerp van de infrastructuur en door reeds in een vroeg stadium een deel van de toekomstige capaciteit te willen afnemen. Dit laatste zou immers de risico's van een project sterk verlagen.

Woningcorporatie

De woningcorporatie kan een verschillende rollen vervullen: bijvoorbeeld die van ontwikkelaar, belegger of exploitant. In principe is haar taak het realiseren van woningen.

In consortia zijn verschillende van bovengenoemde partijen vertegenwoordigd.

B4.3 Doelen

Het motief voor een publiekprivate samenwerking is bij infrastructurele projecten vaak van financiële aard. De noodzaak van een PPS-constructie is dat de projecten vaak een tijdswinst opleveren.

In het algemeen geldt er dat minder maatschappelijke steun is voor infrastructurele projecten dan voor stedelijke projecten. De achterliggende problematiek bij stedelijke projecten is de leefbaarheid en bij infrastructurele projecten is dat de bereikbaarheid. Wanneer de infrastructuur uitgebreid wordt met een gebiedsontwikkeling, kan de maatschappelijke betrokkenheid toenemen aangezien er nu ruimte ontstaat voor maatschappelijke of recreatieve functies. Wellicht kan de werkgelegenheid zelfs vergroot worden.

Belangengroeperingen zijn vaak actief bij infrastructurele projecten. Zij zien de PPS eenvoudig als een financieel doel tussen publieke en private partners, dat slechts voor een beperkte groep meerwaarde oplevert.

B4.4 Samenwerkingsproces tussen publieke en private partijen

Het lastige van een publiekprivaat samenwerkingsverband is het beheersen van de onderlinge verschillen tussen private en publieke partijen.

In onderstaande tabel zullen de belangrijkste overeenkomsten en belangrijkste verschillen tussen publieke en private partijen worden weergegeven.

Tabel B4.1: overeenkomsten en verschillen tussen publieke en private partijen

Belangrijkste overeenkomsten op het vlak van:	Belangrijkste verschillen op het vlak van:
<ul style="list-style-type: none"> - gemeenschappelijk doel - onderlinge afhankelijkheid - ambitieniveau - integrale aanpak 	<ul style="list-style-type: none"> - besluitvormingsprocessen en –structuren - kennis en kunde - definitie van tijd - definitie van kwaliteit - definitie van kosten en opbrengsten - rol van partij in het project - belang van verschillende partijen - terugkoppeling naar de achterban

Daarnaast hebben de publieke en private partijen ook verschillende belangen. Deze belangen zullen in de tabel hieronder worden weergegeven.

Tabel B4.2: publieke, private en gezamenlijke belangen

Publieke belangen	Private belangen	Gezamenlijke belangen
<ul style="list-style-type: none"> - vervoer - veiligheid - bereikbaarheid - verblijfsklimaat - imago stad 	<ul style="list-style-type: none"> - genereren winst / omzet - bouwcapaciteit - continuïteit 	<ul style="list-style-type: none"> - kwaliteit - ontwikkeling gebied - onderlinge afhankelijkheid (geld en kennis)

Resumerend:

Het mag duidelijk zijn dat er bij een publiekprivate samenwerking veel verschillende actoren betrokken zijn. Aan publieke zijde zijn dit het Rijk, de provincie en de gemeente. Aan private zijde moet gedacht worden aan onder andere de projectontwikkelaar, de exploitant, de financier en het bouwbedrijf.

De rol van de hogere overheden is vaak die van opdrachtgever. Bovendien is zij ook verantwoordelijk voor investeringen en subsidiestromen. Gemeentelijke overheden daarentegen geven vaak een procedurele invulling. Zij beschikken over een aantal planologische sturingselementen zoals het bestemmingsplan of zijn betrokken bij de onteigening van gronden. De rol van de private partijen heeft betrekking op aspecten als winst, continuïteit of strategisch belang.

Over het algemeen is er minder betrokkenheid voor infrastructurele projecten dan voor bijvoorbeeld stedelijke projecten. Wanneer de infrastructuur uitgebreid wordt met een gebiedsontwikkeling kan de betrokkenheid toenemen gezien de ruimte voor maatschappelijke of recreatieve functies.

De grote verscheidenheid aan betrokken actoren doet een groot beroep het samenwerkingsproces. Actoren hebben verschillende belangen en het is niet eenvoudig deze te verenigen. Belangrijk is daarom dat er een gemeenschappelijk doel is en onderlinge afhankelijkheid. De afwezigheid van gemeenschappelijke belangen, het gebrek aan wederzijdse afhankelijkheid en vertrouwen hebben een negatieve invloed op een publiekprivaat samenwerkingsverband.

B5 Uitwerking interviews

In deze bijlage staan de uitgewerkte interviews, zoals die hebben plaatsgevonden met de betrokken actoren, en eerder samengevat vermeld zijn in hoofdstuk 5. Het betreft hier zowel publieke als private actoren.

Actor: Gemeente Voorschoten
Persoon: Dhr. Ing. Th. A. Dijkman, hoofd afdeling weg- en waterbouw en verkeer
Locactie: Gemeentehuis Voorschoten
Datum: donderdag 11 april 2002
Tijd: 9.30-12.00 uur

Algemeen perspectief

- *Wat zouden de voordelen zijn van de aanleg van Rijksweg 11-west en wat de nadelen?*

Voordelen: Voorschoten ziet weinig voordelen voor de nieuwe verbinding. Voor enkele burgers is het misschien makkelijker om zo in Amsterdam te komen.

Nadelen: De nadelen zijn door de gemeente Voorschoten uitgebreid beschreven. Deze nadelen zijn voornamelijk van milieuonvriendelijke en ruimtelijke aard. De weg betekent immers een doorsnijding van de gemeente.

De gemeente Voorschoten is tegenstander van een zuidwestelijke randweg. Ze vindt ook dat de bedragen te hoog zijn, afgezet tegen het nut van de weg.

Als er al een verbinding moet komen, ziet Voorschoten graag een boortunnel. Ook de zogenaamde "Maastunnelvariant" door de gemeente Leiden ziet de gemeente Voorschoten als een goed alternatief. Hier wordt de bestaande verbinding als het ware uitgevoerd als een traverse met aan weerszijden bebouwing of bebouwing eroverheen.

- *In hoeverre bestaan er binnen de gemeente zelf reeds vastomlijnde ideeën over het project Rijksweg 11-west en de inrichting ervan?*

De gemeente heeft een uitgesproken mening over de invulling van Rijksweg 11-west. Als er een verbinding moet komen, moet het een boortunnel worden die ter plaatse van de gemeente Voorschoten ondergronds is. De kosten van deze boortunnel bedragen ongeveer 1800 miljoen gulden. Dit is exclusief de aansluitingen.

De gemeente wil ook geen eventuele aansluitingen. Als deze eventuele boortunnel er zal komen, wil de gemeente eerst het gebied op het tracé volbouwen met woningen en daarna zou er eventueel geboord kunnen worden.

Het gebied ter plaatse van het tracé wil de gemeente Voorschoten bebouwen met 1000-1500 woningen en enkele bedrijven.

- *Is er een structuurplan en zo ja wat staat er in het structuurplan ten aanzien van Rijksweg 11-west?*

De gemeente is bezig meteen structuurvisie, de StructuurVisie Voorschoten (SVV). Rijksweg 11-west komt hier niet in voor.

Door de samenwerkingsverbanden SDB en SLR wordt er in het kader van het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan (RVVP) een studie gedaan naar de oost-westverbindingen in de regio.

In het Bereikbaarheids Offensief Randstad (BOR) worden er oplossingen gegeven voor de korte en lange termijn, waar 10 miljoen gulden voor beschikbaar is. In de lange termijn oplossingen is Voorschoten voorstander van de zogenaamde Maastunnelvariant door Leiden.

- *Gelden er aan de zijde van de gemeente nog randvoorwaarden?*

De randvoorwaarden zijn dezelfde als genoemd onder de vastomlijnde ideeën. Dit houdt in dat de nieuwe verbinding ondergronds moet worden en het liefst geboord, geen aansluitingen krijgt binnen de gemeente Voorschoten en dat op het tracé eerst woningen worden gebouwd en dat er vervolgens een ondergrondse verbinding tot stand komt.

- *Hoe liggen de eigendomsverhoudingen ten aanzien van de grond?*

Het grootste gedeelte van de gronden is in handen van de gemeente. Alleen ter plekke, van een niet wenselijke aansluiting, op de Voorschoterweg is de grond in handen van de particulieren.

- *Waarom zou Rijksweg 11-west niet een bijdrage kunnen leveren aan de kwaliteit van de omgeving, de woningbehoefte en de invulling van een recreatief beleid naast de primaire ontsluitingsfunctie?*

Deze stelling is volgens de gemeente niet aan de orde. Het gaat erom bij een eventuele verbinding om de aantasting te beperken. Er is geen sprake van verbeteren.

- *Welke mensen / actoren zijn nog meer bij Rijksweg 11-west betrokken?*

Overwogen zou nog kunnen worden om met Flora Rijsburg te gaan praten. Contactpersoon hier is Jaap de Mol.

- *Wat voor offers (woningen (60), bedrijven (10)) zou de gemeente moeten doen wanneer Rijksweg 11-west zou worden aangelegd?*

Er zijn inmiddels al woningen afgebroken op het tracé. Dus het betreft hooguit enkele woningen en wat bedrijfjes. Deze hadden toch al een tijdelijk karakter.

Wel zouden er offers in de gemeentelijke structuur gedaan moeten worden. De gemeente wordt doorsneden en dat betekent ook maatschappelijke problemen.

In een krantenartikel (Leidsch Dagblad, 20 juli 2001) heeft verkeerswethouder Aad Draijer gezegd dat de aanleg van Rijksweg 11-west ingrijpend is voor het dorp. Het zou ten koste gaan van de honk- en softbalvereniging Adegeest, van het golfterrein, van de volkstuinvereniging en van een à twee bijvelden van de voetbalclub Voorschoten '97.

Sociaal economisch perspectief

- *Wat is het maatschappelijke rendement van de aanleg van Rijksweg 11-west? Waar staat de burger? Wat levert het voor de omwonenden op?*

Dit vraagt de gemeente zich al jaren af. Het nut of noodzaak en de behoefte zijn volgens de gemeente nooit echt goed aangetoond.

- *Is er behoefte aan nieuwe arbeidsplaatsen, werkgelegenheid?*

Voorschoten is een forensengemeente. Ze wil dan ook graag dit forensisme bestrijden. Dit lukt als er voldoende arbeidsplaatsen binnen de gemeente zijn. Er is dus behoefte aan arbeidsplaatsen. Hoe groot deze behoefte is, is niet bekend.

- *Wat is de woningbehoefte? Zoja, hoe groot is die behoefte?*

Dhr. Dijkman heeft geen idee hoe groot deze behoefte is.

- *Is er behoefte aan kantoren? Zoja, hoe groot is die behoefte?*

De gemeente Voorschoten heet schone bedrijfsruimte altijd welkom. De provincie ziet deze bedrijfsruimte echter liever op een A1-locatie.

- *Is er behoefte aan bedrijventerreinen? Zoja, hoe groot is die behoefte?*

Zie bovenstaande vraag.

- *Zijn er sport- en recreatievoorzieningen nodig? Zoja, hoe groot is die behoefte?*

Voorschoten is voorzien in sport- en recreatievoorzieningen. Er is een tijdelijke golfbaan en een kinderboerderij aanwezig. Tevens zijn er diverse sportvelden.

- *Hoeveel Ha. bedraagt de gebiedsontwikkeling?*

Er is ruimte voor 15 Ha. gebiedsontwikkeling. Dit is met name de strook aan de Leidse kant van het tracé en een stukje gebied dat gelegen is tussen de Voorschoterweg en de Vliet.

De opbrengsten bedragen 0,84 miljoen gulden per Ha.

- *Zijn de ontwikkelingskansen van dit gebied met name gelegen op het terrein van lokale / regionale bedrijvigheid of ook op het terrein van de nationale / internationale bedrijvigheid?*

De ontwikkelingskansen van het gebied zijn van regionale aard.

Transport en infrastructuur perspectief

- *Zou deze weg zich meer lenen voor een Rijksweg of een provinciale weg?*

De weg moet voorzien in een regionale behoefte. Wanneer gesproken wordt over een wegverbinding tussen de A4 en A44 is een 2*1-wegverbinding voldoende. De regio gokt op een 2*2-wegverbinding.

- *Wordt de ontsluiting van de gemeente Voorschoten niet verbeterd door de aanleg van Rijksweg 11-west?*

De ontsluiting wordt zeker wel verbeterd. Aan de andere kant trekt een nieuwe verbinding ook weer meer verkeer richting de noordelijke helft van de gemeente Voorschoten. Het is dus een optelsom van deze twee invloeden. Een duidelijke uitkomst is niet te voorspellen.

- *Zijn er verkeerssimulaties uitgevoerd?*

Voor de gemeente Voorschoten alleen zijn er geen studies gemaakt. Wel zijn er studies gemaakt in het kader van de Rijn-Gouwelijn West. Hier wordt gesproken over 35000 motorvoertuigbewegingen per etmaal.

- *Is een op- of afrit wenselijk?*

De gemeente Voorschoten acht dit niet wenselijk.

- *Zouden er aansluitingen moeten komen binnen uw gemeente en zo ja waar zouden eventuele aansluitingen moeten komen?*

Er zijn geen aansluitingen gewenst.

- *Zou Voorschoten een ondergrondse of een bovengrondse uitvoering prefereren?*

De gemeente preferereert een ondergrondse verbinding en dan het liefst een boortunnel.

- *Wordt de bereikbaarheid verbeterd?*

De bereikbaarheid wordt verbeterd aangezien men sneller van de A4 naar Voorschoten rijdt, maar door een eventuele aansluiting in Voorschoten gaat de bereikbaarheid weer achteruit.

- *Wordt de doorstroming in de regio bevorderd?*

Ja, de doorstroming kan bevorderd worden. Dit kan echter een tijdelijk effect zijn aangezien deze doorstroming in de gemeente Voorschoten kan verslechteren door de eventuele aansluiting.

Organisatie perspectief

- *Is er uitzicht op meerwaarde en efficiencywinst als het project in samenwerking met private partijen wordt uitgevoerd?*

Ja, volgens dhr. Dijkman is er uitzicht op meerwaarde. Zonder private participatie zou het project nooit van de grond komen. De private partij moet wel het initiatief nemen.

- *Onder welke condities zou u willen samenwerken met de andere gemeenten of private partijen?*

De gemeente Voorschoten is op dit moment al vertegenwoordigd in de Leidse Regio, een regionaal samenwerkingsverband.

Wanneer de gemeente niet samenwerkt, worden ze geannexeerd met Leiden.

- *Kan / wil de overheid in de toekomst wetgevende bevoegdheid inleveren ten gunste van een lagere financiële participatie door diezelfde overheid?*

Zou kunnen.

Financieel perspectief

- *Verbeterd op economisch gebied de gemeentelijke positie?*

Volgens de gemeente Voorschoten is op economische gebied geen verbetering aanwezig voor de gemeente. Het kost alleen maar geld.

- *Is de gemeente Voorschoten bereid om een financiële bijdrage te leveren? Zo ja, hoe groot is deze bijdrage dan?*

De gemeente is absoluut niet bereid om mee te betalen.

- *Is tolheffing wenselijk?*

Tolheffing is volgens de gemeente Voorschoten geen optie, aangezien mensen dan toch weer van oude verbindingen gebruik zullen maken.

- *Is de aanleg van Rijksweg 11-west van belang voor de economische groei in de desbetreffende regio?*

Volgens de gemeente Voorschoten is de aanleg van Rijksweg 11-west niet van belang voor regio. De gemeente beweert dat vooral de bedrijven uit de regio, 's morgens voor de spits al naar het oosten rijden. Op dit tijdstip staan er volgens de gemeente nog geen files. Er is dus geen rede om aan te nemen dat economische winsten misgelopen worden.

- *Zijn er gegevens bekend over eventuele reistijdwinst door de aanleg van Rijksweg 11-west?*

Op een drukke dag duurt het in de spits 30-50 minuten om vanuit de kust de A4 te bereiken via de gemeente Leiden. Wanneer de nieuwe verbinding er ligt, bedraagt het waarschijnlijk 20 minuten.

Er is volgens Voorschoten voornamelijk sprake van langzaam rijdend verkeer door de aanleg van stoplichten.

- *Zijn er gegevens bekend over financiële voordelen door de aanleg van Rijksweg 11-west?*

Volgens de gemeente Voorschoten kost het alleen maar geld.

De grondslag van de gemeente Voorschoten bestaat vooral uit rivierklei, zeeklei en veen. De diepte van deze lagen bedraagt 14-17 meter. Draagkrachtige zandlagen zijn pas hieronder te vinden. Tot voorbij de spoorlijn is er sprake van een slechte grondslag.

Actor: Gemeente Leiden, dienst bouwen en wonen, sector stadsontwikkeling, afdeling verkeer en vervoer
Persoon: Dhr. Drs. J.P.N. Huijts, verkeersplanologisch beleidsmedewerker
Locactie: Stadsbouwhuis Leiden
Datum: donderdag 11 april 2002
Tijd: 14.00-16.00 uur

Algemeen perspectief

- *Wat zouden de voordelen zijn van de aanleg van Rijksweg 11-west en wat de nadelen?*

Voordelen: Het voordeel is dat de leefbaarheid van de burgers, die naast het huidige tracé wonen, verbeterd wordt.

Nadelen: De leefbaarheid van de bewoners in de Stevenshof wordt op haar beurt weer aangetast.

De nieuwe verbinding zou nieuwe weggebruikers kunnen aantrekken, terwijl de functie juist zou moeten zijn om de weggebruikers op een fatsoenlijke manier af te wikkelen.

De gemeente Leiden is voorstander van een zuidwestelijke randweg. Dhr. Huijts beweert dat 64 % van het verkeer een herkomst of bestemming in Leiden heeft. 25 % van het verkeer heeft een doorgaande bestemming.

- *In hoeverre bestaan er binnen de gemeente zelf reeds vastomlijnde ideeën over het project Rijksweg 11-west en de inrichting ervan?*

Tot op heden zijn er vanuit de gemeente Leiden nog geen ideeën. Leiden is wel voorstander van de aanleg van de Rijn-Gouwelijn.

- *Is er een structuurplan en zo ja wat staat er in het structuurplan ten aanzien van Rijksweg 11-west?*

Is er geen structuurplan waarin iets staat over Rijksweg 11-west. Wel is er een Programma van Afspraken tussen de SDB en SLR. Dit is een studie die uitgevoerd is, waarin ook gekeken is naar mogelijke oplossingen voor de oost-westproblematiek.

- *Gelden er aan de zijde van de gemeente nog randvoorwaarden?*

Leiden heeft wel een aantal randvoorwaarden. Het ziet graag twee aansluitingen. Dus niet alleen aansluitingen op de A4 en de A44, maar ook op de Voorschoterweg en een aansluiting ter plaatse van de Stevenshof.

- *Hoe liggen de eigendomsverhoudingen ten aanzien van de grond?*

Dhr. Huijts heeft geen idee hoe het met de eigendomsverhoudingen is gesteld.

- *Waarom zou Rijksweg 11-west niet een bijdrage kunnen leveren aan de kwaliteit van de omgeving, de woningbehoefte en de invulling van een recreatief beleid naast de primaire ontsluitingsfunctie?*

De gemeente Leiden ziet hier ook geen probleem in en kan de stelling alleen maar beamen.

- *Welke mensen / actoren zijn nog meer bij Rijksweg 11-west betrokken?*

Dhr. Huijts stelt voor om de Flora nog eens te benaderen.

- *Wat voor offers (woningen, bedrijven) zou de gemeente moeten doen wanneer Rijksweg 11-west zou worden aangelegd?*

Binnen de gemeente Leiden hoeven er geen offers gemaakt te worden.

Sociaal economisch perspectief

- *Wat is het maatschappelijke rendement van de aanleg van Rijksweg 11-west? Waar staat de burger? Wat levert het voor de omwonenden op?*

Voor de burger betekent de aanleg van Rijksweg 11-west een snelle verbinding naar de Rijkswegen 4 en 44. Daarnaast is het een verbetering van de leefbaarheid van de omgeving rond de bestaande wegverbinding.

Ook treedt er een verminderende barrièrewerking op. Op het huidige tracé is het zo druk, dat als het ware de beide kanten van de weg worden gebarricadeerd door een verkeersstroom.

- *Is er behoefte aan nieuwe arbeidsplaatsen, werkgelegenheid?*

De behoefte is er wel, maar dhr. Huijts heeft geen idee van de grootte hiervan.

- *Wat is de woningbehoefte? Zoja, hoe groot is die behoefte?*

De woningbehoefte geldt zeker voor de gemeente Leiden. Hoe groot die behoefte is, is niet met zekerheid te zeggen aangezien er verschillende scenario's de ronde doen.

- *Is er behoefte aan kantoren? Zoja, hoe groot is die behoefte?*

Ook van deze behoefte heeft dhr. Huijts geen idee.

- *Is er behoefte aan bedrijventerreinen? Zoja, hoe groot is die behoefte?*

De behoefte is er wel, maar hoe groot deze behoefte is, is niet bekend. Er zijn nog enkele bedrijventerreinen gepland aan de Plesmanlaan (Bio-Science park).

- *Zijn er sport- en recreatievoorzieningen nodig? Zoja, hoe groot is die behoefte?*

Dhr. Huijts heeft geen idee.

- *Hoeveel Ha. bedraagt de gebiedsontwikkeling?*

Dhr. Huijts heeft geen idee.

- *Zijn de ontwikkelingskansen van dit gebied met name gelegen op het terrein van lokale / regionale bedrijvigheid of ook op het terrein van de nationale / internationale bedrijvigheid?*

Volgens Dhr. Huijts hebben de voorzieningen, en met name de bedrijven ter plaatse van het Bio-Science park, een nationaal karakter.

Transport en infrastructuur perspectief

- *Zou deze weg zich meer lenen voor een Rijksweg of een provinciale weg?*

De gemeente Leiden is voorstander van een provinciale weg met Rijksfinanciën. Er moet gedacht worden aan een 2*2-wegverbinding, een 80 kilometer weg. Er wordt namelijk uitgegaan van 35 000 motorvoertuigen per etmaal.

Met een 2*1-wegverbinding worden ongeveer 25 000 motorvoertuigen per etmaal afgewikkeld. Met een 2*2-wegverbinding ongeveer 50 000.

- *Zijn er verkeerssimulaties uitgevoerd?*

Door en voor de gemeente Leiden zijn geen verkeerssimulaties uitgevoerd.

- *Is een op- of afrit wenselijk?*

Ja, een op- of afrit is wenselijk. Liefst drie, namelijk ter plekke van de Voorschoterweg, ter plaatse van de Stevenshof en in de Oostvlietpolder voor een toekomstige uitbreiding van de bedrijventerreinbehoefte.

- *Zouden er aansluitingen moeten komen binnen uw gemeente en zo ja waar zouden eventuele aansluitingen moeten komen?*

Zie bovenstaande vraag.

- *Zou een ondergrondse of een bovengrondse uitvoering prefereren?*

De gemeente Leiden heeft geen voorkeur voor een ondergrondse of bovengrondse variant voor een zuidwestelijke ringweg.

- *Wordt de bereikbaarheid verbeterd?*

De bereikbaarheid van Leiden wordt wel verbeterd door de aanleg van Rijksweg 11-west.

- *Wordt de doorstroming in de regio bevorderd?*

De doorstroming wordt ook verbeterd door de aanleg van Rijksweg 11-west. Met name het Lammenschansplein wordt behoorlijk ontlast door een nieuwe verbinding.

Organisatie perspectief

- *Is er uitzicht op meerwaarde en efficiencywinst als het project in samenwerking met private partijen wordt uitgevoerd?*

Ja, volgens de gemeente Leiden is er kans op meerwaarde. Het project zou op deze manier wel tot uitvoering kunnen komen. De private partijen zouden een deel van het project kunnen voorfinancieren.

- *Onder welke condities zou u willen samenwerken met de andere gemeenten of private partijen?*

De gemeente Leiden stelt geen voorwaarden of condities. Een samenwerking is volgens haar wel vruchtbaar.

- *Kan / wil de overheid in de toekomst wetgevende bevoegdheid inleveren ten gunste van een lagere financiële participatie door diezelfde overheid?*

Ja, dat wil de gemeente Leiden wel, zolang de leefbaarheid en de veiligheid maar gewaarborgd blijft.

Financieel perspectief

- *Verbeterd op economisch gebied de gemeentelijke positie?*

Ja, omdat de bereikbaarheid wordt verbeterd, creëert men een aantrekkelijker vestigingsklimaat, waardoor men hogere prijzen kan vragen voor de gronden.

- *Is de gemeente Leiden bereid om een financiële bijdrage te leveren? Zo ja, hoe groot is deze bijdrage dan?*

De gemeente is bereid om deel te nemen in de financiering. Het is nog te vroeg om te bepalen hoe groot dit aandeel zal zijn.

- *Is tolheffing wenselijk?*

Volgens de gemeente Leiden is tolheffing wel wenselijk, maar dan voor de bedrijven in de Bollenstreek.

- *Is de aanleg van Rijksweg 11-west van belang voor de economische groei in de desbetreffende regio?*

Dhr. Huijts heeft geen idee.

- *Zijn er gegevens bekend over eventuele reistijdwinst door de aanleg van Rijksweg 11-west?*

Dhr. Huijts heeft geen idee.

- *Zijn er gegevens bekend over financiële voordelen door de aanleg van Rijksweg 11-west?*

Dhr. Huijts heeft geen idee.

Actor: Gemeente Wassenaar
Persoon: Dhr. G.J. Roosing, hoofd ontwikkeling
Locactie: Gemeentehuis Wassenaar
Datum: maandag 8 april 2002
Tijd: 14.00-15.30 uur

Algemeen perspectief

- *Wat zouden de voordelen zijn van de aanleg van Rijksweg 11-west en wat de nadelen?*

Voordelen: De noord-zuid route (A44) wordt ontlast.
Er treedt minder sluisverkeer op in de gemeente Wassenaar.
Economisch gezien is het beter als er een snelle verbinding is tussen de kuststreek en het achterland.

Nadelen: Voor de gemeente Wassenaar zijn er niet echt nadelen. Hooguit een lichte verstoring van de flora en fauna, op het traject van Rijksweg 11-west dat door de gemeente Wassenaar gaat.

Wassenaar is voor de aanleg van Rijksweg 11-west.

- *In hoeverre bestaan er binnen de gemeente zelf reeds vastomlijnde ideeën over het project Rijksweg 11-west en de inrichting ervan?*

Binnen de gemeente Wassenaar zijn er geen ideeën over de inpassing van Rijksweg 11-west. Hooguit dat de weg ter plekke van Voorschoten verdiept zou moeten worden aangelegd.

- *Is er een structuurplan en zo ja wat staat er in het structuurplan ten aanzien van Rijksweg 11-west?*

De weg staat wel opgenomen in het bestemmingsplan, maar dat zijn nog oude plannen. Na de aanleg van Rijksweg 14 (verlengde Landscheidingsweg) is er juist behoefte aan de aanleg van Rijksweg 11-west. Destijds, bij de aanleg van Rijksweg 14, is door de gemeente Wassenaar ook geëist dat Rijksweg 11-west in ontwikkeling zou worden genomen, toen bekend werd dat zij bereid was mee te werken aan het proces van Rijksweg 14. Tot op de dag van vandaag is daar maar weinig van terug te zien.

- *Gelden er aan de zijde van de gemeente nog randvoorwaarden?*

Ten aanzien van de aansluiting op de A44 zijn er wel voorwaarden. De gemeente Wassenaar ziet liever geen rechtstreekse aansluiting op de A44. Zij wil dat het verkeer ten noorden van Wassenaar gedwongen wordt de A4 op te gaan (via Rijksweg 11-west).

Wassenaar is ook voor een verdubbeling van de N206, van 2*1 naar 2*2, om sluisverkeer door de gemeente te voorkomen.

Ook is er een open ruimte gewenst tussen de Stevenshofjespolder en de kuststreek. Anders wordt volgens de gemeente Wassenaar de open ruimte in de regio helemaal volgebouwd.

- *Hoe liggen de eigendomsverhoudingen ten aanzien van de grond?*

De grond is in handen van particuliere eigenaren. Wassenaar zelf heeft geen grondeigendommen ter plaatse van het tracé.

- *Waarom zou Rijksweg 11-west niet een bijdrage kunnen leveren aan de kwaliteit van de omgeving, de woningbehoefte en de invulling van een recreatief beleid naast de primaire ontsluitingsfunctie?*

De gemeente Wassenaar deelt deze mening.

- *Welke mensen / actoren zijn nog meer bij Rijksweg 11-west betrokken?*

Ook de Flora Rijnsburg zou, naast de in kaart gebrachte actoren, als actor benaderd kunnen worden.

- *Wat voor offers (woningen, bedrijven) zou de gemeente moeten doen wanneer Rijksweg 11-west zou worden aangelegd?*

Een offer is al in het verleden gemaakt. Er heeft al een grenswijziging plaatsgevonden met de gemeente Leiden. De grenswijziging heeft plaatsgevonden om een betere inpassing van Rijksweg 11-west te realiseren. Dit ging ten koste van Wassenaars grondgebied omdat de gemeente Leiden nog woningen wilde bouwen (Stevenshof). Deze woningen zouden anders te dicht langs de toekomstige Rijksweg 11-west liggen.

Sociaal economisch perspectief

- *Wat is het maatschappelijke rendement van de aanleg van Rijksweg 11-west? Waar staat de burger? Wat levert het voor de omwonenden op?*

De bereikbaarheid van de gemeente Wassenaar en omgeving wordt verbeterd. Bovendien wordt een verdere groei van de mobiliteit op de A44 voorkomen. Een afname zal er wel niet inzitten, maar Wassenaar heeft hier vrede mee, zolang de groei maar niet verder toeneemt.

- *Is er behoefte aan nieuwe arbeidsplaatsen, werkgelegenheid?*

De behoefte is er wel, maar er zijn geen exacte cijfers bekend.

- *Wat is de woningbehoefte? Zoja, hoe groot is die behoefte?*

De behoefte is er wel, maar er zijn geen exacte cijfers bekend.

- *Is er behoefte aan kantoren? Zoja, hoe groot is die behoefte?*

Er is meer behoefte aan kantoren, maar er zijn geen exacte cijfers bekend.

- *Is er behoefte aan bedrijventerreinen? Zoja, hoe groot is die behoefte?*

Ook is er momenteel schaarse ruimte om eventuele nieuwe bedrijventerreinen aan te leggen. De behoefte is er wel, maar er zijn geen exacte cijfers bekend.

- *Zijn er sport- en recreatievoorzieningen nodig? Zoja, hoe groot is die behoefte?*

Er is geen behoefte binnen de gemeente Wassenaar.

- *Hoeveel Ha. bedraagt de gebiedsontwikkeling?*

Dhr. Roosing heeft geen idee.

- *Zijn de ontwikkelingskansen van dit gebied met name gelegen op het terrein van lokale / regionale bedrijvigheid of ook op het terrein van de nationale / internationale bedrijvigheid?*

De ontwikkelingskansen zijn niet van toepassing op de gemeente Wassenaar.

Transport en infrastructuur perspectief

- *Zou deze weg zich meer lenen voor een Rijksweg of een provinciale weg?*
De gemeente Wassenaar denkt aan een Rijksweg. In ieder geval aan een 2*2-weg.
- *Wat zijn in Wassenaar de te verwachten verkeersstromen op de A44?*
Een uitwerking hiervan is weergegeven in "opvattingen van actoren uit interviews". De gegevens zijn berekend door de AdviesGroep Verkeer (AGV).
- *Zijn er verkeerssimulaties uitgevoerd?*
Een uitwerking hiervan is weergegeven in "opvattingen van actoren uit interviews". De gegevens zijn berekend door de AdviesGroep Verkeer (AGV).
- *Is een op- of afrit wenselijk?*
Nee, liever rechtstreekse verbinding naar de A44. Liever geen afslag naar de N44. Deze afslag zal er wel komen, maar zal waarschijnlijk niet een directe afslag worden, maar via een lus.
- *Zouden er aansluitingen moeten komen binnen uw gemeente en zo ja waar zouden eventuele aansluitingen moeten komen?*
Zie bovenstaand antwoord.
- *Zou een ondergrondse of een bovengrondse uitvoering prefereren?*
Er is geen eis vanuit de gemeente Wassenaar. Het zou kunnen dat de weg op het grondgebied van Wassenaar half verdiept wordt aangelegd, als er geld genoeg voorhanden is. Op deze manier wordt tegemoet gekomen aan de flora en fauna en eventuele geluidsoverlast in de Stevenshofjespolder.
- *Wordt de bereikbaarheid verbeterd?*
Ja.
- *Wordt de doorstroming in de regio bevorderd?*
Ja.

Organisatie perspectief

- *Is er uitzicht op meerwaarde en efficiencywinst als het project in samenwerking met private partijen wordt uitgevoerd?*
Volgens de gemeente Wassenaar wel. Een financiële bijdrage vanuit de markt is wel noodzakelijk om de weg te realiseren.
- *Onder welke condities zou u willen samenwerken met de andere gemeenten of private partijen?*
De gemeente Wassenaar vindt zichzelf niet echt een partij, aangezien het Wassenaarse aandeel in het geheel zich maar beperkt tot een klein snippertje in het geheel. Omdat de gemeente zo'n kleine schakel in het geheel vormt, vindt zij het ook niet noodzakelijk om een financiële bijdrage te leveren.
- *Kan / wil de overheid in de toekomst wetgevende bevoegdheid inleveren ten gunste van een lagere financiële participatie door diezelfde overheid?*
Binnen de gemeente Wassenaar is dit nog niet aan de orde. Er is nog niet over nagedacht.

Financieel perspectief

- *Verbeterd op economisch gebied de gemeentelijke positie?*

Voor de gemeente Wassenaar is dit economisch voordeel maar marginaal.

- *Is de gemeente Wassenaar bereid om een financiële bijdrage te leveren? Zoja, hoe groot is deze bijdrage dan?*

De gemeente Wassenaar is niet echt bereid om een financiële bijdrage te leveren aan de aanleg van de weg, zoals hierboven al is beschreven. Zij heeft een kleine begroting en er is geen geld voor de aanleg van de weg. De gemeente heeft wel een bijdrage geleverd aan de studies die al zijn uitgevoerd, zoals de verkeerskundige studies.

Ook toont de gemeente belangstelling voor de aanleg van de weg.

- *Is tolheffing wenselijk?*

In deze regio, hoeft men niet echt heel veel om te rijden, wanneer Rijksweg 11-west er niet komt. Tolheffing is dan ook niet echt wenselijk volgens de gemeente.

- *Is de aanleg van Rijksweg 11-west van belang voor de economische groei in de desbetreffende regio?*

Voor de bollenstreek, en met name Flora Rijsburg, is de weg van aanzienlijk belang.

- *Zijn er gegevens bekend over eventuele reistijdwinst door de aanleg van Rijksweg 11-west?*

Er zijn bij de gemeente Wassenaar geen concrete gegevens bekend.

- *Zijn er gegevens bekend over financiële voordelen door de aanleg van Rijksweg 11-west?*

Voor de gemeente Wassenaar is dit niet van toepassing, aangezien hier geen financiële voordelen zijn te behalen.

Actor: Gemeente Valkenburg
Persoon: Dhr. J.J. Jonker, Sector Grondgebied en Juridische zaken
Locatie: Gemeentehuis Valkenburg
Datum: dinsdag 9 april 2002
Tijd: 11.00-12.30 uur

Algemeen perspectief

- *Wat zouden de voordelen zijn van de aanleg van Rijksweg 11-west en wat de nadelen?*

Voordelen: De doorgaande route door Valkenburg is nu ook een sluiproute. De aanleg van Rijksweg 11-west zou dit probleem oplossen.

Nadelen: De aanleg van Rijksweg 11-west kan verkeersaantrekkend werken op de N206. De doorstroming op deze N206 moet gewaarborgd blijven.

De gemeente Valkenburg is een voorstander van de aanleg van Rijksweg 11-west.

- *In hoeverre bestaan er binnen de gemeente zelf reeds vastomlijnde ideeën over het project Rijksweg 11-west en de inrichting ervan?*

Binnen de gemeente zijn er nog geen plannen. Volgens de gemeente is de aanleg van Rijksweg 11-west wel noodzakelijk, aangezien er enkele projecten in de regio op de agenda staan, die een goede verkeersafwikkeling behoeven. Dit zijn onder andere de mogelijke woningbouw op het huidige vliegveld Valkenburg, het bedrijfsterrein in Oegstgeest, de universiteitsplannen en de aanleg van de Rijn-Gouwelijn.

- *Is er een structuurplan en zo ja wat staat er in het structuurplan ten aanzien van Rijksweg 11-west?*

Er is een structuurvisie. In deze structuurvisie is onder andere het plan Valkenburcht weergegeven. Dit plan geeft de gewenste inrichting van Vliegkamp Valkenburg als woningbouwlocatie. Het gaat hier om 50 woningen per Ha. Het is de bedoeling dat 100 Ha. van de 700 Ha. wordt ontwikkeld.

Ten aanzien van Rijksweg 11-west staat hier dat deze verbinding wenselijk is.

- *Gelden er aan de zijde van de gemeente nog randvoorwaarden?*

Een randvoorwaarde van de gemeente Valkenburg is, dat de doorstroming ter plaatse van het transferium bij de A44 gewaarborgd blijft.

- *Welke mensen / actoren zijn nog meer bij Rijksweg 11-west betrokken?*

Naast de al betrokken actoren is het waarschijnlijk verstandig om met de gemeente Oegstgeest te praten aangezien er binnen deze gemeente plannen zijn voor de ontwikkeling van een bedrijventerrein van tientallen hectaren. Dit bedrijventerrein zou gebaat zijn met een goede ontsluiting. De gemeente heeft hier ook een workshop gehouden over de verkeersafwikkeling. Er is een projectbureau dat zich heeft bezig gehouden met de ontwikkeling van het bedrijventerrein. Contactpersonen zijn hier Peter Mier en Kees van Wieringen. Daarnaast is de Flora Rijnsburg een van de grote spelers uit de zuidelijke bollenstreek. Dagelijks rijden er vrachtwagens vanuit deze bollenstreek richting Duitsland. Jaap de Mol, vestigingsmanager Flora Holland, is een contactpersoon.

- *Wat voor offers (woningen, bedrijven) zou de gemeente moeten doen wanneer Rijksweg 11-west zou worden aangelegd?*

Binnen de gemeente Valkenburg hoeven er geen offers te worden gedaan.

Sociaal economisch perspectief

- *Wat is het maatschappelijke rendement van de aanleg van Rijksweg 11-west? Waar staat de burger? Wat levert het voor de omwonenden op?*

Burger wil van A naar B zonder files. In Valkenburg ziet de burger het sluijverkeer toenemen. Dit betekent dat er weer maatregelen moeten worden genomen om dit sluijverkeer te stremmen of te structureren. Hier zijn kosten mee gemoeid, die wel eens via de belastingbetalende burger moeten worden opgehoest. De aanleg van Rijksweg 11-west zou dit probleem kunnen oplossen aangezien dit sluijverkeer dan over de nieuwe verbinding zou rijden en er geen dure verkeersmaatregelen getroffen hoeven te worden.

- *Is er behoefte aan nieuwe arbeidsplaatsen, werkgelegenheid?*

De behoefte aan arbeidsplaatsen in de regio is groot. Voor Valkenburg is deze behoefte er niet echt.

- *Wat is de woningbehoefte? Zoja, hoe groot is die behoefte?*

De woningbehoefte in de regio is groot. Maar het plan Valkenburcht voorziet al voor een deel in de oplossing van dit probleem.

- *Is er behoefte aan kantoren? Zoja, hoe groot is die behoefte?*

De kantoorbehoefte is meer een regionaal probleem dan een lokaal probleem. Zo wil de gemeente Leiden op het universiteitsterrein nog enkele bedrijven plaatsen. Tevens wordt hier ook het Bio- en Science park ontwikkeld, evenals de uitbreiding van de universiteitscampus. Alle gronden zijn in handen van de universiteit.

- *Is er behoefte aan bedrijventerreinen? Zoja, hoe groot is die behoefte?*

Ook hierin voorziet het plan Valkenburcht.

- *Zijn er sport- en recreatievoorzieningen nodig? Zoja, hoe groot is die behoefte?*

Sport- en recreatievoorzieningen zijn er binnen Valkenburg niet nodig.

- *Hoeveel Ha. bedraagt de gebiedsontwikkeling?*

Geen idee.

- *Zijn de ontwikkelingskansen van dit gebied met name gelegen op het terrein van lokale / regionale bedrijvigheid of ook op het terrein van de nationale / internationale bedrijvigheid?*

Het is veelal een lokale en regionale bedrijvigheid in de gemeente Valkenburg. De bedrijven in de bollenstreek hebben ook een nationaal en internationaal afzetgebied.

Transport en infrastructuur perspectief

- *Zou deze weg zich meer lenen voor een Rijksweg of een provinciale weg?*

Wanneer gekozen wordt voor een goede doorstroming dan ligt een Rijksweg meer voor de hand. In het kader van bedrijvigheid en ontsluiting van andere dorpen leent een provinciale weg zich beter. Valkenburg is wel voor een 2*2-wegverbinding.

- *Zijn er verkeerssimulaties uitgevoerd?*

Verkeerssimulatie staan vermeld in het RVVP. Deze modellen zijn gemaakt door BRO. John Stohr is hier een contactpersoon.

- *Zouden er aansluitingen moeten komen binnen uw gemeente en zoja waar zouden eventuele aansluitingen moeten komen?*

Valkenburg ziet graag een aansluiting van Rijksweg 11-west in de buurt van het transferium. Zelf wil de gemeente, als het plan Valkenburcht wordt uitgevoerd, een aansluiting op de N206 en geen rechtstreekse aansluiting op het plan. Dat zou namelijk een aansluiting zijn, die gesitueerd is in een bufferzone.

- *Wordt de bereikbaarheid verbeterd?*

Ja.

- *Wordt de doorstroming in de regio bevorderd?*

Ja.

- *Zijn er gegevens bekend over eventuele reistijdwinst door de aanleg van Rijksweg 11-west?*

Bij de huidige verbinding door de stad Leiden, duurt het ongeveer 50 minuten om van west naar oost te rijden. Wanneer Rijksweg 11-west zou worden aangelegd, zou dat in 15 minuten kunnen. De reistijdwinst bedraagt dus ruim een half uur.

Om dit probleem van reistijd te omzeilen wordt er vaak ook omgereden; zo rijdt veel verkeer eerst naar via de A44 naar het noorden (knooppunt Burgerveen) om vervolgens weer via de A4 naar het zuiden te rijden en dan naar het oosten van het land. Deze omweg bedraagt 7 kilometer.

Dit betekent dus dat aanleg van Rijksweg 11-west een ontlasting van het verkeer op de A2 (Amsterdam-Utrecht) inhoudt. Het verkeer rijdt nu rechtstreeks naar Utrecht in plaats van eerst naar Amsterdam en dan naar Utrecht.

Organisatie perspectief

- *Is er uitzicht op meerwaarde en efficiencywinst als het project in samenwerking met private partijen wordt uitgevoerd?*

De private partijen willen wel helpen, mits ze er heil in zien.

- *Onder welke condities zou u willen samenwerken met de andere gemeenten of private partijen?*

Dhr. Jonker heeft hier geen mening over.

- *Kan / wil de overheid in de toekomst wetgevende bevoegdheid inleveren ten gunste van een lagere financiële participatie door diezelfde overheid?*

Volgens de heer Jonker geldt hier nog steeds het principe: wie betaalt, bepaald.

Financieel perspectief

- *Verbeterd op economisch gebied de gemeentelijke positie?*

De gemeentelijke economische positie verbetert maar marginaal. Hooguit enkele kassenbedrijven hebben er baat bij.

- *Is de gemeente Valkenburg bereid om een financiële bijdrage te leveren? Zoja, hoe groot is deze bijdrage dan?*

Hier is geen mening over gevormd. De discussie is eigenlijk nooit gevoerd. De gemeente staat natuurlijk niet op voorhand te trappelen.

In het plan Valkenburcht zijn er wel enkele reserveringen getroffen. Zo is er geld beschikbaar voor infrastructuur buiten het plangebied. Het gaat hier om 100 miljoen gulden dat voornamelijk ingezet zal worden voor de N206 (aansluiting, verdubbeling) en voor de Rijn-Gouwelijn.

Een deel van de financiering kan volgens dhr. Jonker ook gedragen worden door geld afkomstig uit de aardgasbaten, de zogenaamde ICES-gelden. Deze zijn echter landelijk al vijf maal overschreden.

- *Is tolheffing wenselijk?*

Tolheffing is niet wenselijk. Dan zouden alle naburige wegen ook van tolheffing worden voorzien.

- *Is de aanleg van Rijksweg 11-west van belang voor de economische groei in de desbetreffende regio?*

Voor de regio is de aanleg van Rijksweg 11-west wel aantrekkelijk. De bedrijven uit de bollenstreek varen er wel bij. Voor hen betekent de verbinding reistijdwinst en minder kilometers en dus een besparing van financiële middelen. Bovendien kan er sneller en daardoor meer afgezet worden.

- *Zijn er gegevens bekend over financiële voordelen door de aanleg van Rijksweg 11-west?*

Voor de gemeente Valkenburg zijn er nauwelijks financiële voordelen. Hooguit hoeven er geen verkeerskundige maatregelen (drempels, verkeerslichten) te worden getroffen om het huidige sluipverkeer te stremmen.

Actor: Provincie Zuid-Holland
Persoon: Dhr. Ing. R. Liemburg, directie economie en vervoer
Locactie: Provinciehuis Zuid Holland
Datum: maandag 8 april 2002
Tijd: 11.00-12.30 uur

Algemeen perspectief

- *Wat zouden de voordelen zijn van de aanleg van Rijksweg 11-west en wat de nadelen?*

Voordelen: Het doorgaande verkeer door de gemeente Leiden krijgt een oplossing voor hun verkeersproblemen.

Nadelen: Door de aanleg van nieuwe infra (extra kosten) wordt het wegeaanbod vergroot. Deze extra infra hoeft nog niet te leiden tot een oplossing voor het mobiliteitsprobleem.

- *In hoeverre bestaan er binnen de provincie zelf reeds vastomlijnde ideeën over het project Rijksweg 11-west en de inrichting ervan?*

Binnen de provincie gelden dezelfde drie alternatieven met bijbehorende afspraken zoals die ook vermeld zijn in het Rijnland Zuid-as ontwikkelingsperspectief.

- *Gelden er aan de zijde van de provincie nog randvoorwaarden?*

De provincie erkent het probleem dat ook door het Samenwerkingsverband Duinen Bollenstreek (SDB) en het Samenwerkingsverband Leidse Regio (SLR) geformuleerd is, namelijk dat er een oplossing moet komen voor de oost-westelijke verkeersproblematiek. De provincie wil het proces wel ingaan, maar heeft nog geen randvoorwaarden geformuleerd.

- *Hoe liggen de eigendomsverhoudingen ten aanzien van de grond?*

Dhr. Liemburg heeft geen flauw idee.

- *Waarom zou Rijksweg 11-west niet een bijdrage kunnen leveren aan de kwaliteit van de omgeving, de woningbehoefte en de invulling van een recreatief beleid naast de primaire ontsluitingsfunctie?*

Ook volgens de provincie is een combinatie van weg en gebiedsontwikkeling de juiste oplossing. Het is belangrijk te kijken naar mogelijke functies rondom de Rijksweg 11-west. Een integrale aanpak is noodzakelijk.

- *Welke mensen / actoren zijn nog meer bij Rijksweg 11-west betrokken?*

Volgens de provincie zijn, naast de reeds in kaart gebrachte actoren, ook de twee onderstaande actoren van belang.

- Samenwerkingsorgaan Duin- en Bollenstreek (SDB)
- Samenwerkingsorgaan Leidse Regio (SLR)

Sociaal economisch perspectief

- *Wat is het maatschappelijke rendement van de aanleg van Rijksweg 11-west? Waar staat de burger? Wat levert het voor de omwonenden op?*

Het is een politiek vraagstuk. De prioriteit ligt nu bij de Rijn-Gouweliijn (RGL). Daarna komt Rijksweg 11-west pas in beeld.

Het maatschappelijk element zit volgens de provincie in twee punten:

- Economische bereikbaarheid van de Bollenstreek
- Verkeersluwe omgeving in Leiden creëren

- *Is er behoefte aan nieuwe arbeidsplaatsen, werkgelegenheid?*

Er is wel behoefte aan nieuwe arbeidsplaatsen, maar elders in de regio spelen andere ontwikkelgebieden die ook voorzien in de arbeidsbehoefte. Zo wordt er bij de gemeente Oegstgeest ook een bedrijventerrein ontwikkeld, dat voor de nodige arbeidsplaatsen zal zorgen.

- *Wat is de woningbehoefte? Zoja, hoe groot is die behoefte?*

In de Leidse regio is de woningbehoefte zeer groot. Zo zijn er de komende 10 jaar 15 000 woningen nodig.

- *Is er behoefte aan kantoren? Zoja, hoe groot is die behoefte?*

Dhr. Liemburg heeft geen idee hoe groot deze behoefte is. De kantoorontwikkeling zal zich beperken tot de knooppunten ter plaatse van de A4 en de A44.

- *Is er behoefte aan bedrijventerreinen? Zoja, hoe groot is die behoefte?*

Dhr. Liemburg heeft geen idee. Volgens hem weet de Kamer van Koophandel (KvK) wel hoe groot deze behoefte is.

- *Hoeveel Ha. bedraagt de gebiedsontwikkeling?*

Dhr. Liemburg heeft geen idee.

- *Zijn de ontwikkelingskansen van dit gebied met name gelegen op het terrein van lokale / regionale bedrijvigheid of ook op het terrein van de nationale / internationale bedrijvigheid?*

Ter plekke van de A4 kan een nieuw knooppunt ontwikkeld worden (W4-project) wat internationale allure heeft. Het knooppunt ter plekke van de A44 moet niet te druk worden. Echter een internationaal karakter van de gebiedsontwikkeling ligt niet voor handen. De ontwikkeling zal zich voornamelijk beperken tot regio+ met enkele nationale componenten.

Transport en infrastructuur perspectief

- *Zou deze weg zich meer lenen voor een Rijksweg of een provinciale weg?*

Waarschijnlijk niet voor een Rijksweg, aangezien er geen geld is van Rijkswegen. Een provinciale weg is het per definitie ook niet, want dan moet de provincie gelijk een groot deel van de financiering op zich nemen. Dhr. Liemburg heeft eigenlijk geen mening, maar een 2*2-wegverbinding is wel wenselijk.

- *Zijn er verkeerssimulaties uitgevoerd?*

De verkeerssimulaties zoals beschreven in de studie RGL-west.

- *Zou een ondergrondse of een bovengrondse uitvoering prefereren?*

Ten aanzien van deze vraag is geen standpunt ingenomen. De uitvoering die de beste inpassing geeft afgezet tegen de kosten en rekening houdend met de leefbaarheid van het gebied, zal worden toegepast. Dit zou dus een ondergrondse uitvoering kunnen zijn, maar net zo goed een bovengrondse uitvoering met bijbehorende gebiedsontwikkeling.

- *Wordt de bereikbaarheid verbeterd?*

Ja, de bereikbaarheid wordt verbeterd. Dit is niet alleen van belang voor de Leidse regio maar vooral ook voor de Duin- en Bollenstreek.

- *Wordt de doorstroming in de regio bevorderd?*

Ja, door de aanleg van de zuidwestelijke randweg Leiden wordt de doorstroming bevorderd.

Organisatie perspectief

- *Is er uitzicht op meerwaarde en efficiencywinst als het project in samenwerking met private partijen wordt uitgevoerd?*

Ja, volgens de provincie wel.

- *Onder welke condities zou u willen samenwerken met de gemeenten of private partijen?*

De tendens is om in de toekomst meer in samenwerking met marktpartijen analyses te maken en plannen te ontwikkelen. Vooralsnog zijn er geen condities opgesteld. De partijen zitten bovendien niet zo lang in het proces van risicoverdeling, taken en verantwoordelijkheden en de bijbehorende financiën. Een forse gemeentelijke bijdrage is noodzakelijk.

- *Kan / wil de overheid in de toekomst wetgevende bevoegdheid inleveren ten gunste van een lagere financiële participatie door diezelfde overheid?*

Deze vraag is volgend dhr. Liemburg nog niet aan de orde. De provincie ondersteunt momenteel de plannen van de marktpartijen om die op de agenda te zetten (3 alternatieven).

Financieel perspectief

- *Verbeterd op economisch gebied de provinciale positie?*

In enige mate verbetert de economische positie van de provincie, maar niet al te veel.

- *Is de provincie bereid om een financiële bijdrage te leveren? Zoja, hoe groot is deze bijdrage dan?*

Dhr. Liemburg heeft geen idee, en weet ook niet hoeveel deze bijdrage procentueel zou zijn.

- *Is tolheffing wenselijk?*

Tolheffing is wel denkbaar, maar niet echt wenselijk. Het wordt niet uitgesloten.

- *Is de aanleg van Rijksweg 11-west van belang voor de economische groei in de desbetreffende regio?*

De weg is opgehangen aan de economische betekenis (vooral vanuit de Duin- en Bollenstreek). De leefbaarheid en de verkeerskundige functie spelen een ondergeschikte rol ten opzichte van de economische betekenis.

- *Zijn er gegevens bekend over eventuele reistijdwinst door de aanleg van Rijksweg 11-west?*

Deze gegevens staan in de studie RGL. Verder zijn nog geen gegevens bekend.

- *Zijn er gegevens bekend over financiële voordelen door de aanleg van Rijksweg 11-west?*

Dhr. Lienburg kent ze niet, ze zijn nog niet onderzocht.

Tot slot, vertelt dhr. Lienburg, dat de weg geen Rijkscommitment heeft. Het Rijk heeft andere prioriteiten. Dit draagvlak van het Rijk is er nu niet, maar is wel noodzakelijk.

Tot nu toe ligt het initiatief bij de Kamer van Koophandel (KvK) en de Hollandse Werkgevers Vereniging (HWV).

Daarnaast is er nog een begeleidingsgroep waarin de andere partijen zijn vertegenwoordigd.

Tevens is het zo dat het Samenwerkingsorgaan Duin- en Bollenstreek (SDB) en het Samenwerkingsorgaan Leidse Regio (SLR) nu samenwerken. De provincie doet hier ook aan mee. Zij erkent evenals de twee bovengenoemde partijen de drie alternatieven die ontwikkeld zijn als oplossing voor het oost-westelijke verkeersprobleem.

Er is momenteel een terughoudende opstelling van het huidige college van de provincie. Vier jaar geleden, toen de VVD nog de grootste partij was in het college, was woningbouw en de aanleg van infra geen probleem. Op dit moment (april 2002) is de PvdA de grootste partij, en is toch een wat terughoudendere opstelling aan de orde.

Volgens de dhr. Lienburg is de aanleg en uitvoering van Rijksweg 11-west een politieke aangelegenheid.

Actor: Rijkswaterstaat
Persoon: Dhr. Joop Roland, directeur expertisecentrum Maasvlakte
Locactie: Vopak gebouw, Rotterdam
Datum: woensdag 10 april 2002
Tijd: 11.00-13.00 uur

Het gesprek met dhr. Roland is niet aan de hand van de vragenlijsten verlopen, maar dhr. Roland heeft een stuk geschiedenis en andere wetenswaardigheden met betrekking tot Rijksweg 11-west verteld.

Rijkswaterstaat heeft de automobilist niet hoog zitten. Als iedereen zich namelijk aan de verkeersregels zou houden, dan zou dit tot de helft van het bestaande aantal files leiden.

Rijksweg 4 is de jaren zestig aangelegd. Destijds werd ook rekening gehouden met de aanleg van een verbinding ten zuiden van de gemeente Leiden. Rijksweg 44 vormt een verbinding tussen Den Haag en Amsterdam. Na de aanleg van Rijksweg 4 is de functie van Rijksweg 44 komen te vervallen. Deze weg is nu minder belangrijk.

Rijksweg 11-oost is als kortsluitverbinding aangelegd tussen Gouda (RW12) en Leiden (RW4). Het betreft hier een 2*1 autosnelweg. Dit is qua capaciteit volgens Rijkswaterstaat voldoende.

Destijds zou deze Rijksweg 11-oost doorgetrokken worden naar Rijksweg 44, onder de naam Rijksweg 11-west. Door bouwplannen van de gemeente Leiden, ligt deze doortrekking niet meer in het verlengde van de oostelijke verbinding maar treedt er nu een bajonetverbinding op. Dit is niet bevorderend voor de doorstroming van het verkeer.

Ook de gemeente Wassenaar heeft gepleit voor de aanleg van Rijksweg 11-west, ter ontlasting van Rijksweg 44.

Eind jaren negentig gaat ook de gemeente Leiden zich met de aanleg bemoeien. Dit is vooral in het kader van de Rijn-Gouwelijn.

Binnenkort is men klaar met de uitvoering van Rijksweg 14, de verlengde Landscheidingsweg. Volgens Rijkswaterstaat beïnvloeden Rijksweg 14 en Rijksweg 11 elkaar niet. Met andere woorden, de aanleg van Rijksweg 14 heeft de aanleg van Rijksweg 11-west niet minder noodzakelijk gemaakt.

Toch heeft Rijkswaterstaat zich teruggetrokken uit het proces van Rijksweg 11-west. Eigenlijk ziet ze niet goed wat het belang van de weg voor haar is. Ze vindt het moeilijk om aan te tonen hoe een weg buiten om de gemeente Leiden in staat is om het stedelijk wegennet te ontlasten. Wanneer Rijkswaterstaat de weg aanlegt, krijgt deze verbinding alleen maar aansluitingen op Rijksweg 4 en Rijksweg 44. Op deze manier wordt het moeilijk om het stedelijk verkeer op te vangen, aangezien er geen aansluiting is.

Rijkswaterstaat vraagt zich ook af of automobilisten die in de zuidelijke bollenstreek wonen en die werken in Den Haag, bereid zijn via Rijksweg 44 - Rijksweg 11-west - Rijksweg 4 - Rijksweg 14 naar Den Haag rijden. Volgens RWS kiest de automobilist voor de kortste route en rijdt deze dus liever, zij het wat langzamer, over Rijksweg 44 naar Den Haag.

Bovendien is $\frac{3}{4}$ van het verkeer in de regio, verkeer dat een herkomst en bestemming Leiden heeft. Rijksweg 11-west heeft een oost-westrelatie met als doel het verkeer

snel op Rijksweg 4 af te leveren. Wanneer slechts $\frac{1}{4}$ van deze verbinding gebruik maakt, is het belang voor Rijkswaterstaat niet meer helder.

Rijkswaterstaat ziet daarom veel liever dat het initiatief bij de provincie Zuid-Holland ligt. Dit wil nog niet zeggen dat Rijkswaterstaat niet meer wil meefinancieren aan de weg. Er is ruimte voor subsidies van Rijkswaterstaat die op kunnen lopen tot 50 %.

Wanneer de provincie het initiatief neemt, kan ook rekening worden gehouden met het stedelijke verkeer in de regio.

RWS is voorstander van een zuidwestelijke randweg met twee aansluitingen, een ter plaatse van de Voorschoterweg en een aansluiting ter plekke van de woonwijk Stevenshof.

Op deze manier wordt het verkeersprobleem in de gemeente Leiden namelijk opgelost. Het nut voor de gemeente Wassenaar blijft echter gering. Volgens Rijkswaterstaat leidt de aanleg van Rijksweg 11-west niet tot minder verkeer op Rijksweg 44. Het verkeer op Rijksweg 44 hoort daar thuis. Het verkeer op Rijksweg 44 kan alleen verminderd worden wanneer er verkeersmaatregelen worden genomen. Gedacht kan worden aan de aanleg van drempels, verkeerslichten of een klinkerweg.

Dhr. Roland heeft nog een aantal verkeerskundige vuistregels genoemd.

- 2*1 weg, 20 000 – 30 000 mvb per etmaal
- 2*2 weg, 40 000 – 50 000 mvb per etmaal
- Bij een verdiepte aanleg verdwijnt het geluid alleen in de directe omgeving. Op groter afstand is het verkeer nog steeds te horen. Op grote afstand is niet te horen of een weg op maaiveld ligt, of dat de weg verdiept is aangelegd.
- Een provinciale weg op maaiveld kost ongeveer 20 miljoen euro, exclusief aansluitingen
- Een rijksweg op maaiveld kost ongeveer 50 miljoen euro, exclusief aansluitingen. Dit komt omdat de weg veel breder moet zijn, er andere boogstralen moeten worden toegepast etc.

Handig zijn de volgende studies:

- Verkenning RGL
- Norah-studie, deelrapport over Rijksweg 11-west.

In dit interview is dhr. Roland gevraagd of de functieverandering van Vliegkamp Valkenburg, van vliegkamp tot woningbouwlocatie, een vergrote druk op de aanleg van Rijksweg 11-west zou uitoefenen. Volgens dhr. Roland is deze druk er niet. Hij onderbouwde dat met onderstaand rekenvoorbeeld.

- Valkenburg, 8000 woningen in hoogste scenario
- gemiddelde woningbezetting van 2.5 inwoner per woning
- $8000 * 2.5 = 20\ 000$ inwoners
- gemiddeld maakt een inwoner 4 lange afstand verplaatsingen per dag
- $20\ 000 * 4 = 80\ 000$ verplaatsingen per dag
- veel inwoners van Valkenburg zijn op leiden georiënteerd, 75 %, 60 000
- van de overgebleven 20 000 verplaatsingen gaat 30-40 % met het OV
- blijven er dus 12 000 – 15 000 verplaatsingen per dag over
- hiervan gaat het merendeel naar Den Haag, 50 %, via Rijksweg 44
- een deel, 25 %, gaat naar Amsterdam, via Rijksweg 44
- het overgebleven deel, 25 %, gaat naar het oosten via Rijksweg 11-west
- 25 % betekent ongeveer 3000 motorvoertuigverplaatsingen per dag
- dit aantal kan nog via het huidige wegennet afgewikkeld worden, het maakt een Rijksweg 11-west niet noodzakelijker

Actor: Ministerie van Financiën, Kenniscentrum PPS
Persoon: Dhr. Drs. Wesley Veekman
Locactie: Den Haag, ministerie van Financiën
Datum: maandag 1 juli 2002
Tijd: 10.00-11.30 uur

Het Kenniscentrum PPS is sinds 1999 opgericht en valt onder het ministerie van financiën. Het kenniscentrum is actief op drie vlakken:

- adviseren binnen PPS-projecten
- deelnemen aan PPS-projecten
- uitwerken en verbreden van de huidige kennis

Binnen het ministerie van financiën zijn ongeveer 15 mensen verbonden aan het kenniscentrum PPS.

- *Infrastructuur zelf is moeilijk te exploiteren. Daarom zijn er instrumenten om opbrengsten rondom infrastructuur te genereren (gebiedsontwikkeling, tol etc.)*

Welke instrumenten zijn er, naast de door mij genoemde, nog meer voorhanden om opbrengsten rondom infrastructuur te genereren? Op welke termijn kunnen deze instrumenten worden ingezet? Hoe verhouden zich de kosten van deze instrumenten zich tot de opbrengsten die ze genereren? Kunnen ze zonder meer ingezet worden of is er wetgeving voor nodig?

Volgens dhr. Veekman geven de tools een redelijk goed overzicht van de mogelijkheden. Er zijn niet echt ontberekende instrumenten in naar zijn mening. Wel heeft hij de volgende toevoeging: de mogelijkheden van vergoeding bij een PPS-contract en met name bij een Design, Build, Maintain en Finance contract (DBMF-contract). Het gaat hierbij om de gebruikersvergoeding en de beschikbaarheidsvergoeding.

Een gebruikersvergoeding kan tweedelig zijn. De gebruiker betaalt ofwel direct of indirect voor een dienst (bijvoorbeeld het verplaatsen van A naar B). Direct kan bijvoorbeeld via tol of een verkoopprijs. Indirect kan plaatsvinden middels schaduwtoel of subsidie.

Bij een beschikbaarheidsvergoeding is de vergoeding gebaseerd op het kwaliteitsniveau van de voorziening.

- *Hoe ziet het proces van een PPS bij infrastructuur eruit? Is er een algemene methode / stappenplan / aanpak, die het proces weergeeft voor een PPS bij lijninfrastructuur (weg, spoorlijn)? Welke stappen moeten achtereenvolgens doorlopen worden?*

Er is wel een algemeen proces te schetsen dat gebruikt kan worden voor PPS bij lijninfrastructuur. Dit wordt als volgt toegelicht.

1. Probleemverkenning
 - Projectkeuze
In eerste instantie moet er gekozen worden voor een project.
 - Definities
Er moet een duidelijke omschrijving komen wat het project inhoudt.
 - Rijksverantwoordelijkheid
Men moet zich afvragen of het een combinatieproject betreft of een Rijksproject.

2. Planvorming

- Output
Er moet aangegeven worden wat het te verwachten resultaat / output is of wordt.
- Scope
De scope van het project moet worden bepaald. Betreft het alleen de infrastructuur of wordt het omliggende gebied er ook bij betrokken.
- Betalingsmechanisme ontwerpen
Het moet duidelijk worden welke risico's er op kunnen treden en wie deze risico's draagt. Er moeten sancties / vergoedingen worden bepaald wanneer doelstellingen niet worden gehaald of risico's overschreden worden.
- Model
Het bijbehorende model moet ingericht worden en er moet een juridische entiteit worden opgesteld.
- PPC
De Public Private Comperator is een computerprogramma dat gebruikt wordt om te bepalen welk contract voor een project het meest geschikt is.
- Consultatie
Aan het eind van de planvormingsfase kan er een consultatiecontract worden opgesteld waarin bovenstaande punten zijn vastgelegd.

3. Aanbesteding

- Aankondigen
Wanneer de planvorming rond is, kan het project aanbesteed worden. Dit aanbesteden begint met het aankondigen.
- Selectie
Vervolgens worden er enkele marktpartijen geselecteerd.
- PvE
Aan de marktpartijen wordt het Programma van Eisen voorgelegd. Dit zal doorgaans niet te groot moeten zijn, aangezien er anders nog maar een beperkte vrijheidsruimte overblijft voor de marktpartijen om hun creatieve inbreng er op los te laten.
- Onderhandelen
Over het PvE wordt met de marktpartijen onderhandeld.
- Contract
Tot slot wordt het contract vastgesteld en getekend.

4. Realisatie en exploitatie

Nu de voorbereidingsfasen zijn afgelopen kan begonnen worden met de bouw en exploitatie van het project.

Het verschil tussen deze aanpak bij PPS en de traditionele aanpak is dat deze aanpak een veel langere voorbereiding heeft. Een PPS-contract heeft wel tot doel om de realisatie te versnellen (marktpartijen zijn er bij gebaat om snel inkomsten te genereren) zodat de totale duur vaak toch korter is dan bij een traditionele aanpak.

Het is vaak moeilijk om een algemene aanpak te creëren. Wel is het mogelijk om aan te geven waarop gelet moet worden bij het doorlopen van publiekprivaat samenwerkingsproces. Zogenaamde aandachtspunten kunnen genoemd worden om het proces inzichtelijk te maken.

- *Hoe komt men tot de keuze voor een bepaalde contractvorm bij een PPS bij infrastructuur? Wat voor elementen zijn daarbij van belang? Wat zijn de argumenten om voor een PPS te kiezen?*

Met behulp van de Publiek Private Comperator (computerprogramma) kan bepaald worden of een project geschikt is om middels een PPS uitgevoerd te worden of dat het verstandiger is om middels een traditionele aanpak het project ten uitvoer te brengen.

Het is de bedoeling dat er een bepaalde input geleverd wordt in de vorm van mogelijke risico's. Aan de hand van de risico's bepaalt de PPC ook welke contractvorm het meest geschikt is voor het betreffende project.

- *Hoe ziet een PPS-organisatie er op hoofdlijnen uit? Welke actoren / stakeholders zijn erbij betrokken? Hoe krijgt men de betrokken actoren bij elkaar?*

De moeilijkheid ligt in het betrekken van de private partijen, zeker wanneer deze ook mee zouden moeten financieren in het geheel. Je moet ze toch van hun financieel voordeel overtuigen. Er zijn drie redenen voor een private partij om deel te nemen aan een PPS.

- Financieel gewin
- De zekerheid voor een tijd lang werk (continuïteit), waar ook de organisatie op ingesteld kan worden en de bijbehorende kosten en opbrengsten
- Ervaring opdoen. Hiermee kunnen ze in de toekomst vertrouwen winnen bij opdrachtgevers en aan de andere kant kunnen ze door de ervaring in de toekomst risico's beter inschatten en wellicht daardoor lager inzetten op een project om zo toch het werk gegund te krijgen.

- *Wat zijn veel voorkomende risico's bij een PPS bij infra? Wat zijn de risico's voor de betrokken partijen? Welke partij kan / moet welke risico's dragen?*

Er zijn een aantal risico's die altijd een belangrijke rol spelen zoals de financiële en technische risico's.

Daarnaast speelt het organisatierisico een belangrijke rol. Hiermee wordt bedoeld hoe de organisatie is opgericht, of er aan alles gedacht is en alles ondervangen is.

Bij een PPS ligt de nadruk toch op de verdeling van de risico's (financiën) en de juridische vormgeving. Partijen zijn vaak op zoek naar de randen van het contract, oftewel kunnen ze nog ergens een voordeel uithalen dat niet is ingedekt. Het is dus belangrijk om mazen in het net te voorkomen en daar waar ze op kunnen treden, moeten er sancties voorhanden zijn om deze te bestraffen.

Op deze manier wordt voorkomen dat er in sommige gevallen onduidelijkheid bestaat over wie waarvoor verantwoordelijk is of wie de kosten moet dragen voor eventuele afwijkende projectvorderingen.

- *Wat zijn succesvolle PPS-projecten bij infrastructuur? Welke niet, en waarom niet? Waar zitten vaak de bottlenecks? Waarom slaagt een PPS op laag niveau eerder dan een PPS op bijvoorbeeld Rijksniveau?*

Van een succesvolle PPS is sprake als alle partijen alle afspraken nakomen en het project zonder meerkosten tot stand kan worden gebracht. Meer kwaliteit voor dezelfde prijs of dezelfde kwaliteit tegen lagere kosten.

Bij kleinschalige projecten komt dit vaker voor. Dit heeft twee oorzaken.

- doelen op lager niveaus zijn helderder dan op Rijksniveau
- op lagere niveaus minder actoren en dus minder complex

Actor: Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rijnland
Persoon: Dhr. Drs. Bastiaan de Roo, stafmedewerker kamer van koophandel voor Rijnland
 Dhr. Drs. Peter Meijer
Locactie: Kamer van Koophandel (KvK) in Leiden
Datum: woensdag 10 april 2002
Tijd: 15.00-18.00 uur

De Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rijnland behartigt de belangen van de bedrijven in de regio. Het betreft hier ongeveer 12 000 bedrijven in de Duin- en Bollenstreek. Ook volgt ze nauwgezet de ontwikkelingen in de regio.

Algemeen perspectief

- *Wil de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rijnland mee participeren in het proces voor de aanleg van Rijksweg 11-west?*

Ja, de Kamer doet mee tot aan het moment van aanleg. Ze is ook bereid om het initiatief te nemen.

- *Wat zijn tot dus ver de ervaringen van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rijnland met PPS?*

De KvK is ook betrokken geweest bij Rijksweg 11-oost. De KvK heeft daar een intentieverklaring ondertekend in Oude Rijn. Daar is door de private partijen een bedrag van 1 miljoen gulden ingelegd.

Ten aanzien van een PPS ligt bij de bijdrage door de KvK met name op het gebied van het organisatieperspectief.

- *Welke methode / werkwijze hanteert de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rijnland bij het uitvoeren van een publiekprivaat samenwerkingsverband?*

De KvK heeft niet echt een specifieke methode. Hun kwaliteiten liggen met name op het juridische en administratieve vlak.

- *Waar zitten de eventuele bottlenecks of moeilijkheden bij een PPS? Wat zijn eventuele valkuilen? Waar lopen partijen tegenaan?*

Ervaringen van de KvK met problemen in het verleden liggen op onderstaande vlakken.

- **Afbreukrisico**
Private partijen zijn nogal huiverig om mee te doen aan een PPS, omdat vooraf nogal onduidelijk is of ze gedurende het hele proces wel blijven mee participeren.
Wanneer een partij zich in een later stadium terugtrekt, moeten vaak hoge kosten worden gemaakt.
- **Te lange besluitvorming**
Private partijen klagen vaak over de lange besluitvorming die er heerst bij de publieke partijen. Vaak zijn partijen al een paar jaar in onderhandeling zonder dat er concrete resultaten zichtbaar zijn.
- **Meer slagkracht bij private partijen**
Private partijen zouden een wat meer daadkrachtigere besluitvorming zien van de publieke partijen. Ze moeten eens wat vaker knopen door durven te hakken.

- *Is er concrete interesse van private partijen bij de aanleg van Rijksweg 11-west?*

Ja die interesse is er zeker. De bedrijven die vallen onder de paraplu van de KvK hebben grote belangen bij de aanleg van Rijksweg 11-west. Er wordt namelijk een snelle oost-westverbinding gerealiseerd die bovendien ook nog korter is dan de bestaande verbindingen om van het westen naar het oosten te komen.

Volgens de KvK speelt 70-80% van de bedrijvigheid zich af in de oost-west richting, wat de interesse vergroot. De verbinding heeft dus economische voordelen.

Volgens de KvK zijn er ook milieuvoordelen te behalen. Volgens de KvK verdwijnen namelijk de auto's uit de binnenstad van Leiden. Deze auto's staan nu in de file op de doorgaande verbindingen in de stad. Dit leidt tot vervuiling van de lucht vanwege de emissies van de uitlaatgassen. De KvK beweert dat dit milieuvoordelen oplevert, aangezien deze auto's van de nieuwe verbinding gebruik zullen maken.

- *Welke risico's kunnen er optreden? Hoe groot zijn deze risico's?*

Risico's liggen met name op het vlak van de besluitvorming. Vaak participeren private partijen in een vroegtijdig stadium met publieke partijen, terwijl ze het risico lopen om bij de uiteindelijke invulling van de samenwerking niet bij het project betrokken te worden.

Ook betreft de samenwerking vaak een complex geheel van de betrokken partijen. Door de complexiteit worden de risico's op overeenstemming en tijdsverlies vergoot.

Bovengenoemde risico's gelden in zijn algemeen. Voor Rijksweg 11-west zijn er nog geen risico's bekend, aangezien het proces nog maar in de beginfase verkeert.

- *Is er sprake van overdraagbaarheid van risico's naar de private sector?*

Ja, de risico's zijn zeker overdraagbaar op de private sector. Ontwikkelaars bijvoorbeeld dragen zeker een deel van de risico's.

Ten aanzien van Rijksweg 11-west is er nog geen indicatie te geven. De risico's zijn nog niet in kaart gebracht, laat staan dat er al bekend is welke risico's door welke partijen gedragen moeten worden.

De KvK zegt wel dat de publieke problemen vaak niet alleen door publieke partijen kunnen worden opgelost. Daarom worden vaak private partijen erbij betrokken.

- *Hoe komt men tot een verdeling van risico's taken en verantwoordelijkheden?*

Volgens de KvK moeten de risico's, taken en verantwoordelijkheden gedragen worden door diegene die ze het best kan dragen.

Voor Rijksweg 11-west is er nog geen verdeling gemaakt. Wel is er door de KvK tot op heden 30 000 euro in vooronderzoek gestoken.

- *Wat zijn de voordelen voor zowel de publieke als de private partijen?*

De voordelen voor de private partijen liggen op het gebied van kostenbesparing. Bovendien wordt de concurrentiekracht bevorderd. Ten aanzien van Rijksweg 11-west kan er een reistijdwinst geboekt worden.

De voordelen voor de publieke partijen zijn dat er een lokaal betere ontsluiting wordt gerealiseerd. De ruimtelijke kwaliteit gaat er op vooruit. Ook het recreatieve

verkeer kan op een fatsoenlijke manier bijvoorbeeld de kust bereiken. Er wordt namelijk een goed stedelijk milieu gecreëerd.

Daarnaast wordt volgens de KvK het economisch totaalplaatje van de regio verbeterd.

- *Hoe kijken andere actoren / bedrijven tegen PPS-constructies aan?*

Dat moet maar aan de betreffende partijen gevraagd worden, luidt het antwoord.

Binnen de bedrijven, die aangesloten zijn bij de KvK en Fabrieken voor Rijnland, is er interesse voor de aanleg van Rijksweg 11-west.

- *Gelden er aan de zijde van de Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Rijnland nog randvoorwaarden?*

Er zijn niet echt randvoorwaarden, afgezien van het feit dat er een juiste inpassing van de weg vereist wordt en dat de aanpalende ruimte goed benut wordt.

Wel stelt de KvK dat de overheid eigenlijk verantwoordelijk is voor de aanleg van wegen. Bedrijven betalen al genoeg belasting en soms ook al baatbelasting. Er mag niet zomaar vanuit worden gegaan, dat private partijen ook een bijdrage leveren aan de aanleg van infrastructuur.

Sociaal economisch perspectief

- *Wat is het maatschappelijke rendement van de aanleg van Rijksweg 11-west? Waar staat de burger? Wat levert het voor de omwonenden op?*

Voor de inwoners van de gemeente Leiden zijn er voordelen. Zij krijgen door de nieuwe verbinding veel minder auto's voor hun deur. Ook wordt de bereikbaarheid van de burgers in de regio verbeterd.

- *Levert het project ook werkgelegenheid op?*

De KvK heeft hierover geen mening.

- *Is er behoefte aan nieuwe woningen? Zoja, hoe groot is die behoefte?*

Volgens de KvK zijn er in de periode 2010-2015 in de regio 17 000 nieuwe woningen nodig. Tot 2010 zijn er 4000 woningen nodig. De Kamer vindt dat Vliegveld Valkenburg een goede locatie is om een deel van deze woningbehoefte op te vangen.

- *Is er behoefte aan kantoorruimte, vastgoed? Zoja, hoe groot is die behoefte?*

Volgens de KvK is er tot aan 2010 een tekort van 50 Ha. Tot 2020 bedraagt het tekort 100 Ha.

- *Is er behoefte aan bedrijventerreinen? Zoja, hoe groot is die behoefte?*

De KvK heeft geen cijfers over de behoefte aan bedrijventerreinen.

- *Hoeveel Ha. bedraagt de gebiedsontwikkeling?*

Ook over de totale hoeveelheid Ha. voor de gebiedsontwikkeling zijn geen gegevens bekend.

- *Zijn de ontwikkelingskansen van dit gebied met name gelegen op het terrein van lokale / regionale bedrijvigheid of ook op het terrein van de nationale / internationale bedrijvigheid?*

De ontwikkelingskansen van het gebied naast Rijksweg 11-west zijn met name van lokaal en regionaal belang. De bedrijven in de zuidelijke Duin- en Bollenstreek hebben een nationale en internationale afzetmarkt.

Transport en infrastructuur perspectief

- *Is de voorziening van plaatselijk, regionaal, landelijk of Europees belang?*

De voorziening is van regionaal en lokaal belang.

- *Zou de weg uitgevoerd moeten worden als een Rijksweg of als een provinciale weg?*

Het maakt de KvK niet echt veel uit of de weg als Rijksweg of als provinciale weg wordt uitgevoerd. De KvK acht van belang dat een 2*2-wegverbinding wordt gerealiseerd.

- *Wordt de doorstroming in de regio bevorderd? Zijn er gegevens bekend over eventuele reistijdwinst door de aanleg van Rijksweg 11-west?*

De doorstroming wordt volgens de KvK zeker bevorderd. Het levert een reistijdwinst op van 30 minuten. Bovendien levert het naast de reistijdwinst ook nog ander financiële voordelen op. Zo veranderen ook de kosten voor het personeel. Of er kunnen meer ladingen vervoerd worden per dag, wat tot meer afzet en meer winst leidt.

- *Zijn er verkeerssimulaties uitgevoerd?*

Bij de KvK zijn geen gegevens bekend.

Organisatie perspectief

- *Op welke wijze is invulling gegeven aan de organisatie en besturing van het project?*

Ten aanzien van Rijksweg 11-west is het nog te vroeg om hier een antwoord op te geven.

- *Onder welke condities zou u willen samenwerken met de andere gemeenten of private partijen? Is er een politiek draagvlak, is er bestuurlijk commitment voor het project?*

Er zijn geen condities. De KvK sluit geen enkele vorm van samenwerking uit.

- *Is er uitzicht op meerwaarde en efficiencywinst als het project in samenwerking met (andere) private partijen wordt uitgevoerd?*

Waarschijnlijk wel.

Financieel perspectief

- *Is de Kamer van Koophandel bereid om een financiële bijdrage te leveren?*

De KvK is een onafhankelijk orgaan, dat officieel geen bijdrage mag leveren.

- *Is tolheffing wenselijk?*

Hier heeft de KvK geen mening over.

- *Zijn er gegevens bekend over financiële voordelen door de aanleg van Rijksweg 11-west?*

Er zijn economische voordelen te behalen voor de regio, zoals hieronder zal worden verduidelijkt.

Naast de voordelen op financieel vlak zijn er ook voordelen op maatschappelijk vlak te behalen. Hierbij moet gedacht worden aan de leefbaarheid rondom de bestaande verbindingen.

- *Is de aanleg van Rijksweg 11-west van belang voor de economische groei in de desbetreffende regio?*

Volgens de KvK is de aanleg van Rijksweg 11-west zeker van belang voor de regio. Ze beweert dat de het bedrijfsleven in de regio jaarlijks 10- 15 miljoen euro misloopt, als de verbinding niet zou worden aangelegd.

- *Wat zijn de bedrijfseconomische rendabele en onrendabele delen van het project?*

Geen gegevens bekend.

Persoon: Mr. Dr. F.A.M. Hobma, universitair docent recht
Locatie: Delft, Faculteit Bouwkunde, k.13.03
Datum: donderdag 14 maart 2002
Tijd: 16.00 uur

- *Is het nut / noodzaak van de weg aangetoond?*

Aanvankelijk had Rijkswaterstaat het nut / noodzaak van de weg wel aangetoond. RWS heeft gaandeweg steeds minder nut / noodzaak van de weg gezien. Uit latere studies bleek de weg toch veel minder op te lossen dan men dacht.

- *Waarom is de weg nooit eerder uitgevoerd? Wat zijn hier de oorzaken van?*

- budgettaire prioriteiten RWS elders
- harde tegenstand gemeente Voorschoten
- lage(re) prioriteit RWS
- nu en dan tegenwerking van de gemeente Leiden, die graag woningen wilde bouwen op het tracé

- *Wat zouden de voordelen zijn van de aanleg van Rijksweg 11-west en wat de nadelen?*

Voordelen: Rijksweg 11-west zou een ontlasting zijn van de A44 ter plaatse van Wassenaar. Automobilisten kunnen nu snel naar Den Haag.

Nadelen: Het is niet zo'n efficiënte verbinding, het nut is relatief gering, het levert RWS niet echt veel op. Daarnaast is het een dure, die eigenlijk niet op maaiveld uitgevoerd kan worden. Ter plaatse van de gemeente Voorschoten kan anders milieuschade of cultuurschade ontstaan.

- *Is de voorziening van plaatselijk, regionaal, landelijk of Europees belang?*

De weg is niet bedoeld als achterlandverbinding, en heeft daarom een plaatselijk en regionaal belang.

- *Is de aanleg van Rijksweg 11-west nog nodig, nu de verlengde Landscheidingsweg (Rijksweg 14) is aangelegd?*

Nee, tenzij Vliegveld Valkenburg wordt bebouwd, dan wordt de druk op aanleg van de weg weer groter.

Vliegveld Valkenburg zou verplaatsen naar Den Helder, echter daar mogen de Harriers niet landen in verband met de geluidsoverlast. Waarschijnlijk wordt het vliegveld nu verplaatst naar Woensdrecht.

Valkenburg als woningbouwlocatie is bedoeld voor gezinnen met gemiddeld drie personen per huishouden en de huizenprijzen bevinden zich in de duurdere prijsklassen.

- *Wat zijn de eventuele kosten van de aanleg?*

Dhr. Hobma had geen idee; het hangt natuurlijk ook af van de uitvoeringsvariant.

- *Is er subsidie te verwachten vanuit de verschillende overheden en zoja, om welke bedragen gaat het dan?*

De provincie zou eventueel kunnen bijbetalen, evenals het Samenwerkingsverband Leidse Regio (SLR). De rest komt van het Rijk (RWS) en eventuele private partijen.

- *Zou het mogelijk zijn de weg middels een PPS aan te leggen?*
Dhr. Hobma betwijfeld of de weg interessant genoeg is voor private investeerders, het is geen achterlandverbinding, maar meer een short-cut. Het is überhaupt moeilijk of financiers te vinden voor de aanleg van infrastructuur.
- *Welke partijen moeten minimaal bij het project betrokken worden?*
Consortia die concurrerende aanbiedingen doen.
- *Is er uitzicht op meerwaarde en efficiencywinst als het project in samenwerking met private partijen wordt uitgevoerd?*
Ja, hier gelden de algemene geldende voorwaarden van PPS: meerwaarde voor hetzelfde geld, of gelijke waarde voor minder geld.
- *Zijn er financiële bijdragen te verwachten vanuit de marktpartijen / bedrijven?*
De Flora Rijnsburg heeft zich altijd sterk gemaakt voor de aanleg, dus uit die hoek valt geld te verwachten. Het is nog maar de vraag of hier veel geld valt te verwachten.
- *Waar zouden opbrengsten gegenereerd kunnen worden?*
Tolheffing door private partijen. Of (voor)financiering of gedeeltelijke financiering door de Flora.
- *Hoe zou Rijksweg 11-west aangelegd moeten worden, ondergronds of bovengronds?*
Ondergronds in de gemeente Voorschoten zou de haalbaarheid / draagvlak vergroten. De kosten zijn echter hoog. Waarschijnlijk zou de gemeente Voorschoten wel instemmen met een ondergrondse aanleg van de weg.
- *Zou Rijksweg 11-west als autosnelweg of als provinciale weg uitgevoerd moeten worden?*
De bedoeling was altijd als een rijksautoweg. Het Rijk heeft ook meer geld, wanneer het om financiering gaat.
- *Hoe zit het met de planologische inpassing van de weg, en dan met name de aansluiting op de A4? De zogenaamde bajonetaansluiting op de oost-tak?*
Dhr. Hobma weet eigenlijk niet hoe dat zou moeten. Wel geeft hij aan dat de weg eigenlijk bedoeld is om het woonwerk verkeer richting Den Haag te versnellen, evenals het verkeer afkomstig uit de Bollenstreek dat naar Den Haag moet. De weg is niet bedoeld als doorgaande verbinding richting Utrecht.
- *Zou de gemeente Voorschoten ook een aansluiting op de weg moeten krijgen? Wordt de ontsluiting van Voorschoten niet verbeterd door de aanleg van de weg?*
Naar eigen zeggen van de gemeente Voorschoten wordt de ontsluiting niet verbeterd. Het zou eerder een nadeel zijn, als de weg er komt, aangezien de weg juist meer verkeer aantrekt.
- *Welke procedures moeten doorlopen worden voordat men komt tot de aanleg van de weg?*
De Tracéwet en M.E.R.-procedures moeten doorlopen worden.

-
- *Hoe zit het met de goedkeuring van de procedures?*
De Tracéwet moet doorlopen worden.
 - *Wat moet / wat is verplicht ten aanzien van de procedures? Wat is bindend?*
Verwezen wordt naar de Tracéwet.
 - *Wat zijn de termijnen, kenmerken, eigenschappen, voorwaarden etc.?*
Verwezen wordt naar de Tracéwet.
 - *Wie moet welke planologische procedures faciliteren?*
Verwezen wordt naar de Tracéwet.
De vragen 18 t / m 21 staan beschreven in de Tracéwet. De heer Hobma gaf nog de aantekening dat alleen de wegen die in de PKB-wet staan, de Tracéwet moeten doorlopen.
 - *Hoe liggen de eigendomsverhoudingen ten aanzien van de grond?*
Grond kan worden onteigend, zowel grond van particulieren als grond van de gemeente.
 - *Zijn er economische voordelen voor de regio te halen, wanneer de weg wordt aangelegd?*
Flora wijst op economische winsten, het creëren van nieuwe banen en het aantrekken van nieuwe bedrijven.
De voordelen zitten met name in de hoek van bedrijvigheid / transport.
 - *Zou tolheffing toegepast kunnen worden op Rijksweg 11-west?*
Het lijkt de heer Hobma wat onwaarschijnlijk dat het bedrijfsleven geïnteresseerd is, gezien het regionale karakter van de weg.
 - *Is er iets bekend over de verkeersstromen die kunnen optreden na de aanleg van de weg, en de ook omringende wegen met name de A4 en A44?*
In de rapporten van RWS zijn gegevens daarover te vinden.
 - *In hoeverre is rekening gehouden met de transformatie van Marinevliegveld Valkenburg tot een woningbouwlocatie?*
Al lange tijd speelt de eventuele bouw van Valkenburg. Nu Leiden zich sterk maakt voor bebouwing van Valkenburg wordt de druk op de weg groter. Alternatief is de Rijn-Gouwe light-rail verbinding. In het verleden is er echter geen rekening mee gehouden.
 - *Welke mensen zijn goede contactpersonen, zowel van overheden van elk niveau als van bedrijven, voor een interview?*
Achterin in het proefschrift staan nog enkele namen die van belang kunnen zijn.
 - *Wat zouden, naast de in uw boek genoemde actoren, nog meer betrokken actoren kunnen zijn?*
Private partijen, de Hollandse Werkgeversvereniging VNO-NCW.
 - *Waar is nog meer informatie vandaan te halen?*
RWS heeft misschien actuele info, bij de Directie Zuid-Holland Zuid. Tevens wordt verwezen naar de projectleider Rijksweg 11-west.

Actor: Ballast Nedam, ontwikkelingstak Ballast Nedam
Persoon: Dhr. Ir. Chris de Vet
Locactie: Ballast Nedam Utrecht, D-toren
Datum: woensdag 1 mei 2002
Tijd: 10.00-13.30 uur

- *Wil Ballast Nedam mee participeren in het proces voor de aanleg van Rijksweg 11-west?*

Deze vraag is niet aan de orde geweest. Het is ook niet echt van belang of ze mee willen participeren.

Wat wel van belang is, zijn de overwegingen om deel te nemen aan een PPS-constructie. Deze overwegingen kunnen onderverdeeld worden in drie categorieën.

- Omzet / winst maken
Ballast Nedam doet mee omdat ze verwachten hier een winst te behalen.
- Profilering / naamsbekendheid
Ballast Nedam kan via de PPS-opdracht haar naamsbekendheid vergoten.
- Marktpositie
Als grote aannemer kan Ballast Nedam makkelijker de uitvoering van een werk krijgen dan de kleinere spelers. Binnen een PPS-constructie wordt van de aannemer vaak meer gevraagd dan alleen de uitvoering van het werk. Vaak wil de opdrachtgever dat de private partij ook een aandeel draagt in het ontwerp en de financiering van het project. Een grote aannemer beschikt over een ruimer budget, ze beschikken over de juiste capaciteit mensen en materieel, ze hebben een grote naamsbekendheid en reputatie en vaak ook mensen die bij het ontwerp betrokken kunnen worden. Een kleinere aannemer kan hier niet tegenop. Vaak hebben ze niet zo'n grote financiële middelen. Ook hebben ze geen ontwerpafdeling. Bij een kleinere aannemer blijft het ontwerp meestal beperkt tot enkele werktekeningen van de uitvoering. Er kunnen geen planologische ontwerpen gemaakt worden, die vaak wel in de planvormingfase relevant zijn.

- *Wat zijn tot dus ver de ervaringen van Ballast Nedam met PPS?*

Ballast Nedam heeft diverse projecten via een publiekprivaat samenwerkingsverband uitgevoerd.

Zo zijn ze betrokken bij de A59, de N31 en een waterzuiveringsproject in de omgeving van Delft. Binnen Ballast Nedam International zijn er verschillende projecten in het buitenland middels een PPS gestart. In het buitenland ligt het vaak meer voor de hand een private partij bij een project te betrekken, aangezien hier de overheid (opdrachtgever) geen geld heeft om het project zelfstandig te financieren.

Vaak wordt er een consortium gevormd waarin de private partijen zijn vertegenwoordigd. Hierin zijn bijvoorbeeld de aannemer, de financier, etc vertegenwoordigd. In dit consortium kunnen de risico's gespreid worden.

Een groot probleem van PPS bij infrastructuur is de aanbesteding. Dit is proces dat erg lang duurt. Bij stedelijke ontwikkeling kan het zijn dat de gemeente de locatie gunt aan de ontwikkelaars. Lijninfrastructuur (weg, spoorweg) is niet locatiegebonden, maar loopt vaak door meerder gemeenten of provincies.

Bij infrastructuur moeten in verband met vergunningen de Tracéprocedure en de MER-procedure doorlopen worden. Dit betekent dat er eigenlijk al behoorlijk wat werk gedaan moet zijn. Er moet immers een ontwerp, voorontwerp +, klaar liggen. Dit ontwerp moet eerst helemaal aan de vergunningen voldoen en de procedurele weg doorlopen hebben, alvorens tot uitvoering te komen. Dit betekent dat wanneer er ergens tijdens de procedurele afhandeling een wijziging optreedt, dit ook weer gevolgen heeft voor de betrokken partijen. Het is moeilijk om van tevoren dan risico's en de financiële gevolgen aan te geven, aangezien het erg lang duurt en er nogal wat gewijzigd kan worden voordat het geheel vastgelegd is op papier.

- *Welke methode / werkwijze hanteert Ballast Nedam bij het uitvoeren van een publiekprivaat samenwerkingsverband?*

Ballast Nedam heeft niet echt een methode / werkwijze die gehanteerd wordt bij een publiekprivaat samenwerkingsverband.

Elk project is ook weer uniek en vraagt om een specifieke aanpak. Er wordt vaak gebruik gemaakt van gegevens uit het verleden, zoals reeds gerealiseerde projecten en opgedane ervaring.

Vaak bestaat het toch uit het inventariseren van het project, de achtergrond en beschikbare gegevens doornemen. Vervolgens moeten de risico's worden ingeschat van de taken die Ballast op zich zou kunnen nemen. Tenslotte wordt er gekeken hoe die risico's vertaald worden in kosten, welke opbrengsten er tegenover staan en wat het totale financiële plaatje is. Dit resultaat wordt gepresenteerd aan de opdrachtgever.

- *Waar zitten de eventuele bottlenecks of moeilijkheden bij een PPS? Wat zijn eventuele valkuilen? Waar lopen partijen tegenaan?*

Er zijn eigenlijk drie hoofdkenmerken te noemen waar vaak tegenaan wordt gelopen bij een PPS.

- **Wetgeving**

De Nederlandse wetgeving zit zo vol met regeltjes en wetten, die allemaal doorlopen moeten worden bij een infrastructureel werk, dat voor een behoorlijke vertraging kan zorgen.

Ten aanzien infrastructuur moet een Tracéprocedure en een MER-procedure doorlopen worden. Vaak moet er ook nog rekening gehouden worden met PKB-regels. Alles bij elkaar kunnen er jaren verstrijken voordat tot de uitvoering van een werk kan worden overgegaan.

- **Financiering**

Het is maar de vraag een project rendabel is voor een private partij.

- **Politiek / bestuurlijk**

Vaak worden projecten in de eerste fase op politiek niveau uitgepeeld. Dit kan echter zo lang duren dat het de haalbaarheid van projecten niet ten goede komt. Vaak zijn er meerdere overheden bij betrokken van verschillend schaalniveau en moeten de belangen wederzijds afgestemd worden. Dit kan nogal eens tot lange discussies leiden. Private partijen hebben nauwelijks zeggenschap over deze politieke agenda.

Ook heersen er nogal wat cultuurverschillen tussen de publieke en private partijen. Overheden zouden hun regierol wat meer moeten afstaan aan private partijen en private partijen zouden wat vaker die regierol moeten oppakken.

- *Welke risico's kunnen er optreden? Hoe groot zijn deze risico's?*

Er zijn een aantal risico's te onderscheiden.

- politieke risico's
Het kan voorkomen dat de politiek in het beginstadium besluit om toch te stoppen met project. Een ander voorbeeld van een politiek risico is bijvoorbeeld oorlog.
- project inhoudelijke risico's
Het kan zijn dat de projecten te lang gaan duren en de energie beter in andere projecten gestoken kan worden. Het rond krijgen van de vergunningen kan soms erg veel tijd kosten. Ook kan, gezien de Europese aanbestedingsregels, het voorkomen dat een project gegund wordt aan een andere partij. Dit maakt het voor partijen niet interessant om al na te denken over oplossingen. Je doet dan werk voor een ander, dat je liever zelf zou willen doen. Een rekenvergoeding zou een oplossing kunnen zijn voor dit probleem.
- technische risico's
Deze kunnen per project verschillen en hebben betrekking op bijvoorbeeld de grondgesteldheid etc.

- *Is er sprake van overdraagbaarheid van risico's naar de private sector?*

Ja, dat is zeker mogelijk. Het gaat hierbij meestal om twee soorten risico's.

De financiële risico's. Deze kunnen gedeeld worden met private partijen.

De ontwerprisico's. Dit komt er in de praktijk op neer dat de aannemer niet alleen verantwoordelijk is voor de uitvoering maar ook voor het ontwerp (Design en Construct). Hiermee wordt de kans op meerwerk verkleind.

- *Hoe komt men tot een verdeling van risico's taken en verantwoordelijkheden?*

Is niet van tevoren vast te stellen. Het is een kwestie van onderhandelen.

Vaak wordt op basis globale eisen een partner gezocht. Deze partner is vaak gekozen op basis van traditie en vertrouwen.

- *Wat zijn de voordelen voor zowel de publieke als de private partijen?*

Voordelen voor private partijen (reeds eerder genoemd):

- Omzet / winst
- Naamsbekendheid / profilering
- Marktpositie

Voordelen voor publieke partijen:

- sneller

Private partijen kunnen het initiatief nemen, ze kunnen voorfinancieren en zijn over het algemeen wat sneller in hun besluitvorming. Dit kan er toe leiden dat een samenwerking tot een sneller eindresultaat leidt. Ook het feit dat ontwerp en uitvoering aan elkaar gerelateerd zijn, kan tot een sneller eindresultaat leiden.

- goedkoper

Wanneer een werk uitgevoerd wordt in samenwerking met private partijen kan dat de publieke partijen een hoop geld schelen, dan wanneer ze zelf verantwoordelijk zijn voor de financiering. Vaak hebben ze dan ook niet de middelen om het project van de grond te krijgen.

Wel moet gezegd worden, dat wanneer een publiek partij genoeg geld heeft om een project te financieren, ze liever via het traditionele model werkt, dan via een

publiekprivate samenwerking. Dit vanwege het feit dat ze bij een traditioneel model meer invloed kan uitoefenen op het geheel.

- *Is er uitzicht op meerwaarde en efficiencywinst als het project in samenwerking met (andere) private partijen wordt uitgevoerd?*

Er is kans op meerwaarde, namelijk vanwege drie redenen. In de eerste plaats kunnen projecten sneller afgerond worden. In de tweede plaats is er vaak eerder geld beschikbaar in verhouding tot traditionele projecten. Ten derde kan de bijdrage van private partijen leiden tot slimmere ideeën.

- *Is tolheffing wenselijk bij Rijksweg 11-west?*

De heer De Vet acht de kans op tolheffing niet wenselijk voor Rijksweg 11-west. Bij tolheffing kiezen mensen toch vaak voor een andere route wanneer die voorhanden is, zelfs als ze daarvoor in de file moeten staan.

Er moet dus op een andere manier getracht worden om opbrengsten te realiseren rondom de infrastructuur. Gebiedsontwikkeling ligt hierbij het meest voor de hand. Een andere mogelijkheid is om de onderhoudskosten op een slimme manier te integreren. Bij een traditioneel bestek is Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor het onderhoud aan wegen. Wanneer echter een bij een PPS ook het onderhoud betrokken kan worden, kan dit uiteindelijk tot een beter financieel plaatje leiden. Wanneer de aannemer ook verantwoordelijk is voor het onderhoud, kunnen de kosten uitgesmeerd worden over een groter geheel. Het gaat dan niet alleen over de kosten van het onderhoud alleen, maar er wordt dan meer gesproken over life-cycle-costs van de infrastructuur waarvoor de aannemer verantwoordelijk is.

Actor: Ballast Nedam Infra, ontwikkelingstak Ballast Nedam
Persoon: Dhr. Sjoerd de Jong
Locatie: Ballast Nedam Utrecht, B-toren
Datum: donderdag 16 mei 2002
Tijd: 14.00-16.00 uur

- *Waarom zijn publiekprivate samenwerkingsvormen in Nederland nooit echt goed van de grond gekomen? Wat zijn daar de oorzaken van? Waar zitten de bottlenecks?*

Volgens de heer De Jong heeft dat te maken met de manier waarop de collectieve goederen worden verdeeld. Er is binnen de publieke sector sprake van verkokering. Overschotten uit bepaalde potjes mogen niet zomaar ingezet worden om tekorten uit andere potjes te dichten.

Een tweede aspect is het feit dat het vaak niet alleen om de infrastructuur gaat maar ook om alle functies rondom die infrastructuur. Dit leidt vaak tot een ander plaatje aangezien er nu ook rekening gehouden moet worden met zaken als geluid, milieu etc. Dit kost extra geld.

- *Welke risico's treden vaak op bij een PPS bij infrastructuur?*

Vaak hebben de projecten een lange contractduur, dat brengt de nodige risico's met zich mee. Het is vaak niet te voorspellen hoe de rentevoet verandert binnen deze duur. Dit risico kan beheerst worden, maar dat heeft zijn prijs.

Wanneer men het heeft over DBM-contracten, dan is een moeilijk punt het vaststellen van datgene wat behoort tot het onderhoud en datgene wat hoort tot het beheer. Als er namelijk iets gebeurt op de weg (bv. tankwagen ontploft), moet er toch iemand hier de risico's van dragen.

De risico's die optreden in de ontwerp- en bouwfase zijn vaak goed te beheersen. Wanneer men het heeft over tolcontracten, treden bovengenoemde verschijnselen ook nog eens op. Daar komt nog bij dat de wegintensiteit een rol speelt. Als er bijvoorbeeld minder auto's gebruik maken van de verbinding, moeten deze weggevalen opbrengsten toch gecompenseerd worden. Ook kunnen er normveranderingen optreden, zoals bv. een daling van de maximaal toegelaten geluidsbelasting op een weg. Dit risico kan optreden na enkele jaren doordat er rondom de weg gebouwd wordt.

- *Hoe komt men tot een verdeling van taken en verantwoordelijkheden?*
Diegene die ze het best kan uitvoeren, moet ze uitvoeren.

- *Kan / wil de overheid in de toekomst wetgevende bevoegdheid inleveren ten gunste van een lagere financiële participatie van diezelfde overheid?*

Dat zal wel moeten. Nieuwe contracten kunnen niet via de klassieke weg uitgewerkt worden. Dit leidt tot chaos aldus de heer De Jong.

- *Zou een provinciale weg niet minder snel te realiseren zijn dan een rijksweg?*
Dat klopt. Vaak is de besluitvorming op Rijksniveau zo complex, wat vaak tot langdurige processen leidt.

Het geheel kan versneld worden door in het voortraject meer zaken door een private partij te laten uitvoeren. De MER-procedure, verkenningsstudies, grondaankopen en vergunningen kunnen als ze geregeld worden door een private partij sneller afgerond worden dan wanneer ze gedaan worden door allerlei verschillende publieke partijen. Dit komt omdat publieke partijen vaak geen

harde conclusies trekken, maar altijd opties open houden voor vervolgstudies etc. Geen van de partijen is ook tijdverantwoordelijk, wat de besluitvorming zo lang maakt.

Het besluit rondom een MER-procedure blijft uiteraard wel in handen van een publieke partij.

- *Wat voor tools zijn er voorhanden om geld te genereren rondom infrastructuur?*

Er moet geprobeerd worden om de maatschappelijke voordelen van infrastructuur te monetariseren. Als dit gelukt is, moeten deze voordelen ook terug kunnen vloeien naar het project om een deel van die investeringskosten te dekken. Het lukt in Nederland maar niet om dit voor elkaar te krijgen. Vaak worden de voordelen door de betreffende overheid in eigen zak gestoken.

PPS projecten op Rijksniveau zijn vaak moeilijker voor elkaar te krijgen dan projecten op gemeentelijk of provinciaal niveau. Op Rijksniveau gaat het om een collectief goed, waarvan het nut niet individueel is toe te rekenen. Op gemeentelijk niveau gaat dit makkelijker. Zo zal een weg op een bedrijfsterrein zorgen voor een goede bereikbaarheid van dit bedrijf. Dit kleine stukje weg kan dan voor rekening voor dat bedrijf komen.

Wat nodig is, is een toenemende integraliteit in projecten, zowel in verticale zin als in horizontale zin.

In verticale zin betekent dit, dat bijvoorbeeld ontwerp, uitvoering en onderhoud in een contract wordt aangeboden. Op deze manier wordt er anders tegen een weg aangekeken. Er wordt gesproken over life-cycle-costs. Door nu meer te investeren in het ontwerp en uitvoering van de weg, kan op de lange termijn minder onderhoud noodzakelijk zijn. Traditioneel werd vaak de goedkoopste weg aangelegd, en was het degene die verantwoordelijk was voor het onderhoud van de weg een hoop geld kwijt aan onderhoudskosten.

Ten aanzien van de MER-procedure, vergunningen en grondaankopen moet ook een integralere aanpak ontstaan. Dit kan sneller wanneer het in een mantelpakket wordt uitbesteed tegen een bepaalde tijdsduur.

Ook in horizontale zin moet er meer integraliteit ontstaan. Er moet niet puur naar de infrastructuur gekeken worden, maar ook na de gebiedsontwikkeling er omheen. Op deze manier kunnen achteraf vaak hoge kosten bespaard worden. Zo kan er bijvoorbeeld rekening gehouden worden met de inpassing in plaats van later veel geld uitgeven aan bescherming etc.

B6 Resultaten van de Marktplan Adviesgroep

Hieronder volgen de belangrijkste conclusies die door de Marktplan adviesgroep zijn uitgevoerd onder de belangrijkste transportgevoelige bedrijven uit de Duin- en Bollenstreek. Naast de interviews zoals gerapporteerd in bijlage 4, levert ook dit onderzoek een bijdrage aan de inzichten die er bestaan met betrekking tot het aanleggen van een nieuwe verbinding.

In totaal zijn 48 vooraf geselecteerde bedrijven benaderd. Tevens is het totale veilingcomplex van Bloemveiling Flora benaderd. Het onderzoek heeft uitsluitend betrekking op goederentransport. In totaal hebben 19 bedrijven, waarvan 17 uit de Duin- en Bollenstreek en 2 uit de gemeente Zoeterwoude respectievelijk de gemeente Alphen aan den Rijn, en het veilingcomplex Flora aan het onderzoek deelgenomen.

Vrachtwagen- en bestelwagenbewegingen

Uit het opgegeven aantal vracht- en bestelwagenbewegingen blijkt dat de responderende bedrijven tezamen respectievelijk ruim 4400 wagenbewegingen per week verwerken voor de aanvoer van goederen en bijna 4700 wagenbewegingen per week voor de afvoer van goederen.

Circa 28 % (inclusief Flora) en 42 % (exclusief Flora) van de totale aanvoer komt uit oostwaartse richting. Circa 33 % (inclusief Flora) en 46 % (exclusief Flora) van de afvoer is oostwaarts gericht. De druk op de passage door de gemeente Leiden is aanzienlijk. Bijna 1700 vracht- en of bestelwagenbewegingen per week.

Beoordeling kwaliteit oost-westverbinding

De oost-westverbinding (achterlandverbinding) van de Duin- en Bollenstreek wordt door de responderende bedrijven als (volstrekt) ontoereikend beoordeeld. De ontsluiting in noordwaartse en zuidwaartse richting wordt in het algemeen als voldoende gekwalificeerd.

Winstpunten van Rijksweg 11-west

Vrijwel unaniem noemen de responderende bedrijven als winstpunten van de aanleg van Rijksweg 11-west:

- tijdwinst door snellere verbinding / minder omrijden
- ontlasting huidige route / meer uitwijkmogelijkheden
- besparing op woon-werk verkeer / verbetering regionale ontsluiting
- routes via Utrechtse baan, Rijksweg 11 west en door Leiden niet meer noodzakelijk
- milieubesparing door minder brandstofgebruik en minder uitlaatgassen

Gebruik van Rijksweg 11-west

In onderstaande tabel is het verwachte gebruik van de wegvakken Rijksweg 11-west en van de totale Rijksweg 11 route (A44-Bodegraven) weergegeven, uitgedrukt in marktaandeel van de totale aan- en afvoerstromen van de responderende bedrijven.

Tabel B6.1: verwacht gebruik van Rijksweg 11 als percentage van de totale transportstroom

	Aandeel aanvoer van aanvoerroutes	Aandeel afvoer van afvoerroutes
Rijksweg 11 oost en west	34%	31%
Rijksweg 11 west	40%	43%

Het wegvak Rijksweg 11-west zal per saldo de belangrijkste ontsluitingsroute voor het goederentransport van en naar de Duin- en Bollenstreek zijn.

Kostenbesparing

Op basis van de opgegeven bedrijfskosten voor het totale goederentransport door elf bedrijven, is berekend tot welke kostenbesparing Rijksweg 11-west kan leiden. Het besparingspercentage bedraagt 1,5 %. Omgerekend komt dit neer op € 200 000 (uitgaande van een gemiddelde kilometerprijs van € 1.60) op een totale transportsom van € 15 miljoen per jaar. De totale geraamde kostenbesparing voor het veilingcomplex Flora bedraagt nog eens € 200 000 per jaar.

Tijdwinst

Het gewogen gemiddelde aan tijdwinst per rit door gebruik te maken van Rijksweg 11-west is volgens de verwachting van de bedrijven te berekenen op ca. 10 minuten.

B7 Uitgewerkte kosten en opbrengsten

In deze bijlage wordt de opbouw van de kosten en opbrengsten toegelicht, zoals aangegeven in hoofdstuk 7.

Voor woningen, bedrijven, kantoren en infrastructuur is aangegeven hoe kosten en opbrengsten tot stand gekomen zijn. Vervolgens zijn deze kosten en opbrengsten in de tijd uitgezet. Hierbij is sprake van een rente van 6 % en een inflatie van 3,5 %. Daarnaast bedraagt de procentuele stijging van de bouwkosten 2,5 %.

De afzet van woningen, bedrijven en kantoren is bepaald aan de hand van marktgegevens. Deze afzet vindt plaats vanaf 2007. De jaren 2003-2006 zijn nodig voor het verkrijgen van de benodigde vergunningen.

De bedragen zijn vervolgens contant gemaakt naar 2020. Dit is het laatste jaar waarop afzet plaatsvindt van BVO bedrijven.

Per gemeente is aangegeven wat de kosten zijn voor het bouw- en woonrijp maken van de grond voor woningen, bedrijven en kantoren. Ook de opbrengsten uit de verkoop van gronden aan projectontwikkelaars staan weergegeven.

Voor de projectontwikkelaars zijn ook de kosten en opbrengsten vermeld. De kosten zijn de grondkosten, die de ontwikkelaar aan de betreffende gemeente verschuldigd is. De opbrengsten bestaan uit de ontwikkeling van woningen, kantoren en bedrijven.

Woningen

- bruto gebiedsoppervlakte uit interviews en bronnen
- aantal woningen per Ha. op basis van gemiddelden en ligging
- totaal woningen = aantal woningen per Ha. * aantal Ha.
- bruto perceelsoppervlakte = 1 Ha. / aantal woningen per Ha.
- netto kaveloppervlakte = bruto perceelsoppervlakte * percentage uitgeefbaar
- grondprijs op basis van actuele gegevens
- inhoud woning op basis van type woning in bepaalde omgeving
- volume kosten per woning op basis van actuele gegevens
- bouwkosten per woning = inhoud woning * volume kosten per woning
- grondkosten per woning = netto kaveloppervlak * grondprijs
- winst / risico ontwikkelaar per woning = 10 % van de bouwkosten
- bijdrage infra per woning = percentage voor infra per woning * bouwkosten per woning

Tabel B7.1: Opbouw kosten woningen

Woningen	<i>Voorschoten</i>	<i>Valkenburg</i>	<i>Oegstgeest</i>	<i>Totaal</i>
Bruto gebiedsoppervlakte (Ha.)	15,0	100,0	12,0	127
Uitgeefbaar (Ha.) 65%	9,8	65,0	7,8	83
Verharding (Ha.) 20%	3,0	20,0	2,4	25
Groen (Ha.) 15%	2,3	15,0	1,8	19
Aantal woningen per Ha.	25	40	40	
Totaal aantal woningen	375	4.000	480	4.855
Bruto perceeloppervlakte per woning (m2)	400	250	250	
Netto kaveloppervlakte per woning (m2)	260	163	163	
Grondprijs (euro/m2)	400	300	300	
Inhoud woning (m3)	600	350	400	
Volume kosten per woning (euro/m3)	250	250	250	
Bouwkosten per woning (euro)	150.000	87.500	100.000	
Grondkosten per woning (euro)	104.000	48.750	48.750	
Winst / risico ontwikkelaar per woning (%)	10,00%	10,00%	10,00%	
Winst / risico ontwikkelaar per woning	15.000	8.750	10.000	
Percentage voor infra per woning	5,00%	5,00%	5,00%	
Bijdrage infra per woning	7.500	4.375	5.000	22.712.500
Subtotaal per woning (euro)	276.500	149.375	163.750	
B.T.W. (19%)	52.535	28.381	31.113	
V.O.N.-prijs per woning (euro)	329.035	177.756	194.863	

Bedrijven

- perceel uit interviews en bronnen
- aantal bouwlagen 2, onder magazijn en erboven kantoorruimte
- $BVO = \text{oppervlak bebouwd} * \text{aantal bouwlagen} * 10\ 000$
- $VVO = 0,9 * BVO$
- aanneemsom bebouwing en infra op basis van actuele gegevens
- huurniveau op basis van actuele gegevens
- volume kosten per woning op basis van actuele gegevens
- totale kosten exclusief BTW = $BVO * \text{investeringskosten}$
- bijdrage infra per m2 VVO = $\text{percentage voor infra} * \text{huurniveau per m2 VVO}$

Tabel B7.2: Opbouw kosten bedrijven

Bedrijven		<i>Leiden</i>	<i>Noordwijk</i>	<i>Noordwijk</i>	<i>Valkenburg</i>	<i>Totaal</i>
<i>Algemeen</i>	Perceel (Ha)	40	12	6	50	107
	Oppervlak bebouwd (67%)	27	8	4	34	72
	FSI (Floor Space Index)	1	1	1	1	
	Aantal bouwlagen	2	2	2	2	
	BVO (m2)	536.000	154.100	73.700	670.000	1.433.800
	VVO (m2)	482.400	138.690	66.330	603.000	1.290.420
<i>Kosten</i>	Aanneemsom bebouwing en infra (euro)	600	600	600	600	
	Algemene kosten ontwikkelaar (8%)	8,00%	8,00%	8,00%	8,00%	
	Winst / risico ontwikkelaar (8%)	8,00%	8,00%	8,00%	8,00%	
	Investeringskosten per m2 BVO (excl. B.T.W.)	720	711	711	711	
	Totaal exclusief B.T.W. (euro)	385.920.000	109.565.100	52.400.700	476.370.000	
<i>Opbrengsten</i>	Huurniveau (euro / m2 VVO)	80	70	70	70	
	Percentage voor infra	5,00%	5,00%	5,00%	5,00%	
	Bijdrage infra (euro / m2)	4	4	4	4	
	BAR (%)	8,00%	8,00%	8,00%	8,00%	
	Opbrengst (euro / m2 VVO)	1.000	875	875	875	
	Opbrengst (euro / m2 BVO)	900	788	788	788	
	Opbrengst (euro)	482.400.000	121.353.750	58.038.750	527.625.000	
<i>Residuele grondwaarde</i>	Totaal exclusief B.T.W. (euro)	96.480.000	11.788.650	5.638.050	51.255.000	
	Per m2 BVO exclusief B.T.W. (euro)	180	77	77	77	
	Per m2 kavel exclusief B.T.W. (euro / m2)	241	103	103	103	

Kantoren

- perceel uit interviews en bronnen
- $BVO = \text{oppervlak bebouwd} * \text{aantal bouwlagen} * 10\ 000$
- $VVO = 0,85 * BVO$
- aanneemsom bebouwing en infra op basis van actuele gegevens
- huurniveau op basis van actuele gegevens
- volume kosten per woning op basis van actuele gegevens
- totale kosten exclusief BTW = $BVO * \text{investeringskosten}$
- bijdrage infra per m² VVO = $\text{percentage voor infra} * \text{huurniveau per m}^2 \text{ VVO}$

Tabel B7.3: Opbouw kosten kantoren

Kantoren		<i>Leiden</i>	<i>Oegstgeest</i>	<i>Totaal</i>
<i>Algemeen</i>	Perceel (Ha)	12	10	22
	Oppervlak bebouwd (67%)	8	7	15
	FSI (Floor Space Index)	1	2	
	Aantal bouwlagen	1	2	
	BVO (m2)	81.000	150.000	231.000
	VVO (m2)	68.850	127.500	196.350
<i>Kosten</i>	Aanneemsom bebouwing en infra (euro)	1.200	1.200	
	Algemene kosten ontwikkelaar (8%)	8,00%	8,00%	
	Winst / risico ontwikkelaar (8%)	8,00%	8,00%	
	Investeringskosten per m2 BVO (excl. B.T.W.)	1.427	1.427	
	Totaal exclusief B.T.W. (euro)	115.612.138	214.096.552	
<i>Opbrengsten</i>	Huurniveau (euro / m2 VVO)	140	140	
	Percentage voor infra	5,00%	5,00%	
	Bijdrage infra (euro / m2)	7,0	7,0	
	BAR (%)	7,25%	7,25%	
	Opbrengst (euro / m2 VVO)	1.931	1.931	
	Opbrengst (euro / m2 BVO)	1.641	1.641	
	Opbrengst (euro)	132.951.724	246.206.897	
<i>Residuele grondwaarde</i>	Totaal exclusief B.T.W. (euro)	17.339.586	32.110.345	
	Per m2 BVO exclusief B.T.W. (euro)	214	214	
	Per m2 kavel exclusief B.T.W. (euro / m2)	144	321	

Infrastructuur

- *directe kosten*
voorbereidende werkzaamheden
grondwerk
leidingen
verhardingen
geleiderail
kunstwerken
geluidwerende voorzieningen
- *indirecte kosten*
Vorbereiding Administratie en Toezicht (VAT)
winst en risico aannemer
- *directe uitvoeringskosten*
ambtelijke begeleiding uitvoering, directie en toezicht
- *bijkomende kosten*
onderzoekskosten
verwijderen / omleggen kabels en leidingen
- *onvoorzien*
grondsanering bij sterk vervuilde grond
archeologische vondsten
niet voorziene groencompensatie
opruimen explosieven

Tabel B7.4: Opbouw kosten infrastructuur

Infrastructuur		<i>A4 - A44 verbinding</i>	
<i>Directe kosten (1)</i>	Asfalt	A4 - Voorschoterweg	6.000.000
		Voorschoterweg - Spoorlijn	50.000.000
		Spoorlijn - A44	6.000.000
	Aansluitingen / kunstwerken	Aansluiting A4	8.000.000
		Aansluiting A44	8.000.000
		Aansluiting Stevenshofjespolder	2.000.000
		Aansluiting Voorschoterweg	10.000.000
	Kunstwerken	Aquaduct (Vliet)	23.000.000
		Tunnel (spoorlijn)	12.000.000
Totaal directe kosten			125.000.000
<i>Indirecte kosten (2)</i>	Percentage van directe kosten	15,00%	18.750.000
<i>Directe uitvoeringskosten (3)</i>	Percentage van directe kosten	15,00%	18.750.000
<i>Bijkomende kosten (4)</i>	Percentage van directe kosten	5,00%	6.250.000
		Subtotaal (1) t/m (4)	168.750.000
<i>Diversen (5)</i>	Percentage van subtotaal 1 t/m 4	5,00%	8.437.500
<i>Onvoorzien (6)</i>	Percentage van subtotaal 1 t/m 4	15,00%	25.312.500
		Subtotaal (1) t/m (6)	202.500.000
<i>B.T.W.</i>	Percentage van subtotaal 1 t/m 6	19,00%	38.475.000
Totaal infrastructuur			240.975.000

Tabel B7.5: Afzet over de jaren

Index			2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Rente			6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%
Inflatie			3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%
Stijging bouwkosten (%)			2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%
Jaarlijkse stijging										
Rente			6,00%	6,36%	6,74%	7,15%	7,57%	8,03%	8,51%	9,02%
Inflatie			3,50%	3,62%	3,75%	3,88%	4,02%	4,16%	4,30%	4,45%
Stijging bouwkosten			2,50%	2,56%	2,63%	2,69%	2,76%	2,83%	2,90%	2,97%
Planning	2007									
Eindwaarde	2020									
Beginwaarde	2003									
Afzet		Locatie	Aantal	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Woningen	Voorschoten		375					150	150	75
		Valkenburg	4.000					400	400	400
		Oegstgeest	480					150	150	150
	Bedrijven	Leiden	536.000					40.000	40.000	40.000
		Noordwijk	154.100					20.000	20.000	20.000
		Noordwijk	73.700					15.000	15.000	15.000
	Kantoren	Valkenburg	670.000					50.000	50.000	50.000
		Leiden	81.000					15.000	15.000	15.000
		Oegstgeest	150.000					15.000	15.000	15.000
	Duur		Woningen	Bedrijven	Kantoren	Infrastructuur				
Jaar 1	10%	10%	10%	10%						
Jaar 2	20%	15%	20%	10%						
Jaar 3	30%	75%	30%	20%						
Jaar 4	40%		40%	20%						
Jaar 5				20%						
Jaar 6				20%						
Kosten		Locatie	Investeringskosten	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Woningen	Voorschoten		278.500	0	4.147.500	12.442.500	22.811.250	33.180.000	22.811.250	8.295.000
	Valkenburg		149.375	0	5.975.000	17.925.000	35.850.000	59.750.000	59.750.000	59.750.000
	Oegstgeest		163.750	0	2.456.250	7.368.750	14.737.500	22.597.500	18.176.250	11.298.750
Bedrijven	Leiden		720	0	0	2.880.000	7.200.000	28.800.000	28.800.000	28.800.000
	Noordwijk		711	0	0	1.422.000	3.555.000	14.220.000	14.220.000	14.220.000
	Noordwijk		711	0	0	1.066.500	2.666.250	10.665.000	10.665.000	10.572.570
Kantoren	Valkenburg		711	0	0	3.555.000	8.887.500	35.550.000	35.550.000	35.550.000
	Leiden		1.427	0	2.140.966	6.422.897	12.845.793	21.409.655	21.409.655	20.125.076
	Oegstgeest		1.427	0	2.140.966	6.422.897	12.845.793	21.409.655	21.409.655	21.409.655
Infrastructuur	A4-A44						20.250.000	20.250.000	40.500.000	
Opbrengsten		Locatie	Opbrengsten	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Woningen	Voorschoten		329.035	0	0	0	0	49.355.250	49.355.250	24.677.625
	Valkenburg		177.756	0	0	0	0	71.102.500	71.102.500	71.102.500
	Oegstgeest		194.863	0	0	0	0	29.229.375	29.229.375	29.229.375
Bedrijven	Leiden		1.000	0	0	0	0	36.000.000	36.000.000	36.000.000
	Noordwijk		875	0	0	0	0	15.750.000	15.750.000	15.750.000
	Noordwijk		875	0	0	0	0	11.812.500	11.812.500	11.812.500
Kantoren	Valkenburg		875	0	0	0	0	39.375.000	39.375.000	39.375.000
	Leiden		1.931	0	0	0	0	24.620.690	24.620.690	24.620.690
	Oegstgeest		1.931	0	0	0	0	24.620.690	24.620.690	24.620.690
Tot	A4-A44		1.294.500							

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%
3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%
2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%
9,56%	10,14%	10,75%	11,39%	12,07%	12,80%	13,57%	14,38%	15,24%	16,16%	17,13%
4,61%	4,77%	4,94%	5,11%	5,29%	5,47%	5,67%	5,86%	6,07%	6,28%	6,50%
3,05%	3,12%	3,20%	3,28%	3,36%	3,45%	3,53%	3,62%	3,71%	3,80%	3,90%
2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
400	400	400	400	400	400	400				
30										
40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	16.000
20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	14.100					
15.000	13.700									
50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	20.000
15.000	15.000	6.000								
15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000				
2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
59.750.000	59.750.000	59.750.000	59.750.000	53.775.000	41.825.000	23.900.000	0	0	0	0
1.965.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
28.800.000	28.800.000	28.800.000	28.800.000	28.800.000	28.800.000	28.800.000	28.800.000	27.072.000	23.328.000	5.640.000
14.220.000	14.220.000	13.800.510	12.168.765	7.518.625	0	0	0	0	0	0
9.459.855	7.305.525	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35.550.000	35.550.000	35.550.000	35.550.000	35.550.000	35.550.000	35.550.000	35.550.000	33.417.000	28.795.500	10.665.000
16.899.531	11.133.021	3.425.545	0	0	0	0	0	0	0	0
21.409.655	21.409.655	21.409.655	21.409.655	19.268.690	14.986.759	8.583.862	0	0	0	0
40.500.000	40.500.000	40.500.000								
2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
71.102.500	71.102.500	71.102.500	71.102.500	71.102.500	71.102.500	71.102.500	0	0	0	0
5.845.875	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	14.400.000
15.750.000	15.750.000	15.750.000	15.750.000	11.103.750	0	0	0	0	0	0
11.812.500	10.788.750	0	0	0	0	0	0	0	0	0
39.375.000	39.375.000	39.375.000	39.375.000	39.375.000	39.375.000	39.375.000	39.375.000	39.375.000	39.375.000	15.750.000
24.620.690	24.620.690	9.848.276	0	0	0	0	0	0	0	0
24.620.690	24.620.690	24.620.690	24.620.690	24.620.690	24.620.690	24.620.690	0	0	0	0
			1.294.500	1.294.500	1.294.500	1.294.500	1.294.500	1.294.500	1.294.500	1.294.500

Tabel B7.6: Eindwaardeberekening

Index			2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Rente			6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%
Inflatie			3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%
Stijging bouwkosten (%)			2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%
Jaarlijkse stijging									
Rente			6,00%	6,36%	6,74%	7,15%	7,57%	8,03%	8,51%
Inflatie			3,50%	3,62%	3,75%	3,88%	4,02%	4,16%	4,30%
Stijging bouwkosten			2,50%	2,56%	2,63%	2,69%	2,76%	2,83%	2,90%
Planning		2007							
Eindwaarde		2020							
Beginwaarde		2003							
Kosten		Locatie	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
			0	10.253.356	31.564.793	59.266.167	88.092.484	61.723.714	22.805.183
			0	14.771.261	45.473.075	93.145.434	158.535.501	161.674.257	164.268.795
			0	6.072.286	18.693.430	38.290.958	59.996.079	49.182.121	31.063.298
			0	0	7.306.134	18.707.033	76.463.639	77.928.345	79.178.934
			0	0	3.607.404	9.236.597	37.753.922	38.477.120	39.094.599
			0	0	2.705.553	6.927.448	28.315.441	28.857.840	29.068.534
			0	0	9.018.509	23.091.493	94.384.804	96.192.801	97.736.497
			0	5.292.847	16.293.839	33.375.927	56.842.366	57.931.215	58.329.238
			0	5.292.847	16.293.839	33.375.927	56.842.366	57.931.215	58.660.891
			0	0	0	0	53.783.496	54.793.368	111.345.375
Opbrengsten		Locatie	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	Infrastructuur	A4-A44	0	0	0	0	127.518.652	129.874.155	65.933.842
			0	0	0	0	183.706.798	187.100.199	189.972.131
			0	0	0	0	75.519.636	76.914.621	78.095.238
	Bedrijven	Leiden	0	0	0	0	93.012.830	94.730.847	96.185.039
			0	0	0	0	40.893.113	41.444.789	42.080.954
			0	0	0	0	30.519.835	31.083.592	31.560.716
			0	0	0	0	101.732.783	103.611.973	105.202.386
	Kantoren	Leiden	0	0	0	0	63.612.223	64.787.257	65.781.722
			0	0	0	0	63.612.223	64.787.257	65.781.722
			0	0	0	0	0	0	0
Totaal (O-K)			0	-41.682.557	-150.956.767	-315.418.983	68.837.991	109.642.784	51.844.104
Kosten		Totale kosten	0	41.682.557	150.956.767	315.418.983	711.090.100	684.691.996	688.749.645
Opbrengsten		Totale opbrengsten	0	0	0	0	779.828.091	794.334.789	740.593.749
		Eindwaarde	275.033.701						
		Planningwaarde	96.757.723						
Omrakeningsfactor 2020-2003)		2,852538975							
Kosten infrastructuur		A4-A44	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
			0	0	0	0	53.783.496	54.793.368	111.345.375
Bijdrage gebiedsontwikkeling			2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
	Woningen	Voorachoten	0	0	0	0	2.906.551	2.960.342	1.502.891
			0	0	0	0	4.521.457	4.604.977	4.675.662
			0	0	0	0	1.937.767	1.973.561	2.003.855
21.221.679	Subtotaal woningen	Ceegsteest	0	0	0	0	9.365.675	9.538.880	8.182.408
	Bedrijven	Leiden	0	0	0	0	372.051	378.924	384.740
			0	0	0	0	162.772	165.779	168.324
			0	0	0	0	122.079	124.334	126.243
			0	0	0	0	406.931	414.448	420.810
4.370.547	Subtotaal bedrijven	Valkenburg	0	0	0	0	1.063.834	1.083.485	1.100.116
	Kantoren	Leiden	0	0	0	0	230.594	234.854	238.459
			0	0	0	0	230.594	234.854	238.459
			0	0	0	0	481.169	489.708	476.917
1.288.322	Subtotaal kantoren	Ceegsteest	0	0	0	0	10.890.888	11.092.073	9.759.442
			0	0	0	0	0	0	0
			0	0	0	0	0	0	0
Bijdrage tot		A4-A44	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
			0	0	0	0	0	0	0
Subsidies			0	0	0	0	42.872.598	43.701.295	101.585.934

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%
	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%
	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%
	9,02%	9,56%	10,14%	10,75%	11,39%	12,07%	12,80%	13,57%	14,38%	15,24%	16,16%
	4,45%	4,61%	4,77%	4,94%	5,11%	5,29%	5,47%	5,67%	5,86%	6,07%	6,28%
	2,97%	3,05%	3,12%	3,20%	3,28%	3,36%	3,45%	3,53%	3,62%	3,71%	3,80%
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	166.322.526	167.733.913	168.396.995	168.214.719	150.374.809	115.441.424	64.656.866	0	0	0	0
	5.469.854	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	90.168.849	80.849.150	81.169.725	81.080.902	80.535.463	79.491.047	77.912.901	75.776.854	68.688.020	58.542.360	19.800.247
	39.583.369	39.819.266	38.695.264	34.258.835	21.025.418	0	0	0	0	0	0
	26.332.836	20.508.524	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	98.968.423	99.798.169	100.193.879	100.084.239	99.410.962	98.121.761	96.173.737	93.537.055	84.796.774	69.794.475	24.440.969
	46.485.493	31.253.307	9.654.632	0	0	0	0	0	0	0	0
	59.596.785	60.102.514	90.340.827	60.274.797	53.882.390	41.365.039	23.167.594	0	0	0	0
	112.737.444	113.694.117	114.144.925	0	0	0	0	0	0	0	0
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	192.211.819	193.703.144	194.327.591	193.966.126	192.514.037	189.966.692	185.946.021	0	0	0	0
	15.903.189	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	97.319.018	98.074.093	98.390.257	98.208.256	97.472.034	96.131.649	94.146.574	91.489.269	88.148.808	84.134.262	31.791.064
	42.577.071	42.907.416	43.045.738	42.966.112	30.064.031	0	0	0	0	0	0
	31.932.803	29.391.580	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	106.442.676	107.268.539	107.614.344	107.415.280	106.610.039	105.143.991	102.972.815	100.066.388	96.412.758	92.021.871	34.771.477
	66.557.260	67.073.661	26.915.955	0	0	0	0	0	0	0	0
	66.557.260	67.073.661	67.289.869	67.165.417	66.661.909	65.745.208	64.367.599	0	0	0	0
	0	0	0	3.531.405	3.504.932	3.456.734	3.365.354	3.269.802	3.169.684	3.025.329	2.857.884
	-16.254.484	-8.368.866	-35.214.374	69.341.103	91.597.938	125.924.993	188.926.945	25.531.550	34.256.457	52.844.648	25.179.249
	635.655.580	613.658.961	572.798.147	443.913.492	405.229.042	334.419.270	281.911.417	169.313.909	153.474.794	126.336.835	44.241.176
	619.401.096	605.492.095	537.583.773	513.254.596	496.826.980	460.344.263	450.638.362	104.845.459	197.731.250	179.181.482	69.420.425
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	112.737.444	113.694.117	114.144.925	0	0	0	0	0	0	0	0
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	4.730.796	4.767.491	4.782.860	4.774.012	4.738.224	4.673.066	4.576.570	0	0	0	0
	405.495	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	5.136.292	4.767.491	4.782.860	4.774.012	4.738.224	4.673.066	4.576.570	0	0	0	0
	389.275	392.296	393.561	392.633	389.868	384.527	376.586	365.957	352.595	336.537	127.164
	170.308	171.630	172.193	171.964	120.256	0	0	0	0	0	0
	127.731	117.566	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	425.771	429.074	430.457	429.661	426.440	420.576	411.891	400.295	385.651	368.087	139.066
	1.113.068	1.110.567	996.201	994.359	936.584	805.103	789.478	766.223	738.246	704.625	265.250
	241.270	243.142	97.570	0	0	0	0	0	0	0	0
	241.270	243.142	243.929	243.475	241.649	238.326	233.406	0	0	0	0
	482.540	496.284	341.486	243.475	241.649	238.326	233.406	0	0	0	0
	6.731.908	6.364.341	6.120.557	6.011.846	5.916.458	5.716.495	5.589.452	766.223	738.246	704.625	265.250
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
	0	0	0	3.531.405	3.504.932	3.456.734	3.365.354	3.269.802	3.169.684	3.025.329	2.857.884
	105.006.536	107.029.775	108.024.368	-9.543.251	-9.421.390	-9.173.229	-8.983.806	-4.056.024	-3.907.930	-3.729.963	-3.124.134

Tabel B7.7: Kosten en opbrengsten gemeenten

Gemeenten		Woningen			Bedrijven				Kantoren			
		Voorschoten	Valkenburg	Oegstgeest	Lai den	Noordwijk	Noordwijk	Valkenburg	Lai den	Oegstgeest		
Algemeen	Perceel (Ha.)	15,0	100,0	12,0	40,0	11,5	5,5	50,0	12,0	10,0		
	Uitgeefbaar	9,8	65,0	7,8								
	In handen van gemeente (Ha.)	15,0	30,0	1,2	14,0	8,2	5,5	15,0	12,0	1,0		
	Nog te verwerven (Ha.)	0,0	70,0	10,8	26,0	3,3	0,0	35,0	0,0	9,0		
Opbrengsten	Grondkosten per woning	104.000	48.750	48.750								
	Aantal woningen per Ha.	25	40	40								
	Grondopbrengsten	25.350.000	126.750.000	15.210.000	53.600.000	12.328.000	5.527.500	50.250.000	14.472.000	10.720.000		
	Bebouwd oppervlak				27	8	4	34	8	7		
	Prijs / m2 bedrijventerrein				200	160	150	150				
	Prijs / m2 kantoorlocatie							180	180			
Kosten	Grondkosten (ruwe bouwgrond)	30	30	30	30	30	30	30	30	30		
	Verwervingskosten	0	21.000.000	3.240.000	7.600.000	990.000	0	10.500.000	0	2.700.000		
	Bouw- en woonrijp maken	6.932.929	46.219.525	5.546.343	14.996.772	4.311.572	2.062.056	18.745.965	4.898.580	4.082.150		
Saldo		16.417.071	59.530.475	6.423.657	30.803.226	7.026.426	3.465.444	21.004.035	9.573.420	3.937.850		
Bouw- en woonrijp maken	Woningen prijs / m2	Prijs	Prijs	Prijs	Bedrijven prijs / m2	Prijs	Prijs	Prijs	Prijs	Kantoren prijs / m2	Prijs	Prijs
Sloopkosten (euro / m2)	3,33	499.500	3.330.000	399.800	0,17	68.000	19.550	3.350	85.000	1,96	235.200	196.000
Millieukosten (euro / m2)	0,25	37.500	250.000	30.000	0,25	100.000	28.750	13.750	125.000	0,25	30.000	25.000
Ophoging (euro / m2)	12,21	1.831.500	12.210.000	1.465.200	12,21	4.884.000	1.404.150	671.550	6.105.000	12,21	1.465.200	1.221.000
Grondwerk (euro / m2)	2,77	415.500	2.770.000	332.400	1,14	458.000	131.100	62.700	570.000	0,98	117.600	98.000
Riolering 1-2,25%	383,33	1.293.739	8.624.925	1.034.981	429,05	2.162.412	621.693	297.332	2.703.015	452,3	542.760	452.300
Verharding 15-18% (euro / m2)	73,82	1.993.140	13.267.600	1.594.512	66,53	4.790.160	1.377.171	658.647	5.967.700	68,49	1.232.820	1.027.350
Openbare verlichting / brandkranen	1,26	189.000	1.260.000	151.200	1,28	512.000	147.200	70.400	640.000	1,07	128.400	107.000
Kunstwerken	0,53	79.500	530.000	63.600	0,4	180.000	46.000	22.000	200.000	4,71	565.200	471.000
Groen en water 15% (euro / m2)	26,38	593.550	3.957.000	474.840	31,07	1.964.200	535.958	256.329	2.330.250	32,3	581.400	484.500
	503,88	6.932.929	46.219.525	5.546.343	542,1	14.996.772	4.311.572	2.062.056	18.745.965	574,27	4.898.580	4.082.150

Tabel B7.8: Kosten en opbrengsten projectontwikkelaars op basis van afzet

Projectontwikkelaars				2003	2004	2005	2006	2007	2008
Afzet									
Woningen	Voorschoten	Aantal	375	0	0	0	0	150	150
	Valkenburg	Aantal	4.000	0	0	0	0	400	400
Bedrijven	Oegstgeest	Aantal	480	0	0	0	0	150	150
	Leiden	Investering	536.000	0	0	0	0	40.000	40.000
	Noordwijk	Investering	154.100	0	0	0	0	20.000	20.000
	Noordwijk	Investering	73.700	0	0	0	0	15.000	15.000
Kantoren	Valkenburg	Investering	670.000	0	0	0	0	50.000	50.000
	Leiden	Investering	81.000	0	0	0	0	15.000	15.000
	Oegstgeest	Investering	150.000	0	0	0	0	15.000	15.000
Duur									
Jaar 1 Jaar 2 Jaar 3 Jaar 4 Jaar 5 Jaar 6	Woningen								
			10%	10%	10%				
			20%	15%	20%				
			30%	75%	30%				
			40%		40%				
Kosten									
Woningen	Voorschoten	Investeringskosten	150.000	0	2.250.000	6.750.000	12.375.000	18.000.000	12.375.000
	Valkenburg	Investeringskosten	87.500	0	3.500.000	10.500.000	21.000.000	35.000.000	35.000.000
	Oegstgeest	Investeringskosten	100.000	0	1.500.000	4.500.000	9.000.000	13.800.000	11.100.000
Bedrijven	Leiden	Investering	600	0	2.400.000	6.000.000	24.000.000	24.000.000	24.000.000
	Noordwijk	Investering	600	0	0	1.200.000	3.000.000	12.000.000	12.000.000
	Noordwijk	Investering	600	0	0	900.000	2.250.000	9.000.000	9.000.000
	Valkenburg	Investering	600	0	0	3.000.000	7.500.000	30.000.000	30.000.000
Kantoren	Leiden	Investering	1.200	0	1.800.000	5.400.000	10.800.000	18.000.000	18.000.000
	Oegstgeest	Investering	1.200	0	1.800.000	5.400.000	10.800.000	18.000.000	18.000.000
Opbrengsten									
Woningen	Voorschoten	Locatie	Opbrengsten	2003	2004	2005	2006	2007	2008
	Valkenburg	Opbrengsten	276.500	0	0	0	0	41.475.000	41.475.000
	Oegstgeest	Opbrengsten	149.375	0	0	0	0	59.750.000	59.750.000
Bedrijven	Leiden	Opbrengsten	163.750	0	0	0	0	24.562.500	24.562.500
	Leiden	Opbrengsten	1.000	0	0	0	0	36.000.000	36.000.000
	Noordwijk	Opbrengsten	875	0	0	0	0	15.750.000	15.750.000
	Noordwijk	Opbrengsten	875	0	0	0	0	11.812.500	11.812.500
Kantoren	Valkenburg	Opbrengsten	875	0	0	0	0	39.375.000	39.375.000
	Leiden	Opbrengsten	1.931	0	0	0	0	24.620.690	24.620.690
	Oegstgeest	Opbrengsten	1.931	0	0	0	0	24.620.690	24.620.690

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
75	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
400	400	400	400	400	400	400	400	0	0	0	0
150	30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000	16.000
20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	14.100	0	0	0	0	0	0
15.000	15.000	13.700	0	0	0	0	0	0	0	0	0
50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	20.000
15.000	15.000	15.000	6.000	0	0	0	0	0	0	0	0
15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	0	0	0	0
2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
4.500.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
35.000.000	35.000.000	35.000.000	35.000.000	35.000.000	31.500.000	24.500.000	14.000.000	0	0	0	0
6.900.000	1.200.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
24.000.000	24.000.000	24.000.000	24.000.000	24.000.000	24.000.000	24.000.000	24.000.000	24.000.000	22.560.000	19.440.000	7.200.000
12.000.000	12.000.000	12.000.000	11.646.000	10.269.000	6.345.000	0	0	0	0	0	0
8.922.000	7.983.000	6.165.000	0	0	0	0	0	0	0	0	0
30.000.000	30.000.000	30.000.000	30.000.000	30.000.000	30.000.000	30.000.000	30.000.000	30.000.000	28.200.000	24.300.000	9.000.000
16.920.000	14.040.000	9.360.000	2.880.000	0	0	0	0	0	0	0	0
18.000.000	18.000.000	18.000.000	18.000.000	18.000.000	16.200.000	12.600.000	7.200.000	0	0	0	0
2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
20.737.500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
59.750.000	59.750.000	59.750.000	59.750.000	59.750.000	59.750.000	59.750.000	59.750.000	0	0	0	0
24.562.500	4.912.500	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	36.000.000	14.400.000
15.750.000	15.750.000	15.750.000	15.750.000	15.750.000	11.103.750	0	0	0	0	0	0
11.812.500	11.812.500	10.788.750	0	0	0	0	0	0	0	0	0
39.375.000	39.375.000	39.375.000	39.375.000	39.375.000	39.375.000	39.375.000	39.375.000	39.375.000	39.375.000	39.375.000	15.750.000
24.620.690	24.620.690	24.620.690	9.848.276	0	0	0	0	0	0	0	0
24.620.690	24.620.690	24.620.690	24.620.690	24.620.690	24.620.690	24.620.690	24.620.690	0	0	0	0

Tabel B7.9: Kosten en opbrengsten projectontwikkelaars op basis van afzet verdisconteerd in de tijd

			2003	2004	2005	2006	2007	2008		
Jaarlijkse stijging										
Rente			6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%		
Inflatie			3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%		
Stijging bouwkosten (%)			2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%		
Index										
Rente			6,00%	6,36%	6,74%	7,15%	7,57%	8,03%		
Inflatie			3,50%	3,62%	3,75%	3,88%	4,02%	4,16%		
Stijging bouwkosten			2,50%	2,56%	2,63%	2,69%	2,76%	2,83%		
Planning			2007							
Eindwaarde			2020							
In de tijd uitgezet										
Kosten										
		Locatie	2003	2004	2005	2006	2007	2008		
Woningen		Voorschoten	0	5.562.400	17.123.752	32.152.712	47.789.774	33.484.836		
		Valkenburg	0	8.652.521	26.636.948	54.562.179	92.924.561	94.704.586		
		Oegstgeest	0	3.708.266	11.415.835	23.383.791	36.638.827	30.034.883		
Bedrijven		Leiden	0	0	6.088.445	15.589.194	63.719.699	64.940.287		
		Noordwijk	0	0	3.044.223	7.794.597	31.859.850	32.470.144		
		Noordwijk	0	0	2.283.167	5.845.948	23.894.887	24.352.608		
Kantoren		Valkenburg	0	0	7.610.557	19.486.492	79.649.624	81.175.359		
		Leiden	0	4.449.920	13.699.002	28.060.549	47.789.774	48.705.216		
		Oegstgeest	0	4.449.920	13.699.002	28.060.549	47.789.774	48.705.216		
Opbrengsten										
		Locatie	2003	2004	2005	2006	2007	2008		
Woningen		Voorschoten	0	0	0	0	107.158.531	109.137.945		
		Valkenburg	0	0	0	0	154.375.461	157.227.058		
		Oegstgeest	0	0	0	0	83.461.879	64.634.136		
Bedrijven		Leiden	0	0	0	0	93.012.830	94.730.947		
		Noordwijk	0	0	0	0	40.693.113	41.444.789		
		Noordwijk	0	0	0	0	30.519.835	31.083.592		
Kantoren		Valkenburg	0	0	0	0	101.732.783	103.611.973		
		Leiden	0	0	0	0	63.612.223	64.787.257		
		Oegstgeest	0	0	0	0	63.612.223	64.787.257		
Totaal (O-K)										
Kosten			Totale kosten	4.320.775.107	0	26.823.126	101.600.930	214.936.011	472.056.772	458.573.134
Opbrengsten			Totale opbrengsten	6.208.710.400	0	0	0	718.178.876	731.444.953	
Projectontwikkelaars										
		Locatie	Kosten	2003	Grondkosten	Opbrengsten	2003	Totaal kosten	Saldo	
Woningen		Voorschoten	148.485.183	69.615.648	25.350.000	271.703.066	127.385.000	94.965.648	32.419.352	
		Valkenburg	960.149.052	450.155.343	126.750.000	1.599.425.670	749.873.187	576.905.343	172.967.824	
		Oegstgeest	127.491.824	59.773.189	15.210.000	207.002.256	97.050.735	74.983.189	22.067.546	
Bedrijven		Leiden	867.999.867	406.952.115	53.600.000	1.259.234.120	590.378.094	460.552.115	129.825.978	
		Noordwijk	254.727.254	119.426.077	12.328.000	325.779.223	152.738.012	131.754.077	20.983.936	
		Noordwijk	120.434.158	56.464.233	5.527.500	154.488.525	72.430.249	61.891.733	10.438.516	
Kantoren		Valkenburg	1.084.999.584	508.690.144	50.250.000	1.377.287.319	845.726.040	558.940.144	86.785.896	
		Leiden	262.697.344	123.162.766	14.472.000	354.728.078	166.310.365	137.634.766	28.675.599	
		Oegstgeest	493.790.941	231.508.462	10.720.000	659.062.143	308.994.051	242.228.462	66.765.589	

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%	6,00%
3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%
2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%	2,50%
8,51%	9,02%	9,56%	10,14%	10,75%	11,39%	12,07%	12,80%	13,57%	14,38%	15,24%	16,16%
4,30%	4,45%	4,61%	4,77%	4,94%	5,11%	5,29%	5,47%	5,67%	5,86%	6,07%	6,28%
2,90%	2,97%	3,05%	3,12%	3,20%	3,28%	3,36%	3,45%	3,53%	3,62%	3,71%	3,80%
2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
12.371.708	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
96.224.399	97.427.421	98.254.175	98.643.763	98.535.819	98.085.662	67.622.592	37.874.327	0	0	0	0
18.969.953	3.340.369	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
65.982.445	66.807.374	67.374.291	67.641.437	67.567.419	67.112.886	66.242.539	64.927.417	63.147.379	57.240.016	47.118.633	16.500.205
32.991.222	33.403.667	33.687.146	32.823.007	28.910.409	17.742.969	0	0	0	0	0	0
24.528.974	22.221.803	17.306.771	0	0	0	0	0	0	0	0	0
82.478.056	83.509.218	84.217.864	84.551.797	84.459.273	83.891.107	82.803.173	81.159.272	78.934.223	71.550.020	58.898.291	20.625.257
46.517.624	39.082.314	26.275.974	8.116.972	0	0	0	0	0	0	0	0
49.486.834	50.105.531	50.530.719	50.731.078	50.675.564	45.301.198	34.777.333	19.478.225	0	0	0	0
55.406.590	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
159.840.446	161.522.537	162.775.752	163.300.496	162.998.425	161.778.502	159.551.834	156.257.160	0	0	0	0
65.626.250	13.279.991	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
96.185.039	97.319.018	98.074.093	98.390.257	98.208.256	97.472.034	96.131.649	94.146.574	91.489.269	88.148.808	84.134.282	31.791.064
42.080.954	42.577.071	42.907.416	43.045.738	42.966.112	30.064.031	0	0	0	0	0	0
31.560.716	31.932.803	29.391.580	0	0	0	0	0	0	0	0	0
105.202.386	106.442.676	107.268.539	107.614.344	107.415.280	106.610.038	105.143.991	102.972.815	100.066.388	96.412.758	92.021.871	34.771.477
65.781.722	66.557.260	67.073.661	26.915.955	0	0	0	0	0	0	0	0
65.781.722	66.557.260	67.073.661	67.289.889	67.185.417	66.661.909	65.745.208	64.387.599	0	0	0	0
257.714.609	190.290.899	196.917.763	164.048.624	148.605.006	160.450.891	175.127.044	214.324.907	49.474.056	55.771.529	70.139.230	29.437.079
429.551.215	395.897.717	377.646.939	342.508.054	330.148.484	302.133.822	251.445.637	203.439.241	142.081.602	128.790.037	106.016.924	37.125.462
687.285.825	586.188.616	574.564.702	506.556.679	478.753.490	462.584.513	426.572.681	417.764.148	191.555.658	184.561.566	176.156.154	66.562.541
Gem. / jaar											
2.493.796											
13.305.217											
1.697.504											
9.986.614											
1.614.149											
802.963											
6.675.858											
2.205.815											
5.135.815											

B8 Gevoeligheidsanalyse bijdrage gebiedsontwikkeling

Bij de gebiedsontwikkeling gaat het om de ontwikkeling van woningen, bedrijven en kantoren. Zoals te zien is in figuur 6.4 in paragraaf 6.4, zijn er een aantal locaties die voor gebiedsontwikkeling in aanmerking komen.

Voor de ontwikkeling van woningen is uitgegaan van een bijdrage aan de infrastructuur, de zuidwestelijke randweg, namelijk 5 % van de bouwkosten van een woning.

Bij de ontwikkeling van bedrijven is voor de infrastructuur uitgegaan van een bijdrage van 5 % van het huurniveau dat gehanteerd is voor de betreffende locatie. Bij kantoorontwikkeling bedraagt dit percentage eveneens 5 %.

Op basis van bovengenoemde percentages bedraagt de opbrengst uit gebiedsontwikkeling die bestemd is voor de zuidwestelijke randweg bijna 27 miljoen euro.

Deze bijdrage is 13,68 % op de totale investeringskosten voor de infrastructuur.

De bijdrage aan de infrastructuur vanuit de gebiedsontwikkeling is afhankelijk van de procentuele bijdrage van de te ontwikkelen woningen, bedrijven en kantoren.

Aangezien deze procentuele bijdrage kan verschillen is met behulp van Crystal Ball een Monte Carlo simulatie gemaakt. In deze simulatie is de procentuele bijdrage weergegeven met een driehoeksverdeling. Hierbij is de minimale, de meest voor de hand liggende en de maximale waarde voor de bijdrage aangegeven. Er is hierbij gevarieerd tussen de 2 en 10 %, met 5 % als meest waarschijnlijke waarde. Op deze manier is een bandbreedte gecreëerd voor de totale bijdrage aan de zuidwestelijke randweg vanuit de gebiedsontwikkeling.

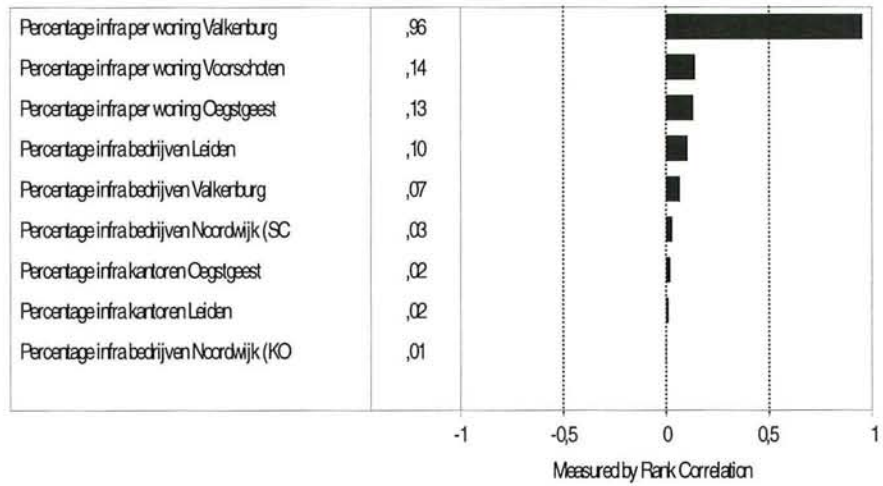
De bijdrage in geld ligt hierbij tussen de 16 en 45 miljoen, zie Crystal Ball Report 1 hieronder. De minimale bijdrage van 2 % levert een financiële bijdrage van 16 miljoen euro, de maximale bijdrage van 10 % levert een financiële bijdrage van 45 miljoen euro. Een vijf maal zo hoge procentuele bijdrage levert nog niet een vijf maal zo hoge financiële bijdrage.

De bijdrage uitgedrukt in procenten ligt hierbij tussen de 8,5 en 23,5 %, zie Crystal Ball Report 2 hieronder.

De ontwikkeling van woningen in de gemeente Valkenburg zorgt voor de grootste bijdrage aan de opbrengsten, zie de sensitivity chart hieronder. Dit komt omdat op deze locatie ook meer woningen worden gebouwd dan op de locaties in Voorschoten en Oegstgeest.

Sensitivity Chart

Target Forecast: Bijdrage uit gebiedsontwikkeling



Crystal Ball Report 1

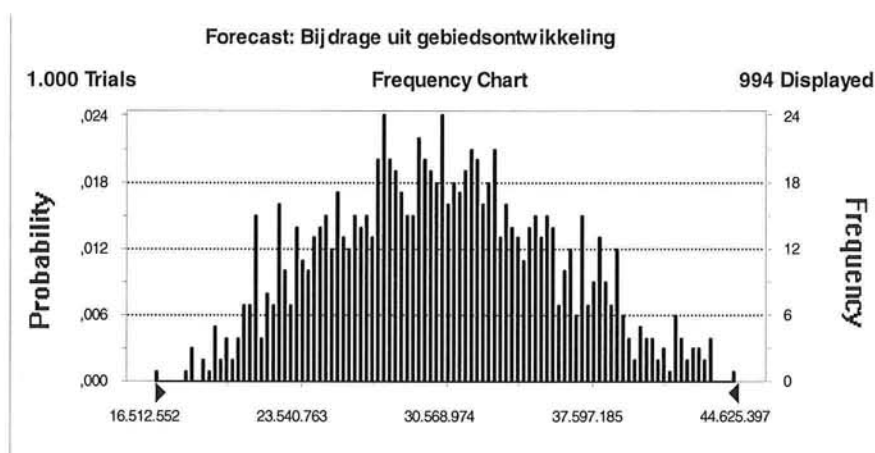
Forecast: Bijdrage uit gebiedsontwikkeling in geld

Summary:

Display Range is from 16.512.552 to 44.625.397
 Entire Range is from 15.912.184 to 45.466.856
 After 1.000 Trials, the Std. Error of the Mean is 175.633

Statistics:

	<u>Value</u>
Trials	1000
Mean	30.363.242
Median	30.214.257
Mode	---
Standard Deviation	5.553.994
Variance	3E+13
Skewness	0,16
Kurtosis	2,53
Coeff. of Variability	0,18
Range Minimum	15.912.184
Range Maximum	45.466.856
Range Width	29.554.672
Mean Std. Error	175.632,71



Forecast: Bijdrage uit gebiedsontwikkeling (cont'd)

Percentiles:

<u>Percentile</u>	<u>Value</u>
0%	15.912.184
10%	22.966.181
20%	25.290.884
30%	27.268.510
40%	28.672.771
50%	30.214.257
60%	31.723.208
70%	33.228.014
80%	35.254.770
90%	37.934.438
100%	45.466.856

End of Forecast

Assumptions

Assumption: Percentage infra kantoren Leiden

Triangular distribution with parameters:

Minimum	2,00%
Likeliest	5,00%
Maximum	10,00%

Selected range is from 2,00% to 10,00%



Assumption: Percentage infra kantoren Oegstgeest

Triangular distribution with parameters:

Minimum	2,00%
Likeliest	5,00%
Maximum	10,00%

Selected range is from 2,00% to 10,00%



Assumption: Percentage infra per woning Voorschoten

Triangular distribution with parameters:

Minimum	2,00%
Likeliest	5,00%
Maximum	10,00%

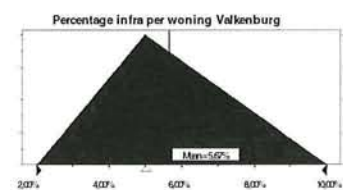
Selected range is from 2,00% to 10,00%

**Assumption: Percentage infra per woning Valkenburg**

Triangular distribution with parameters:

Minimum	2,00%
Likeliest	5,00%
Maximum	10,00%

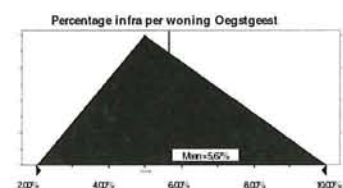
Selected range is from 2,00% to 10,00%

**Assumption: Percentage infra per woning Oegstgeest**

Triangular distribution with parameters:

Minimum	2,00%
Likeliest	5,00%
Maximum	10,00%

Selected range is from 2,00% to 10,00%

**Assumption: Percentage infra bedrijven Leiden**

Triangular distribution with parameters:

Minimum	2,00%
Likeliest	5,00%
Maximum	10,00%

Selected range is from 2,00% to 10,00%



Assumption: Percentage infra bedrijven Noordwijk Klei Oost

Triangular distribution with parameters:

Minimum	2,00%
Likeliest	5,00%
Maximum	10,00%

Selected range is from 2,00% to 10,00%

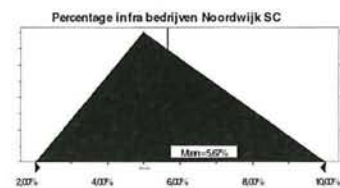


Assumption: Percentage infra bedrijven Noordwijk Space Science

Triangular distribution with parameters:

Minimum	2,00%
Likeliest	5,00%
Maximum	10,00%

Selected range is from 2,00% to 10,00%



Assumption: Percentage infra bedrijven Valkenburg

Triangular distribution with parameters:

Minimum	2,00%
Likeliest	5,00%
Maximum	10,00%

Selected range is from 2,00% to 10,00%



End of Assumptions

Crystal Ball Report 2

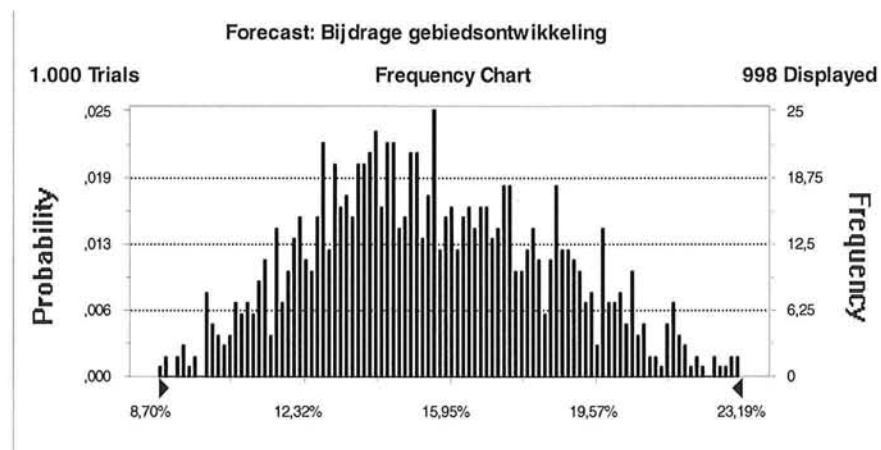
Forecast: Bijdrage gebiedsontwikkeling in procenten

Summary:

Display Range is from 8,70% to 23,19%
 Entire Range is from 8,47% to 23,46%
 After 1.000 Trials, the Std. Error of the Mean is 0,09%

Statistics:

	<u>Value</u>
Trials	1000
Mean	15,50%
Median	15,26%
Mode	---
Standard Deviation	2,95%
Variance	0,09%
Skewness	0,21
Kurtosis	2,47
Coeff. of Variability	0,19
Range Minimum	8,47%
Range Maximum	23,46%
Range Width	14,99%
Mean Std. Error	0,09%



Forecast: Bijdrage gebiedsontwikkeling (cont'd)

Percentiles:

<u>Percentile</u>	<u>Value</u>
0%	8,47%
10%	11,74%
20%	12,88%
30%	13,72%
40%	14,45%
50%	15,26%
60%	16,13%
70%	17,13%
80%	18,17%
90%	19,54%
100%	23,46%

End of Forecast

Assumptions

Assumption: Percentage infra per woning Voorschoten

Triangular distribution with parameters:

Minimum	2,00%
Likeliest	5,00%
Maximum	10,00%

Selected range is from 2,00% to 10,00%



Assumption: Percentage infra per woning Valkenburg

Triangular distribution with parameters:

Minimum	2,00%
Likeliest	5,00%
Maximum	10,00%

Selected range is from 2,00% to 10,00%



Assumption: Percentage infra per woning Oegstgeest

Triangular distribution with parameters:

Minimum	2,00%
Likeliest	5,00%
Maximum	10,00%

Selected range is from 2,00% to 10,00%

**Assumption: Percentage infra bedrijven Leiden**

Triangular distribution with parameters:

Minimum	2,00%
Likeliest	5,00%
Maximum	10,00%

Selected range is from 2,00% to 10,00%

**Assumption: Percentage infra bedrijven Noordwijk Klei Oost**

Triangular distribution with parameters:

Minimum	2,00%
Likeliest	5,00%
Maximum	10,00%

Selected range is from 2,00% to 10,00%

**Assumption: Percentage infra bedrijven Noordwijk Space Science**

Triangular distribution with parameters:

Minimum	2,00%
Likeliest	5,00%
Maximum	10,00%

Selected range is from 2,00% to 10,00%

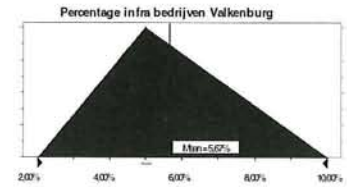


Assumption: Percentage infra bedrijven Valkenburg

Triangular distribution with parameters:

Minimum	2,00%
Likeliest	5,00%
Maximum	10,00%

Selected range is from 2,00% to 10,00%



Assumption: Percentage infra kantoren Leiden

Triangular distribution with parameters:

Minimum	2,00%
Likeliest	5,00%
Maximum	10,00%

Selected range is from 2,00% to 10,00%



Assumption: Percentage infra kantoren Oegstgeest

Triangular distribution with parameters:

Minimum	2,00%
Likeliest	5,00%
Maximum	10,00%

Selected range is from 2,00% to 10,00%



End of Assumptions

B9 Tolmodel

In deze bijlage wordt het tolmodel toegelicht. Bij de modellering is het logit-model toegepast. Met behulp van het Logit-functie kan nu bepaald worden welk deel van het aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal gebruik zal maken van de bestaande route door de gemeente Leiden en welk deel gebruik zal maken van de nieuwe verbinding. Dit deel wordt uitgedrukt in een kans. Hieronder wordt deze logit-functie beschreven.

Logit-functie

$$P_i = \frac{\text{EXP } V_i}{\sum_i \text{EXP } V_i}$$

P_i = kans op alternatief i
 V_i = nu op een verbinding i

$$V_i = -(\alpha \cdot l_i + \beta \cdot \tau_i + \gamma \cdot \theta_i)$$

l_i = lengte van verbinding i
 τ_i = reistijd op verbinding i
 θ_i = tolprijs op verbinding i

$$V_i = -(\beta \cdot \tau_i + \theta_i) \text{ met } \beta = \beta / \gamma = \text{VOT}$$

$\tau_i = \tau_i^0 (1 + \alpha (q_i / c_i)^\beta)$
 τ_i = reistijd
 q_i = stroom op verbinding i
 c_i = capaciteit van verbinding i
 α, β = parameters

Bij een gegeven prijs voor de tol (θ_i) kan nu het nut (V_i) op de verbinding bepaald worden. Hiermee kan met behulp van de Logit-functie de kans (P_i) op alternatief i bepaald worden. Wanneer deze kans bepaald is, kan vervolgens de nieuwe stroom (q_i) op de verbinding bepaald worden. Hier hoort ook weer een bepaald nut (V_i) bij. Dit blijft een iteratief proces totdat de kans (P_i) op alternatief i continu hetzelfde blijft. De opbrengst kan dan bepaald worden door deze kans (P_i) te vermenigvuldigen met de prijs (θ_i) voor een tolkaartje en de totale vervoerstrom (T_i).

$$\text{Opbrengst} = P_i \cdot \theta_i \cdot T_i$$

Model

- Het blijft een vereenvoudigde weergave van de werkelijkheid;
- In werkelijkheid kennen mensen wegingsfactoren toe aan de verschillende momenten tijdens een rit: wachten, langzaam rijden of normaal kunnen doorrijden. Hier is geen rekening mee gehouden.

Deze wegingsfactoren veranderen ook naarmate gebruik van de tolweg. Op de bestaande verbinding zullen de wegingsfactoren veranderen.

Uit het model blijkt dat de optimale prijs van een tolkaartje ongeveer 1 euro bedraagt, zie tabel B9.2 hieronder. De bijdrage uit tolheffing wordt verkregen, door in de spits- en daluren 1 euro tol per motorvoertuig te heffen. Op het totale project levert dit een bijdrage van 9 miljoen euro op. Dit betekent een bijdrage van slechts 4 % aan de investeringskosten voor de infrastructuur.

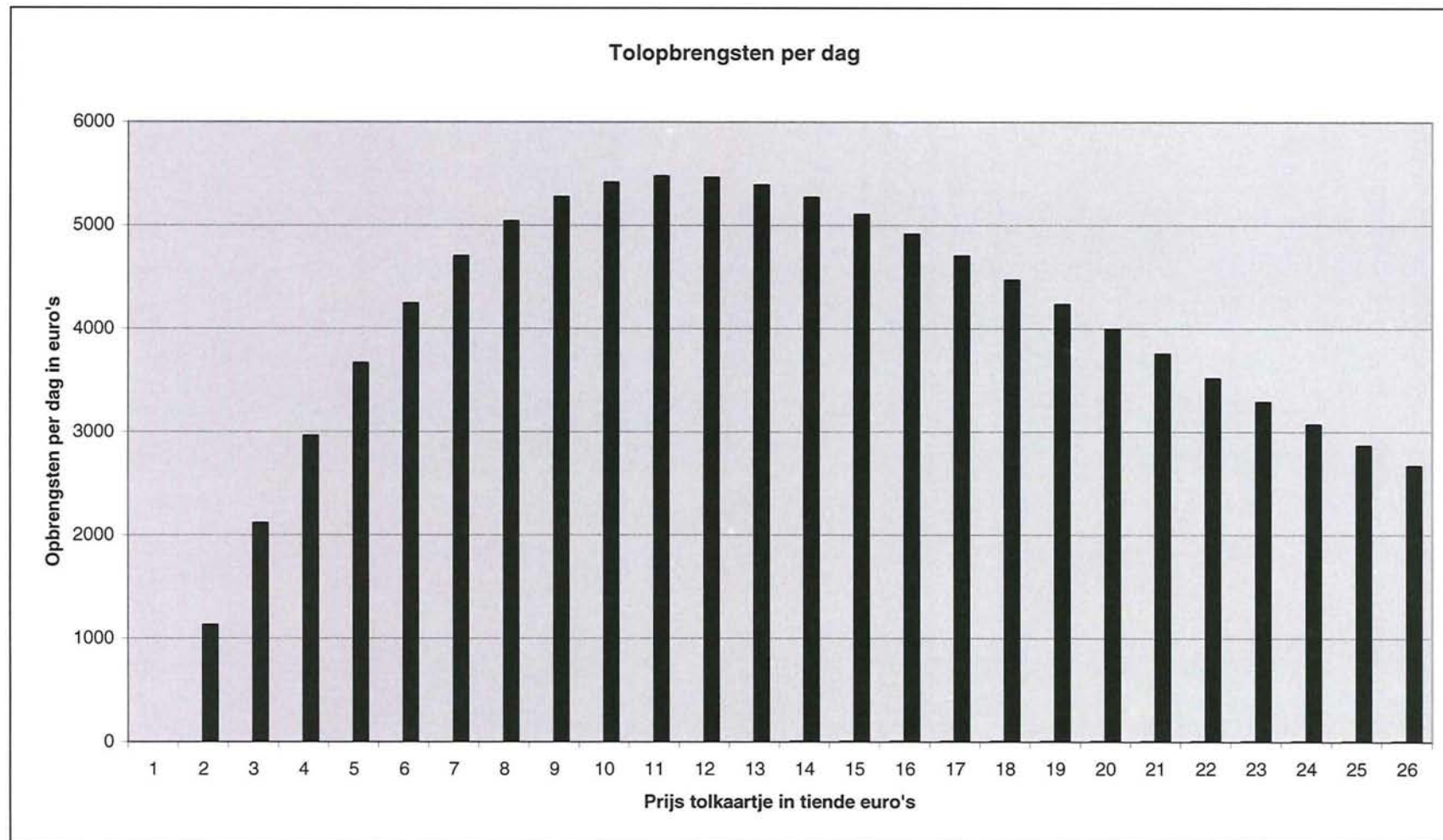
In het model is onderscheid gemaakt tussen regionaal verkeer en interregionaal verkeer. Regionaal verkeer is verkeer met herkomst en bestemming in de Leidse regio. De Leidse regio bestaat uit de gemeenten Leiden, Leiderdorp, Oegstgeest, Zoeterwoude, Voorschoten, Katwijk, Rijnsburg, Valkenburg en Wassenaar. Interregionaal verkeer is verkeer met herkomst en bestemming in de Leidse regio en de direct aangrenzende regio's. Onder de aangrenzende regio's wordt verstaan Zoetermeer, Alphen a.d. Rijn, Gouda en Haaglanden.

Tabel B9.1: Tolmodel

Tolmodel													
(2346 + 3754) / 2 = 6100 / 2 = 3050 motorvoertuigen per uur in de avondspits gemiddeld													
ochtendspits 7.00 uur- 9.00 uur													
avondspits 17.00 uur- 19.00 uur													
dus 4 spitsuren 4 * 3050 = 12200 motorvoertuigen in de spits per etmaal													
buiten de spits: 32387,5-12200=20187,5 motorvoertuigen per etmaal													
20187,5 / 20 = 1009 motorvoertuigen per uur													
huidige route													
1.Piasmanlaan	c=3000mvt/uur	50km/uur	t21=1,2min=0,02 uur										
2.Dr. Lolylaan	c=1500mvt/uur	50km/uur	t22=3,8min=0,06 uur										
3.Churchillaan	c=3000mvt/uur	50km/uur	t23=3,8min=0,06 uur										
4.Europaweg	c=1500mvt/uur	80km/uur	t24=3,8min=0,06 uur										
Regionaal verkeer, vanuit Leiden naar Katwijk, Rijnsburg, Valkenburg en Wassenaar													
Interregionaal verkeer, vanuit Leiden naar Alphen a/d Rijn, Zoetermeer, Gouda en Haaglanden													
Vasto gogevors													
T(spite)	3050												
T(dal)	1009												
Regionaal verkeer, extra reistijd bedraagt 8 minuten, 39% van het totaal aantal bewegingen													
Extra reistijd 2/15 uur = 8 minuten extra													
Situatie in de daluren													
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
q2dal	0	555	554	554	554	554	554	554	554	554	554	554	554
q3dal	0	454	455	455	455	455	455	455	455	455	455	455	455
t21dal	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020
t22dal	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060
t23dal	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060
t24dal	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060
t2regio	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133
t2dal	0,333	0,334	0,334	0,334	0,334	0,334	0,334	0,334	0,334	0,334	0,334	0,334	0,334
t3regio	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133
t3dal	0,267	0,267	0,267	0,267	0,267	0,267	0,267	0,267	0,267	0,267	0,267	0,267	0,267
v2dal	-4,000	-4,004	-4,004	-4,004	-4,004	-4,004	-4,004	-4,004	-4,004	-4,004	-4,004	-4,004	-4,004
v3dal	-4,200	-4,200	-4,200	-4,200	-4,200	-4,200	-4,200	-4,200	-4,200	-4,200	-4,200	-4,200	-4,200
p2dal	0,550	0,549	0,549	0,549	0,549	0,549	0,549	0,549	0,549	0,549	0,549	0,549	0,549
p3dal	0,450	0,451	0,451	0,451	0,451	0,451	0,451	0,451	0,451	0,451	0,451	0,451	0,451
q2gemdal	0	555	554	554	554	554	554	554	554	554	554	554	554
q3gemdal	0	454	455	455	455	455	455	455	455	455	455	455	455
Situatie in de spitsuren													
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
q2spits	0	1677	1418	1495	1540	1510	1510	1506	1515	1514	1512	1513	1513
q3spits	0	1373	1632	1555	1510	1540	1544	1535	1535	1536	1538	1537	1537
t21spits	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020
t22spits	0,060	0,074	0,070	0,068	0,069	0,070	0,069	0,069	0,069	0,069	0,069	0,069	0,069
t23spits	0,060	0,061	0,061	0,060	0,061	0,061	0,061	0,061	0,061	0,061	0,061	0,061	0,061
t24spits	0,060	0,074	0,070	0,068	0,069	0,070	0,069	0,069	0,069	0,069	0,069	0,069	0,069
t2regio	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133
t2spits	0,333	0,363	0,355	0,350	0,353	0,353	0,353	0,353	0,353	0,353	0,353	0,353	0,353
t3regio	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133
t3spits	0,267	0,268	0,268	0,268	0,268	0,268	0,268	0,268	0,268	0,268	0,268	0,268	0,268
v2spits	-4,000	-4,352	-4,255	-4,200	-4,236	-4,240	-4,230	-4,231	-4,231	-4,234	-4,233	-4,232	-4,233
v3spits	-4,200	-4,211	-4,215	-4,219	-4,216	-4,216	-4,217	-4,217	-4,216	-4,216	-4,217	-4,217	-4,217
p2spits	0,550	0,465	0,490	0,505	0,495	0,494	0,497	0,496	0,496	0,496	0,496	0,496	0,496
p3spits	0,450	0,535	0,510	0,495	0,505	0,506	0,503	0,504	0,504	0,504	0,504	0,504	0,504
q2gemspi	0	1677	1547	1456	1517	1525	1508	1511	1514	1513	1512	1513	1513
q3gemspi	0	1373	1503	1594	1533	1525	1542	1539	1536	1537	1538	1537	1537

Interregionaal verkeer, extra reistijd bedraagt 18 minuten, 54% van het totaal aantal bewegingen													
Extra reistijd 3/10 uur = 18 minuten extra													
Situatie in de daluren													
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
q2dal	0	555	554	554	554	554	554	554	554	554	554	554	554
q3dal	0	454	455	455	455	455	455	455	455	455	455	455	455
i21dal	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020	0,020
i22dal	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060
i23dal	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060
i24dal	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060	0,060
i2interreg	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300
i2dal	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500	0,500
i3interreg	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300
i3dal	0,433	0,433	0,433	0,433	0,433	0,433	0,433	0,433	0,433	0,433	0,433	0,433	0,433
v2dal	-6,000	-6,004	-6,004	-6,004	-6,004	-6,004	-6,004	-6,004	-6,004	-6,004	-6,004	-6,004	-6,004
v3dal	-6,200	-6,200	-6,200	-6,200	-6,200	-6,200	-6,200	-6,200	-6,200	-6,200	-6,200	-6,200	-6,200
p2dal	0,550	0,549	0,549	0,549	0,549	0,549	0,549	0,549	0,549	0,549	0,549	0,549	0,549
p3dal	0,450	0,451	0,451	0,451	0,451	0,451	0,451	0,451	0,451	0,451	0,451	0,451	0,451
q2gemdal	0	555	554	554	554	554	554	554	554	554	554	554	554
q3gemdal	0	454	455	455	455	455	455	455	455	455	455	455	455
Situatie in de spitsuren													
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
q2spits	0	1677	1418	2674	2459	1732	2420	2436	2008	2299	2369	2369	2157
q3spits	0	1373	1632	376	591	1318	630	614	1042	751	681	893	893
i21spits	0,020	0,020	0,020	0,021	0,022	0,021	0,021	0,021	0,021	0,021	0,021	0,021	0,021
i22spits	0,060	0,074	0,070	0,091	0,137	0,094	0,093	0,122	0,103	0,098	0,113	0,107	0,107
i23spits	0,060	0,061	0,061	0,062	0,065	0,062	0,062	0,064	0,063	0,062	0,063	0,063	0,063
i24spits	0,060	0,074	0,070	0,091	0,137	0,094	0,093	0,122	0,103	0,098	0,113	0,107	0,107
i2interreg	0,300	0,300	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133	0,133
i2spits	0,500	0,529	0,355	0,398	0,494	0,405	0,402	0,462	0,424	0,413	0,443	0,430	0,430
i3interreg	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300	0,300
i3spits	0,433	0,434	0,435	0,434	0,433	0,434	0,434	0,433	0,433	0,433	0,433	0,433	0,433
v2spits	-6,000	-6,352	-4,255	-4,778	-5,927	-4,857	-4,826	-5,544	-5,083	-4,956	-5,318	-5,166	-5,166
v3spits	-6,200	-6,211	-6,215	-6,203	-6,200	-6,202	-6,203	-6,200	-6,201	-6,202	-6,201	-6,201	-6,201
p2spits	0,550	0,485	0,877	0,806	0,568	0,793	0,799	0,658	0,754	0,777	0,707	0,738	0,738
p3spits	0,450	0,535	0,123	0,194	0,432	0,207	0,201	0,342	0,246	0,223	0,293	0,262	0,262
q2gemspi	0	1677	1547	2046	2566	2095	2076	2428	2222	2153	2334	2263	2263
q3gemspi	0	1373	1503	1004	484	955	974	622	828	897	716	787	787
Variabele gegevens													
VOT	12	Regionaal verkeer					4108	Interregionaal verkeer					4108
Toidal	1	Opbrengst dal per dag					3099	Opbrengst dal per dag					824
Tolspits	1	Opbrengst spits per dag					7207	Opbrengst spits per dag					4931
		Dagopbrengst rv						Dagopbrengst irv					
Regionaal verkeer			Interregionaal verkeer					Totaal opbrengsten					
Tol	Opbrengst	39%	Tol	Opbrengst	54%	Tol	Opbrengsten						
0	0	0	0	0	0	0	0						
0,1	1444	563	0,1	1051	568	0,1	1131						
0,2	2709	1057	0,2	1963	1060	0,2	2117						
0,3	3799	1482	0,3	2740	1480	0,3	2961						
0,4	4718	1840	0,4	3386	1828	0,4	3668						
0,5	5474	2135	0,5	3907	2110	0,5	4245						
0,6	6078	2370	0,6	4311	2328	0,6	4698						
0,7	6541	2551	0,7	4605	2487	0,7	5038						
0,8	6874	2681	0,8	4800	2592	0,8	5273						
0,9	7092	2766	0,9	4905	2649	0,9	5415						
1	7207	2811	1	4931	2663	1	5473						
1,1	7234	2821	1,1	4890	2641	1,1	5462						
1,2	7185	2802	1,2	4791	2587	1,2	5389						
1,3	7074	2759	1,3	4645	2508	1,3	5267						
1,4	6912	2696	1,4	4462	2409	1,4	5105						
1,5	6710	2617	1,5	4252	2296	1,5	4913						
1,6	6479	2527	1,6	4022	2172	1,6	4699						
1,7	6226	2428	1,7	3780	2041	1,7	4469						
1,8	5960	2324	1,8	3532	1907	1,8	4232						
1,9	5687	2218	1,9	3283	1773	1,9	3991						
2	5412	2111	2	3038	1641	2	3751						
2,1	5139	2004	2,1	2800	1512	2,1	3516						
2,2	4872	1900	2,2	2572	1389	2,2	3289						
2,3	4613	1799	2,3	2355	1272	2,3	3071						
2,4	4363	1702	2,4	2151	1162	2,4	2863						
2,5	4124	1606	2,5	1961	1059	2,5	2667						

Tabel B9.2: Optimale prijs tolkaartje

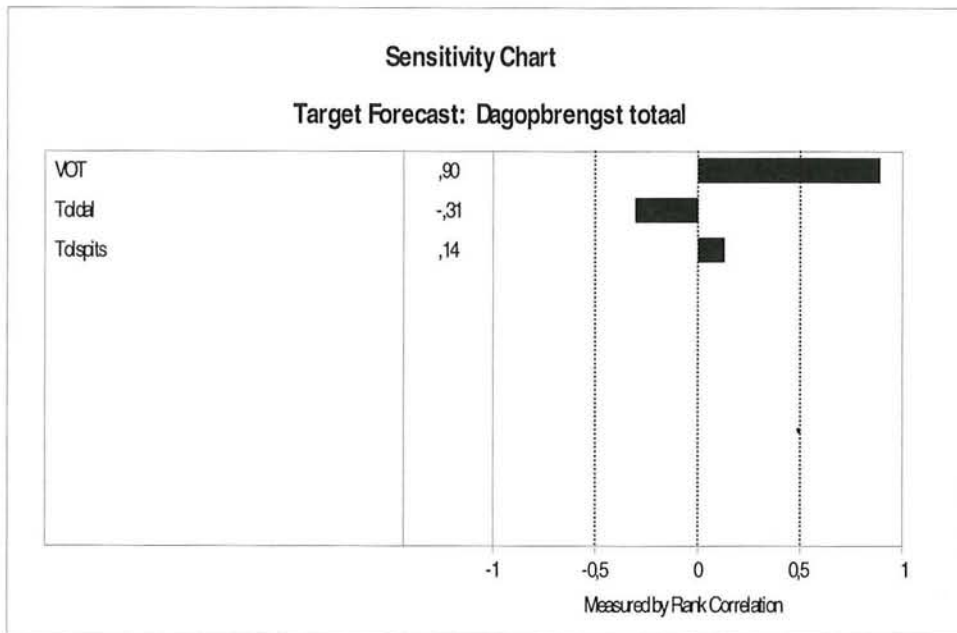


B10 Gevoeligheidsanalyse tolmodel

39 % van het totaal bewegingen is regionaal verkeer en 54 % betreft interregionaal verkeer. Interregionaal verkeer levert een kleinere bijdrage aan de opbrengsten dan regionaal verkeer. Dit is te zien in het Crystal Ball Report 1 en 2 hieronder. In het Crystal Ball Report 3 zijn de totale dagopbrengsten weergegeven uit zowel regionaal als interregionaal verkeer.

Dit wordt verklaard door het feit dat mensen, die een grote afstand afleggen en waarbij de nieuwe verbinding maar een kleine schakel vormt binnen de totale verbinding, minder snel geneigd zijn van deze nieuwe verbinding gebruik te maken aangezien 10 minuten reistijdwinst op de totale reistijd weinig bijdraagt en men er daarom ook geen geld voor over heeft.

Met behulp van Crystal Ball is een Monte Carlo simulatie gemaakt. Hier zijn de belangrijkste parameters die van invloed zijn om de opbrengst op hun gevoeligheid onderzocht. Het gaat hierbij op drie parameters: de prijs van een tolkaartje in de daluren, de prijs van een tolkaartje in de spitsuren en de reistijdwaardering (Value Of time). Met Value of Time (VOT) wordt bedoeld, wat het mensen waard is om een bepaalde reistijdwinst te genereren. De VOT is van grote invloed op de totale opbrengst. Dit is te zien in onderstaande sensitivity chart.



Crystal Ball Report 1

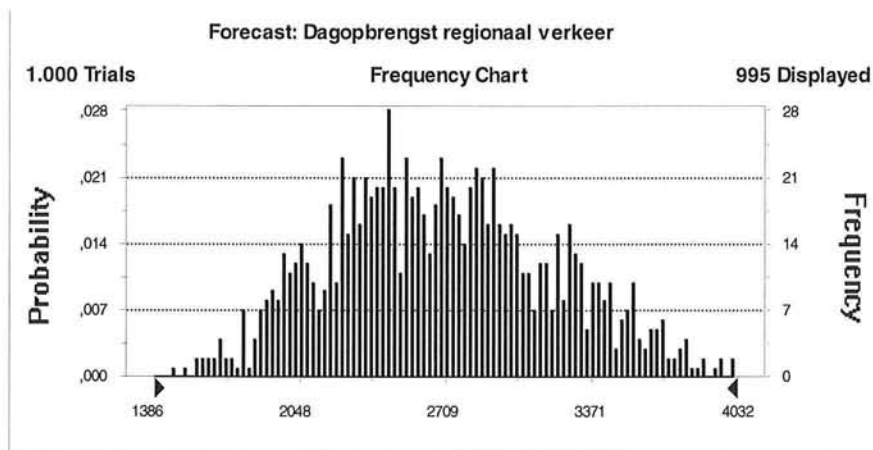
Forecast: Dagopbrengst regionaal verkeer

Summary:

Display Range is from 1386 to 4032
 Entire Range is from 1310 to 4190
 After 1.000 Trials, the Std. Error of the Mean is 16

Statistics:

	<u>Value</u>
Trials	1000
Mean	2697
Median	2675
Mode	---
Standard Deviation	508
Variance	257641
Skewness	0,21
Kurtosis	2,59
Coeff. of Variability	0,19
Range Minimum	1310
Range Maximum	4190
Range Width	2880
Mean Std. Error	16,05



Forecast: Dagopbrengst regionaal verkeer (cont'd)

Percentiles:

<u>Percentile</u>	<u>Value</u>
0%	1310
10%	2046
20%	2253
30%	2398
40%	2527
50%	2675
60%	2818
70%	2948
80%	3153
90%	3396
100%	4190

End of Forecast

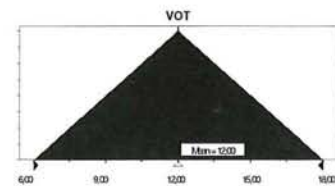
Assumptions

Assumption: VOT

Triangular distribution with parameters:

Minimum	6,00
Likeliest	12,00
Maximum	18,00

Selected range is from 6,00 to 18,00

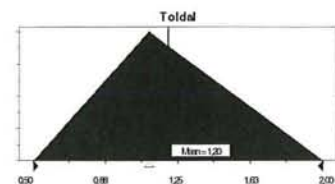


Assumption: Toldal

Triangular distribution with parameters:

Minimum	0,50
Likeliest	1,10
Maximum	2,00

Selected range is from 0,50 to 2,00

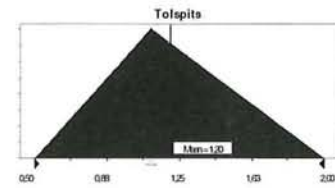


Assumption: Tolspits

Triangular distribution with parameters:

Minimum	0,50
Likeliest	1,10
Maximum	2,00

Selected range is from 0,50 to 2,00



End of Assumptions

Crystal Ball Report 2

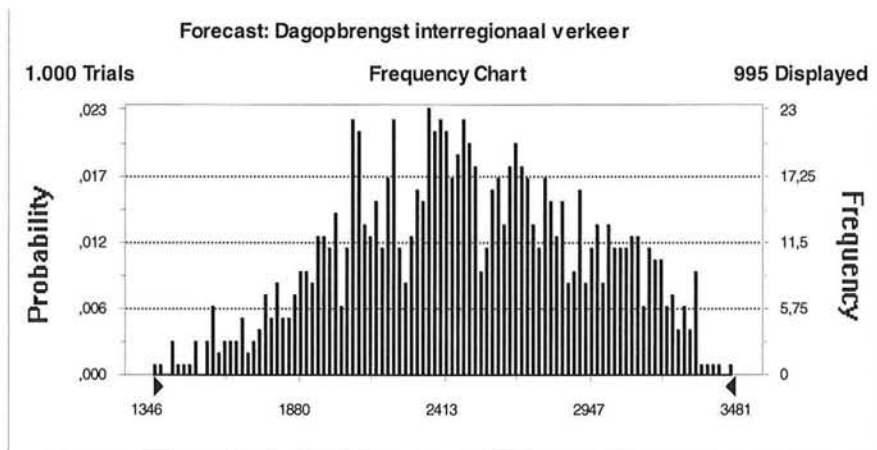
Forecast: Dagopbrengst interregionaal verkeer

Summary:

Display Range is from 1346 to 3481
 Entire Range is from 1253 to 3561
 After 1.000 Trials, the Std. Error of the Mean is 14

Statistics:

	<u>Value</u>
Trials	1000
Mean	2489
Median	2484
Mode	---
Standard Deviation	447
Variance	199496
Skewness	-0,11
Kurtosis	2,45
Coeff. of Variability	0,18
Range Minimum	1253
Range Maximum	3561
Range Width	2309
Mean Std. Error	14,12



Forecast: Dagopbrengst interregionaal verkeer (cont'd)

Percentiles:

<u>Percentile</u>	<u>Value</u>
0%	1253
10%	1907
20%	2092
30%	2234
40%	2374
50%	2484
60%	2617
70%	2742
80%	2908
90%	3101
100%	3561

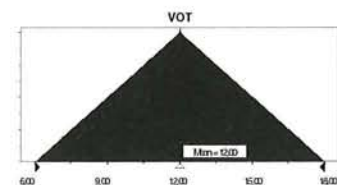
End of Forecast

Assumptions**Assumption: VOT**

Triangular distribution with parameters:

Minimum	6,00
Likeliest	12,00
Maximum	18,00

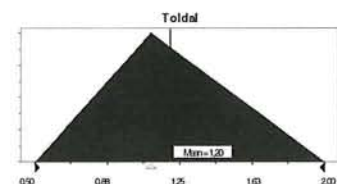
Selected range is from 6,00 to 18,00

**Assumption: Toldal**

Triangular distribution with parameters:

Minimum	0,50
Likeliest	1,10
Maximum	2,00

Selected range is from 0,50 to 2,00

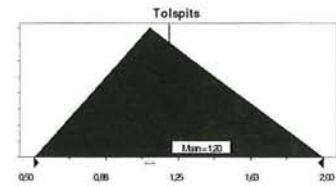


Assumption: Tolspits

Triangular distribution with parameters:

Minimum	0,50
Likeliest	1,10
Maximum	2,00

Selected range is from 0,50 to 2,00



End of Assumptions

Crystal Ball Report 3

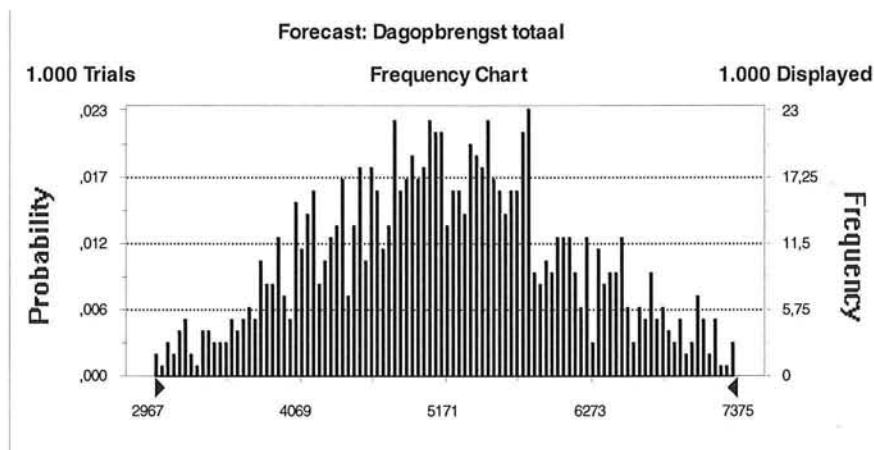
Forecast: Dagopbrengst totaal

Summary:

Display Range is from 2967 to 7375
 Entire Range is from 2967 to 7375
 After 1.000 Trials, the Std. Error of the Mean is 30

Statistics:

	<u>Value</u>
Trials	1000
Mean	5178
Median	5165
Mode	---
Standard Deviation	933
Variance	870999
Skewness	0,04
Kurtosis	2,49
Coeff. of Variability	0,18
Range Minimum	2967
Range Maximum	7375
Range Width	4408
Mean Std. Error	29,51



Forecast: Dagopbrengst totaal (cont'd)

Percentiles:

<u>Percentile</u>	<u>Value</u>
0%	2967
10%	3933
20%	4337
30%	4651
40%	4931
50%	5165
60%	5426
70%	5681
80%	5976
90%	6454
100%	7375

End of Forecast

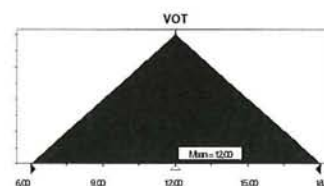
Assumptions

Assumption: VOT

Triangular distribution with parameters:

Minimum	6,00
Likeliest	12,00
Maximum	18,00

Selected range is from 6,00 to 18,00

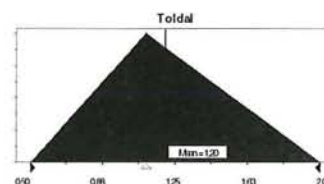


Assumption: Toldal

Triangular distribution with parameters:

Minimum	0,50
Likeliest	1,10
Maximum	2,00

Selected range is from 0,50 to 2,00

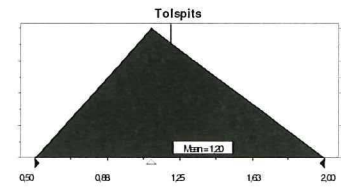


Assumption: Tolspits

Triangular distribution with parameters:

Minimum	0,50
Likeliest	1,10
Maximum	2,00

Selected range is from 0,50 to 2,00



End of Assumptions

B11 Contractvormen

Bij een PPS als samenwerkingsverband van overheden en private partijen met een gemeenschappelijk bouwbelang, zijn verschillende contractvormen te onderscheiden. Hieronder zullen de bekendste algemene vormen worden toegelicht.

De contractvormen hebben betrekking op overeenkomsten tussen partijen op het werkgebied van de infrastructuur. Contractvormen die uitsluitend in de stedelijke ontwikkeling worden toegepast, zoals bijvoorbeeld het bouwclaimmodel of het consultatiemodel, worden hier buiten beschouwing gelaten.

In paragraaf B11.1 wordt het prestatiebestek weergegeven, gevolgd door het bouwteamcontract in paragraaf B11.2. In paragraaf B11.3 en B11.4 worden achtereenvolgens het DB- en DBM-contract toegelicht. Het DBMF-contract en het DBMFO-contract worden beschreven in de paragrafen B11.5 en B11.6. Paragraaf B11.7 zet de algemene aspecten uiteen die van toepassing zijn op elk van bovengenoemde contracten.

B11.1 Prestatiebestek

Beschrijving

Ook tegenwoordig is het bestekscontract nog het meest gangbare contract. Door het langdurige bestaan van het contract is het ook de meest uitgewerkte contractvorm waarmee de meeste ervaring is opgedaan. Het bestekscontract is een voorbeeld van een traditioneel model. In dit model is de overheid verantwoordelijk voor de rekeningen en zorgt zij voor de financiering.

Private partijen krijgen een beperkte kans om hun innovatieve ideeën te ontplooiën aangezien de onderdelen afzonderlijk in de markt worden gezet. Hun scope wordt beperkt aangezien de private partijen zich slechts over één onderdeel van het totale project mogen bekommeren.

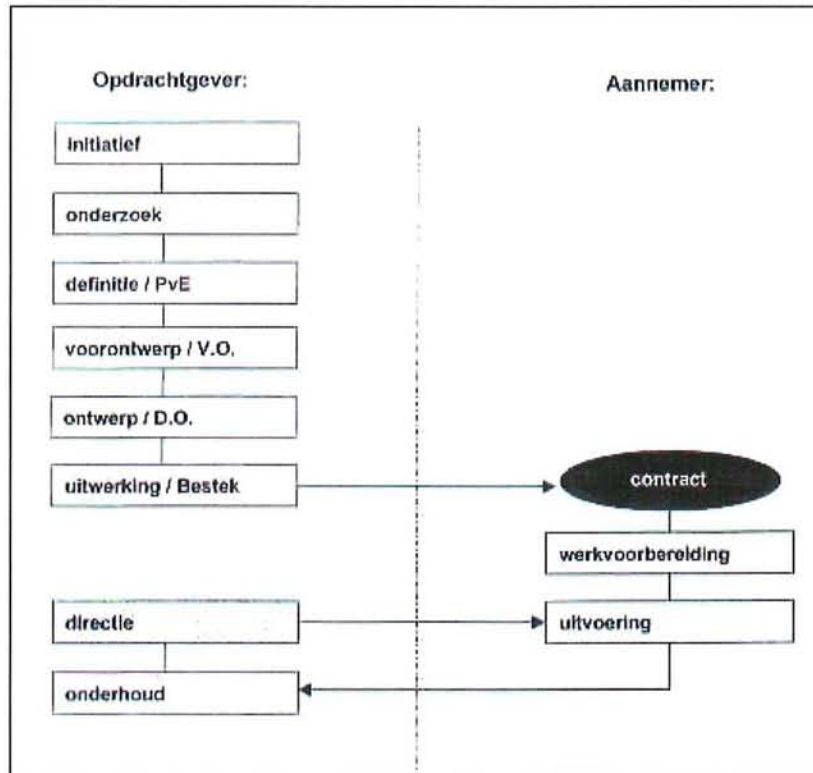
Het bestekscontract wordt gekenmerkt door een strakke en eenduidige structuur waarin dit contract is gegoten en de daarbij horende sterk gescheiden functies van de contractanten.

De rol van de opdrachtgever bestaat uit het maken van een ontwerp met bijbehorend bestek volgens de RAW systematiek (Rationalisatie en Automatisering in de Grond-, Weg- en Waterbouw) op basis van resultaatgerichte omschrijvingen van het werk. De opdrachtgever is tevens directiehouder tijdens de uitvoeringsfase. De aannemer (opdrachtnemer) bepaalt op basis van het bestek de uitvoeringswijze met bijbehorende planning en voert het werk uit conform de binnen het bestek gestelde technische en organisatorische randvoorwaarden. De randvoorwaarden zijn vastgelegd in de Uniforme Administratieve Voorwaarden (UAV), dat onderdeel uitmaakt van het bestekscontract.

Toepassingsgebied

Het prestatiebestek kan toegepast worden daar waar een duidelijk uiteindelijk resultaat gedefinieerd kan worden. Hierbij kan gedacht worden aan een detailontwerp van een project of bijvoorbeeld een beschrijving van eisen ten aanzien van een te onderhouden object.

In onderstaande figuur wordt het proces van een prestatiebestek weergegeven.



Figuur B11.1: het proces van een bestekscontract

Voordelen

- mogelijkheid voor opdrachtnemer om procesinnovaties door te voeren
- duidelijk door gedetailleerdheid en standaardisatie
- positie en verantwoordelijkheden duidelijk voor partijen
- bestekscontract voor beide partijen (aannemer / opdrachtgever) goed controle instrument

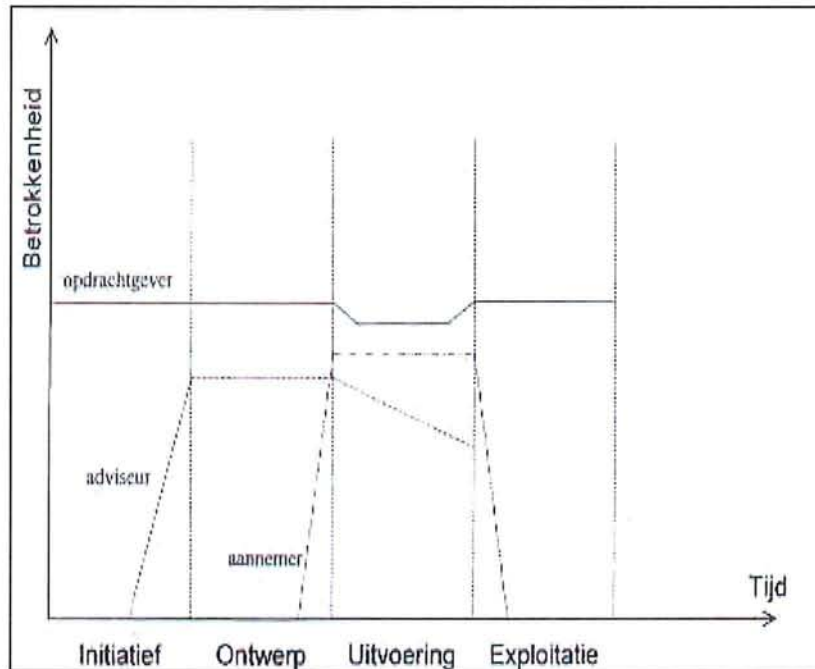
Nadelen

- er is geen ruimte voor productinnovaties
- door scheiding van ontwerp en uitvoering treedt vertraging op in bouwproces aangezien de fasen elkaar opvolgen
- tijdens uitvoering wordt pas expertise van aannemer gebruikt
- kans op meerwerk groter door onvoldoende afstemming tussen het ontwerp en de uitvoering. Dit kan bij een complex project leiden tot hoge kosten van het meerwerk, waardoor er mogelijk een conflict kan optreden tussen opdrachtgever en opdrachtnemer.

Positie van het bestekscontract in het bouwproces

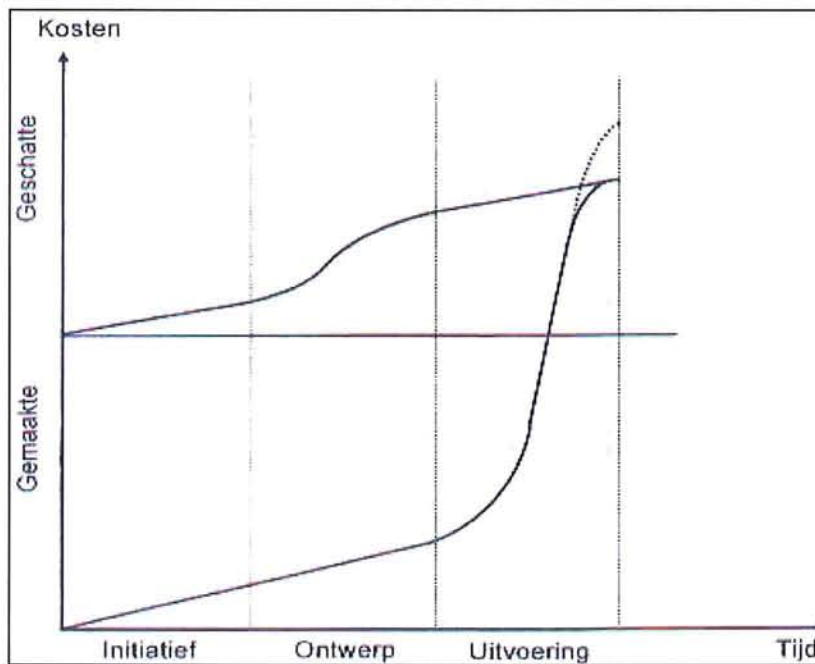
Zoals eerder beschreven is de scheiding tussen het ontwerp en de uitvoering in een bestekscontact kenmerkend. Er is dus sprake van relatief weinig samenwerking tussen de verschillende partijen.

Duidelijk is dat de betrokkenheid tijdens de uitvoeringsfase voor alle partijen groot is, zoals de onderstaande figuur weergeeft.



Figuur B11.2: bestekscontract

De gemaakte kosten kunnen de geschatte kosten overstijgen door onvoldoende afstemming tussen ontwerp en uitvoering.



Figuur B11.3: de geschatte en de gemaakte kosten voor een bestekscontract

Aansprakelijkheid bij een bestekscontract

Bij een bestekscontract is de aansprakelijkheid geregeld via de Algemene Uniforme Voorwaarden (UAV). Dat betekent dat de opdrachtgever verantwoordelijk is voor het ontwerp en de aannemer voor de uitvoering. Daarnaast kan de opdrachtgever ook verantwoordelijk worden gehouden voor de door hem voorschreven uitvoeringswijze of de functionele geschiktheid van de voorgeschreven materialen.

De aannemer is op zijn beurt aansprakelijk voor de gehele of gedeeltelijke schade aan de constructie. De aansprakelijkheidstermijn geldt tot tien jaar na de oplevering. Ook een verborgen gebrek dat veroorzaakt is door een van de onderaannemers en ontdekt wordt binnen een redelijke termijn, kan verhaald worden op de aannemer.

Ten aanzien van het ontwerp geldt er een waarschuwingsplicht voor de aannemer. Dit houdt in dat wanneer de aannemer ziet dat er fouten in de aan hem geleverde stukken, tekeningen etc. zitten en die fouten zodanig zouden zijn dat in hij in strijd met goede trouw zou handelen als hij niet zou waarschuwen of melding aan de directie zou maken.

Een aannemer moet een contract ook uitvoeren volgens het aannemingscontract. Doet hij dit niet dan kan hij daar verantwoordelijk voor gehouden worden. Als blijkt dat de directie tekort is geschoten, kan dat leiden tot vermindering van de aansprakelijkheid van de aannemer.

B11.2 Bouwteamcontract

Beschrijving

Bij een bouwteamcontract wordt uitgegaan van een vorm van samenwerking waarbij gelijkheid heerst tussen de betrokken partijen in de initiatief-, ontwerp- en uitvoeringsfase.

Het doel is om een scheiding tussen de voorbereiding en uitvoering te voorkomen door alle partijen in een vroegtijdig stadium ervaring en deskundigheid te laten inbrengen.

Het bouwteam wordt samengesteld door de opdrachtgever die met elk van de betrokken partijen afzonderlijk contracten afsluit. Daarnaast wordt er een bouwteamcontract afgesloten waarin de betrokken partijen via een samenwerkingsovereenkomst (bouwteam) de uitvoering van het werk voorbereiden.

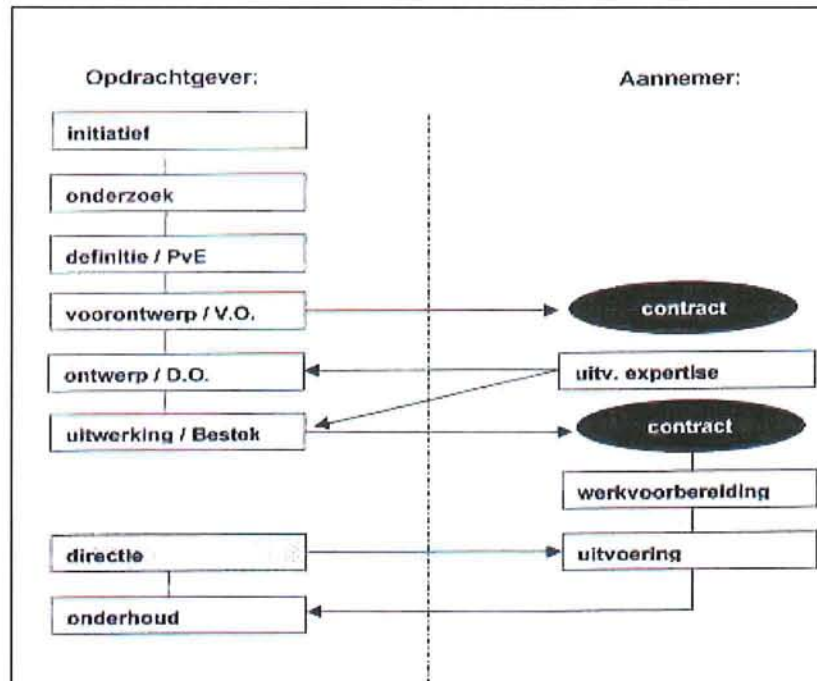
Voor de uiteindelijke bouw sluit de opdrachtgever een contract met een aannemer. Dit hoeft niet altijd de bouwteamaannemer te zijn maar in de regel is dat wel zo. De bouwteamaannemer heeft in de voorbereidingsfase een adviserende rol. De uitvoerende rol wordt toch vaak toebedeeld aan dezelfde aannemer aangezien de specifieke uitvoeringswijze ook al in de voorbereiding was gebruikt.

Het bouwteamcontract zorgt voor een synergie tussen voorbereiding en uitvoering en bevordert dus de efficiëntie en de doorlooptijd van een project.

Toepassingsgebied

Het bouwteamcontract wordt toegepast bij die projecten waar uitvoeringskennis in de ontwerpfase wenselijk is en waarbij het technisch risico hoog is. Er kan hierbij gedacht worden aan het toepassen van technieken of producten.

Het proces van een bouwteam contract wordt in de onderstaande figuur afgebeeld.



Figuur B11.4: het proces van een bouwteamcontract

Voordelen

- mogelijkheden om nieuwe productinnovaties toe te passen
- minder kans op meerwerk door een goede afstemming tussen ontwerp en uitvoering
- aannemer geeft advies in ontwerpfase over uitvoeringsmethode, bouwkosten en materialen
- ontwerper draagt kennis over aan uitvoerende partij
- door afstemming tussen ontwerp en uitvoering is er een betere beheersing mogelijk van het bouwproces. Dit levert tijdwinst en een betere kwaliteit op.

Nadelen

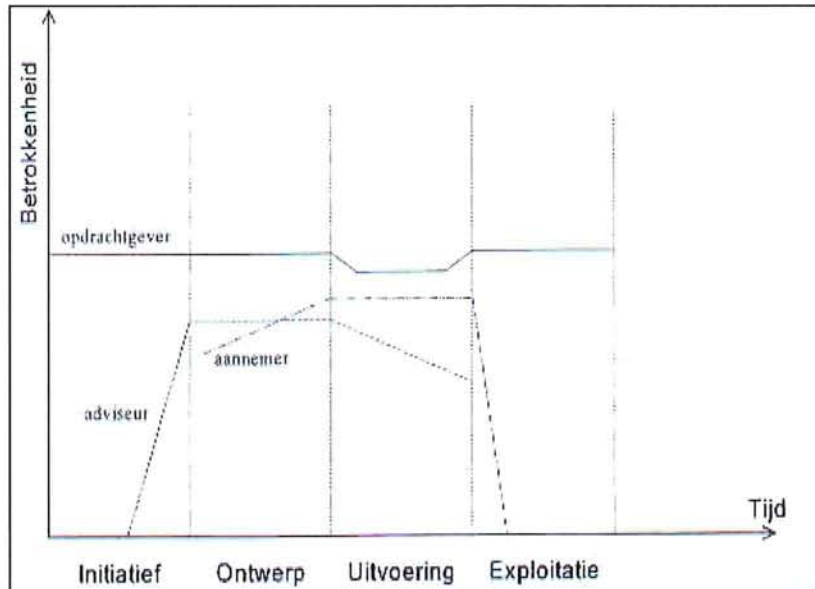
- door de diverse contracten met de betrokken partijen ontstaat er een complexe aansprakelijkheidsverdeling
- aangezien de bouwteamaannemer meestal ook verantwoordelijk is voor de uitvoering, is er nauwelijks sprake van concurrentie. Dit houdt in dat er niet altijd voor de laagst mogelijke prijs wordt gebouwd.

Positie van het bouwteamcontract in het bouwproces

Door de integratie van de uitvoeringsdeskundigheid in het ontwerpproces is een betere beheersing van het bouwproces te realiseren, wat zich vertaalt in tijdwinst in de ontwerpfase en een kwaliteitsverbetering in de uitvoering.

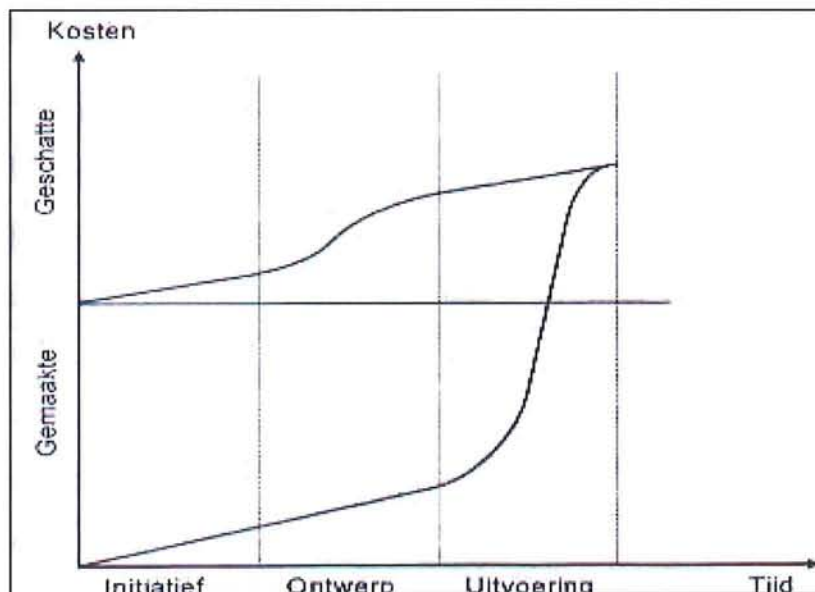
Dit betekent dat de samenwerking tussen de betrokken partijen intensiever is en een langere periode behelst.

De betrokkenheid van de verschillende partijen is duidelijk te zien in onderstaand schema.



Figuur B11.5: bouwteam

In de grafiek kan men zien dat de geschatte en gemaakte kosten elkaar niet veel ontlopen aangezien er een goede uitwisseling van gegevens is geweest waardoor de kans op meerwerk verkleind is. In absolute zin hoeven de kosten niet automatisch de laagste kosten te zijn, aangezien de bouwteamaannemer meestal ook de uitvoerende aannemer is en dus zelf de aanneemsom kan bepalen aangezien hij geen concurrentie heeft.



Figuur B11.6: de geschatte en gemaakte kosten voor een bouwteam

Aansprakelijkheid bij een bouwteam contract

Aangezien een bouwteamcontract bestaat uit een aantal afzonderlijke contracten tussen de opdrachtgever en de betrokken partijen, is iedere partij verantwoordelijk voor de kwaliteit van zijn eigen werk. Deze individuele betrokkenheid heeft echter een duidelijke relatie met de andere betrokken partijen. Onder bepaalde omstandigheden kan de individuele betrokkenheid overgaan in medeverantwoordelijkheid voor tekortkomingen in het werk van anderen uit het bouwteam. Men mag verwachten dat ieder kritisch wordt beoordeeld door de andere leden van het bouwteam en dat tijdig gewaarschuwd wordt voor mogelijke risico's. Dit betekent dat er voor iedere deelnemer uit het bouwteam een zekere waarschuwingsplicht naar de opdrachtgever geldt.

B11.3 Design & Build (DB)

Beschrijving

Een DB-contract is een voorbeeld van innovatief model. Bij dit model worden ontwerp en aanleg in één pakket uitbesteed. Hierdoor ontstaat een bredere scope waardoor de private partij in de ontwerpfase al kan anticiperen op de bouwfase. Beide kunnen hierdoor optimaal op elkaar afgestemd worden.

Bij een Design (ontwerp) en Build (bouw) contract wordt er een contract gesloten tussen de opdrachtgever en de opdrachtnemer. De opdrachtnemer is meestal een aannemer en deze krijgt niet alleen de uitvoering toegewezen maar ook de uitwerking van het definitief ontwerp.

Ontwerp en uitvoering liggen dus in één hand. Dit betekent ook dat de rollen die de partijen hebben, veranderen. Zo zal de opdrachtgever een terughoudendere rol hebben. Hij richt zich vooral op het resultaat, door eerst duidelijk te maken wat hij wenst.

De opdrachtnemer bekijkt vervolgens hoe dat resultaat bereikt moet worden. De opdrachtnemer zal wel moeten toestaan dat de opdrachtgever een algemene bevoegdheid tot controle op de naleving van het contract voorbehoudt.

Een DB-contract is een dynamisch proces. Er kan meer tijdwinst geboekt worden doordat het ontwerp en de uitvoering geïntegreerd worden. Dit kan ook inhouden dat er een kwalitatief beter product wordt afgeleverd, vanwege de juiste afstemming tussen ontwerp en uitvoering.

Toepassingsgebied

Het DB-contract is geschikt voor grote projecten met relatief weinig onderhoud of exploitatieactiviteiten. Ook is het geschikt voor grote projecten waar de publieke partij verantwoordelijkheid wenst te houden.

Het proces van een DB-contract wordt in onderstaande figuur weergegeven.

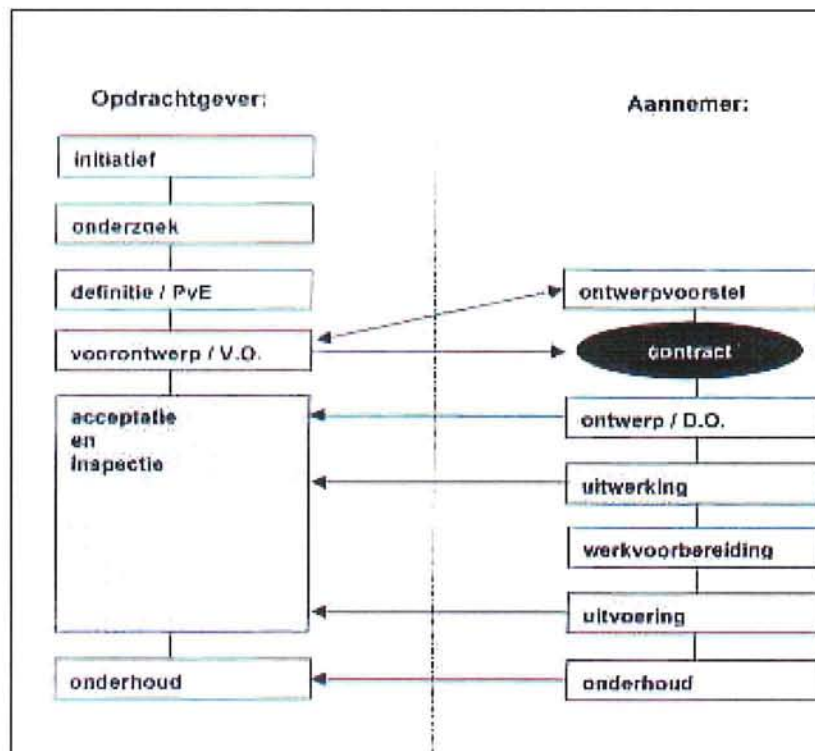
Voordelen voor de opdrachtgever

- eenvoudigere relaties aangezien de opdrachtgever ontwerp en uitvoering in de handen van één partij legt
- minder discussie over verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden. Omdat ontwerp en uitvoering aan één partij toebedeeld zijn, kan de een de ander niets meer verwijten.
- er sprake van een betere uitvoerbaarheid aangezien ontwerp en uitvoering op elkaar afgestemd zijn. Hieronder wordt aangegeven hoe die uitvoerbaarheid zich uit:

- uitvoering bepaald voor een groot deel het ontwerp, waardoor er tijd gewonnen wordt, werk beter wordt ingedeeld en prioriteiten worden gesteld
- er wordt gestreefd naar standaardisatie, waardoor de inkoop en het materiaalmanagement eenvoudiger worden
- ontwerpen wordt gericht op een goede bereikbaarheid tijdens de uitvoering
- de schattingen van kosten en uitvoeringstijd hebben een grotere realiteitswaarde

Voordelen voor de opdrachtnemer

- DB zou een middel kunnen zijn om een bedrijf te profileren in de markt. Er is namelijk een merendeel van bedrijven dat zich concentreert op het traditionele bouwproces.
- opdrachtnemer bij een DB-contract kan zijn technisch probleemoplossend vermogen vergroten



Figuur B11.7: het proces van een DB-contract

Nadelen voor de opdrachtgever

- er zijn niet zoveel bedrijven die zich bezighouden met DB-contracten, waardoor de concurrentie niet erg groot is. Dit zou prijsconsequenties kunnen hebben.
- bij een DB-contract worden er in een vroegtijdig stadium door de opdrachtgever afspraken gemaakt over contractuele en financiële afspraken

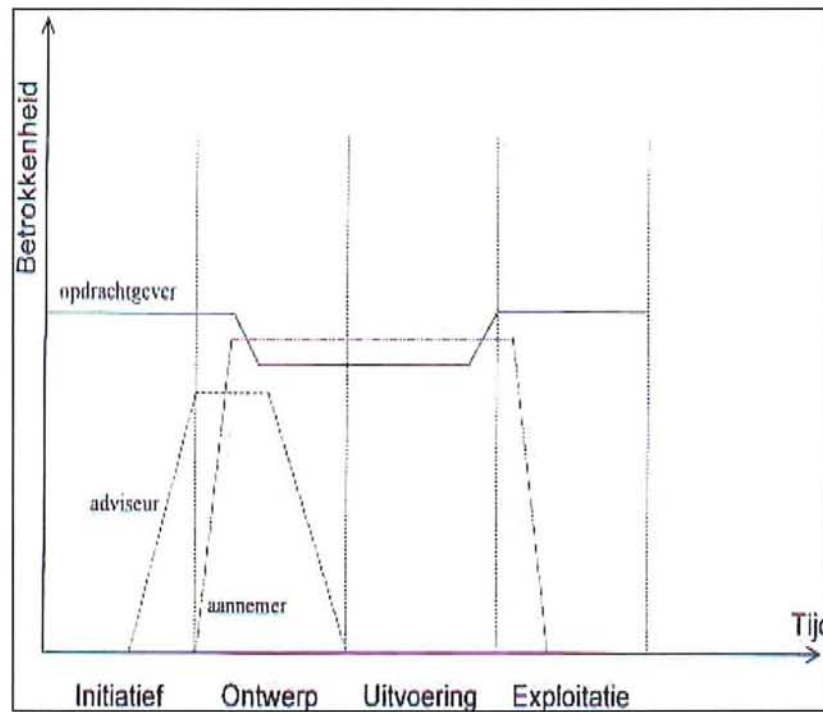
en regelingen. In dit stadium is echter nog een vrijheid van handelen gewenst aangezien een aantal facetten nog onbekend is.

Nadeel voor de opdrachtnemer

- bij een DB-contract is de bouwer niet alleen verantwoordelijk voor de te maken kosten maar ook voor de geschatte kosten. Dit wordt nog niet altijd zo ervaren. Vaak wordt gedacht om het ontwerp als niet zo belangrijk te beschouwen en dat het weinig geld kost en snel afgerond kan worden. Toch zitten de onzekerheden in het voortraject en worden daar de risico's bepaald.

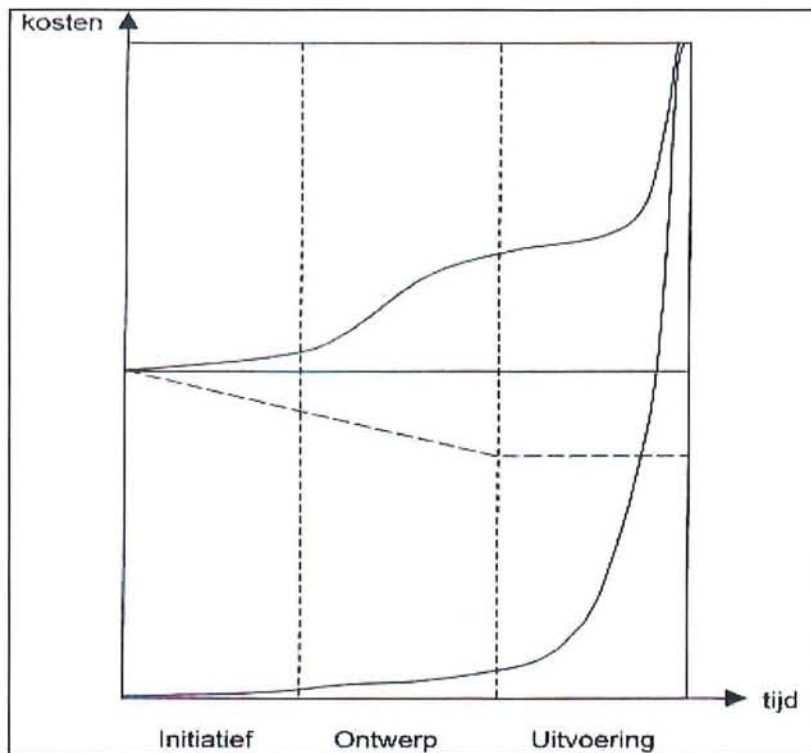
Positie van het DB-contract in het bouwproces

De opdrachtgever in een DB-contract is veel terughoudender. Hij dient zich meer als klant op te stellen. De opdrachtgever is minder betrokken bij het hele proces van ontwerp en uitvoering. De opdrachtnemer daarentegen is juist meer betrokken bij het proces.



Figuur B11.8: design & build

Vaak stijgen de werkelijke kosten uit boven de geschatte kosten doordat op een bepaald moment de afzonderlijke disciplines niet meer verder kunnen. Er moeten dan zeer hoge kosten worden gemaakt om de zaak toch op redelijke manier te voltooien. Dit kan worden vermeden door het ontwerp meer aandacht te geven, aangezien tijdens het ontwerp de risico's worden bepaald en dus ook beheerst dienen te worden.



Figuur B11.9: werkelijke kosten gedurende een DB-contract

Aansprakelijkheid bij een DB-contract

De discussie is of bij de aansprakelijkheid van een DB-contract de aannemer (opdrachtnemer) ook verantwoordelijk is voor de daaruit ontstane schade.

De risico's ten aanzien van onbekendheid gaan naar de opdrachtgever. De opdrachtgever neemt alles op zich wat niet voorzien is.

De risico's ten aanzien van de onzekerheid gaan naar de opdrachtnemer. Deze moet kunnen inschatten wat er te verwachten is en daar adequate maatregelen voor kunnen nemen.

B11.4 Design, Build & Maintain (DBM)

Beschrijving

Bij een DBM-contract is de aannemer verantwoordelijk voor het ontwerp, de bouw en het onderhoud (Maintain) van een publieke voorziening. Na een vooraf te definiëren periode gaat de voorziening terug naar de publieke partij. De voorziening is gefinancierd door de publieke partij en blijft in publiek eigendom gedurende de termijn van het contract. De clou is de verschuiving van het onderhoudsrisico naast de ontwerp- en constructierisico's zoals bij een DB-contract.

Door het onderhoud te koppelen aan het ontwerp en de bouw wordt bereikt dat ook de onderhoudskosten in latere jaren voor de publieke partij binnen redelijke grenzen voorspelbaar is.

Toepassingsgebied

Het DBM-contract wordt toegepast bij projecten waar sprake is van een aanzienlijke onderhoudslast.

Voordelen

- verschuiven van de risico's ten aanzien van het ontwerp, de bouw en het onderhoud
- kwaliteit van het onderhoud wordt verbeterd
- contract kan zo opgesteld worden dat de meeste aandachtspunten gestuurd worden

Nadelen

- complex contract
- proces neemt meer tijd in beslag
- wenselijk om het geheel te managen en te monitoren
- extra kosten om de activiteiten over te nemen, wanneer de contracterende partij niet naar behoren functioneert

B11.5 Design, Build, Maintain & Finance (DBMF)Beschrijving

Het DBMF-contract is een voorbeeld van een concessiemodel. Een concessie kan worden verleend aan private partijen indien de overheid initiatiefnemer is voor een infrastructureel project dat gericht is op het realiseren van publieke doelen.

De overheid geeft wel haar visie op de te ontwikkelen infrastructuur en bijbehorende gebiedsontwikkeling, maar houdt zich er verder buiten. Er worden eisen gesteld aan de private ontwikkeling, de zogenaamde prestatie-indicatoren, zoals beschikbaarheid, veiligheid en kwaliteit.

In het concessiemodel biedt de opdrachtgever (overheid) alle fasen van het project aan de opdrachtnemer (marktpartij), op basis van een langlopend contract.

Bij een concessie wordt het uiteindelijke product gedefinieerd en aan de levering van het product wordt de uiteindelijke betaling gerelateerd. Het consortium krijgt dus een vergoeding voor de geleverde dienst, en niet voor het uiteindelijke product (bv. een weg).

Gezien de financiële consequenties zal het consortium er alles aan doen om de dienst te leveren.

De publiekrechtelijke taken als het verkrijgen van vergunningen en bestuurlijke goedkeuring blijven uiteraard wel de verantwoordelijkheid van de overheid. Zij draagt dus zorg voor het bestuurlijke en planologisch-juridische kader.

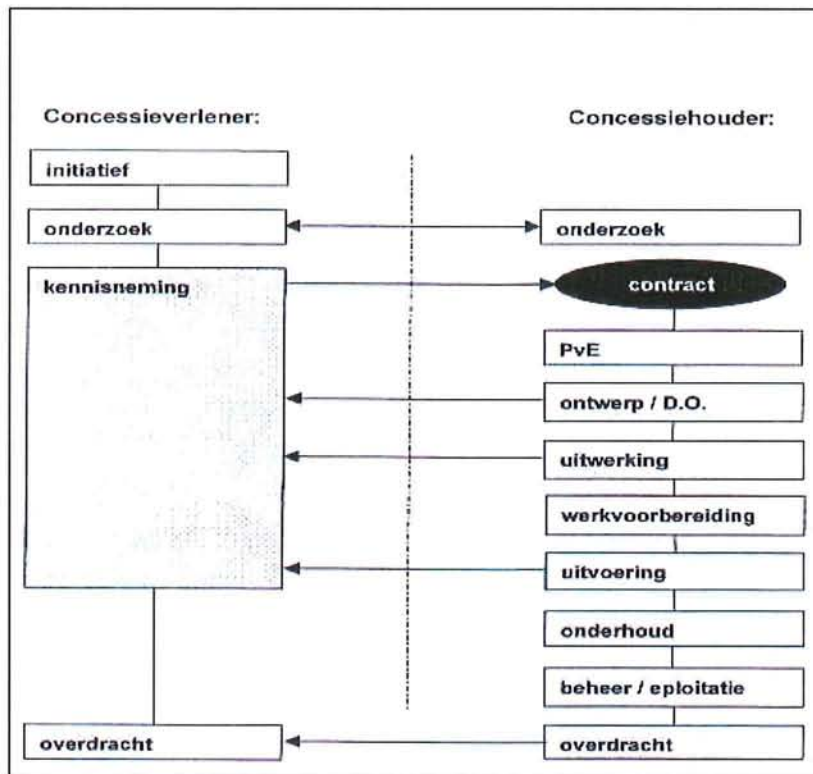
Bij een concessiemodel staan een aantal uitgangspunten centraal.

- de overheid zet een geïntegreerd investeringsproject in de markt: ontwerp, realisatie, onderhoud en financiering
- de overheid geeft voldoende ruimte aan de marktpartijen: niet het product maar de geleverde dienst of prestatie staat centraal
- een concessie wordt Europees aanbesteed
- de integratie van de financiering in de concessie maakt de risico-overdracht hard (de investeringskosten van het project liggen bij de private partij)
- betaling is gebaseerd op de afgesproken dienst of prestatie in plaats van het product

Bij een DBMF-contract wordt het ontwerp, de bouw, het onderhoud en de financiering (Finance) aan een private partij uitbesteed.

Vaak betreft het een publieke voorziening die, na een vooraf bepaalde periode, weer teruggaat naar de publieke partij. De publieke partij is eigenaar van de voorziening gedurende de periode. De private partij krijgt de geïnvesteerde kosten terug via een regelmatige publieke bijdrage naar rato van de operationele beschikbaarheid.

Naast de transfer van de ontwerp-, constructie- en onderhoudsrisico's is de clou ook de financiering door een of meerdere private partijen. Het proces van een concessiemodel is in onderstaande figuur weergegeven.



Figuur B11.10: het proces van een concessieovereenkomst

Toepassingsgebied

Het DBMF-contract wordt toegepast bij grote projecten met geringe exploitatieactiviteiten. Ook kan het toegepast worden bij projecten met zowel een publieke als een commerciële component. Het model is reeds toegepast bij projecten op het gebied van wegen, afvalverwerking, waterzuivering en meervoudig ruimtegebruik (publiek en commercieel).

Voordelen

- model trekt private financiers aan
- kostenprofiel redelijk voorspelbaar en betrouwbaar
- transfer van ontwerp-, constructie- en onderhoudsrisico's
- tijdwinst mogelijk wat de constructie betreft

Nadelen

- complexiteit van het contract en het aanbestedingsproces
- management- en monitoringssystemen gewenst
- extra kosten om de activiteiten over te nemen, wanneer de contracterende partij niet naar behoren functioneert
- overheid moet zich primair richten op de publieke verantwoordelijkheden

B11.6 Design, Build, Finance, Maintain & Operate (DBMFO)Beschrijving

Ook het DBMFO-contract is een concessiemodel. Het DBMFO-contract is vergelijkbaar met het DBMF-contract, met het verschil dat de exploitant aan de publieke of private gebruiker kosten terugvordert op basis van gebruik (Operate). Hier geldt het principe van de gebruiker betaald. Dit is dan ook de clou evenals de private financiering en de transfer van risico's van ontwerp, constructie en uitvoering.

De overheid is vaak de opdrachtgever. De concessiehouder zit meestal in een consortium vanwege de risico's. In dit consortium kunnen ook de aannemer, de belegger, de exploitant en de financier zitten.

Een DBMFO-contract leent zich voor projecten waar een financieringsvraagstuk aan de orde is. Een opdrachtgever wil wat, maar heeft daar geen geld voor. Door een concessie te verlenen kan een opdrachtgever toch zijn doel bereiken.

Toepassingsgebied

Het wordt toegepast bij wegen en afvalverwerking, aangezien hier mogelijkheden liggen om kosten terug te vorderen bij gebruikers.

Voordelen

- trekt private financiers aan
- kostenprofiel redelijk voorspelbaar en betrouwbaar
- transfer van de ontwerp-, constructie- en onderhoudsrisico's
- er kunnen infrastructurele voorzieningen gerealiseerd worden buiten de Rijksbegroting om. De gebruiker betaalt.
- de overheid kan in een maatschappelijke behoefte voorzien zonder daarvoor extra financiële middelen aan te wenden
- door integratie van taken vervallen de afstemmingsproblemen tussen de verschillende fasen en participanten
- aan het eind van de concessieperiode wordt de voorziening bijna of geheel kosteloos aan de opdrachtgever overgedragen, zodat die eigenlijk een publieke voorziening krijgt zonder daar zelf in geïnvesteerd te hebben

Nadelen

- complexiteit van het contract en het aanbestedingsproces
- management- en monitoringssystemen gewenst
- extra kosten om de activiteiten over te nemen, wanneer de contracterende partij niet naar behoren functioneert
- overheid moet zich primair richten op de publieke verantwoordelijkheden
- het slagen van een DBMFO-project is ook afhankelijk van economische, politieke en milieufactoren alsmede de maatschappelijke omgeving
- financiële problemen kunnen zich voordoen bij het verdelen van de risico's

Positie van een DBMFO-contract in het bouwproces

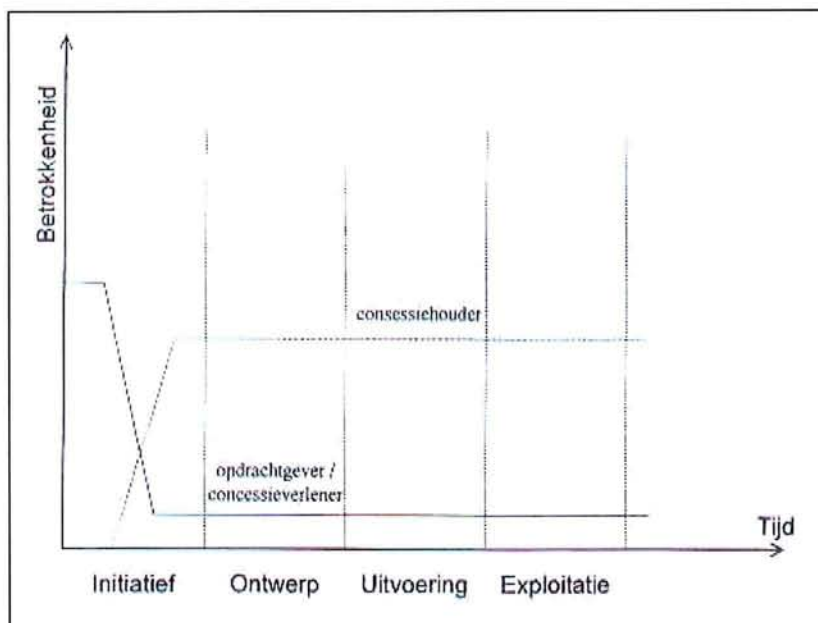
De opdrachtgever heeft in het bouwproces een ondergeschikte rol. Het is de concessiehouder die het verdere bouwproces moet invullen. Er wordt een exploitant en financier bij het proces betrokken. Binnen de samenwerking zijn twee varianten mogelijk, die verschillen in financieringsmogelijkheid.

- exploitatiemaatschappij, die zorg gaat dragen voor de exploitatie van de voorziening. De maatschappij zorgt voor de financiering en verstrekt de opdracht tot het realiseren van de voorziening.
- ontwikkelaar / aannemer, die zelf de door hem ontworpen voorziening bouwt en financiert

De risico's liggen bij een concessiemodel bij de concessiehouder. Het betreft hier risico's van het ontwerp, de realisatie, het beheer, onderhoud en financiering.

Het is duidelijk dat deze risico's niet allemaal door een partij gedragen kunnen worden, maar gedragen worden door een consortium van partijen. Zo kunnen de risico's verdeeld worden over de verschillende partijen.

De betrokkenheid van de verschillende partijen is in onderstaande figuur afgebeeld.



Figuur B11.11: DBMFO-contract

Aansprakelijkheid bij DBMFO-contract

Daar de opdrachtgevende partij de uitvoering uit handen heeft gegeven, liggen de risico's en de bijbehorende aansprakelijkheden bij de opdrachtnemende partij. De opdrachtgevende partij komt pas weer in beeld bij het aflopen van de concessieperiode wanneer de voorziening aan hem wordt overgedragen.

Bij bouwwerken waar een DBMFO-contract wordt opgesteld is vaak een publiek belang mee gemoeid. Dit publieke belang zal niet altijd parallel lopen met het private belang van de oprachtaannemer. Deze laatste zal namelijk de gemaakte kosten binnen een zekere periode terug willen verdienen. Om dit te bereiken zullen bepaalde tarieven gehanteerd worden om van de infrastructurele voorziening gebruik te maken. Er moet van tevoren vastgesteld worden wat de te hanteren tarieven zullen zijn.

Bij een DBMF-contract verkoopt de exploitant vooraf een deel van de beschikbare capaciteit aan één afnemer en loopt dus geen volumerisico. Bij een DBMFO-contract wordt de exploitant betaald door de afnemers, die ieder een stukje capaciteit afnemen.

De tweede exploitant krijgt dus betaald naar rato van de afgenomen capaciteit en niet naar rato van de beschikbaar gestelde capaciteit.

B11.7 Algemene aspecten

Naast de hierboven genoemde kenmerken van de verschillende contracten, zijn er een aantal aspecten die van toepassing kunnen zijn op elk van de contracten. Deze aspecten zullen achtereenvolgens worden toegelicht.

Faillissement

Mocht de private partij failliet gaan, dan heeft ook de overheid een probleem. Het faillissementsrisico is voor de overheid van belang voor of tijdens de bouwfase. Treedt het faillissement op na de bouwfase, dan kan de overheid het geheel weer overnemen.

Force majeure

Van force majeure wordt gesproken indien er sprake is van overmacht en geen van de betrokken partijen er iets aan kan doen. Er kan hierbij gedacht worden aan het uitbreken van een oorlog, terroristische aanvallen of een nucleaire ramp. Het is ook onmogelijk om zich tegen zulke gebeurtenissen te verzekeren.

Doet een dergelijke situatie zich voor, dan worden de betrokken partijen tijdelijk ontheven van hun contractuele verplichtingen. Daarna moet dan worden uitgemaakt of het geheel wordt hervat of dat het contract wordt ontbonden.

Prijsaanpassingen

Tijdens de looptijd van publiekprivate samenwerkingscontracten kunnen zich prijswijzigingen voordoen. Het is zaak om vooraf op deze wijzigingen te anticiperen door middel van bijvoorbeeld een index.

Bonusregeling

Naast een malusregeling (boeteregeling) is het ook mogelijk om een bonusregeling op te nemen in een contract. Hierbij krijgt een private partij een financiële bonus indien ze beter presteert dan de minimumeis.

Veranderende wetgeving

Het punt van veranderende wet- en regelgeving is altijd een hekel punt. Publieke en private partijen proberen de schuld van zich af te schuiven.

Private partijen beweren dat veranderende wetgeving wordt veroorzaakt door publieke partijen en dat zij daarom dan ook de risico's moeten dragen. Publiek partijen stellen dat alle partijen last ondervinden van de veranderende wetgeving en dat de private partijen dus dezelfde risico's lopen al iedereen.

Instaprechten

Een voorbeeld van een instaprecht is het recht van de overheid om in te stappen in de onderliggende contracten van de projectonderneming, bijvoorbeeld het bouwcontract tussen de projectonderneming en de aannemer.

Een tweede recht van de overheid is om zelf de uitvoering van een project onder handen te nemen of uit te besteden aan een derde persoon, als de projectonderneming niet naar behoren presteert.

Consortiumvorming

Het komt voor dat veel private partijen elkaar vinden in een gezamenlijke organisatie. Er zijn meerdere redenen voor consortiumvorming. Ten eerste kunnen partijen een zwaarder front vormen naar zowel de gemeente als naar andere private partijen. Daarnaast worden door samenwerking met andere private partijen risico's verdeeld en beter beheersbaar. Bovendien kunnen samenwerkende partijen gebruik maken van elkaars expertise en ervaring.

In de derde plaats is het vaak zo dat de gemeente vaak maar met één partij wenst te onderhandelen en samen te werken, dat consortiumvorming min of meer een noodzaak is. Tenslotte is er door samenwerking meer geld beschikbaar om gronden te kopen. Partijen vinden hierin elkaar vaak doordat ze in het verleden eerder hebben samengewerkt en vertrouwen in elkaar hebben.

Resumerend:

In deze bijlage zijn de bekendste generieke contractvormen, zoals die gebruikt worden bij de uitvoering van infrastructurele werken, weergegeven.

Het prestatiebestek is ook tegenwoordig nog het meest gangbare contract. Er is veel ervaring mee opgedaan. Er is een duidelijk onderscheid in de positie en verantwoordelijkheden voor de partijen; ontwerp en uitvoering zijn namelijk gescheiden.

Bij het bouwteamcontract worden partijen vroegtijdig betrokken om ervaring en deskundigheid in te brengen. Er wordt een bouwteam gevormd, die de uitvoering van het werk voorbereiden. De aannemer uit het bouwteam voert in de regel het werk ook uit.

Ontwerp (Design) en uitvoering (Build) worden in een DB-contract geïntegreerd. De aannemer is zowel verantwoordelijk voor de uitvoering als voor de uitwerking van het definitief ontwerp, wat een kwalitatief beter product zou kunnen inhouden.

Bij een DBM-contract is de aannemer verantwoordelijk voor het ontwerp, de bouw en het onderhoud (Maintenance). De voorziening, die gefinancierd is door de publieke partij, gaat na een afgesproken periode terug naar de publieke partij.

Een DBMF-contract is een concessiemodel. De initiatiefnemer, vaak de overheid, stelt slechts een aantal minimale eisen aan de private ontwikkeling, de zogenaamde prestatieactoren. De opdrachtgever biedt alle fasen, dus het ontwerp, de uitvoering, het onderhoud en de financiën (Finance), van het project aan de opdrachtnemer. Het eindproduct is gedefinieerd en de bijbehorende betaling is hieraan gerelateerd.

Een DBMFO-contract is net als het DBMF-contract een concessieovereenkomst. Het verschil is dat de exploitant aan de publieke of private gebruiker kosten terugvordert op basis van gebruik (Operate). Bij een DBMF-contract krijgt de private partij de geïnvesteerde kosten terug op basis van beschikbare capaciteit.