

Hare Excellentie
Drs. K.M.H. Peijs
Minister van Verkeer en Waterstaat
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Briefnummer
04/14.344/Mes/Ven

Den Haag
25 oktober 2004

Onderwerp
PPS

Excellentie,

Bij de presentatie van de Nota Mobiliteit op 30 september jl. heeft u suggesties gedaan om investeringen in wegen met publiek-private samenwerking (PPS) te realiseren, waarbij ook financiële participatie van de private sector wordt gezocht. Wij zijn daarover verheugd, want in het Nederlandse bedrijfsleven, met name bij bouwers en in de financiële wereld, is bereidheid om investeringsprojecten met PPS, inclusief financiering, uit te voeren. Wij zijn met u van mening dat de tijd rijp is om tot concrete afspraken te komen over enkele grote wegenprojecten met toepassing van PPS. Bij de presentatie van de Nota Mobiliteit heeft u zes mogelijke PPS-projecten concreet benoemd: A4 Delft-Schiedam, A15/A4 Maasvlakte-Rotterdam-Antwerpen, A6-A9 Almere-Schiphol, A10 Tweede Coentunnel, A27 Gorinchem-Breda en de Ring Utrecht. In deze brief reageren wij op deze voorstellen, met uitdrukkelijk de bedoeling binnenkort uw initiatief voor een aanbesteding tegemoet te kunnen zien.

Achtergrond

Bij aantreden van het kabinet heeft VNO-NCW voorstellen gedaan om investeringen in wegen te versnellen en daarbij een mogelijke formule voor PPS aangeboden, aangeduid als 'DBFM', (design, build, finance, maintenance). In vervolg op het overleg tussen een kabinetsdelegatie en VNO-NCW d.d. 5 februari is een Taskforce PPS ingesteld waarin de ministeries van Verkeer en Waterstaat, Financiën en VROM en het bedrijfsleven gezamenlijk praktische obstakels voor toepassing van PPS identificeren en oplossen. Een 'Handboek PPS/DBFM' is in voorbereiding. Uw eigen ministerie bereidt een standaardcontract voor DBFM voor.

In uw kaderbrief 'PPS en innovatief aanbesteden' van 7 juli heeft u kansrijke projecten voor toepassing van zowel de formule 'design and build' (D&B) als de formule DBFM benoemd. In antwoord op vragen van het lid der Tweede Kamer Hofstra d.d. 4 augustus over private financiering betoont het kabinet zich wederom voorstander van het toepassen van PPS in diverse vormen. Tegelijk werkt Rijkswaterstaat aan de uitvoering van het voornemen om het onderhoud en beheer van wegen in de vorm van grootschalige lange termijn contracten in de markt te zetten.

Wij stellen vast dat in vele landen de toepassing van PPS met private financiering routinematig aan de orde is, in veel gevallen met deelname van Nederlandse spelers. Succesfactoren zijn, naast de opgedane ervaring en 'routine' bij betrokkenen, het in één hand brengen van ontwerp, aanleg, financiering en een periode van beheer en onderhoud, en het feit dat gerekend kan worden op een adequate vergoeding van de kant van overheden en/of gebruikers voor de beschikbaarheid, respectievelijk het gebruik, na oplevering van de infrastructuur.

Mogelijkheden dekking uit tol

In de Nota Mobiliteit en bij uw presentatie noemt u de mogelijkheid dat door het instellen van tol op nieuwe en/of te verbeteren infrastructuur en uit gebiedsontwikkeling opbrengsten worden gegenereerd die de realisatie van die infrastructuur mogelijk maken, naast bijdragen uit de publieke middelen. Verkenningen van de mogelijkheden van tol bij de Tweede Coentunnel, de A4 Delft-Schiedam en de A4 in Noord Brabant hebben duidelijk gemaakt dat substantiële opbrengsten uit tol in Nederland onder de huidige omstandigheden meestal niet mogelijk zijn. In Nederland ligt een relatief dicht netwerk van wegen en het heffen van tol op specifieke weggedeelten leidt tot uitwijkgedrag. Voorts liggen er beperkingen in de huidige Wet Bereikbaarheid en Mobiliteit (WBM), die o.a. bepaalt dat er geen tol mag worden geheven op bestaande infrastructuur. In de nota Mobiliteit kondigt u herziening van de WBM aan teneinde deze en andere belemmeringen weg te nemen. Indien wetswijziging tot stand komt die de mogelijkheid van tolheffing verruimt kan instellen van tol in specifieke situaties worden overwogen. Wij vinden echter dat het aanbesteden van PPS -projecten die nu aanbestedingsrijp zijn daarop niet moet wachten. Deze kunnen nu al als DBFM-project in de markt gezet worden op basis van de in de Nota Mobiliteit tot 2020 voor het wegenprogramma gereserveerde middelen.

Als bestaande belastingen op auto's en verkeer grotendeels zijn vervangen door een systeem van betalen voor gebruik van de weg kan tol een grotere rol gaan spelen en kunnen kosten van nieuwe infrastructuur grotendeels of geheel gedekt worden uit directe opbrengsten van gebruikers van die infrastructuur.

Mogelijke bijdrage uit gebiedsontwikkeling

In principe bestaat de mogelijkheid van gedeeltelijke dekking uit opbrengsten uit gebiedsontwikkeling. De vraag of een surplus rendement van gebiedsontwikkeling rond nieuwe infrastructuur kan dienen voor de kostendekking van de infrastructuur is vooral afhankelijk van de ruimte die regionale en lokale overheden daartoe gunnen. De aanbieder van infrastructuur moet kunnen rekenen op opbrengsten uit grondexploitatie op basis van het PPS-contract, ofwel, -wellicht in veel gevallen een meer praktische aanpak- de regionale overheid benut netto opbrengsten uit grondontwikkeling voor een bijdrage aan de kosten van de infrastructuur. Het is in elk geval van belang dat gewerkt wordt met een realistische inschatting van de mogelijke financiële bijdrage uit de grondexploitatie en dat de overheid vooraf de ruimtelijke, financiële en eventueel andere kaders aangeeft waarbinnen een en ander zich heeft te voegen.

Reactie op de voorgestelde projecten

De door u genoemde projecten passen o.i. in de prioriteitstelling van de Nota Mobiliteit en tezamen vormen zij een wezenlijke bijdrage aan de nodige vergroting van de capaciteit van het hoofdwegennet en verbetering van de bereikbaarheid. De projecten zijn echter nog niet alle voldoende ver in de besluitvorming om een bieding mogelijk te maken. Daarvoor is nodig dat de projecten door de opdrachtgevende overheid functioneel gedefinieerd, qua tracé ruimtelijk gereserveerd en financieel ingepast zijn. Voor projecten die dat nu al zijn zien wij een DBFM-aanbesteding graag tegemoet, uitgaande van het nog in overleg vast te stellen handboek PPS/DBFM en een gestandaardiseerd model DBFM-contract. Zoals onderkend in het gezamenlijk overleg vergt aanbesteding via DBFM bovendien afstemming van de tracé/MER- en de aanbestedingsprocedure.

Voor de genoemde projecten zien wij thans de volgende mogelijkheden:

1) Tweede Coentunnel met Westrandweg en A4 Delft-Schiedam

Voor deze projecten zijn tracébesluiten voorzien in 2007 of uiterlijk 2008. Dekking is in het MIT voorzien. Realisatie via een DBFM-contract achten wij op basis hiervan mogelijk. Uit een toelichting van de kant van het ministerie begrijpen wij dat voor de A4 Delft-Schiedam wordt overwogen een groot deel te bekostigen op traditionele wijze direct ten laste van de begroting van het infrastructuurfonds en een kleiner deel te financieren via een DBFM contract. Ook een dergelijke opzet achten wij goed mogelijk. Volgens de Nota Mobiliteit wordt de mogelijkheid van tol ook voor deze projecten nog verkend. Wij zijn van oordeel dat het besluit tot realisatie van deze projecten

en de aanbesteding als DBFM-contract daarop niet moet wachten. Een eventueel besluit tot tolheffing op deze trajecten door de overheid moet los van het DBFM-contract worden genomen.

2) de corridors Almere-Schiphol en Rotterdam-Antwerpen

Beide corridors vormen uitdagingen om op grote schaal te komen tot PPS met gebiedsontwikkeling, combinaties van realisatie van infrastructuur en vastgoed. Het bedrijfsleven is zeer geïnteresseerd om op deze mogelijkheden in te spelen. Wij hebben begrepen dat voor genoemde corridors studies worden geëntameerd of gaande zijn die de basis zullen kunnen zijn voor de gewenste duidelijkheid. Het bedrijfsleven is gemotiveerd aan deze verkenningen deel te nemen, maar meent niet eenzijdig met voorstellen vooruit te moeten lopen op de uitkomsten van deze studies.

Voor de corridor Schiphol-Almere is een substantieel bedrag in de Nota Mobiliteit in het vooruitzicht gesteld (in het kader van het wegenprogramma voor de Noordvleugel waarvoor €4,5 miljard is gereserveerd). Voor de corridor Rotterdam-Antwerpen is dit voor zover wij hebben gezien nog niet het geval. Ook voor deze corridor in zijn totaliteit, inclusief een nieuw tracé door de Hoekse Waard, zal een substantieel bedrag uit publieke middelen nodig zijn om een bieding haalbaar te maken, ook indien op bijdragen uit gebiedsontwikkeling en/of tol zou mogen worden geanticipeerd. In principe biedt het budgettaire kader van de Nota Mobiliteit tot 2020 ons inziens daartoe de ruimte en zou, gezien de prioriteit die de A4 corridor als een van de genoemde 'triple A' verbindingen ook volgens het kabinet verdient, de benodigde ruimte dan ook moeten worden gereserveerd. In een eerste fase zou het gedeelte Dinteloord-Bergen op Zoom met een veel geringer budgettair beslag mogelijk zijn.

Voor het aan de corridor Rotterdam-Antwerpen gekoppelde project A15 Maasvlakte -Vaanklein is een planstudie gaande en is een budget van €526 mln. in het MIT gereserveerd, echter met de kanttekening dat dit onvoldoende lijkt "voor het totale project". Als de planstudie voltooid is lijkt realisatie met een PPS-DBFM formule mogelijk, eventueel met aanpassing van het budget of op basis van een taakstellend budget waarbij aan marktpartijen wordt gevraagd wat daarbinnen mogelijk is. Voor de A4 Zuid en de A15 Maasvlakte -Rotterdam lijkt tol meer dan elders een optie die in de uitvraag kan worden meegenomen.

3) *A27 Gorinchem-Breda*

Voor de A27 (Utrecht-) Gorinchem-Breda is een verkenning gaande. Zodra de overheid op hoofdlijnen duidelijk heeft gemaakt welke varianten (w.o. de Hoge Snelweg-variant) in aanmerking komen lijkt ons mogelijk dit project als DBFM-contract in de markt te zetten.

4) *Ring Utrecht*

Voor het project Ring Utrecht is nog geen verkenning gestart en is nog slechts een summiere projectaanduiding gegeven in het 'verlengde' MIT. In principe zien wij geen beletselen om het nader te definiëren project in de vorm van DBFM aan te besteden, uitgaande van reservering van voldoende middelen in de begroting van het infrastructuurfonds.

Conclusie/ voorstel

Het bedrijfsleven is gaarne bereid om biedingen te doen voor PPS/DBFM-contracten voor realisatie van de Tweede Coentunnel annex Westrandweg en van de A4 Delft – Schiedam, op basis van gereserveerde budgetten in het MIT. Voor twee onderdelen van de corridor Rotterdam-Antwerpen, te weten de A15 Maasvlakte-Rotterdam en de A4 Dinteloord-Bergen op Zoom, zien wij ook, met haalbaar lijkende budgettaire condities, als eerste fase op korte termijn mogelijkheden voor een uitvraag in de markt, inclusief de optie van tol.

De verbreding van de A27 Gorinchem-Breda en de ring Utrecht komen in aanmerking zodra de planstudiefase is doorlopen.

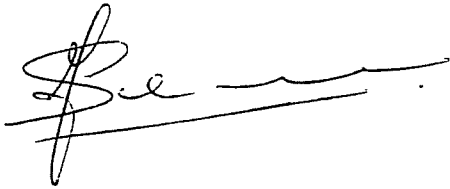
Om een bieding te doen is uwerzijds een concrete uitvraag in de markt nodig, in overeenstemming met de Europese aanbestedingsregels. U mag op basis hiervan van private partijen een bieding verwachten.

Voor de langere termijn zien wij perspectieven in een integrale benadering waarbij de realisatie van infrastructuur gekoppeld wordt aan (commerciële) gebiedsontwikkeling. Onder meer bij de realisatie van de totale A15/A4 corridor Rotterdam-Antwerpen en in de corridor Amsterdam-Almere lijkt deze aanpak kansrijk. Perspectief voor ten dele financiering door middel van gebiedsontwikkeling en tol in het kader van PPS willen wij voor deze projecten als onderdeel van totale trajecten verkennen zodra u uw planstudies terzake heeft afgerond. Voor de mogelijkheden van tol is van belang of en in welke mate wetswijziging tot stand komt.


Wij hopen dat met de aanbesteding als DBFM-contract van de Tweede Coentunnel/Westelijke Randweg en de A4 Delft-Schiedam, en vervolgens met een uitvraag voor genoemde delen van de A15 en de A4 als eerste fase in de corridor Rotterdam-Antwerpen, op korte termijn een forse impuls wordt gegeven aan een vruchtbare publiek-private samenwerking bij de realisatie van infrastructuur in Nederland.

Een afschrift van deze brief is heden verzonden aan de ministers van Financiën, Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en Economische Zaken.

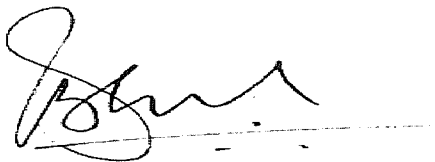
Hoogachtend,



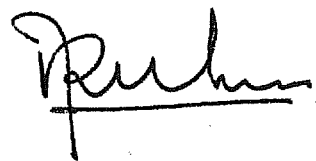
Mr. J.H. Schraven
Voorzitter VNO-NCW



Mr. drs. L.C. Brinkman
Voorzitter AVBB



Drs. H.G.M. Blocks
Directeur Nederlandse Vereniging van Banken



Ir. J. Reneman
Vice-voorzitter ONRI