



Stichting OLS

**ICES-aanvraag
concept**

úúúú

Dit rapport heeft 84 pagina's
conceptrapportage 14sep00 v6.doc

Inhoudsopgave

1 Inleiding	1
2 Definitie van het project OLS-ASH	2
3 Legitimiteit overheidsingrijpen	5
4 Publiek private samenwerking	8
5 Baten	9
6 Kosten	15
7 Risico's	18
8 Alternatieven	20
9 Conclusie	21

1 Inleiding

In Nederland wordt de laatste jaren uitgebreid gestudeerd op de ontwikkeling van ondergrondse infrastructuur. Dit gebeurt in samenwerking tussen de nationale overheid in IPOT-verband (Interdepartementaal Projectorganisatie Ondergronds Transport), het bedrijfsleven, kennisinstituten en de lokale overheden. Tot daadwerkelijke uitvoering van projecten is het nog niet gekomen. Het Ondergronds Logistiek Systeem Aalsmeer-Schiphol-Hoofddorp (OLS-ASH) is op dit moment het meest gevorderd in de planvorming en kan - nu de voorontwerpfase is afgerond - worden uitgevoerd.

Het OLS-ASH staat voor de duurzame bereikbaarheid van tijdkritische goederen. Het primaire doel voor de private partijen is dan ook het realiseren van een toekomstgerichte en efficiënte garantie van de verbindingen tussen Schiphol, de Bloemenveiling Aalsmeer (VBA) en het Europese achterland. Het OLS-ASH is daarin de schakel tussen Schiphol, de VBA en het spoor. Op deze wijze kan het OLS-ASH de toenemende druk op het (regionale) wegennet verlichten en de marktposities van Schiphol en de VBA versterken.

Daarnaast biedt het OLS-ASH gelegenheid om ontwikkelde concepten op het gebied van ondergrondse en onbemande logistiek uit te testen en voor bredere toepassing geschikt te maken. Dit sluit aan op de beleidsopgaven voor de toekomst zoals die worden neergelegd in het NVVP en de 5^e Nota RO: ondergronds transport moet een kans krijgen om de verwachte voordelen waar te kunnen maken.

De Stichting OLS en de overheden - die steeds nauw bij het project betrokken zijn geweest - zullen tot besluitvorming moeten komen voor het vervolg. Een van de belangrijke aspecten hierin vormt het onderliggende document, namelijk de aanvraag voor een financiële bijdrage vanuit de ICES. Dit document geeft de onderbouwing van de Stichting OLS voor de bijdrage en voor verdere samenwerking met de overheid. Hierbij is aangesloten op de laatste inzichten rond het project.

Leeswijzer

Dit document is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de definitie van het OLS-ASH project. In hoofdstuk 3 komt de legitimiteit van het overheidsingrijpen aan bod: de argumenten die het ingrijpen van de overheid verantwoorden. De wijze waarop de overheid en de private partijen zouden kunnen samenwerken (PPS) wordt in hoofdstuk 4 kort besproken. In het vijfde hoofdstuk worden de baten van het OLS-ASH besproken. De baten worden in dit hoofdstuk ook vanuit OEEI-perspectief bekeken. Vervolgens komen in hoofdstuk 6 de kosten van het OLS-ASH aan bod. In hoofdstuk 7 en 8 worden respectievelijk de risico's die kleven aan het OLS-ASH en de alternatieven voor OLS-ASH besproken. Ten slotte wordt in hoofdstuk 9 de samenvatting gegeven.

2 Definitie van het project OLS-ASH

Aanleiding

Voor de bedrijven die gebruikmaken van Schiphol (verladers) en voor bedrijven verbonden aan de VBA (zoals telers, handelaren en transporteurs) is een goede Europese bereikbaarheid van deze twee economische centra van groot belang. Zonder een goede bereikbaarheid is de ketenoptimalisatie van de tijdkritische goederen niet mogelijk. De Europese bereikbaarheid van Schiphol en de VBA vermindert als gevolg van de toenemende druk op het wegennet. Dit vindt op zowel Europees als nationaal en lokaal niveau plaats.

De druk veroorzaakt twee problemen die door aanleg van het OLS-ASH in combinatie met een sterk Europees railproduct kunnen worden weggenomen:

- De druk belemmert in toenemende mate economische activiteiten in de omgeving. De activiteiten in het gebied worden gekenmerkt door hun tijdkritische karakter zoals eigen is aan hoogwaardige goederen en aan bederfelijke goederen¹. Bedrijven kunnen als gevolg van de toenemende druk hun logistieke ketens niet optimaal inrichten wat een aantasting vormt voor de marktposities van de mainport Schiphol en de VBA. Op langere termijn kan ook de vestigingsplaatsaantrekkelijkheid van de regio in het geding komen. De problematiek wordt verder versterkt door wettelijke beperkingen van het vrachtwagengebruik;
- Het tweede gevolg voortvloeiend uit de druk op het wegennet zijn de externe effecten voor omwonenden in de regio: ruimtebeslag, onveiligheid, visuele hinder, stank- en geluidsoverlast. Het OLS-ASH vermindert ten opzichte van andere alternatieven deze externe effecten sterk.

Het project

Het OLS-ASH betreft de ontwikkeling en de aanleg van een nieuwe modaliteit voor het vervoeren van tijdkritische en geconditioneerde goederen tussen Schiphol, de VBA en een te realiseren railterminal. Het OLS-ASH wordt ondergronds aangelegd. De buis is geschikt om maindeck vrachtpallets te vervoeren (buisdiameter 4 à 5 meter). In de exploitatie zal gebruik worden gemaakt van automatisch geleide voertuigen. We kunnen spreken van een complex, innovatief en omvangrijk project.

Het OLS-ASH is enerzijds gericht op de substitutie van goederenstromen tussen de VBA en Schiphol van weg naar OLS-ASH. Anderzijds is het OLS-ASH gericht op substitutie van goederenstromen tussen de VBA, Schiphol en het Europese achterland van weg naar rail.

¹ In de luchtvaart zijn vluchten *scheduled*. Wanneer een vlucht wordt gemist, betekent dat directe schade voor bijvoorbeeld verladers. Voor bedrijven verbonden aan de VBA betekent vertraging dat leveringsverplichtingen niet kunnen worden nagekomen. Dit soort afhankelijkheden geldt voor een groot aantal bedrijven in de omgeving.

Nauw met het OLS-ASH verbonden is daarom de aanleg van een railterminal in de omgeving van Schiphol. Het eerste deel van het OLS-ASH is in 2004 operationeel, de zogenaamde Schiphollus tussen het 1^e en 2^e vrachtareaal op Schiphol. Tussen 2004 en 2010 zal het resterende deel naar de VBA, het resterende deel naar de Railterminal en de Railterminal zelf gerealiseerd worden. De tussenliggende jaren bieden het OLS-ASH de gelegenheid het systeem robuust en bedrijfszeker te maken. Daarnaast zal vanaf heden met kracht het railproject worden uitgevoerd. Dit project is gericht op de ontwikkeling van internationale railproducten. Wanneer de railterminal is aangelegd, kan met recht worden gesproken van een hoogwaardig en volwassen alternatief voor het Europese wegtransport.

Betrokken partijen

Het project maakt deel uit van een langdurig en consistent proces waarin door partijen verantwoord is gewerkt om in Nederland een werkend OLS te implementeren. De Stichting OLS² fungeert als trekker van het project. Gedurende het proces heeft regelmatig afstemming plaatsgevonden met vertegenwoordigers van zowel de luchtvrachtindustrie als de sierteeltsector. De overheid is als waarnemer en co-financier vanaf een vroeg stadium bij het project betrokken geweest.

Relevante documenten

Dit document is gebaseerd op informatie uit de verschillende rapportages van diverse deelprojecten, te weten³:

- Business case Het OLS-ASH Aalsmeer, Schiphol, Hoofddorp;
- Notitie goederenstromen;
- Risico-analyse;
- Strategienota;
- Verkenningenstudie;
- Railterminal Schiphol.

In het vervolg van dit document zal indien relevant verwezen worden naar deze rapportages.

² De Stichting OLS wordt gevormd door de volgende organisaties: AAS, VBA, ATAN, NDV, COB/CTT, Railned en RIB.

³ De rapporten en nadere achtergrondinformatie zijn ook beschikbaar op CD-ROM.

Contactpersonen

Indien u meer informatie omtrent het OLS-ASH wilt hebben, kunt u contact opnemen met de volgende personen of de Stichting OLS.

- De heer Joop Krul, Programma manager OLS en Rail, Tel: 020 601 40 42;
- De heer Jan Katgerman, Projectleider OLS Techniek, Tel: 010 246 26 06;
- Stichting OLS

p/a Schiphol Project Consult B.V.

Postbus 7501

1118 ZG Luchthaven Schiphol

Tel: 020 601 47 26

3 Legitimiteit overheidsingrijpen

Om in aanmerking te komen voor een financiële bijdrage vanuit de overheid en om een samenwerkingsverband aan te gaan met private partijen is het van eminent belang voor de overheid dat er argumenten zijn die het 'ingrijpen' legitimeren. Voor het OLS-ASH zijn er meerdere argumenten aan te dragen.

OLS-ASH sluit aan op het overheidsbeleid

Een reden voor overheidsingrijpen is de aansluiting van het OLS-ASH op het beleid⁴. In de Perspectievennota van het ministerie van Verkeer & Waterstaat⁵ worden zowel ondergronds transport als automatische geleide voertuigen gezien belangrijke technologische innovaties in het goederenvervoer. Dit is verder uitgewerkt in het concept NVVP⁶: "Een OLS is in bepaalde situaties een alternatief voor wegvervoer op korte en middellange afstand. Marktverkenningen geven dit aan. Op korte termijn gaat het vooral om lokale toepassingen waar de knelpunten groot zijn, zoals stedelijke distributie, intern transport op een bedrijven terrein en als verbindende schakel in de intermodale keten, bijvoorbeeld op de relatie Aalsmeer-Schiphol."

Ondergronds transport wordt ook door de Raad voor verkeer en waterstaat⁷ en de VROM raad⁸ als mogelijke vervoersoplossingen gezien. De Raad voor verkeer en waterstaat ziet ondergronds transport zelfs als een van de drie pijlers in het lange termijn beleid van het binnenlands goederenvervoer.

Daarnaast is in de beleidsnotitie "PKB Schiphol en Omgeving" overeengekomen dat er gewerkt moet worden aan een substantiële substitutie van zowel passagiers als vracht naar (hogesnelheids)spoor.

Kennisontwikkeling op meerdere gebieden

Het OLS-ASH zet een expliciete trend in die bepalend is voor soortgelijke initiatieven elders in Nederland. Met het OLS-ASH wordt de barrière van 'de eerste keer' geslecht⁹. Het nemen van deze barrière heeft een grote en positieve psychologische waarde voor organisaties en samenwerkingsverbanden die met gedachten over soortgelijke initiatieven rond lopen. Een relatief beperkte bijdrage aan het OLS-ASH kan een multipliereffect hebben op particuliere bestedingen aan toekomstige OLS-achtige systemen elders in het land. De stuwende werking

⁴ Zie ook: IPOT, *Transport onder ons: van visie naar realisatie, eindrapportage*, augustus 2000.

⁵ Het ministerie van Verkeer & Waterstaat, *Perspectievennota*, 1999.

⁶ Het ministerie van Verkeer & Waterstaat, *NVVP concept*, 30 juni 2000.

⁷ Raad voor verkeer en waterstaat, *Advies ruimtelijke vernieuwing voor het goederenvervoer*, juli 1998.

⁸ VROM Raad, *Mobiliteit met beleid*, april 2000.

⁹ Het initiatief tot een multicore pijpleiding parallel aan de Westerschelde Vaste Oeververbinding - mede bedoeld als transportsysteem voor vaste modules - is onder meer afgeblazen op grond van gebrek aan bewezen systemen elders.

en de ontwikkeling van kennis van het OLS-ASH kan worden geconcretiseerd naar de volgende onderdelen:

- *Grootschalige toepassing van telematica voor tijdskritische distributie.* Nog niet eerder zijn op een dergelijk grote geografisch schaal besturings- en informatiesystemen geïmplementeerd;
- *Logistiek-organisatorische aspecten rond het operationeel gebruik van OLS-achtige systemen.* Een optimaal logistiek systeem moet worden gevonden dat kan omgaan met een dynamische interface tussen menselijk handelen en geautomatiseerde routebegeleiding;
- *Innovatieve technieken.* Voorbeelden hiervan zijn de voertuigtechnologie, optimale aansluiting van terminals en overslagtechnieken op de logistiek processen, innovatieve besturing-, informatie- en simulatiesystemen, nieuwe boortechnieken en nieuwe industriële tunnelbouwmethoden vanwege de kleine diameter;
- *Ruimtelijk-structureerende werking van OLS-achtige systemen.* Hierbij kan gedacht worden aan nieuwe inrichtingsmogelijkheden voor stedelijke en industriële gebieden, zoals meervoudig ruimtegebruik en ondergronds bouwen;
- *Kennis rond PPS-constructies.* Het OLS-ASH zou de eerste infra-PPS zijn waarin de private partijen de initiatiefnemers zijn. De inrichting van PPS-constructies is een complex geheel. Binnen Nederland is nog relatief weinig ervaring op dit gebied opgedaan.

Natuurlijke rol van de overheid

De overheid heeft als enige de bevoegdheid om onteigeningsprocedures te voeren. Onteigening van grond zal met name parten spelen buiten het luchthaventerrein. Daarnaast heeft zij een rol als wetgever. Wetgeving ontbreekt op dit moment voor ondergronds transport als het OLS-ASH. Een andere natuurlijke rol voor de overheid is die van coördinator van complexe projecten, zoals het OLS-ASH.

Tevens heeft de overheid in de voorontwerpfase steeds naar wederzijdse tevredenheid geparticipeerd in het project. Het OLS-ASH heeft in deze fase dan ook reeds een bijdrage van het ICES-KIS ontvangen. Hoewel de overheid daarin geen sturende rol had, is haar bijdrage op momenten essentieel gebleken. Een logisch en een meer fundamenteel vervolg van deze bijdrage zou een privaat publieke samenwerking kunnen zijn.

Samenwerking tussen overheid en private partijen is ook gewenst vanwege het feit dat OLS nog steeds niet als publieke infrastructuur wordt beschouwd. Het OLS-ASH bevindt zich op dit moment in een 'schemergebied' waardoor onduidelijkheid en onzekerheid bestaat naar de private partijen. Door samenwerking tussen overheid en private partijen kan deze onzekerheid worden weggenomen. Op PPS wordt in hoofdstuk 4 teruggekomen.

Er is sprake van marktfalen

Hoewel het OLS-ASH dus nog steeds niet als publieke infrastructuur wordt gezien door de overheid concurreert ze wel met andere infrastructuren en modaliteiten. Deze concurrentie vindt plaats op basis van ongelijkheid. Door de aanwezigheid van infrastructuur en de in een aantal gevallen geringe of zelfs geheel afwezige gebruikersvergoeding hebben de huidige modaliteiten hun positie verkregen en versterkt. Het is echter niet realistisch om te verwachten dat het OLS-ASH - als modaliteit in het begin van haar levenscyclus - in staat is om de investeringen in zijn geheel te dragen en tevens te kunnen concurreren met traditionele modaliteiten.

4 Publiek private samenwerking

De wijze waarop de overheid kan en wil participeren in het project is een zaak waar de private partijen en de overheid de komende tijd aan gaan werken. Voor de aanleg en exploitatie van het OLS-ASH ligt een PPS-constructie voor de hand. In wezen zijn voor dit project twee PPS-varianten en alle opties tussen deze varianten relevant: een joint venture tussen overheid en private partijen, en een concessieverlening door de overheid aan private partijen. De Stichting OLS opteert voor een joint venture met de overheid. Argumenten hiervoor zijn:

- De overheid is als enige bevoegd grond te onteigenen;
- De overheid heeft kennis en ervaring met complexe processen die verbonden zijn aan omvangrijke infrastructuurprojecten. Zij kan dit ‘procedure-apparaat’ inbrengen;
- Het gaat om de ontwikkeling van kennis en het invoeren van nieuwe technologieën. Deze kennis kan ook op andere plaatsen binnen Nederland op den duur worden ingezet;
- De overheid kan delen in de risico’s die het project met zich meebrengt. Deze risico’s moeten uiteraard verdeeld worden naar de natuurlijke rol van partijen;
- Overheidssteun is essentieel voor de ontwikkeling van een internationaal railproduct. In Europees verband kan de overheid nadrukkelijk streven naar meer harmonisatie, liberalisatie en rationalisatie van de Europese spoorwegen. Op nationaal niveau kan de overheid eerlijke capaciteitstoewijzing bevorderen via de nationale infrastructuurbeheerder.

De Stichting OLS ziet ook nadelen voor de private partijen die kunnen kleven aan een PPS, zoals de politieke dynamiek waarin de overheid verkeert en de complexere besluitvorming die de overheid met zich meebrengt.

De uiteindelijke uitkomst van de discussie over de geschikte PPS-constructie zal gebaseerd dienen te zijn op een geëigende toewijzing van verantwoordelijkheden, risico’s en belangen van de overheid en de private partijen.

5 Baten

Baten ten aanzien van het primaire doel

Het primaire doel is het verbeteren van de verbindingen tussen de VBA, Schiphol en het Europese achterland om zo logistieke ketens van bedrijven optimaal te kunnen inrichten. Van belang is of, en zo ja, in welke mate de aanleg van het OLS-ASH dit doel verwezenlijkt. Het gaat hierbij in feite om de substitutie van goederenstromen van wegtransport naar het OLS-ASH en vervolgens naar het rail. De Stichting OLS heeft in de voorontwerpfase meerdere studies laten uitvoeren door onderzoeksbureaus om dit te bepalen¹⁰. In deze onderzoeken stonden in wezen drie vragen centraal:

- Hoe groot zijn de relevante goederenstromen in de toekomst?
- In hoeverre zal een volwassen railproduct ontstaan (als belangrijke randvoorwaarde)?
- En vervolgens hoe groot is de substitutie van weg naar OLS-ASH-rail¹¹?

Navolgend zullen we deze vragen beantwoorden.

De eerste vraag gaat over de prognoses van goederenstromen die per OLS-ASH vervoerd kunnen worden. In de studies is een schatting gemaakt van de totale toekomstige goederenstromen van de Bloemenveiling en Schiphol. Hierbij is steeds aangesloten op officiële prognoses opgesteld in het kader van de discussie over een Tweede Nationale Luchthaven en op officiële prognoses van de VBA. Voor het vervoer van Schiphol is een gemiddelde groei van 6% voor vracht over de weg aangehouden. Voor het vervoer van bloemen is de prognose gebaseerd op de gemiddelde groei van de afgelopen jaren met een licht afzwakking na 2005.

De tweede vraag gaat over het ontstaan van een volwaardig railproduct voor tijdkritische goederen. Antwoord op deze vraag is van cruciaal belang aangezien verwacht wordt dat 90% van de toekomstige OLS-ASH-stromen railgeoriënteerd is. Op dit moment is er een aantal initiatieven op dit gebied zoals de Overnight Express van NSR en Railion tussen Amsterdam en Milaan, en de shuttle van Jan de Rijk tussen Rotterdam en Milaan. De problematiek rond liberalisatie en harmonisatie van het spoorvervoer binnen Europa staat een slagvaardige ontwikkeling in de weg. Verwacht wordt dat daarom pas rond 2010 dergelijke railproducten zijn ontstaan. Vooruitlopend daarop start de Stichting OLS een driejarig onderzoek naar OLS-railproducten voor tijdkritische goederen om zo te komen tot concrete acties.

De derde vraag betreft de omvang van de uiteindelijke substitutie naar het OLS-ASH en goederenstromen per OLS-ASH. Verwacht wordt dat het vervoer tussen de VBA en Schiphol 100% substitueert naar het OLS-ASH, en dat circa 10% van de stromen op enige afstand van

¹⁰ Zie onder andere: Omvang en verschijningsvorm van goederenstromen tussen Luchthaven Schiphol, Bloemenveiling Aalsmeer en een Rail Service Centrum (CD-ROM).

¹¹ In hoeverre deze substitutie groot genoeg is om tot een rendabel OLS-ASH te komen, wordt in het volgende hoofdstuk besproken.

Schiphol (verder dan 30 kilometer) substitueert naar trein en aansluitend OLS-ASH¹². Voor de buitenlandse stromen is het aanbod van internationale treinverbindingen bepalend. Op basis van vijf te verwachten verbindingen met snelle goederentreinen is de omvang van de substitutie ingeschat op grond van prijs/snelheid karakteristieken ten opzichte van het wegvervoer. Vervolgens komen we tot de volgende goederenstromen (zie tabel 5.1).

Tabel 5.1. Goederenstromen per jaar in 1000 Transporteenheden¹³

	2005	2010	2015	2020
Schiphol-Railterminal v.v.	124	158	202	258
VBA-Railterminal v.v.	416	472	538	614
Schiphol-VBA v.v.	35	43	59	77
Schiphol 1 ^e linie-2 ^e linie v.v.	204	260	332	425
Totaal	779	936	1.131	1.373

Kortom met het OLS-ASH wordt het primaire doel bereikt: tussen Schiphol en de VBA substitueren de goederenstromen volledig naar OLS-ASH, en tussen Schiphol-VBA en het Europese achterland substitueert een substantieel deel van de goederenstromen naar OLS-ASH-rail.

Marktacceptatie

De acceptatie door marktpartijen van het OLS-ASH in combinatie met een internationaal railproduct is bepalend voor het succes van het OLS-ASH. Het initiatief voor het OLS is genomen door AAS en VBA in samenwerking met de Air Transport Association Netherlands (ATAN) en Nederland Distributieland. Vanaf de eerste oriëntatie en gedurende de gehele voorontwerpfase zijn marktpartijen betrokken geweest bij de totstandkoming van het OLS-ASH en het railconcept. De mening van de marktpartijen kan als volgt samengevat worden:

- Men staat unaniem positief tegenover het OLS-ASH en is van mening dat het project als katalysator kan dienen voor het structureel verbeteren van fysieke processen in hun logistieke keten;
- Men is unaniem bereid te participeren in ATAN-verband in de volgende projectfase in de vorm van het verstrekken van gegevens en deelname in werkgroepen. Tevens is er bereidheid tot financiële ondersteuning of het positief in overweging nemen van de financiële ondersteuning. Inmiddels heeft de ATAN ook een 'letter of intent' getekend;
- Een aantal partijen heeft uitgesproken een participatie in de toekomstige exploitatiemaatschappij te willen overwegen;

¹² Aangesloten is op de uitgangspunten van het Rail Distributie Nederland concept van NS-Cargo.

¹³ Gerealiseerd moet worden dat zowel de verbinding met de Railterminal als met de VBA in 2005 nog niet gerealiseerd zullen zijn. Het gaat daarom om de goederenstromen zoals die in 2005 plaatsvinden indien het OLS-ASH als geheel (inclusief Railterminal) zou zijn aangelegd.

- De VBA en AAS willen met kracht verder werken aan het OLS-ASH. Deze intenties worden vastgelegd in adhesieverklaringen van de VBA en AAS.

Baten gerangschikt naar OEEI-systematiek

Naast de ‘baten’ die direct betrekking hebben op het primaire doel zijn er nog meer baten te benoemen. Een deel van deze baten is reeds in het vorige hoofdstuk besproken. Tabel 5.2 rangschikt de relevante effecten (baten) van het OLS-ASH aan de hand van de OEEI-systematiek¹⁴.

Tabel 5.2. Structurele effecten (baten) OLS-ASH

<i>Welvaartsbenadering</i>		<i>Nederland</i>	
<i>Causale benadering</i>		<i>Geprijsde effecten</i>	<i>Niet geprijsde effecten</i>
<i>D i r e c t e f f e c t e n</i>	<i>Exploitanten</i>	■ Bedrijfswinsten	
	<i>Gebruikers</i>	■ Lager kapitaalbeslag van goederen	■ Veiligheid
	<i>Derden</i>		<ul style="list-style-type: none"> ■ Minder last van externe effecten (geluid, geur, emissie, visuele hinder) ■ Veiligheid ■ Efficiënt ruimtegebruik

¹⁴ Ministerie van Verkeer en Waterstaat en Ministerie van Economische Zaken, *Evaluatie van infrastructuurprojecten, Deel I: Hoofdrapport, Onderzoeksprogramma Economische Effecten Infrastructuur*, februari 2000.

<i>I n d i r e c t e e f f e c t e n</i>		<ul style="list-style-type: none"> ■ Verbeterde internationale marktposities VBA en Schiphol ■ Export van kennis (commerciële waarde) ■ Katalysator voor innovatieve logistieke concepten ■ Effect op werkgelegenheid: verminderde krapte op arbeidsmarkt 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ontwikkeling kennis toepasbaar andere logistieke systemen ■ Meer ruimte op de weg en daardoor verbeterde bereikbaarheid
--	--	---	--

Navolgend worden bovenstaande effecten kort kwalitatief besproken. De effecten zijn niet gekwantificeerd, omdat het deels om marginale effecten gaat en deels om nauwelijks te kwantificeren effecten zoals kennisontwikkeling en verbetering marktposities.

Bedrijfswinsten

De exploitanten van het OLS behalen bedrijfswinsten (zie ook volgende hoofdstuk: het OLS kan rendabel aangelegd worden). Het gaat hierbij om een herverdelingseffect, omdat deze winsten wegvallen bij de wegvervoerders.

Lager kapitaalbeslag

Het OLS kent een snellere doorlooptijd dan het wegvervoer. Dit betekent dat het kapitaalbeslag op de goederen lager zal zijn. Dit voordeel komt ten goede aan de gebruikers en is een efficiëntie-effect (bijdrage aan het nationaal inkomen).

Verbeterde internationale marktposities VBA en Schiphol

Doordat bedrijven die verbonden zijn of gebruikmaken van Schiphol en de VBA hun ketens beter kunnen organiseren, verbeteren de marktposities van de VBA en Schiphol ten opzichte van het buitenland. Uiteindelijk is dit te vertalen in werkgelegenheid in deze economische centra en/of een betere oriëntering op de markt (migratie naar hoogwaardige dienstverlening). Wanneer alleen naar Nederland wordt gekeken gaat het hier om een efficiëntie effect. Er kan ook gesproken worden over een herverdelingseffect tussen Nederland en het buitenland.

Export van kennis

Met de aanleg van het OLS-ASH wordt specifieke civiel-technische kennis opgedaan. Het gaat bijvoorbeeld om het boren van een buis met een relatief kleine diameter. Deze kennis kan gekapitaliseerd worden in het buitenland. Dus de export van kennis. De omvang van deze baten hangen sterk af van het verzilveren van de potenties door de Nederlandse bedrijfsleven. Het gaat hier om een efficiëntie effect.

Katalysator voor innovatieve logistieke concepten

Het OLS-ASH maakt gebruik van automatische overslag- en informatietechnieken. Hiermee kan het project een impulswerking hebben op innovatieve logistieke concepten elders in Nederland. Deze katalyserende werking van het OLS-ASH kan gezien worden als een efficiëntie effect.

Effect op werkgelegenheid

De verwachting is dat het tekort aan chauffeurs verder zal oplopen. Automatisering van transport is daarom gewenst. Het OLS-ASH haakt hierop in: het OLS-ASH in combinatie met een railproduct stimuleert automatisering van transport (AGV's).

Veiligheid

De veiligheid voor gebruikers wordt door het OLS-ASH vergroot. De kans op ongevallen waar mensen bij betrokken zijn, is een lager dan bij wegtransport. Dit speelt ook bij derden: minder vrachtwagens betekent minder ongevallen waar derden bij betrokken kunnen zijn. Het gaat hierbij om een efficiëntie effect.

Minder last van externe effecten

De omwonenden zullen van het OLS-ASH minder last hebben dan van het wegvervoer. Gedacht kan worden aan externe effecten als geur-, geluids- en visuele hinder. Daarnaast is er sprake van een emissiereductie. Vermindering van externe effecten is een efficiëntie effect.

Efficiënter ruimtegebruik

Het OLS-ASH wordt ondergronds aangelegd en neemt daardoor minder ruimte in beslag op maaiveldniveau dan conventionele infrastructuur. De 'bespaarde' ruimte kan gebruikt worden voor andere doeleinden. Dit kan gezien worden als een efficiëntie effect.

Ontwikkeling van kennis van logistieke systemen

Voor het OLS-ASH zal nieuwe kennis ontwikkeld moeten worden ten aanzien van (geautomatiseerde) logistieke systemen. Het OLS-ASH kan hiermee bijvoorbeeld een standaard zetten voor andere vergelijkbare projecten in Nederland. Ook hier gaat het om een efficiëntie effect.

Ruimte op de weg en verbeterde bereikbaarheid

Doordat goederen van de weg naar OLS-ASH substitueren ontstaat er meer ruimte op de wegen in de omgeving. Als het OLS-ASH in combinatie met het rail wordt beschouwd dan ontstaat er ook ruimte op de wegen naar het achterland. Dit resulteert in een betere bereikbaarheid voor derden (reistijdwinst). Wat vervolgens uitmondt tot een beter vestigingsklimaat. Het gaat hierbij om een verdelingseffect.

Effecten in het buitenland

De effecten zoals die bovenstaand zijn gesommeerd, vinden voor een deel ook plaats in het buitenland. Voorbeelden hiervan zijn: reductie externe effecten, bedrijfswinsten (van wegtransporteurs naar railmaatschappijen) en verbetering van de veiligheid op de weg.

6 Kosten

Financieel-economische analyse

Om te analyseren of het OLS-ASH rendabel is en wat de financiële bijdrage van de overheid zou kunnen zijn, is een uitgebreid rekenmodel opgesteld. De basis van dit rekenmodel zijn de volgende aannames.

Tabel 6.1. Aannames per aspect

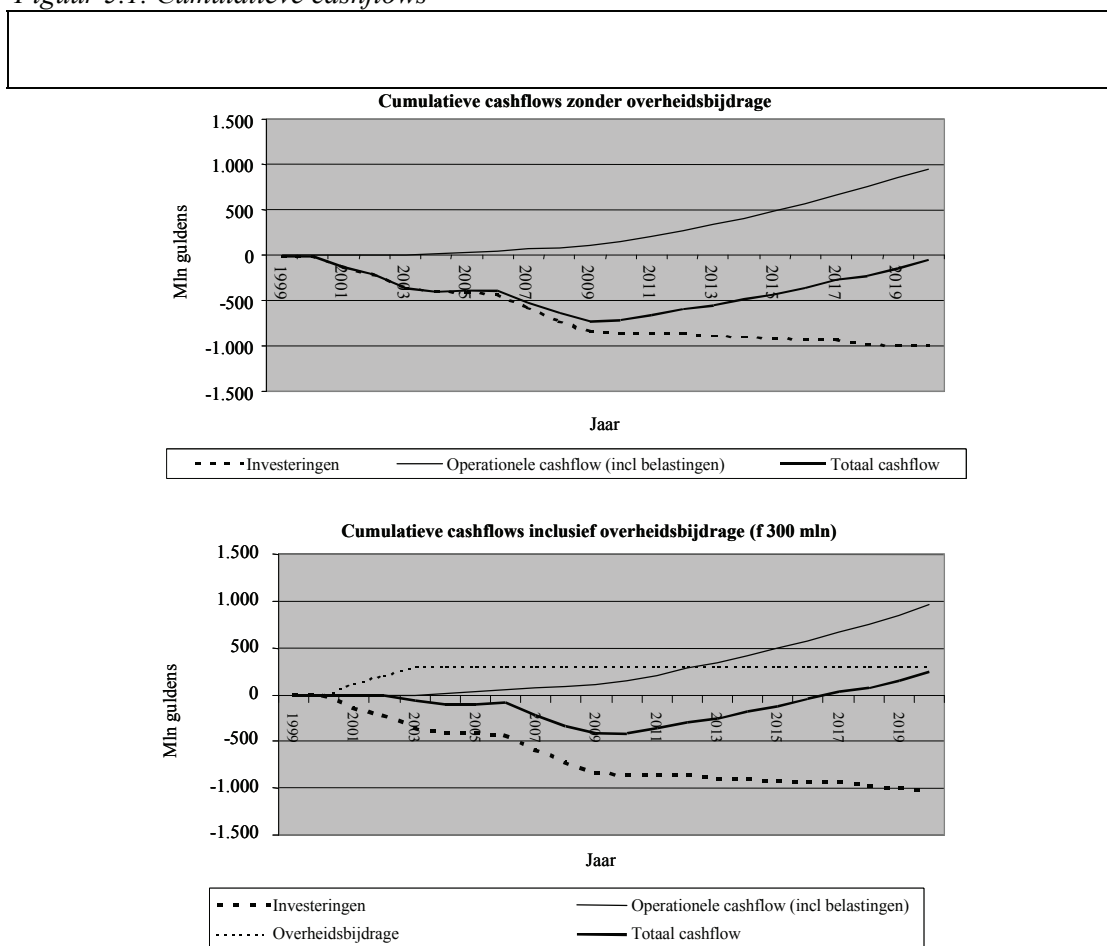
<i>Aspect</i>	<i>Aanname</i>
<i>Verdeling private partijen</i>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 50% eigen vermogen ■ 50% vreemd vermogen
<i>Rendement partijen</i>	<ul style="list-style-type: none"> ■ rendement eigen vermogen is 12% (gegeven risicoprofiel en rendementseisen) ■ rendement vreemd vermogen is 6% (gegeven risicoprofiel en rendementseisen) ■ rendement overheid uitkomst van model
<i>Scope en omvang investeringen (prijspeil 1998)</i>	<ul style="list-style-type: none"> ■ investeringen in de verbindende infrastructuur (Schiphol, Railterminal en VBA): f 590 mln ■ investeringen in de busvoorzieningen (opslagruimte e.d.): f 86 mln ■ investeringen in de exploitatie (AGV's, besturingssysteem, overslagsysteem): f 141 mln ■ totale investeringskosten tegen het prijspeil van 1998: f 817 mln
<i>Omvang goederenstromen</i>	<ul style="list-style-type: none"> ■ vervoersprognoses (zie hoofdstuk 5: Baten)
<i>Vergoeding gebruik</i>	<ul style="list-style-type: none"> ■ tarief vergelijkbaar met tarief weg/luchtvervoer: f 3,75 per m³ ■ eerste twee jaar korting op tarief: respectievelijk 40% en 20%
<i>Inflatie</i>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 2,5% per jaar
<i>Restwaarde</i>	<ul style="list-style-type: none"> ■ de restwaarde van de infrastructuur valt ten goede aan de PPS-partners

Het OLS-ASH kan op een gezonde bedrijfseconomische grondslag bij een behoudende prognose van de substitutiemogelijkheden worden uitgevoerd. Wanneer de private partijen marktconforme rendementen ontvangen, kan de overheid een financieel economisch rendement

verkrijgen van 4% wanneer zij f 300 mln bijdraagt aan het OLS-ASH¹⁵. Het rendement (IRR) van het gehele OLS-ASH bedraagt 7,1%.

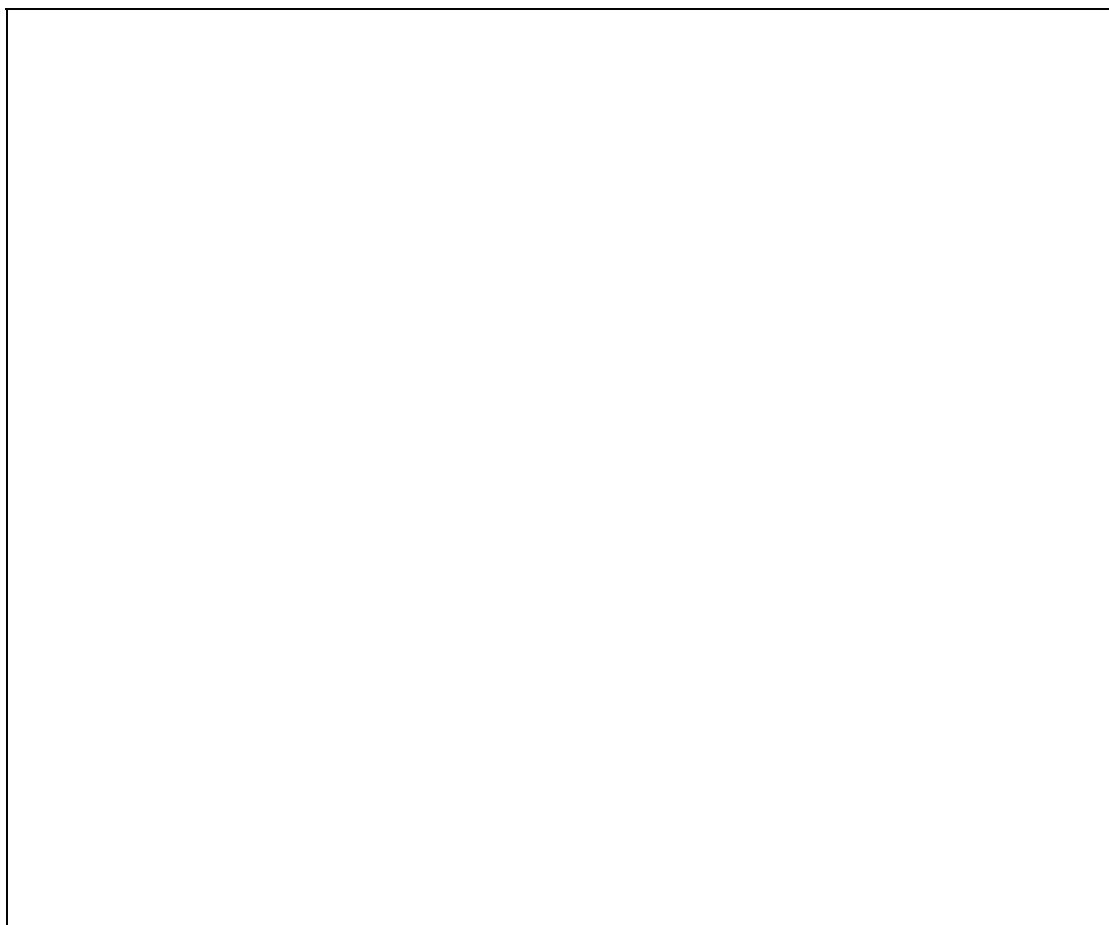
In onderstaande figuren zijn de verschillende cashflows aangegeven. Het ene figuur is zonder overheidsbijdrage. De totale cumulatieve cashflow in 2020 is dan negatief en bedraagt circa f 56 mln. Het andere figuur is inclusief overheidsbijdrage van f 300 mln welke in de eerste jaren plaatsvindt¹⁶. De totale cumulatieve cashflow bedraagt dan in 2020 circa f 248 mln. In deze figuren is gewerkt met een inflatie van 2,5% per jaar. Dit is de reden waarom de investeringen geen f 817 mln bedragen (zie tabel 5.1), maar circa f 1.000 mln.

Figuur 5.1. Cumulatieve cashflows



¹⁵ Hoe het overheidsrendement wordt ingezet, is uiteraard aan de overheid. Gedacht kan worden aan een 'clawback' clause.

¹⁶ In 2001 f 120 mln, in 2002 f 75 mln en in 2003 f 105 mln. Het exacte tijdstip waarop een bijdrage zal kunnen plaatsvinden, is uitkomst van discussie tussen overheid en private partijen en hangt sterk samen met de inrichting van de PPS-constructie.



7 Risico's

In de voorontwerpfase is een uitvoerige risico-analyse uitgevoerd¹⁷. In de analyse zijn de volgende risicocategorieën meegenomen:

- Juridisch;
- Organisatorisch;
- Technisch;
- Ruimtelijk;
- Financieel-economisch;
- Maatschappelijk
- Politiek;
- Externe ontwikkelingen.

Onderstaand presenteren we de risico's die het meest bedreigend zijn voor het project.

Tabel 7.1. Belangrijkste risico's van het OLS-ASH

<i>Risico</i>	<i>Omschrijving</i>
<i>Financiering OLS-ASH</i>	Publieke en private investeerders moeten vertrouwen hebben in het OLS-ASH en bereid zijn te investeren in de aanleg van het OLS-ASH
<i>Vertraging realisatie Railterminal Hoofddorp/capaciteit van het spoor</i>	Indien de Railterminal in Hoofddorp niet wordt gerealiseerd, wordt intermodaal vervoer bijna onmogelijk gemaakt. De ontwikkeling van een internationaal goederen railproduct is cruciaal voor een succesvol OLS-ASH. Een dergelijk product moet dus worden opgezet. Hierbij zou de capaciteit van het railnet een probleem kunnen vormen. Daarnaast spelen internationale afspraken met betrekking tot wetgeving en regelgeving daarin een rol.
<i>Toekomst Nederlandse luchtvaart</i>	De toekomst van de Nederlandse luchtvaart is volop in discussie. Onduidelijk is wat de uitkomsten van de discussie zullen zijn en hoe dat het OLS-ASH kan beïnvloeden. De prognoses van de volumegroei van luchtvracht via Nederland laten in ieder geval een positief beeld zien ¹⁸ .

¹⁷ Stichting OLS, *Risico-analyse*, december 1998.

¹⁸ ATAN, Amsterdam Airport Schiphol en KLM Cargo, *Manifest "Lucht voor vracht"*, juni 1997.

<i>Risico</i>	<i>Omschrijving</i>
<i>Realisatie andere infrastructuur in het gebied</i>	Door de aanleg van andere infrastructuur kan de meerwaarde van het OLS-ASH afnemen. De budgetten van de overheid voor de aanleg van infrastructuur zijn beperkt en er moeten dus prioriteiten gesteld worden. Hierbij moet worden opgemerkt dat de aanleg van ondergrondse infrastructuur duurder is dan bovengrondse infrastructuur.
<i>Ontbreken van zekerheid kostenperformance OLS en rail bij toekomstige gebruikers</i>	Over het algemeen kijken de gebruikers naar de kosten van transport. Indien de kosten voor het OLS-ASH in combinatie met een internationaal railproduct hoger zijn dan voor de weg dan is de kans op slagen kleiner. Vooralsnog bestaat over de exacte hoogte van de kosten onzekerheid.
<i>Juridische onzekerheid boren onder eigendommen</i>	Er is weinig bekend over de juridische gevolgen van onbemand transport in ondergrondse infrastructuur op elementen als eigendom, vergunningen en onteigening.

8 Alternatieven

Bij aanvang van het project zijn alternatieven bestudeerd op het primaire doel: de duurzame bereikbaarheid van Schiphol en de VBA naar het Europese achterland¹⁹. Deze alternatieven zijn op de criteria aanlegkosten, vervoerswaarde, milieu, veiligheid, inpasbaarheid, duurzaamheid en draagvlak 'gescoord'. De volgende alternatieven zijn het meest relevant:

- *Directe railverbinding naar de vrachtafgebieden van Schiphol en naar de bloemenveiling.* Dit lijkt een voor de handliggend alternatief. Het OLS als extra schakel kan dan vervallen. Dit alternatief is echter aanzienlijk duurder gezien de moeilijke inpasbaarheid van spoorinfrastructuur in het gebied;
- *Benutten bestaande infrastructuur.* Het beter benutten van bestaande weginfrastructuur, eventueel een verbeterd door de omlegging van de N201, biedt geen oplossing. Er is dan geen hoogwaardige en ongestoorde verbinding met het Europese achterland. Bij dit alternatief mag verwacht worden dat de substitutie naar het spoor veel lager zal uitvallen (anders extra overslagmomenten);
- *Aanleg doelgroepenstrook.* Een doelgroepenstrook kent om gelijke redenen als het vorige alternatief een lagere substitutie naar het spoor. De aanlegkosten zijn hoger dan in het geval van andere wegalternatieven. Voor alle wegalternatieven worden trouwens aanzienlijke inpassingsproblemen voorzien.

In de Verkenningstudie wordt op basis van de analyse geconcludeerd dat het OLS wezenlijk beter scoort dan de alternatieven. De aanlegkosten van het OLS zijn weliswaar hoger dan de wegalternatieven. Maar het OLS zorgt voor een hogere substitutie van weg naar spoor, kent minder inpassingsproblemen in het gebied en garandeert een duurzame bereikbaarheid. Het alternatief met direct spoor zal nog duurder uitvallen dan het OLS.

¹⁹ Stichting OLS, *Verkenningnotitie*.

9 Conclusie

Het OLS-ASH is een ambitieus, innovatief en complex project. Het primaire doel van private partijen is het realiseren van een toekomstgerichte en efficiënte garantie van de verbindingen tussen Schiphol, de VBA en het Europese achterland, zodat zij hun logistieke ketens kunnen optimaliseren. Op basis van onderzoeken naar substitutie van goederenstromen blijkt dat deze doelstelling wordt gehaald. Een belangrijk randvoorwaarde daarvoor is het ontstaan van een internationaal met de weg concurrerend railproduct voor tijdkritische goederen.

Voor de overheid geldt dat het OLS-ASH een project is dat sterk aansluit op de beleidsvoornemen van de overheid. Het OLS-ASH introduceert nieuwe technieken en processen in zowel de realisatie- als de exploitatiefase. Kennis wordt ontwikkeld die van belang kan zijn voor vergelijkbare projecten in Nederland (ondergronds transport en/of automatisch logistiek systeem) en die mogelijk vermarkt kan worden in het buitenland.

Gezien het ambitieuze, innovatieve en complexe karakter van het OLS-ASH ligt een samenwerking tussen overheid en private partijen voor de hand. De wijze waarop de overheid kan en wil participeren in het project is een zaak waar de private partijen en de overheid de komende tijd aan gaan werken. De uiteindelijke uitkomst van de discussie over de geschikte PPS-constructie zal gebaseerd dienen te zijn op een geëigende toewijzing van verantwoordelijkheden, risico's en belangen van de overheid en de private partijen.

Nauw samenhangend met de PPS is de bedrijfseconomische basis van het OLS-ASH. Het OLS-ASH is alleen rendabel als de overheid financieel participeert. Een overheidsbijdrage van f 300 miljoen waarover zij een financieel economisch rendement ontvangt van 4% zorgt voor een rendabel OLS-ASH met een IRR van 7,1%. De rendementen die de private partijen ontvangen, zijn dan marktconform. Buiten deze financiële baten bestaat er nog een aantal niet gekwantificeerde baten die de maatschappij ten goede vallen. Hierbij kan gedacht worden aan vermindering van externe effecten, ontwikkeling van kennis en de verbetering van de marktposities van Schiphol en de VBA.