

Financieel



Technologie
Digitalisering



Mens / Sociaal



Democratie
besluitvorming



Duurzaamheid
Circulariteit

Financiering van infra





Financiering van infra

Samenvatting; Diverse studies tonen een groot gat tussen wat er wereldwijd geïnvesteerd wordt in de aanleg en onderhoud van onze infrastructuur (havens, vliegvelden, wegtransport en water) en wat er in de toekomst nodig is om de groei van de bevolking te faciliteren en doelstellingen op het gebied van duurzaamheid te behalen. Een studie van McKinsey laat zien dat we daaraan nu jaarlijks \$2.5 triljard besteden, maar dat er in 2030 jaarlijks \$3.1 triljard nodig is. De grote vraag is hoe dit gat te dichten valt.

Vaak wordt er daarvoor gekeken naar private financiering, zoals bijvoorbeeld door pensioenfondsen. Hier zitten echter nadelen aan, zoals de hogere leenkosten voor private partijen en het ontbreken van een goed en breed gedragen verdienmodel voor infrastructurele werken. Bovendien hebben de zogeheten publiek-private projecten in het verleden wisselende resultaten opgeleverd. Toch wordt ook in Nederland de discussie weer gevoerd. Zowel de landelijke als de lokale politiek kijkt naar opties om in samenwerking met de private sector infrastructurele werken te financieren.

Zo wordt bekeken of private partijen kunnen meeprofiten van de veronderstelde waarde-stijgingen van grond en vastgoed bij bijvoorbeeld de aanleg van nieuwe infrastructuur voor openbaar vervoer (trein, metro). Een mooi voorbeeld komt uit Hong Kong. De onderneming die de Transit Railway heeft aangelegd, kreeg het exclusieve recht om (vooraf) vastgoed te kopen in het gebied, om dat na de bouw met winst te kunnen verkopen. Met de opbrengst is een deel van de bouw gefinancierd.

Relevantie

Er zullen nieuwe manieren van financieren gevonden moeten worden om wereldwijd de infrastructuur aan te leggen waaraan de samenleving behoefte heeft. Bedrijven in de

infra kunnen hierin een rol spelen.

Achtergrond

Mede als gevolg van de crisis in 2007/2008 hebben overheden in met name westerse landen de afgelopen jaren hun investeringen in infrastructuur teruggeschoefd. Daarnaast zijn overheden door de coronacrisis van 2020 genoodzaakt om hun investeringen te heroverwegen, uit te stellen of zelfs af te gelasten. Tegelijkertijd neemt de noodzaak tot investeren alleen maar toe door de bevolkingsgroei, de noodzaak tot vervanging van bestaande infrastructuur, investeringen in duurzaamheid en milieu, en investeringen in nieuwe concepten zoals smart cities.

In Nederland financiert de overheid de meeste infrastructurele projecten uit het Infrastructuurfonds. In 2019 was dat ca. 7 miljard euro. Vanaf 2021 wordt dit fonds vervangen door het Mobiliteitsfonds. Hiermee kunnen middelen op een meer flexibele manier worden toegewezen aan onder andere snelle technologische ontwikkelingen ('Smart Mobility').

In Europees verband worden er ook investeringen in de infrastructuur gedaan via een aantal omvangrijke EU-programma's. De doelstellingen van deze programma's richten zich vaak op twee doelen; het stimuleren van de relatief zwakkere economieën en het bevorderen van grensoverschrijdend vervoer in de EU. Ook in EU-verband wordt onderkend dat alleen middelen van overheidswege niet voldoende zullen zijn en zijn er aanbevelingen gedaan om te komen tot publiek-private financierings-opties. De EU richt zijn inspanningen ook op het harmoniseren en versimpelen van regelgeving om pan-Europese investeringen aantrekkelijker te maken.

Uitdagingen

Er zijn veel modellen mogelijk om private financiering te betrekken bij infrastructurele



projecten. Zoals de publiek-private samenwerkingen in zowel Nederland als de EU van de afgelopen decennia. Meerdere slecht gestructureerde projecten hebben echter de belangstelling doen verminderen.

Een andere mogelijkheid tot financiering zijn gebruikersheffingen. In veel landen ligt dit echter gevoelig en ook in Nederland is dit nooit echt een succes geworden. Maar er zijn ook andere opties, zoals meer geld verdienen aan de bouw van woningen en kantoren rond nieuwe metrohaltes. Lege kavels bij nieuwe metroverbindingen kunnen bijvoorbeeld voor veel hogere bedragen verkocht worden, mits de stad de voorinvestering aandurft.

Volgens emeritus hoogleraar Gebiedsontwikkeling Friso de Zeeuw (TU Delft) zouden theoretisch ook vastgoedeigenaren van bestaande panden rond nieuwe ov-verbindingen een deel van de waardestijging moeten teruggeven aan de gemeenschap. Een uitbreiding van het metronetwerk verhoogt immers de waarde van hun pand. Het is in Nederland nog nooit een succes geworden, omdat er veel regelgeving nodig is voor een relatief beperkte opbrengst. "In een wettelijke regeling zou de baatbelasting gekoppeld moeten worden aan ov-investeringen. Dan betalen bijvoorbeeld de eigenaren van de kantoorpanden op de Zuidas mee aan die verlengde Noord/Zuidlijn", aldus De Zeeuw.

Actie

Er zijn internationale voorbeelden van dit 'verdienmodel':

Hong Kong Transit Railway:

Mass Transit Railway Corporation (MTR Corp.) is eigenaar en exploitant van de grootste passagiersrailydienst van Hong Kong. In het kader van het financieringsmodel 'Rail + Property' ontwikkelt MTR Corp. zowel het spoorwegnetwerk zelf als het omringende vastgoed. Wanneer MTR Corp. plannen maakt om een nieuwe faciliteit

te bouwen, dan geeft de Hongkongse overheid - de meerderheidsaandeelhouder in MTR Corp. - de onderneming een grote, indirecte subsidie door haar exclusieve rechten te verlenen om nabijgelegen objecten te kopen tegen de lagere, pre-MTR Corp. tarieven. Het bedrijf verkoopt of huurt vervolgens die gronden tegen de tarieven die van toepassing zijn nadat het zijn nieuwe faciliteit heeft gebouwd, met behulp van de winst om de doorvoerinfrastructuur te betalen.

Tokyu Corporation

Tokio heeft een lange traditie van financiering van de ontwikkeling van voorsteden door de waarde vast te leggen die het land verkrijgt als openbaar vervoer het voor meer mensen toegankelijk maakt. Tokyu Corporation, de privé spoorweg van Groot-Tokio, was de eerste die dit model implementeerde. De spoorwegmaatschappijen van Tokio hebben van oudsher gebruik gemaakt van vastgoedontwikkeling om zowel te betalen voor infrastructuur als om winst te genereren voor aandeelhouders. Tokyu Corporation verwierf de gereserveerde woonlocaties rondom de spoorweg na voltooiing van de herontwikkeling. Vervolgens bevorderde het de ontwikkeling van het gebied door land te verkopen, huizen te bouwen en winkelcentra en scholen aan te trekken, waardoor de bevolking en het treinverkeer in het gebied toenamen.

In Engeland zijn plannen gemaakt om hetzelfde te doen met de aanleg van nieuwe metrolijnen. UK Transport heeft een uitvoerige studie gedaan naar het zogenaamde 'Development Rights Auction Model'. Voor acht grote infra-projecten was berekend dat die ca 36 miljard pond zouden kosten en dat de waarde als gevolg daarvan tot ca 87 miljard pond zou stijgen. Transport for London wilde middels de Auction een deel van die waardestijging gebruiken voor de aanleg van het spoor. Overigens is hiervoor ook gekeken naar de ervaringen in Amsterdam.



Financieel

Resultaat

In deze voorbeelden van financiering van infrastructuur heeft het model gewerkt en is een deel van het spoor betaald uit de meerwaarde van het vastgoed na de aanleg van de nieuwe infrastructuur. Hiermee komt de meerwaarde terecht bij de partijen die ook het risico van de investering op zich hebben genomen en bijvoorbeeld niet bij projectontwikkelaars die graag willen profiteren van investeringen met uitsluitend publieke middelen.

In de UK loopt de discussie nog of deze vorm van financiering daadwerkelijk ingezet gaat worden. Greater London ziet er voorlopig van af, maar mogelijk gaat het wel werken in andere delen van de UK.

Impact

Er zullen dus nieuwe oplossingen gevonden moeten worden om financiering rond te krijgen. Vrijwel iedereen is het erover eens dat met alleen publiek geld dit gat niet gedicht kan worden. Ofschoon het in eerste instantie vooral een politieke uitdaging lijkt, kan de publieke sector - dus ook de bouwsector - zeker meedenken over mogelijke oplossingen.

Ondernemingen in de bouwsector kunnen hier op de volgende manieren inspelen:

- **Wees bereid om met partners (bedrijven, overheden, banken) samen te werken en alternatieve financieringsmodellen te onderzoeken;**
- **Ontwikkel alternatieve verdienmodellen voor investeringen in infra;**
- **Gebruik daarnaast ook nieuwe technologieën om te onderzoeken of verdienmodellen op basis van gebruik mogelijk zijn. Met name Smart Technologie leent zich hier goed voor;**
- **Werk samen met de (lokale) politiek om te testen welke modellen maatschappelijk haalbaar zijn en welke niet.**

Links en bibliografie

- Artikel FD over ideeën in Nederland om private investeerders te betrekken: Kabinet en grote steden zien privaat geld als optie voor financiering extra ov
- Artikel Parool over weerstand in Amsterdam voor private financiering Deskundigen: Amsterdam kan nieuwe metro's zelf financieren
- Rapport EU over toekomstige financiering van Infrastructuur: New ways of financing transport infrastructure projects in Europe
- Rapport Deloitte over financiering van infrastructuur: Private sector participation in public sector financing an introduction