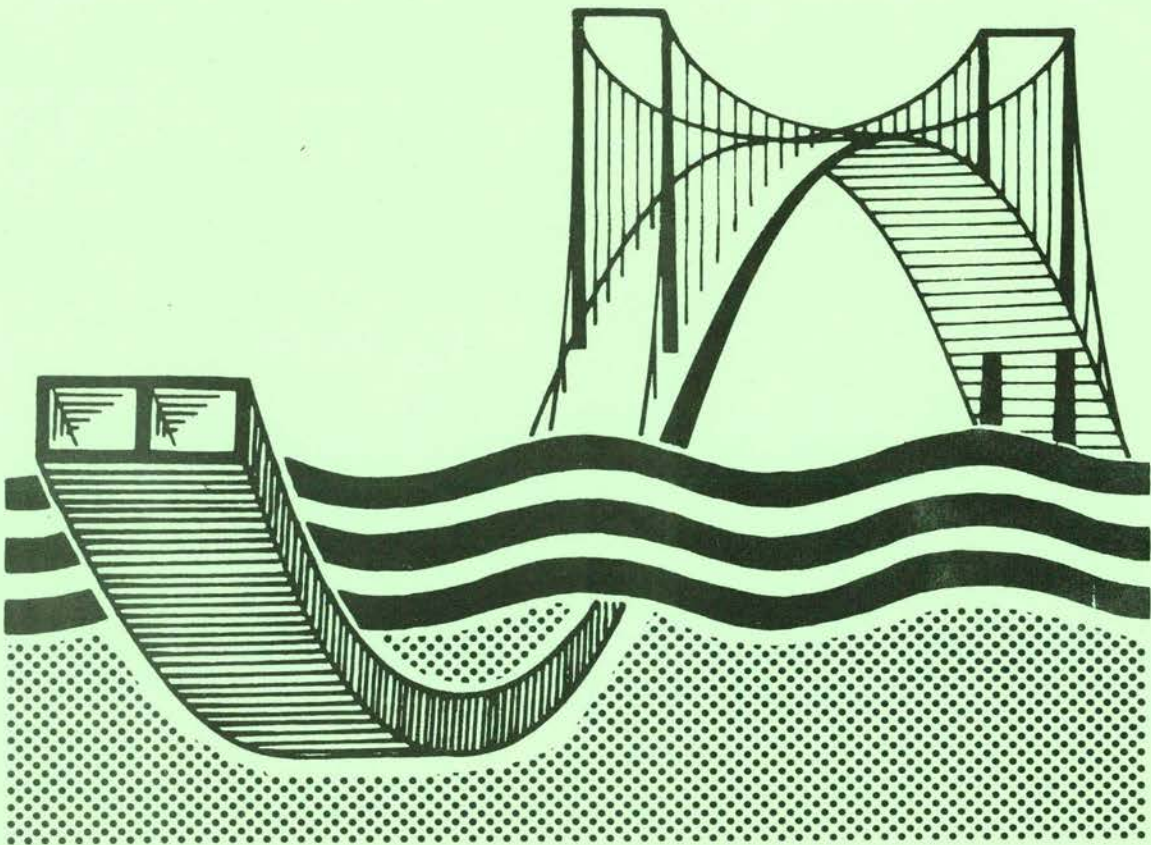


WOV



Rapport Werkgroep Algemeen

WESTERSCHELDE OEVERVERBINDING

rapport van de werkgroep "algemeen"

januari 1987

INHOUDSOPGAVE

	Blz.
O. INLEIDING	5
I. BESTUURLIJKE ASPECTEN/VORMGEVING	5
II. VOLKENRECHTELIJKE ASPECTEN	9
III. DE OVEREENKOMST	11
IV. DE BIJSTANDSOVEREENKOMST	14
V. KOSTEN/BATENANALYSE	14
1. Inleiding	14
2. Totaal baten en kosten	15
VI. BEDRIJFSECONOMISCHE ASPECTEN	15
1. Faillissement	15
2. Rijksbijdrage	16
3. Bijdrage provincie	18
4. BTW- en WIR-premie	19
5. Exploitatie overblijvend veer	20
6. Afbouwkosten veerdiensten	22
7. Rendement	23
VII. SAMENVATTING	30

BIJLAGEN

I.	Samenstelling werkgroep Algemeen WOV.
IA.	Tabel 4, artikel 9, Toegelaten gevaarlijke stoffen in tunnels.
II.	Overeenkomst voor verlenen van bijstand.
III.	Referentiemodel.
IV.	Uitkomsten financiële berekeningen.
V.	Exploitatie-opzet WOV.
VI.	Exploitatiemodellen met varianten in overheidsbijdragen en investeringskosten, verkeersgroei en inflatie.
VII.	Maatschappelijke kosten-batenanalyse vaste oeververbinding Westerschelde.

0. INLEIDING

Op 3 november 1986 werd door de Stuurgroep WOV, waarin het Rijk en de Provincie Zeeland participeren, een drietal werkgroepen ingesteld. Deze kregen de opdracht over de diverse aspecten van een vaste oeververbinding nader te rapporteren. De taakverdeling tussen de drie werkgroepen valt globaal reeds af te lezen uit de naamgeving, te weten:

- Techniek;
- Planologie;
- Algemeen.

Met de onderhavige nota brengt de werkgroep Algemeen rapport uit.

Door de Stuurgroep zijn enkele aspecten expliciet genoemd waar de werkgroep aandacht aan zou moeten besteden.

De werkgroep heeft daar zelf nog enige aan toegevoegd. In feite heeft zij alles wat niet onder techniek en planologie begrepen kan worden tot haar werkterrein gerekend. De belangrijkste vraag waarvoor de werkgroep zich gesteld ziet betreft de haalbaarheid van de voorstellen ter financiering en exploitatie van een oeververbinding over en/of onder de Westerschelde. Daarbij is het uitgangspunt dat van de overheden geen financiële garanties worden gevraagd.

Een bijzondere handicap voor de werkgroep vormde de omstandigheid dat vooral voor de kosten-aspecten eerst de nodige gegevens aangeleverd moesten worden. Het toch al uiterst krappe tijdsbestek werd daardoor nog knelender.

Overigens kon voor andere aspecten met vrucht gebruik worden gemaakt van eerdere en ook van externe nota's en rapporten. Een en ander bracht wel met zich mee dat vele zaken niet tot in detail bezien konden worden en derhalve wordt volstaan met globale notities en opmerkingen.

Vele zaken zullen derhalve nog uitvoerig moeten worden uitgewerkt. Naar het oordeel van de werkgroep behoeft dat echter een bestuurlijke besluitvorming over de wenselijkheid en mogelijkheid van een vaste oeververbinding niet te beletten.

De samenstelling van de werkgroep wordt weergegeven in Bijlage I.

I. BESTUURLIJKE ASPECTEN/VORMGEVING

1. Waar de overheid bereid is tot privatisering doet zich de vraag voor in welke mate dat het geval kan zijn. Tot een echte volledige privatisering zal overigens niet gekomen kunnen worden. Bij iedere vormgeving zullen overheidsgelden nodig zijn. Het project zal immers nooit geheel en al met tolopbrengsten te financieren zijn.
2. Ten aanzien van de bestuurlijke opzet kunnen twee mogelijkheden worden onderscheiden:
 - A. Privaatrechtelijk;
 - B. Publiekrechtelijk.

Omdat het project onder meer berust op de mogelijkheid van tolheffing, is door de werkgroep nagegaan of vanuit dat aspect voorkeur voor een

van deze constructies bestaat. In eerste instantie gaat het om de volgende kwesties:

- Welke juridische vormgeving/constructie is in deze de meest aangewezen voor het (bouwen, exploiteren, beheren en) heffen van tol op de WOV?
- Kan tol worden geheven op een openbare weg in de zin van de Wegenwet?

In het onderstaande wordt getracht deze vragen te beantwoorden. Ingevolge artikel 53 van de Wegenwet zijn geen tolheffingen van kracht dan die, welke vóór de indiening van het voorstel tot deze wet zijn ingesteld. Dat betekent dat op wegen, welke openbaar zijn in de zin van de Wegenwet, thans geen nieuwe tolheffingen kunnen plaatsvinden.

Om toch tol te kunnen heffen op de WOV moet dus voorkomen worden dat deze openbaar wordt in de zin van de Wegenwet. Om te voorkomen dat een weg openbaar wordt in de zin van de Wegenwet, dient de in artikel 4 van die wet genoemde termijn van verjaring te worden gestuit; dit kan geschieden door het stellen van opschriften als:

"eigen weg"

"particuliere weg"

"private weg"

en soortgelijke, of door andere kentekenen.

In principe staan dergelijke wegen wél open voor het openbaar verkeer. Zij zijn niet openbaar in de zin van de Wegenwet, doch wel in de zin van de Wegenverkeerswetgeving. Er kunnen dus verkeersmaatregelen worden getroffen (verkeersborden, snelheidsbepalingen). Dit is bepaald bij het zogenoemde Schipholarrest, H.R. 18-12-1969.

Het arrest behandelt de probleemstelling of een weg ten aanzien waarvan de eigenaar of beheerder zich de beslissing voorbehoudt om uit te maken of iemand daarvan al dan niet gebruik mag maken, openbaar kan zijn in de zin van de Wegenverkeerswetgeving. De Hoge Raad oordeelde nu dat het maken van het genoemde voorbehoud niet behoeft uit te sluiten dat een weg "feitelijk voor het openbaar rij- en ander verkeer openstaat".

De vraag welke nu rijst is: kan van dergelijke wegen (welke dus niet openbaar zijn in de zin van de Wegenwet maar wel in de zin van de Wegenverkeerswet), wél tol geheven worden en zo ja, door wie kan dat dan geschieden?

Aangezien het verbod tot instellen van nieuwe tolheffingen in de Wegenwet is vastgelegd, heeft dit verbod betrekking op wegen welke in de zin van die wet openbaar zijn. Een dergelijk verbod geldt in principe niet voor wegen welke openbaar zijn in de zin van de Wegenverkeerswet. Dat wil echter niet zeggen dat ieder nu maar gerechtigd is om van dergelijke wegen tol te gaan heffen.

In het algemeen moet worden aangenomen dat noch de gemeente, noch de provincie als zodanig nieuwe tolheffingen kunnen instellen (zie onder andere de jurisprudentie rond de brug bij Tiel).

De Wet Gemeenschappelijke Regelingen biedt evenmin een oplossing. Er kan een rechtspersoonlijkheid bezittend lichaam in het leven worden geroepen maar daaraan kunnen niet meer bevoegdheden worden toegekend dan aan de besturen van de deelnemende lichamen toekomen.

Voor het Rijk geldt een afzonderlijke regeling, daar artikel 8 van het Rijkswegenfonds het voor het Rijk mogelijk maakt een tolheffing ter financiering van aanlegkosten in te stellen op die wegen c.q. oeververbindingen van het hoofdwegennet welke op verzoek van de desbetreffende

regio eerder worden gerealiseerd dan conform de rijksprioriteitenafweging het geval zou zijn. Voor het aantrekken van de benodigde additionele financieringsmiddelen is de toestemming van de minister van financiën vereist.

Dit alles leidt ertoe dat, wil men tol heffen op het WOV-tracé, of voorkomen dient te worden dat de desbetreffende weg openbaar wordt in de zin van de Wegenwet of ervoor gezorgd dient te worden dat de betreffende verbinding deel uit maakt van het hoofdwegennet. De privaatrechtelijke vormgeving/constructie is dus de meest aangewezen.

3. Bij de privaatrechtelijke opzet kan men diverse alternatieven onderscheiden:

- A. De Stichting;
- B. De N.V.;
- C. De B.V.

Daar een stichting geen winstoogmerk mag hebben, sluit dit particuliere deelname uit.

Het voordeel van de N.V.-vorm is dat uitgifte van aandelen via de markt kan verlopen. Gelet op het grotendeels wegvallen van de overige verschillen tussen de N.V.- en de B.V.-vorm (in het kader van de 4e E.E.G.-richtlijn) ligt de keuze voor de N.V.-vorm voor de hand.

4. Ook bij de N.V.-vorm zijn er in grote lijnen drie alternatieven:

A. 100% overheid

Dit is het geval bij de N.V. WOV.

Op 13 maart 1978 is de akte tot oprichting van deze (privaatrechtelijke) N.V. verleden. Het maatschappelijk kapitaal bedraagt f 1 miljoen.

Daarvan zijn 200 aandelen à f 1.000,-- geplaatst en volgestort. Deze N.V. kan nog steeds worden gebruikt om de WOV te bouwen en te exploiteren. De kring van overheidsaandeelhouders kan worden uitgebreid. Wel dient de N.V. dan door middel van een contract de zekerheid te hebben dat gedurende een bepaalde periode de overheidsbijdragen verzekerd zijn. Daarbij is het uiteraard mogelijk een deel van deze bijdragen om te zetten in deelname in het aandelenkapitaal. Daarmee wordt dan een eigen vermogen opgebouwd dat voldoende moet zijn als buffer om vervolgens vreemd vermogen aan te trekken.

Om de gedachte te bepalen zou aan een eigen vermogen van f 150 miljoen kunnen worden gedacht.

B. 100% particulier

De invloed van de overheid is dan te regelen via plaatsen in de Raad van Commissarissen, de overeenkomst en via de publiekrechtelijke vergunningen.

In dit model is het eveneens noodzakelijk dat de beheersmaatschappij contractuele zekerheid heeft voor de overheidsbijdragen. In feite verschilt deze variant niet zoveel van die als genoemd onder A.

Het grote verschil zit erin dat waar hier de aandeelhouders uit de particuliere sector komen, dat bij variant A de publieke sector is.

Wel dient in de afweging te worden betrokken dat bij variant A de

overheid een grotere politieke en morele verantwoordelijkheid zal hebben en zich actief met de exploitatie bezig zal houden. Voorts zal bij variant B er van de kant van de overheid wellicht meer en in meer gedetailleerde vorm in de te sluiten overeenkomst geregeld moeten worden dan bij variant A. Bij variant A is bijsturen "tijdens de rit" voor de overheid immers eenvoudiger. Dat kan ook negatief worden beoordeeld.

C. De public-private oplossing

Dit is een samenwerking in een bepaalde verhouding tussen overheid en particulier bedrijfsleven in een gezamenlijke onderneming.

Dit zou op betrekkelijk eenvoudige wijze kunnen, door de N.V. WOV open te breken. Het bedrijfsleven, waaronder wellicht ook het Zeeuwse bedrijfsleven, kan dan participeren in een vergroot aandelenkapitaal. Het overheidsaandeel moet dan ook nominaal omhoog. Dat kan worden gecompenseerd met de jaarlijkse overheidsbijdragen.

Overigens is het de vraag of zowel het Rijk als de Provincie willen participeren. Het is denkbaar dat alleen de Provincie deelneemt. Het Rijk zou een langdurige overeenkomst met de Provincie kunnen afsluiten over de rijksbijdrage. De provincie wendt het desbetreffende bedrag vervolgens aan ten gunste van de WOV.

5. Voor het doen van een keuze uit de onder 4. genoemde mogelijkheden zijn veel overwegingen van belang.

Als een niet uitputtende opsomming zij vermeld:

- A. De slagvaardigheid bij de besluitvorming is in een particuliere oplossing groter en meer gericht op de bedrijfseconomische aspecten.
- B. De gebruikers van de WOV hebben deels geen alternatief. Er zal daarom ten dele sprake kunnen zijn van een natuurlijk en juridisch monopolie. Niet alleen is het omrijden in veel gevallen geen reëel alternatief, ook het afzien van het gebruikmaken van de WOV-diensten is in veel gevallen niet mogelijk. Een WOV heeft derhalve een publieke functie, die voor iedereen toegankelijk moet zijn.
- C. Het is een infrastructurele voorziening.
Normaliter valt deze onder de verantwoordelijkheid van een overheid.
- D. De financiële risico's van overheden.

Ook bij een particuliere oplossing zal de overheid er financieel bij betrokken zijn via de overheidsbijdragen. Daarbij doet zich de vraag voor of en zo ja in hoeverre een overheid in een renderend project moet bijdragen zonder in de positieve resultaten te delen.

Daar staat dan wel tegenover dat de overheid ook niet deelt in de eventuele negatieve exploitatieresultaten. Men kan het ook enigszins anders benaderen en zich de vraag stellen of de overheidsbijdragen niet zodanig moeten worden vastgesteld dat de particuliere vermogensverschaffers een "normaal rendement" op hun geïnvesteerde vermogen maken. Dit normale rendement zou kunnen worden berekend op de huidige rente, verhoogd met een extra risico-opslag. Anders gezegd: moet de overheid wel verder gaan dan de kritische rendementspositie met de subsidiëring?

Overigens kan een en ander op verschillende manieren worden geregeld. Men kan denken aan een bijstelling van de overheidsbijdragen ex-ante of bijvoorbeeld aan een soort van "overwinstregeling".

- E. Na een overeen te komen periode zal de overheid het project over moeten nemen en te zijner tijd vervangen. Bij het oude project WOV nam het Rijk de verbinding over. Dat was ook logisch, gelet op de ligging (schakel in een rijksverbinding). Bij de onderzochte locaties is dit argument voor een overname door het Rijk vooralsnog niet aanwezig. Afhankelijk van de nationale en internationale potenties van het project zou echter ook bij een centraal-tracé een overname door het Rijk denkbaar zijn.
- F. De morele en/of juridische verantwoordelijkheid van de overheid. Bij een keuze voor 4.A, is de overheid partij bij de realisatie en exploitatie van het project.
- G. Is het juist dat een opdrachtgever of exploitant ook optreedt als ontwerper/aannemer?
Dit lijkt aantrekkelijk. Het kan een grotere betrokkenheid en verantwoordelijkheid met zich brengen.
Vanaf het eerste ontwerp wordt dezelfde instantie geconfronteerd met de exploitatieve gevolgen.
Anderzijds brengt het een cumulatie van belangen met zich, waardoor het algemeen belang in het gedrang kan komen.
- H. De democratische controle is bij een overheids-N.V. groter dan bij een private onderneming.

De werkgroep is van oordeel dat op dit moment een 100% overheidsoplossing niet in de rede ligt.

II. VOLKENRECHTELIJKE ASPECTEN

1. Vragen die in dit kader beantwoord moeten worden, zijn:

- a. Zijn op de voorgenomen aanleg volkenrechtelijke regels van toepassing?
- b. Worden door de oeververbinding Belgische belangen geschaadt?
- c. Op welke wijze moet met de belangen van België rekening worden gehouden?

2. Algemeen

"Het" internationale rivierenrecht bestaat niet. Er is in de praktijk van de soevereine territoriale staten een grote verscheidenheid van verdragsrechtelijke regelingen te zien met betrekking tot de scheepvaart op internationale rivieren. Telkens weer is de (ad hoc) regelgeving de (praktische) oplossing voor de problemen van verzoening van de territoriale soevereiniteit over de rivieren, als onderdeel van het grondgebied, met de vrijheid van scheepvaart als onderdeel van de vrijheid van internationale handel.

Recentelijk worden in de internationale samenleving pogingen gedaan om toch te komen tot de aanvaarding van algemene regels voor interstate-rechtsbetrekkingen op dit terrein.

De genoemde voorstellen zien zich genoodzaakt om, naast een niet-limitatieve opsomming van de in aanmerking te nemen "factoren", te werken met vage kwalificaties als "appreciable harm" en "reasonable period".

Ondanks de pogingen tot nieuwe wetgeving, moet worden geconcludeerd dat de bestaande verdragsrechtelijke regelingen de omvang van de substan-

tiële en procedurele rechten en verplichtingen van de betrokken staten volgens geldend recht bepalen. Voor Nederland en België dus in casu de geldende verdragen inzake de Westerschelde.

3. De WOV in het licht van de Westerschelde-vragen. Primaire bron van volkenrechtelijke rechten en verplichtingen zijn de scheidingsverdragen van 19 april 1839. De belangrijkste elementen van deze vragen zijn de erkenning door België van de Nederlandse territoriale soevereiniteit over Zeeuws-Vlaanderen en het recht van België op vrije scheepvaart over de Westerschelde. In de scheidingsverdragen wordt gesproken over de verplichting om "de bevaarbare zeegaten van de Schelde en van hare monden te behouden" (en daar de nodige tonnen en boeien te plaatsen en te onderhouden). Het (ontwerp)verdrag van 3 april 1925 tussen Nederland en België beoogde een constante verbetering van de "bevaarbaarheid" van de Westerschelde ter aanpassing aan de vooruitgang van de scheepsbouw en de toenemende intensiteit van de scheepvaart. De Eerste Kamer der Staten-Generaal heeft dit verdrag echter verworpen, zodat het niet is geratificeerd en dus volkenrechtelijk niet geldt.

De strekking van het verdrag van 1839 is dat de scheepvaart over de Schelde (toen nog Ooster- en Westerschelde) zo weinig mogelijk belemmeringen ondervindt. In 1839 had men daarbij de fysieke toestand van de vaarweg op het oog, voorzover van belang voor de bevaarbaarheid. Ingevolge jurisprudentie kan "bevaarbaarheid" o.a. betoning, bebakening, loodsdiens ten, opruimen van wrakken, radarketens en sluizen noodzakelijk maken. Gezien de tijd waarin het verdrag is gesloten wekt het geen verwondering dat bruggen over de Westerschelde niet met zoveel woorden worden genoemd. Het is echter duidelijk dat een brug de bevaarbaarheid van de Westerschelde nadelig kan beïnvloeden. In voor andere rivieren geldende verdragsrechtelijke regelingen worden dan ook vaak bepalingen getroffen die op aanleg van bruggen betrekking hebben, soms ook speciale internationale procedures gericht op de toetsing van een ter zake te verrichten belangenafweging.

Nu een dergelijke specifieke bepaling in het scheidingsverdrag ontbreekt kan daaruit gelet op de strekking van het verdrag en het (ook) huidige grote belang van België bij een goede bevaarbaarheid uiteraard niet worden afgeleid dat aanleg van een brug zonder meer toelaatbaar is, evenmin echter dat aanleg van een brug in strijd is met het verdrag.

4. Conclusie

Gezien de grote belangen van België ligt het in de rede deze bij de beslissing tot aanleg van een WOV zwaar te laten meewegen en daarover met België te overleggen alvorens een beslissing te nemen.

Nu de vigerende regelingen geen duidelijkheid verschaffen over de toelaatbaarheid van een brug dienen de beginselen van "goede trouw" en "goed nabuurschap" richtsnoer te zijn in het besluitvormingsproces.

De hoogte van de brug in de thans voorliggende voorstellen lijkt voldoende garanties te bieden om Antwerpen bereikbaar te houden voor de huidige scheepvaart. In de afmetingen van de schepen zijn voorts geen ontwikkelingen te verwachten die zouden kunnen leiden tot toekomstige problemen met betrekking tot de onderdoorvaart.

Op grond van het voorgaande is de werkgroep van mening dat volkenrechtelijke aspecten realisering van de WOV niet in de weg behoeven te

staan, mits in goed overleg met België een zorgvuldige afweging van de Belgische belangen plaatsvindt.

III. DE OVEREENKOMST

1. Ongeacht de bestuurlijke vormgeving zal er bij een privaatrechtelijke constructie een overeenkomst met de exploiterende NV moeten worden gesloten.

Daarin zullen de diverse rechten en verplichtingen worden vastgelegd. In het navolgende wordt een aantal onderwerpen genoemd die geregeld dienen te worden. Het heeft de werkgroep aan tijd ontbroken om een en ander nauwkeurig uit te werken. In dit stadium lijkt dat overigens nog niet noodzakelijk.

2a. Rijksbijdrage/Provinciale bijdrage

Er zullen afspraken moeten worden gemaakt over de hoogte van de bijdragen, de eventuele indexering ervan en de duur waarvoor de bijdragen worden gegeven, alsmede de voorwaarden waaronder. Bezien moet worden of de overheidsbijdragen integraal aan de exploitant ter beschikking moeten worden gesteld. Dat impliceert namelijk dat een aantal kostenposten voortvloeiend uit de opheffing van de veerdiensten onder de exploitatie moet worden gebracht. Het alternatief is dat de overheden de financiële afwikkeling van de veerdiensten verzorgen en de kosten daarvan op de bijdragen in mindering brengen (saldo-benadering).

b. Bestuurlijke inbreng Rijk/Provincie

Hier moet worden gedacht aan een aantal plaatsen in de Raad van Commissarissen en het aandeel in het aandelenkapitaal. Los van deze zaken kan de overheid bepaalde besluiten aan zich houden. Daarbij is het de vraag of beide overheden een inbreng moeten hebben.

c. Provinciale Stoombootdiensten

In de overeenkomst dient vastgelegd te worden of en in hoeverre ten behoeve van een voetveer de PSD wordt opgeheven. Ook kan de verplichting worden opgenomen dat de exploiterende NV haar personeelsbestand recruteert uit het PSD-personeel.

Indien bij Vlissingen/Breskens een veer in stand blijft zal bezien moeten worden of deze met de vaste verbinding in één totaal-exploitatie moet worden opgenomen of bijvoorbeeld door de Provincie wordt geëxploiteerd.

d. Onderhoud

Aan de exploitatie-maatschappij zal op een of andere wijze de eis gesteld moeten worden om verzekerd te zijn van een goed onderhoud. Dit moet ook bezien worden tegen de achtergrond van punt e.

e. Overdracht

Bij het aflopen van de overeenkomst moet de verbinding worden overgedragen. Dit zal om niet moeten gebeuren. De vraag is aan wie.

Voor de hand ligt aan het Rijk of aan de provincie (afhankelijk van de inpassing in de wegenstructuur).

In dit kader zijn de toekomstige onderhoudslasten van belang. Die komen dan ten laste van de overnemende overheid. Daar staat tegenover dat de bijdrage wegvalt. Wil men echter toch de mogelijkheid openlaten om deze kosten dan uit (minimale) tolopbrengsten te dekken, dan moet een constructie worden gekozen waarbij overdracht aan een privaatrechtelijke instelling mogelijk blijft.

f. Tarieven

Over de tarieven moeten duidelijk afspraken worden gemaakt. Uitgangspunt daarbij kan zijn dat het begintarief voor de vaste verbinding gelijk zal zijn aan het eindtarief bij de veren. De indexering kan gekoppeld worden aan de ontwikkeling van de inflatie.

Wel blijft de vraag of er, zoals in het verleden, mogelijkheden gecreëerd moeten worden voor beperkte extra tariefstijgingen tijdens de bouw op de veerverbindingen en/of tijdens de exploitatie voor de vaste verbinding.

g. Openstelling

Er zal duidelijkheid moeten zijn dat de verbinding 24 uur per dag voor het verkeer opengesteld is.

Van te voren ware overeen te komen onder welke omstandigheden de verbinding voor het verkeer of delen daarvan zal worden gesloten.

h. Verzekering

De exploitant zal een verzekering moeten afsluiten. In de overeenkomst ware vast te leggen dat deze aan bepaalde minimum vereisten moet voldoen.

i. Begroting/Rekening

De verbinding betreft een publiek belang waar de overheid een aanzienlijke bijdrage aan geeft. Uit dien hoofde kan het gewenst worden geacht dat de begroting en de rekening aan de provincie en het Rijk worden voorgelegd. Overigens is dit mede afhankelijk van de bestuurlijke vormgeving.

j. Extra kosten

Het is niet ondenkbaar dat een vaste verbinding de overheid op een bepaald moment voor extra kosten plaatst. Men kan denken stroom- en geulverandering, aanzandingen, ontgroningen of wat dies meer zij. Op voorhand dient duidelijk te zijn of dergelijke extra kosten bij de exploitant in rekening kunnen worden gebracht.

k. Rampen

In het geval van calamiteiten kan een vaste verbinding van groot belang zijn. Het ligt daarom voor de hand aan te nemen dat deze een plaats krijgt in rampenplannen en dergelijke. Het lijkt moeilijk hier nu al concrete afspraken over te maken. Wel kan in de overeenkomst een soort van "inspanningsverplichting" worden opgenomen.

l. Aansluitende infrastructuur

(Zie rapport werkgroep Techniek) Voor de exploitant is deze infra-

structuur van groot belang. Daarom moet worden vastgelegd waartoe de overheden zich op dit gebied verplichten. Dit geldt de soort van infrastructuur, het moment van gereedkomen, mogelijkheden voor (bijzondere) verkeersmaatregelen en dergelijke.

In het kader van het totale project zal moeten worden bezien of de extra kosten die de overheden hiervoor moeten maken ten laste van het project oeververbinding moeten komen. Zij zouden alsdan aan de exploitant in rekening moeten worden gebracht.

m. Bouwtijd

Uiteraard zal over de bouwtijd iets moeten worden afgesproken. De overheden dienen een start mogelijk te maken en de exploitant dient een tijdstip/termijn voor de openstelling toe te zeggen.

n. Bouwplan

Instemming met de bouwplannen van overheidswege (los van de normale vergunningen) lijkt een vanzelfsprekende zaak. Gelet ook op de latere overdracht is wellicht een bijzondere vorm van toezicht tijdens de bouw gewenst.

o. Financiering

Naast de overheidsbijdragen zal ander vermogen nodig zijn. In de overheidssfeer is het gebruikelijk dat de vaste financiering vooraf dient te zijn geregeld.

p. Geactiveerde kosten

Reeds jarenlang zijn er kosten gemaakt voor het tot stand brengen van een vaste oeververbinding. Deze kosten zijn geactiveerd om ze zo te zijner tijd ten laste van het project te kunnen brengen.

q. Overwinstregeling

Indien men van oordeel is dat de overheid niet in goed renderende projecten dient te subsidiëren, kan gedacht worden aan een overwinst-regeling. Bij een goed renderend project kan dan na een verantwoorde vergoeding voor het risicodragende kapitaal ook een zekere "vergoeding" voor de overheidsbijdragen worden verkregen.

r. Monopolie

Van de kant van de exploitant zal ongetwijfeld de eis worden gesteld dat deze als enige het recht krijgt tot het exploiteren van een oeververbinding (met uitzondering wellicht van een voetveer). Bij de aanleg van een twee-strooks verbinding zal een eventuele tweede WOV niet mogen worden uitgesloten.

s. Overige kosten

In de overeenkomst zullen afspraken moeten worden vastgelegd over de oude kapitaalslasten en de kosten van een eventueel overblijvend veer. Komen deze kosten ten laste van de exploitatie van de vaste oeververbinding of dienen deze door anderen te worden gedragen?

t. Vervoer gevaarlijke stoffen

Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg is geregeld in de Europese Overeenkomst ADR en voor het Nederlandse grondgebied in het VLG.

Voor de spoorwegen is voor internationaal vervoer het RIB en voor nationaal vervoer het VSG van belang.

Het vervoer over bruggen kent geen bijzondere beperkingen. Het vervoer door weg/tunnels is geregeld in het ADR. In artikel 9, tabel 4 (zie Bijlage IA) is aangegeven wat wel of niet vervoerd mag worden door een tunnel categorie I (tunnel met voorzieningen) en een tunnel categorie II (tunnel zonder voorzieningen).

Kategorie II kent heel veel beperkingen terwijl bij categorie I de beperkingen nog aanzienlijker zijn.

Bij de spoorwegen geldt voor een aantal produkten een vervoerverbod.

IV. DE BIJSTANDSOVEREENKOMST

Reeds lang bestaat er een overeenkomst van bijstand tussen het Rijk en de Combinatie Westerschelde Oeververbinding (Bijlage II). Op het moment van schrijven van dit rapport is de werkgroep nog niet in de gelegenheid geweest de merites hiervan volledig te overzien. De werkgroep lijkt het toe dat deze overeenkomst zich niet verzet tegen een andere oplossing dan die waar jaren geleden aan werd gedacht.

Voorts kan in dit verband nog de zogenoemde raamovereenkomst van belang zijn waar de N.V. WOV en de Combinatie partij bij zijn.

V. KOSTEN/BATENANALYSE

1. Inleiding

In het verleden zijn steeds twee soorten kosten/batenanalyses gemaakt van de WOV, namelijk de maatschappelijke en de bedrijfseconomische.

De bedrijfseconomische kosten en baten, relevant voor de exploitant, komen aan de orde in hoofdstuk VI, paragraaf 7. Een maatschappelijke kosten/batenanalyse gaat na hoe groot de toekomstige maatschappelijke, in geld uitgedrukte, voor- en nadelen zijn.

Hierbij dienen bijvoorbeeld de tijdwinsten en de extra te rijden kilometers in de beschouwing te worden betrokken, terwijl de overheidsbijdragen en belastingen niet en de tolopbrengsten nauwelijks relevant zijn. (Het zijn overdrachtsbetalingen.) De in de toekomst te verwachten kosten en baten worden contant gemaakt (contante waarde 1986) met behulp van een disconteringsvoet van 5%. De kosten en baten in bijvoorbeeld het 10e jaar na 1986 krijgen dan een gewicht van $1 / (1,05)^{10} = 0,614$.

De berekeningen zijn opgenomen in een aparte notitie "maatschappelijke kosten-batenanalyse vaste oeververbinding Westerschelde" (bijlage VII). De resultaten zijn als volgt.

2. Totaal baten en kosten

Contante waarde 1986

Disconteringsvoet 5%

Periode tot en met 2017

Rekening is gehouden onder andere met restwaarde in 2018 van WOV, van veerbotten en van aansluitende infrastructuur.

Baten	Oost (milj.)	West (milj.)
- Geen investeringen meer in veerbotten	195	195
- Wegvallen exploitatiekosten veerdiensten	562	562
- Baten voor het verkeer	325	282
- Wegvallen kosten aanleginrichtingen	35 + PM	35 + PM
Totaal	1117 + PM	1074 + PM

Kosten	Oost (milj.)	West (milj.)
- Investering WOV exclusief rente tijdens bouw (brug)	406	451
- Exploitatie WOV (brug)	92	92
- Aansluitende infrastructuur	29	44
- Amovering aanleginrichtingen	PM	PM
- Kosten voetveer Vlissingen-Breskens	13	13
Totaal	540 + PM	600 + PM

Baten minus kosten	577 + PM	474 + PM
Baten/Kosten verhouding	2,1 + PM	1,8 + PM

Voor uitgangspunten, aannames en basisgegevens zij verwezen naar de bovengenoemde notitie.

De lange termijn-effecten op de regionale en nationale economie zijn buiten beschouwing gebleven.

Opgemerkt zij dat de rijksvertegenwoordigers zich vooralsnog distantiëren van deze berekening omdat een beoordeling niet heeft kunnen plaatsvinden.

VI. BEDRIJFSECONOMISCHE ASPECTEN

1. Faillissement

Een faillissement wordt bij rechterlijk vonnis uitgesproken, hetzij op verzoek van de schuldenaar zelf, hetzij op verzoek van de schuldeiser(s), wanneer de schuldenaar heeft opgehouden aan zijn verplichtingen te voldoen. In de bouwfase van de oeververbinding is voor de exploitant sprake van ontvangsten (geldleningen) en uitgaven (aannemingsom).

Er zijn geen lasten en baten. Er is immers nog geen exploitatie. De exploitant zal zich, voordat met de bouw wordt begonnen, verzekerd moeten weten van een voldoende toestroom van geldmiddelen (opbrengst van geldleningen) om de stichtingskosten te kunnen voldoen.

Na de openstelling van de oeververbinding neemt de exploitatie een aanvang. Dan is er sprake van een situatie van lasten en baten met het risico dat geen voldoende toestroom van geldmiddelen (tolopbrengsten) plaatsvindt om de lasten (exploitatiekosten zoals onderhoud, personeelslasten, rentekosten, afschrijvingen) te kunnen betalen. Dan zou er sprake kunnen zijn van een niet kunnen voldoen aan haar verplichtingen door de exploitant met als uiterste een faillissement. Er zal dan een koper moeten worden gevonden.

Het is mogelijk dat die bereid is de exploitatie voort te zetten.

Omdat ook dan een overheidsbijdrage kan worden gevraagd, moet worden voorkomen dat de bijdrage van Rijk/Provincie ook na een faillissement van de exploitant nog verschuldigd zou zijn, bijvoorbeeld aan de geldgevers (bijvoorbeeld door het cederen van de overheidsbijdragen). Dit zou bovendien neerkomen op een vorm van garantieverlening door de overheid op de aan te trekken leningen, terwijl dit niet in de bedoeling ligt.

Voordat het werk is opgeleverd, kan tijdens de bouw - zoals bij elke aannemingsovereenkomst - een faillissement van de aannemer(s) optreden. Zo'n faillissement kan ertoe leiden dat een andere aannemer gevonden moet worden om het werk voort te zetten. Een dergelijke situatie kan veel problemen met zich meebrengen (vergelijk de situatie met een particulier die een woning bouwt en de aannemer gaat failliet) en zal meestal kostenverhogend werken.

Het is daarom een goede zaak aandacht te besteden aan de solvabiliteit en de liquiditeit van de aannemer(s).

Uitgaande van de veronderstelling dat Rijk/Provincie pas bijdragen betalen nadat de exploitatie is aangevangen, lopen deze geen risico als gevolg van het faillissement van een aannemer. Dit directe risico ligt volledig bij de exploitant als private onderneming. De overheden lopen wel indirect risico. Overigens is het noodzakelijk ruime aandacht te schenken aan de redacties van het besluit, waarbij een overheid bijdragen aan de exploitant verleent.

Bij het aangaan van een aannemingsovereenkomst door de overheid wordt meestal een bankgarantie vereist. Een bankgarantie lijkt ook voor dit project vereist.

2. Rijksbijdrage

In het navolgende wordt de mening van de rijksvertegenwoordigers in de werkgroep over de rijksbijdrage weergegeven.

De huidige geïndexeerde rijksbijdrage van f 34 miljoen ten behoeve van de exploitatie van de beide veerdiensten over de Westerschelde is gebaseerd op de in mei 1985 gemaakte afspraken tussen de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Provincie Zeeland (geldend voor de periode 1985 - 1989). In een ambtelijk overleg wordt sindsdien gewerkt aan de uitwerking van de gemaakte afspraken.

Eén van de punten van onderhandeling betreft de voorwaarden voor de en de wijze van een eventuele verlenging. Voor de periode ná 1989 zijn dus geen afspraken gemaakt over de feitelijke hoogte van de rijksbijdragen. Aangezien de door de exploitatiemaatschappij(en) gevraagde rijksbij-

drage betrekking heeft op een periode die ligt na de periode waarvoor de huidige afspraak geldt, is het voorbarig daarbij uit te gaan van een jaarlijkse rijksbijdrage van f 34 miljoen als zijnde de vaste rijksbijdrage voor een langere periode, temeer daar de voor de eerste vijf jaar overeengekomen indexering naar verwachting zal leiden tot een neerwaartse bijstelling van de hoogte van de bijdrage.

Het overeengekomen bedrag is mede gebaseerd op de afspraak dat een efficiencyverbetering (personeelsinkrimping) plaatsvindt binnen de beschouwde periode, gebaseerd op het uitgebrachte rapport van het Adviesbureau Berenschot. Tevens is afgesproken dat de Provincie in 1985 opdracht geeft voor een onderzoek naar de automatiseringsmogelijkheden van de waldienst. De resultaten van dit onderzoek zouden hun doorwerking moeten hebben in de dienst, zowel als in de hoogte van de rijksbijdrage.

De onderzoeksresultaten, alsmede verdere efficiencyverbeteringen, zullen - nog afgezien van de indexering - ertoe leiden dat op termijn moet worden uitgegaan van een aanzienlijk lager bedrag dan de f 34 miljoen. Het ligt daarom in de rede terzake van de rijksbijdrage aan de WOV ook van dit lagere bedrag uit te gaan.

De eventuele totstandkoming van een WOV en de daaraan verbonden opheffing van de bestaande veerdiensten heeft voor het Rijk een aantal niet voorziene financiële consequenties, zoals daar zijn:

- een versnelde afschrijving van met name de recente investeringen in de aanleginrichtingen (f 58 miljoen);
- eventuele amoveringskosten van de aanleginrichtingen (bedrag nog niet bekend);
- wegvallende baggerkosten (f 3,1 miljoen per jaar)
- eventuele bijdragen aan aanleg en verbetering van aansluitende infrastructuur;
- mogelijke budgettaire effecten (positief of negatief) van de overdracht van bestaande infrastructuur (rijkswegen) aan de Provincie;
- eventuele financiële gevolgen voortvloeiend uit de bijstandsovereenkomst.

Het Rijk stelt zich op het standpunt dat de bij het opheffen van de veerdiensten wegvallende lasten in eerste instantie dienen te worden gebruikt voor het bestrijden van de dan opkomende lasten als bovengenoemd.

Consequentie hiervan is dat de Provincie de versnelde afschrijving van de boten, alsmede de afvloeiingskosten van het personeel, voor haar rekening dient te nemen.

Na dekking van genoemde uitgavenposten van het Rijk kunnen de resterende vrijvallende lasten eventueel dienen als rijksbijdrage in de exploitatie van de vaste oeververbinding. Hiertoe zal dan een overeenkomst moeten worden gesloten tussen Rijk en exploitant, met een beperkte looptijd (maximaal 25 jaar) en met bevrijdende voorwaarden ingeval van faillissement van de exploitant.

Mede gelet hierop gaat het Rijk uit van jaarlijkse bijdragen. De financiering van de aansluitende infrastructuur (voor zover niet onder te brengen in de WOV-exploitatie) wordt door het Rijk zeer nadrukkelijk gekoppeld aan het karakter van de WOV in een bredere infrastructurele context. Alleen dan wanneer er duidelijk nationale en internationale belangen mee gediend zijn zou het Rijk hierbij in beeld kunnen komen. Dan nog zal voor een dergelijke medefinanciering een formale grondslag

moeten worden geboden en zal een afweging moeten plaatsvinden in de daarvoor geëigende kaders. Met name wordt hierbij gedacht aan het SVV/Rijkswegenplan en de prioriteitenstelling binnen het aanlegartikel van het Rijkswegenfonds.

In het huidige meerjarenprogramma zijn geen investeringen als hier bedoeld voorzien, hetgeen betekent dat invoeging van deze investeringen slechts mogelijk zal zijn indien dat ten koste gaat van reeds voorziene projecten. Bij de totstandkoming van de oeververbinding en de daarmee gepaard gaande opheffing van de bestaande veerdiensten, moet naar de mening van het Rijk de huidige infrastructuur die aansluit op de veren, voor zover deze geen duidelijke nationale of internationale functie vervult, worden overgedragen aan de provincie tegen nader overeen te komen voorwaarden.

3. Bijdrage provincie

In het in de vergadering van Provinciale Staten van 1 mei 1981 behandelde voorstel (stuk I-909) inzake een overeenkomst tussen Rijk en Provincie over de Westerschelde-oeververbinding en de Westerscheldeveren is onder meer gesproken over een jaarlijkse bijdrage van de provincie in de exploitatiekosten van de WOV in de vorm van een renteloze lening. Deze provinciale bijdrage zou 25% bedragen van het bedrag waarmee de feitelijke exploitatietekorten (na aftrek van de rijksbijdrage) het tekort overtrof dat was gecalculeerd op een in januari 1981 overeengekomen referentiemodel. De bijdrage van de provincie zou een maximum kennen van f 4 miljoen per jaar, prijspeil 1981, bij een rente van 10% en een maximum van f 2,5 miljoen per jaar bij een rente van 9%.

Tussen de genoemde rentepercentages van 9 en 10 zou de bijdrage worden vastgesteld op grond van rechtlijnige interpolatie.

Dit zou eveneens gebeuren bij een rente tussen 9 en 8%, met dien verstande dat bij een rente van 8% de provinciale bijdrage nihil zou zijn. De bijdrage van de provincie zou worden geïndexeerd overeenkomstig de index van de kosten voor levensonderhoud.

In het genoemde voorstel aan Provinciale Staten is tevens aangegeven op welke wijze dekking van de provinciale bijdrage zou kunnen plaatsvinden.

Daarin zijn genoemd:

- opcenten op de motorrijtuigenbelasting;
- uitkering Provinciefonds in verband met zee-armen;
- rente over terugbetaalde renteloze voorschotten Provinciale Zeeuwse Brug Maatschappij;
- voortgezette tolheffing op de Zeelandbrug.

Omdat van deze dekkingsmiddelen een deel, inclusief de rentecomponent, niet meegroeit met de inflatie, was het nodig de ruimte die beschikbaar was als gevolg van de lagere salarisstijging in 1980, met ingang van 1988 te bestemmen voor de WOV.

Provinciale Staten hebben in hun vergadering van 01-05-1981 besloten ter dekking van de bijdrage aan de exploitatie van de WOV en het resterende Westerscheldeveer in beginsel aan te wijzen de dekkingsmiddelen zoals die in het voorstel van Gedeputeerde Staten zijn genoemd. Dit zonder een expliciete keuze uit deze dekkingsmiddelen te maken. In de gedachte exploitatie-opzet is gerekend met een provinciale bijdrage van f 4 miljoen.

Welk bedrag de provincie thans beschikbaar stelt zal een politieke beleidskeuze zijn. Daarbij kan rekening worden gehouden met de sedert 1981 opgetreden wijzigingen. Anderzijds moet als gegeven worden geaccepteerd dat veelal bij het bepalen van de exploitatiemogelijkheid gerekend wordt met een bijdrage van de Provincie van f 4 miljoen per jaar gedurende vijf en twintig jaar. Gelet op de ontwikkelingen sedert 1981 zal het dekkingsplaatje voor deze bijdrage van de provincie bijstelling behoeven.

Opgemerkt wordt nog dat in de exploitatieopzet voor de vorige plannen gerekend is met een jaarlijkse bijdrage. In principe maakt het voor de provincie niet uit een bijdrage jaarlijks beschikbaar te stellen dan wel de contante waarde van zo'n vijf en twintig jaarlijkse bijdrage als afkoopsom beschikbaar te stellen. Daarbij speelt het rentepercentage waarop de calculaties worden gebaseerd een belangrijke rol.

Voor de exploitant zou een afkoopsom aantrekkelijk kunnen zijn omdat deze de behoefte aan vreemd vermogen in het begin verlaagt.

Voor het verstrekken van de afkoopsom lijken de risico's voor kapitaalverlies hoger dan wanneer een jaarlijkse bijdrage wordt betaald. Uit dien hoofde lijkt het niet in de rede te liggen dat de bijdrage van de provincie in de vorm van een afkoopsom beschikbaar wordt gesteld.

4. BTW- en WIR-premie

De bestaande N.V. WOV heeft een zogenaamd BTW-nummer. Dat wil zeggen dat deze onderneming erkend is als een onderneming in de zin van de Wet op de Omzetbelasting. Voor de bouwkosten zijn dan de BTW-betalingen terug-vorderbaar, terwijl ermee moet worden gerekend dat de latere toltarieven met BTW verhoogd moeten worden. Over deze BTW-problematiek heeft overleg plaatsgevonden in oriënterende zin met het Ministerie van Financiën.

Financiën kan op grond van de nu bekende informatie nog geen oordeel vellen over het al dan niet belastingplichtig zijn van de exploitatiemaatschappij.

Inzake de WOV heeft Financiën tot op heden het standpunt ingenomen dat een dergelijke verbinding een duidelijke taak van de overheid is, ongeacht wie het financiert en exploiteert, op grond waarvan een dergelijke onderneming niet belastingplichtig is.

Aangezien de huidige voorstellen op een aantal essentiële punten afwijken van eerdere voorstellen is (ambtelijk) financiën bereid de zaak opnieuw in overweging te nemen.

Een belangrijk element in de oordeelsvorming bij Financiën, is de mate van vrijheid van ondernemen waarmee de exploitatiemaatschappij wordt geconfronteerd. Met andere woorden: de mate waarin de overheid de maatschappij aan banden legt (denk daarbij onder andere aan technische en planologische eisen, eventuele eisen ten aanzien van de tariefvaststelling). Financiën opteert, indien wordt besloten tot het belastingplichtig zijn van de onderneming, ook omzetbelasting te heffen op de eventuele overheidsbijdragen in de exploitatie. Afgesproken is dat, zodra meer gegevens bekend zijn over de aard van de verbintenis tussen overheid en exploitatiemaatschappij, opnieuw overleg zal plaatsvinden (in principe na gereedkomen van de haalbaarheidsstudie).

Voor wat betreft de WIR-premie zij opgemerkt dat deze niet kan worden verkregen voor wegen, bruggen en tunnels die voor het openbaar verkeer openstaan. Hierop is geen ontheffing mogelijk.

5. Exploitatie overblijvend veer

1. De vraag of er een varende verbinding tussen Vlissingen en Breskens na openstelling van de vaste oeververbinding moet blijven voortbestaan, is in belangrijke mate afhankelijk van het uiteindelijk te kiezen tracé voor de verbinding. In dit rapport wordt verondersteld dat een veerverbinding Vlissingen-Breskens noodzakelijk is.
2. De exploitatie van een dergelijke verbinding kan op diverse manieren vorm krijgen. Een eerste mogelijkheid is dat de exploitant van de vaste oeververbinding ook het overblijvend veer exploiteert, noodzakelijk is dit niet. Ook een derde kan de exploitatie van het overblijvend veer verzorgen. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan de N.V. Streekvervoer Zuid-West-Nederland. Ook de Provincie Zeeland zou het overblijvend veer kunnen (blijven) exploiteren.
3. Ten aanzien van de uitvoering van een veerverbinding kunnen de volgende mogelijkheden worden onderscheiden:
 - Tussen Vlissingen en Breskens wordt een veerverbinding voor uitsluitend personen en fietsers onderhouden. Ten behoeve van werknemers en scholieren (woon-werkverkeer) zou op werkdagen zowel 's morgens als 's middags een aantal vaarten moeten worden gemaakt.
 - Afhankelijk van het materieel waarmee de verbinding wordt onderhouden zou kunnen worden gedacht aan een veerdienst Vlissingen-Breskens met een beperkte capaciteit voor motorvoertuigen. Voorwaarde is dan dat de tarieven voor de vaste oeververbinding en de veerdienst op elkaar zijn afgestemd.
4. De hiervoor geschetste mogelijkheden zijn afhankelijk van het in te zetten materieel. Daarbij zijn drie mogelijkheden te onderscheiden:
 - a. de veerdienst wordt met bestaand materieel van de Provinciale Stoombootdiensten uitgevoerd;
 - b. de exploitant investeert in een nieuw te bouwen schip
 - c. de exploitant huurt een schip bij derden.

Ad a

De inzet van bestaand materieel maakt het de exploitant mogelijk zowel een voetveer als een beperkt autoveer te exploiteren. Indien uitsluitend een verbinding voor voetgangers en fietsers wordt onderhouden zal het kostenaspect wel eens van doorslaggevende betekenis kunnen zijn.

De volgende factoren zijn daarbij van belang:

- de personele bezetting van een dubbeldeks- dan wel enkeldeksveerboot is 10 man per ploeg;
- in verhouding tot een klein passagierschip zullen de brandstofkosten aanmerkelijk hoger zijn;
- de leeftijd van de huidige PSD-vloot in aanmerking nemend zullen de onderhoudskosten bijzonder hoog zijn;
- de verzekeringspremie is als gevolg van de hoogte van de verzekerde waarde vrij hoog;
- aangezien de enkeldeksveerboten bij de aanvang van de exploitatie van de vaste oeververbinding zullen zijn afgeschreven, zullen de

kapitaalslasten erg laag zijn. De kapitaalslasten van een dubbeldeksveerboot zijn uiteraard veel hoger.

Ad b

Een veerverbinding voor uitsluitend voetgangers en fietsers zou, getoet op het kostenaspect, het beste met een klein passagiersschip kunnen worden geëxploiteerd. Daartoe zou de exploitant moeten investeren in een nieuw schip dan wel een bestaand schip overnemen.

Het zal duidelijk zijn dat de exploitatielasten lager zullen zijn dan het geval is bij inzet van PSD-materieel. Zo zal de personele bezetting op een dergelijk schip aanmerkelijk lager zijn ten opzichte van een enkeldeks- dan wel een dubbeldeksveerboot.

Ook energiekosten, onderhoudskosten en verzekeringskosten zullen lager zijn.

De hoogte van de investeringskosten voor een dergelijk schip zullen bepalend zijn voor de kapitaalslasten.

Ad c

De huur van een passagiersschip zal wellicht de goedkoopste oplossing zijn. Het nadeel van een te huren schip is dat op langere termijn de continuïteit van de verbinding in gevaar kan komen.

Met betrekking tot vorenstaande zij nog het volgende opgemerkt. Het aantal toegestane passagiers door de Scheepvaartinspectie op de bestaande PSD-schepen bedraagt 1.000. Het onderhouden van een voetveer dan wel een beperkt autoveer heeft tot gevolg dat de capaciteit voor passagiers aanmerkelijk lager kan zijn. In het vorenstaande is uitsluitend gesproken over varende personeel. Met personeel voor kaartverkoop is niet gerekend. Dit zou eventueel aan boord kunnen geschieden dan wel volledig geautomatiseerd aan de wal. De status van het personeel wat betrokken is bij de veerdienst zal dezelfde zijn als die van het personeel in dienst bij de vaste oeververbinding.

4. Exploitatiekosten van een overblijvend veer. Een berekening van de exploitatiekosten is afhankelijk van het in te zetten materieel en de frequentie van de verbinding. De hieronder geraamde exploitatielasten geven daarom slechts een orde van grootte aan. Hierbij zijn twee mogelijkheden te onderscheiden, namelijk een exploitatie met gebruikmaking van bestaand materieel dan wel met een nieuw te bouwen passagiersschip.

a. Veerverbinding met bestaand materieel

De verbinding zou door een van de schepen van het "Prinsessetype" kunnen worden uitgevoerd. Verondersteld is dat 's morgens en 's middags een aantal reizen wordt gemaakt. In deze optie zouden naast voetgangers en fietsers ook in beperkte mate auto's kunnen worden vervoerd.

- personeelskosten 10 man (2 ploegen)	f 2.200.000,--
- Energie	" 750.000,--
- Onderhoud	" 1.300.000,--
- Verzekering	" 200.000,--
- Kapitaallasten	" 200.000,--
- Diversen	" 50.000,--
Totaal	f 4.700.000,--
	=====

De opbrengsten bedragen ca. f 100.000,-- bij een voetveer en ca. f 1.000.000,-- voor een beperkte auto-veerdienst.

b. Veerverbinding met een nieuw passagiersschip

De bouwkosten van een nieuw schip (uitsluitend bestemd voor het vervoer van passagiers en rijwielen) worden geraamd op f 5 miljoen.

- Personeelskosten 5 man (2 ploegen)	f 1.200.000,--
- Energie	" 500.000,--
- Onderhoud	" 300.000,--
- Verzekering	" 50.000,--
- Kapitaallasten	" 450.000,--
- Diversen	" 100.000,--
Totaal	f 2.600.000,--
	=====

De opbrengsten van kaartverkoop worden op f 100.000,-- geraamd.

c. Kosten aanleginrichtingen

Behalve kosten van het schip zal voor het van en aan boord gaan van voetgangers en passagiers een walvoorziening moeten worden gerealiseerd.

De kosten van aanpassing van de huidige aanleginrichtingen te Vlissingen en Breskens en de jaarlijkse onderhoudskosten konden niet worden gecalculeerd en zijn derhalve niet meegenomen in de berekeningen.

6. Afbouwkosten veerdiensten

Na ingebruikname van de vaste oeververbinding kunnen de bestaande veerdiensten worden opgeheven.

De provincie wordt dan geconfronteerd met de afvloeiing van personeel en de niet-afgeschreven kapitaallasten.

De Rijksoverheid krijgt te maken met amoveringskosten van de aanleginrichtingen.

a. Afvloeiingskosten personeel

De personeelssterkte van de PSD bedraagt thans 430 formatieplaatsen, waarvan thans voor 43 personen een tijdelijk dienstverband (korter dan zes maanden) geldt.

Een aantal van hen, zoals kaartverkopers, zal in dienst kunnen treden van de exploitatiemaatschappij. Rekening houdend met een voorbereidingsperiode van twee jaar en een bouwtijd van vier jaar zal de exploitatie begin 1993 van start kunnen gaan. Bovendien zullen als gevolg van de realisering van een voetveer $\pm$ 20 arbeidsplaatsen behouden kunnen blijven.

Voor het personeel dat de arbeidsplaats verliest zal een wachtgeldregeling van toepassing zijn, te weten:

De eerste drie maanden 93% van het laatst verdiend inkomen; de volgende negen maanden is dit percentage 83%. De daarop volgende vier jaar is het percentage 73% en daarna 70% van het inkomen. Voor de

berekening van de wachtgelden is voorts aangenomen dat de periode waarin wachtgeld wordt betaald maximaal tien jaar zal zijn. De leeftijdsopbouw van het PSD-personeel volgend, zullen op het moment dat de vaste oeververbinding voor het verkeer wordt geopend, $\pm$ 350 personen voor een wachtgeldregeling in aanmerking moeten komen. Hierop dient het benodigde aantal mensen voor de tolinning en het voetveer in mindering te worden gebracht. De wachtgeldregeling zal dan op maximaal 300 personen van toepassing zijn. Geen rekening is gehouden met personeel dat de wens te kennen geeft elders emplooi te zoeken. De kosten van de wachtgelden bedragen het eerste jaar f 14,2 miljoen en in het tiende jaar f 1,3 miljoen.

b. Kapitaallasten

Op het tijdstip waarop de vaste oeververbinding in exploitatie komt (begin 1993) zal een aantal door de Provincie gedane investeringen in schepen nog niet zijn afgeschreven.

Indien de exploitatie van de PSD eind 1992 wordt gestopt, bedraagt de boekwaarde van de schepen vervolgens:

- MS "Prinses Juliana"	f 44,85 miljoen
- MS "Prins Willem-Alexander"	" 5,95 miljoen
- MS "Prinses Christina"	" 4,49 miljoen
- MS "Prinses Margriet"	" 0,87 miljoen
- Overige activa	" 0,34 miljoen

Totaal	f 56,50 miljoen
	=====

c. Financiering afbouwkosten

Ten aanzien van de financiering van de wachtgelden zij opgemerkt dat deze lasten op de exploitatie van de vaste oeververbinding zouden moeten drukken. Een andere mogelijkheid is om de contante waarden van de totale wachtgelden tot de investeringskosten te rekenen en daarop gedurende vijf en twintig jaar af te schrijven. De kapitaallasten zouden eveneens bij de investeringskosten voor de WOV moeten worden gerekend.

Verkeer en Waterstaat opteert voor het door de provincie afbouwen van de bestaande oeververbindingen en de kosten daarvan te zamen met die van de walinrichtingen op de eventuele provinciale en rijksbijdragen in de exploitatiesfeer van de WOV in mindering te brengen.

Een eventuele overname door de Provincie van de bestaande toevoerwegen, welke na opheffing van de veerdiensten niet langer als hoofdwegen zijn aan te merken, is buiten beschouwing gebleven.

7. Rendement

1. Voor de toetsing van de budgetramingen zijn twee computermodellen beschikbaar.

Het oudste model is gebaseerd op een aanpak door de provinciale overheid via de N.V. WOV.

Aangezien thans particuliere initiatieven zijn ontwikkeld, is een nieuw model ontwikkeld waarin ook een rendementseis voor het eigen vermogen is opgenomen.

Het oude model kan daarbij nog dienen als controle op het nieuw ontwikkelde model.

Nieuw rekenmodel

In het nieuw ontwikkelde model zijn enkele variabelen opgenomen die zijn geënt op de nieuwe situatie. Verwezen zij daarvoor naar Bijlage III. Over een periode van vijf en twintig jaar worden lasten en baten weergegeven. Uiteindelijk is het exploitatiesaldo af te lezen, hetgeen het verschil is tussen totale exploitatiekosten en exploitatiebaten. In de kolom daarnaast is een rentabiliteitseis opgenomen. Kolom 15 geeft jaarlijks het verschil weer tussen het exploitatiesaldo en de rentabiliteitseis. Indien negatief dan zal moeten worden bijgeleend en in latere jaren bij een positief verschil moeten worden afgelost.

Er is gekozen voor een referentiemodel dat als uitgangspunt kan dienen. Daarin is voor de verschillende variabelen een waarde gekozen die hetzij min of meer vaststaat, hetzij aan de conservatieve kant is geraamd. Vervolgens kan dan voor de variabelen een groot scala van andere waarden worden ingevoerd. De verschillen in uitkomsten ten opzichte van het referentiemodel geven dan een inzicht in de gevoeligheid van de exploitatie voor verschil in waarde van de variabelen.

In het hierna volgende worden de variabelen nader toegelicht.

Verklaring variabelen van het referentiemodel (Zie ook Bijlage III)

Jaar prijspeil

De berekeningen in het model zijn gebaseerd op het uitgangsjaar 1986.

Jaar aanvang bouw

Rekening houdend met een voorbereidingsperiode van ruim één jaar zal de bouw in 1988 kunnen starten.

Geplande bouwtijd

Aangenomen is een bouwperiode van vier jaar.

Stijging prijspeil

Aan de hand van prognoses van het Centraal Planbureau is voor inflatiepercentage de midden variant gekozen.

Aantal personeelsleden

Aangenomen is dat vijftig formatieplaatsen benodigd zullen zijn voor tolinning en onderhoud.

Gemiddeld jaarsalaris

Dit is berekend aan de hand van PSD-salarissen en bedraagt f 60.000,--.

Aantal wachtgelders

In de vorige berekeningen is steeds verondersteld dat na opheffing van de veerdiensten aan honderd man wachtgeld moet worden betaald.

Gemiddeld wachtgeld per jaar

Het bedrag ad f 50.000,-- is afgeleid van het gemiddeld jaarsalaris bij de PSD.

Boekwaarde schepen

De boekwaarde van schepen en overige investeringen ten behoeve van de PSD bedraagt op het moment dat de WOV in gebruik wordt genomen f 56,5 miljoen. Dit bedrag is vast in het model opgenomen.

Percentage afschrijving schepen

De restant-boekwaarde van schepen etc. zal in vijf en twintig jaar worden afgeschreven.

Jaarlijkse kosten voetveer

Voor het referentiemodel is gekozen voor de exploitatie van een voetveer met een passagiersschip van een beperkte capaciteit. De kosten minus opbrengsten bedragen f 2,5 miljoen per jaar.

Onderhoudskosten bij begin exploitatie

In het eerste jaar zijn de onderhoudskosten op f 2 miljoen geraamd. Deze stijgen gedurende zes jaar met f 1 miljoen per jaar. Daarna vindt een stabilisatie plaats op een niveau van f 8 miljoen. Dit is exclusief de salariskosten voor het eigen personeel (50 x f 60.000,-- = f 3 miljoen).

Bedrag extra stijging onderhoudskosten

Het referentiemodel gaat ervan uit dat de onderhoudskosten gedurende een bepaald aantal jaren met f 1 miljoen zullen toenemen.

Aantal jaren extra stijging onderhoudskosten

Gerekend is dat de onderhoudskosten met in totaal f 6 miljoen oplopen. Het aantal jaren is dan zes.

Provinciale bijdrage

Deze is geraamd op f 4 miljoen.

Jaar prijspeil provinciale bijdrage

Hoewel reeds in 1981 de mogelijkheid van een provinciale bijdrage in de WOV is geopperd, is voor het model deze bijdrage gebaseerd op prijspeil 1986.

Constant of mee-veranderd

Het rekenmodel maakt het mogelijk de provinciale bijdrage aan de inflatie te koppelen (1) of constant op f 4 miljoen te houden (0).

Rijksbijdrage

Overeenkomstig de afspraken met het Rijk over de vaste rijksbijdrage voor de Westerscheldeveren voor 1985 is voor de WOV eveneens met een bijdrage van f 34 miljoen gerekend.

Jaar prijspeil rijksbijdrage

De afspraken met het Rijk dateren van 1985 en bevatten tevens regels voor de aanpassing aan kostenstijgingen.

Constant of mee-veranderd

Ook voor de rijksbijdrage bestaat de mogelijkheid in het model om deze al of niet aan de inflatie aan te passen.

Basisjaar vervoersberekening

De prognose voor de verkeersaantallen dateert van 1986.

Aantal motorvoertuigen

Het referentiemodel gaat uit van 8500 motorvoertuigen per etmaal.

Stijgingspercentage eerste periode

De verkeersstijging is geraamd op 0,8% per jaar.

Tot welk jaar?

Aangeven tot welk jaar de verkeersstijging van de eerste periode is geraamd. In het model is het jaar 2000 aangehouden.

Stijgingspercentage tweede periode

Het stijgingspercentage is geraamd op 0,4% per jaar.

Tarief bij aanvang bouw

Begin toltarief is gelijk aan eind veertarief. Het gemiddeld tarief bij aanvang van de bouw is berekend aan de hand van gegevens uit de jaarrekening PSD 1985.

Stijgingspercentage tijdens de bouw

In vorige opzetten moest ermee rekening gehouden worden dat de tarieven tijdens de bouw van de oeververbinding extra zouden kunnen stijgen. In het referentiemodel is het inflatiepercentage aangehouden.

Stijgingspercentage daarna

Ook tijdens de exploitatieperiode moest voorzien zijn in een extra stijging van de tolopbrengsten. Het inflatiepercentage is in het model aangehouden.

Investering oeververbinding

De budgetraming voor de oeververbinding van tolplein tot tolplein bedraagt f 640 miljoen, exclusief omzetbelasting (prijspeil 1992).

Investering aansluitende wegen

De raming van de kosten voor de infrastructuur wordt exclusief omzetbelasting op f 90 miljoen geraamd.

Rente lening vreemd vermogen

Het bedrag van het vreemd vermogen wordt bepaald door het verschil tussen de totale investeringskosten en het eigen vermogen. Het percentage in het model bedraagt 6,75%.

Eigen vermogen

Het eigen vermogen van de exploitatiemaatschappij bedraagt in het model f 75 miljoen.

Gewenst rendement eigen vermogen

Het rendement van het eigen vermogen wordt bepaald na vennootschapsbelasting. Gerekend is met een rendement van 10%.

2. Gevoeligheidsanalyse

Het referentiemodel zoals dat in het voorgaande is beschreven, leidt tot bepaalde uitkomsten. Verwezen zij daarvoor naar Bijlage III.

Uitgaande van een start van de exploitatie in 1992 zal er bij die veronderstelling in 2000 een positief exploitatiesaldo ontstaan. Het einde van de periode met aanloopverliezen, rekening houdende met de genoemde rendementseis, valt in het jaar 2003. Dat is elf jaar ná het begin van de exploitatie. De aanloopverliezen moeten uiteraard worden bijgefinancierd en vervolgens afgelost. Die aflossing kan dan na het jaar 2003 plaatsvinden.

De verbinding is dan geheel schuldvrij in het jaar 2015. Dat is dus twee jaar voor het verstrijken van de vijf en twintig-jarige exploitatie-periode. Opgemerkt zij dat de verschaffers van het risicodragende kapitaal dan wel gedurende de gehele periode een rendement van 10% hebben gekregen. Volgens dit model kan er dus worden gesproken van een haalbaar en verantwoord project.

In de gevoeligheidsanalyse is vervolgens gekeken hoe de uitkomsten veranderen bij wijziging in de veronderstellingen ten aanzien van individuele variabelen. Daarbij heeft de werkgroep zich beperkt tot slechts enkele varianten hoewel tientallen denkbaar zijn.

In het navolgende wordt een achttal varianten in het kort weergegeven (zie ook Bijlage IV).

Bij een cumulatie van wijzigingen in de veronderstelde waarden van variabelen zullen de afwijkingen ten opzichte van het referentiemodel uiteraard groter kunnen zijn.

1. Inflatie tot 2000 4 1/4%, daarna 5 3/4%.

Het rentepercentage is 1/2% boven dat van het referentiemodel.

Conclusie

Het exploitatiesaldo wordt in het jaar 1996 positief, terwijl het einde van de aanloopverliezen na de rentabiliteitseis in 1999 valt.

De verbinding wordt in 2004 schuldvrij.

2. Inflatie tot 2000 3/4%, daarna 2 3/4%.

Het rentepercentage is 1/2% beneden dat van het referentiemodel.

Conclusie

Het exploitatiesaldo wordt in het jaar 2002 positief, terwijl het einde van de aanloopverliezen na de rentabiliteitseis in 2005 valt.

De verbinding wordt niet binnen vijf en twintig jaar schuldvrij.

3. Aantal motorvoertuigen per etmaal 12.000 in 1992.

Conclusie

Het exploitatiesaldo wordt in het jaar 1996 positief, terwijl het einde van de aanloopverliezen na de rentabiliteitseis in 2000 valt.

De verbinding wordt in 2006 schuldvrij.

4. Aantal wachtgelders bedraag 300.

Conclusie

Het exploitatiesaldo wordt in het jaar 2000 positief, terwijl het einde van de aanloopverliezen na de rentabiliteitseis in 2003 valt.

De verbinding wordt niet binnen vijfentwintig jaar schuldvrij.

5. Zowel de provinciale als de rijksbijdrage worden niet aan de inflatie aangepast.

Conclusie

Het exploitatiesaldo wordt in het jaar 2006 positief, terwijl het einde van de aanloopverliezen na de rentabiliteitseis in 2014 valt.

De verbinding wordt niet binnen vijf en twintig jaar schuldvrij.

6. De investeringen voor de aansluitende wegen zijn niet in de investeringskosten begrepen.

Conclusie

Het exploitatiesaldo wordt in het jaar 1997 positief, terwijl het einde van de aanloopverliezen na de rentabiliteitseis in 2001 valt.

De verbinding wordt in 2008 schuldvrij.

7. De jaarlijkse provinciale bijdrage wordt vervangen door een deelneming in het eigen vermogen ad f 75 miljoen.

Conclusie

Het exploitatiesaldo wordt in het jaar 2000 positief, terwijl het einde van de aanloopverliezen na de rentabiliteitseis in 2007 valt.

De verbinding wordt niet binnen vijf en twintig jaar schuldvrij.

8. De investeringskosten voor de oeververbinding bedragen f 875 miljoen.

Conclusie

Het exploitatiesaldo wordt in het jaar 2004 positief, terwijl het einde van de aanloopverliezen na de rentabiliteitseis in 2007 valt.

De verbinding wordt niet binnen vijf en twintig jaar schuldvrij.

Uit de berekeningen die zijn uitgevoerd, blijkt dat de uitkomsten nogal afhankelijk zijn van de veronderstelde waarde van de variabelen. In vele gevallen is de verbinding niet schuldvrij op een termijn van vijf en twintig jaar. Daarbij zij echter nog op het onderstaande gewezen.

1. Alle kosten die het gevolg zijn van het project zijn ten laste van de exploitatie van de vaste oeververbinding gebracht. Dit betreft bijvoorbeeld de kosten van de aansluitende infrastructuur en het overblijvend veer.
2. In alle modellen is de rendementseis voor het eigen vermogen als een kostenpost gehanteerd. Op het eigen vermogen wordt dividend uitgekeerd, ongeacht de exploitatie-uitkomst. Uiteraard kan men dit geld ook in de exploitatie laten zitten totdat ook de aanloopverliezen zijn terugbetaald. Dit uit zich dan in een lager rendement dan de gehanteerde 10%.
3. Van belang is ook het werkelijkheidsgehalte van de veronderstellingen. Deze zijn aan de nogal pessimistische kant, ook in het referentiemodel.
 - a. Voor de verkeersprognose zijn oude cijfers gehanteerd. De meer recente ramingen komen veel hoger uit. Soms wel op het dubbele. Een verkeersgroei met 1,5% per jaar lijkt niet onaanvaardig.
 - b. De kosten van de aansluitende infrastructuur zijn aan de hoge kant geraamd. Een besparing van f 40 miljoen daarop is mogelijk.
 - c. Ook de totale kosten voor onderhoud en beheer (f 8 miljoen + f 3 miljoen = f 11 miljoen) zijn in het referentiemodel erg hoog geraamd. Een bedrag van f 6 à 8 miljoen moet tot de reële mogelijkheden behoren.

Het referentiemodel is derhalve al een pessimistisch model. De gedachte erachter is, dat als de exploitatie volgens dit model werkt, het waarschijnlijk alleen maar meevalt. Een extra zekerheid in deze kan worden verkregen door de maximale exploitatietermijn van vijf en twintig jaar te verlengen tot dertig jaar. Vergeleken met de maximale termijn van vijftig jaar die gold voor het oude project bij Kruiningen/ Perkpolder is dit nog een aanzienlijke bekorting.

Tegen deze achtergrond van een pessimistisch referentiemodel wordt in Bijlage V nog een variant weergegeven. Ten opzichte van het referentiemodel hebben daarin de volgende wijzigingen plaatsgevonden:

- a. Er is aangenomen dat de verschaffers van eigen vermogen voor-

alsnog genoeg nemen met eenzelfde rendement als voor de vreemd vermogensverschaffers geldt: 7% in plaats van 10%. Hun winst wordt dan behaald op het einde van de exploitatieperiode als ook de leningen voor de aanloopverliezen zijn afgelost.

- b. Voor de verkeersprognose is uitgegaan van een groei van 1,5% per jaar tot het jaar 2000 (was 0,8%).
- c. Voor de aansluitende infrastructuur is gerekend met een investering van f 50 miljoen (was f 90 miljoen).
- d. Voor het technische onderhoud is gerekend met een startbedrag van f 2 miljoen. Dit groeit in twee jaar naar een niveau van f 4 miljoen per jaar. Voor het totaal van onderhoud en beheer is dan dus nodig f 7 miljoen (was f 11 miljoen).
- e. Tenslotte is in deze variant de proceduretijd realistischer ingeschat dan in het referentiemodel. Eén jaar voor de voorbereiding is aan de erg korte kant. In deze variant is met twee jaar gerekend.

De resultaten van deze variant zijn zeer positief. De in het voorgaande gememoreerde drie break-even-points liggen vooral wat de laatste betreft aanmerkelijk vroeger dan in het referentiemodel.

De resultaten zijn als volgt:

1. Het omslagpunt voor het exploitatiesaldo voor de rendementseis ligt in 1997.
2. Het omslagpunt voor het exploitatiesaldo na de rendementseis ligt in het jaar 2000.
3. Het omslagpunt waar ook de aflossing op de leningen voor het financieren van de aanloopverliezen heeft plaatsgevonden, ligt in het jaar 2006. Dit is tien jaar na de aanvang van de exploitatie.

Uiteraard zijn er ook varianten denkbaar waarbij de aanloopverliezen zodanig zijn dat de exploitatie nooit lonend wordt. Dat zal het faillissement van de exploitant betekenen. In het voorgaande is op die situatie reeds ingegaan.

Op grond van de gemaakte berekeningen mag echter worden geconcludeerd dat, uitgaande van de genoemde veronderstellingen, waaronder de geïndexeerde overheidsbijdragen, de exploitatie van een vaste oeververbinding verantwoord mag worden genoemd!

Van grote invloed op de uitkomsten zijn de overheidsbijdragen, de veronderstelde inflatie, de verkeersprognose en de rente.

VII. SAMENVATTING

1. Ten aanzien van de bestuurlijke vormgeving lijkt een 100% overheidsoplossing op dit moment niet in de rede te liggen.
2. Er dient sprake te zijn van een redelijke afweging van de Belgische belangen. België ware te consulteren over het project.
3. Ongeacht de bestuurlijke vormgeving dient er een overeenkomst gesloten te worden waarin een veelheid aan rechten en verplichtingen van exploitant en overheden worden vastgelegd.

4. De bestaande bijstandsovereenkomst lijkt andere oplossingen dan de vroeger gedachte niet in de weg te staan.
 5. De baten/kosten verhouding voor een centraal tracé is volgens een voorlopige berekening positief.
 6. De bedrijfseconomische uitkomsten van het project zijn afhankelijk van de te maken veronderstellingen ten aanzien van een groot aantal variabelen. Bepalend voor de uitkomst zijn vooral de overheidsbijdragen, de veronderstelde toekomstige inflatie en verkeersgroei en de rente op de af te sluiten leningen.
- Afhankelijk van de te maken veronderstellingen c.q. afspraken is de exploitatie bedrijfseconomisch verantwoord te noemen.

S A M E N S T E L L I N G W E R K G R O E P A L G E M E E N W O V

Dr. S. KNIGGE (voorzitter)
Provinciale Griffie
le Afdeling

A. WILLEMS (secretaris)
Provinciale Griffie
le Afdeling

Ir. A. DE BEST
Provinciale Waterstaat

Drs. J.H.VAN DONKELAAR
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directie Financieel-Economische Zaken

Ir. J.G.A.M. DE BONT
Hoofddirectie Rijkswaterstaat

Mr. A. DE JONG
Rijkswaterstaat, Directie Zeeland

Ing.J.A.J.C. EVERAERS
Rijkswaterstaat, Directie Zeeland

Drs. S.P. VAN DER ZEE
Provinciale Griffie
Stafbureau Economische Onderzoek

J. JONKER
PRC Holding BV (adj.-dir.)

A. DE FEIJTER
Provinciale Griffie
le Afdeling

(De in artikel 9, 1e lid, bedoelde tunnels worden aangeduid met het bord overeenkomst model nr. 98a van bijlage II van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens)

BIJLAGE I-A

TOEGELATEN GEVAARLIJKE STOFFEN IN TUNNELS

<u>ADR</u> klasse	<u>KATEGORIE I</u> (tunnel met voorzieningen)	<u>KATEGORIE II</u> (tunnel zonder voorzieningen)
1.c	Onbeperkt	Niet toegelaten
2	Stoffen en voorwerpen, waarbij in de stofopsomming van het ADR de letter "a" is vermeld, in onbeperkte hoeveelheid Stoffen en voorwerpen, waarbij in de stofopsomming van het ADR de letter "b" of "c" is vermeld, in colli, in onbeperkte hoeveelheid Stoffen van cijfer 12 en 13, in colli, in onbeperkte hoeveelheid	Stoffen en voorwerpen, waarbij in de stofopsomming van het ADR de letter "a" is vermeld, in onbeperkte hoeveelheid
3	Stoffen van cijfer 1 t/m 5 en 31 t/m 34, in onbeperkte hoeveelheid	Stoffen van cijfer 31 t/m 34, in onbeperkte hoeveelheid
4.1	Onbeperkt	Onbeperkt
4.2	In colli, in onbeperkte hoeveelheid	Niet toegelaten
4.3	In colli, in onbeperkte hoeveelheid	Niet toegelaten
5.1	Onbeperkt	Onbeperkt
5.2	Stoffen van groep A t/m D, in colli, in onbeperkte hoeveelheid	Niet toegelaten
6.1	Stoffen van cijfer 11 t/m 90, in onbeperkte hoeveelheid	Stoffen van cijfer 11 t/m 90, in onbeperkte hoeveelheid
6.2	Onbeperkt	Onbeperkt
7	Onbeperkt	Onbeperkt
8	Onbeperkt *)	Niet toegelaten
-	Lege verpakkingen c.q. tanks, ongereinigd van hierboven toegelaten stoffen	Lege verpakkingen c.q. tanks, ongereinigd van hierboven toegelaten stoffen

*) Zuurhalogeniden van cijfer 36b) met een vlampunt lager dan 21.c zijn niet toegelaten

nr. Z 1379

Overeenkomst voor het verlenen van
bijstand bij het maken van een
ontwerp-bestek met tekeningen en
begroting van kosten voor een vaste
oeververbinding onder/over de
Westerschelde nabij Kruiningen-
Perkpolder, met de daarbij behoren-
de werken.

De ondergetekenden:

Ir. J. Zuurdeeg, hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Zeeland handelende namens het Rijk, daartoe gemachtigd door de Minister van Verkeer en Waterstaat (brief van de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat dd. 10 december 1970, nr. WUW/U 77318, Hoofddirectie van Waterstaat), hierna aangeduid als het Rijk contractant te ener zijde en

- | | |
|---|-----------|
| 1. Amsterdamsche Ballast Beton- en Waterbouw N.V. | Amsterdam |
| 2. Belgische Beton Maatschappij N.V. | Brussel |
| 3. Christiani & Nielsen N.V. | Den Haag |
| 4. N.V. Aannemingsmaatschappij C.F.E. | Brussel |
| 5. Van Hattum en Blankevoort N.V. | Beverwijk |
| 6. Hollandsche Beton Maatschappij N.V. | Rijswijk |
| 7. N.V. Internationale Gewapendbeton-Bouw | Breda |
| 8. N.V. De Meyer-Zelzate | Zelzate |
| 9. N.V. Nederlandse Betonmaatschappij Bato-Jansen | Den Haag |
- hierna aangeduid als "Combinatie Westerschelde" contractant te anderzijde;

Overwegende:

dat de Combinatie Westerschelde met een begeleidend schrijven van 8 maart 1968 aan de Minister van Verkeer en Waterstaat een nota heeft doen toekomen, waarin is vervat een voorstel tot realisering van een vaste verbinding tussen de beide oevers van de Westerschelde met de daarbij behorende werken;

dat de Minister van Verkeer en Waterstaat heeft besloten de voor de realisering nodige technische en financieel-economische studies te doen verrichten met betrekking tot de uitvoering, financiering en exploitatie van een oeververbinding nabij Kruiningen-Perkpolder;

Komen overeen als volgt:

Artikel 1.

1. Het Rijk draagt aan de Combinatie Westerschelde op, die dit aanvaardt, het verlenen van bijstand bij het maken van een ontwerp voor een vaste oeververbinding onder/over de Westerschelde nabij Kruiningen-Perkpolder, met de daarbij behorende werken, teneinde gezamenlijk te geraken tot (een) ontwerp-bestek(ken) met bijbehorende raming(en) van kosten.
2. De bijstand zal in hoofdzaak bestaan uit:
 - a. het ter beschikking stellen van technisch personeel;
 - b. het ter beschikking stellen van kennis en ervaring en het verlenen van diensten in algemene zin;
 - c. het ter beschikking stellen van huisvesting met de daarbij behorende verlening van administratieve en huishoudelijke diensten;
 - d. het uitvoeren of door derden doen uitvoeren van opdrachten resp. het financieren van eventuele door het Rijk verleende opdrachten.

- Artikel 2. -

Artikel 2.

1. Alle vindingen, die het gevolg zijn van de in deze overeenkomst verstrekte opdracht komen volledig en om niet ter beschikking van het Rijk. Ten aanzien van het aanvragen van octrooi treedt de Combinatie Westerschelde in nader overleg met het Rijk.
2. Zowel het eindproject met bestekken, tekeningen en ramingen als eventuele projecten, welke tijdens het verlenen van de bijstand zijn ontstaan, zullen het volle eigendom van het Rijk zijn.
3. Indien de uitvoering van het volgens deze overeenkomst te maken ontwerp aan de Combinatie Westerschelde wordt opgedragen, zal in afwijking van het bepaalde in par. 5, lid 2 der A.V.W. 1968, de Combinatie Westerschelde de verantwoordelijkheid dragen voor de constructies en werkwijzen, daaronder begrepen de invloed die daarop door de bodemgesteldheid wordt uitgeoefend.
4. Indien de in het voorgaande lid bedoelde opdracht tot uitvoering wordt verstrekt, zal in de daartoe te sluiten aannemingsovereenkomst de wederzijdse verantwoordelijkheid nader worden geregeld.

Artikel 3.

De bepalingen van deze overeenkomst laten onverkort de bevoegdheid van het Rijk om zijn uit de overeenkomst voortvloeiende rechten en verplichtingen over te dragen aan een op te richten publiekrechtelijk of rechtspersoonlijkheid bezittend lichaam, dat opdracht tot de bouw van de vaste oeververbinding zal geven en na voltooiing daarvan het beheer daarover zal voeren.

Artikel 4.

De bedrijven, die deelnemen aan de Combinatie Westerschelde, zijn hoofdelijk aansprakelijk voor de nakoming van de uit deze overeenkomst voortvloeiende verplichtingen.

Artikel 5.

1. Over de volgorde en de noodzakelijkheid der werkzaamheden in het kader van deze overeenkomst zal regelmatig overleg plaatsvinden tussen het Rijk en de Combinatie Westerschelde.
2. Indien tijdens het overleg geen overeenstemming wordt bereikt, is de stem van het Rijk beslissend.
3. Het Rijk behoudt zich het recht voor deze overeenkomst tussentijds op te zeggen, indien mocht blijken, dat de werkzaamheden niet of niet tijdig het te verwachten resultaat zullen opleveren. In dat geval zullen aan de Combinatie Westerschelde de tot dat tijdstip gemaakte kosten worden vergoed.

Artikel 6.

1. De kosten van de volgens de bepalingen van deze overeenkomst verleende bijstand zullen worden vergoed, indien de technische en financieel-economische studies leiden tot de bouw van een oeververbinding nabij Kruiningen-Perkpolder of van gedeelten daarvan door de Combinatie Westerschelde. In dat geval zullen de kosten van de bijstand in de bouwsom worden opgenomen.
2. Indien tussen het Rijk en de Combinatie Westerschelde geen overeenstemming over de bouwsom wordt bereikt, behoudt het Rijk zich het recht voor het werk aan derden op te dragen. In dat geval zullen de kosten van de verleende bijstand, na de beëindiging daarvan, aan de Combinatie Westerschelde worden vergoed.
3. Indien het Rijk afziet van de bouw van een oeververbinding nabij Kruiningen-Perkpolder zal geen vergoeding voor het verlenen van

X | de bijstand worden verleend, tenzij het Rijk tot een ander tracé besluit, waarna opnieuw overleg tussen partijen zal plaatsvinden.

Artikel 7.

1. De vergoeding van de kosten van de krachtens deze overeenkomst te verlenen bijstand geschiedt met inachtneming van het bepaalde in artikel 6 en in artikel 10, lid 1.
2. Bij de vaststelling van de in lid 1 bedoelde kosten wordt rekening gehouden met:
 - a. de kosten van het door de Combinatie Westerschelde ter beschikking gestelde personeel, volgens de in artikel 8 vermelde tarieven;
 - b. de kosten van het door de Combinatie Westerschelde ter beschikking gestelde materieel volgens nader overeen te komen bedragen of prijzen;
 - c. de overeengekomen bedragen of prijzen voor aan de Combinatie Westerschelde of aan derden opgedragen werkzaamheden;
 - d. de financieringskosten, berekend overeenkomstig artikel 9, over de volgens deze overeenkomst door de Combinatie Westerschelde bestede bedragen;
 - e. de verschuldigde omzetbelasting.

Artikel 8.

1. De tarieven voor het volgens artikel 1, lid 2, sub a, ter beschikking stellen van personeel zijn als volgt:
 - a. Hoofdingenieur (ingenieur met minimaal 10 jaar ervaring) f 435,-- per gewerkte dag
 - b. Ingenieur f 245,-- per gewerkte dag
 - c. H.T.S.-er f 180,-- per gewerkte dag
 - d. Tekenaar f 115,-- per gewerkte dag
2. Gedeclareerd wordt wekelijks het aantal in elke categorie gewerkte dagen, eventueel afgerond op halve dagen.
3. In de in lid 1 vermelde tarieven zijn begrepen:
 - a. salarissen;
 - b. reis- en verblijfkosten;
 - c. sociale lasten;
 - d. huisvestingskosten;
 - e. bureaunkosten;
 - f. lichtdrukken;
 - g. administratiekosten;
 - h. onwerkbaar dagen en vakantiedagen;
 - i. algemene kosten.
4. De tarieven zullen gelden tot en met 31 december 1971.

Artikel 9.

1. Ten aanzien van de in artikel 7, lid 2, sub d, genoemde financieringskosten wordt bepaald, dat over deze kosten een rentevergoeding zal plaatsvinden over de periode, welke ligt tussen de eerste dag van de maand, waarin de onder artikel 10, lid 2, vermelde financieringsstaten door de Combinatie Westerschelde worden ingediend en de dag, waarop de kosten van bijstand overeenkomstig artikel 6, lid 1, in de bouwsom zullen worden opgenomen of overeenkomstig artikel 5, lid 3 of artikel 6, lid 2, zullen worden vergoed.
2. Met betrekking tot de rentevergoeding wordt bepaald, dat in het geval de in het eerste lid bedoelde periode eindigt op een datum

- vallende -

vallende na 31 december 1979, slechts rentevergoeding zal plaatsvinden over de periode tot en met 31 december 1979.

3. Als te vergoeden rentepercentage zal voor iedere financieringsstaat afzonderlijk worden uitgegaan van het rentepercentage van de meest recente staatslening, gecorrigeerd voor de uitgiftekoers, geldend op de eerste dag van de maand, waarop genoemde staat wordt ingediend.

Artikel 10.

1. De vergoeding, die de Combinatie Westerschelde volgens deze overeenkomst toekomt, zal een bedrag van f 2.500.000,-- (twee en een half miljoen gulden), exclusief de in artikel 7, lid 2, sub d, genoemde financieringskosten, niet overschrijden.
2. De Combinatie Westerschelde zal maandelijks een financieringsstaat, waarop de bestede bedragen staan aangegeven, ter goedkeuring aan het Rijk doen toekomen.
3. Indien het noodzakelijk mocht blijken het in lid 1 genoemde bedrag van f 2.500.000,-- te overschrijden, zullen het Rijk en de Combinatie Westerschelde in nader overleg treden.

Artikel 11.

De Combinatie Westerschelde stelt het Rijk in staat de uitgaven, waarvoor vergoeding wordt gegeven, volledig te controleren door het overleggen van bewijsstukken en van correspondentie met derden. Desverlangd stelt de Combinatie Westerschelde het Rijk in de gelegenheid zich door inzage in de boeken van de Combinatie Westerschelde te overtuigen van de juistheid en volledigheid van de verstrekte gegevens.

Artikel 12.

Op deze overeenkomst zijn van toepassing de Algemene Voorwaarden voor de uitvoering van werken 1968 (A.V.W. 1968).

Artikel 13.

De ingevolge deze overeenkomst aan de Combinatie Westerschelde op te dragen bijstandswerkzaamheden worden geacht te zijn begonnen op 1 december 1969.

Artikel 14.

Alle op deze overeenkomst vallende kosten komen ten laste van het Rijk.

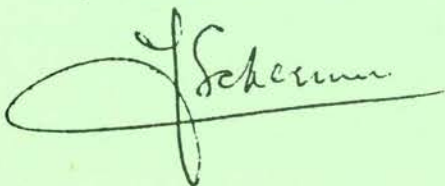
Aldus opgemaakt en ondertekend ter
verschillende woonplaatsen dd.

1 april 1971.

De contractanten ter
anderer zijde:

Amsterdamsche Ballast Beton-
en Waterbouw N.V.

De contractant ter
ener zijde:



Belgische Beton Maatschappij N.V.

Allen

Christiani & Nielsen N.V.

P. A. Nielsen

N.V. Aannemingsmaatschappij C.F.E.

W. Bayan

Van Hattum en Blankevoort N.V.

H. H. H. H.

Hollandsche Beton Maatschappij N.V.

N.V. Internationale Gewapendbeton-Bouw

I. I. I. I.

N.V. De Meyer-Zelzate

Kor

N.V. Nederlandse Betonmaatschappij
Bato-Jansen

P. T. Steenstra

nr. Z 1379a

C & N - DEN HAAG		
15 OKT. 1971		
Cr.		

Overeenkomst tot wijziging van de overeenkomst voor het verlenen van bijstand bij het maken van een ontwerp-bestek met tekeningen en begroting van kosten voor een vaste oeververbinding onder/over de Westerschelde nabij Kruiningen-Perkpolder, met de daarbij behorende werken.

De ondergetekenden:

Ir. J. Zuurdeeg, hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Zeeland handelende namens het Rijk, daartoe gemachtigd door de Minister van Verkeer en Waterstaat (brief van de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat dd. 27 september 1971, nr. FE 61556, Hoofddirectie van Waterstaat), hierna aangeduid als het

Rijk contractant te ener zijde en

- | | |
|---|-----------|
| 1. Amsterdamsche Ballast Beton- en Waterbouw N.V. | Amsterdam |
| 2. Belgische Beton Maatschappij N.V. | Brussel |
| 3. Christiani & Nielsen N.V. | Den Haag |
| 4. N.V. Aannemingsmaatschappij C.F.E. | Brussel |
| 5. Van Hatsum en Blankevoort N.V. | Beverwijk |
| 6. Hollandsche Beton Maatschappij N.V. | Rijswijk |
| 7. N.V. Internationale Gewapendbeton-Bouw | Breda |
| 8. N.V. De Meyer-Zelzate | Zelzate |
| 9. N.V. Nederlandse Betonmaatschappij Bato-Jansen | Den Haag |

hierna aangeduid als "Combinatie Westerschelde" contractant te anderzijde;

komen overeen als volgt:

Artikel 1.

In de tussen het Rijk en de "Combinatie Westerschelde" gesloten overeenkomst nr. Z 1379 dd. 1 april 1971 voor het verlenen van bijstand bij het maken van een ontwerp-bestek met tekeningen en begroting van kosten voor een vaste oeververbinding onder/over de Westerschelde nabij Kruiningen-Perkpolder, met de daarbij behorende werken wordt het in artikel 10 leden 1 en 3 vermelde bedrag van f 2.500.000,-- (twee en een half miljoen gulden) gewijzigd in f 3.500.000,-- (drie en een half miljoen gulden).

Artikel 2.

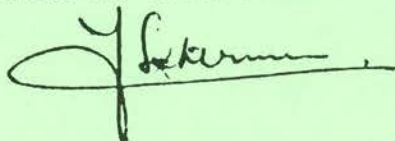
Alle op deze overeenkomst vallende kosten komen ten laste van het Rijk.

Aldus opgemaakt en ondertekend ter verschillende woonplaatsen dd.

8 november 1971

De contractanten ter
anderzijde:

Amsterdamsche Ballast
Beton-en Waterbouw N.V.



De contractant ter
enerzijde:



Belgische Beton Maatschappij N.V.

P. Gillot

Directeur Generaal

J. Gruslin

Directeur-Generaal

Christians & Nielsen N.V.

CHRISTIANS & NIELSEN N.V.

Dir.

N.V. Aannemingsmaatschappij C.F.E.

Beyers & Heerenmaier

Hollandische Beton Maatschappij N.V.

Van Hattum en Blankevoort N.V.

N.V. Internationale Gewapendbeton-Bouw

N.V. De Meyer-Zelzate

N.V. Nederlandse Betonmaatschappij
Bato-Jansen

Overeenkomst tot wijziging en uitbreiding van de overeenkomsten voor het verlenen van bijstand bij het maken van een ontwerp-bestek met tekeningen en begroten van kosten voor een vaste oeververbinding onder/over de Westerschelde nabij Kruiningen-Perkpolder met daarbij behorende werken

De ondergetekenden:

ir. J. Zuurdeeg, hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat de directie Zeeland handelende namens het Rijk, daartoe gemachtigd door de Minister van Verkeer en Waterstaat (brief van de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat dd.

, Hoofddirectie van de Waterstaat), hierna aangeduid als "het Rijk" contractant te ener zijde en

- | | |
|--|-----------------|
| 1. Ballast Nedam Groep N.V. | Amsterdam |
| 2. Belgische Beton Maatschappij N.V. | Brussel |
| 3. N.V. Struktongroep | Maarssen |
| 4. Aannemingsmaatschappij C.F.E. N.V. | Brussel |
| 5. Stevin Groep N.V. | Bloemendaal |
| 6. Hollandsche Beton Groep N.V. | Rijswijk (Z.H.) |
| 7. Bos Kalis Westminster Group N.V. | Sliedrecht |
| 8. L.L. & N. de Meyer N.V. | Gent |
| 9. Koninklijke Adriaan Volker Groep B.V. | Rotterdam |

hierna aangeduid als "Combinatie Westerschelde" contractante te anderzijde,

komen overeen als volgt:

Artikel 1.

In de tussen het Rijk en de "Combinatie Westerschelde" gesloten overeenkomst nr. Z 1379 dd. 1 april 1971 en de wijzigings-overeenkomst nr. Z 1379a dd. 8 november 1971, beide voor het verlenen van bijstand bij het maken van een ontwerp-bestek met tekeningen en begroting van kosten voor een vaste oeververbinding onder/over de Westerschelde nabij Kruiningen-Perkpolder met de daarbij behorende werken, worden de hierna in de artikelen 2 en 3 omschreven wijzigingen en uitbreidingen aangebracht.

Artikel 2.

Aan artikel 8 van overeenkomst Z 1379 worden de volgende leden toegevoegd:

- "5. In de periode van 8 september 1972 tot 1 maart 1973 zijn de tarieven, als bedoeld in lid 1 van dit artikel, als volgt:

- 2 -
- | | |
|---|----------------------------|
| a. hoofdingenieur (ingenieur met minimaal 10 jaar ervaring) | f 580,-- per gewerkte dag; |
| b. ingenieur | f 325,-- per gewerkte dag; |
| c. senior-H.T.S.-er (H.T.S.-er met minimaal 10 jaar ervaring) | f 290,-- per gewerkte dag; |
| d. H.T.S.-er | f 240,-- per gewerkte dag; |
| e. tekenaar | f 155,-- per gewerkte dag. |
6. In de periode van 1 januari 1975 tot 31 december 1975 zijn de tarieven, als bedoeld in lid 1 van dit artikel, als volgt:
- | | |
|---------------------|----------------------------|
| a. hoofdingenieur | f 700,-- per gewerkte dag; |
| b. ingenieur | f 395,-- " " "; |
| c. senior-H.T.S.-er | f 350,-- " " "; |
| d. H.T.S.-er | f 290,-- " " "; |
| e. tekenaar | f 185,-- " " ". |

Artikel 3.

In artikel 1 van wijzigingsovereenkomst Z 1379a wordt het bedrag van f 3.500.000,-- (DRIE EN HALF MILJOEN GULDEN) gewijzigd in f 6.600.000,-- (ZES MILJOEN ZES HONDERD DUIZEND GULDEN)

Artikel 4.

Alle op deze overeenkomst vallende kosten komen ten laste van het Rijk.

Aldus opgemaakt en ondertekend ter
verschillende woonplaatsen dd.

De contractante te
anderer zijde,

De contractante te
ener zijde,

OVEREENKOMST tot wijziging van overeenkomst nr. Z 1379, eerder gewijzigd bij de overeenkomsten nrs Z 1379a en Z 1379b, voor het verlenen van bijstand bij het maken van een ontwerp-bestek met tekeningen en begroting van kosten voor een vaste oeververbinding onder/over de Westerschelde nabij Kruiningen-Perkpolder, met daarbij behorende werken.

De ondergetekenden:

ir. O.H. Boom, hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Zeeland, handelende namens het Rijk, daartoe gemachtigd door de Minister van Verkeer en Waterstaat (brief van de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat dd. 4 augustus 1980, nr. WUW 44067), hierna aangeduid als "het Rijk", contractant te ener zijde

en

de "Combinatie Westerschelde", domicilie kiezende te Amstelveen, waarin samenwerken:

1. Ballast-Nedam Groep N.V.	Amstelveen
2. Belgische Beton Maatschappij N.V.	Brussel
3. N.V. Struktongroep	Maarssen
4. Aannemingsmaatschappij C.F.E. N.V.	Brussel
5. Hollandsche Beton Groep N.V.	Rijswijk (Z.H.)
6. Koninklijke Bos Kalis Westminster Group N.V.	Papendrecht
7. L.L. en N. de Meyer N.V.	Gent
8. Koninklijke Volker Stevin N.V.	Rotterdam

hierna aangeduid als "Combinatie Westerschelde", contractant te anderzijde,

komen overeen als volgt:

Artikel 1.

In de tusschen het Rijk en de "Combinatie Westerschelde" gesloten overeenkomst nr. Z 1379 dd. 1 april 1971, gewijzigd c.q. aangevuld bij de overeenkomsten nrs Z 1379a dd. 8 november 1971 en Z 1379b dd. 17 december 1975, voor het verlenen van bijstand bij het maken van een ontwerp-bestek met tekeningen en begroting van kosten voor een vaste oeververbinding onder/over de Westerschelde nabij Kruiningen-Perkpolder met daarbij behorende werken, wordt de in de hierna in artikel 2 omschreven wijziging aangebracht.

Artikel 2:

In artikel 9, lid 2 van overeenkomst nr. Z 1379 wordt de tweemaal daarin genoemde datum van "31 augustus 1979" gewijzigd in "31 december 1981".

Aldus opgemaakt en in tweevoud ondertekend

te Middelburg, 1 - 11 - '81
Amstelveen,

De contractant te
enem zijde,

(ir. O.H. Boom)

De contractant te
anderer zijde,

Ballast-Nedam Groep N.V.

R. Arnoldy

A. Griffioen

Belgische Beton Maatschappij N.V.

N.V. Struktongroep

Aannemingsmaatschappij C.F.E. N.V.

Hollandische Beton Groep N.V.

Koninklijke Bos Kalis Westminster
Group N.V.

L.L. en N. de Meyer N.V.

Koninklijke Volker Stevin N.V.

O N T W E R P

Nr. Z 1379d

OVEREENKOMST tot wijziging van overeenkomst nr. Z 1379, eerder gewijzigd bij de overeenkomsten nrs. Z 1379a, Z 1379b en Z 1379c, voor het verlenen van bijstand bij het maken van een ontwerp-bestek met tekeningen en begroting van kosten voor een vaste oeververbinding onder/over de Westerschelde nabij Kruiningen-Perkpolder, met daarbij behorende werken.

De ondergetekenden:

ir. O.H. Boom, hoofdingenieur-directeur van de Rijkswaterstaat in de directie Zeeland, handelende namens het Rijk, daartoe gemachtigd door de Minister van Verkeer en Waterstaat, (brief van de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat, dd. nr.), hierna aangeduid als "het Rijk", contractant te ener zijde

en

de "Combinatie Westerschelde", domicilie kiezende te Amstelveen, waarin samenwerken:

- | | |
|--|-----------------|
| 1. Ballast-Nedam Groep NV | Amstelveen |
| 2. Belgische Beton Maatschappij NV | Brussel |
| 3. NV Struktongroep | Maarssen |
| 4. Aannemingsmaatschappij C.F.E. NV | Brussel |
| 5. Hollandsche Beton Groep NV | Rijswijk (Z.H.) |
| 6. Koninklijke Boskalis Westminster NV | Papendrecht |
| 7. L.L. en N. de Meyer NV | Gent |
| 8. Koninklijke Volker Stevin NV | Rotterdam |

hierna aangeduid als "Combinatie Westerschelde", contractant te anderer zijde, komen overeen als volgt:

Artikel 1.

In de tussen het Rijk en de "Combinatie Westerschelde" gesloten overeenkomst nr. Z 1379, dd. 1 april 1971, gewijzigd c.q. aangevuld bij de overeenkomsten nrs. Z 1379a, dd. 8 november 1971, Z 1379b, dd. 17 december 1975 en Z 1379c, dd. 1 november 1980, voor het verlenen van bijstand bij het maken van een ontwerp-bestek met tekeningen en begroting van kosten voor een vaste oeververbinding onder/over de Westerschelde nabij Kruiningen-Perkpolder met daarbij behorende werken, worden de in de hierna in de artikelen 2, 3 en 4 omschreven wijzigingen en uitbreidingen aangebracht.

Artikel 2.

Aan artikel 8 van overeenkomst Z 1379, eerder aangevuld met de leden 5 en 6 volgens wijzigingsovereenkomst nr. Z 1379b, dd. 17 december 1975, worden de volgende leden toegevoegd:

7. In de periode van 1 januari 1981 tot 31 december 1982 zijn de tarieven, als bedoeld in lid 1 van dit artikel als volgt:
 - a. hoofdingenieur (ingenieur met minimaal 10 jaar ervaring)
f 975,-- per gewerkte dag;
 - b. ingenieur f 725,-- per gewerkte dag;
 - c. senior-H.T.S.-er (H.T.S.-er met minimaal 10 jaar ervaring)
f 725,-- per gewerkte dag;
 - d. H.T.S.-er f 510,-- per gewerkte dag;
 - e. tekenaar f 420,-- per gewerkte dag;.
8. In de periode van 1 januari 1981 tot 31 december 1982 zijn de tarieven voor ter beschikking te stellen personeel, waarin niet begrepen:
 - a. huisvestingskosten
 - b. bureaunkosten
 - c. lichtdrukkostenals volgt:
 - a. H.T.S.-er f 400,-- per gewerkte dag;
 - b. tekenaar f 315,-- per gewerkte dag.

Artikel 3.

In artikel 3 van wijzigingsovereenkomst Z 1379b wordt het bedrag van f 6.600.000,-- (ZESMILJOEN ZESHONDERDDUIZEND GULDEN) gewijzigd in

f 7.500.000,-- (ZEVENMILJOEN VIJFHONDERDDUIZEND GULDEN).

Artikel 4.

In artikel 9, lid 2 van de overeenkomst nr. Z 1379 wordt de tweemaal daarin genoemde datum van "31 augustus 1979" gewijzigd bij overeenkomst Z 1379c in "31 december 1981" thans gewijzigd in "31 december 1983".

Aldus opgemaakt en in tweevoud ondertekend te

Middelburg
Amstelveen,

1981.

De contractant te
ener zijde,

De contractant
te anderer zijde,

(ir. O.H. Boom)

Ballast Nedam Groep NV

Belgische Beton Maatschappij NV

NV Struktongroep

Aannemingsmaatschappij C.F.E. NV

Hollandsche Beton Groep NV

Koninklijke Boskalis Westminster NV

L.L. en N. de Meyer NV

Koninklijke Volker Stevin NV

DE VARIABLEN MET DE GEHANTEERDE WAARDEN ZIJN:

1	JAAR PRIJSPEIL	1985
2	JAAR AANVANG BOUW	1985
3	GEPLANEDE BOUWTIJD	4
4	STIJGING PRIJSPEIL	2,30
5	TOT WELK JAAR	2000
6	STIJGING PRIJSPEIL DAARNA	4,50
7	AANTAL PERS. LEDEN	50
8	GEMIDDELD JAARSALARIS	60.000,00
9	AANTAL WACHTGELDERS	100
10	GEMIDDELD WACHTGELD/JR	50.000,00
11	BOEKWAARDE SCHEPEN	56.500.000,00
12	PERC. AFSCHR. SCHEPEN	4,00
13	JAARL. KOSTEN VJETVEER	2.500.000,00
14	ONDERH. KOSTEN BIJ START EXPL.	2.000.000,00
15	BEDRAG EXTRA STIJGING ONDERH. KSTN.	1.000.000,00
16	AANTAL JAREN EXTRA STIJGING ONDERH. KSTN.	6,00
17	PROVINCIALE BIJDRAGE	4.000.000,00
18	JAAR PRIJSP. PRJV. BIJDRAGE	1985
19	KONSTANT(0) OF MEE VERANDERD(1)	1,00
20	RIJKSBIJDRAGE	34.000.000,00
21	JAAR PRIJSP. RIJKSBIJD.	1985
22	KONSTANT(0) OF MEE VERANDERD(1)	1,00
23	BASISJAAR VERVOERSBEREKENING	1985
24	AANTAL MOTORVOERTUIGEN/ETMAAL	3500
25	STIJGINGSPERC. EERSTE PERIODE	0,80
26	TOT WELK JAAR	2000
27	STIJGINGSPERC. TWEEDE PERIODE	0,40
28	TARIEF BIJ AANVANG BOUW	7,00
29	STIJGINGSPERC. TIJDENS BOUW	2,00
30	STIJGINGSPERC. DAARNA	2,00
31	INVESTERING OEFERVERSINDING	640.000.000,00
32	INVESTERING AANSLUITINGEN	90.000.000,00
33	RENTE LENDING V.V.	6,75
34	EIGEN VERMOGEN	75.000.000,00
35	GEWENST RENDEMENT EIGEN VERMOGEN	10,00

MOEDER LEXICON 020 / 11111

MOEDER LEXICON 020 / 11111

MOEDER LEXICON 020 / 11111

MOEDER LEXICON 020 / 11111

LASTEN JAAR	(1) WACHTGELD	(2) AFSCHR. PSD	(3) VOETVEER	(4) PERS.KOSTEN	(5) ONDERHOUD	(6) RENTE	(7) AFSCHRIJVING
1992	4.814.344,34	2.260.000,00	2.815.456,04	3.375.487,25	2.252.324,83	44.212.500,00	29.200.000,00
1993	3.773.432,41	2.260.000,00	2.871.714,16	3.446.057,00	3.446.057,00	42.444.000,00	29.200.000,00
1994	3.421.245,39	2.260.000,00	2.929.148,45	3.514.978,14	4.686.637,52	40.675.500,00	29.200.000,00
1995	3.053.461,51	2.260.000,00	2.967.751,42	3.585.277,70	5.975.462,84	38.907.000,00	29.200.000,00
1996	2.669.597,77	2.260.000,00	3.047.466,04	3.556.983,25	7.313.966,51	37.138.500,00	29.200.000,00
1997	2.175.905,03	2.260.000,00	3.106.435,77	3.730.122,92	8.703.620,15	35.370.000,00	29.200.000,00
1998	1.775.536,51	2.260.000,00	3.170.604,46	3.304.725,38	8.877.692,56	33.601.500,00	29.200.000,00
1999	1.358.286,96	2.260.000,00	3.234.016,57	3.330.319,69	9.055.246,41	31.833.000,00	29.200.000,00
2000	946.273,25	2.260.000,00	3.379.547,32	4.055.456,78	9.462.732,50	30.064.500,00	29.200.000,00
2001	494.427,77	2.260.000,00	3.531.626,95	4.237.952,34	9.888.555,46	28.296.000,00	29.200.000,00
2002	0,00	2.260.000,00	3.690.550,16	4.428.660,19	10.333.540,46	26.527.500,00	29.200.000,00
2003	0,00	2.260.000,00	3.856.624,92	4.627.949,90	10.798.549,78	24.759.000,00	29.200.000,00
2004	0,00	2.260.000,00	4.030.175,04	4.836.207,65	11.284.464,52	22.990.500,00	29.200.000,00
2005	0,00	2.260.000,00	4.211.530,63	5.053.636,99	11.792.266,32	21.222.000,00	29.200.000,00
2006	0,00	2.260.000,00	4.401.049,71	5.281.259,66	12.322.939,20	19.453.500,00	29.200.000,00
2007	0,00	2.260.000,00	4.599.096,95	5.513.916,34	12.877.471,47	17.685.000,00	29.200.000,00
2008	0,00	2.260.000,00	4.806.006,31	5.767.267,58	13.456.957,68	15.916.500,00	29.200.000,00
2009	0,00	2.260.000,00	5.022.328,85	6.026.794,62	14.062.520,78	14.148.000,00	29.200.000,00
2010	0,00	2.260.000,00	5.246.333,65	6.298.000,38	14.695.334,22	12.379.500,00	29.200.000,00
2011	0,00	2.260.000,00	5.484.508,66	6.581.410,39	15.356.624,26	10.611.000,00	29.200.000,00
2012	0,00	2.260.000,00	5.731.311,55	6.877.573,86	16.047.672,35	8.842.500,00	29.200.000,00
2013	0,00	2.260.000,00	5.989.220,57	7.187.064,68	16.769.817,60	7.074.000,00	29.200.000,00
2014	0,00	2.260.000,00	6.256.755,50	7.510.482,60	17.524.459,40	5.305.500,00	29.200.000,00
2015	0,00	2.260.000,00	6.540.378,59	7.848.454,31	18.313.060,07	3.537.000,00	29.200.000,00
2016	0,00	2.260.000,00	6.834.675,65	8.201.634,76	19.137.147,77	1.768.500,00	29.200.000,00

2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22

MOET P.A. JUN 03 13:11

RECEIVED JUN 03 13:11

11-11-11

11-11-11

BATEN	(9)	(10)	(11)
JAAR	PROV. BIJDRAGE	RIJKSBIJDRAGE	VERVOERSUPBR.
1992	4.504.649,67	39.355.312,70	24.675.790,25
1993	4.594.742,67	39.636.418,75	25.370.650,50
1994	4.686.637,52	40.633.147,33	26.085.098,30
1995	4.780.370,27	41.445.810,27	26.819.654,67
1996	4.875.977,67	42.274.726,43	27.574.896,15
1997	4.973.497,23	43.120.221,01	28.351.405,22
1998	5.072.967,17	43.982.625,43	29.149.760,79
1999	5.174.426,52	44.862.277,94	29.970.638,62
2000	5.277.915,05	45.759.523,50	30.814.611,60
2001	5.515.421,22	47.818.702,06	31.556.627,60
2002	5.763.615,10	49.970.543,65	32.316.511,25
2003	6.022.977,86	52.219.218,11	33.094.692,84
2004	6.294.011,87	54.569.082,93	33.891.613,04
2005	6.577.242,40	57.024.691,66	34.707.723,09
2006	6.873.218,31	59.590.802,76	35.543.485,06
2007	7.182.513,13	62.272.388,91	36.399.372,16
2008	7.505.726,23	65.074.646,41	37.275.869,06
2009	7.843.463,91	68.003.005,50	38.173.471,99
2010	8.196.440,66	71.063.140,75	39.092.659,19
2011	8.565.260,51	74.260.982,02	40.034.041,15
2012	8.950.716,14	77.602.726,28	40.998.060,86
2013	9.353.500,45	81.094.846,96	41.985.294,17
2014	9.774.407,97	84.744.117,16	42.996.350,05
2015	10.214.256,33	88.557.602,43	44.031.650,96
2016	10.673.897,87	92.542.694,54	45.091.953,11

2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22

MOEDRE PARA. 304.030 741111

MEDEIRANUS OCTROOI NR 1733/3

11 INCH x 300 MM

03 SEP 2010

ANALYSE	(8)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)
JAAR	TOT. KUSTEN	TOT. GATEN	EXPL. SALDO	RENTAB. EIS	VERSCHIL	CUM. SCHULDEN
1992	63.953.002,48	63.235.752,63	-10.697.309,85	12.931.034,48	-33.628.344,35	30.100.628,27
1993	67.441.250,59	69.201.822,13	-17.539.438,46	12.931.034,48	-30.570.472,94	58.968.771,23
1994	86.637.509,51	71.404.863,16	-15.282.626,34	12.931.034,48	-28.213.660,83	87.269.616,92
1995	65.968.933,48	73.045.835,22	-12.923.098,25	12.931.034,48	-25.854.132,73	114.961.973,45
1996	65.236.533,60	74.725.600,31	-10.560.933,29	12.931.034,48	-23.491.967,77	142.001.952,95
1997	84.548.063,89	76.445.123,47	-8.102.960,41	12.931.034,48	-21.033.994,90	168.243.245,02
1998	62.690.060,94	78.205.373,41	-4.484.667,53	12.931.034,48	-17.415.722,01	192.393.318,00
1999	60.821.369,64	80.007.343,09	-814.026,75	12.931.034,48	-13.745.061,23	214.255.090,52
2000	79.368.539,86	81.652.050,36	2.483.540,56	12.931.034,48	-16.447.493,97	234.072.379,65
2001	77.908.562,53	84.890.750,95	6.962.168,41	12.931.034,48	-5.948.346,06	250.425.029,13
2002	76.440.250,82	88.050.670,09	11.610.419,27	12.931.034,48	-1.320.615,21	262.940.646,03
2003	75.502.124,60	91.336.836,83	15.834.764,22	12.931.034,48	2.903.729,74	271.791.992,33
2004	74.601.365,21	94.754.707,85	20.153.342,63	12.931.034,48	7.222.308,15	276.630.508,54
2005	73.739.634,15	98.309.657,16	24.570.063,01	12.931.034,48	11.638.968,52	277.080.639,66
2006	72.918.748,58	102.007.506,16	29.088.757,58	12.931.034,48	16.157.723,09	272.737.797,62
2007	72.140.434,77	105.654.274,23	33.713.769,46	12.931.034,48	20.762.754,96	263.164.378,70
2008	71.406.761,56	109.656.241,71	36.449.460,12	12.931.034,48	25.518.425,64	247.689.425,58
2009	70.719.644,26	114.019.961,40	43.300.317,14	12.931.034,48	30.369.282,66	226.405.123,25
2010	70.061.166,25	116.352.270,63	46.271.102,38	12.931.034,48	35.340.067,90	198.164.317,27
2011	69.493.543,32	122.660.303,75	53.366.750,43	12.931.034,48	40.435.725,95	162.577.641,93
2012	68.959.037,77	127.551.505,28	58.592.447,51	12.931.034,48	45.661.413,03	119.010.445,03
2013	68.460.102,87	132.432.643,59	63.953.540,71	12.931.034,48	51.022.506,23	66.779.495,36
2014	68.039.177,50	137.514.825,19	69.455.647,69	12.931.034,48	56.524.613,21	6.349.310,28
2015	67.693.392,98	142.803.509,73	75.164.616,74	12.931.034,48	62.173.562,26	-34.563.597,99
2016	67.401.976,17	146.338.525,53	80.966.547,36	12.931.034,48	67.975.512,87	-63.487.090,50

Modellen afgeleid van het referentiemodel

Variabele/Model	Referentiemodel	Model 1	Model 2	Model 3	Model 4	Model 5	Model 6	Model 7	Model 8
Jaar prijspeil	1986								
Jaar aanvang bouw	1988								
Geplande bouwtijd	4								
Stijging prijspeil	2,00	4,25	0,75						
Tot welk jaar	2000								
Stijging prijspeil daarna	4,5	5,75	2,75						
Aantal personeelsleden	50								
Gemiddeld jaarsalaris	f 60.000,--								
Aantal wachtgelden	100				300				
Gemiddel wachtgeld per jaar	f 50.000,--								
Percentage afschrijving schepen	4,0								
Jaarlijkse kosten voetveer	f 2.500.000,--								
Onderhoudskosten bij start expl.	f 2.000.000,--								
Bedrag extra stijging onderhoudskosten	f 1.000.000,--								
Aantal jaren extra stijging onderhoudskosten	6,0								
Provinciale bijdrage	f 4.000.000,--							f 0,00	
Jaar prijsp. provinciale bijdrage	1986					0			
Konstant(0) of mee veranderd(1)	1								
Rijksbijdrage	f 34.000.000,--								
Jaar prijsp. rijksbijdrage	1985					0			
Konstant(0) of mee veranderd (1)	1								
Basisjaar vervoersberekening	1986								
Aantal motorvoertuigen per etmaal	8.500			12.000					
Stijgingspercentage eerste periode	0,8								
Tot welk jaar	2000								
Stijgingspercentage tweede periode	0,4								
Tarief bij aanvang bouw	7,00								
Stijgingspercentage tijdens bouw	2,0	4,25	0,75						
Stijgingspercentage daarna	2,0	4,25	0,75						
Investerings oeververbinding	f 640.000.000,--								f 875.000.000,--
Investerings aansluitingen	f 90.000.000,--						f 0,00		
rente lening v.v.	6,75	7,25	6,25						
Eigen vermogen	f 75.000.000,--							f 150.000.000,--	
Gewenst rendement eigen vermogen	10,0		7						
Omslagexploitatie van - in + vóór rentabiliteitseis	2000	1996	2002	1996	2000	2006	1997	2000	2004
Einde aanloopverliezen na rentabiliteitseis	2003	1999	2005	2000	2003	2014	2001	2007	2007
Terugbetaling aankoopverliezen	2015	2004		2006			2008		
			Niet binnen 25 jaar		Niet binnen 25 jaar	Niet binnen 25 jaar		Niet binnen 25 jaar	Niet binnen 25 jaar

DE VARIABLEN MET DE GEHANTEERDE WAARDEN ZIJN:

1	JAAR PRIJSPEIL	1980	2
2	JAAR AANVANG BOUW	1987	3
3	GEPLANEDE BOUWTIJD	4	4
4	STIJGING PRIJSPEIL	2,00	5
5	TOT WELK JAAR	2000	6
6	STIJGING PRIJSPEIL DAARNA	4,50	7
7	AANTAL PERS. LEDEN	50	8
8	GEMIDDELD JAARSALARIS	60.000,00	9
9	AANTAL WACHTGELDERS	100	10
10	GEMIDDELD WACHTGELD/JR	50.000,00	11
11	BOEKWAARDE SCHEPEN	56.500.000,00	12
12	PERC. AFSCHR. SCHEPEN	4,00	13
13	JAARL. KOSTEN VOETVEER	2.500.000,00	14
14	ONDERH. KOSTEN BIJ START EXPL.	2.000.000,00	15
15	BEDRAG EXTRA STIJGING ONDERH. KSTN.	1.000.000,00	16
16	AANTAL JAREN EXTRA STIJGING ONDERH. KSTN.	2,00	17
17	PROVINCIALE BIJDRAGE	4.000.000,00	18
18	JAAR PRIJSP. PROV. BIJDRAGE	1985	19
19	KONSTANT(0) OF MEE VERANDERD(1)	1,00	20
20	RIJKSBIJDRAGE	34.000.000,00	21
21	JAAR PRIJSP. RIJKSBIJD.	1985	22
22	KONSTANT(0) OF MEE VERANDERD(1)	1,00	23
23	BASISJAAR VERVOERSBEREKENING	1980	24
24	AANTAL MOTORVOERTUIGEN/ETMAAL	8500	25
25	STIJGINGSPERC. EERSTE PERIODE	1,50	26
26	TOT WELK JAAR	2000	27
27	STIJGINGSPERC. TWEEDE PERIODE	0,40	28
28	TARIEF BIJ AANVANG BOUW	7,00	29
29	STIJGINGSPERC. TIJDENS BOUW	2,00	30
30	STIJGINGSPERC. DAARNA	2,00	31
31	INVESTERING OEFERVERBINDING	640.000.000,00	32
32	INVESTERING AANSLUITINGEN	50.000.000,00	33
33	RENTE LENING V.V.	6,75	34
34	EIGEN VERMOGEN	75.000.000,00	35
35	GEWENST. RENDEMENT EIGEN VERMOGEN	7,00	36

EXPLOITATIE-OPZET MOV
BLADJE V

LASTEN	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
JAAR	WACHTSEL	AFSCHR. PSD	VOETVEER	PERS. KOSTEN	ONDERHOUD	RENTE	AFSCHRIJVING
1993	4.910.631,22	2.260.000,00	2.871.714,16	3.446.357,00	2.297.371,33	41.512.500,00	27.600.000,00
1994	3.848.901,06	2.260.000,00	2.929.140,45	3.514.976,14	3.514.976,14	39.652.000,00	27.600.000,00
1995	3.489.670,30	2.260.000,00	2.967.751,42	3.585.277,70	3.585.277,70	38.191.500,00	27.600.000,00
1996	3.114.530,74	2.260.000,00	3.047.400,04	3.655.963,25	3.656.963,25	36.531.000,00	27.600.000,00
1997	2.722.989,73	2.260.000,00	3.106.455,77	3.730.122,92	3.730.122,92	34.870.500,00	27.600.000,00
1998	2.219.423,14	2.260.000,00	3.170.604,46	3.804.725,38	3.804.725,38	33.210.000,00	27.600.000,00
1999	1.811.049,26	2.260.000,00	3.234.016,57	3.830.019,89	3.860.819,89	31.549.500,00	27.600.000,00
2000	1.419.409,87	2.260.000,00	3.379.547,32	4.055.456,76	4.055.456,76	29.689.000,00	27.600.000,00
2001	988.855,54	2.260.000,00	3.531.620,95	4.237.952,34	4.237.952,34	28.228.500,00	27.600.000,00
2002	516.677,02	2.260.000,00	3.690.550,16	4.423.560,19	4.428.660,19	26.568.000,00	27.600.000,00
2003	0,00	2.260.000,00	3.856.624,92	4.627.949,90	4.627.949,90	24.907.500,00	27.600.000,00
2004	0,00	2.260.000,00	4.030.173,04	4.836.207,65	4.836.207,65	23.247.000,00	27.600.000,00
2005	0,00	2.260.000,00	4.211.550,83	5.053.630,99	5.053.836,99	21.586.500,00	27.600.000,00
2006	0,00	2.260.000,00	4.401.049,71	5.231.259,66	5.261.259,66	19.926.000,00	27.600.000,00
2007	0,00	2.260.000,00	4.599.096,95	5.313.916,34	5.518.916,34	18.265.500,00	27.600.000,00
2008	0,00	2.260.000,00	4.806.050,31	5.757.267,56	5.767.267,56	16.605.000,00	27.600.000,00
2009	0,00	2.260.000,00	5.022.528,25	6.026.794,62	6.026.794,62	14.944.500,00	27.600.000,00
2010	0,00	2.260.000,00	5.248.333,65	6.298.000,38	6.298.000,38	13.284.000,00	27.600.000,00
2011	0,00	2.260.000,00	5.484.508,66	6.581.410,39	6.581.410,39	11.623.500,00	27.600.000,00
2012	0,00	2.260.000,00	5.731.311,55	6.877.573,06	6.877.573,06	9.963.000,00	27.600.000,00
2013	0,00	2.260.000,00	5.989.220,57	7.137.064,68	7.187.064,68	8.302.500,00	27.600.000,00
2014	0,00	2.260.000,00	6.256.735,50	7.310.462,60	7.510.462,60	6.642.000,00	27.600.000,00
2015	0,00	2.260.000,00	6.546.376,59	7.646.454,31	7.846.454,31	4.961.500,00	27.600.000,00
2016	0,00	2.260.000,00	6.834.695,63	8.201.634,76	8.201.634,76	3.321.000,00	27.600.000,00
2017	0,00	2.260.000,00	7.142.256,93	8.570.708,32	8.570.708,32	1.360.500,00	27.600.000,00

M. JOUR. PARAGUAY 003-751111

M. JOUR. PARAGUAY 003-751111

M. JOUR. PARAGUAY 003-751111

M. JOUR. PARAGUAY 003-751111

BATEN JAAR	(9) PROV. BIJDRAGE	(10) RIJKSEIJDRAGE	(11) VERVOERSUPDR.
1993	4.594.742,67	39.836.418,95	26.157.773,74
1994	4.650.637,52	40.633.147,33	27.029.370,86
1995	4.780.370,27	41.445.810,27	27.953.536,64
1996	4.875.977,67	42.274.726,43	28.971.355,49
1997	4.973.497,23	43.120.221,01	29.994.044,34
1998	5.072.967,17	43.982.625,43	31.032.634,16
1999	5.174.426,52	44.862.277,94	32.146.999,15
2000	5.277.915,05	45.759.523,50	33.263.858,82
2001	5.515.421,22	47.618.702,06	34.085.354,14
2002	5.763.615,18	49.970.543,65	34.906.166,96
2003	6.022.977,86	52.219.213,11	35.746.648,09
2004	6.294.011,87	54.569.082,93	36.607.467,37
2005	6.577.242,40	57.024.691,66	37.468.934,22
2006	6.873.216,31	59.590.302,78	38.391.667,76
2007	7.182.513,13	62.272.388,91	39.316.159,12
2008	7.505.726,23	65.074.646,41	40.262.671,75
2009	7.843.483,91	68.003.005,50	41.232.451,76
2010	8.196.440,68	71.063.140,75	42.225.277,93
2011	8.565.280,51	74.260.982,08	43.242.062,63
2012	8.950.716,14	77.602.726,28	44.283.331,56
2013	9.353.500,45	81.094.848,96	45.349.674,12
2014	9.774.467,97	84.744.117,16	46.441.694,27
2015	10.214.256,33	88.557.602,43	47.566.010,27
2016	10.673.897,87	92.542.694,54	48.705.255,32
2017	11.154.223,27	96.707.115,36	49.876.077,87

RECEIVED BY JUDICIAL DEPT. JAN 11

NOTED BY JUDICIAL DEPT. N. 12-1-13

11 BUCH 5503 M

EASSET 13- JOB SEPARATOR

ANALYSE	(9)	(12)	(13)	(14)	(15)	(16)	
JAAR	TOT. KOSTEN	TOT. BATEN	EXPL. SALDO	RENTAB. LIS	VERSCHIL	CUM.SCHULDEN	
1993	64.398.275,73	70.526.955,37	-14.359.310,30	9.051.724,13	-23.411.042,50	20.932.947,35	2
1994	63.520.005,80	72.349.183,72	-11.170.822,07	9.051.724,13	-20.222.546,21	39.675.148,66	3
1995	61.699.457,13	74.269.717,20	-7.469.739,93	9.051.724,13	-16.541.464,06	56.166.393,79	4
1996	79.866.963,31	76.122.059,65	-3.744.923,65	9.051.724,13	-12.796.647,79	69.559.706,37	5
1997	76.022.171,35	78.087.762,59	65.511,23	9.051.724,13	-8.986.132,90	79.789.342,91	6
1998	76.069.476,39	80.108.426,72	4.038.948,32	9.051.724,13	-5.012.775,81	86.467.921,22	7
1999	74.216.205,64	82.185.703,51	7.969.497,97	9.051.724,13	-1.082.226,16	89.401.441,61	8
2000	72.658.370,77	84.321.297,37	11.662.426,60	9.051.724,13	2.610.702,46	88.590.773,73	9
2001	71.084.887,10	87.419.457,43	16.334.570,24	9.051.724,13	7.262.846,11	82.737.372,22	10
2002	69.492.547,56	90.640.267,52	21.147.720,24	9.051.724,13	12.095.996,10	71.351.662,23	11
2003	67.860.024,73	93.988.844,07	26.108.619,34	9.051.724,13	17.057.095,20	53.901.323,29	12
2004	66.809.588,34	97.470.522,18	30.660.933,83	9.051.724,13	21.609.209,69	30.413.490,74	13
2005	65.765.704,82	101.090.868,30	35.325.163,47	9.051.724,13	26.273.439,33	2.563.312,82	14
2006	64.749.569,03	104.655.688,86	40.106.119,83	9.051.724,13	31.054.395,69	-17.640.253,95	15
2007	63.762.429,64	108.771.041,17	45.008.611,53	9.051.724,13	35.956.867,39	-33.184.670,06	16
2008	62.805.591,40	112.843.244,40	50.037.652,90	9.051.724,13	40.985.926,78	-45.922.726,27	17
2009	61.860.416,09	117.078.391,12	55.198.473,02	9.051.724,13	46.146.746,66	-57.004.815,54	18
2010	60.983.334,41	121.484.859,37	60.496.524,96	9.051.724,13	51.444.800,83	-67.146.579,98	19
2011	60.130.329,40	126.666.525,23	65.937.495,77	9.051.724,13	56.865.771,63	-76.794.630,50	20
2012	59.309.439,23	130.636.775,92	71.527.316,63	9.051.724,13	62.475.592,49	-86.229.158,57	21
2013	58.525.849,95	135.798.023,54	77.272.173,59	9.051.724,13	68.220.449,45	-95.627.474,80	22
2014	57.731.700,70	140.960.219,42	83.176.518,71	9.051.724,13	74.126.794,56	-105.103.355,69	23
2015	57.376.737,23	146.331.669,05	89.293.061,61	9.051.724,13	80.201.357,67	-114.731.413,40	24
2016	56.418.965,15	151.921.847,74	95.502.882,56	9.051.724,13	86.451.156,44	-124.562.189,36	25
2017	55.304.173,59	157.739.416,75	101.935.243,35	9.051.724,13	92.863.519,22	-134.631.510,47	26
							27
							28
							29
							30
							31
							32
							33
							34
							35

Variabelen (vast in modellen):

Jaar prijspeil	1986
Jaar aanvang bouw	1989
Geplande bouwtijd	4
Stijging prijspeil	2
Tot welk jaar	2000
Stijging prijspeil daarna	4,5
Aantal personeelsleden	50
Gemiddeld jaarsalaris	60.000
Aantal wachtgelders	200
Gemiddeld wachtgeld per jaar	50.000
Percentage afschrijving schepen	4
Jaarlijkse kosten voetveer	2.500.000
Onderhoudskosten	2.000.000
Bedrag extra stijging onderhoudskosten	1.000.000
Aantal jaren extra stijging onderhoudskosten	2
Basisjaar vervoersberekening	1986
Aantal motorvoertuigen per etmaal	8500
Stijgingspercentage eerste periode	1,5
Tot welk jaar	2010
Stijgingspercentage tweede periode	0
Tarief bij aanvang bouw	7
Stijgingspercentage tijdens bouw	2
Stijgingspercentage daarna	2
Investeringskosten	60.000.000
Rente lening vreemd vermogen	6,75
Eigen vermogen	75.000.000
Gewenst rendement eigen vermogen	10

Echte variabelen:

Rijksbijdrage	34 mln	34 mln	31 mln	31 mln	34 mln	34 mln	31 mln	31 mln	34 mln	34 mln	31 mln	31 mln
Prijspeil	1986	1986	1989	1989	1986	1986	1989	1989	1986	1986	1989	1989
Konstant (0) of meeveranderd (1)	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0
Provinciale bijdrage	4 mln	4 mln	3 mln	3 mln	4 mln	4 mln	3 mln	3 mln	4 mln	4 mln	3 mln	3 mln
Prijspeil	1986	1986	1989	1989	1986	1986	1989	1989	1986	1986	1989	1989
Konstant (0) of meeveranderd (1)	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0	1	0
Investeringskosten	640 mln	640 mln	640 mln	640 mln	700 mln	700 mln	700 mln	700 mln	750 mln	750 mln	750 mln	750 mln
Omslag exploitatie van- in + vóór rentabiliteits	1998	2002	2000	2003	2000	2003	2001	2005	2001	2004	2002	2006
Einde aanloopverliezen na rentabiliteitseis	2000	2006	2003	2008	2002	2008	2004	2009	2003	2009	2005	2011
Terugbetaling aanloopverliezen	2009	Niet binnen 25 jaar	2015	Niet binnen 25 jaar	2012	Niet binnen 25 jaar	Niet binnen 25 jaar	Niet binnen 25 jaar	2015	Niet binnen 25 jaar	Niet binnen 25 jaar	Niet binnen 25 jaar

B Variabelen (vast in modellen):

Jaar prijspeil	1986
Jaar aanvang bouw	1989
Geplande bouwtijd	4
Stijging prijspeil	2
Tot welk jaar	2000
Stijging prijspeil daarna	4,5
Aantal personeelsleden	50
Gemiddeld jaarsalaris	60.000
Aantal wachtgelders	200
Gemiddeld wachtgeld per jaar	50.000
Percentage afschrijving schepen	4
Jaarlijkse kosten voetveer	2.500.000
Onderhoudskosten bij start exploitatie	2.000.000
Bedrag extra stijging onderhoudskosten	1.000.000
Aantal jaren extra stijging onderhoudskosten	2
Provinciale bijdrage	4.000.000
Jaar prijspeil	1986
Konstant (0) of meeveranderd (1)	1
Rijksbijdrage	34.000.000
Jaar prijspeil	1986
Konstant (0) of meeveranderd (1)	1
Basisjaarvervoersberekening	1986
Aantal motorvoertuigen per etmaal	8500
Tarief bij aanvang bouw	7
Stijgingspercentage tijdens bouw	2
Stijgingspercentage daarna	2
Investering oeververbinding	640.000.000
Investering aansluitingen	60.000.000
Rente lening vreemd vermogen	6,75
Eigen vermogen	75.000.000
Gewenst rendement eigen vermogen	10

Echte variabelen:

Stijgingspercentage verkeer eerste periode
Tot welk jaar
Stijgingspercentage tweede periode
Omslag exploitatie van + of - vóór rentabiliteitseis
Einde aanloopverliezen na rentabiliteitseis
Terugbetaling aanloopverliezen

1	0,8
2000	2000
1	0,4
1999	1999
2002	2002
2011	2011

C Variabelen (vast in modellen):

Jaar prijspeil	1986
Jaar aanvang bouw	1989
Geplande bouwtijd	4
Aantal personeelsleden	50
Gemiddeld jaarsalaris	60.000
Aantal wachtgelders	200
Gemiddeld wachtgeld per jaar	50.000
Percentage afschrijving schepen	4
Jaarlijkse kosten voetveer	2.500.000
Onderhoudskosten bij start exploitatie	2.000.000
Bedrag extra stijging onderhoudskosten	1.000.000
Aantal jaren extra stijgin onderhoudskosten	2
Provinciale bijdrage	4.000.000
Jaar prijspeil provinciale bijdrage	1986
Konstant (0) of meeveranderd (1)	1
Rijksbijdrage	34.000.000
Jaar prijspeil rijksbijdrage	1986
Konstant (0) of meeveranderd (1)	1
Basisjaar vervoersberekening	1986
Aantal motorvoertuigen per etmaal	8500
Stijgingspercentage eerste periode	1,5
Tot welk jaar	2010
Stijgingspercentage tweede periode	0
Tarief bij aanvang bouw	7
Investering oeververbinding	640.000.000
Investering aansluitingen	60.000.000
Rente lening vreemd vermogen	6,75
Eigen vermogen	75.000.000
Gewenst rendement eigen vermogen	10

Echte variabelen:

Stijging prijspeil	3	1
Tot welk jaar	2000	2000
Stijging prijspeil daarna	5,5	3,5
Stijgingspercentage tarief tijdens bouw	3	1
Stijgingspercentage daarna	3	1
Omslag exploitatie van + of - vóór rentabiliteitseis	1997	2000
Einde aanloopverliezen na rentabiliteitseis	2000	2003
Terugbetaling aanloopverliezen	2005	2016

3	1
2000	2000
5,5	3,5
3	1
3	1
1997	2000
2000	2003
2005	2016

MAATSCHAPPELIJKE KOSTEN-BATENANALYSE VASTE OEVERVERBINDING WESTERSCHELDE

Inhoud

1.	Inleiding.....	1
2.	Algemene uitgangspunten.....	1
3.	De kosten.....	2
4.	De baten.....	3
5.	Recapitulatie gekwantificeerde kosten en baten centrale WOV.....	9
6.	Niet-gekwantificeerde voor- en nadelen.....	10
	Bijlagen.....	12

1. Inleiding

Naast het ramen van de toekomstige uitgaven en inkomsten van een exploitant van een centraal gesitueerde vaste oeververbinding Westerscheldede (WOV) is het nodig na te gaan of de maatschappelijke baten van het project wel opwegen tegen de maatschappelijke offers. Het project moet nl. zowel "een bedrijfseconomisch als een maatschappelijk rendement hebben. Een project dat alleen maar een bedrijfseconomisch rendement heeft, moet helemaal aan het bedrijfsleven worden overgelaten, daar moet de overheid zich niet mee willen bemoeien" (aldus de minister van VROM op het symposium "Overheid en bedrijfsleven als partners", 25-11-1986).

Bij het opstellen van een maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt getracht de voor- en nadelen zoveel mogelijk in geld uit te drukken. Daarnaast zijn er niet in geld te waarderen voor- en nadelen; hierop wordt in de slotparagraaf ingegaan.

De in geld uit te drukken kosten van een WOV zijn:

- a. investering WOV
- b. exploitatielasten WOV
- c. investering aansluitende infrastructuur
- d. onderhoud aansluitende infrastructuur
- e. amovering bestaande aanleginrichtingen
- f. kosten voetveer Vlissingen-Breskens.

De in geld uit te drukken baten zijn:

- a. wegvallen toekomstige investeringen in veerboten
- b. wegvallen toekomstige exploitatiekosten veerdienst (excl. kapitaalslasten)
- c. wegvallen kosten aanleginrichtingen
- d. baten voor het wegverkeer

In par. 2 zullen enkele uitgangspunten en aannames worden vermeld.

Par. 3 behandelt de kosten en par. 4 de baten.

Par. 5 is een recapitulatie van de kosten en de baten.

In par. 6 zal nog worden ingegaan op de niet te kwantificeren voor- en nadelen van een WOV.

2. Algemene uitgangspunten

In de volgende paragrafen zullen de diverse kosten en baten worden geraamd. Aldaar zullen per kosten- of batenpost de uitgangspunten en aannames worden vermeld.

De voor alle kosten en baten gehanteerde uitgangspunten zijn de volgende:

- Overdrachtsbetalingen zijn irrelevant voor de maatschappelijke kosten en baten. Hiertoe behoren overheidsbijdragen en belastingen. Ook tolopbrengsten zijn overdrachtsbetalingen en zijn dus irrelevant, afgezien van het effect van de hoogte van de toltarieven op de omvang van het verkeer. (De elasticiteit is -0,3; zie ETI voor Zeeland, "De invloed van de hoogte van de tarieven op de omvang van het verkeer via de Westerschelde-veren", 1985.)
- De contante waarde in 1986 van de toekomstige kosten en baten worden berekend door deze te disconteren tegen 5%. Dit berust op een besluit van de ministerraad dd. 3-7-1986; zie "Beleidsanalyse" 1986-3, blz. 19.

Dit betekent dat de kosten en baten in bijv. het 10e jaar een gewicht krijgen van $1/(1,05)^{10} = 0,614$.

- De kosten en baten worden in rekening gebracht t/m 2017.
- Met een nominale stijging van de kosten en baten wordt geen rekening gehouden, wel met een reële stijging. De reële lonen worden verondersteld te stijgen met 2% per jaar. Dit is iets lager dan de midden-variant van het Centraal Planbureau in "De Nederlandse economie op langere termijn" (1985). De reële prijs van energiedragers wordt verondersteld te stijgen met 1% per jaar. Dit is ongeveer in lijn met de midden-variant van het Centraal Planbureau in "Een drietal scenario's voor het energieverbruik van Nederland tot 2010" (1986).

3. De kosten

Hieronder volgt een raming van de maatschappelijke kosten. Een recapitulatie van de kosten en baten is te vinden in par. 5.

a. Investering WOV

Investeringskosten brug oostelijk centraal tracé: f 640 mln, inclusief f 50 mln rente tijdens de bouw, exclusief btw.

Investering oostelijk tracé: f 640 mln - f 50 mln = f 590 mln.

Investering westelijk tracé: f 710 mln x 590/640 = f 655 mln.

Verondersteld is dat de investering gelijk is verdeeld over de bouwjaren 1988 t/m 1991.

De contante waarde in 1986 van deze investeringen is nu:

oost: f 498 mln

west: f 553 mln.

Rekening moet worden gehouden met de restwaarde aan het einde van de beschouwde periode t/m 2017, dus in 2018.

De WOV is dan 26 jaar oud. Bij een levensduur van 100 jaar is de waarde na 26 jaar:

oost: $74/100 \times f 590 \text{ mln} / 1,05^{32} = f 92 \text{ mln}$

west: $74/100 \times f 655 \text{ mln} / 1,05^{32} = f 102 \text{ mln}.$

Per saldo is dus de contante waarde in 1986:

oost: f 498 mln - f 92 mln = f 406 mln

west: f 553 mln - f 102 mln = f 451 mln.

b. Exploitatielasten WOV

Uitgegaan wordt van f 6,5 mln per jaar (incl. uitbesteed onderhoud), waarvan f 4,5 mln loonkosten.

De contante waarde in 1986 van de exploitatielasten 1992-2017 is f 92 mln.

c. Investering aansluitende infrastructuur

De kosten van de aansluitende wegen worden hier geraamd op:

oost: f 50 mln

west: f 25 mln.

Bij de westelijke variant is direct een tunnel onder het Kanaal Terneuzen-Gent nodig. Verondersteld wordt dat deze tunnel indien

geen WOV 10 jaar later zou worden aangelegd. Investerings
f 100 mln.

Verondersteld is dat de aansluitende infrastructuur wordt aange-
legd in de jaren 1988 t/m 1991.

In de bedragen is btw begrepen. De btw heeft betrekking op een
deel van de bedragen: verondersteld is een gemiddelde btw van 10%
van de investeringsbedragen.

Tevens wordt rekening gehouden met de restwaarde van de aanslui-
tende wegen in 2018 (100% van de investeringswaarde, doch gedis-
conteerd tegen 5% per jaar).

Het resultaat is een contante waarde in 1986 van:

oost: f 29 mln

west: f 44 mln.

d. Onderhoud aansluitende infrastructuur

Naar verhouding zijn de onderhoudskosten van aansluitende wegen
zeer gering. Deze kosten worden hier daarom buiten beschouwing ge-
laten, evenals het onderhoud van de tunnel onder het Kanaal
Terneuzen-Gent gedurende de 10 jaar dat deze in de westelijke WOV-
variant eerder zal worden aangelegd.

Contante waarde dus nihil of p.m.

e. Amovering bestaande aanleginrichtingen

Hierover zijn thans nog geen gegevens beschikbaar. Contante waarde
dus p.m.

f. Kosten voetveer Vlissingen-Breskens

Uitgegaan wordt van een exploitatieverlies van f 1 mln per jaar,
w.v. 50% loonkosten.

De contante waarde in 1986 van deze verliezen van 1992 t/m 2017 is
f 13 mln.

Verondersteld wordt dat hierin is begrepen het onderhoud en de ka-
pitaalslasten van de eenvoudige aanleginrichtingen van deze be-
scheiden veerverbinding.

In par. 5 zullen de kosten en de baten worden gerecapituleerd.

4. De baten

Hieronder volgt een raming van de maatschappelijke baten. Een recap-
itulatie wordt gegeven in par. 5.

a. Wegvallen toekomstige investeringen in veerboten

De bouwkosten van een dubbeldeksveerboot (DD) is te stellen op
f 59 mln, exclusief btw. In 1983 werden deze kosten nog geraamd op
f 75 mln; zie N.E.I.-rapport "Maatschappelijke evaluatie van een
vaste oeververbinding over/onder de Westerschelde". De bouwkosten
van een enkeldekker (ED) werden toen geraamd op f 60 mln. Thans
zullen wij uitgaan van $f 60 \text{ mln} \times 59/75 = f 47 \text{ mln}$.

Zonder WOV zullen vervangings- en uitbreidingsinvesteringen moeten
plaatsvinden. Om op bevredigende wijze aan de te verwachten ver-

keersvraag te kunnen voldoen is het volgende inzetschema nodig (zie ook N.E.I.-rapport):

Kruiningen-Perkpolder:	2 DD's + 1 ED
Vlissingen-Breskens:	2 DD's + 1 ED
algemene reserve:	1 ED
totaal	4 DD's + 3 ED's

Naar verwachting is deze capaciteit juist in staat om de toekomstige verkeersomvang te verwerken bij een groei met 1,5% per jaar tot 2010 en daarna een stabilisatie.

De samenstelling en ouderdom van de huidige vloot is als volgt:

Pr. Willem Alexander	DD	17 jaar
Pr. Juliana	DD	1 jaar
Pr. Christina	DD	19 jaar
Pr. Margriet	ED	23 jaar
Pr. Irene	ED	27 jaar
Pr. Beatrix	ED	29 jaar, inmiddels opgeknapt.

In 1988 zal een vierde DD moeten worden aangeschaft. Bij een levensduur van 30 jaar en een restwaarde van 5% zijn de volgende investeringen nodig, indien geen WOV wordt aangelegd:

	<u>investering</u>	<u>restwaarde</u>
1988 nieuwe DD	f 59 mln	
1990 vervanging Pr. Irene (ED)	f 47 mln	f 2,3 mln
1994 vervanging Pr. Margriet (ED)		
en Pr. Beatrix (ED)	f 94 mln	f 4,6 mln
1998 vervanging Pr. Christina (DD)	f 59 mln	f 2,9 mln
2000 vervanging Pr. W. Alexander (DD)	f 59 mln	f 2,9 mln
2016 vervanging Pr. Juliana (DD)	f 59 mln	f 2,9 mln
2018 vervanging DD van 1988	f 59 mln	f 2,9 mln

De laatstgenoemde investering valt buiten de door ons beschouwde periode en wordt dus niet meegerekend.

De optelsom van de contante waarde in 1986 van deze investeringen, na aftrek van de restwaarde, komt op f 223 mln.

Van dit bedrag moet worden afgetrokken de contante waarde van de boekwaarde van de vloot in het jaar 2018. Gaan wij uit van lineaire afschrijving dan is deze contante waarde f 28 mln.

Per saldo geeft de aanleg van de WOV dus een besparing op investeringen in veerboten van f 223 mln - f 28 mln = f 195 mln.

b. Wegvallen toekomstige exploitatiekosten veerdienst (excl.

kapitaalslasten)

De exploitatielasten van de veerdienst (excl. kapitaalslasten) zijn voor 1985 en 1986 gemiddeld geraamd als volgt:

f 28,1 mln	salarissen en 50% van het onderhoud (= loonaandeel)
f 6,8 mln	energie excl. accijnzen
f 5,5 mln	overige kosten.

Zoals vermeld in par. 2 zal rekening worden gehouden met een reële loonstijging van 2% en met een reële stijging van de prijs van energie met 1% per jaar.

De contante waarde in 1986 van de exploitatielasten 1992 t/m 2017 is f 562 mln.

c. Wegvallen kosten aanleginrichtingen

Het Rijk bekostigt het jaarlijkse onderhoud van de aanleginrichtingen en eventuele nieuwe investeringen in aanleginrichtingen. Een deel van deze kosten zijn thans bekend, nl. de gemiddelde jaarlijkse baggerkosten van f 3,1 mln. Deze kosten zijn in de beschouwde periode 1992 t/m 2017 niet meer nodig. Indien wordt verondersteld dat deze kosten reëel gelijk blijven is de contante waarde in 1986 f 35 mln.

Op te nemen als baten dus: f 35 mln + p.m.

d. Baten voor het wegverkeer

Door de vervanging van de veerdiensten door een WOV zal het wegverkeer tijdwinst ondervinden of meer kilometers moeten afleggen.

Verkeersontwikkeling

Huidige verkeer veren (1986, raming)

Vlissingen-Breskens	3.550 mvt/etm
Kruiningen-Perkpolder	4.080 mvt/etm
	<u>7.630 mvt/etm</u>

Dit is hoger dan het uitgangspunt van de werkgroep planologie WOV (nl. 7.500 mvt/etm).

Voor 1986 is de raming van het verkeer via een WOV (mvt/etm):

	<u>west</u>	<u>oost</u>
oude verkeer 1)	6.350	6.400
nieuw verkeer 2)	750	750
voormalig hoefijzerverkeer 3)	<u>1.150</u>	<u>2.100</u>
	8.250	9.250

1) Een deel van het huidige verkeer zal i.v.m. omrijden niet meer rijden. Een ander deel zal via Antwerpen of de Doeltunnel gaan rijden. Raming in overleg met Provinciale Waterstaat Zeeland.

2) 10% van het huidige verkeer via de veren.

3) Verkeer uit Zeeuwsch-Vlaanderen en West-België dat thans via Antwerpen rijdt, maar overgaat naar een WOV.

Voor 1992 is de raming: west 8.500 mvt/etm en oost 9.500 mvt/etm.

Dit is in overeenstemming met de werkgroep planologie WOV.

De groei 1986-1992 is hiermee bescheiden gehouden.

Voor de periode 1992-2010 raamt de werkgroep planologie WOV de groei op 1,5% per jaar en na 2010 wordt geen groei verondersteld:

2000	west: 9.580	oost: 10.700	(mvt/etm)
2010	west: 11.110	oost: 12.420	

Tijdwinst

1. Oude verkeer 1992 (mvt/etm): west: 6.540 oost: 6.570.

Een overtocht via de veren vergt gemiddeld 35 minuten inclusief wachten en gemiddeld 3 minuten wachten op een volgende veerboot (bij drukte moet men soms achterblijven). Via een weg zou de tocht 5 minuten hebben geduurd. Over een jaar gerekend (1986 7.500 mvt/etm) gaan dus 1.735 mln voertuiguren verloren aan wachten en varen i.p.v. rijden via een weg op de plaats van de veerdiensten.

Omdat de veren slechts door één WOV worden vervangen is de tijdwinst geringer. Volgens Provinciale Waterstaat is de tijdwinst slechts 60%.

De tijdwaardering van een gemiddeld voertuig is in bijlage A, op basis van het McKinsey-rapport "Afrekenen met files", geraamd op f 21,30/uur.

Verder is rekening gehouden met een reële loonstijging van 2% per jaar. De tijdwaardering per uur, die is gebaseerd op de hoogte van de lonen, stijgt dus ook met 2% per jaar.

Op basis van bovenstaande uitgangspunten kan de in geld uit te drukken contante waarde in 1986 van de tijdwinst voor het "oude" verkeer in de periode 1992-2017 worden berekend. Het resultaat is:

west f 351 mln oost f 353 mln.

2. Oude verkeer dat via de Doeltunnel of Antwerpen gaat rijden 1992 (mvt/etm):
west 820 oost 410.

Verondersteld is een tijdverlies t.o.v. de veerdiensten van 5 minuten. Dit is ruim geschat.

De contante waarde in 1986 van het tijdverlies in de beschouwde periode is dan:

west f 10 mln oost f 5 mln.

3. Voormalig hoefijzerverkeer 1992 (mvt/etm):
west 1.180 oost 2.160.

Verondersteld is een tijdwinst van 10 minuten, informatie Provinciale Waterstaat.

De contante waarde in 1986 van de tijdwinst in de beschouwde periode is dan:

west f 28 mln oost f 50 mln.

4. Nieuw verkeer 1992 (mvt/etm)
west 770 oost 770.

Tegenover het nieuwe verkeer staat het verkeer dat als gevolg van vervanging van de veerdiensten door een WOV de Westerschelde niet meer zal kruisen:

west 360 mvt/etm oost 720 mvt/etm.

Per saldo is het nieuwe verkeer in 1992 dus (mvt/etm):

west 410 oost 50.

Het is gebruikelijk de baten voor het nieuwe verkeer te stellen op de helft van de baten voor het oude verkeer.

De contante waarde in 1986 in de beschouwde periode is dan:
west f 11 mln oost f 1 mln.

5. Tijdwinst totale verkeer (1 t/m 4):

west	1. f 351 mln	oost	1. f 353 mln
2.	-10	2.	-5
3.	28	3.	50
4.	11	4.	1
	<u>f 380 mln</u>		<u>f 399 mln</u>

Extra kilometerkosten

1. Oude verkeer: omvang, zie bij Tijdwinst.
2. Oude verkeer dat via Doeltunnel of Antwerpen gaat rijden: omvang zie bij Tijdwinst.

Verondersteld is dat beide verkeersstromen gemiddeld 10 km zullen moeten omrijden, vergeleken met de veerdiensten (informatie Provinciale Waterstaat).

Het verkeer bestaat voor 75% uit personenauto's en voor 25% uit vrachtauto's (zie het eerder vermelde N.E.I.-rapport).

Als variabele kosten per km voor een gemiddelde personenauto is, op basis van ANWB-gegevens, 20 cts gehanteerd. Hiervan is 4,0 cts loongevoelig (reële stijging 2% per jaar), 5,2 cts brandstof excl. accijns (reële stijging 1% per jaar) en 10,8 cts overige kosten (geen reële stijging).

Voor de variabele kosten per km van vrachtauto's wordt, op basis van gegevens van het Economisch Bureau voor Weg- en Watervervoer, uitgegaan van 53,3 cts, waarvan 9,0 cts loongedeelte onderhoud, 25,6 cts brandstof en 18,7 cts overige kosten.

In beide gevallen zijn de accijnzen niet meegerekend, voor details zie bijlage B.

De contante waarde in 1986 van de extra kilometerkosten in de periode 1992-2017, rekening houdend met de verkeerstoename en de reële stijging van lonen en brandstof, is:

west f 113 mln oost f 107 mln.

3. Voormalig hoofrijzerverkeer: omvang zie bij Tijdwinst.

Op basis van informatie van de Provinciale Waterstaat wordt uitgegaan van 10 km minder kilometers.

De contante waarde in 1986 is:

west f 18 mln oost f 33 mln.

4. Nieuw verkeer: omvang zie bij Tijdwinst.

De baten voor het nieuwe verkeer worden gesteld op de helft van de baten voor het oude verkeer.

De contante waarde in 1986 van het omrijden door het nieuwe verkeer in de beschouwde periode is dan:

west f 3 mln oost f 0 mln.

5. Extra kilometerkosten totale verkeer (1 t/m 4):

west	1+2.	f 113 mln	oost	1+2.	f 107 mln
	3.	-18		3.	-33
	4.	<u>3</u>		4.	<u>0</u>
		f 98 mln			f 74 mln

Recapitulatie baten wegverkeer (d.)

west: tijdwinst	f 380 mln	oost: tijdwinst	f 399 mln
extra kilo-		extra kilo-	
meterkosten	<u>-98</u>	meterkosten	<u>-74</u>
baten	f 282 mln	baten	f 325 mln

5. Recapitulatie gekwantificeerde kosten en baten centrale WOV

Volgens de paragrafen 3 en 4 zijn de contante waarden in 1986 van de maatschappelijke kosten en baten tot en met 2017 als volgt:

Kosten (x f 1 mln)

	<u>west</u>	<u>oost</u>
a. investering WOV	451	406
b. exploitatielasten WOV	92	92
c. investering aansluitende infrastructuur	44	29
d. onderhoud aansluitende infrastructuur	0 of p.m.	0 of p.m.
e. amovering bestaande aanleginrichtingen	p.m.	p.m.
f. kosten voetveer Vlissingen-Breskens	13	13
	600+p.m.	540+p.m.
	=====	=====

Baten (x f 1 mln)

	<u>west</u>	<u>oost</u>
a. wegvallen toekomstige investeringen in veerboten	195	195
b. wegvallen toekomstige exploitatiekosten veerdienst (excl. kapitaalslasten)	562	562
c. wegvallen kosten aanleginrichtingen	35+p.m.	35+p.m.
d. baten voor het wegverkeer	282	325
	1074+p.m.	1117+p.m.
	=====	=====

Baten minus kosten	474	577
	+ p.m.	+ p.m.

Verhouding baten/kosten	1,8	2,1
	+ p.m.	+ p.m.

Op basis van de becijferingen in deze nota moet worden geconcludeerd dat een centrale WOV maatschappelijk rendabel is, nog afgezien van de in par. 6 te behandelen niet kwantificeerbare voor- en nadelen. De oostelijke variant verdient uit hoofde van de maatschappelijke rentabiliteit de voorkeur boven de westelijke variant.

6. Niet-gekwantificeerde voor- en nadelen

In deze paragraaf zullen wij kort stilstaan bij enkele niet of moeilijk te kwantificeren kosten en baten van een WOV.

Allereerst wordt in het algemeen een verbetering van de infrastructuur gunstig geacht voor de economische ontwikkelingsmogelijkheden. De Europese Commissie zegt hierover bijvoorbeeld:

"De mate waarin in regio's economische infrastructuur aanwezig is en de produktiviteit in de regio's hangen nauw samen. Hoewel het niet de enige vereiste is, wordt de aanwezigheid van goede infrastructuur beschouwd als een noodzakelijke voorwaarde voor een gunstige economische ontwikkeling. De pogingen om achtergebleven regio's te voorzien van essentiële infrastructuur moeten niet worden afgezwakt".

Uit onderzoek is gebleken dat er een relatief sterk verband bestaat tussen de aanwezigheid van infrastructuur in het algemeen en de belangrijkste economische indicatoren. Dit geldt ook voor verkeersinfrastructuur.

Het rapport kent prioriteit toe aan het verminderen van "infrastructuur gaps".

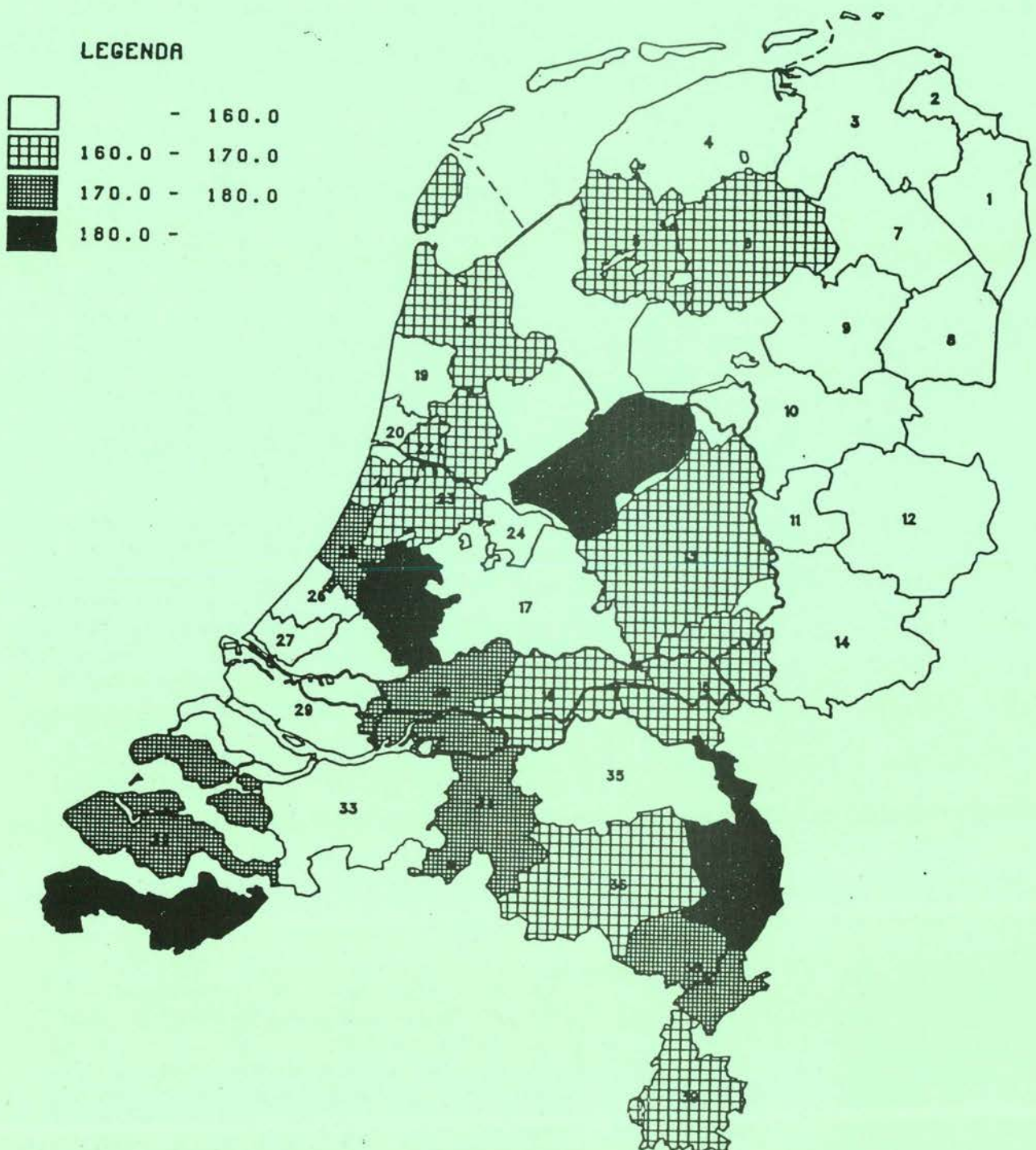
("The Regions of Europe; Second Periodic Report on the social and economic situation of the regions of the Community", 1984.)

In dit kader is de volgende figuur interessant. Deze is ontleend aan het Centraal Economisch Plan 1986 van het Centraal Planbureau (CPB). Hierover merkt het CPB op: "De verschillen tussen de gebieden op het punt van ontsluiting zijn betrekkelijk klein. Dit betekent dat de mogelijkheden om de perifere ligging van regio's ten opzichte van de nationale markt te verbeteren, beperkt zijn. Een voorbeeld van een mogelijk investeringsproject dat tot een duidelijk betere ontsluiting zal leiden is de vaste oeververbinding over de Westerschelde" (blz. 413). Over de ligging ten opzichte van de gehele Europese Gemeenschap, inclusief Nederland, haalt het CPB (blz. 411) de resultaten aan van een in opdracht van de Europese Commissie uitgevoerd onderzoek. Het meest perifeer in Nederland kwamen daarbij het Noorden en de provincie Zeeland uit de bus.

Andere voor- en nadelen van een WOV kunnen worden ontleend aan het N.E.I.-rapport van 1983 "Maatschappelijke evaluatie van een vaste oeververbinding over/onder de Westerschelde":

- Geconcludeerd wordt dat het uitvoeren van infrastructurele werken -zoals wegen, bruggen en tunnels- behalve in de GWW-sector zelf, aanzienlijke uitstralingseffecten op de werkgelegenheid in andere sectoren van de economie teweeg brengt.
- De duidelijk dominerende niet gekwantificeerde voordelen van de aanleg van de WOV zijn met een + aangeduid, de duidelijk dominerende nadelen met een - en factoren waarvan de voor- en nadelen nagenoeg met elkaar in evenwicht zijn of moeilijk tegen elkaar af te zetten met een 0 :

Figuur VII.3 Ontsluitingsindex^a per COROP-gebied (1984)



^a Gemiddelde reistijd per auto in uren tot alle arbeidsplaatsen in Nederland, in verhouding tot het gemiddelde van de theoretisch minimale reistijden (hemelsbrede afstand/100 km/uur), maal 100. (Bron reistijden: Rijkswaterstaat).

1. Opheffing psychologische barrière	0
2. Sociale en sociaal-culturele contacten	+
3. Maatschappelijke voorzieningen	0
4. Winkels	-
5. Recreatie	0
6. Ongemakken veerpont	+
7. Arbeidsmarkt	+
8. Economische integratie bedrijven	+
9. Multiplier-effecten	0
10. Aansluiting internationale routes	+
11. Minder kruisingen in vaargeul	+
12. Milieu-landschapseffecten	-

S.P. van der Zee
Stafbureau economisch onderzoek
en datavoorziening
19-1-1987

BIJLAGE A

Tijdwaardering

Er bestaat geen algemeen geaccepteerde waarderingsgrondslag om tijd-winsten- of verliezen te berekenen.

In Nederland zijn er bijv. de normen ontwikkeld door de COBA (Commissie voor de Ontwikkeling van Beleidsanalyse), door de Nederlandse Stichting voor Statistiek en het Economisch Bureau van het Weg- en Watervervoer (in rapporten voor Stichting Weg), door het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut en door McKinsey.

Het rapport "Afrekenen met files" van McKinsey (1986) is het meest recent. Hierin worden, op basis van buitenlandse literatuurstudies, drie varianten onderscheiden. Wij zullen hier uitgaan van de midden-variant van McKinsey. Vergeleken met de COBA-normen, o.a. toegepast in het NEI-rapport van 1983 over de WOV, waardeert McKinsey het personenautoverkeer hoog, maar het vrachtverkeer laag.

McKinsey ("Afrekenen met files", bijlage H)

personenautoverkeer:

	<u>uurloon</u>		<u>weegfactor</u>		<u>bezettingsgraad</u>		<u>aandeel 1)</u>
zakelijk	f 47,80	x	100 %	x	1,20	x	12,1 %
woon-werk	f 24,40	x	30 %	x	1,16	x	36,0 %
overig	f 24,40	x	25 %	x	1,65	x	26,9 %

vrachtverkeer:

f 28,00	x	100 %	x	1,19	x	25 %
---------	---	-------	---	------	---	------

1) volgens NEI-rapport WOV.

De uurlonen hebben betrekking op 1985. Voor 1986 kunnen deze 2,25% hoger worden gesteld (CPB). Terwille van de vergelijkbaarheid met het McKinsey-rapport zullen wij echter uitgaan van het loonniveau van 1985.

De waardering van de tijd van een gemiddelde auto is op basis van het bovenstaande nu te berekenen op f 21,30 per uur.

BIJLAGE B

De variabele kilometerkosten

Op basis van informatie van het Economisch Bureau Weg- en Watervervoer is uitgegaan van variabele kosten van 69,5 cts per km voor een gemiddelde vrachtauto in 1986.

Het NEI-rapport over de WOV (1983) gaat hier gedetailleerder op in. Met behulp van de aldaar vermelde gegevens is een raming te maken van het aandeel van de accijnzen, het loongevoelig aandeel in het onderhoud, het aandeel brandstofkosten en het aandeel overige kosten.

Indien dit wordt toegepast op de bovengenoemde 69,5 cts per km, dan is het resultaat als volgt:

loongedeelte onderhoud	9,0 cts per km
brandstof, excl. accijns	25,6 " " "
overige kosten	<u>18,7</u> " " "
	53,3 cts per km