



Voortgangsrapportage DBFM(O) 2012

Datum 03 december 2012
Status Definitief

Inhoud

1	ALGEMENE INLEIDING	4
2	AMBITIES EN UITDAGINGEN	6
2.1	ALGEMENE STAND VAN ZAKEN.....	6
2.2	FINANCIERING VAN DBFM(O) PROJECTEN	8
2.3	CONTRACTMANAGEMENT	12
2.4	STANDAARDISERING	16
2.5	TOEZICHT.....	16
2.6	VERSNELLEN DBFM(O) PROJECTEN	17
2.7	DBFM(O) PRINCIPES BIJ ANDERE OVERHEIDSINVESTeringen.....	17
3	INFRASTRUCTUUR EN MILIEU	19
3.1	DROGE INFRASTRUCTUUR.....	19
3.2	NATTE INFRASTRUCTUUR	20
3.3	RIJKSREDERIJ	21
3.4	BELEIDSKADER TOLHEFFING VOOR WEGEN	22
3.5	SPOOR	22
4	BINNENLANDSE ZAKEN EN KONINKRIJKSRELATIES.....	24
4.1	PROJECTEN	24
5	DEFENSIE	26
5.1	PROJECTEN	26
5.2	SOURCING	26
6	VEILIGHEID EN JUSTITIE	27
6.1	UITBESTEDING GEVANGENISWEZEN	27
6.2	TUSSENTIJDSE EVALUATIE MAINCONTRACTING BIJ PI'S (SAMEN MET RGD)	28
7	PPS SUPPORT	29
	BIJLAGE	31
A	PROJECTBESCHRIJVINGEN RIJKSWATERSTAAT.....	31
B	PROJECTBESCHRIJVINGEN RIJKSGEBOUWENDIENST	37
C	PROJECTBESCHRIJVINGEN DEFENSIE	40

1 Algemene inleiding

Deze rapportage informeert over de voortgang en ontwikkelingen op het gebied van DBFM(O) beleid en DBFM(O) contracten en volgt op de voortgangsrapportage 2010, de kabinetsvisie DBFM(O) 2011, het daarop volgende Tweede Kamer debat d.d. 15 september 2011 en de aanvullende brief van de minister van Financiën d.d. 29 november 2011¹. In het Algemeen Overleg d.d. 15 september 2011 heeft de minister van Financiën op verzoek van de Tweede Kamer toegezegd om in 2012 deze rapportage over DBFM(O) te sturen. In deze rapportage zijn ook de toezeggingen uit bovengenoemde stukken en debat meegenomen.

Bij DBFM(O) worden de onderdelen van een bouwproject: **Design, Build, Finance, Maintain** en eventueel **Operate** integraal overgedragen van de publieke opdrachtgever aan een private opdrachtnemer, die bestaat uit een consortium van meerdere private partijen. Het consortium levert een dienst over de hele levensduur (b.v. beschikbaar stellen van een weg) in plaats van een product (b.v. de aanleg van asfalt). Belangrijke principes van DBFM(O) zijn dat de overheid voorafgaand aan besluitvorming over een project scherp moet formuleren wat de gewenste output is gedurende de levensduur, dat de werkelijke kosten inzichtelijk worden gemaakt alsmede risico's worden gewaardeerd en toebedeeld aan die partij die deze het beste kan beheersen. De opdrachtnemer wordt gedurende de hele looptijd op basis van haar prestaties betaald. Zo heeft de private opdrachtnemer een sterke prikkel om continu op zoek te zijn naar efficiëntere manieren om binnen de kaders van de afgesproken vergoeding en tijd de gewenste output te realiseren. De overheid blijft de opdrachtgever, net als bij minder geïntegreerde (traditionele) contractvormen. De overheid blijft ook bij DBFM(O) dus verantwoordelijk voor de bekostiging van het project.

Binnen het Rijk wordt DBFM(O) toegepast bij huisvestingsprojecten boven de €25 mln, zoals kantoren, kazernes en gevangenissen. Ook wordt DBFM(O) toegepast bij infrastructuurprojecten boven de €60 mln, zoals wegen, spoor en 'natte' infrastructuur zoals sluizen. Onder deze drempelbedragen weegt over het algemeen de potentiële efficiencywinst niet op tegen de transactiekosten.

De komende tijd zal bij bedrijfsvoeringactiviteiten, zoals facilitaire dienstverlening, meer gebruik gemaakt worden van de synergie tussen DBFM(O) en andere instrumenten als Shared Services Organisaties en rijksbrede inkoop via categoriemanagement. Ook worden de kansen die het toepassen van DBFM(O)-principes biedt voor andere overheidsinvesteringen, zoals bijvoorbeeld die in ICT, nader onderzocht.

In deze rapportage wordt terug gekeken op de jaren 2011/2012 en vooruit gekeken naar de jaren 2013/2014 conform hetzelfde format als de voorgaande rapportages. De planning is dat medio 2014 een nieuwe voortgangsrapportage over DBFM(O) wordt verstuurd met een terugblik op 2013/2014 en vooruitblik naar 2015/2016.

¹ Voortgangsrapportage 2010 d.d. 11.06.10 (28 753, nr. 20), Kabinetsvisie DBFM(O) d.d. 08.03.11 (28 753, nr. 23), Verslag AO DBFM(O) d.d. 15.09.11 (28 753, nr. 24), brief minister van Financiën d.d. 29.11.11 (28 753, nr. 26)

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een overzicht van de algemene stand van zaken, ambities en belangrijkste uitdagingen voor DBFM(O).

In de hoofdstukken 3 t/m 6 wordt een update gegeven van de stand van zaken bij vier betrokken departementen: Infrastructuur en Milieu, Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, Defensie en Veiligheid en Justitie.

In hoofdstuk zeven wordt verslag gedaan van de ontwikkelingen bij PPS Support, opgericht door het Rijk ter ondersteuning van decentrale overheden en semi-publieke instellingen bij publiek-private samenwerking.

In de bijlage zijn korte projectomschrijvingen van (mogelijke) DBFM(O) projecten gegeven.

2 Ambities en uitdagingen

2.1 Algemene stand van zaken

DBFM(O) is een belangrijk instrument om bij overheidsinvesteringen in infrastructuur en gebouwen meer kwaliteit voor minder geld te realiseren. DBFM(O) is geen doel op zich, maar een middel om 'value for money' te realiseren. Bij ieder project boven €25 mln voor gebouwen en €60 mln voor infrastructuur wordt deze afweging gemaakt op basis van de Public Private Comparator (PPC) en Public Sector Comparator (PSC). Een PPC is een instrument om de voor- en nadelen van verschillende uitvoeringsvarianten van een project financieel inzichtelijk te maken. Een PSC geeft inzicht in de totale kosten en risico's over de levenscyclus van een project indien de overheid dit zelf zou uitvoeren. De PSC dient als benchmark waarmee private biedingen vergeleken worden.

Het kabinet wil de voordelen van DBFM(O) optimaal benutten en DBFM(O) bij zoveel mogelijk projecten toepassen. Dit blijkt onder meer uit de forse pijplijn van met name infrastructuurprojecten, in mindere mate huisvestingsprojecten en verdere uitbreiding naar nieuwe sectoren zoals het spoor en de 'natte infrastructuur'. In principe kiest het Rijk voor DBFM(O) indien dit financiële meerwaarde oplevert. DBFM(O) combineert de krachten van bedrijfsleven en overheid. DBFM(O) geeft het bedrijfsleven ruimte voor innovatie en optimalisatie binnen de opdracht die de overheid geeft. De overheid kan zich concentreren op haar kerntaken. Dit leidt ertoe dat efficiënter met het geld van de belastingbetaler wordt omgegaan en de dienstverlening aan de burger verbetert.

De behaalde resultaten van DBFM(O) zijn goed. In vergelijking met traditionele uitvoering hebben DBFM(O) projecten tot nu toe meerwaardes opgeleverd van gemiddeld 10 á 15%. Dit is het aanbestedingsresultaat ten opzichte van de traditionele uitvoering berekend in de PSC. DBFM(O) projecten worden stevast op tijd en binnen budget opgeleverd. In totaal is er tot nu toe een kleine €800 mln meerwaarde gerealiseerd. Daarnaast is op basis van een modelberekening de verwachting dat projecten die nu in aanbesteding zijn tenminste zo'n honderd miljoen meerwaarde zullen opleveren, die uiteraard pas kan worden vastgesteld na definitieve gunning.

Nederland heeft op het gebied van DBFM(O) in Europa een toppositie bereikt. internationale en Nederlandse marktpartijen hebben groeiende belangstelling. Nederland scoort kwalitatief goed ten opzichte van andere Europese landen (b.v. Duitsland, België, Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk), onder meer vanwege:

- a. Zakelijke focus op 'value for money': meer kwaliteit voor minder geld. Alleen kiezen voor DBFM(O) als dit de belastingbetaler 'value for money' oplevert. Of DBFM(O)-projecten wel of niet meetellen voor het EMU saldo, speelt geen rol bij de keuze voor DBFM(O). Ongeacht de contractvorm moet er voor projecten dekking zijn op de begroting van de departementen. De recente aanscherping van Eurostat regels voor PPS-projecten heeft in dit kader derhalve geen consequenties voor de besluitvorming over DBFM(O) in Nederland;
- b. Rijksbrede standaardisatie: DBFM(O)-standaardcontract en uniforme aanbestedingsleidraad die leiden tot voorspelbaarheid en lagere transactiekosten;

- c. Professionaliteit van het Rijk als opdrachtgever en verankering van DBFM(O) binnen de vakdepartementen. Er is veel DBFM(O)-kennis en expertise opgebouwd. DBFM(O) is goed geborgd in de interne organisaties en besluitvormingsprocedures;
- d. Goed gevulde pijplijn van projecten in de komende jaren;
- e. Respons en flexibiliteit tijdens kredietcrisis 2008/2009.

De ambitie is om het succes van DBFM(O) verder uit te bouwen en daardoor onze Europese toppositie te versterken. De belangrijkste aandachtspunten voor de toekomst hebben betrekking op:

- Financiering van DBFM(O) projecten;
- Contractmanagement van lopende projecten.

Deze onderwerpen zullen in het vervolg van de rapportage toegelicht worden.

Hieronder is een overzicht gegeven van de projecten per departement. In de volgende hoofdstukken zullen per departement de projecten toegelicht worden. Nadere projectinformatie is te vinden in de bijlage.

De vakdepartementen zoals Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (waaronder de Rijksgebouwendienst en DG OBR) en Infrastructuur en Milieu (waaronder Rijkswaterstaat en ProRail) zijn primair verantwoordelijk voor de besluitvorming over en de toepassing van DBFM(O) alsmede de verantwoording daarover bij hun eigen projecten. Bij rijksgebouwen beslissen de afnemers/gebruikers mee.

Het ministerie van Financiën is verantwoordelijk voor het algemene DBFM(O) beleid, voor het 'systeem' dat ervoor moet zorgen dat DBFM(O) in Nederland structureel goed verankerd is en juist toegepast wordt, en voor het toezicht hierop. Deze verantwoordelijkheid is vastgelegd in de PPS Code en het Besluit privaatrechtelijke rechtshandelingen, op basis waarvan Financiën elk DBFM(O) contract moet goedkeuren.

Voor Defensie geldt dat zij heeft besloten om bij de uitvoering van PPC's voor huisvesting en de aanbesteding van DBFM(O)-huisvestingsprojecten gebruik te maken van de expertise van de Rgd. Daarmee wordt voorkomen dat Defensie volledig eigen kennis en kunde moet opbouwen, hetgeen de doelmatigheid ten goede komt. De projecten van Defensie zijn volledigheidshalve wel apart in onderstaand overzicht opgenomen.

		Infrastructuur en Milieu	Rijkshuisvesting	Defensie
Projecten	Drempelbedrag voor DBFM(O)	€ 60 Mln	€ 25 Mln	€ 25 Mln
	Aantal PPC's afgerond 2008-2012	2008/2009: 15 2010: 6 2011: 8 2012*: 3	▪ Rgd: 9	2011: 1 2012: 1
	Aantal PPC's met meerwaarde voor DBFM(O) 2008-2012	2008/2009: 12 2010: 6 2011: 7 2012*: 3	▪ Rgd: 9	2011: 1 2012: 1
	Aantal DBFM(O) projecten uitgevoerd/in uitvoering n.a.v. PPC's 2008-2012	2008/2009: 6 2010: 6 2011: 6 2012*: 6	▪ Rgd: 6***	2010: 1 2012: 1
	Aantal PPC's in pijplijn 2012/2013	6		1
Organisatie	Verantwoordelijke kennisafdeling	Dienst Infrastructuur afdeling PPS/DBFM(O)	Expertisecentrum Aanbesteden Rijksgebouwendienst	Programma-bureau Sourcing
	Bijzondere kennisactiviteiten	<ul style="list-style-type: none"> ▪ E-learning PPS voor geheel RWS ▪ Leergang PPS voor DBFM(O) projecten ▪ Opleiding PPC coaches ▪ 4 jarig programma in samenwerking met PWC en de Landsadvocaat: opleiding Financiële en Juridisch kennis ▪ PPS congres ▪ IPFA overleg 	▪ Maatwerk opleidingen per project	Interne opleidingen PPC, PSC, sessies lessons learned

*exclusief lopende PPC's

** inclusief lopende PPC's

*** zie toelichting in paragraaf 4.1

2.2 Financiering van DBFM(O) projecten

2.2.1 Algemeen

Het consortium dat het DBFM(O) project uitvoert, wordt gefinancierd met privaat geld (de 'F'), deels eigen vermogen, deels vreemd vermogen. Private financiering heeft een disciplinerend effect. De enige inkomstenstroom van het consortium is in principe de beschikbaarheidsvergoeding die de overheid betaalt. De private financier houdt daarom scherp in de gaten dat de met de opdrachtgever afgesproken "output" wordt geleverd en grijpt zo nodig in. De private financier treedt op als waakhond.

Tot nu toe is het vreemd vermogen van projecten grotendeels door banken verschaft. Bij de pilot N33, waarover in paragraaf 2.2.3 meer, zijn voor het eerst institutionele beleggers betrokken als vreemd vermogen verschaffers.

Per project weegt het Rijk af of het voordeel van het disciplinerende effect van private financiering en van de risico-overdracht aan de private sector, groter is dan het nadeel dat het duurder is dan financiering door de Staat. Private financiering is geen doel op zich maar een middel. Leidend is dat het meerwaarde moet opleveren voor de belastingbetaler. Bij DBFM(O) projecten is dit tot nu toe altijd het geval geweest.

Het Rijk houdt uiteraard goed in de gaten of de ontwikkelingen op de financieringsmarkt tot problemen kunnen leiden bij de financiering van projecten en neemt indien nodig en wenselijk maatregelen. Zo is naar aanleiding van de financiële crisis in 2008/2009 een aantal maatregelen bij DBFM(O)-projecten toegepast om eventuele problemen met bijvoorbeeld een tekort aan financiers en/of tekort aan financieringsmiddelen op te lossen. De Tweede Kamer is hierover eerder geïnformeerd (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008-2009, 28753, nr. 18).

Deze kredietcrisis maatregelen zijn onlangs geëvalueerd. Hieruit is gebleken dat het bij projecten zoals A12, A15 en Justitieel Complex Schiphol noodzakelijk was om (tijdelijk) een aantal maatregelen te nemen om de aanbesteding succesvol te kunnen afronden. Voorbeelden van deze maatregelen zijn:

- Eenmalige betaling van maximaal 40% van de investeringskosten van het project door de overheid bij voltooiing van het project;
- Vroegtijdig betrekken van de EIB. Uit onderzoek door het Rijk blijkt dat de betrokkenheid van de EIB een gunstig drukkend effect heeft op de totale financieringskosten. Dit heeft geleid tot scherpe biedingen van de consortia. Ook blijkt dat het proces op bepaalde punten verder geoptimaliseerd kan worden waardoor er een beter biedingsresultaat kan worden verkregen. Het gaat met name om het beoordelings- en besluitvormingsproces van de EIB en de afstemming daarvan op de processen bij de andere marktpartijen. Een aantal verbeterpunten is reeds verwerkt in het nieuwe DBFM(O) standaardcontract.
- Bepaling in de aanbestedingsleidraad die het voor de overheid mogelijk maakt om bij verstoring van de financiële markten de eisen ten aanzien van de bieding aan te passen gedurende de aanbesteding;
- Finetuning van het DBFM(O) contract (waaronder aanpassing van de gestanddoeningstermijn van biedingen) en Engelse vertaling van het contract waardoor deze meer toegankelijk is geworden voor buitenlandse partijen.

De kredietcrisis maatregelen waarvan in de evaluatie is vastgesteld dat het doelmatig is om deze ook in de toekomst toe te passen zijn opgenomen in het nieuwe rijksbrede DBFM(O) standaardcontract. Per maatregel zijn interdepartementaal beleidsafspraken gemaakt over de voorwaarden waaronder deze wel of niet mogen worden toegepast. Belangrijk bij deze afweging is wat de situatie is op de financieringsmarkt. Voor DBFM(O) contracten in het algemeen, en aanpassingen op de gebruikelijk wijze van werken in het bijzonder, geldt dat de minister van Financiën deze toetst op doelmatigheid.

2.2.2 *Huidige situatie op financieringsmarkt*

De huidige situatie op de financieringsmarkt indiceert dat private financiering van projecten nog steeds haalbaar is en tot meerwaarde kan leiden. Het is echter voor private partijen wel lastiger geworden dan voorheen om bancaire financiering aan te trekken. De rentetarieven zijn als gevolg van de oplopende risico-opslagen over het algemeen hoger geworden en de looptijd van financiering korter. Mede hierdoor en door de toegenomen belangstelling van buitenlandse partijen voor Nederland is er bij marktpartijen steeds meer animo ontstaan om ook alternatieven voor bankfinanciering te verkennen. Alternatieve financieringsbronnen, zoals institutionele beleggers en/of alternatieve financieringsconstructies, zoals kapitaalmarkt constructies, kunnen ook aantrekkelijk zijn voor het Rijk om de belastingbetaler meer value for money te leveren.

Voordelen zijn onder meer:

- Lagere kosten voor de overheid door meer concurrentie van aanbieders van private financiering;
- Lagere tarieven voor bancaire financiering, onder druk van deze toegenomen concurrentie;
- Diepere financieringsmarkt en grotere maximale transactie omvang;
- Natuurlijke bron van lange termijn financiering.

Bij het overwegen van alternatieve financieringsbronnen en -constructies, is er een aantal aandachtspunten. In de eerste plaats is andere financiering voor DBFM(O) projecten in Nederland een nieuw terrein, wat tot onzekerheid en hogere kosten kan leiden bij de eerste paar projecten. In de tweede plaats dienen de uitgangspunten van het Rijk ten aanzien van private financiering, zoals de waakhondfunctie van de financier en commitment van de financiering qua tarieven en omvang bij Financial close, ook bij alternatieve financieringsbronnen geborgd te zijn.

Markt en overheid gaan in de lopende aanbestedingen, zoals de A1/A6, op zoek naar een win-win situatie voor beide partijen. Het Rijk wil de markt kansen bieden om naast bankfinanciering met alternatieve financieringsopties te komen via de kapitaalmarkt en/of institutionele beleggers. Hiervoor lopen twee initiatieven die in de volgende twee paragrafen zijn toegelicht. De uitkomsten van deze initiatieven zullen worden gebruikt om verder ruimte te bieden aan kapitaalmarktoplossingen en/of institutionele beleggers.

2.2.3 *Inflatievergoeding (pilot N33)*

In 2010 is gezamenlijk onderzoek van het Rijk en pensioenfondsen uitgevoerd naar financiering van infrastructuur door institutionele beleggers. Uit dit onderzoek bleek onder andere [Kamerstuknummer 28753-22]:

- (i) Er zijn geen belemmeringen voor pensioenfondsen om te investeren in infrastructuur in Nederland;
- (ii) Pensioenfondsen investeren al in eigen vermogen;
- (iii) Nog niet in vreemd vermogen vanwege hoge organisatorische kosten en lage rendementen.

Om te toetsen of financiering van institutionele beleggers in vreemd vermogen meerwaarde oplevert is een pilot N33 Assen-Zuidbroek met inflatievergoeding

gestart. Bij de N33 vergoedt het Rijk inflatie aan verschaffers van vreemd vermogen. Private consortia kunnen kiezen of zij nominale of inflatiegerelateerde financiering in hun bieding opnemen. Zij zullen kiezen voor de goedkoopste financiering.

De definitieve inschrijving voor het project N33 heeft eind augustus plaatsgevonden. Alle drie consortia die hebben meegedongen, hebben inflatiegerelateerde financiering opgenomen in hun bieding. Het winnende consortium onder leiding van de BAM heeft geïndexeerd vreemd vermogen financiering van het APG geregeld. Kennelijk is inflatiegerelateerde financiering voor private consortia gunstiger dan nominale financiering. In het lopende aanbestedingsproces van de N33 zal worden besloten of dit ook voor het Rijk meerwaarde oplevert. 20 november heeft de Financial Close van de N33 plaatsgevonden. Dan zijn de financiële resultaten definitief.

Nadat het project definitief is gegund, zullen gesprekken kunnen worden gevoerd met een brede groep van marktpartijen en institutionele beleggers om te horen wat hun visie is op de meerwaarde van inflatiegerelateerde financiering. Op basis hiervan en de meerwaarde van inflatiegerelateerde inflatie, zal het Rijk besluiten of zij verder gaat met vergoeden van inflatie, hiermee stopt of dat een tweede pilot nodig is.

2.2.4 *Kapitaalmarktoplossingen*

Naast bovengenoemde inflatievergoeding wordt onderzocht of het Rijk de kapitaalmarkten kan aanboren en daarbij de betrokkenheid van institutionele beleggers bij investeringen in Nederlandse infrastructuur verder kan accommoderen door hun de kans te bieden om met alternatieve financieringsoplossingen te komen. Zoals bijvoorbeeld projectobligaties uitgegeven door de private projectvennootschap aan institutionele beleggers. Deze wijze van financiering wordt bijvoorbeeld in Canada veelvuldig toegepast. Bij de lopende aanbesteding A1/A6 zijn naast de hoofdroute van bankfinanciering additioneel kapitaalmarktoplossingen uitgevraagd. De private consortia geven in de dialoog aan binnen dit kader inderdaad in financiering te kunnen voorzien.

Momenteel lijkt sprake te zijn van een uitgelezen kans om de markt voor kapitaalmarktoplossingen voor Nederlandse DBFM(O) projecten te helpen ontwikkelen. Hiermee kan Nederland voorloper worden in Europees verband.

Uit een internationale analyse blijkt dat Nederland binnen Europa het enige land is dat al concrete stappen heeft genomen om institutionele beleggers te betrekken bij de financiering van vreemd vermogen. Deze analyse is gebaseerd op informatie van het European PPP Expertise Centre (EPEC). PPS-projecten in andere Europese landen hebben op hoofdlijnen dezelfde financieringsstructuur als in Nederland. Institutionele beleggers investeren met name in het eigen vermogen van een consortium. Bankfinanciering wordt gehanteerd voor de financiering van het vreemd vermogen. Over het algemeen zijn er geen belemmeringen voor institutionele beleggers om te investeren in vreemd vermogen.

Traditioneel zijn bedrijven op het Europees continent sterker afhankelijk van bankleningen (bank-based system), terwijl Angelsaksische bedrijven sterker leunen

op marktfinanciering via directe uitgave van obligaties of aandelen (market-based system).² Buiten Europa zijn gebruikt met name de VS, Canada en Australië de kapitaalmarkt om hun PPS-projecten te financieren. Volgens EPEC zijn er sinds 2010 in Europa geen projecten meer aanbesteed met kapitaalmarktfinanciering van het vreemd vermogen. Naast Nederland wordt in het Verenigd Koninkrijk en Frankrijk gewerkt aan constructies om institutionele beleggers te betrekken bij PPS projecten, maar deze landen zijn nog geen concrete projecten gestart.

Nederland zal met deze en andere Europese landen bezien of afstemming c.q. uniformering kan plaatsvinden ten aanzien van o.a. een mogelijke standaardconstructie (die simpel, transparant en herkenbaar is alsmede voor meerdere projecten toepasbaar) en de voorwaarden van de overheid, de pijlpijn van DBFM(O)-projecten en de gekozen kapitaalmarkt oplossing (b.v. project bonds / obligaties). Hierdoor zou potentieel een grotere (en mogelijk meer liquide) Europese markt voor financiering van DBFM(O) projecten kunnen ontstaan. Dit zou voor zowel het Rijk als marktpartijen voordelen bieden.

2.3 Contractmanagement

Als het project gerealiseerd is breekt de exploitatiefase aan. Dit is de langste fase van een project en hierin zullen de voordelen van DBFM(O) zich moeten materialiseren. Er wordt op basis van een meerwaarde gekozen voor DBFM(O). In de exploitatiefase moet worden geborgd dat in het contract afgesproken prestaties gedurende de gehele looptijd worden geleverd. Belangrijk is dat men aan de hand van de DBFM(O) principes (outputsturing, betalen voor geleverde prestaties, life cycle denken etc.) zoals verankerd in het contract blijft handelen en omgaan met het private consortium. Dit vergt een professioneel contractmanagement, dat in staat is om de marktconformiteit van wijzigingen te toetsen en continu blijft leren en verbeteren op basis van praktijkervaringen. Deze leerervaringen kunnen uiteraard worden gebruikt voor verdere verbetering van toekomstige contracten en aanbestedingen.

In Nederland is de afgelopen jaren veel ervaring opgedaan met de voorbereiding en aanbesteding van DBFM(O) projecten hetgeen onder andere geleid heeft tot de standaardisatie van het contract en het aanbestedingsproces. Nederland staat bekend om een zeer hoog kwaliteitsniveau op dit gebied. Thans bevindt zich een groot aantal DBFM(O) projecten in de operationele fase. Een belangrijke uitdaging is het contractmanagement eenduidig en goed te organiseren. Dit moet vanzelfsprekend op hetzelfde kwaliteitsniveau liggen als de aanbesteding van DBFM(O) projecten. De Algemene Rekenkamer verricht overigens momenteel onderzoek naar de uitvoering van DBFM(O) in de praktijk, waarbij de focus ligt op het contract en het contractmanagement. Het zou wenselijk zijn dat de Algemene Rekenkamer een goede vergelijking maakt tussen DBFM(O) en traditionele contractvormen en op basis hiervan aanbevelingen kan formuleren voor verdere verbetering bij DBFM(O).

Contractmanagement is meer dan alleen het managen van het contract en de dagelijkse praktijk binnen één project. Het Rijk heeft een hele portefeuille van projecten. Verder zullen tijdens de lange looptijd van projecten veel veranderingen

² Miljoenennota 2013. Kamerstuknummer 33400-1

plaatsvinden, zowel in de markt en de mogelijkheden als bij de overheid en haar wensen. Het lange termijn contract in deze veranderende omgeving vergt een strategie en proactieve opstelling ten aanzien van bestaande projecten. Alleen in dit geval kan de meerwaarde van DBFM(O) op lange termijn goed worden geborgd. Het is derhalve essentieel dat contractmanagement plaatsvindt op meerdere niveaus. Ingeval van problemen en/of kansen moet men snel en adequaat op te schakelen naar hogere niveaus. Ook dient er een open en wederzijdse informatie-uitwisseling en communicatie tussen de niveaus plaats te vinden.

De drie niveaus zijn:

1. Operationele contractbeheersing:
De dagelijkse contractbeheersing moet goed op orde zijn. Dat wil zeggen dat de prestaties van het consortium professioneel getoetst worden en betalingen rechtmatig plaatsvinden.
2. Beheersing van risico's en omgaan met wijzigingen.
Gedurende de lange looptijd van projecten zullen omstandigheden en wensen veranderen en risico's optreden. Hierbij is het van belang dat wijzigingen van het contract of omstandigheden worden uitgevraagd en beoordeeld op basis van marktconformiteit en DBFM(O) principes. Ook is belangrijk dat wordt beoordeeld wat deze wijzigingen voor het standaardcontract en andere projecten betekenen.
3. Strategie en systeem.
Er dient een helder systeem te zijn waarbinnen duidelijk is wie waarvoor verantwoordelijk is en hoe verantwoording wordt afgelegd over geleverde prestaties. Ook moet er een strategie zijn voor onder andere het verzamelen en benutten van leerervaringen van alle projecten ten behoeve van verdere verbetering van het contractmanagement in de toekomst.

Tussen de betrokken departementen hebben in de afgelopen periode bijeenkomsten plaatsgevonden om het belang van contractmanagement te benadrukken alsmede de scheiding en schakeling tussen de drie niveaus helder te krijgen. Verder is er een interdepartementaal contractmanagersoverleg waarbij ervaringen worden gedeeld. De rijksdiensten zijn momenteel druk doende om het contractmanagement van DBFM(O) contracten binnen de bestaande organisatie te verankeren. Hieronder wordt beschreven hoe IenM/RWS en BZK het contractmanagement hebben geregeld. In de volgende voortgangsrapportage zullen zij verder rapporteren wat de leerervaringen zijn en welke verbeterstappen zij ondernomen hebben.

2.3.1 *Rijkswaterstaat*

Niveau 1: operationele contractbeheersing

Eerzijds vindt contractbeheersing door de opdrachtgever plaats door de beoordeling van de door de opdrachtnemer geleverde prestaties (*performance*). De maatstaf daarbij zijn de (functionele) eisen zoals die in het contract staan. Anderzijds vindt de contractbeheersing plaats op grond van de in het contract afgesproken *beschikbaarheid* van de infrastructuur. Het niet voldoen aan de prestatie-eisen resulteert in een casusafhankelijke prestatiekorting op de beschikbaarheidsvergoeding, die de contractmanager kan opleggen. Het niet voldoen aan de beschikbaarheidseisen resulteert in een tijdsafhankelijke beschikbaarheidskorting. Deze wordt direct opgelegd. De opdrachtnemer moet zelf aantonen dat hij aan alle gestelde eisen voldoet. Dat doet deze met behulp van het

zogenoemde PrestatieMeetSysteem (PMS). De voorwaarden die gelden voor het PMS en de borging hiervan zijn opgenomen in de Overeenkomst. Het contractmanagementteam bij de opdrachtgever toetst risicogericht op aanwezigheid, adequate opzet en werking van het PrestatieMeetSysteem. RWS toetst in principe niet op afzonderlijke producten; dat doet de opdrachtnemer zelf. De opdrachtgever RWS beperkt zich niet tot het controleren of aan alle eisen van het contract is voldaan. Het contractmanagement vanuit de opdrachtgever dient ook proactief 'aan de voorkant' plaats te vinden om problemen te voorkomen.

Niveau 2: Beheersing van risico's en omgaan met wijzigingen

Om de continuïteit van kennis in de overdracht van een project na aanbesteding richting de beheersorganisatie van RWS te waarborgen betreft RWS tijdens de aanbesteding al de (toekomstige) beheerder van het contract. Bij de aanbesteding van de A15 was bijvoorbeeld de contractmanager vanaf het begin bij het project betrokken. Zo is in de realisatiefase de kennis van het voortraject aanwezig.

De markt verwacht één RWS bij verschillende projecten. De contractbeheersing van een project in Limburg dient vanzelfsprekend op dezelfde kwalitatief hoogwaardige manier te geschieden als bij een project in Noord-Holland. RWS zal dus eenduidig richting de markt moeten optreden. Daarom worden ervaringen uit lopende projecten in een kenniskring van contractmanagers besproken. De ervaringen binnen de RWS worden gebruikt ter verbetering van onder andere het modelcontract.

Niveau 3: Strategie en systeem

Het toenemend aantal DBFM(O)-contracten vergt onontkoombaar enige centralisatie. Daartoe heeft RWS een projectteam ingesteld om 'best practices' nader uit te werken en gereed te maken voor de inrichting van meer standaard contractbeheersingsprocessen.

2.3.2 *Huisvesting / Rijksgebouwendienst*

In 2008 heeft de Rijksgebouwendienst (Rgd) het eerste DBFM(O) contract in exploitatie gekregen. In 2012 zijn dat er al vijf. Binnen nu en 5 jaar zullen nog eens zeven DBFM(O) contracten in exploitatie worden genomen. Het contractmanagement wordt dan ook steeds belangrijker en neemt een steeds grotere positie in bij de Rgd. Door de ervaring met steeds meer projecten professionaliseert de Rgd verder en kan de dienst doorgaan met het continu optimaliseren van de processen en het standaardiseren van het contractmanagement en DBFM(O) als geheel. Ook werkt de Rgd aan interdepartementale kennisdeling door deel te nemen aan het interdepartementale overleg over DBFM(O).

Niveau 1: operationele contractbeheersing

Op basis van leerervaringen is inmiddels gebleken dat het belangrijk is om contractmanagers in een vroeg stadium bij projecten te betrekken. Hiermee wordt bereikt dat de latere samenwerking in de exploitatiefase geborgd is omdat de kennis van het voortraject aanwezig is. Tevens werken de mensen langer samen, wat een constructieve samenwerking ten goede komt. Tijdens de exploitatiefase wordt het nakomen van de afgesproken prestaties, met behulp van de monitoring (gebaseerd

op de outputspecificaties), in beeld gebracht. Hierdoor kan de regie op het contract gevoerd worden door zowel opdrachtnemer als opdrachtgever.

Niveau 2: Beheersing van risico's en omgaan met wijzigingen

Bij de Rgd worden ervaringen vanuit de exploitatie ingebracht bij het opstellen en beoordelen van de documenten voor de DBFM(O) aanbestedingen. Voor een objectieve beoordeling van deze stukken zijn kwaliteitsteams samengesteld. Hierbij zijn sinds dit jaar ook contractmanagers betrokken. De ervaringen die hieruit komen worden weer gedeeld in het reguliere clusteroverleg van de contractmanagers van de Rgd. Zo wordt integraliteit binnen de Rgd geborgd.

Voor een goede beheersing van het contract is belangrijk dat bij de wens voor een wijziging, conform de DBFM(O)-principes, zo veel mogelijk integraal en oplossingsvrij uitgevraagd wordt. De Rgd is vanuit de positie als eigenaar en contracthouder kritisch op de door de gebruikers geformuleerde aanvullende wensen. Tevens is de Rgd (als opdrachtgever) samen met de gebruiker kritisch op de marktconformiteit van de door de opdrachtnemer opgestelde offertes. Daarnaast heeft de Rgd als contracthouder en als huisvester van het Rijk de verantwoordelijkheid toe te zien op de doelmatigheid van wensen die door de gebruikers worden geformuleerd en tevens is het de taak van de Rgd daarbij de marktconformiteit in het oog te houden. Om die reden is het de rol van de Rgd met de consortia te onderhandelen over een voorgestelde wijziging. Ook heeft de Rgd de eindverantwoordelijkheid als het gaat om het niet opleggen van een contractuele korting.

Niveau 3: Strategie en systeem

Naast de hierboven beschreven rollen van de Rgd ten aanzien van contractmanagement, is ook relevant de veranderende rol van de Shared Services Organisaties zoals FMHaaglanden, Dienst Justitiële Inrichtingen, RWS en de facilitaire directie van de Belastingdienst. Zij zullen in toenemende mate in Rijksverzamelkantoren het scharnierpunt zijn tussen de gebruikers, de Rgd en de consortia als het gaat om de dagelijkse operationele gang van zaken (niet zijnde wijzigingen e.d.). In 2013 zullen hier naar verwachting rijksbrede afspraken over worden gemaakt.

Voorts wordt veel tijd besteed aan kennismanagement. De ervaringen binnen de Rgd die reeds opgedaan zijn met de contracten, worden gebruikt ter verbetering van onder andere het model-DBFM(O)-contract, de Leveringsovereenkomst, de gunningscriteria en de model outputspecificaties. Een concreet voorbeeld is het invulling geven aan contractbepalingen. In de eerste DBFM(O) contracten werd alleen aangegeven dat wijzigingen marktconform moesten zijn. Op dit moment wordt gewerkt aan het standaardiseren van tarieven bij wijzigingen. Dit zal nog in 2012 worden afgerond. Ofschoon er veel van de eerste projecten geleerd kan worden is het belangrijk dat ook nieuwe kennis beschikbaar is. Zo wordt nu een masterclass Contractmanagement DBFM(O) voor gebouwen ontwikkeld. Naast inhoudelijke aspecten, zal ook aandacht worden besteed aan soft skills. Immers, voor het beheersen van contracten, naast de inhoud van het contract, goede communicatieve vaardigheden, een zakelijke en positieve houding van de betrokken medewerkers van groot belang.

Naast de hierboven beschreven aandachtspunten van Contractmanagement en Financiering van projecten, speelt nog een aantal andere zaken die hieronder zijn toegelicht.

2.4 Standaardisering

Standaardisering van DBFM(O) procedures is een continu proces, mede op basis van leerervaringen van recente projecten. Door verdere standaardisering van DBFM(O) procedures zullen projecten sneller, eenvoudiger en transparanter verlopen. Dit leidt tot lagere transactiekosten voor zowel Rijk als marktpartijen. De meerwaarde van DBFM(O) wordt hierdoor verder vergroot.

In mei 2012 is het Rijksbrede model DBFM(O) contract geactualiseerd en is het Rijksbrede model aanbestedingsleidraad voor de concurrentiegerichte dialoog gelanceerd. Het standaardcontract en de leidraad zijn een gezamenlijk product van Financiën, BZK en IenM. Daarbij is nauw samengewerkt met marktpartijen. De transactiekosten en –tijd bij DBFM(O) projecten worden hiermee aanzienlijk verminderd. De nieuwe standaarddocumentatie zal worden toegepast bij komende projecten zoals de A12 Ede-Grijsoord, Vernieuwing Rijnstraat 8 en het RIVM. Een Engelse vertaling van de standaarddocumenten is beschikbaar via de website PPS bij het rijk.

Met Rgd en RWS zijn afspraken gemaakt over het uitvoeren van een verkorte en daarmee snellere PPC. Deze kan toegepast worden als er voldoende ervaringsgegevens beschikbaar zijn uit vergelijkbare projecten en als dit de instemming heeft van alle betrokken partijen. Bij de verkorte PPC worden dezelfde stappen doorlopen, maar worden kengetallen toegepast en wordt alleen nader onderzoek gedaan bij afwijking van de eerdere projecten. Het traject voor het doorlopen van een PPC kan zo aanzienlijk worden verkort.

2.5 Toezicht

Tijdens het Algemeen Overleg van 15 september 2011 heeft de Tweede Kamer aangedrongen op een sterke toezichthoudende rol door de minister van Financiën. Dit om te bevorderen dat het DBFM(O) beleid goed wordt nageleefd en de beoogde doelmatigheid wordt gerealiseerd. Zoals eerder gemeld, zal de minister van Financiën deze rol steevast invullen.

Financiën houdt sinds de introductie van DBFM(O) bij het Rijk, eind jaren negentig van de vorige eeuw, toezicht op DBFM(O) projecten. De toezichthoudende rol is vastgelegd in o.a. de PPS Code en het Besluit privaatrechtelijke rechtshandelingen, op basis waarvan Financiën zich moet kunnen uitspreken over de doelmatigheid van elk DBFM(O) contract.

Bij het toezicht wordt o.a. gekeken naar de correcte uitvoering van de PPC, de besluitvorming naar aanleiding van de PPC, de aanbestedingsprocedure inclusief de uitvoering van de PSC, de toepassing van het standaardcontract, en het contractmanagement in de exploitatiefase.

Het toezicht gaat in goed overleg met de vakdepartementen. De vakdepartementen zijn uiteraard primair verantwoordelijk voor de besluitvorming, de toepassing, en de

verantwoording bij hun eigen DBFM(O) projecten. RWS en de Rgd treden op als aanbestedende dienst om het project in een DBFM(O) contract aan te besteden en te laten uitvoeren. Deze diensten hebben DBFM(O) onderdeel gemaakt van hun standaard werkprocessen.

Gestreefd wordt naar een rijksbreed kader voor DBFM(O) toezicht. Daarbij staat centraal dat het om toezicht "light" gaat op basis van de principes "need to know" en "comply or explain" waarbij zowel de opdrachtgevende vakdepartementen als de betrokken aanbestedende organisaties worden aangesproken. Op dit moment worden met de betrokken departementen "tailor-made" kaders opgesteld over de informatie-uitwisseling ("wie levert welke informatie aan, bij wie, en op welke momenten") die benodigd is voor het toezicht.

2.6 Versnellen DBFM(O) projecten

Provincies en gemeenten kunnen eraan bijdragen DBFM(O) infrastructuurprojecten uit het MIRT eerder uit te voeren dan gepland ('te versnellen') wanneer zij de daarmee samenhangende (rente)kosten betalen. Dit is een uitwerking van het regeerakkoord kabinet Rutte-Verhagen dat stelt dat regio's MIRT-investeringen kunnen voorfinancieren en conform het kabinetsstandpunt over het rapport van de commissie Ruding ("Op de goede weg en het juiste spoor", 2008).

Er zijn meerdere mogelijkheden voor een regio om de kosten van versnelling te betalen. Één is om zelfstandig de bekostiging van een versneld project op zich te nemen. Een ander is om via het ministerie van IenM het Rijk te compenseren voor (rente)kosten. Voor het vaststellen van de rentekosten is besloten het tarief voor schatkistbankieren te hanteren.

Versnelling wordt momenteel uitgewerkt bij de projecten Zeetoeegang IJmond en de A58 in de provincie Noord-Brabant.

2.7 DBFM(O) principes bij andere overheidsinvesteringen

De successen bij DBFM(O) bieden inspiratie voor andere overheidsinvesteringen. Principes en middelen als risico-overdracht, integraliteit van de scope, levenscyclusbenadering, prestatie-prikkels en private financiering kunnen ook toegepast worden op andere overheidsinvesteringen.

Zo is het ICT-project No-Q(ueue) gerealiseerd middels een geïntegreerd contract met private financiering: bouw, onderhoud en financiering gedurende de contracttermijn geschieden door private partijen die daarbij ook risicodragend zijn. Dit project introduceert een nieuwe techniek die de grensbewaker ondersteunt bij het controleren van paspoorten: self service passport control (SSPC). De kerntaak wordt nog steeds uitgevoerd door het Rijk, de ondersteuning ervan door de leverancier. SSPC is een deels geautomatiseerde grenspassage.

De PPC is een instrument om de voor- en nadelen van verschillende uitvoeringsvarianten inzichtelijk te maken, ook voor andere overheidsinvesteringen dan die in gebouwen en infrastructuur alleen. De PPC heeft er in het verleden voor gezorgd dat nieuwe en onbekende contractvormen, zoals DBFM(O) destijds, een eerlijke kans kregen door een zakelijke vergelijking op basis van doelmatigheid te

maken met andere contractvormen. De PPC-methodiek is in essentie toepasbaar op alle projecten waarbij een vorm van uitbesteding of samenwerking met de markt middels een PPS-contractvorm wordt overwogen. In het verlengde van de succesvolle introductie en toepassing van DBFM(O) wordt de PPC nu ook toegepast in andere sectoren voor afwegingen ten aanzien van uitbesteding en/of andere PPS contractvormen zoals bij facilitaire diensten, ICT-systemen en windparken. Het ministerie van Defensie bijvoorbeeld past de PPC al toe op alle projecten die te maken hebben met uitbestedingsvraagstukken binnen het sourcingprogramma (zie Kamerstuk 31125-10, "Sourcing bij Defensie"). Voor twee á drie ICT-projecten van het Rijk zullen het komende halfjaar PPC's worden uitgevoerd om de toepasbaarheid van PPS-contractvormen te onderzoeken. Doel is om vervolgens een pilot met een PPS-contractvorm voor een ICT-project uit te voeren.

Bij huisvesting- en infrastructuurprojecten binnen het Rijk groter dan € 25 mln respectievelijk € 60 mln is het gebruik van het instrument PPC verplicht bij de afweging tussen diverse contractvormen. Het beleid is om het gebruik van de PPC steeds verder uit te breiden naar andere overheidsprojecten. Daartoe zal de minister van Financiën de handleiding PPC aanpassen. Tevens zal worden bezien of de PPC ook voor andere overheidsprojecten dan infrastructuur en gebouwen verplicht zal worden gesteld.

3 Infrastructuur en Milieu

Het ministerie van IenM heeft zwaar ingezet op toepassing van de aanbevelingen van de commissie Ruding (Kamerstuk 29385; nr 40 en de kabinetsreactie daarop (Kamerstuk 28753; nr. 15). Naast het creëren van gunstiger randvoorwaarden heeft IenM ook concrete invulling gegeven via een lijst van 32 potentiële DBFM(O) projecten. In de aanpak van de 32 projecten wordt ook een start gemaakt met PPS bij de natte infrastructuur, bijvoorbeeld de sluis Limmel. Ook internationaal wordt de Nederlandse PPS- dealflow en de daarbij gehanteerde standaarden tot de beste ter wereld gerekend. Zo heeft er bijvoorbeeld in september een internationaal PPS-congres plaatsgevonden waar buitenlandse partijen uit heel Europa aangaven dat Nederland op dit moment hét PPS-land is.

Binnen het Ministerie van IenM is Rijkswaterstaat verantwoordelijk voor de voorbereiding, aanbesteding en realisatie van projecten bij (vaar)weginfrastructuur en water(beschermings)projecten. Bij projecten groter dan € 60 mln. wordt middels een PPC getoetst of een DBFM(O)-contract meerwaarde op kan leveren. Bij kleinere projecten wegen de opbrengsten niet op tegen de extra kosten en inspanningen. Ook na gunning van een DBFM(O)-contract blijft RWS verantwoordelijk voor de beheersing van de DBFM(O)-contracten. De verantwoordelijkheid voor de aanleg en het onderhoud van het project ligt bij de marktpartijen.

In 2012 is gekozen voor een programmatische aanpak van de DBFM(O)-projecten waarbij de leerervaringen van eerdere projecten worden meegenomen bij de opzet en uitvoering van de nieuwe projecten. Het programma is neergezet in de PPS-bijlage van de Brief Prioritering Investerings Mobiliteit en Water (TK 32500 A, nr.83, bijlage 3). Hiermee wordt een meer continue "deal-flow" van projecten op de markt gebracht. Zo kunnen het bedrijfsleven en de banken die de realisatie en de financiering van deze projecten voor hun rekening nemen, beter anticiperen op de werkzaamheden die met dergelijke grootschalige projecten samenhangen.

Het instrumentarium voor de contractkeuze is het afgelopen jaar uitgebreid. Naast de financieel-economische meerwaardetoets (PPC) is er door RWS een zogenoemd "Afweegkader Inkoop" ontwikkeld dat eenduidig en transparant rekening houdt met kwalitatieve argumenten. De uitkomst van de PPC is een belangrijk element in de algehele inkoopafweging. Daarnaast houdt het Inkoop Afweegkader bijvoorbeeld ook rekening met de plaats van een project in het landelijke infrastructuurnetwerk en met marktomstandigheden. Hiermee wordt voorkomen dat er versnippering optreedt op het netwerk of dat er op enig moment teveel projecten tegelijkertijd op de markt worden gezet.

3.1 Droge infrastructuur

Het ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft in 2012 vijf DBFM(O) projecten in de weginfrastructuur gerealiseerd. De provinciale A59 Den Bosch-Oss en de N31 Wâldwei (Leeuwarden-Drachten) bieden inzicht in de werking van een DBFM(O) contract in de exploitatiefase. De bouwfase van de A12 Lunetten-Veenendaal is nagenoeg afgerond en de bouw van de A15 Maasvlakte-Vaanplein en de Tweede Coentunnel vorderen gestaag. Deze projecten leveren RWS en de betrokken marktpartijen nuttige informatie op. Die komt van pas bij de uitwerking van de PPS-agenda van het Kabinet. De *Brief Prioritering Investerings Mobiliteit en Water (TK*

32500A, nr.83, bijlage 3) bevat een lijst van twintig potentiële PPS-projecten in de weginfrastructuur die in de nabije toekomst kunnen worden gerealiseerd. De voorbereidingen voor deze projecten zijn in gang gezet, het traject om per project de meest geschikte scope en contractvorm te kiezen eveneens.

In de bijlage worden de verschillende weginfrastructuurprojecten toegelicht die op basis van DBFM(O) worden gecontracteerd of die mogelijk via PPS zullen worden uitgevoerd. Dit zijn de volgende projecten:

Projecten in de exploitatiefase:

- N31 (tussen Leeuwarden en Drachten)
- A59 (tussen 's-Hertogenbosch en Oss)

Projecten in realisatie en aanbesteding:

- Tweede Coentunnel
- A12 Utrecht Lunetten-Veenendaal
- A15 Maasvlakte-Vaanplein
- A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere
- N33 Assen-Zuidbroek
- A12 Ede-Grijsoord
- N18 Varsseveld-Enschede

Projecten onder besluitvorming:

- A27/A1 Utrecht-knooppunt Eemnes-Amersfoort
- ViA15 (Bereikbaarheid Arnhem-Nijmegen)
- A1-zone/ A1 Corridor
- A13/A16/A20 Rotterdam
- A10 Zuidas
- Ring Utrecht
- A27 Hooipolder-Lunetten
- A58 Sint Annabosch-Galder
- Nieuwe Westelijke Oeververbinding Rotterdam (vooralsnog controversieel verklaard)

3.2 Natte infrastructuur

RWS is bezig de vertaalslag te maken van de standaarden uit de weginfrastructuur naar natte projecten zodat de positieve ervaringen met PPS mogelijk benut kunnen worden voor de realisatie van natte infrastructuurprojecten. In de Brief Prioritering Investerings Mobiliteit en Water (TK32500A, nr. 83, bijlage 3) zijn 10 potentiële PPS-projecten in de natte infrastructuur geïdentificeerd die voor DBFM(O) tussen 2011 en 2020 in aanmerking komen. Dit betreft:

Hoofdvaarwegen

- Lekkanaal/3^e kolk Beatrixsluis
- Sluis Limmel
- Lichteren Ijmuiden
- Zeetoegang IJmond (afhankelijk van beschikbaarheid voorfinanciering)
- Capaciteitsuitbreiding Sluis Eefde
- Toekomstvisie Waal (overnachtingshaven Lobith en Haaften)
- Capaciteitsuitbreiding Volkeraksluizen fase 1

Hoofdwatersystemen

- Steenzettingen

- Spuicapaciteit
- Afsluitdijk

Het is echter niet mogelijk de standaarden uit de weginfrastructuur één-op-één toe te passen bij de bouw van nieuwe sluizen en aanpassingen aan kanalen. Naast beschikbaarheid van de infrastructuur speelt (water)veiligheid bij deze projecten een veel grotere rol. Vragen die daarbij spelen zijn: Wat is precies de dienst die RWS uit gaat vragen bij de markt? Welk prestatie- en betalingsmechanisme garandeert de beste prikkels voor een goede uitvoering en een optimale meerwaarde ten opzichte van traditionele contractvormen?

De sluis bij Limmel zal het eerste project zijn waar DBFM(O) in de praktijk zal worden toegepast op natte infrastructuur. De ervaringen bij dit relatief kleine project zullen daarna waardevolle informatie opleveren bij grotere projecten zoals de Zeetoegang IJmond.

Kansen voor DBFM(O) op watergebied worden onderzocht voor een aantal grotere projecten, zoals de verkenning capaciteit Volkeraksluizen en deelprojecten van het Deltaprogramma.

In de bijlage wordt meer gedetailleerd op de volgende projecten ingegaan.

Projecten in voorbereiding aanbesteding:

- Keerschutsluis Limmel
- Derde Kolk Beatrixsluis
- Sluis Eefde
- Zeetoegang IJmond
- Toekomst Afsluitdijk

Projecten onder besluitvorming:

- Zeesluis Terneuzen (in samenwerking met België)

3.3 Rijksrederij

Eind 2011 / begin 2012 heeft de Rijksrederij voor de eerste keer een PPC uitgevoerd. Het onderzoek is uitgevoerd naar de mogelijkheden van DBFM(O) bij het in de vaart brengen van een zogenaamd Multi Purpose Vessel (MPV). Dit is een schip dat verschillende taken kan uitvoeren voor een aantal interne (Rijks)opdrachtgevers van de Rijksrederij: de Douane, de Kustwacht, het ministerie van ELenI en RWS. Bij de taken kan gedacht worden aan het uitvoeren van douanetaken, het uitvoeren van noodsleepdiensten en het doen van metingen op zee.

De PPC leverde geen meerwaarde op voor een DBFM(O) contract om meerdere redenen. De belangrijkste reden is dat de risico's die samenhangen met de bouw van een Multi Purpose Vessel dusdanig klein zijn dat het overdragen van deze risico's aan een private opdrachtnemer niet tot een betere projectbeheersing leidt. Het potentieel en vaak doorslaggevende voordeel van risico-overdracht aan een private partij is hier derhalve niet aan de orde. Daarnaast is de Rijksrederij in haar huidige opzet/kerntaak net zo goed of beter gepositioneerd dan een private opdrachtnemer om het operationele risico te managen. Tot slot bleek de schaal van de investering te beperkt om de in de voorbereiding te maken meerkosten die voor een DBFM(O) contractvorm nodig zijn te kunnen goedmaken.

3.4 Beleidskader tolheffing voor wegen

In de kabinetsvisie DBFM(O) d.d. 08.03.11 (28 753, nr. 23) was aangekondigd dat een beleidskader voor tolheffing zou worden uitgewerkt. Er heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden over een landelijk beleidskader tolheffing. Wel is er een passage opgenomen in het MIRT 2012 waarbij een drietal project benoemd zijn die mogelijk voor tolheffing in aanmerking komen. Te weten de ViA15 (bij Arnhem-Nijmegen), de A13/A16 (Rotterdam-Noord) en de Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) bij Rotterdam. In het huidige regeerakkoord is opgenomen dat het project NWO zal worden doorgezet en uitgevoerd. Dit betekent dat tolheffing bij dit project onderdeel van de besluitvorming zal gaan uitmaken.

De uitgangspunten voor tolheffing als bekostigingsinstrument voor wegenprojecten passen binnen het huidige regeerakkoord en het bestaande wettelijk kader en luiden als volgt (zie ook Kamerstuk 2011-2012, 33 000 A, nr. 43):

- tolheffing zal alleen geschieden op nieuwe doorsnijdingen;
- tolheffing dient alleen als (gedeeltelijke) bekostiging van infrastructuur, en niet voor sturing in verkeersstromen;
- tolheffing geschiedt alleen indien er een gratis alternatief beschikbaar is;
- tolheffing geschiedt door middel van free-flow techniek;
- de kosten van tolheffing zijn niet meer dan 20% van de totale inkomsten;
- de tolheffing binnen nieuwe projecten dient te geschieden op uniforme wijze en dient te voldoen aan Europese eisen.

3.5 Spoor

Een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van ProRail, het ministerie van Infrastructuur en Milieu en het ministerie van Financiën heeft zich in de eerste helft van 2012 gebogen over de vraag of en hoe DBFM(O) ruimer toegepast kan worden in de railinfrastructuur. Tot dusver is HSL Zuid het enige spoorproject dat als DBFM(O) in de markt is gezet.

Geconstateerd is dat ProRail diverse contractvormen hanteert, waarbij in verschillende mate (soms weinig en soms veel) gebruikt gemaakt wordt van het gedachtegoed van DBFM(O), waarbij opdrachtnemers op basis van beschikbaarheid worden betaald. Conclusie is dat er bij ProRail kansen liggen voor toepassing van DBFM(O) op onderdelen van projecten (met name de onderbouw, dat wil zeggen staal- en betonbouw en overige civiele werkzaamheden), uitlopers van het netwerk (waar er minder consequenties zijn voor het netwerk als geheel), "green field" projecten (zoals de HSL) en niet-spoorgerelateerde investeringen (bijvoorbeeld in energievoorziening).

De toepassing van DBFM(O) op spoorprojecten in het bestaande netwerk is echter gecompliceerd vanwege de samenhang van systemen, het beperkte aantal marktpartijen dat voor een aantal onderdelen diensten kan leveren, en de positie van de vervoerders. Op onderdelen van het spoor die veel interface hebben met het totale netwerk zoals de bovenbouw, op drukbereden stukken netwerk, knooppuntstations, emplacementen en bij bepaalde vormen van ICT lijkt DBFM(O) dan ook minder wenselijk.

Toepassing van DBFM(O) (dat wil zeggen inclusief de 'o' van operate, dus treinvervoer) is gezien de in wet- en regelgeving vastgelegde verantwoordelijkheden en bevoegdheden van NS en ProRail (scheiding vervoer en infrastructuur) niet mogelijk.

In de komende periode zullen ProRail, IenM en Financiën op zoek gaan naar een project dat, gegeven de analyse die de werkgroep heeft uitgevoerd, kansrijk is voor DBFM(O) en daarop een PPC-meerwaardetoets uitvoeren. De PPC die daarvoor gehanteerd wordt zal, waar nodig, worden toegesneden op spoor specifieke omstandigheden (kosten kengetallen en dergelijke).

4 Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

De Rijksgebouwendienst verzorgt als rijkshuisvester de huisvesting van alle ministeries en een groot aantal daaraan verbonden organisaties en diensten. De Rgd is verantwoordelijk voor de aanbestedingen van projecten voor huisvesting. Het directoraat-generaal Organisatie en Bedrijfsvoering Rijk (DGOBR) is opdrachtgever van de Rijksgebouwendienst en vertegenwoordiger van de gebruiker voor rijksverzamelkantoren.

Voor elk project weegt de Rgd af wat de best passende contract- en aanbestedingsvorm is. Bij projecten met een investering boven € 25 mln wordt de afweging gemaakt met behulp van een PPC waarin DBFM(O) vergeleken wordt met separate aanbestedingen. De Rgd heeft robuuste ervaring met DBFM(O)-projecten en leert als professionele opdrachtgever continu van de praktijk.

Gezien de huidige omstandigheden zullen er de komende jaren weinig grote nieuwbouwprojecten door de Rgd worden aanbesteed. Er zal eerder sprake zijn van verbouwingen of renovaties. DBFM(O) is ook geschikt voor dit soort projecten. De renovatie van het ministerie van Financiën en de Vernieuwing van het kantoor van de Rijnstraat illustreren dit. De Rgd werkt daarnaast aan dealflow door zijn kennis en ervaring als publiek opdrachtgever van DBFM(O)-aanbestedingen via PPSsupport (zie hoofdstuk 7) in te zetten voor projecten van decentrale overheden en andere publieke opdrachtgevers.

Een belangrijke ontwikkeling voor de Rgd is de toename van Rijkskantoren met meerdere en vaker wisselende gebruikers. In dit licht zullen de bestaande DBFM(O)-contracten worden beoordeeld op de eventuele noodzaak tot aanpassing van deze contracten.

Eind 2012 zijn er, inclusief projecten van Defensie, ongeveer vijftien DBFM(O)-rijkshuisvestingsprojecten in verschillende fases: van voorbereiding aanbesteding tot en met exploitatie.

4.1 Projecten

In de bijlage wordt nadere informatie gegeven over onderstaande projecten waarbij DBFM(O) toegepast is, of een toepassing onderzocht wordt. De projecten die Rgd voor Defensie uitgevoerd heeft zijn bij Defensie nader omschreven.

Projecten in exploitatie

- Nieuwbouw Belastingkantoor Doetinchem
- Detentiecentrum Rotterdam
- Nieuwbouw Dienst Uitvoering Onderwijs en Belastingdienst Groningen
- Nieuwbouw Justitieel Complex Schiphol
- Ministerie van Financiën

Projecten in realisatie

- Nationaal Militair Museum Soesterberg (* project Defensie)

Projecten in aanbesteding

- Nieuwbouw Hoge Raad der Nederlanden Den Haag
- PPS vernieuwing Rijnstraat
- Penitentiaire Inrichting Zaanstad

- PPS Bezuidenhoutseweg 30
- Nieuwe huisvesting VWS/RIVM in Utrecht

Projecten in voorbereiding/initiatieffase

- Rijkskantoor op locatie voormalige Knoopkazerne te Utrecht
- Rechterlijke organisatie Amsterdam
- Nieuw gerechtshuis Breda

Drie huisvestingsprojecten met een positieve PPC zijn/worden niet aanbesteed als DBFM(O):

- Het project Nieuwbouw Dienst Verkeer en Scheepvaart te Delft is helemaal niet aanbesteed naar aanleiding van de bezuinigingen.
- In 2010 is een PPC uitgevoerd voor het project 'uitbreiding Naturalis' en is besloten tot DBFM(O). Vanwege de financiële crisis en gewijzigde inzichten is het oorspronkelijke plan aanzienlijk bijgesteld, wat er toe heeft geleid dat de nieuwbouwvraag fors is gedaald (van circa 11.000 m² naar circa 5.000 m² bvo). In verband met de sterk gewijzigde vraag is de contractvorm heroverwogen. Het nieuwe plan uit 2012 vergt een investering die onder de PPC-grens ligt van € 25 mln waardoor DBFM(O) niet meer direct voor de hand ligt. Daarnaast zijn ook andere, niet-financiële overwegingen beschouwd. Die hebben niet geleid tot het toch aanbesteden van een DBFM(O)-contract voor dit project.
- Bij het project Verkeersmanagementcentrale etc. te Geldrop was door specifieke omstandigheden van de verkeersmanagementcentrale in de betreffende periode het afbreukrisico voor een succesvol DBFM(O)-project erg groot. De geringe verwachte meerwaarde weegt niet tegen dit afbreukrisico op. Op basis van de voor dit project unieke combinatie van niet-financiële factoren en de geringe financiële meerwaarde is dan ook besloten dit project niet volledig geïntegreerd aan te besteden. Dit project valt overigens buiten het rijkshuisvestingsstelsel.

5 Defensie

Defensie bevindt zich op dit moment in een ingrijpend reorganisatietraject en werkt tevens aan een ambitieus sourcingprogramma waarop ook enkele DBFM(O) projecten staan. Sourcing is voor Defensie nadrukkelijk geen doel op zichzelf, maar is er op gericht de uitvoering van de kerntaken van Defensie zo doeltreffend en doelmatig mogelijk te ondersteunen. Over de voortgang van de sourcingprojecten van Defensie is de Kamer op 1 november 2012 (Kamerstuk 31 125, nr. 14) geïnformeerd.

5.1 Projecten

In de kabinetsvisie op PPS/DBFMO d.d. 8 maart 2011 is afgesproken dat Defensie bij de uitvoering van een PPC en de aanbesteding van DBFM(O)-projecten gebruik gaat maken van de expertise van de Rijksgebouwendienst. Daarmee wordt voorkomen dat Defensie volledig eigen kennis en kunde moet opbouwen, hetgeen de doelmatigheid ten goede komt.

Projecten in exploitatie

- Kromhoutkazerne

Projecten in realisatie

- NMM Soesterberg

Bij onderstaande projecten wordt de toepassing van DBFM(O) onderzocht.

- Defensie Bewakings- en Beveiligingssysteem (DBBS)
- Marinierskazerne Vlissingen

5.2 Sourcing

Naast DBFM(O) voert Defensie momenteel een sourcingsprogramma uit. Sourcing is hierbij geen doel op zichzelf, maar is er op gericht de uitvoering van de kerntaken van Defensie zo doeltreffend en doelmatig mogelijk te ondersteunen. Defensie licht daarom haar ondersteunende activiteiten door met de vraag of deze efficiënter en/of effectiever uitgevoerd kunnen worden, indien deze worden uitbesteed of in een samenwerkingsverband worden ondergebracht. Hierbij maakt Defensie gebruik van de PPC en PSC, waarbij zij ook de mogelijkheden onderzoekt van geïntegreerde contracten, zoals DBFM(O). Defensie biedt op deze wijze bedrijven de mogelijkheid om hun proces optimaal en efficiënt in te richten en innovatie te bieden. Defensie gebruikt de PSC om proposities van bedrijven financieel te beoordelen door die te vergelijken met de kosten van 'zelf doen'.

Een voorbeeld van een sourcingtraject is het project waarbij Defensie momenteel onderzoekt of zij IV/ICT-diensten bestaande uit IV-advies en applicatiediensten, werkpleklogistiek, ICT-infrastructuur, telefonie en mainframehosting via een geïntegreerd contract in de markt kan zetten.

6 Veiligheid en Justitie

De Rgd is formeel opdrachtgever van de DBFM(O) projecten van Veiligheid en Justitie. Deze projecten hebben veelal een uniek karakter vanwege het toekomstige gebruik als Penitentiaire Inrichting of gerechtsgebouw. Het optimaal faciliteren van het primaire justitie proces staat centraal in de projecten. Publieke en private partij vullen ieder hun rol in van uit de eigen (wettelijke) verantwoordelijkheden.

6.1 Uitbesteding gevangeniswezen

Het Regeerakkoord 2010 bevatte het beleidsvoornemen de uitbesteding van voor het gevangeniswezen relevante taken voor te bereiden uit een oogpunt van kosteneffectiviteit en versobering. Uitbesteding van gevangeniswezen kan op twee manieren bereikt worden. Ten eerste door bij nieuwbouw van een instelling aan te besteden middels een DBFM(O) contract. Ten tweede door uitbesteding van beheer en onderhoud van bestaande gevangeniswezen middels een MO contract.

Er hebben een tweetal onderzoeken plaatsgevonden betreffende het uitbesteden van gevangeniswezen:

- Het WODC heeft op basis van nationale en internationale literatuur geanalyseerd of (vormen van) uitbesteding binnen het Nederlandse gevangeniswezen kunnen leiden tot versobering en een hogere kosteneffectiviteit (Kamerstuk 24857-447).
- Er is door VenJ samen met het ministerie van Financiën en de Rgd een PPC uitgevoerd naar de mogelijke financiële meerwaarde van pps bij de bouw en/of de exploitatie van een penitentiaire inrichting (PI). Dit rapport bevat gevoelige bedrijfsinformatie en kan dus niet verstrekt worden. Uit de PPC blijkt dat uitbesteding van gevangeniswezen door middel van DBFM(O) (nieuwbouw) maar ook MO (bestaande bouw) mogelijk financiële meerwaarde biedt t.o.v. de traditionele methode van aanbesteden/exploiteren.

Er liggen mogelijk kansen om besparingen te realiseren op de operationele kosten van het gevangeniswezen door het toepassen van PPS constructies. Belangrijke randvoorwaarden zijn:

- Waarborgen van de ministeriële verantwoordelijkheid;
- Garantie van het leveren van de huidige kwaliteit in de publieke PI's.

Momenteel loopt er een IBO bij Dienst Justitiële Inrichtingen met als doel varianten in kaart te brengen om tot structureel lagere en flexibelere kosten van de uitvoering van straffen door de DJI te komen, in het licht van huidige en wellicht in de toekomst noodzakelijke besparingen. De resultaten van de eerder genoemde onderzoeken zullen bij het IBO worden betrokken. Het IBO zal begin 2013 worden afgerond.

Nadere besluitvorming inzake de uitbesteding van het gevangeniswezen heeft nog niet plaatsgevonden.

6.2 Tussentijdse evaluatie Maincontracting bij PI's (samen met Rgd)

In april 2012 is door de Rgd voor het onderhoud en beheer van drie penitentiaire inrichtingen met drie marktpartijen een maincontract afgesloten. Het nieuwe bij dit contract is dat de Rgd zaken doet met één partij voor al het onderhoud aan het object. Ook is nieuw dat hier heel duidelijk sprake is van een prestatiecontract: de marktpartij dient voor het gegunde bedrag de conditie van het gebouw, met installaties, op peil te houden. Na twee jaar wordt de lat hoger gelegd: het object moet de in het contract vastgelegde huisvestingprestatie leveren. De looptijd van het contract is 8 jaar; de ingangsdatum voor de gevraagde dienstverlening was 1 juli 2012.

Het maincontract bij de drie PI's is de eerste in een reeks pilots met maincontracting die de Rgd gaat houden.

7 PPS Support

Om de kennis en ervaring die binnen het Rijk is opgedaan met PPS ook beschikbaar te stellen aan decentrale overheden en aan de semi-publieke sector, is eind 2011 PPSsupport opgericht door het Rijk in overleg met een aantal grote marktpartijen en decentrale overheden. PPSsupport is een initiatief van het ministerie van IenM in samenspraak met de andere ministeries die betrokken zijn bij de toepassing van geïntegreerde contractvormen. PPSsupport is opgezet als een kleine organisatie en werkt samen met alle afdelingen binnen het Rijk waarin de experts ten aanzien van geïntegreerde contractvormen werken, zoals de experts van de Rijksgebouwendienst.

Het doel van PPSsupport is om decentrale overheden en de semi-publieke sector beter bekend te maken met geïntegreerde contractvormen en hen in staat te stellen een goede afweging te maken tussen geïntegreerde contractvormen en andere wijzen om hun investeringen te realiseren en om hen vervolgens te helpen bij hun eerste stappen op het voor hen grotendeels nieuwe terrein van geïntegreerde contractvormen. Daartoe verleent PPSsupport ondersteuning die bestaat uit vier delen:

- het verschaffen van informatie en kennis, waaronder opleidingen;
- het ontwikkelen van nieuwe kennis en instrumenten;
- advies bij de afweging of geïntegreerde contractvormen tot efficiency kunnen leiden bij een project en advies bij (de opstart van) projecten waarin geïntegreerde contractvormen worden toegepast;
- het in contact brengen van (semi-)publieke instellingen onderling daar waar zij van elkaar kunnen leren.

De beslissing of men geïntegreerde contractvormen wil toepassen is de bevoegdheid en verantwoordelijkheid van de desbetreffende (semi-)publieke opdrachtgever. Overigens fungeert PPSsupport tevens als loket voor marktpartijen die private initiatieven willen indienen op het terrein van het ministerie van IenM.

PPSsupport richt zich op geïntegreerde contractvormen die zijn gebaseerd op levenscyclusbenadering en outputsturing (zoals DBM, DBMO, DBFM en DBFMO) bij investeringen in droge infrastructuur (weginfrastructuur en bijbehorende investeringen zoals geluidsschermen en straatverlichting), natte infrastructuur (waterkeringen, afvalwaterzuivering e.d.) en maatschappelijk vastgoed (bijvoorbeeld voorzieningen voor overheidshuisvesting, sport, cultuur, onderwijs, kinderopvang, welzijn en zorg).

Geïntegreerde contractvormen kunnen een hulpmiddel zijn voor deze partijen om de kwaliteit van de publieke voorzieningen te waarborgen ondanks de huidige ontwikkelingen met bezuinigingen en toenemende risico's. Deze ontwikkelingen maken dat (semi-)publieke instellingen behoefte hebben aan meer efficiency (behoud van kwaliteit tegen lagere prijs), aan zekerheid van uitgaven over lange termijn, aan innovatie en aan duurzaamheid. Door de toegenomen behoefte aan risicobeheersing wordt ook meer gekeken naar herverdeling van risico's tussen publiek en privaat. De inzet van geïntegreerde contractvormen kan de (semi-)publieke instellingen helpen om beter aan deze behoeften tegemoet te komen. Gelet op de omvang van de investeringen van de (semi-)publieke instellingen en van bijvoorbeeld het maatschappelijk vastgoed in Nederland (er is meer maatschappelijk

vastgoed dan commercieel vastgoed), kunnen in potentie omvangrijke besparingen worden gerealiseerd door middel van geïntegreerde contractvormen.

Een kansrijke ontwikkeling is bijvoorbeeld de uitbesteding van duurzame investeringen of aanpassingen in bestaand maatschappelijk vastgoed of in duurzame straatverlichting aan een Energy Service Company (Esco). Daarbij worden ontwerp, aanschaf en installatie, de voorfinanciering daarvan, onderhoud en beheer opgedragen aan een private partij op basis van afspraken over te realiseren beschikbaarheid, kwaliteit en besparing op de energierekening. De publieke opdrachtgever kan dan uit haar bestaande exploitatiebudget de Esco een periodieke vergoeding betalen gedurende de contractduur, waardoor de investering in verduurzaming en energiebesparing budgetneutraal is, en profiteert na afloop van het contract van de lagere energierekening. Een voorbeeld hiervan is het Esco-contract van de gemeente Rotterdam voor haar zwembaden.

PPSupport begeleidt op dit moment een tiental (potentiële) projecten van provincies, gemeenten en onderwijsinstellingen waarbij overwogen wordt om geïntegreerde contractvormen toe te passen of waarbij een geïntegreerde realisatiewijze moet worden voorbereid voor investeringen in weginfrastructuur of maatschappelijk vastgoed. PPSsupport gaat samen met Rijkswaterstaat en de Unie van Waterschappen een onderzoek (laten) doen naar de voordelen die levenscyclusbenadering en outputsturing kan hebben voor waterkeringen in het kader van het hoogwaterbeschermingsprogramma.

Om maximale impact te hebben werkt PPSsupport nauw samen met PPS Netwerk Nederland en heeft zij over haar activiteiten contacten met andere kennis- en netwerkorganisaties zoals PIANOo, Vernieuwing Bouw, Ruimte OK en brancheorganisaties zoals Bouwend Nederland.

BIJLAGE

A Projectbeschrijvingen Rijkswaterstaat

A.1 Droge Infrastructuur

Projecten in de exploitatiefase

N31

De N31 is tussen Leeuwarden en Drachten verdubbeld tot een autoweg. Alle werkzaamheden zijn uitgevoerd tussen 2004 en 2008. Tot december 2022 is Bouwcombinatie Wâldwei bovendien verantwoordelijk voor het onderhoud van een traject van de N31 van in totaal 22 kilometer lang. Bouw, beheer en onderhoud vonden en vinden plaats op basis van een DBFM contract.

Destijds hebben de meerwaarde toetsen een PPC uitkomst van 4,5% en een PSC uitkomst van 21% meerwaarde opgeleverd.

A59:

De A59 is tussen 's-Hertogenbosch en Oss aangepast tot een autosnelweg. Alle werkzaamheden zijn uitgevoerd tussen 2003 en 2005. Tot 2020 is het consortium Poort van den Bosch verantwoordelijk voor het onderhoud van een traject van 9,1 km. Bouw, beheer en onderhoud vonden en vinden plaats op basis van een DBFM contract.

De meerwaardetoetsen hebben voor de PPC een meerwaarde opgeleverd van 10% en een PSC meerwaarde van 14%.

Projecten in realisatie en aanbesteding

Tweede Coentunnel

RWS bouwt naast de bestaande Coentunnel een tweede tunnel. Om te voorkomen dat het knelpunt zich verplaatst naar de A10 West, legt RWS ook een nieuwe snelweg aan: de Westrandweg. Hierbij is er ruim aandacht voor leefomgeving, landschap en natuur. Door het project verbetert de bereikbaarheid van de noordelijke Randstad en wordt het westelijke havengebied van Amsterdam beter ontsloten. De Coentunnel Company voert het project "Tweede Coentunnel" uit op basis van een DBFM contract met een looptijd van 30 jaar.

De PPC resulteerde in een meerwaarde van 5% en de PSC in een meerwaarde van 21%.

A12 Utrecht Lunetten-Veenendaal

Op het stuk tussen Utrecht Lunetten en Veenendaal zijn extra rij- en spitsstroken aangebracht. Dat leidt tot minder files, minder sluijverkeer in de regio en een stillere weg door het gebruik van tweelaags zoab. Het project wordt uitgevoerd op basis van een DBFM contract. Het project is ruim onder de gestelde plafondprijs gebleven en de Rijksweg is een half jaar eerder opgeleverd dan was voorzien. Het contract loopt na de vervroegde oplevering en het vervolgens afronden van de werkzaamheden aan de omliggende infra in het 3e kwartaal van 2012 nog 20 jaar door. Dit project heeft in 2012 bij de PPP Awards te Londen de prijs voor het beste transport project gewonnen.

De PPC leverde een meerwaarde voor DBFM van 4% op en de uitkomst van de PSC gaf een meerwaarde van 21% aan.

A15 Maasvlakte-Vaanplein

RWS verbreedt de A15 tussen de Maasvlakte en het Vaanplein om de files terug te dringen. De werkzaamheden worden door het consortium A-Lanes A15 uitgevoerd. De oplevering van dit DBFM project is gepland voor eind 2015. Daarna blijft het consortium nog 20 jaar verantwoordelijk voor het onderhoud van de infrastructuur. De PPC gaf een meerwaarde aan van 5% en de PSC resulteerde in een meerwaarde van 20%.

A1/A6/A9 Schiphol-Amsterdam-Almere

RWS breidt het wegennet tussen Schiphol, Amsterdam en Almere uit, onder meer door de verbreding van 63 kilometer snelweg. Een betere bereikbaarheid van deze economisch belangrijke regio en een vlottere doorstroming van het verkeer zijn doelstellingen. Het project bestaat uit vijf deelprojecten. Vier hiervan worden op basis van een DBFM-contract uitgevoerd en onderhouden. De aanbesteding van de A1 Knp Diemen/A6 Aansluiting Havendreef (SAA-1) bevindt zich in de laatste fase van de dialoog, eind oktober 2012 vindt de definitieve inschrijving plaats. De start van de aanbestedingsprocedure voor de A9 Gaasperdammerweg (SAA-4) zal eind 2012 plaatsvinden.

De gemiddelde PPC meerwaarde voor het gehele Schiphol-Amsterdam-Almere project bedraagt 5,5 %. Voor het onderdeel SAA-1 is de PPC meerwaarde bepaald op 2% en voor SAA-4 op 4%.

N33 Assen-Zuidbroek

RWS werkt samen met de provincies Groningen en Drenthe aan de verdubbeling van de N33 tussen Assen-Zuid en Zuidbroek. Verbeterde verkeersveiligheid, betere doorstroming, goede aansluiting op provinciale en gemeentelijke wegen, kansen voor de economische ontwikkeling van de regio en verbeteren van de natuur zijn doelstellingen. Het project wordt op DBFM-basis aanbesteed. Eind augustus is de geselecteerde gegadigde aangewezen op basis van een bieding die ruim onder de gestelde plafondprijs ligt en een voorgenomen eerdere oplevering van ca. 6 maanden. De "financial close" (de definitieve contractondertekening) van het project is in december 2012 voorzien.

Dit project is benoemd als pilot voor het betrekken van institutionele beleggers en het toepassen van inflatievergoedingen, zie verder paragraaf 2.3.

De uitkomst van de PPC leverde een meerwaarde op van 5%.

A12 Ede-Grijsoord

RWS gaat de A12 tussen Ede en Grijsoord verbreden van 2x2 naar 2x3 rijstroken, met vluchtstroken. Betere doorstroming, minder files en verbeterde verkeersveiligheid zijn de doelstellingen. Het project wordt uitgevoerd met een DBFM contract, dat naar verwachting nog in 2012 in de markt wordt gezet.

PPC uitkomst: een meerwaarde voor DBFM variërend van 0,5% tot 1,5%. De hogere meerwaarde van 1,5% is gebaseerd op een vergroting van de M scope.

N18 Varsseveld-Enschede

RWS wil de N18 tussen Enschede en Varsseveld verbeteren. De weg zal om de kernen van Eibergen, Haaksbergen en Usselo worden geleid. Verder krijgt de N18 bij Varsseveld twee rijbanen met twee rijstroken en komen er ongelijkvloerse kruisingen en fietstunnels. Voor het project is gekozen voor een DBFM contract, dat naar verwachting in het tweede kwartaal van 2013 naar de markt wordt gebracht. De PPC leverde een meerwaarde voor DBFM op van 3,4%.

Projecten onder besluitvorming

A27/A1 Utrecht-knooppunt Eemnes-Amersfoort

De verkeersdrukke op de A27/A1 tussen Utrecht-Noord, knooppunt Eemnes en Amersfoort neemt steeds verder toe. RWS onderzoekt namens de partners in samenwerkingsprogramma VERDER de mogelijkheden om de bereikbaarheid en doorstroming te verbeteren. De oplossing moet ervoor zorgen dat het traject in 2020 meer verkeer kan verwerken en dat de doorstroming verbetert. De PPC heeft een meerwaarde van 4,2 % aangegeven.

ViA15 (Bereikbaarheid Arnhem-Nijmegen)

Al geruime tijd staan er dagelijks files op de A50, A12, A325 en N325 (Pleijroute). En de verkeersproblemen worden in de toekomst nog groter. Rijk, provincie Gelderland en Stadsregio Arnhem-Nijmegen willen de bereikbaarheid van de regio verbeteren door de nu nog doodlopende A15 door te trekken naar de A12. Onder voorbehoud van nadere besluitvorming is het streven de aankondiging van het project rond 1 maart 2013 te plaatsen.

De meerwaarde van de PPC is uitgekomen op 4%.

A1-zone/ A1 Corridor

De regio en het Rijk zien kansen om in de A1-zone tussen Apeldoorn en de Duitse grens de ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid en economische ontwikkeling te versterken. Capaciteitsuitbreiding van de A1, die de Randstad met Duitsland verbindt, is hiervan een onderdeel. De PPS-mogelijkheden van dit project worden momenteel (o.a. middels een PPC) onderzocht, alsook de mogelijkheid tot versnelling middels regionale bijdragen.

A13/A16/A20 Rotterdam

Op de A13 bij Overschie en op de A20 tussen de knooppunten Kleinpolderplein en het Terbregseplein staan vrijwel dagelijks files. Dit leidt ook op de lokale wegen tot overlast, omdat het verkeer, vaak noodgedwongen, uitwijkt naar deze wegen. Vandaar het plan om de A13 en de A16 met elkaar te verbinden. De verbindingsweg moet de doorstroming van het verkeer op de A13 en de A20 in goede banen te leiden. Ook moet het zo rustiger worden op de lokale wegen. A13/A16/A20 is aangewezen als een potentieel PPS-project. De start aanbesteding is vooralsnog gepland rond eind 2013. De PPC leverde een meerwaarde op van 3%.

A10 Zuidas

De A10 wordt een snelweg met in totaal acht rijbanen en vier stroken voor bestemmingsverkeer. De weg komt ter hoogte van het huidige station Amsterdam-Zuid onder de grond te liggen. Dit geeft het station de ruimte om uit te groeien tot een hoogwaardig openbaar vervoerknooppunt. De verbreding en het ondergronds brengen van de A10 en de uitbreiding en modernisering van station Amsterdam-Zuid geven een forse impuls aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van de economisch belangrijke Zuidas. DBFM behoort tot de mogelijkheden voor delen van dit project.

De PPC heeft verschillende scopes van het contract met elkaar en de contractvormen vergeleken. De meerwaarde voor het integraal aanbesteden van een DBFM contract (A10 DBFM, openbare ruimte (DBFM) en stationsgebouw DB) kwam uit op 3,7%. De A10 afzonderlijk vergeleken biedt een meerwaarde voor

DBFM van 4,1% en de openbare ruimten afzonderlijk vergeleken biedt een meerwaarde van 3%.

Ring Utrecht

In samenwerkingsprogramma VERDER werken Rijk en regio aan de bereikbaarheid en doorstroming in Midden-Nederland. Daarvoor zijn aanpassingen aan de Ring Utrecht nodig. Zo wordt de A27 uitgebreid, komen er extra rijstroken op de A12 en wordt de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) opgewaardeerd. De inzet van PPS wordt daarbij overwogen.

De meerwaarde berekend vanuit de PPC voor het gehele programma is gemiddeld 4%.

A27 Houten-Hoopolder

De A27 staat al een aantal jaren in de file top-10. Vooral bij de Merwedeburg bij Gorinchem staan automobilisten bijna elke dag vast. RWS is in 2007 begonnen met een planstudie om tot een oplossing voor dit probleem te komen. Het project moet naast een betere verkeersdoorstroming ook leiden tot minder sluipverkeer in de regio. De mogelijkheden van DBFM worden nog onderzocht in dit project.

A58 Sint Annabosch-Galder

De A58 verbindt de meeste grote Brabantse steden onderling en is onderdeel van de verbindingen Rotterdam-Antwerpen en Rotterdam-Zuidoost Nederland-Ruhrgebied. In de toekomst zou op de A58 tussen Breda en Tilburg een knelpunt kunnen ontstaan. Vandaar dat nut, noodzaak en haalbaarheid worden onderzocht van een verbreding naar 2x3 rijbanen op het traject St. Annabosch en Galder. Daarbij wordt ook gekeken naar de mogelijkheden van DBFM. Momenteel wordt ook overwogen dit project te versnellen. Zie verder paragraaf 2.4.3.

Nieuwe Westelijke Oeververbinding Rotterdam (NWO)

Als uitvloeisel van het project "Rotterdam Vooruit" is het project Nieuwe Westelijke Oeververbinding (NWO) naar voren gekomen als project waar mogelijkheden zijn om een DBFM-contract toe te passen. Voor dit project is reeds een positieve PPC-meerwaarde berekend, maar nadere besluitvorming dient nog plaats te vinden.

A.2.

Natte infrastructuur

Projecten in voorbereiding aanbesteding

Keerschutsluis Limmel

Het Julianakanaal is een belangrijke vaarroute tussen Limmel (bij Maastricht) en Maasbracht. Door verruiming en verdieping van het kanaal kunnen in de toekomst ook de grotere binnenvaartschepen op dit traject varen. Om deze grotere schepen ook toegang te geven tot het Julianakanaal, wordt de sluis Limmel vervangen door een keersluis. De huidige sluis voldoet immers niet aan de eisen van moderne tweebaksduwvaart. Dit project wordt aanbesteed in de vorm van een DBFM contract. De sluis bij Limmel wordt het eerste natte project waarbij de prestaties rond veiligheid en waterkering een veel grotere rol spelen dan beschikbaarheid. Dit project wordt in 2013 aanbesteed en zo mogelijk eind 2012.

De in 2009 uitgevoerde PPC bood een meerwaarde voor DBFM van 2,3%.

Derde Kolk Beatrixsluis

Het Lekkanaal met de Prinses Beatrixsluis dreigt een knelpunt te worden voor het toenemende goederenvervoer over water. De aanleg van een 3e kolk moet de doorstroom van de binnenvaart verbeteren. Om dat mogelijk te maken, verbreedt RWS het Lekkanaal. Een aanbesteding via DBFM, voortbordurend op de ervaringen bij de sluis Limmel, ligt in de lijn der verwachtingen. De verwachte start van de aanbesteding is gepland in 2014.

De PPC leverde een meerwaarde op van 4% voor DBFM.

Sluis Eefde

Het volgende natte project zal de sluis bij Eefde zijn. Door de ontwikkelingen bij de bestaande sluis is de scope van het project anders dan eerder werd aangenomen en losgekoppeld van de verbetering van de Twentekanalen. De scope van het aanstaande DBFM contract omvat meest waarschijnlijk het sluiscomplex bij Eefde (inclusief de verkeerskruising en exclusief het gemaal). Oorspronkelijk behoorde verruiming van de Twentekanalen vanaf sluis Delden tot Enschede en de zijtak vanaf de splitsing tot Almelo ook tot de scope. Aanbesteding zal waarschijnlijk in 2013 plaatsvinden, mede afhankelijk van de ervaringen bij eerder genoemde DBFM-sluisen.

De PPC gaf een meerwaarde aan van 4%.

Zeetoeegang IJmond

Het vervoer van goederen over zee neemt toe. Daarbij worden de zeeschepen steeds groter en vooral ook breder. De Noordersluis wordt daardoor te klein en is bovendien gezien zijn bouwjaar (1929) aan vervanging toe. Deze sluis is de toegangspoort voor zeeschepen tot het Noordzeekanaal en de Amsterdamse havenregio. Met een nieuwe, grote zeesluis bij IJmuiden behoudt de Amsterdamse havenregio haar internationale allure en is er ruimte voor het groeiende goederentransport. Dit project wordt op basis van DBFM aanbesteed. Momenteel wordt overwogen dit project te versnellen. Uitgaande van een planning zonder versnelling start de aanbesteding in 2014 (Zie verder paragraaf 2.4.3.) Destijds leverde de PPC voor dit project een meerwaarde op van 6,5%.

Toekomst Afsluitdijk

Nadat bleek dat de Afsluitdijk als kering niet meer aan de veiligheidsnormen kon voldoen, is een brede verkenning gestart door Rijk en regio. Dit gebeurde samen met de markt. De marktverkenning in 2008 heeft vier integrale marktvisies opgeleverd en twee overheidsreferenties. Op 23 december 2011 heeft het Kabinet een voorkeursbeslissing genomen. De keuze is gevallen op het tot 2050 versterken van de kustwerken. Het dijklichaam moet verder overslagbestendig worden gemaakt, dit alles met een groene (vegetatie) uitstraling. Gelijktijdig met de voorkeursbeslissing hebben Rijk en regio een bestuursovereenkomst ondertekend. Inmiddels is de fase van planuitwerking en voorbereiding voor de realisatie gestart. Deze moet uiteindelijk resulteren in een projectbesluit. Wat betreft het waterbeheer wordt nog gekeken wat de beste oplossing is: nieuwbouw van extra spuicapaciteit in de knik van de dijk of het inbouwen van pompen in enkele spuikokers van het te versterken spuicomplex in Den Oever. Vooralsnog is gekozen voor het uitwerken van de DBFM contractvorm waarbij nog wel een aantal randvoorwaarden dient te worden ingevuld.

De meerwaarde voortgekomen uit de PPC bedraagt 3,5%.

Projecten onder besluitvorming

Zeesluis Terneuzen (in samenwerking met België)

Nederland en Vlaanderen zijn het eens over een grote zeesluis bij Terneuzen. De nieuwe sluis verbetert de toegang tot de haven van Gent en zorgt voor een vlotte doortocht van binnenvaartschepen tussen Nederland, België en Frankrijk. Door de keuze voor een grote zeesluis zijn er ook aanpassingen nodig aan het kanaal van Gent naar Terneuzen, een tunnel en bruggen. Het project biedt kansen voor een PPS-constructie, menen Nederland en Vlaanderen. Het verwachte moment van aanbesteding ligt in 2015.

De voortgekomen meerwaarde uit de PPC bedraagt 3 á 6,5% (de meerwaarde verschilt vanwege het feit dat de verschillende sluizen met verschillende contractvormen zijn vergeleken, te weten de grote zeesluis, de kleine zeesluis en de combisluis).

B Projectbeschrijvingen Rijksgebouwendienst

B.1 Projecten in exploitatie

Nieuwbouw Belastingkantoor Doetinchem

Het pand is opgeleverd in februari 2011 inclusief alle dienstverlening. Deze verlate oplevering heeft een boete opgeleverd voor Facilicom. Gebruikers zijn tevreden over het gebouw alsmede dienstverlening door het consortium. Bijzonder aan dit project is dat Facilicom de bouw, de financiering en alle diensten levert vanuit haar eigen organisatie en middelen. Het gebouw is geen eigendom van de Staat. De meerwaarde is 5 á 10%.

Detentiecentrum Rotterdam

Het detentiecentrum is tijdig in gebruik genomen. Gebruikers zijn in algemene zin tevreden over de dienstverlening. De 24/7-setting vraagt van het consortium meer inspanning in vergelijking met kantoorgebouwen. Daarnaast zijn de processen en procedures die gevolgd moeten worden complexer. Dit vraagt meer inregelwerk en een flexibele attitude van het consortium. Hierop wordt door middel van het betalingsmechanisme gestuurd. De meerwaarde is 0 á 5%.

Nieuwbouw Dienst Uitvoering Onderwijs en Belastingdienst Groningen

Het gebouw is opgeleverd conform planning in maart 2011. Gebruikers zijn tevreden over het gebouw en de diensten welke geleverd worden door het consortium. Enkele restpunten uit de realisatiefase moeten nog worden opgelost. De stad Groningen heeft een nieuw boegbeeld er bij gekregen. Het project is tevens winnaar van de Gouden Baksteen (2012) en een PPS Award (2011). De meerwaarde is 5 á 10%.

Ministerie van Financiën

Het gerenoveerde gebouw is reeds drie jaar in gebruik. De gebruiker is in algemene zin tevreden over de dienstverlening. Conform het DBFMO-contract heeft het consortium inmiddels de eerste periodieke meting uitgevoerd om te testen of het gebouw nog voldoet aan het afgesproken conditieniveau. Op basis van de uitkomsten heeft het consortium de onderhoudsplanning aangescherpt om kortingen in een later stadium te voorkomen. De Staat heeft de meting alleen getoetst op belangrijke zaken als veiligheid en gezondheid. Hier was geen aanleiding tot bijsturing. De rolverdeling tussen de Staat en het consortium wordt op deze manier goed ingevuld. Het uitvragen van wijzigingen in de operationele fase vraagt nog extra aandacht met name met betrekking tot markconformiteit van de beprijzing door het consortium. Hieraan wordt binnen de Staat ook in brede zin aandacht besteed. In 2011 was de renovatie overall winnaar bij de PPS Awards. De meerwaarde is 15 á 20%.

Justitieel Complex Schiphol

Het Beschikbaarheidscertificaat is op 1 oktober 2012 afgegeven. Alles staat de laatste maanden van 2012 in het teken van de ingebruikname, afhandelen van de kleine gebreken, verhuizing en inhuizen. Medio november zullen ook de eerste werkplekken in gebruik worden genomen. Vanaf 1 december worden de eerste justitiabelen ingehuist. De oude vestiging op Schiphol Oost is vanaf die datum (ook volgens planning) buiten gebruik. De meerwaarde is 10 á 15%.

B.2 *Projecten in aanbesteding*

Nieuwbouw Hoge Raad der Nederlanden

De nieuwbouw voor de Hoge Raad gaat bestaan uit een publiek gedeelte met ontvangstruimte en een grote en kleine zittingzaal, en een besloten kantoorgedeelte met 315 werkplekken. Verder komen er vergader- en restauratieve voorzieningen, een bibliotheek en een ondergrondse parkeergarage. De drie geselecteerde deelnemers hebben in september 2012 hun inschrijvingen ingediend.

De ingebruikname van het nieuwe pand is voorzien in november 2015.

Het project heeft ten opzichte van de vorige Voortgangsrapportage een aangepaste planning. Dit komt deels door budgettaire redenen. Verder komt het door veranderende inzichten van de kaders met betrekking tot het stedenbouwkundig kader en het bestemmingsplan vanuit de gemeente.

PPS vernieuwing Rijnstraat

De hoofdzetel van het voormalige ministerie van VROM/WWI aan de Rijnstraat 8 in Den Haag moet worden vernieuwd. Het gebouw zal na de vernieuwing in ieder geval onderdak bieden aan de beleidskernen van het ministerie van IenM en van het ministerie van Buitenlandse Zaken. Daarnaast zal een derde gebruiker in het pand gehuisvest worden. Op 12 juni 2012 is de aankondiging van de aanbesteding geplaatst. Eind 2012 zal de dialoog starten met drie te selecteren consortia. Contract- en Financial Close is voorzien in de eerste helft van 2014, waarna de realisatie zal plaatsvinden. Eind 2016 zal het pand weer in gebruik genomen kunnen worden.

Project Penitentiare Inrichting Zaanstad

De nieuwbouw voor de Penitentiare Inrichting Zaanstad zal plaats vinden op de locatie Hoogtij te Zaanstad. De nieuwe Inrichting heeft een capaciteit van circa 1.000 justitiabelen en kan gebruik worden voor verschillende doelgroepen binnen de Dienst Justitiële Inrichtingen. Als gevolg van programmatische wijzigingen en budgettaire beperkingen is de planning door de Staat aangepast. De concurrentiegerichte dialoog is gaande en de ingebruikname van de inrichting is begin 2016 voorzien.

PPS Bezuidenhoutseweg 30

Het project omvat de aanbesteding van een DBFMO-overeenkomst voor 30 jaar aangaande de renovatie van het Rijksmonument aan de Bezuidenhoutseweg 30 te Den Haag. In het pand zullen het Centraal Planbureau, het Planbureau voor de Leefomgeving en het Sociaal en Cultureel Planbureau, samen met een nog onbekende 4e/5e gebruiker gezamenlijk gehuisvest worden. De concurrentiegerichte dialoog is in september 2012 gestart. De ingebruikname is voorzien in oktober 2015.

Nieuwe huisvesting VWS/RIVM in Utrecht

De nieuwe huisvesting voor het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) en het Agentschap College ter Beoordeling van Geneesmiddelen heeft een omvang van circa 60.000 m² bruto vloeroppervlak exclusief parkeren en biedt ruimte voor zo'n 1.650 werkplekken. In het gebouw zijn ruim 275 laboratoriumeenheden gepland, waarvan een gedeelte als high-containment-faciliteit wordt uitgevoerd. Het project zit in de eerste fase van de DBFMO-aanbesteding. De drie deelnemers voor

de dialoog zijn bekend en de dialoog start in het najaar van 2012. Na de contract close begin 2014 zal de ingebruikneming in de tweede helft van 2018 kunnen plaatsvinden. De looptijd van de DBFMO-overeenkomst is 25 jaar vanaf de ingebruikneming.

B.4 Projecten in voorbereiding/initiatieffase

Rijkskantoor op locatie voormalige Knoopkazerne te Utrecht

Het project heeft opnieuw de PPC-procedure doorlopen. Achtergrond daarvan is de sterk veranderde opdracht van DGOBR vanwege veranderde marktomstandigheden die geleid hebben tot grote kantorenleegstand. In plaats van 50.000 m2 bvo nieuwbouw is de opdracht nu gebruik te maken van het bestaande gebouw (20.000 m2 bvo) en beperkte toevoeging tot in totaal 30.000 m2 bvo. De Belastingdienst wordt de eerste gebruiker en zal het gebouw volledig vullen. De PPC liet, ook bij deze inhoud van de opdracht, zien dat DBFMO-aanbesteding een verwachte meerwaarde heeft. De aanbesteding wordt nu voorbereid. Het ambitiedocument wordt afgeleid van het project Vernieuwing Rijnstraat 8 in Den Haag. Met de gemeente is een Intentieovereenkomst gesloten die wordt uitgewerkt tot een Samenwerkingsovereenkomst die eind 2012 vastgesteld moet worden. Aansluitend is de vooraankondiging gepland.

Rechterlijke organisatie Amsterdam

Het gerechtsgebouw omvat ca. 60.000 m2 bvo waarvan 10.000 m2 parkeren. In het complex zullen de Rechtbank en het Arrondissementsparket worden gehuisvest. De beoogde locatie is de huidige locatie (Parnassusweg). Het complex gaat bestaan uit een specifiek deel (zalengebied met ca. 50 zittingsruimten en een gehechtengebied) en een kantorendeel voor bijna 1200 flexibele werkplekken. Verder komen er vergader- en restauratieve voorzieningen en ict- en documentatieruimten. Naar verwachting vindt in de loop van 2013 de vooraankondiging van dit project plaats.

Gerechtsgebouw Breda

In dit gerechtsgebouw worden zowel de Rechtbank Breda als het Openbaar Ministerie (het Arrondissementsparket Breda-Middelburg) gehuisvest. In totaal betreft dit ruim 700 medewerkers. Op dit moment loopt de voorbereiding van de aanbesteding. De start van de aanbesteding met de publicatie van de aankondiging is gedaan in het derde kwartaal van 2012. De locatie nabij de in aanbouw zijnde OV-terminal is in juni 2012 verworven van de gemeente Breda. De ingebruikneming van het nieuwe gerechtsgebouw vindt naar verwachting plaats in de loop van 2017 en de looptijd van de DBFMO-overeenkomst is 30 jaar vanaf de ingebruikneming.

C Projectbeschrijvingen Defensie

C.1. Projecten in exploitatie

Kromhoutkazerne

Begin dit jaar is het laatste deel van de Kromhoutkazerne te Utrecht in gebruik genomen. Hiermee is de bouw van het DBFM(O) project afgerond. Het contract heeft een looptijd van 25 jaar met een netto contante waarde van M€ 450. De Kromhoutkazerne beschikt over ca. 3.250 werkplekken.

De operationele fase zal binnenkort worden geëvalueerd. Hierbij zullen onder andere kwaliteit van de dienstverlening, wijze van contractbeheer en bereikte besparingen nadrukkelijk aan de orde komen.

Meerwaarde in de PSC was 15%.

C.2. Projecten in realisatie

NMM Soesterberg

In het project Nationaal Militair Museum (NMM) zullen de collecties van het Legermuseum en het Militaire Luchtvaart Museum worden ondergebracht. Aan de markt is gevraagd een nieuw museum met bijbehorende depots te realiseren in het gebied langs de voormalige start- en landingsbaan in Soesterberg. Het ontwerp, bouw, financiering, onderhoud, beheer en facilitaire dienstverlening van het NMM is mei jl. door het ministerie van Defensie middels een geïntegreerd DBFM(O) contract aan Heijmans PPP gegund. Het contract heeft een looptijd van 25 jaar. Opening van het museum is gepland in september 2014.

C.3. Projecten in besluitvorming

Defensie Bewakings- en Beveiligingssysteem (DBBS)

Het project DBBS behelst de bedrijfsmatige vervanging van de verouderde elektronische bewakings- en beveiligingssystemen van de statische defensielocaties, zoals gebouwen en installaties. Het project heeft een omvang van M€ 100 – M€ 250. In de afwegingsfase zijn met de *Public Private Comparator* de publieke en private dienstverlening met elkaar vergeleken. Uit deze vergelijking is midden 2012 gebleken dat verwerving en, of instandhouding van het bewakings- en beveiligingssysteem door één of meerdere marktpartijen kan leiden tot aanzienlijke voordelen voor Defensie. Inmiddels zijn de voorbereidingen voor de voorbereidingsfase in een vergevorderd stadium. Hierbij worden geen onomkeerbare stappen genomen, voorafgaande aan toestemming door de 2^{de} Kamer. Het beoogde eindresultaat van het sourcingtraject van dit project is één afgesloten meerjarige overeenkomst met één marktpartij voor de uitbesteding van diensten voor de bewakings- en beveiligingssystemen. Contractsluiting is voorzien in 2013.

Marinierskazerne Vlissingen

De huidige kazerne van de mariniers is al enige jaren toe aan een grootschalige en kostbare renovatie. Daarnaast kampt de kazerne met onoplosbaar ruimtegebrek. Dus ook na een renovatie moet een deel van het materieel op een andere locatie worden opgeslagen. Zodoende is Defensie op zoek gegaan naar alternatieve huisvesting voor het Korps mariniers welke is gevonden in Vlissingen.

De behoeftestelling is op 24 augustus 2012 goedgekeurd. De projectkosten, gebaseerd op traditionele realisatie, liggen tussen de M€ 100 en M€ 200. De volgende stap is het uitvoeren van een PPC onder begeleiding van de Rgd. De resultaten hiervan worden begin 2013 verwacht en zijn bepalend voor het verdere traject, waarbij geen enkele constructie op voorhand wordt uitgesloten. De ingebruikname van het complex is medio 2017 gepland.