

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

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

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
RWS-2013/46525

Uw kenmerk
2013Z16769

Datum 23 september 2013
Onderwerp Beantwoording Kamervragen van het lid Van Veldhoven over het bericht "Tunnel levert ING miljoenen op".

Geachte voorzitter,

Hierbij treft u de beantwoording van de vragen van het lid Van Veldhoven over het bericht "Tunnel levert ING miljoenen op" (ingezonden 6 september 2013)

Vraag 1

Wat is uw reactie op het bericht 'Tunnel levert ING miljoenen op'? ¹

Antwoord 1

De destijds in 1988 gekozen vorm van Publiek Private Samenwerking is gekoppeld aan 'schaduwtoel'. PPS wordt in deze vorm niet meer toegepast.

Vraag 2

Was een dergelijke winst voor het consortium onder leiding van ING te voorzien?

Antwoord 2

Met de toenmalige kennis en ervaring is op 30 december 1988 het contract voor de aanleg, onderhoud en financiering voor de Tunnel onder de Noord voorbereid en ondertekend. De uiteindelijke kosten waren indertijd niet goed te voorzien. Voor de overheid en private investeerders was het de eerste PPS. Er zijn veel risico's (bouwen, financieren, exploiteren, verkeersontwikkelingen en prijsontwikkelingen) aan de ING overgedragen. Die risico's worden afgedekt. De prijs daarvoor is hoog.

Vraag 3

Is in het contract aandacht gegeven aan een dergelijke mogelijke uitkomst? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Aangezien de uiteindelijke kosten destijds niet goed voorzien konden worden, is in het contract opgenomen dat het passagetarief periodiek wordt herzien.

¹ FD, 20 augustus 2013

Vraag 4

Levert deze hogere kostenpost een extra noodzaak tot bezuinigingen op? Zo nee, waaruit worden de hogere kosten dan betaald?

Antwoord 4

Er is op dit moment geen noodzaak tot bezuinigen vanwege dit contract. De kosten worden in de begroting opgevangen via jaarlijkse verrekening van berekend verkeer met werkelijk gepasseerd verkeer (schaduwtoelsysteem). De begroting wordt bijgesteld aan de hand van verkeersprognoses.

Vraag 5

Bent u van mening dat het rendement reëel en wenselijk is?

Antwoord 5

De beslissing over de balans tussen de risico's en een daarbij passend rendement is genomen ten tijde van de contractondertekening op 30 december 1988. De beelden over de mogelijke risico's en een mogelijk rendement zijn daarbij geaccepteerd. Achteraf gezien kan gezegd worden dat de prijs voor deze eerste PPS en de gekozen vorm van schaduwtoel hoog is.

Vraag 6

Wat is naar uw mening een redelijk rendement voor private investeerders in publieke werken?

Antwoord 6

Tegenwoordig worden andere uitgangspunten gehanteerd in de afweging over risico's en rendementkansen. Bij PPS/DBFM is sprake van sturing op aangetoonde meerwaarde in combinatie met een taakstellend budget. Rendementen zijn markt, risico en periode gebonden. De private investeerders bepalen wat het door hen gewenste rendement is. De onderhandelingen vinden plaats met een consortium, dat op zijn beurt in concurrentie een "all-in" prijs neerlegt voor ontwerp, bouw, financiering en onderhoud van de infrastructuur over de contractduur. Deze "all-in" prijs moet altijd lager zijn dan de publieke referentievariant. De markt bepaalt welk rendement het wil maken. De overheid stemt in met een marktvoorstel als het meerwaarde voor de belastingbetaler en infrastructuur gebruiker (value for money) oplevert. Als een dergelijke prijs passend is binnen de spelregels van een voorkomende aanbesteding dan is een rendement in mijn ogen redelijk.

Vraag 7

Is het waar dat het huidige contract in 2014 opnieuw besproken wordt? Bent u bereid in overleg te treden met het consortium over een aanpassing van de voorwaarden?

Antwoord 7

In januari 2014 wordt, binnen de contractvoorwaarden, het passagetarief opnieuw vastgesteld. Het contract biedt geen mogelijkheden voor andere aanpassingen.

Vraag 8

Bent u, mede als vervolg op het kritische rapport van de Algemene Rekenkamer over DBFM-constructies ², bereid de Autoriteit Consument en Markt (ACM) om advies te vragen over de optimale inrichting van afspraken over het rendement op publieke infrastructurele werken, aangezien zij daar toezicht op houdt? Zo nee, bent u bereid op andere wijze - bijvoorbeeld in het buitenland - advies in te winnen?

Antwoord 8

Nee, extra advies voor het inrichten van afspraken over het rendement op publieke infrastructurele werken is niet nodig. De ervaringen met de huidige PPS DFFM contracten, en onder andere de daarbij gebruikte financiële modellen, zijn onderwerp van een permanente uitwisseling van kennis en best practices binnen het Rijk en met buitenlandse overheden. Dit om continu verder te verbeteren. Het ministerie van Infrastructuur en Milieu zorgt zelf uiteraard voor een optimale inrichting van risico's en prestatieprikkels in de DBFM contracten. Daarboven houdt het Ministerie van Financiën toezicht op de DBFM projecten en toetst het de doelmatigheid.

Vraag 9

Bent u bereid de Kamer van de ontwikkelingen op dit terrein op de hoogte te houden?

Antwoord 9

Ja, de informatie-uitwisseling is geregeld via de begrotingsbehandeling van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en de reguliere DBFM(O) Voortgangsrapportage PPS van het kabinet die wordt aangeboden door de minister van Financien waarvan de eerstvolgende medio 2014 wordt verstuurd. Ook zijn in de reacties van mij en de minister van Financien op het rapport Contractmanagement bij DBFMO projecten van de Algemene Rekenkamer, nadere afspraken gemaakt over de informatievoorziening.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen

²AR rapport: Contractmanagement bij DBFMO projecten. Bij een Design, Build, Finance and Maintain-contract (DBFM) is de opdrachtnemer zowel verantwoordelijk voor het ontwerp en de bouw van het project, als voor de financiering en het totale onderhoud. Bron: www.Rijkswaterstaat.nl