



Privatisering van financiering van infrastructuurprojecten: nu of nooit?

DRS. P. HOFHUIS*

1. Inleiding

Van verschillende zijden wordt sinds medio vorig jaar de gedachte geopperd investeringen van de overheid, met name die in infrastructuurprojecten, te financieren met kapitaal dat rechtstreeks op de kapitaalmarkt wordt aangetrokken. Tot nu toe is echter van de discussie over dit onderwerp weinig gepubliceerd. In dit artikel zullen we ingaan op het fenomeen private financiering, alsmede op de discussie daarover in ons land. In paragraaf 2 wordt de achtergrond van de discussie geschetst, in paragraaf 3 wordt een relatie gelegd met de theorievorming over privatisering en wordt private financiering daarin ingepast. Paragraaf 4 behandelt enkele concrete vormen van financiering en paragraaf 5 tracht de tot nu toe gevoerde discussie in beeld te krijgen. Het artikel sluit af met de aanbeveling zorgvuldig de mogelijkheden van private financiering na te gaan.

2. Twee ontwikkelingen

De discussie over rechtstreekse financiering van infrastructuurprojecten van de overheid met kapitaal uit de particuliere sector kan worden gezien tegen de achtergrond van een tweetal ontwikkelingen. De eerste betreft de bouwwereld. Al enige jaren wordt de – internationale – bouwwereld geconfronteerd met een daling van de investeringen in bouwwerken. De Nederlandse ontwikkeling is in vergelijking tot een aantal andere Europese landen weergegeven in tabel 1.

Tabel 1. Relatieve wijziging van bouwinvesteringen 1980-1982 (in constante prijzen)

| | Procentuele wijziging bouwinvesteringen |
|------------------|---|
| België | - 22 |
| Groot-Brittannië | - 9 |
| Nederland | - 11 |
| West-Duitsland | - 5 |
| Zwitserland | - 7 |

Bron: Federation Internationale Européenne de la Construction, *Use of private finance for construction work*, Parijs, 1984.

De dalende ontwikkeling in de bouwinvesteringen in het algemeen treedt eveneens op bij de overheid. Zowel het volume overheidsinvesteringen als het aandeel daarin van bouwwerken is de laatste jaren gestadig teruggelopen 1). De toenemende druk op de overheidsbudgetten heeft mede invloed gehad op het niveau van overheidsinvesteringen, zij het dat het opzetten van werkgelegenheidsprogramma's de neergaande ontwikkeling in de bouw enigszins lijkt te hebben afgeremd. Het is duidelijk dat in de internationale bouwwereld grote bezorgdheid bestaat over deze ontwikkeling.

Deze rubriek wordt verzorgd door het Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven te 's-Gravenhage

Een tweede ontwikkeling die in dit verband genoemd moet worden betreft een tendens die zich begin jaren tachtig heeft voorgedaan op de kapitaalmarkt. We beperken ons in dit geval tot de Nederlandse situatie. Bezien we de totale ontwikkeling op de kapitaalmarkt van 1981 tot en met 1983 dan valt op dat het netto aanbodtekort voor de binnenlandse kapitaalmarkt in 1981 van ca. f. 1 mrd. is omgeslagen naar een netto aanbodoverschot van f. 3,3 mrd. 2) in 1983. Oorzaak hiervan is een per saldo stijging van het aanbod van gezinnen en bedrijven, fondsen en spaarbanken en geldscheppende instellingen. Deze stijging maakt de toename van het beroep van het rijk op de kapitaalmarkt meer dan goed. Te constateren is daarnaast een groeiende honorering van netto buitenlands beroep op de Nederlandse kapitaalmarkt van f. 1 mrd. in 1981 tot f. 3,2 mrd. in 1983 3). Met andere woorden, er is in deze jaren sprake van een toenemend verdwijnen van lange financieringsmiddelen naar het buitenland.

Beide boven geschetste ontwikkelingen vormen de achtergrond voor de discussie over rechtstreekse financiering van bouw-, c.q. infrastructuurprojecten van de overheid met kapitaal uit de particuliere sector. Van verschillende – ook internationale – zijde is dit idee gelanceerd. 4) Wij zullen ons in dit artikel verder beperken tot de dis-

cussie zoals die in Nederland wordt gevoerd.

Het kan mede als verdienste van de Adviescommissie inzake de voortgang van het Industriebeleid (commissie-Wagner) worden beschouwd dat momenteel wordt getracht de twee ontwikkelingen met een derde tendens – de daling van overheidsinvesteringen – samen te bundelen en om te buigen door middel van het zoeken naar nieuwe infrastructuurprojecten die rechtstreeks (mede-) kunnen worden gefinancierd door particuliere kapitaalverschaffers. De opzet is duidelijk: stimuleren van de bouw, benutten van de beschikbare ruimte op de kapitaalmarkt voor binnenlandse investeringen, alsmede het stimuleren van overheidsinvesteringen ter versterking van de nationale economie.

3. Theoretische vingeroefening

Alvorens nader in te gaan op enige concrete vormen die voor private financiering zouden kunnen worden gehanteerd, zoeken we aansluiting bij de theorievorming over privatisering van overheidstaken. In de literatuur over privatisering worden overheidsactiviteiten onderscheiden in drie functies (ook wel aspecten of fasen genoemd): planning, financiering en productie. Al naar gelang een of meerdere functies aan de verantwoordelijkheid van de overheid worden onttrokken zijn een aantal vormen van privatisering te onderkennen: contractueel, gesubsidieerd, en gereguleerd uitbesteden en afstoten 5). Doorgaans gaat de privatiseringsdiscussie over activiteiten van de overheid in de uitvoerende sfeer. Privatisering van investeringsactiviteiten heeft tot nu toe niet zoveel aandacht getrokken en past niet geheel in de tot nu toe ontwikkelde theorievorming. De indeling in planning, productie en financiering en vooral het begrip „productie” van een investering leveren daarbij problemen op.

Uiteenrafeling van het proces van het tot stand komen en in stand houden van een

* De auteur is de heren R. de Brouwer (voorheen werkzaam bij het Ministerie van Economische Zaken), J. van Doorn en J. van Muiswinkel (De Nationale Investeringsbank) erkentelijk voor de gesprekken die hij met hen over het onderwerp heeft kunnen voeren.

1) Zie o.a. C.P. Maan, *Overheidsinvesteringen*, ESB, 27 oktober 1982, blz. 462-465.

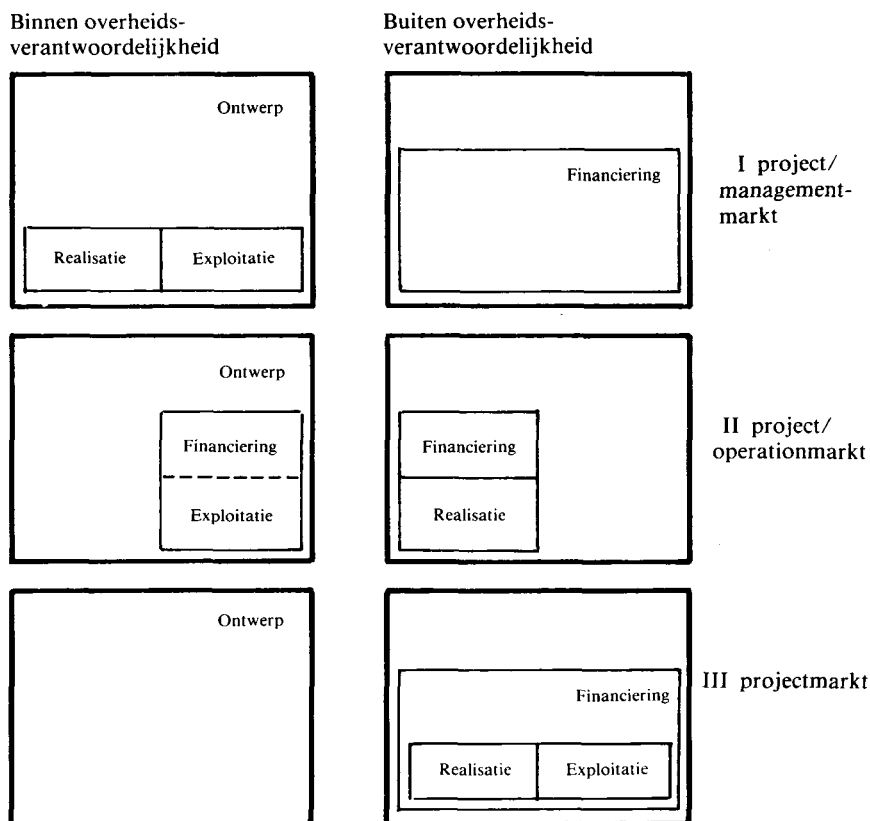
2) *Kwartalbericht 1984/1*, juni 1984 en *Jaarverslag 1983*, mei 1984, De Nederlandsche Bank N.V., Amsterdam.

3) Idem.

4) Federation Internationale Européenne de la Construction, *Use of private finance for construction work*, Parijs, 1984; en F.A.M. de Vilder, toespraak tijdens de jaarvergadering van het Algemeen Verbond Bouwbedrijf, 29 november 1983, Arnhem.

5) Zie o.a. P.J.M. Hofhuis, *Doen en laten; een onderzoek naar verzelfstandiging van overheidsdiensten*, Instituut voor Onderzoek van Overheidsuitgaven, Den Haag, april 1983 en: P.B. Boorsma en N.P. Mol, *Privatisering*, Stichting Maatschappij en Onderneming, Scheveningen, 1983.

Figuur. Privatiseringsvormen naar situering van verantwoordelijkheid voor functies



investerings- c.q. infrastructuurproject brengt ons tot een aangepaste vierledige indeling: de *ontwerpfase*, de *financiering*, de *realisatie* en de *exploitatie* (inclusief het onderhoud). Meteen wordt zo al duidelijk dat zich bij privatisering van een investeringsactiviteit extra beslispoints voor kunnen doen. Mogelijke keuzen zijn: de overheid laat de realisatie en de financiering daarvan aan de particuliere sector over; de financiering gekoppeld aan de realisatie- en exploitatiefase wordt aan de particuliere sector overgelaten. Beide mogelijkheden leiden tot verschillende vormen van privatiseren. Een derde mogelijkheid betreft het privatiseren van de financiering met behoud van overheidsverantwoordelijkheid voor realisatie en exploitatie. Later in dit artikel zullen we zien dat het mede betrekken van de exploitatie in de totale projectvoering een belangrijk aspect zou kunnen zijn bij de besluitvorming over privatisering van de financiering. Ter verduidelijking zetten we in de figuur de verschillende mogelijkheden onder elkaar.

Samenvattend kan worden gesteld dat het rechtstreeks financieren van investerings-(infrastructuur)projecten van de overheid door de particuliere sector kan worden toegevoegd aan de reeds bekende „markt“-vormen⁶ van privatisering. Deze vormen kunnen worden omschreven als een verbijzondering van gereguleerd uitbesteden; conform onze indeling in de figuur zijn te onderscheiden: de „project“-markt: de overheid ontwerpt („projects“) en de particuliere sector financiert,

realiseert en exploiteert (alternatief III). Al naar gelang de overheid de exploitatie (inclusief eventueel de financiering daarvan), c.q. ook de realisatiefase zelf uitvoert, zou kunnen worden gesproken van project/operationmarkt (alternatief II), resp. project/managementmarkt (alternatief I).

Gereguleerd uitbesteden en ons alternatief III lijken het meest op elkaar. Bij gereguleerd uitbesteden wordt echter doorgaans de verantwoordelijkheid voor financiering en productie aan één organisatie uitbesteed. Hét verschil met privatisering van investeringsprojecten is nu juist dat in dergelijke situaties wordt gezocht naar een private financier, en een private constructeur en private exploitant niet noodzakelijkerwijs dezelfde organisatie hoeven te zijn. De alternatieven I en II ontbreken in de theorievorming nog geheel.

4. Enkele concrete mogelijkheden

Met behulp van het ontwikkelde begripkader zijn we nu in staat om een drietal tot nu toe in de Nederlandse discussie genoemde alternatieven voor private financiering nader te benoemen en enigszins systematisch te bespreken.

Private financiering met concessieverlening

Deze mogelijkheid is o.a. genoemd door de commissie-Wagner⁷. In onze terminologie is dit een vorm van projectuitbesteding. De overheid ontwerpt, de particuliere

sector financiert (bankwezen), voert de constructie uit (aannemerij) en verwerft onder bepaalde voorwaarden de toestemming tot exploitatie van het project (beheersmaatschappij). De voorwaarden voor concessieverlening kunnen bij voorbeeld betrekking hebben op het geven van inspraak aan de overheid in de vorm en het niveau van gebruikstarieven (tol, huur of pacht). Ook kan de overheid de concessie verlenen voor een beperkte periode, bij voorbeeld voor de – vooraf berekende – terugverdienperiode van het project. Voorbeelden van deze privatiseringsvorm zijn overal ter wereld te vinden bij de aanleg van autowegen, tunnels, bruggen havens en vliegvelden, maar ook bij de productie en distributie van gas, water en elektriciteit.

Fondsvorming

Dit alternatief treffen we o.a. in een publikatie van Bijl⁸. Het betreft hier een vorm van project/managementuitbesteding. De overheid ontwerpt, realiseert en exploiteert en zoekt (gedeeltelijk) financiering bij de particuliere sector. Dit alternatief is een mogelijkheid om private financiering te combineren met eigen financiering van de overheid. Dit kan bij voorbeeld van belang zijn in situaties waarin particuliere financiers een 100%-financiering niet acceptabel achten. In zo'n geval zou een financieringsfonds bij voorbeeld mede kunnen worden gevoed met een bedrag dat gelijk is aan de verwachte contante waarde van de bij realisering van het project niet uit te keren werkloosheidsuitkeringen⁹. Voorbeelden van projectgebonden fondsvorming zijn onder andere te vinden in West-Duitsland bij de bouw van scholen, stadhuizen en universiteiten.

Een andere wijze van fondsvorming betreft het creëren van niet-projectgebonden investeringsfondsen, eveneens met (eventuele) overheidsdeelneming. In tegenstelling tot de projectgebonden fondsvorming kunnen de aandeelhouders van het fonds niet (mede)-eigenaar van een bepaald project worden. Zij hebben in dit geval slechts deel in de rendementen van het fonds naar rato van hun eigen aandeel daarin. Bijls voorstel om een „revolving fund“ te vormen, (mede)gevoed uit de verkoop van overheidsbezittingen (b.v. domeinen) en de middelen te herinvesteren in infrastructuurprojecten, past hierin¹⁰. Ook het pleidooi van het Wetenschappelijk Bureau Democraten '66 voor het instellen van een Europees Investeringsfonds, deels gevoed door de lidstaten van de EG, deels door de Europese Investeringsbank en door het be-

6) Zie o.a. Sonenblum, Kirlin en Ries, *How cities provide services, An evaluation of alternative delivery structures*, Ballinger Publishing Company, Cambridge, (VS), 1977.

7) Adviescommissie inzake de voortgang van het industriebeleid, *Verslag van Werkzaamheden 4*, Den Haag, 1983, blz. 27.

8) Ir. M. Bijl, *Infrastructuur en economisch herstel*, *ESB*, 12 oktober 1983, blz. 928-931.

9) Idem, blz. 931.

10) Idem.

drijfsleven valt onder deze vorm van private financiering 11). Bij de aanwending van dit fonds zou vooral in de richting van de technologische en infrastructurele projecten moeten worden gedacht, aldus het Wetenschappelijk Bureau.

Leasing

Deze derde vorm wordt o.a. terloops genoemd door de commissie Wagner, met de mededeling dat „deze op zijn praktische merites wordt onderzocht door de rijksoverheid” 12). Leasing is zeker voor infrastructuurprojecten nog nauwelijks een bekend fenomeen. Het instrument wordt o.a. gebruikt bij de bouw van grote kantoren in opdracht van de Rijksgebouwendienst. Wij zullen hier wat meer aandacht aan het begrip als zodanig besteden.

In de particuliere sector is sinds het midden van de jaren zestig, althans in Nederland, sprake van een toenemende betekenis van leasing. De grote groei van leasing is echter pas ontstaan in de periode dat voldoende adequate financiering voor bedrijfsmiddelen ontbrak en de reguliere financiers meer risicomijdend waren gericht dan cliëntgericht 13).

In de omvangrijke literatuur over dit onderwerp wordt onderscheid gemaakt tussen twee hoofdvormen van leasing: financiële en operationele leasing. Het onderscheid wordt bepaald door na te gaan wie het economisch risico van het lease-object draagt. Indien dit risico bij de lessee (gebruiker) ligt, is sprake van financiële leasing. In alle andere gevallen is sprake van operationele leasing. Financiële leasing kan worden bestempeld als een vorm van financiering. Een financiële lessor (lease-maatschappij) is een financiële instelling die als voornaamste doelstelling heeft rentewinst te maken. De Nederlandse Vereniging van Leasemaatschappijen (NVL) en de Vereniging van Financieringsondernemingen in Nederland (VFN) hebben in onderling overleg zogenaamde produktdefinities met betrekking tot de vormen van leasing opgesteld. Financiële leasing is dan de vorm van financiering waarbij:

1. de leasemaatschappij (de lessor) een roerend of onroerend bedrijfsmiddel in eigendom verwerft en dit afstaat aan de gebruiker (de lessee) voor een periode ten hoogste gelijk aan de economische levensduur van dit goed, waartegenover de lessee zich verplicht de aankoopsom vermeerderd met kosten en winst aan de lessor te betalen;
2. de overeenkomst van gebruik onopzegbaar is, zodat de lessee het economisch risico (waardeveranderingsrisico) van het goed draagt;
3. de lessee het goed in zijn balans activeert onder gelijktijdige vermelding van de desbetreffende schuld;
4. de lessee na de afloop van de overeenkomst het goed kan teruggeven aan de lessor, respectievelijk dit kan kopen tegen een vooraf in de overeenkomst bepaald gering bedrag of de lease op nader overeen te komen voorwaarden kan continueren.

Met name de financiële leasing lijkt rele-

vant in het zoeken naar mogelijkheden om een groter gebruik te maken van particuliere financiering. Binnen onze terminologie kan financiële leasing van infrastructuurprojecten van de overheid worden aangeduid als een voorbeeld van project/management-uitbesteding. De overheid kan via het sluiten van een lease-contract een bepaald project voor 100% extern financieren, vooropgesteld dat de lessor voldoende rendementsverwachting aanwezig acht. De betalingsverplichting kan worden verdeeld over een groot aantal jaren, met als maximum de economische levensduur van het object.

In Nederland zijn ons vooralsnog geen voorbeelden van deze vorm van privatisering bekend, althans in de sfeer van infrastructuurprojecten. Italië en vooral België kennen daarentegen wel voorbeelden. In ons buurland komt een speciale vorm voor van leasing waarin een bepaalde bank (i.c. Credit Communal) een systeem heeft ontwikkeld waarbij lokale overheden gebouwen kunnen leasen 14).

5. De praktijk: haken en ogen

Alhoewel tot heden niet zo veel bekend is geworden van de discussies die binnenskamers worden gevoerd, valt uit uitlatingen van verschillende bewindslieden 15) en deelnemers aan het overlegcircuit 16) wel een en ander af te leiden over de verschillende standpunten die worden aangehangen. Ruwweg zijn in de discussie vier partijen te onderscheiden met elk een eigen verantwoordelijkheid: de bouwwereld, het bankwezen, het Ministerie van Financiën en de vakdepartementen Verkeer en Waterstaat en Economische Zaken. We zullen nagaan of de uitdieping van de mogelijkheden voor private financiering in bovenstaande paragrafen aanknopingspunten biedt om haken en ogen in deze discussie met elkaar te verbinden, ten einde de gedachtenvorming een mogelijke impuls te geven.

De verantwoordelijkheden voor de overheid liggen behalve bij de taak te streven naar een gezonde economische structuur met daarin een gezonde bouwsector (EZ en V&W) tevens bij het voortzetten van een gezond budgettair beleid (Financiën). Hierin lijkt in het kader van ons onderwerp reeds stof tot meningsverschillen aanwezig te zijn. Gebleken is namelijk dat particuliere financiers slechts dan geïnteresseerd zijn in rechtstreekse deelname in overheidsinvesteringen wanneer een bepaalde minimum rendementsverwachting aanwezig is. Deze voorwaarde zou zeer wel in conflict kunnen geraken met de beleidslijn van budgettaire neutraliteit van nieuwe projecten. Immers de berekening van de rendementsverwachting die de basis is voor de beslissing al of niet deel te nemen, zal worden bepaald door de zekerheid die de overheid wil geven om (een gedeelte van) het financiële risico van de investering op zich te nemen. In gevallen waarin het een geheel nieuw project betreft (d.w.z. waarmee nog geen rekening is gehouden in meerjarenramingen van de Rijksbegroting), zou deze

door financiers gestelde conditie kunnen betekenen dat voor de afdekking van het risico door de overheid middelen zouden moeten worden vrijgemaakt. Ergo: gevaar voor een aanslag op het budgettair beleid, conflict tussen voorstanders van het op stapel zetten van nieuwe projecten (bouwwereld, vakdepartementen) en het Ministerie van Financiën en kans op een veto van de minister van Financiën.

Het plan om over te gaan tot fondsvorming met deelname van de overheid daarin lijkt een poging om uit dit meningsverschil te geraken. Echter, zodra beslissingen moeten worden genomen tot herbestemming van niet uitgekeerde werkloosheids-gelden, danwel tot verkoop van domeinen, wordt de discussie nog ingewikkelder dan hij al is, namelijk door het binnenhalen van minstens twee nieuwe gesprekspartners: de ministeries van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

In situaties waarin althans dit probleem zich niet zou voordoen – bij voorbeeld bij een project waarvoor reeds middelen zijn uitgetrokken in de meerjarenbegroting – en dat met behulp van particuliere financiering versneld zou kunnen worden uitgevoerd, kunnen de reeds gereserveerde middelen een stukje risico-afdekking vormen voor de financiers. Echter, een volgend probleem dient zich dan aan. Wanneer de deelname in de financiering zich uitstrekt over een langere periode dan alleen de realisatiefase (dit zal meestal het geval zijn) zullen in de berekening van de rendementsverwachting gegevens over de exploitatie van het project mede een rol gaan spelen. Dit lijkt eveneens problemen op te kunnen leveren met het uitgangspunt van budgettaire neutraliteit. Immers, het instrument voor exploitatie van infrastructuurprojecten – tolheffing – is zeker sinds de recente Nederlandse stellingname tegen het Zwitserse tolbeleid althans voor wegen uit den boze. Private financiering, gecombineerd met concessieverlening lijkt op grond hiervan al evenmin een aantrekkelijke oplossing. Tenzij de exploitatie op andere wijze gevoerd zou kunnen worden dan via tolheffing. Het zou aanbeveling verdienen de mogelijkheden daartoe nader uit te diepen. Van andere genoemde projecten,

11) Stichting Wetenschappelijk Bureau Democraten '66, *Een impuls voor Europa*, Den Haag, 1984.

12) Adviescommissie, op.cit.

13) A.W.A. Joosten e.a., *Facetten van leasing*, Kluwer, Deventer 1984, blz. 13.

14) Federation Internationale Européenne de la Construction, op.cit.

15) Minister Smit-Kroes o.a. tijdens de behandeling van de plannen m.b.t. de financiering van rijkswegen in de Tweede Kamer, november 1983; Minister Winsemius in uitlatingen in Tros-Aktua-radio, 12 mei 1984.

16) De Interdepartementale Commissie voor het Economisch Structuurbeleid (ICES) heeft een werkgroep Private Financiering Infra-Structuur geformeerd, waarin naast vertegenwoordigers van het ministerie van Economische Zaken, Financiën en Rijkswaterstaat, de aannemerswereld en het bankwezen zijn vertegenwoordigd.

zoals het plan Lievense, en het plan Waterman, lijkt de exploitatie nog zeer moeilijk in te schatten. Een uitzondering hierop vormt wellicht inpoldering van landbouwgrond, waarvoor een duidelijk opbrengst aan pachtgeld en van verkoop aan derden te becijferen valt. Het lijkt erop dat het geven van voldoende zekerheden voor de exploitatie van een project in veel gevallen eveneens niet budgettair neutraal valt uit te voeren. Het nog openstaande spoor van private financieringsdeelname in alleen de ontwerp- en realisatiefase van een project lijkt te kampen met hetzelfde probleem. Ook dan zullen extra middelen nodig zijn om de financiering na realisatie af te kopen. Met uitzondering van projecten met een zeer lange uitvoeringsperiode (b.v. de Oosterschelde) lijkt het reserveren van middelen daartoe toch een extra beslag op de financiële ruimte te zullen leggen. Vooropgesteld dat de uitgangspunten van twee van de vier gesprekspartners (consistent budgettair beleid en voldoende risicoafdekking) overeind blijven, zullen overwegingen met minder concreet financieel gewicht in de schaal, niet de doorslag geven voor een beslissing. Gewezen kan worden op het optreden van „spin offs” van het uitvoeren van nieuwe projecten, een positieve invloed op de werkgelegenheid en mogelijk andere inverdieneffecten.

In de voorafgaande afweging is eigenlijk alleen overgebleven de mogelijkheid om infrastructuurprojecten rechtstreeks te laten financieren wanneer reeds middelen zijn uitgetrokken die door de financiers voldoende worden geacht ter afdekking van (exploitatie)risico's. Met betrekking tot de vraag in welke vorm deze financiering dan zou kunnen plaatsvinden, lijken althans in onze opstelling fondsvorming en (vormen van) financiële leasing in aanmerking te kunnen komen. Concessieverlening stuit op problemen van de wijze van particuliere exploitatie. Met betrekking tot fondsvorming zijn, afgezien van het budgettaire probleem, in het verleden veel discussies gevoerd. Kern hiervan is dat het afzonderen van overheidsgelden uit de begroting en het onderbrengen in een minder goed controleerbaar fonds op veel tegenstand stuit. In onze situatie, waarin het gaat om een fonds met een garantiebodem gestort door het rijk en verder gevuld met particulier kapitaal, lijkt dit bezwaar van minder belang.

Met betrekking tot leasing lijken afgezien van de juridische aspecten ook mogelijkheden aanwezig. Aantrekkelijk lijkt vooral de mogelijk lange looptijd van een contract en het dientengevolge jaarlijks relatief gering budgettair beslag. Vermeden moet worden dat dit instrument oneigenlijk wordt gebruikt door de spending departments om bezuinigingen te ontlopen. Natuurlijk zal bij de onderhandelingen bij het sluiten van een contract de rentewinst die de lessor wenst te maken een belangrijke rol spelen. Van de zijde van de overheid zal onder meer een afweging moeten worden gemaakt tussen het nadeel van een relatief kostbare financiering en het voordeel dat bij het sluiten van een contract direct middelen beschikbaar zijn voor realisatie

van het project. Het economisch risico t.g.v. waardeverandering van het object lijkt voor de overheid in gevallen van infrastructuurprojecten niet zo groot. De bepaling van de restwaarde na afloop van het contract (de terugkoopsom) hangt nauw samen met het rendement op de investering dat de lessor weet te bedingen. Is dit voldoende dan zal de restwaarde een relatief gering bedrag zijn. Aangezien in ons land nog nauwelijks ervaring is opgedaan met financiële leasing door de overheid lijkt het aan te bevelen nader onderzoek uit te voeren zowel naar de financieel-economische als de juridische aspecten daarvan.

De ervaringen in het buitenland zullen daarin mede moeten worden betrokken.

6. Afsluiting

Zoals duidelijk is geworden lijken op de weg naar private financiering voorlopig enkele obstakels aanwezig die concretisering van het idee verhinderen. Het zou jammer zijn wanneer het idee van private financiering in te woelig vaarwater terecht zou komen. Beter ware het op enigszins afstandelijke wijze verder te zoeken naar concrete projecten waarvoor bepaalde vormen van private financiering in aanmerking zouden kunnen komen. Het verdient daarbij aanbeveling dat enkele tot heden onwrikbare stellingnames in de discussie in de toekomst wat zouden worden afgezwakt.

Paul Hofhuis