

Private investeringen in OV-infra: drie aanbevelingen

Daamen, Tom; Verdaas, Co

Publication date

2019

Document Version

Final published version

Citation (APA)

Daamen, T. (null), & Verdaas, C. (null). (2019). Private investeringen in OV-infra: drie aanbevelingen., Gebiedsontwikkeling.nu. <https://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/private-investeringen-ov-infra-drie-aanbevelingen/>

Important note

To cite this publication, please use the final published version (if applicable). Please check the document version above.

Copyright

Other than for strictly personal use, it is not permitted to download, forward or distribute the text or part of it, without the consent of the author(s) and/or copyright holder(s), unless the work is under an open content license such as Creative Commons.

Takedown policy

Please contact us and provide details if you believe this document breaches copyrights. We will remove access to the work immediately and investigate your claim.

Private investeringen in OV-infra: drie aanbevelingen



Door [Tom Daamen](#) en [Co Verdaas](#)

30 mei 2019 - Wie draait voor de kosten op bij het bereikbaar maken van onze verdichte binnensteden? Daarover spraken afgelopen jaar overheden en marktpartijen, aangevoerd door de grote steden en Nederlandse pensioenfondsen. Private investeerders willen op een aantal plekken instappen: nieuwe of intensievere OV-bereikbaarheid mogelijk maken langs gebieden waar een evidente verdichtingsopgave ligt. In deze analyse zetten we de voorwaarden voor private investeringen met drie aanbevelingen op een rij.

De woningbouwopgave is fors. Onder deskundigen is redelijk veel overeenstemming over het feit dat er tot 2030 zeker 700.000 nieuwe woningen nodig zijn om aan de vraag te kunnen voldoen. We schreven al eerder over de dynamiek en kansen die deze opgave met zich meebrengt ([link](#)), maar onze mobiliteit moet dan wel met de verstedelijkingsopgave meebewegen. Mede door de economische groei van de afgelopen jaren zitten de vervoerssystemen echter aan de grenzen van hun capaciteit. De treinen zitten vol, op stations lopen we vast, en ook op de weg zijn de grenzen van de capaciteit bereikt ([link](#)). Driekwart miljoen woningen toevoegen zonder sterk te investeren in bereikbaarheid is onverantwoord.

Het infrastructuurfonds is tot 2030 belegd. Onverstandig, zo betoogden we in een eerdere bijdrage, omdat we met de kennis van nu andere keuzes zouden maken dan in het fonds zijn vastgelegd ([link](#)). Het doet afbreuk aan de eerdergenoemde dynamiek en dat brengt momenteel

allerlei partijen in beweging. Steden zijn met marktpartijen in gesprek om te onderzoeken onder welke voorwaarden de broodnodige investeringen in bereikbaarheid toch gepleegd kunnen worden. De Praktijkleerstoel Gebiedsontwikkeling denkt hierin als kennispartner met de grote steden, beleggers en ministeries mee. Een eerste verkenning levert voor de partijen aan tafel drie aanbevelingen op.

1: Vergelijk zorgvuldig

De financieel-economische samenhang tussen infrastructuur en gebiedsontwikkeling is evident, maar ervaringen met het financieel koppelen van de twee zijn weerbarstig. Met ervaringen in bijvoorbeeld de Spoorzone Delft ([link](#)) en Nijmegen-Noord zijn er goede argumenten om investeringen in infrastructuur als een publieke taak te definiëren. Want waar gebiedsontwikkeling (lees: vastgoedopbrengsten) de flappentap wordt voor investeringen in bereikbaarheid, draagt dit zelden bij aan de gewenste kwaliteit. Toch zijn er voorbeelden waarbij de koppeling goed lijkt te werken. In steden als Singapore en Bilbao wordt de concessie om te mogen ontwikkelen wel gekoppeld aan investeren in bereikbaarheid, maar verschilt de intensiteit van het gebruik van ruimte en infra enorm. Achter veelbesproken voorbeelden uit Hong Kong (Rail Plus Property, R+P), Kopenhagen (Ørestad), Hamburg (HafenCity), Londen (Crossrail), Parijs (Grand Paris Express) en New York (Hudson Yards) schuilen grote verschillen in de publiek-private verhoudingen.

Oplossingen uit (inter)nationale voorbeelden kunnen zelden één-op-één gekopieerd worden, maar er kunnen wel degelijk lessen en inzichten van elders worden opgehaald. Zorgvuldige vergelijkingen gaan gepaard met aandacht voor het verschil in het institutionele landschap, waaronder vigerende governance-modellen, wet- en regelgeving en politiek-culturele overtuigingen. Het is daarnaast van belang om buitenlandse oplossingen niet statisch op te vatten. Het is essentieel om fouten die elders zijn gemaakt niet te herhalen en in de vertaalslag naar Nederland de lessen en ervaringen van buitenlandse *peers* mee te nemen.

2: Kijk voorbij de business case

In het zogenaamde ‘geheime overleg’ tussen G4 en kabinet—het betreft hier regulier overleg—is in januari 2019 gesproken over de mogelijkheden de markt mee te laten investeren in bereikbaarheid ([link](#)). Het betreft volgens de kranten voornamelijk een zoektocht naar de juiste business case en, in het verlengde daarvan, naar instrumenten van publiek-privaat financieren en bekostigen. Deze focus is veel te eng, omdat iedere optie buiten de gangbare publieke aanleg en exploitatie van OV-infra ook belangrijke politieke, rechterlijke en maatschappelijke kanten heeft. Nieuwe business cases moeten dus gepaard gaan met vernieuwde institutionele kaders. Kaders die nodig zijn om risico’s voor private partijen beheersbaar en de samenwerking wederkerig te maken. En die kaders zijn niet zomaar geschapen.

Zo is er een ruimtelijk perspectief noodzakelijk dat langer staat dan de gebruikelijke vierjarige cyclus van de politieke besluitvorming. Zo’n stabiele ontwikkelvisie op het gebied waar investeringen in bereikbaarheid betrekking op hebben, is immers—naast een inhoudelijke legitimering—nodig om baatafoming, ontwikkelbijdragen en andere bekostigingsvormen over meerdere decennia mogelijk te maken. In het buitenland wordt deze stabiliteit geborgd door—op

een zekere ‘afstand’ van de politieke waan van de dag—volledig publieke, private of hybride organisaties in te richten. Soms gebeurt dit met (gradaties van) publiekrechtelijke bevoegdheden en financieringsfaciliteiten, waarvoor niet zelden de nodige wet- en regelgeving in het leven is geroepen. Wie zich dit alles realiseert, ziet ook waarom de hier omschreven kwestie van ‘alternatieve bekostiging’ steeds hoger op de politieke agenda staat. Het maatschappelijk belang is evident.

3: Vernieuw pragmatisch

Het is natuurlijk belangrijk om nader onderzoek te doen naar de manieren waarop de overheden met marktpartijen kunnen samenwerken aan bereikbare verdichting. Maar we pleiten er vooral voor dat gezamenlijk te doen. De praktijkleerstoel gebiedsontwikkeling steekt graag samen met de grote steden, beleggers, wetenschappers en praktijkexperts de koppen bij elkaar. Wat onze eerste verkenning al heeft opgeleverd is het inzicht dat in géén van de bovengenoemde praktijken in het buitenland sprake is geweest van een radicale koerswijziging. Nieuwe businesscases kwamen rond met kleine, haalbare wijzigingen in de financierings- en/of bekostigingsstructuur rond infrastructuur en gebiedsontwikkeling. Overheden bleven dichtbij bestaande instrumenten en faciliteiten, maar durfden vaak wel nieuwe, doelgerichte organisaties in het leven te roepen. Pragmatische vernieuwing dus, waarin risico’s (lusten en lasten) tussen publiek en privaat evenwichtig worden verdeeld.

De in deze analyse genoemde combinaties van infra en gebiedsontwikkeling duren langer dan tien jaar en laten zich niet vangen in business cases, contracten en organisatievormen. Het vraagt bovenal om vertrouwen en transparantie. Een open relatie tussen overheden en marktpartijen, waarbij eigenaarschap ontstaat van de gebiedsontwikkeling en de infrastructuur en waarvan de mee- en tegenvallers ook in gezamenlijkheid worden gedeeld of gedragen. Privaat rendement en continuïteit kunnen dan door de overheid daadwerkelijk als een maatschappelijk doel worden gezien: het vasthouden van verworven kennis en capaciteit, het gestaag ontwikkelen door de conjuncturele schommelingen heen en het realiseren van een eerlijk rendement kunnen collectieve doelstellingen worden.

Omgekeerd betekent dit dat marktpartijen bereid moeten zijn om rendement dat boven verwachting wordt geboekt deels terug te laten vloeien in de—kwaliteit van—onze gebouwde omgeving. Zover zijn we nog niet in Nederland, maar wat niet is kan nog komen. De praktijkleerstoel biedt partijen een platform om gezamenlijk te verkennen wat hiervoor nodig en haalbaar is.

Cover: Marc Blommaert

Verder lezen:

[28 feb 2019 4 adviezen om steden bereikbaar te houden uitgelicht](#)

[11 jan 2019 Wat, waar en voor wie bouwen we?](#)

[1 mrt 2019 Spoorzone Delft: 4 lessen voor stedelijke verdichting in stationsgebieden](#)

[21 jan 2019 Hoogleraar Gebiedsontwikkeling: afspraken Rijk en G4 hebben meer richting nodig uitgelicht](#)

Auteurs



[Tom Daamen](#)

Directeur SKG, Associate Professor Urban Development Management TU Delft

[Bekijk alle artikelen](#)



[Co Verdaas](#)

Hoogleraar Gebiedsontwikkeling TU Delft, Dijkgraaf waterschap Rivierenland, oud-gedeputeerde Gelderland