

Vergaderjaar 2001–2002

28 000 IXB

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Financiën (IXB) voor het jaar 2002

Nr. 11

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 16 oktober 2001

De vaste commissie voor Financiën¹ en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat² hebben op 27 september 2001 overleg gevoerd met minister Zalm van Financiën en minister Netelenbos van Verkeer en Waterstaat over:

- **de derde voortgangsrapportage over PPS (Fin-01-77);**
- **de actualisering van de voortgangsrapportage over PPS (Fin-01-506/VW-01-974).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

¹ Samenstelling:

Leden: Witteveen-Hevinga (PvdA), Rosenmöller (GroenLinks), Van Gijzel (PvdA), voorzitter, Voûte-Droste (VVD), Noorman-den Uyl (PvdA), Giskes (D66), Kamp (VVD), Marijnissen (SP), Crone (PvdA), Van Dijke (ChristenUnie), Bakker (D66), De Vries (VVD), Hofstra (VVD), De Haan (CDA), ondervoorzitter, Stroeken (CDA), Van Beek (VVD), Balkenende (CDA), Vendrik (GroenLinks), Remak (VVD), Wijn (CDA), Kuijper (PvdA), Dijsselbloem (PvdA), Bolhuis (PvdA), Slob (ChristenUnie), Cörüz (CDA).

Plv. leden: Koenders (PvdA), Harrewijn (GroenLinks), Duijkers (PvdA), Balemans (VVD), Van Oven (PvdA), Schimmel (D66), Klein Molekamp (VVD), De Wit (SP), Hoekema (D66), Van Walsem (D66), Wilders (VVD), Blok (VVD), Dankers (CDA), Hillen (CDA), Weekers (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Rabbæ (GroenLinks), Hessing (VVD), Van den Akker (CDA), Timmermans (PvdA), Hindriks (PvdA), Smits (PvdA), Van der Vlies (SGP), Ten Hoopen (CDA).

² Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Van Gijzel (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Van

De heer **Leers** (CDA) ziet publiek-private samenwerking als een uiting van de gemeenschappelijke verantwoordelijkheid van overheid en marktsector voor investeringen in de samenleving die een meerwaarde moet hebben. Hij wil hierover van gedachten blijven wisselen, ook al omdat het met de realisering van PPS-projecten op een aantal terreinen niet erg vlot, al is hij wel zeer te spreken over het contract voor de aanleg en het onderhoud van de infrastructuur voor de HSL-zuid. Blijkbaar hebben zowel publieke als private partijen er nog steeds moeite mee hun oude, vrouwelijke werkwijze door PPS te vervangen. Dat PPS nog steeds politiek omstreden is, is volgens hem voor een deel terug te voeren op ideologische geschillen over het thema «wie betaalt, die bepaalt», maar ook op een wederzijds gebrek aan vertrouwen als het gaat om het verdelen van de risico's, op een verschil in verwachtingspatroon en op verschillen in werkwijze, ook bij de financiering.

Om te voorkomen dat projecten niet doorgaan die eigenlijk alleen met PPS tot stand kunnen worden gebracht, houdt de heer Leers er een warm pleidooi voor deze vorm van samenwerking te baseren op de praktijk.

der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Ten Hoopen (CDA), Hindriks (PvdA), De Swart (VVD).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Stroeken (CDA), Halsema (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Crone (PvdA), Atsma (CDA),

Duivesteijn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (ChristenUnie), Geluk (VVD), Luchtveld (VVD), Spoelman (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Th. A. M. Meijer (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Nicolai (VVD).

De politiek zou hierbij vooral duidelijkheid moeten verschaffen over de politieke haalbaarheid van projecten en over de bijdrage die zij aan die projecten kan leveren. Als besluitvaardigheid ontbreekt, zoals bij het doortrekken van de A4, wordt het een gênante vertoning. PPS moet niet ingezet worden voor projecten waaraan de politiek eigenlijk geen prioriteit wil geven, maar juist voor zaken waarvoor zij keihard wil knokken. De derde voortgangsrapportage verschilt volgens de heer Leers niet zoveel van de tweede, de stand van zaken is bijna bij alle projecten nog hetzelfde. Bovendien is van de eenentwintig projecten die in 1999 nog als kansrijk werden aangemerkt, «het laaghangend fruit», nu ruwweg eenderde verdwenen. Daarnaast geeft de rapportage geen inzicht in wat er verkeerd gaat en wat daarvan geleerd kan worden. Willen de ministers toezeggen dat de vierde rapportage zorgvuldiger en consistentere zal worden opgezet?

Wel veel waardering heeft de heer Leers voor de publiek-private comparator en de publiekesectorcomparator, perfecte instrumenten om van tevoren na te gaan of een project kansrijk is en of alle betrokken overheden hetzelfde standpunt hebben. Is er geen aanleiding om niet alleen overeenkomsten tussen overheden te sluiten, maar ook met publiek-maatschappelijke deelopereenkomsten te gaan werken?

De heer Leers vindt het opmerkelijk dat nu ook het vervoer bij de HSL-zuid als PPS-project wordt aangemerkt, omdat in de eerste voortgangsrapportage nog werd gemeld dat de exploitatie van het vervoer juist afgezonderd diende te blijven om de overheid zeggenschap over het vervoer te laten behouden. Verder vraagt hij zich af wat nu precies het PPS-karakter van de aanbesteding van de A59 is. Over de voortgang van het project mainportontwikkeling Rotterdam (PMR) maakt hij zich grote zorgen, ondanks het recente kabinetsbesluit, vanwege de principiële stellingname van de gemeente tegen private zeggenschap. En ook bij de A4 gelooft hij niet dat het plan-Norder impliceert dat er nu een politiek commitment is. Wat doet het kabinet aan de belemmeringen die de Europese aanbestedingsregels voor PPS opwerpen? Verder hoopt de heer Leers dat de initiatiefwet inzake het grondbeleid zo spoedig mogelijk geëffectueerd wordt; vindt het kabinet het niet verstandig het bedrijfsleven alvast duidelijkheid te verschaffen omtrent het nieuwe grondbeleid? Ten slotte verneemt hij graag wat er nog met de PPS-faciliteit van 37,5 mln gulden uit 2000 gedaan kan worden.

De heer **Hindriks** (PvdA) vindt samenwerking van overheid en bedrijfsleven nog steeds zeer veelbelovend voor het aanpakken van grote projecten en complexe vraagstukken op allerlei terreinen. Vroegtijdig inschakelen van de particuliere sector zou een beter beeld van kosten en baten kunnen opleveren, met synergie als gevolg. Het geld dat hiermee bespaard wordt, kan dan weer ingezet worden voor de sociale infrastructuur, waarbij overigens ook vormen van PPS mogelijk zijn. Hij vindt het dan ook jammer dat er nog niet zoveel van terechtgekomen is, met uitzondering van een enkele goed geslaagde aanbestedingsprocedure. De fractie van de PvdA ziet PPS niet primair als een financieringsmethode, maar als een middel om de besluitvorming te verbeteren en publieke doeleinden te verwezenlijken. Het bedrijfsleven is daarentegen geneigd om deze samenwerking te zien als privatisering van de sturing door de overheid waarbij men commerciële risico's bij de overheid kan leggen. Dit bemoeilijkt het tot stand komen van samenwerkingsprojecten. Het gaat erom projecten zo slim aan te pakken dat er met minder geld meer voor het publieke belang gedaan kan worden. De heer Hindriks wil hiervoor duidelijke procedures, harde afspraken en beter project- en procesmanagement, waarbij de overheid van het begin af aan de regie in handen houdt. Er dient eerst een duidelijke politieke beslissing over de wenselijkheid van een project genomen te worden; de eventuele beschikbaarheid van financieringsmiddelen mag geen reden zijn om er toch maar

mee te beginnen, de overheid mag zich niet «uitleveren» aan het bedrijfsleven. Hij is het met de heer Leers eens dat publiek-maatschappelijke overeenkomsten nuttig zouden kunnen zijn om de randvoorwaarden voor een project vast te leggen. In dit licht ziet hij het plan-Norder voor de A4 als een zeer positieve ontwikkeling.

Verder vindt de heer Hindriks dat er niet alleen infrastructurele projecten, maar ook projecten voor natuur, recreatie, milieu en woningbouw op de lijst moeten komen. Projecten die van de lijst dreigen te verdwijnen, zouden moeten worden vervangen door projecten waarover maatschappelijke overeenstemming bestaat en waarvoor de financiering al beschikbaar is. Daarnaast wil hij duidelijke richtlijnen voor benefitsharing; als de overheid meer risico moet nemen en meer moet investeren, dient zij een groter deel van de winst te krijgen.

Uit de derde voortgangsrapportage blijkt dat er van de eenentwintig kansrijke projecten op de lijst maar zes tot concrete resultaten hebben geleid. Bovendien zijn dit voornamelijk aanbestedings- of financieringsprojecten, zodat ze niet voldoen aan de brede definitie van PPS. Hoe komt het dat de overige vijftien projecten niet succesvol zijn? En wanneer wordt een project als succesvol aangemerkt, als het gerealiseerd is of als er met de realisering wordt begonnen? De heer Hindriks pleit ervoor uit te gaan van een beperkter aantal projecten om zo nodig sneller te kunnen bijsturen. Hoe kan de overheid meer duidelijkheid verschaffen omtrent haar doelstellingen en hoe kan zij daarover betere afspraken maken? Dit vindt hij van belang om te voorkomen dat het bedrijfsleven na enige tijd teleurgesteld afhaakt.

Ten slotte vraagt de heer Hindriks naar de relatie tussen MIT-procedures en PPS-procedures. Zijn deze voldoende op elkaar afgestemd?

Mevrouw **Giskes** (D66) heeft de indruk dat het begrip PPS steeds meer verwordt tot een panacee dat te pas en te onpas wordt gebruikt om de problemen bij zeer verschillende projecten op te lossen. Zij vreest dat het bureau dat voor PPS is opgericht, veeleer bevordert dan tegengaat dat allerlei projecten op een grote hoop gegooid worden die eigenlijk veel beter door de afzonderlijke ministeries begeleid zouden kunnen worden. De hele gang van zaken vindt zij nogal onbevredigend. Welke bijdrage levert het PPS-bureau nu precies aan de voortgang van de projecten? Wat wordt er gedaan met de faciliteit van 37,5 mln gulden? Als het zonder deze faciliteit eigenlijk niet anders zou zijn gegaan met de projecten, zou het bestempelen van PPS met haar vele verschillende aspecten als een aparte activiteit van de overheid volgens mevrouw Giskes heroverwogen moeten worden.

Ook voor de heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) is het nog steeds onduidelijk, wat PPS nu precies is en wat de betekenis ervan kan zijn. Minister Zalm ontkent dat het om financiële voordelen zou gaan, omdat de overheid goedkoper kan lenen, maar als er voor projecten uit het MIT onvoldoende overheidsgeld beschikbaar blijkt te zijn, wordt er toch telkens naar de mogelijkheden van PPS gekeken.

De fractie van GroenLinks is geen voorstander van het gebruik van PPS bij de aanleg van wegen en spoorlijnen, want de overheid kan dergelijke projecten zelf goedkoper uitvoeren. Bovendien vindt GroenLinks het belangrijk dat de overheid daarbij haar zeggenschap behoudt, vooral in verband met het mobiliteitsbeleid.

De verlenging van de A4 vindt de heer Van der Steenhoven geen geschikt project voor PPS, omdat een politiek commitment ontbreekt en de overheid de inpassingskosten volledig voor haar rekening zou moeten nemen, terwijl het bedrijfsleven alleen de kale aanleg zou betalen.

Verder vraagt hij zich af of de in de voortgangsrapportage genoemde mogelijkheid van toepassing van PPS bij de bouw van gevangenissen wel strookt met het kabinetsbeleid, omdat hij heeft begrepen dat de minister

van Justitie daar geen voorstander van is. In dit verband heeft de fractie van GroenLinks ook moeite met scholenbouw als PPS-project, omdat zij die als overheidstaak ziet. Er zou alleen aan PPS gedacht kunnen worden bij de financiering van een combinatie van een school en bijvoorbeeld een kinderdagverblijf.

Er zal over het Utrecht centrumproject een referendum gehouden worden; dit is een aanwijzing voor het maatschappelijke belang ervan. Als de investeerders hierbij betrokken worden, wat voor de hand ligt, hoe verhoudt dit zich dan tot de doelstellingen van PPS? Bij het project voor de ontwikkeling van een transportcentrum Valburg heeft de lokale overheid het houden van een referendum afgewezen. Is het wel goed om van dergelijke projecten waarover veel maatschappelijke discussie ontstaat, PPS-projecten te maken? Moeten samenwerking en politiek niet eerst bepalen of zij zulke projecten echt willen?

De heer Van der Steenhoven ziet verder nog wel kansen in groen-projecten, maar het is hem nog onduidelijk wie er belang bij zou hebben om daarin te investeren. Hij vraagt zich af of deze projecten niet beter via een baatbelasting gerealiseerd zouden kunnen worden.

Ten slotte sluit hij zich aan bij het pleidooi voor een andere opzet van de voortgangsrapportages met meer informatie over de achtergrond van het welslagen of mislukken van PPS-projecten.

Mevrouw **Voûte-Droste** (VVD) onderschrijft de doelstelling van PPS, weergegeven in de voortgangsrapportage: meer resultaat voor dezelfde prijs of een duidelijke creatieve meerwaarde. Zij constateert echter dat uit de rapportage blijkt dat de resultaten van de aanvankelijk veelbelovende PPS-projecten pover zijn. Het gunningsproces verloopt traag en de biedingskosten zijn in veel gevallen hoger dan nodig zou zijn. Verder slaagt de overheid er niet goed in te sturen op output. En is er inmiddels al duidelijkheid omtrent de Europese aanbestedingsregels? Ook spelen bij alle projecten de risico's van het politieke besluitvormingsproces een rol. De overheid moet weten wat zij wil en de marktsector moet weten waar hij aan toe is, dan kunnen er contracten gesloten worden. De transactiekosten zijn dan weliswaar hoog, maar het resultaat zal dan ook een meerwaarde moeten hebben.

Verder vraagt mevrouw Voûte nog aandacht voor de rol van de gemeente als projectontwikkelaar. Wie houdt toezicht op de financiële risico's daarbij? Hoe wil de regering een versnelling van de procedures op het gebied van de ruimtelijke ordening bewerkstelligen? Wil zij in de volgende rapportage, vroeg in het voorjaar, de balans opmaken, wil zij aangeven welke elementen van PPS zij geslaagd vindt en of deze werkwijze moet worden voortgezet? Voor mevrouw Voûte is het noodzakelijk dat er lessen geleerd worden voordat PPS ook in een volgend regeerakkoord een prominente plaats kan krijgen. PPS heeft alleen kans van slagen als de overheid duidelijk en betrouwbaar is. Het kenniscentrum doet er in ieder geval alles aan om er een succes van te maken, daar ligt het niet aan. Kan de regering aangeven waaruit de meerwaarde bestaat bij de aanbesteding van de HSL-zuid infraprovider? En wil zij wat meer inzicht geven in de besteding van het bedrag van 37,5 mln gulden als investeringsfaciliteit? Hoe is het met de voortgang van het project Kenniswijk in Eindhoven?

Het antwoord van de regering

De **minister van Financiën** ontkent dat er geen voortgang geboekt zou worden bij PPS. Hij noemt het project HSL-zuid infraprovider, een megaproject van 2 mld euro en het vervoerscontract voor de HSL, dat in de steigers staat. Verder wijst hij erop dat het bij het project voor de A59 niet alleen om de financiering, maar om design, build, finance en maintenance (DBFM) gaat, een typische PPS-formule. Hetzelfde geldt voor de

N31, die de aanbestedingsfase ingaat. De oude rijkswerf Willemsoord bevindt zich in de realiseringfase. Voor het project waterzuivering Delfland wordt de aanbesteding nu afgerond. De minister erkent dat het af en toe moeizaam gaat, dat niet alle projecten succesvol zijn en dat sommige zelfs afvallen, maar hij verwacht dat er na het eerste meer schappen over de dam zullen komen. En als er eenmaal enkele voorbeeldprojecten zijn, kunnen daar lessen uit getrokken worden. Voorbeeldprojecten zijn ook nuttig voor de cultuuromslag die bij sommige ambtelijke organisaties voor PPS nodig is.

De minister vraagt zich wel af of het goed is om PPS als een apart onderwerp te blijven zien, omdat het op den duur een onderdeel van de normale bedrijfsvoering moet worden. Het gaat om intelligent samenspel met de particuliere sector, maar de regie moet bij de overheid blijven; daarop worden alle projecten ook getoetst. Zo is de HSL de overheid niet uit handen genomen, er is een partij die het bouwen, de financiering en het onderhoud voor haar rekening neemt. En onderwijzers hebben geen verstand van het bouwen van een school op een zodanige manier dat het onderhoud ervan goedkoop is, dus het is interessant om met inachtneming van de eisen die het onderwijs stelt, de ontwerper van een school ook een aanbieding te laten doen voor het onderhoud.

Verder voelt ook de minister er wel iets voor PPS op meer terreinen te laten toepassen, zoals groenvoorziening, maar hij wijst er wel op dat het percentage projecten dat er op een gegeven moment toch niet geschikt voor blijkt te zijn, dan groter wordt. Als het gaat om DBFM-projecten, is er al veel ervaring opgedaan met de aanleg van wegen en de bouw van tunnels, maar joint ventures kunnen ook interessant zijn, zoals Willemsoord in Den Helder. Het kenniscentrum is opgezet om een behoorlijke instrumentendoos te verkrijgen; daaruit kan voor elk project het meest geschikte instrument gekozen worden.

In de meeste gevallen ging er iets verkeerd met een project door onvoldoende overeenstemming in de publieke sector. Voor de A4 in Midden-Delfland geldt dat er op het rijksniveau zelf enige onduidelijkheid lijkt te bestaan, maar het gaat ook wel eens om de opstelling van decentrale overheden. Er is in ieder geval al de les geleerd dat de twee of drie publieke partijen overeenstemming over een gezamenlijk doel moeten hebben. De minister toont zich bereid in een volgende voortgangsrapportage wat meer aan te geven welke factoren bepalend zijn geweest voor het welslagen of mislukken van projecten. Hij wijst erop dat er inmiddels ook al publieke overeenkomsten gesloten worden als er verschillende overheden in het geding zijn.

De Europese aanbestedingsregels zijn volkomen duidelijk, het punt is dat er bedrijven zijn die het liefst zonder aanbesteding zouden werken, omdat ze dan niet behoeven te concurreren. Drie ministers voeren verder jaarlijks overleg over allerlei aspecten van PPS overleg met het bedrijfsleven. De minister betwijfelt of publiek-maatschappelijke overeenkomsten de voortgang van projecten zullen versnellen; hij veronderstelt dat die ook complicerend zouden kunnen werken omdat er dan nog meer partijen bij betrokken zijn, maar op zichzelf heeft hij er in het geheel geen bezwaar tegen.

Verder legt de minister er de nadruk op dat de financiële kant van PPS wel degelijk belangrijk is, dat PPS ervoor moet zorgen dat een project goedkoper, efficiënter of met een hogere kwaliteit kan worden uitgevoerd. De financiering is vooral van belang als prikkel tot presteren, want de overheid kan zeer goedkoop financieren. Benefitsharing kan nuttig zijn bij projecten met zeer onzekere baten, maar het is natuurlijk ook mogelijk om met inschrijving te werken. Het bedrijfsleven neemt dan alle risico's voor zijn rekening, maar dan is er ook geen sprake meer van benefitsharing. Het kan ook voorkomen dat het Rijk risicodragend kapitaal moet inbrengen, wat aanleiding kan zijn om een joint venture op te zetten. Het

gaat erom voor elk project het juiste instrument te kiezen en van elk project ook telkens weer te leren.

Zonder het kenniscentrum zou het voor de regering niet eens mogelijk geweest zijn te beoordelen of aanbesteding van het HSL-project goedkoper zou zijn, omdat er in begrotingen meestal alleen van de investering wordt uitgegaan en het onderhoud in een later stadium wordt bekeken. Het instrumentarium om dit te kunnen beoordelen is ontwikkeld door het kenniscentrum. Andere departementen kunnen hiervan ook profiteren, maar de begeleiding van projecten zal steeds minder intensief worden naarmate PPS meer onderdeel van de normale bedrijfsvoering wordt. De regering heeft zeker niet de bedoeling om gevangnissen geheel door de private sector te laten runnen, maar zij ziet wel mogelijkheden voor een DBFM-contract voor een gevangenis.

De **minister van Verkeer en Waterstaat** had eigenlijk een groot compliment voor de regering verwacht in verband met de megaklapper voor het project HSL-zuid infraprovider. Het probleem bij het aangeven van de voordelen van deze aanbesteding is het geven van zoveel mogelijk informatie aan de Kamer zonder marktpartijen zoveel gegevens te verstrekken dat een dergelijke aanbesteding een volgende keer niet meer lukt. Dit dilemma is ook al eens in verband met het MIT ter sprake geweest.

Het kenniscentrum blijkt in de praktijk zeer belangrijk te zijn; het helpt met het uitwerken van allerlei trajecten. Lagere overheden worden er ook steeds naar verwezen; men geeft zelfs informatie aan instanties uit het buitenland. De minister is het er wel mee eens dat PPS op den duur normaal zou moeten worden en dat het apart bespreken van een voortgangsrapportage dan niet meer nodig zou zijn. Er kan immers in de begrotingen en in het MIT het nodige worden aangegeven over de manier waarop allerlei projecten zijn aangepakt.

De kritiek van VNO/NCW ziet de minister vooral als ketelmuziek. Als het om risicodragend kapitaal gaat, is er veel aarzeling bij het bedrijfsleven, met name vanwege de lange planprocedures. Zij probeert deze wel zoveel mogelijk te verkorten, zoals de Tracéwetprocedure, maar zij wil ook bij publiek-private samenwerking toch niet tornen aan de inspraak van burgers en de mogelijkheden voor juridische procedures. Er is verder een ontwerp voor een nieuwe Wet op de ruimtelijke ordening gemaakt om procedures te stroomlijnen en het Rijk meer zeggenschap te geven bij grote of zeer grote projecten. Hierbij speelt onder andere de artikel 19-procedure een rol.

Overigens geldt bij welke financieringswijze dan ook dat wie in de loop van een proces nog veranderingen wil aanbrengen, daarvoor moet betalen. De overheid kan bijvoorbeeld een lumineus nieuw idee voor de HSL niet verwezenlijken zonder de risico's daarvan te dragen, maar daarover worden uiteraard goede afspraken gemaakt. Wel geldt dat risicodragers in het algemeen moeilijk te vinden zijn; veelal wil men het risico door de overheid laten dragen, maar wil men wel het een en ander doen zodra het profijtelijk wordt. Het komt ook vaak voor dat zich aanvankelijk financiers aandienen die eigenlijk niet zo goed in staat zijn om bepaalde risico's te dragen, terwijl in de loop van het proces financiers belangstelling tonen voor het integrale project of een groter deel ervan.

Bij de A4 heeft de minister de hulp ingeroepen van de heer Blankert om na te gaan hoe PPS hierbij het best gestalte zou kunnen krijgen, en van gedeputeerde Norder om de zorgen over dit project weg te nemen. De wereld wordt niet simpeler van publiek-private samenwerking, maar PPS zorgt wel voor innovatie, voor een gunstiger financiering of voor beide. Ook kunnen er met contracten soms risico's verlegd worden, zoals bij het project HSL-zuid infraprovider. De overheid betaalt ieder jaar in de optimale situatie zo'n 200 mln gulden per jaar voor het vervoer op deze lijn, al naar gelang het aantal treinen dat rijdt; bij een storing hoeft zij al heel

gauw niets te betalen, terwijl in de huidige situatie de geldstroom naar Rail-infrabeheer (RIB) intact blijft. Gaat de infraprovider failliet, dan valt de hele infrastructuur volgens het contract toe aan de Staat der Nederlanden. De minister heeft RIB ook al te verstaan gegeven dat men als monopolist aan andersoortige contracten zal moeten wennen en dat zij niet tevreden is over de kostenbeheersing en de risicoverdeling tussen bouwer en overheid. Zij houdt ook Amsterdam en de regio Rijnmond, die grote moeite hebben om hun contracten rond te krijgen, het PPS-contract infraprovider voor om deze overheden niet meer à fonds perdu te laten financieren en de cashflow anders te organiseren.

De minister verwacht dat de verschillende varianten van PPS op het gebied van infrastructuur en exploitatie die nu in procedure zijn, de interesse van de lagere overheden zullen wekken. Zij is het met de heer Hindriks eens dat de lagere overheden veel ervaring hebben met volkshuisvesting en vastgoed, maar zij meent dat de genoemde PPS-projecten echt innovatief zijn en dat ze dus als voorbeeld zouden kunnen werken. Door de tot nu toe gebruikelijke manier van werken bij de aanleg van infrastructuur wordt het ministerie bijna dagelijks om extra geld gevraagd, maar nu het MIT in beton gegoten is, kan dit niet meer. Als gevolg hiervan wordt men creatiever, zoals blijkt bij de projecten A59 en N31.

Als voorbeeld van de effecten van PPS noemt de minister ook nog de ontwikkelingen rondom de privatisering van Schiphol, die afspraken tot gevolg hebben gehad over gezamenlijke publiek-private vastgoedontwikkeling in het westelijke havengebied, op de Zuidas en op Schiphol. Tot nu toe was er concurrentie, waarbij Schiphol altijd aan het langste eind trok.

Ten slotte wijst de minister er in het verband van het project mainportontwikkeling Rotterdam op dat deze gemeente geen kapitaal uit de markt kan vragen zonder zeggenschap te delen. Dit blijkt een lastig punt te zijn en de stand van zaken is dat men erover moet gaan nadenken hoe dit geregeld kan worden.

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Van Gijzel

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Blaauw

De griffier van de vaste commissie voor Financiën,
Berck