

Vergaderjaar 2011–2012

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 338

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 september 2011

Hierbij stuur ik u het verslag van de informele Transportraad van 5/6 september 2011 die plaatsvond in Sopot, Polen.

Het debat op 6 september stond in het teken van private (co-) financiering van infrastructuur. Het Poolse voorzitterschap plaatste dit punt in het kader van de herziening van het beleid voor het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T) en de financieringsbehoefte hierbij. De verwachting is dat de TEN-T voorstellen (definitie van het netwerk en invulling van de financiële paragraaf) medio oktober gepubliceerd worden.

Conclusies van het Poolse voorzitterschap

Er vond tijdens deze informele bijeenkomst geen besluitvorming plaats. Wel presenteerde de Poolse voorzitter ter afsluiting van het debat zijn conclusies. Deze conclusies onderstrepen onder meer de noodzaak van het zoeken naar alternatieve financieringsbronnen voor infrastructuur en de mogelijke rol van publiek private samenwerking (PPS) hierin. Hierbij gaat met name aandacht uit naar PPS waarbij een hogere «rate of return» is verwacht. Voor een solide basis van PPS implementatie onderschrijft het Poolse voorzitterschap de ambities van de Europese Commissie en de Europese Investeringsbank (EIB) om nieuwe financiële instrumenten te ontwikkelen. Bovendien concludeert het Poolse voorzitterschap dat naast het stimuleren van PPS ook de overheidsbegroting een cruciale rol blijft spelen in de ontwikkeling van infrastructuur.

Discussie informele transportraad

Het Poolse voorzitterschap structureerde het debat door de lidstaten te vragen om in te gaan op de belangrijkste factoren die voor hen bepalend zijn bij de afweging of een project wel of niet geschikt is voor PPS. Daarnaast stelde het Poolse voorzitterschap de vraag of er vanuit de EU belemmeringen bestaan om PPS aan te gaan en nodigde de lidstaten uit om positieve en negatieve ervaringen met PPS te delen.

Commissaris Kallas wees in zijn introductie nadrukkelijk op het nog te publiceren voorstel (oktober a.s.) over de «Connecting Europe Facility», onderdeel van de voorstellen voor een nieuw Meerjarig Financieel Kader (MFK) 2014–2020. Volgens Kallas is de «Connecting Europe Facility» een erkenning van het belang van een goede vervoersinfrastructuur voor de versterking van de Europese concurrentiekracht. Over PPS meldde Kallas dat toetsing op «value for money» een belangrijke voorwaarde moet zijn bij PPS.

De voorzitter van de transportcommissie van het Europees Parlement (EP), Brian Simpson, benadrukte dat ingrijpende herziening van het TEN-T beleid noodzakelijk is. Elementen die het volgens Simpson in ieder geval in het herziene TEN-T beleid zouden moeten worden opgenomen zijn onder meer: concentratie op projecten met toegevoegde waarde voor de EU, versterkte coördinatie, nadruk op duurzame vervoersmodaliteiten en meer verantwoordelijkheid voor de lidstaten. Simpson verwelkomde de «Connecting Europe Facility», maar waarschuwde wel dat het gebruik van PPS niet zou moeten leiden tot minder budget voor het herziene TEN-T in het MFK 2014–2020. Hij toonde zich kritisch tegenover PPS en twijfelde of PPS altijd meerwaarde oplevert. Innovatieve financiële instrumenten zoals PPS zouden niet in de plaats moeten komen van traditionele financieringsinstrumenten. Alleen onder strikte voorwaarden zag Simpson een rol voor PPS. Het gebruik van PPS zou niet mogen leiden tot een situatie waarin sprake is van «*socializing the risks and privatizing the profits*».

Lidstaten deelden zowel positieve als negatieve ervaringen met PPS. Zelf heb ik onder meer verwezen naar onze leerervaringen met de aanleg van de HSL. Hierbij bleek namelijk dat het model van Design, Build, Finance and Maintain (DBFM) met name geschikt is voor projecten met al bewezen technologie en minder geschikt voor projecten met hoge ontwikkelkosten en -risico's. Met betrekking tot DBFM heb ik bovendien aangegeven dat een bijkomend voordeel is dat private financiering mogelijk is zonder dat er tol geheven hoeft te worden. Veel lidstaten gaven aan dat door de huidige financiële crisis het lastiger is om PPS projecten te realiseren.

Een aantal nieuwere lidstaten pleitte voor meer eenduidige EU regels over PPS. Hierbij kan gedacht worden aan definitie, methodologie en risicoverdeling. Andere lidstaten zoals Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk gaven hierop aan geen behoefte te hebben aan een Europees PPS model, nu PPS zich bij hun al bewezen heeft. Wel vinden ze het zinvol om ervaringen te delen. Ik heb benadrukt dat nu de meeste budgetten uit nationale middelen komen het infrastructuur beleid primair een zaak is van de lidstaten zelf. Hierbij heb ik wel onderstreept dat transparantie in het beleid belangrijk is, om te voorkomen dat lidstaten voor verassingen komen te staan zoals bijvoorbeeld het geval was bij de planning van het derde spoor Betuweroute Emmerich–Oberhausen.

Enkele lidstaten, waaronder Nederland, wezen nadrukkelijk op de bijdrage die PPS kan leveren aan het gebruik van innovatieve methoden. Ook heb ik in mijn interventie gewezen op een aantal andere voordelen van PPS zoals een betere budgetbeheersing bij projecten en dat er minder overheidsmiddelen noodzakelijk zijn. Ik heb wel benadrukt dat PPS geen «gratis geld» is en dat de verwachtingen omtrent PPS ook realistisch moeten zijn. Zo komt PPS alleen in aanmerking als er sprake is van «value for money» waarbij PPS een onderdeel moet zijn van een meerjarig financieel plan.

Verder heb ik onder meer verwezen naar de Nederlandse pilot waarin onderzocht wordt onder welke voorwaarden institutionele beleggers betrokken kunnen worden bij infrastructuurprojecten. Ten slotte heb ik

onderstreept dat Nederland graag ziet dat in het herziene TEN-T beleid de EU fondsen zoveel mogelijk geconcentreerd worden op projecten die vanuit EU perspectief de hoogste toegevoegde waarde bieden. Het gaat dan om projecten binnen het zogenaamde kernnetwerk.

Commissaris Kallas concludeerde aan het einde van het debat dat de huidige EU wetgeving geen hindernissen opwerpt voor het gebruik van PPS door de lidstaten. Hij gaf tevens aan geen behoefte te voelen om te komen tot een vast omljnd PPS model op EU niveau. Hij onderschreef bovendien het eerder uitgesproken credo van de voorzitter van het EP transport comité Simpson over «*socializing the risks and privatizing the profits*».

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