

PPS, zegen of vloek (Nieuwsbrief Duurzame Mobiliteit 13)

Netwerk Duurzame Mobiliteit [info@duurzame-mobiliteit.be]

Verzonden: maandag 29 oktober 2012 16:30

To: Veerle Solia

[Is de nieuwsbrief onleesbaar?](#)

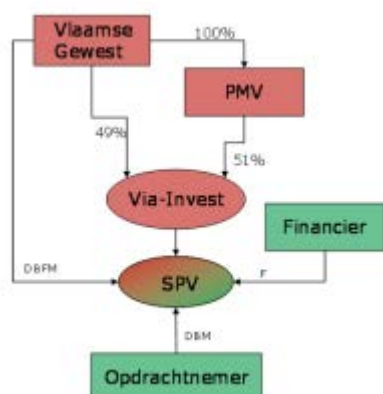
Nieuwsbrief Duurzame Mobiliteit 13



29 oktober 2012

[opinie](#)

PPS, zegen of vloek?



PPS staat voor publiek-private samenwerking. Een eenduidige definitie is er niet. Het [Vlaams Kenniscentrum PPS](#) noemt het zelfs een containerbegrip en geeft een omschrijving: “een samenwerkingsverband waarin de publieke en de private sector, met behoud van hun eigen identiteit en verantwoordelijkheid, gezamenlijk een project realiseren om meerwaarde te realiseren, en dit op basis van een heldere taak- en risicoverdeling.”

PPS is in

Afgelopen jaren werden in Europa voor honderden miljarden euro PPS-contracten gesloten. Ook Vlaanderen maakt gretig gebruik van het instrument. PPS wordt onder meer toegepast voor het bouwen van scholen, sportinfrastructuur en in de welzijnssector. In de mobiliteitssector worden PPS-constructies toegepast voor de bouw van stelplaatsen van De Lijn en voor het aanleggen van de missing links (via de investeringsvennootschap [Via-Invest](#)).

De komende jaren zullen de beschikbaarheidsvergoedingen (de jaarlijkse vergoeding die een overheid betaalt om over de infrastructuur te kunnen beschikken) dan ook sterk toenemen: van 84 miljoen euro in 2011, over 102,2 miljoen euro in 2012 en 176,3 miljoen euro in 2013, tot 297,5 miljoen euro in 2014.

De Vlaamse infrastructuurprojecten zijn meestal DBFM-overeenkomsten, dat staat voor Design – Build – Finance – Maintain. Een DBFM-overeenkomst draagt het bouw- en beschikbaarheidsrisico over aan de projectvennootschap. De projectvennootschap heeft op haar beurt een contract met een consortium van opdrachtnemers dat instaat voor het ontwerp, de bouw en het onderhoud (DBM). Een variante is DBF(M)O, de O staat voor operate, dat is het geval wanneer de exploitatie gebeurt door de private opdrachtnemer.

Sneller en goedkoper?

Dat PPS-projecten sneller en goedkoper zouden zijn dan traditioneel gefinancierde projecten is een ballon die al lang doorprikt is. Het opzetten van een PPS-project neemt aanzienlijk meer tijd in beslag door de zoektocht naar een geschikte private partner en de uitgebreide risicoanalyse die aan de overeenkomst voorafgaat. PPS-projecten zijn ook niet goedkoper, door de hogere managementkosten enerzijds en de door de private partner verwachte 'return on investment'. Voordeel is wel dat de kosten (inclusief verborgen kosten en kosten voor onderhoud) van een infrastructuurproject veel beter ingeschat worden dan bij een traditioneel gefinancierd project (daar moet je rekening houden met de pi-factor: de raming moet je met 3,14 vermenigvuldigen om de werkelijke kostprijs te bekomen).

Meerwaarde van PPS

De voornaamste meerwaarde van een PPS-project voor de overheid is dat een PPS-project niet moet opgenomen worden in de begroting als het project [ESR-neutraal](#) is. Voor een DBFM-project moet het bouwrisico en het beschikbaarheidsrisico aan de private partner toegewezen zijn om ESR-neutraal te zijn.

Hypotheek op toekomstige investeringen

De vrije beleidsruimte neemt af door de jaarlijkse beschikbaarheidsvergoedingen (voor een normaal infrastructuurproject worden de uitgaven over 30 jaar verspreid). Zo zullen vooral de volgende Vlaamse regeringen geconfronteerd worden met de PPS-projecten die nu opgestart worden. Het zijn verborgen schulden die de volgende generatie mee zal mogen afbetalen. In 2019 zouden de jaarlijkse [beschikbaarheidsvergoedingen](#) al meer dan 650 miljoen euro bedragen, zonder dat de kosten voor een Oosterweelverbinding al meegerekend zijn.

Getroffen door de bankencrisis

Door de financiële crisis lijken megalomane weginfrastructuurprojecten niet meer mogelijk. Een kredietinstelling/bank kan maximaal 50 à 100 miljoen euro financieren. Dat wil zeggen dat een groot project een consortium van verschillende kredietinstellingen vereist. Dit plaatst meteen ook vraagtekens bij de haalbaarheid van een megaproject zoals de Oosterweelverbinding. Ondertussen zijn de grote financiële instellingen alweer druk op zoek naar een nieuwe (r)evolutie in dit soort samenwerkingsverbanden.

Waakzaamheid vanuit de overheid is noodzakelijk, want de motivatie voor dit soort samenwerkingsovereenkomsten is meestal niet het maatschappelijk belang, maar wel de 'return on investment' voor de investeerders.

Aanrader: schrijf je in voor de [PPS-nieuwsbrief](#) van het Vlaams Kenniscentrum PPS

- 16 / 10 / 12** [Drie trajectcontroles erbij](#) (nieuwsblad.be). Het systeem op de E17 in Gentbrugge klist zo'n 10.000 bestuurders per maand. Er komt nu ook trajectcontrole in de andere richting en op de E40 tussen Erpe-Mere en Wetteren.
- 17 / 10 / 12** [Belgisch wegenvignet loopt vertraging op](#) (hln.be). Vorige week in deze nieuwsbrief, deze week in de krant. Ook Europa is een horde voor de invoering van een wegenvignet.
- 17 / 10 / 12** [NMBS schaft 170 treinen af](#) (gva.be). Vanaf 9 december schrapt de NMBS 170 treinen, naar schatting 3.000 reizigers blijven in de kou staan.
- 19 / 10 / 12** [Flitsers goed voor fietsers](#) (De Standaard). Roodlichtcamera's zorgen voor meer ongevallen (kop-staartaanrijdingen), maar minder doden en gewonden, ook bij fietsers.
- 19 / 10 / 12** [Spitsstrook op Antwerpse Ring verplaatst file](#) (BBL). Uit een evaluatie van het Verkeerscentrum Vlaanderen blijkt dat de spitsstrook wel voor een betere doorstroming zorgt, maar dat de congestie stroomopwaarts is verplaatst. Daardoor zijn er op de Ring twee knelpunten bijgekomen.
- 21 / 10 / 12** [Automobilisten hebben minder interesse in abonnement De Lijn](#) (express.be). Het voorbije jaar hebben 12.122 automobilisten een abonnement van De Lijn gekregen in ruil voor hun autonummerplaat. Het jaar voordien waren dat er nog bijna 30.000.
- 22 / 10 / 12** [Rijbewijzen op bankkaartformaat nu toch op komst](#) (De Standaard). Vanaf 2013 worden de nieuwe rijbewijzen door de gemeentes verdeeld.
- 26 / 10 / 12** [Stad \[Gent\] verdrinkt in fietsenzee](#) (nieuwsblad.be). In Gent zijn er niet voldoende fietsenstallingen. Of er in Gent niet te veel fietsers rondrijden? 'Zet die fietsers in een auto en het probleem is nog veel groter,' reageert schepen De Regge.
- 29 / 10 / 12** [Unizo wil Winkelnota een bindende leidraad maken](#) (express.be). Er worden te veel grote winkelprojecten buiten de stad ontwikkeld. Volgens Unizo moet het kernversterkend beleid uit de Winkelnota bindend worden.

[aankondiging](#)

- 15 / 11 / 12** [Werelddag van de Stedenbouw 2012 - de kracht van de basis](#) - de VRP breekt op de Werelddag van de Stedenbouw een lans voor een vernieuwend gemeentelijk ruimtelijk beleid.
- 22 / 11 / 12** [Dag van Verkeer en Mobiliteit](#) - Het grootste verkeersevenement in België.
- 06 / 12 / 12** [Mobiliteit in de komende legislatuur](#) - Hoe kan een STOP-gericht mobiliteitsbeleid op het terrein vorm krijgen?
- 11 / 12 / 12** [De kracht van visie. Hoe krijg je alle neuzen in dezelfde richting?](#) - Een interactieve workshop waarbij de deelnemer inzicht verwerft in de principes van doelgerichtheid, waardering, competenties, de kracht van rolmodellen, alsook meer verneemt over de voorwaarden van een succesvolle verandering.

13 / 12 / 12

[4e Beleidscafé Netwerk Duurzame Mobiliteit: de mobiliteit voorbij](#) -

Jaarlijks informeel beleidscafé. Thema's: beweging en stedenbeleid.

Heb je zelf iets aan te kondigen, stuur het naar de [redactie](#)!



Halloween... de 'trick-or-treat'-trend komt overwaaien vanuit de Verenigde Staten. Hopelijk nemen we niet alles over want de feestdag combineert daar dronken chauffeurs met kinderen die verkleed op pad gaan door de straten, wat resulteert in een jaarlijks terugkomende piek van jonge verkeersslachtoffers.

het Netwerk Duurzame Mobiliteit is een initiatief van Komimo vzw

Afzender:

Komimo

Kasteellaan 349a - 9000 Gent 09 331 59 10 - [Uitschrijven](#) - [Redactie](#)

