

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
25 februari 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
RWSCD 2005/1427	-
Onderwerp	
Resultaten Taskforce PPS/infrastructuur	

Geachte voorzitter,

In de Kaderbrief PPS en Innovatief Aanbesteden die ik u op 7 juli 2004 heb gestuurd heb ik u geïnformeerd over de werkzaamheden van een gezamenlijke Taskforce PPS/Infrastructuur van overheid en marktpartijen onder leiding van de SG van V&W. Op 23 februari jl heb ik met mijn collega's van Financiën en VROM en de staatssecretaris van Economische zaken overleg gevoerd met een delegatie van VNO NCW, Bouwend Nederland, ONRI en de banken over de resultaten van deze Taskforce PPS. Graag informeer ik u, mede namens de genoemde collega's, over de afspraken die wij daarbij gemaakt hebben.

In deel 1 van de nota Mobiliteit is de ambitie van het kabinet aangegeven om te komen tot een verdere intensivering van alle mogelijke vormen van publiek-private samenwerking. Ik ben verheugd dat wij nu samen met de private partijen een flinke stap hebben gezet om deze ambitie concreet te gaan invullen bij de realisatie van infrastructuurprojecten.

De Taskforce PPS die in het voorjaar van 2004 is opgericht had twee taken:

1. Inventariseren van belemmeringen om te komen tot de beoogde integrale toepassing van PPS en Innovatief Aanbesteden en op basis daarvan aanbevelingen doen voor het creëren van betere voorwaarden voor een verdergaande inschakeling van de markt bij de uitvoering van het infrastructuurbeleid.
2. Het benoemen van concrete projecten die op korte termijn in PPS kunnen worden uitgevoerd.

Het afgelopen jaar is in goede samenwerking gewerkt aan beide opdrachten.

Als belangrijkste belemmeringen voor PPS heeft de Taskforce de volgende zaken benoemd:

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1, Den Haag

Telefoon 070 351 61 71  
Fax 070 351 78 95  
Internet [www.minvenw.nl](http://www.minvenw.nl)

1. Hoge voorbereidings- en transactiekosten vormen zowel voor overheid als marktpartijen een drempel voor PPS.
2. Door te weinig PPS-projecten kan er onvoldoende ervaring worden opgebouwd.
3. Er is onvoldoende ruimte voor creatieve en innovatieve ideeën van marktpartijen doordat zij (te) laat bij projecten worden betrokken en doordat de overheid nog vaak een oplossing in de markt zet in plaats van een probleem.

### **Aanpak belemmeringen**

#### Standaardisering

In het kader van de eerste taak, het wegnemen van belemmeringen, is geconcludeerd dat vooral behoefte bestaat aan standaardisering en ondersteunende maatregelen, onder meer ter verlaging van de transactiekosten bij met name DBFM-contracten (Design, Build, Finance, Maintain). Om deze reden is een handboek DBFM opgesteld en wordt in april een modulair DBFM modelcontract met een bijbehorende aanbestedingsstrategie opgeleverd. Deze documenten zijn gebaseerd op de ervaringen die zijn opgedaan met de 4 DBFM-contracten (HSL Infraprovider, A59, N31, Afvalwaterzuivering Delfland) die in de afgelopen jaren zijn afgesloten. Zij kunnen naar onze mening en ook naar de mening van de private partners een belangrijke bijdrage leveren aan het verlagen van de voorbereidings- en transactiekosten. De documenten zijn geen rigide standaarden, maar hulpmiddelen die kunnen voorkomen dat telkens opnieuw het wiel wordt uitgevonden. Aan de hand van nieuwe ervaringen bij projecten zullen handboek en modelcontract zonedig periodiek bijgesteld worden. Wij zullen samen met de private partners zorgen voor een verspreiding van het gedachtegoed dat wij op dit terrein gezamenlijk hebben opgebouwd, ook naar de lagere overheden en alle betrokken marktpartijen.

#### Meerwaardetoets

Het kabinet heeft eerder al besloten om vanaf 2005 voor alle investeringen door de rijksoverheid in infrastructuur (groter dan € 112,5 mln) en gebouwen (groter dan € 25 mln) de meerwaarde van PPS te beoordelen. Hieraan wordt onder meer invulling gegeven door voor alle MIT-projecten een zogenaamde 'marktscan' te maken, waarbij gebruik zal worden gemaakt van het instrument van de Public Private Comparator (PPC).

#### Vroeg inschakelen van marktpartijen en meer ruimte voor marktpartijen

Het eerder in het proces (verkenning en planstudie) betrekken van marktpartijen wordt gezien als een voorwaarde voor een succesvolle publiek-private samenwerking. Aan deze wens kan onder meer tegemoet gekomen worden door het parallel schakelen ('vervlechten') van tracé/m.e.r.- en aanbestedingsprocedure. In het algemeen gaat het bij vervlechting om projecten in een gevorderde planfase, waarbij de oplossingsrichting al is uitgekristalliseerd en waarvoor budget beschikbaar is. Om deze nieuwe aanpak te bevorderen voor de projecten die zich daar voor lenen hebben wij hiervoor een praktische werkwijzer opgesteld. Deze methode zal op korte

termijn worden toegepast bij de projecten A2 passage Maastricht en A4 Delft-Schiedam.

De Taskforce PPS heeft daarnaast uitgangspunten vastgesteld voor een 'nieuwe marktbenadering' waarbij de overheid zo veel mogelijk marktpartijen, op basis van een functiegerichte probleemstelling, zo vroeg mogelijk in het proces kan stimuleren om innovatieve en creatieve ideeën in te brengen. Het gaat daarbij om verkeers- en vervoersproblemen waarvoor in het MIT nog niet altijd een projectbudget is voorzien en waarvoor de oplossingsrichting nog niet is bepaald (verkenningfase). Hierbij kan ook gedacht worden aan ideeën ten aanzien van gebiedsontwikkeling en tolheffing.

Wij zullen deze uitgangspunten samen met de marktpartijen verder uitwerken. Daarbij zal een balans worden gezocht tussen enerzijds het gegeven dat nog niet altijd een projectbudget beschikbaar is en anderzijds de gevraagde creatieve inbreng van marktpartijen.

Vroeg betrekken van de markt levert extra informatie op ten behoeve van de tracé/m.e.r.-procedure cq het planproces en de besluitvorming door de overheid.

Door in het proces specifieke go/no-go momenten in te bouwen (conform de aanbevelingen van de Tijdelijke Commissie Infrastructuurprojecten) blijft de besluitvorming expliciet en transparant en kan in voorkomende gevallen de aanbesteding worden gestopt. Ingeval van no-go's zijn vooraf heldere uittreedvoorwaarden overeengekomen.

Een van de uitgangspunten van deze 'nieuwe marktbenadering' is dat door de overheid aan marktpartijen gevraagde inspanningen in redelijkheid worden vergoed. Eerste verkenningen, houtskoolschetsen e.d. waarmee ideeën worden voorgelegd worden niet vergoed. Indien de overheid echter in een volgende fase aan een beperkt aantal geselecteerde partijen vraagt om een nadere uitwerking van veelbelovende ideeën worden de gevraagde inspanningen helder gedefinieerd en wordt vooraf aangegeven welke vergoeding daar tegenover staat.

Wij zullen deze uitgangspunten de komende maanden nader uitwerken tot een concreet voorstel en dit afstemmen met daarvoor in aanmerking komende instanties, zoals de Regieraad voor de Bouw. Voorwaarde is vanzelfsprekend dat de 'nieuwe marktbenadering' past binnen de tracé/m.e.r.-procedure en de kaders van de Europese en nationale aanbestedingsregelgeving.

### **Voorgenomen PPS-projecten**

De tweede taak van de Taskforce PPS was het benoemen van concrete infrastructuurprojecten die op korte termijn in publiek-private samenwerking kunnen worden aangepakt. Voor de volgende projecten is een wederzijdse intentie tot samenwerking afgesproken:

- In 2005 worden de projecten Tweede Coentunnel, A4 Delft-Schiedam en A2 passage Maastricht aanbesteed. Voor de eerste twee projecten wordt een DBFM-contract in de markt gezet. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van de ontwikkelde standaarden. Bij de A2 passage Maastricht gaat het om een combinatie van infrastructuur en gebiedsontwikkeling. Bij dit project en bij de

- A4 Delft-Schiedam zullen tracé/m.e.r.- en aanbestedingsprocedure parallel geschakeld worden, zodat de markt nog innovatieve ideeën in kan brengen.
- Voor het project A15 Maasvlakte-Vaanplein wordt momenteel een PPC uitgevoerd, waarbij wordt onderzocht of een DBFM-contract meerwaarde biedt. Het project hangt samen met de A4/A15 corridor. Afhankelijk van de resultaten van de PPS-verkenning van deze corridor wordt medio 2005 besloten of het project A15 al dan niet wordt opgenomen in de totale corridorbenadering. Tijdige realisatie van het project A15 blijft uitgangspunt; de aanbesteding zal eind 2005/begin 2006 plaatsvinden.
  - Voor een aantal andere projecten, die zich nog in een eerdere fase van de planontwikkeling bevinden, zal conform de bovengenoemde uitgangspunten voor een 'nieuwe marktbenadering' op korte termijn door de overheid en de markt gezamenlijk bezien worden op welke manier en wanneer de markt het best ingeschakeld kan worden. Dit betreft: Corridor A4/A15, A27 Breda-Utrecht, Ring Utrecht, Corridor A6/A9 Schiphol-Almere, Ruimte voor de Rivier, Zuidas Amsterdam en Tweede Maasvlakte. Voor dit laatste project ligt het voortouw voor de aanbesteding overigens bij het Havenbedrijf Rotterdam.
  - De Zuiderzeelijn kan afhankelijk van nadere besluitvorming hieraan worden toegevoegd.

In deel 1 van de nota Mobiliteit worden zes potentiële locaties voor tolheffing genoemd, te weten: de A10 bij de Coentunnel, de A4 Delft-Schiedam, de A4/A15-corridor (inclusief de A15 Maasvlakte-Vaanplein en de A4 Dinteloord-Bergen op Zoom), de A27 Breda-Utrecht, de Ring Utrecht en de A6/A9-corridor Schiphol-Almere. Deel 3 van de nota Mobiliteit zal een uitgewerkt beleidskader voor tol bevatten, mede in samenhang met het standpunt inzake prijsbeleid in algemene zin. In relatie hiermee wordt een wijzigingsvoorstel van de wet Bereikbaarheid en Mobiliteit (WBM) voorbereid.

De voortgang van de genoemde projecten, inclusief de aanbesteding, wordt echter niet direct afhankelijk gemaakt van de wijziging van de WBM. Met deze aanpak wordt voorkomen dat kansrijke en aanbestedingsrijpe PPS-projecten vertraging oplopen door het onderzoek naar de verruiming van de mogelijkheden van tolheffing. Wel zal bij deze projecten expliciet gekeken worden hoe de aanbestedingen van de projecten in een later stadium gecombineerd kunnen worden met tolheffing op de genoemde tracés, conform het beleidskader van de nota Mobiliteit.

De selectie van projecten door de Taskforce is gebaseerd op de stand van zaken van dit moment. V&W zal zich nu primair concentreren op het succesvol in de markt zetten van deze projecten, uitgaande van de intentie van het kabinet om deze zo spoedig mogelijk in publiek-private samenwerking te doen realiseren. In de Taskforce is afgesproken om gezamenlijk het vervolgproces goed te monitoren en ervoor te zorgen dat er voortgang geboekt wordt. In het komende MIT zult u de weerslag vinden van de met betrekking tot de projecten gemaakte afspraken. Vanzelfsprekend staat het denken niet stil en kunnen in de komende periode ideeën voor andere PPS-projecten ontstaan, zowel bij de overheid als bij marktpartijen. Er is sprake van grote dynamiek; zo vindt momenteel besluitvorming plaats over de wijze

van uitvoering van de Hanzelijn aan de hand van de recentelijk uitgevoerde PPC. Door het structureel toepassen van de eerder genoemde 'marktscan' wordt voor elk nieuw project expliciet de afweging gemaakt of van PPS meerwaarde is te verwachten.

Wij zijn er van overtuigd dat we met bovenstaande afspraken een goede stap gezet hebben in de richting van onze gezamenlijke wens om PPS en innovatieve aanbesteding meer structureel toe te passen bij de realisering van infrastructuurprojecten en daardoor maatschappelijke meerwaarde te behalen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs