

Vergaderjaar 2010–2011

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 334

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 augustus 2011

Hierbij informeer ik u over de Informele Transportraad van 5 en 6 september 2011 in Sopot (Polen).

Herziening van het beleid voor het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T) is een topprioriteit op de transportagenda van het Poolse EU Voorzitterschap. Belangrijk aandachtspunt hierbij is de financieringsbehoefte. De Europese Commissie heeft berekend dat voor realisatie van het TEN-T netwerk alleen al in de periode tot 2020 een bedrag van tenminste € 500 miljard nodig is. Infrastructuur wordt in de regel gefinancierd uit nationale middelen, aangevuld met beperkte bijdragen uit de EU-begroting. Vast staat dat deze middelen ontoereikend zullen zijn om de hoge ambities waar te maken. Daarom wordt er gezocht naar alternatieve financieringsbronnen. In dit kader stelt het Poolse voorzitterschap het debat op 6 september in het teken van private (co-)financiering van infrastructuur. Tijdens de informele Raad worden geen besluiten genomen.

Publiek-private samenwerking

Het Poolse voorzitterschap stelt dat nieuwe infrastructuur en vernieuwing van bestaande infrastructuur een essentiële voorwaarde is voor duurzame mobiliteit.

Onder de huidige moeilijke economische omstandigheden en in het licht van de verzwakte financiële positie van de lidstaten ziet het Poolse voorzitterschap veel voordelen in het aanspreken van private investeerders. Zo richt het voorzitterschap zich onder meer op een grotere rol van de private sector in het ontwerpen, financieren, bouwen en beheren van infrastructuur (DBFM). Naast de financiële aanwinst kan een actieve betrokkenheid van private investeringspartijen ook een positieve impuls geven aan de efficiency van infrastructuurprojecten bij de uitvoering en het beheer.

Ook de Europese Commissie lijkt met de aankondiging van een «Connecting Europe Facility» voor Europese infrastructuur voor zowel transport, energie als ICT, duidelijke ambities te hebben om de private sector meer te betrekken bij Europese infrastructuurprojecten. Deze discussie over publiek-private samenwerking (PPS) bij de ontwikkeling van infrastructuur is geen nieuw thema. Het Poolse voorzitterschap is echter van mening dat het debat hierover niet alleen door ministers van financiën dient te worden gevoerd. Ook transportministers dienen een rol te vervullen.

Voor de bijeenkomst zijn naast de lidstaten en de Europese Commissie tevens buurlanden van de EU uitgenodigd en vertegenwoordigers van het Europees Parlement en de EIB.

Het Poolse EU voorzitterschap wil graag verschillende vormen van publiek-private samenwerking op het terrein van infrastructuur bespreken. De basis voor een goede samenwerking dient te worden vastgesteld in duidelijke contracten met een heldere verdeling van verantwoordelijkheden tussen de verschillende partijen.

Discussie Informele Transportraad

Het debat in de Informele Transportraad zal onder meer zijn gericht op het identificeren van de belangrijkste factoren die bepalend zijn in de afweging die lidstaten maken of projecten wel of niet geschikt zijn voor PPS. Lidstaten kunnen hun ervaringen met PPS delen en de vraag is ook of er vanuit de EU op dit moment belemmeringen worden gesignaleerd om PPS projecten tot stand te kunnen brengen.

Nederlandse inbreng

Zoals het regeerakkoord al aangeeft wordt in Nederland een groot aantal publiek-private infrastructuur projecten opgestart. Niet alleen biedt dit kansen om met minder overheidsmiddelen toch belangrijke doelstellingen te verwezenlijken, ook kan de overheid profiteren van de denkkracht en creativiteit van de markt, waardoor innovatieve oplossingen tot stand worden gebracht. Als bijkomend voordeel worden projecten op basis van PPS vaker op tijd opgeleverd en komen budgetoverschrijdingen minder voor. Ook worden de risico's beter verdeeld en toebedeeld aan de partij die ze het beste kan beheersen. En tenslotte kan de overheid efficiënter opereren en zich meer concentreren op haar kerntaken.

Ik onderschrijf de ambities van het Poolse voorzitterschap. Het is zeer zinvol om te komen tot een gezamenlijke appreciatie onder welke voorwaarden private partijen geïnteresseerd zijn om mee te werken aan een publiek-private samenwerkingsprojecten. Ook wil ik graag in EU-verband inzetten op het uitwisselen van ervaringen op dit terrein.

Wel vind ik het van belang om binnen de EU te komen tot realistische verwachtingen van PPS. Wellicht kan al snel de indruk ontstaan dat PPS een vorm van «gratis» geld is. Dat is niet het geval. Daar waar sprake is van private financiering van infrastructuur zullen investeerders immers een vergoeding vragen van overheden en/of de gebruikers. De meerwaarde van PPS dient daarom altijd vooraf te worden vastgesteld, waarbij ondermeer getoetst wordt of het «value for money» oplevert. Daarbij dient PPS te passen binnen een vaststaand meerjarenprogramma.

Ik zal vooral ingaan op de ervaringen met het in Nederland dominante model van *Design, Build, Finance and Maintain* (DBFM)¹. Zoals bekend onderzoek ik ook mogelijkheden voor andere vormen van PPS. Zo wordt

¹ Kamerstuk 28 753, nr. 23; Visie op DBFM(O).

bij de ontwikkeling van een beleidskader voor *tolheffing* ondermeer aandacht besteed aan de betrokkenheid van private financiers, zoals pensioenfondsen, de duur van de tol-concessie, de verantwoordelijkheid voor de hoogte van de tarieven en de publiek-private risicoverdeling. Momenteel worden drie mogelijke pilot projecten met tolheffing nader uitgewerkt.

Bovendien zal ik, zoals ook het regeerakkoord aangeeft, ingaan op het betrekken van institutionele beleggers, zoals pensioenfondsen, bij de financiering van de aanleg en het gebruik van infrastructuur. Zelf hebben we, in samenwerking met het ministerie van Financiën en institutionele beleggers, een pilot gestart om een vergelijking te kunnen maken tussen biedingen met reguliere bankfinanciering en biedingen met een inflatiege-relateerde financieringsvergoeding.¹ Doel van deze pilot is ondermeer om meer ervaring op te doen en inzicht te krijgen in de aantrekkelijkheid van een dergelijke financieringsconstructie en om te toetsen of in de praktijk ook daadwerkelijk meerwaarde bewezen wordt. Ik ben erg geïnteresseerd in ervaringen van andere landen op dit punt.

Tenslotte is het van belang dat in het nieuwe beleid voor TEN-T de voorwaarden voor Europese cofinanciering de meest gangbare vormen van PPS – voor Nederland gaat het dan om DBFM – niet in de weg staan. En daar waar PPS-constructies worden vormgegeven via een beroep op de begroting van de Europese Unie is sprake van een aantal belangrijke randvoorwaarden².

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

¹ Kamerstuk 28 753, nr 22; Financiering van Nederlandse infrastructuur door institutionele beleggers.

² Kamerstuk 21 501-20, nr 532; Nederlandse kabinetsreactie op het Europa 2020 project obligatie initiatief.