

Vergaderjaar 2005–2006

28 165

Deelnemingenbeleid Rijksoverheid

Nr. 38

BRIEF VAN DE MINISTER VAN FINANCIËN

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 februari 2006

Ruim een jaar geleden, op 27 januari 2005, heb ik met leden van uw Kamer gesproken over onder andere de NV Westerscheldetunnel. Aanleiding voor dit debat was de evaluatie van het aandeelhouderschap van de Staat in deze NV, welke ik in november 2004 aan uw Kamer toezond¹. In het debat heb ik de conclusie getrokken dat er ten aanzien van de Westerscheldetunnel een adequate borging van de publiek belangen bestaat. Echter, op een aantal punten is aanscherping en verfijning noodzakelijk, voordat tot vervreemding kan worden overgegaan.

Concessie-overeenkomst

Ter verfijning en voltooiing van het instrumentarium tot borging van de publieke belangen is er niet over één nacht ijs gegaan. In een vroeg stadium is geconstateerd, dat er diverse privaatrechtelijke overeenkomsten bestaan tussen overheid en NV Westerscheldetunnel ter borging van de publieke belangen. Het is wenselijk deze te integreren in één concessie-overeenkomst, waarin tevens de nog uitstaande punten in het debat van 27 januari worden meegenomen. Aan de concessie-overeenkomst is in goede samenwerking gewerkt met mijn collega van Verkeer en Waterstaat en de NV Westerscheldetunnel. Ook Gedeputeerde Staten van de Provincie Zeeland heeft in het proces input geleverd. In de bijlage² van deze brief, gezamenlijk opgesteld met Gedeputeerde Staten, staan enkele belangrijke uitgangspunten van de concessie-overeenkomst.

Iets nader wil ik stilstaan bij de punten die tijdens het debat op 27 januari 2005 zijn genoemd. Ook deze worden in de concessie-overeenkomst geadresseerd:

– Tariefstijgingen

De jaarlijkse tariefstijgingen van de NV Westerscheldetunnel zijn thans bij wet gemaximeerd tot inflatie + 8%, in waarbij dit trapsgewijs zal afnemen tot een niveau van inflatie + 4%. Ter bescherming van de gebruikers van de Westerscheldetunnel en in het bijzonder de inwo-

¹ Kamerstukken 2004–2005, 28 165, nr. 17.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

ners van Zeeland, is het kabinet bereid in de concessie-overeenkomst een beperking van de maximale jaarlijkse tariefstijging op te nemen, daarbij acceptierend dat dit negatieve gevolgen heeft op de verkoopopbrengst. Met de Provincie is gekozen het plafond te verlagen tot een jaarlijkse stijging van maximaal inflatie + 3%, met ingang van 2007.

– *Staat van de tunnel bij ommekomst*

In de concessie-overeenkomst worden prestatie-eisen gesteld, waaraan de concessionaire (de NV) aan het eind van de concessieperiode moet voldoen. Eerst wanneer de tunnel voldoet aan de prestatie-eisen in de concessie-overeenkomst, zal de concessiegever de concessionaire ontslaan van zijn verplichtingen.

– *Kwaliteit van voorzieningen*

De kwaliteit van de voorzieningen wordt gewaarborgd door de prestatie-eisen in de concessie-overeenkomst.

Volledigheidshalve meld ik u verder, dat ook in de toekomst uitvoering gegeven zal worden aan de Motie Van den Berg c.s.¹, waarin verzocht werd om een korting voor veelgebruikers van de Westerscheldetunnel. De exploitant zal in de nieuwe situatie door middel van een clause in de concessie-overeenkomst gebonden zijn om 15% van zijn door tolheffing vergaarde inkomen te bestemmen voor een veelgebruikersregeling.

Ten slotte zal de private exploitant geen gebruik kunnen maken van de bij wet geboden mogelijkheid tot verlenging van de concessieduur bij tegenvallende resultaten. Waar voorheen onduidelijkheid bestond voor de termijn van tolheffing, is nu maart 2033 als definitieve einddatum gekozen.

Economische onderbouwing van vervreemding

Vorig jaar januari hebben leden van uw Kamer aangegeven behoefte te hebben aan onderbouwing van de vervreemding. Zij verzochten mij concreet aan te tonen dat vervreemding economisch een goede beslissing is.

Ten tijde van de besluitvorming over de aanleg van de Westerscheldetunnel is als beleidsuitgangspunt gekozen, dat een minimaal projectrendement van 7,5% noodzakelijk is. Met verkoop van de aandelen eindigt het project voor de Staat en kan aan de hand van een netto contane waardeberekening, de gebruikelijke bedrijfseconomische techniek, het projectrendement worden berekend. De uitgaven en ontvangsten (waaronder de verkoopopbrengst) worden, rekening houdend met de tijd, in een analyse vergeleken en een rendement wordt bepaald.

Het is zeer waarschijnlijk dat de verkoopopbrengst ruim voldoende zal zijn om een projectrendement van 7,5% daadwerkelijk te realiseren. Een belangrijke reden dat het verwachte projectrendement hoger is dan 7,5% is het feit dat de markt voor investeringen in infrastructuur momenteel buitengewoon gunstig is. Ik doe in dit verband een drietal observaties.

Ten eerste kent tolinfrastructuur momenteel historisch gezien relatief hoge waarderingen. Tolinfrastructuur kent goede groeiperspectieven, omgeven door relatieve voorspelbaarheid en betrouwbaarheid, wat in het bijzonder aantrekkelijk is voor pensioen- en verzekeringsfondsen. Ook de huidige lage rentestand speelt mee.

Ten tweede is er momenteel een grote vraag van investeerders naar tolinfrastructuur. Tal van gespecialiseerde infrastructuurfondsen zijn opgezet of worden opgezet om op zoek te gaan naar aantrekkelijke inves-

¹ Kamerstukken 1997–1998, 25 675, nr. 17.

teringen. Mij is ter ore gekomen dat veel van deze fondsen buitengewoon geïnteresseerd zijn in de NV Westerscheldetunnel. Ten derde betrekken weliswaar steeds meer (Europese) overheden de private sector bij het exploiteren van infrastructuur door middel van concessie-overeenkomsten, maar is het aanbod nu nog beperkt.

Gelet op de hoge waarderingen, de grote vraag vanuit de private sector en het nu nog beperkte aanbod, verwacht ik een goede prijs voor de aandelen.

Conclusie

Alles overziend acht ik nu het moment rijp om tot vervreemding over te gaan. De opbrengst van de vervreemding wordt volgens de gebruikelijke systematiek aangewend ter aflossing van de staatsschuld. Echter, dit geldt slechts voorzover de opbrengst een vooraf bepaald projectrendement van 7,5% genereert. Eventueel «overrendement», dat wil zeggen verkoopwinst waardoor het rendement voor de overheid boven 7,5% uit zou stijgen, zal ter beschikking worden gesteld aan de regio.

Met de Provincie Zeeland is overeengekomen dat het «overrendement» uit de NV Westerscheldetunnel ingezet wordt ter realisatie van een betere kruising van de N 61 met het kanaal van Gent naar Terneuzen bij Sluiskil. Door nu over te gaan op vervreemding worden de door de markt verwachte opbrengsten uit exploitatie van de Westerscheldetunnel contant gemaakt. Dit geldt ook voor het «overrendement». Er komt daarmee zekerheid over het projectrendement en het bedrag dat beschikbaar is voor realisatie van een Kanaalkruising bij Sluiskil. Door vervreemding van de NV Westerscheldetunnel komt daarmee ook realisatie van een Kanaalkruising bij Sluiskil een stuk dichterbij.

De Minister van Financiën,
G. Zalm