



Waarom PPS niet werkt

De vele voordelen van het publiek alternatief

DAVID HALL



De auteur is professor Publieke Diensten aan de Universiteit van Greenwich (UK)

“If you’re a good public sector, you shouldn’t need PPP’s. If you’re a bad, you shouldn’t go near them.”

*(Interviewer geciteerd in Robert Bain, **Review of Lessons from Completed PPP Projects Financed by the EIB**, mei 2009)*

Een publiek-privaat partnerschap (PPS) is een contract tussen een overheid en een privébedrijf dat het volgende inhoudt: het privébedrijf financiert, bouwt en bestuurt een bepaald element van een publieke dienst en het bedrijf wordt daarvoor een tijdje betaald door de gebruikers (concessie) of door de overheid, ofwel door beide. Het concept van PPS werd niet gebruikt voor 1990 maar concessies bestonden natuurlijk al langer. De moderne versie van PPS werd uitgevonden door de Thatcher-regering in de jaren '80. En wordt vandaag de dag nog steeds gretig toegepast, overal in de wereld. Maar weinigen beseffen hoeveel gevaren het inhoudt.

Het begon als volgt. Nieuwe fiscale regels beperkten de leningsmogelijkheden van een overheid, maar de overheid wou wel nog steeds investeren in infrastructuur. PPS was de oplossing. Hoewel de overheid zich ook hier engageert om de investering te betalen, net zoals wanneer ze het geld had geleend en over 25 jaar had afbetaald, laten de boekhoudregels toe ze te behandelen als privéleningen i.p.v. publieke leningen. En kan het geld geleend worden zonder de fiscale regels te overschrijden.

OVERVLOEDIGE WINST

Voor privébedrijven – banken, bouwondernemers en dienstenbedrijven – vormt PPS een extreem aantrekkelijke deal. Eén contract garandeert hen een golf aan inkomsten over 25 jaar of meer. En dat grotendeels gegarandeerd door de overheid zelf. Met de verhoging van de limieten op overheidsleningen, stegen de PPS: bijvoorbeeld in Europa had je de regel die lenen beperkte tot 3% van het BBP. Nieuw-Zeeland, Australië, Canada en de VS begonnen allemaal met PPS als een privatiseringsstrategie en een manier om hun budget onder controle te krijgen, door leningen te camoufleren.

ONGEMAK BIJ EUROPESE COMMISSIE EN IMF

Er is een dilemma voor fiscale regulatoren, zoals de EU en het IMF, die fiscale discipline opleggen – en dus striktere regels voor PPS – en privatisering promoten, wat impliceert dat je PPS makkelijker maakt. De Europese Commissie (EC) heeft al verschillende visies gehad op PPS en fiscale discipline. Het rapport over de Europese Economische & Monetaire Unie (EMU) van 2003 formuleerde het zo: “Het risico bestaat dat men zich meer en meer op PPS gaat beroepen om kapitaalinvesteringen buiten de begrotingsbalans te houden, om begrotingsnormen naast zich neer te kunnen leggen. Als dat het geval is, dan kan het gebeuren dat PPS uitgevoerd worden zelfs wanneer ze duurder zijn dan pure publieke investeringen¹.”

Voor privébedrijven - banken, bouwondernemingen en dienstenbedrijven - vormt PPS een extreem aantrekkelijke deal. Eén contract garandeert hen een golf aan inkomsten over 25 jaar of meer.

In oktober 2005 werden PPS opnieuw met argwaan bekeken. Commissaris Almunia beschuldigde nationale overheden er van ‘trucs’ te gebruiken om op kunstmatige wijze hun deficit weg te werken. Ze willen immers “de indruk wekken dat ze wel degelijk de Europese regels volgen”. De Europees Commissaris verwees expliciet naar PPS die vaak de financiële lasten van grote infrastructuurprojecten dragen. En hij voegde er aan toe dat het steeds moeilijker werd om de begroting van de staten degelijk te kunnen analyseren.²

Het dilemma werd – voor de supporters van PPS – opgelost door een ruling van Eurostat, het statistisch bureau van de Commissie, dat de activa in een PPS als niet-overheidsactiva mochten gecategoriseerd worden zolang dat a) de privépartner het bouwrisico op zich nam en b) de privépartner het beschikbaarheidsrisico of vraag-risico op zich nam.

Het IMF was niet onder de indruk en noemde het een uitnodiging om op creatieve wijze om te gaan met de boekhouding en fiscale regels te vermijden. Het noemde de beslissing van Eurostat in maart 2004 “problematisch”: “De recente Eurostat-beslissing baart grote zorgen omdat het hoogst waarschijnlijk zal resulteren in de visie dat de meeste PPS privé-investeringen zijn. Maar de overheid draagt grote vraagrisico’s (bv. wanneer zij garandeert dat er een minimum (aantal) vraag zal zijn naar een dienst

geleverd door de PPS). De recente beslissing kan dus een stimulans zijn voor Europese regeringen om op PPS terug te vallen en het Stabiliteitspact te omzeilen.”³

GEVANGEN DOOR DE CRISIS

Er was een groei in het (aantal) PPS in vele landen tot laat in het eerste decennium van deze eeuw, maar die is verstomd door de financiële crisis die het moeilijker maakte voor privébedrijven om te lenen. Zij betalen een hogere rentevoet voor leningen dan landen en die kloof is alleen nog maar gestegen. In Europa staan het aantal (en de waarde van de) PPS in 2012 op hun laagste punt sinds 10 jaar, met 66 deals die 11,7 miljard euro waard zijn (de helft in het Verenigd Koninkrijk en het merendeel van de rest in Frankrijk en Nederland). Volgens de Europese Investeringsbank kwam dat door de veranderingen in het politiek klimaat, het gebrek aan overheidsgaranties en de besparingsmaatregelen die leidden tot zwaar geslonken investeringsbudgetten. Kleine terzijde: in zowel Portugal als Cyprus, identificeerde de trojka PPS als één van de oorzaken van de fiscale problemen van de landen, en vroeg een audit, een heronderhandeling van de bestaande PPS en een stopzetting van nieuwe PPS.⁴

PROPAGANDA VOOR PPS

Halverwege 2009 moesten bedrijven rentevoeten betalen die 4% hoger lagen dan overheden.

In zowel Portugal als Cyprus identificeerde de trojka PPS als één van de oorzaken van de fiscale problemen van de landen, vroeg een audit, een heronderhandeling van de bestaande PPS en een stopzetting van de nieuwe PPS.

Als het enkel aan de markt had gelegen, zouden PPS zich kansloos uit de markt prijzen, wegens te duur. Maar door de besparingspolitiek kunnen overheden vaak niet méér lenen of uitgeven, wat het voor hen aantrekkelijk maakt om via PPS hun langetermijn financiële engagementen te verbergen.

Het resultaat is een heel dure contradictie. In plaats van PPS te schrappen en goedkopere publieke middelen te gebruiken, steunen overheidsorganen PPS mét aanzienlijke overheidssteun in de vorm van geprivilegieerde beschikking tot overheidsgaranties of publieke middelen. Een merkwaardig netwerk van internationale organen, overheden en bedrijven zijn dit beginnen te promoten. Dat gebeurt op globaal, nationaal, regionaal en sectorieel niveau.

- De internationale financiële instellingen (IFI's) spelen een leidende rol: de Wereld-

PPS gesteund (1985-2009): per sector

	Aantal PPS	Waarde (miljard dollar)
Wegen	567	306,7
Spoorwegen	153	138,2
Water	564	105,3
Andere (scholen, ziekenhuizen,..)	463	94,6
Totaal wereldwijd	1747	644,8

bank, het IMF, de Europese ontwikkelingsbanken zoals de EIB en EBRD. Zij promoten niet alleen PPS, ze gebruiken hun (publieke) fondsen om ze te subsidiëren en ze een lang leven te bieden.

- PPS worden hard gepromoot door intergouvernementele lichamen, zoals de G20 en de G8, en bedrijfsfora zoals het WEF.
- De ontwikkelingsarmen van de EU, haar lidstaten, de VS en andere donororganisaties

promoten en financieren PPS in ontwikkelingslanden via de clauses in hun donaties en via handelscontracten.

- Deze publieke organen sponsoren een stroom aan publicaties en adviezen van internationale consultancy- & boekhoudingsbedrijven, zoals McKinsey en PriceWaterHouseCooper. Die verdienen verder winst door het juridische en consultancywerk in de complexe contractuele processen die gelieerd zijn aan PPS.

CONSULTANTS SMULLEN VAN PPS

De meest actieve is McKinsey, dat een reeks rapporten heeft geproduceerd voor internationale organisaties en overheden. Haar invloed is zo wijdverspreid dat ze in feite een architect is van publieke diensten ten voordele van privékapitaal. Andere consultancybedrijven zoals PWC, Ernst & Young, KPMG, Deloitte doen gelijkaardig werk en ook hun rapporten worden bijna nooit in vraag gesteld, maar ze zijn meestal oppervlakkig, feilbaar, met zeer onbetrouwbare voorspellingen, waardoor ze leiden tot zeer schadelijke beslissingen in het beleid. Maar ze zijn nooit aansprakelijk en krijgen grote sommen geld voor hun werk. Bijvoorbeeld:

- in Groot-Brittannië kregen advocaten en consultants 400 miljoen pond voor hun ‘werk’ voor de Londense metro-PPS, die ineensklapte, ten nadele van en met grote onkosten voor de bevolking.
- Er zat een belangrijk rapport van PWC bij dat onbetrouwbaar en inaccuraat was. PWC voorspelde dat de privésector tot 30% zou kunnen besparen op het project. Een cijfer dat het ganse project stuurde, maar er stond geen enkele solide verantwoording in het rapport voor dat cijfer.⁵
- Deloitte, PWC, KPMG en Ernst & Young zitten in “het hart van het wereldwijde web van belastingontwijking, met bureaus in alle fiscale paradijzen.” In de VS kreeg KPMG een boete van 456 miljoen dollar voor het vergemakkelijken van belastingontwijking en een aantal van hun personeelsleden zijn zelfs naar de gevangenis gestuurd.⁶
- McKinsey publiceerde in 2007 een rapport dat claimde dat de privésector meer dan de helft van het engagement kon voorzien voor de 30 miljard dollar die nodig was om gezondheidszorg uit te bouwen in Afrika de komende tien jaar. Dat werd gebruikt om de IFI's en donoren te helpen verantwoorden waarom ze geld stopten in privévehikels, in plaats van openbare gezondheidszorg. Maar vijf jaar later resulteerde dat in zo goed als geen enkele bijdrage uit privémiddelen. De enige investeringen van de fondsen waren 93 miljoen dollar in aandelen van een al bestaand privé gezondheidsbedrijf in Zuid-Afrika, 16 miljoen dollar in privéhospitalen in Kenya en Ghana en weinig meer.⁷

PPS-PROBLEMEN

1) PPS leveren geen extra geld op

Veel voorstanders van PPS zeggen dat de projecten extra privé-investeringen met zich meebrengen. Alsof ziekenhuizen en scholen niet meer betaald moeten worden door de overheid. Het geld wordt uiteindelijk van dezelfde financiële instellingen – banken, pensioenfondsen en andere investeerders – geleend. PPS openen geen deuren naar speciale ‘nieuwe’ financiën. PPS spreidt de kosten van een nieuw gebouw. Net zoals een lening dat doet. Maar het verkleint de totale kosten niet, het spreidt ze gewoon over de toekomst, zoals elke lening. In feite gaat een PPS over de levensjijd van een project méér kosten aan de overheid dan een conventioneel project, omdat de kosten voor kapitaal hoger liggen. En privé-operatoren zullen hogere prijzen vragen aan gebruikers omdat ze een monopolie hebben (zie de Diabolo-verbinding in België).

2) Risico-overdracht

Voorstanders gebruiken ‘risico-overdracht’ als een belangrijk argument om de noodzaak van PPS te verantwoorden. Het is ook een sleutel-element in de budgettaire argumenten: waarom een project buiten of binnen de overheidsbegroting kan. Maar risico-overdracht is niet gratis. De PPS contracten dragen het risico over naar de aannemer, maar die ‘sleutel-op-de-deur-contracten’ kosten meestal 25% meer dan conventionele contracten.

En risico-overdracht is niet altijd de beste optie. Overheden zijn geen bedrijven. Veel publieke diensten spreiden risico’s via overheids-garanties omdat dat het best werkt – denk aan ziekte of werkloosheid en de sociale zekerheid. Een recente algemene analyse van risico’s en PPS concludeerde dat het in het algemeen het meest efficiënt is dat het vraagriscico bij de overheid blijft, in plaats van de privésector,

zelfs als je een PPS gebruikt. Het zou met andere woorden een verspilling van middelen zijn als je betaalt om dat risico over te dragen naar de privésector.⁸

Ook het IMF waarschuwt dat overheden geneigd kunnen zijn de echte waarde van de risico-overdracht te overdrijven: *“Het is ook mogelijk dat de overheid het risico overwaardeert en dit overcompenseert aan de privésector om het aan te gaan, wat de kost van PPS verhoogt, in vergelijking met directe publieke investeringen.”*⁹

3) Leugens/voorspellingen

Privébedrijven onderschatten systematisch de kosten van investeringen, terwijl ze de verwachte vraag voor de dienst overschatten. Een watercentrale zal sneller goedgekeurd worden als de gemeente denkt dat er een grote(re) behoefte is aan water dan voorzien kan worden met de bestaande bronnen. Een tolgeweg wordt sneller goedgekeurd als de toekomstige verkeersgolven veel groter lijken dan de huidige wegen aan kunnen.

Er is veel bewijs dat dit universeel gebeurt. Een studie die verschillende landen met PPS vergeleek concludeerde dat in 90% van wegen- en spoorwegprojecten de reële kosten veel hoger eindigen dan voorspeld in de oorspronkelijke schattingen. En de reële vraag is ook altijd lager dan ingeschat. De fout ligt altijd aan de verkeerde kant (prijs te laag ingeschat en vraag te hoog ingeschat), dus toeval

PPS openen geen deuren naar speciale ‘nieuwe’ financiën. PPS spreidt de kosten van een nieuw gebouw. Net zoals een lening dat doet.

kan dat moeilijk zijn. Het kan alleen het resultaat zijn van systematische vertekeningen of liegen. De auteurs concludeerden: *“Het probleem van desinformatie is een probleem van macht en winst, en moet ook zo behandeld worden via mechanismes van transparantie en aansprakelijkheid.”*¹⁰

Verkeersvoorspellingen voor tolwegen en PPS worden systematisch overschat. Kijk bijvoorbeeld naar Australië: elke tolweg ooit gebouwd sinds 2005 heeft minder verkeer gehad en minder tolobbrengsten dan voorspeld werd. In Centraal- en Oost-Europa hebben ze gelijkaardige ervaringen. *“De constante overschatting van verkeerscijfers door beleidsmakers leidt niet alleen tot moeilijkheden met de concessie-inkomsten of de publieke investeringen, maar ook tot pogingen om de hoeveelheid verkeer te vergroten.”*¹¹ In de VS ook: de eerste jaar inkomsten van 26 tolwegen die openden tussen 1986 en 2004 brachten gemiddeld één derde minder dan voorspeld.

IMPACT OP WERKNEMERS

Niet alleen de publieke financiën lijden er onder. Ook werknemers hebben te vrezen voor PPS-contracten.

- De werkzekerheid kan in gevaar komen, omdat ze gelieerd is aan het contract zelf of aan het privébedrijf, en niet aan de overheid(sorganen). Het privébedrijf heeft meer nood om de werkgelegenheid klein te houden, de winsten te verhogen en heeft minder behoefte om werknemers op te leiden en te vormen. Zo kom je in de spiraal van tijdelijke contracten en onderaanneming terecht.
- Werknemers verliezen in sommige gevallen hun status als ambtenaar. Terugkeren naar de publieke sector wordt complexer. Ze verliezen ook het voordeel van toekomstige overheidspensioenen.

Als de inkomsten van de overheid verlagen - door de lange, zware en constante financiële engagementen - worden besparingen afgewenteld op openbare dienstverleners, omdat het PPS-contract niet opgebroken kan worden.

- Het wordt moeilijker om je job te beschermen en loon- en arbeidsvoorwaarden te verbeteren. Het PPS-contract garandeert niet per se nationaal erkende loonsverhogingen. Je krijgt een twee maten-twee gewichten-systeem.
- De vakbondswerking wordt verzwakt omdat werknemers in kleinere eenheden verdeeld worden, met verschillende werkgevers.
- Andere openbare dienstverleners kunnen ook geraakt worden door het contract. Als de inkomsten van de overheid verlagen – door de lange, zware en constante financiële engagementen – worden besparingen afgewenteld op hen, omdat het PPS-contract niet kan opgebroken worden.

ALTERNATIEVEN?

Veel PPS-inschattingen gaan enkel uit van de afweging of de PPS economisch doenbaar is voor een privéconsortium. Soms maakt men gebruik van een notionele ‘publieke sector vergelijkter’ in plaats van een reëel berekend alternatief voorstel. Openbare auditoren in Nederland en elders hebben al in vraag gesteld of zulke ‘vergelijkers’ genoeg zijn. Een échte vergelijking, met een reëel berekende overheidsopdracht is belangrijk, alleen al om te vermijden dat zaken buiten balans belanden, zelfs wanneer ze duurder zijn.

IN VLAANDEREN?

PPS heeft vaste voet aan de grond in Vlaanderen. Ziekenhuizen, kantoren voor ambtenaren, sportinfrastructuur, werken in de haven (van Antwerpen), scholen ('Scholen voor morgen'), tramlijnen, sluizen, kustverdediging, spoorlijnen en uiteraard de beruchte Oosterweelverbinding. Eurostat maakte onlangs bekend dat Vlaanderen verplicht is de kosten voor een groot deel van die projecten in haar begroting op te nemen, wat niet alleen de huidige begroting in het rood doet gaan, maar ook dreigt de komende begrotingen te bezwaren. Eurostat leek te oordelen dat Vlaanderen te veel risico op zich had genomen in de PPS-projecten (wat bij andere landen blijkbaar minder het geval was?)

Voor Oosterweel spraken bronnen in de Vlaamse regering zich al in 1999 uit voor een PPS-constructie. In 2001 lanceerde men de tender en mikte men op een tijdsschema van 6 jaar voor de BAM- Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel die de 'expertise en de middelen had om marktwaarde' te bieden, in tegenstelling met de overheid. De eerste kosten werden geschat op 590 miljoen euro. In juni 2008 kwam men op een schatting van 2,5 miljard euro, met een concessie van 35 jaar, een tolweg, en de toezegging dat 'er niet minder verkeer zou komen'. Na vele bijsturingen kwam het prijskaartje uit op 4,2 miljard tot 4,6 miljard euro in 2010. Door de vele procedureslagen lijkt de prijs nog te gaan oplopen. De werken zouden nu volgens minister Weyts kunnen starten in 2017 ('mogelijkerwijs').



■ *De voormalige Lange Wapper*

Ook de kost van kapitaal is goedkoper bij overheden. Die kunnen bijna altijd goedkoper lenen dan privébedrijven, omdat ze heel weinig risico op bankroet hebben. Overheden zijn er altijd, hebben een vaste stroom aan middelen door de grote belastingsinkomsten, terwijl geen enkel bedrijf immuun is tegen een faillissement. Ook de OESO zegt dat zeer expliciet (2008): *“De kost van kapitaal voor de privépartner is meestal hoger dan dat van de overheid. Als de efficiëntiewinst van een project kleiner is dan de bijkomende interestkosten, dan zal de minimum eenheidsprijs waaraan de privé-investeerder de service kan bieden niet lager zijn dan wanneer de overheid het volgens de traditionele aanbesteding zou doen.”*¹²

OP TIJD EN BINNEN BUDGET?

Er wordt vaak geargumenteed dat PPS-projecten tenminste wel binnen de vooropgestelde tijd en het budget voltooid worden, en dat dit een cruciaal voordeel is ten opzichte van klassieke publieke projecten. De Britse regering beweert dat 76% van PFI-projecten op tijd af raken, ten opzichte van 30% traditionele projecten. Een gelijkaardige conclusie kwam uit een EIB-studie. Maar de constructie bij PPS-projecten is véél duurder. Een EIB-rapport vergeleek de kosten van PPS-wegenprojecten over Europa met conventioneel betaalde wegen, en ontdekte dat de PPS gemiddeld 24% duurder waren¹³. In Polen schrapte de regering een PPS-autoweg voor exact deze reden: ze constateerden dat ze met

IN VLAANDEREN BIS

Een PPS-project dat er wél al ligt is de Diabolo-verbinding: de snelle treinverbinding naar de luchthaven van Zaventem. Door Diabolo betaal je een extra toeslag bovenop de prijs van het treinticket naar de luchthaven. De prijzen zijn intussen al drie keer verhoogd, omdat het aantal reizigers niet de vooropgestelde doelen haalde: van 2,10 euro naar 4,44 euro en nu naar 5,07 euro. Privépartner Northern Diabolo betaalde 290 miljoen euro op het totale prijskaartje van 678 miljoen. In ruil mag Northern Diabolo 35 jaar lang - tot 2047 - rekenen op 9 miljoen euro per jaar van Infrabel, 0,5% van de totale inkomsten van de NMBS én van de *toeslag* die de reizigers moeten betalen.

In de eerste helft van 2013 waren dat er 1.682.105. Daardoor leverde die *toeslag* de privé-investeerder een slordige 7,5 miljoen euro op in de eerste jaarhelft van 2013 alleen al. Kamerlid Jef Van Den Berghe: *“Het contract met Northern Diabolo voorziet dat als het reizigersaantal twee semesters lang 75% onder de doelstelling ligt, het bedrijf de overeenkomst helemaal mag opzeggen. NMBS en Infrabel moeten dan in één klap het bedrijf uitbetalen.”* Experts van het Rekenhof hebben becijferd dat dat 700 miljoen tot 1 miljard euro kan kosten. (AM)



eigen middelen 5,6 miljoen euro per kilometer betaalden, terwijl het met PPS 7,4 miljoen was!

Is het dan efficiënter? De meeste overheden, politici en consultants gaan er van uit (en zeggen dat vaak ook) dat de privésector per definitie efficiënter is. Maar empirisch bewijs uit studies bewijst dat dit niet klopt. Wanneer je zulke projecten evalueert mag je met andere woorden niet aannemen dat de privé het sowieso efficiënter zal doen. Het bewijs komt uit veel studies:

- De Wereldbank met een globale review (2005): “Voor nutsdiensten, lijkt het eigenaarschap van wie het project beheerst – privé of publiek - in het algemeen niet zoveel uit te maken als gedacht. De meeste landelijke studies over nutsdiensten vinden geen statistisch relevante verschillen in efficiëntiescores tussen publieke en privé-investeerder.”¹⁴

Andere studies bevestigen dat:

- In de gezondheidszorg zijn de openbare diensten veel efficiënter dan de privé. Het systeem in Amerika kost bijna twee keer zoveel als in Europese landen, maar de levensverwachting in de VS is lager, en de kindersterfte ligt er hoger dan in Europa.
- Een studie over verschillende types busdiensten concludeerde dat het weinig uitmaakte of de diensten privé of publiek waren.¹⁵
- Zelfs in telecom, een sector waarvan je aanneemt dat de privésector het beter doet dan de publiek, concludeerde een globale studie die privé en overheidsbedrijven vergeleek het tegenoverstelde. “*Hoewel er inderdaad een efficiëntiegroei was na privatisering, bleef dat meestal aanzienlijker dan de groei in publieke sectoren.*”¹⁶

CONCLUSIE

Overheden, lokaal en nationaal, mogen hun infrastructuur verder ontwikkelen met publieke

Een EIB-rapport vergeleek de kosten van PPS-wegenprojecten over Europa met conventioneel betaalde wegen, en ontdekte dat PPS gemiddeld 24% duurder waren.

investeringsmiddelen en overheidsorganen die diensten verlenen. Dat geeft de publieke sector een aantal voordelen, onder andere in flexibiliteit, controle en efficiëntie.

De overheid kan goedkoop middelen ophalen aan lagere interestvoeten en over langere periodes dan gelijk welk privébedrijf dat zou kunnen. Met belastingsinkomsten, gebruikerskosten, of obligaties (die betaald worden met toekomstige inkomsten). Zij kan kiezen tussen gebruikerskosten of belastingen om een dienst te verlenen en het kan variëren in die balans, naar gelang veranderende omstandigheden. Zij kan ook kiezen om direct de investering te financieren vanuit belastingen of de huidige inkomsten. Het voordeel van lage leningskosten kan zowel lokaal, regionaal als federaal gebruikt worden. Veel landen hebben speciale mechanismen opgezet om gemeentelijke investeringen te financieren aan lage interestvoeten.

De publieke sector wint zo grotere flexibiliteit, controle en verbeterde efficiëntie zowel door verlaagde transactiekosten en contractonzekerheden, als door schaalvoordelen en de efficiëntiewinst van democratische aansprakelijkheid. Door rechtstreeks eigen werknemers te gebruiken om systemen te onderhouden en diensten te leveren, bouwen overheden aan langetermijn capaciteiten om infrastructuurdiensten te plannen en te leveren. Tegelijk blijven ze flexibeler om in te gaan op veranderingen in behoeftes of

technologie, met lage transactiekosten. De creatie en het onderhoud van werkkrachten uit de publieke sector biedt degelijke, kwalitatieve jobs als een alternatief voor de preciaire tewerkstelling, die meer en meer karakteristiek is voor de privésector, niet in het minst bij aannemers.

Dit is een samenvatting van een nog uitgebreider rapport over PPS dat u kunt terugvinden op: http://www.world-psi.org/sites/default/files/rapport_eng_56pages_a4_lr.pdf. ■

Noten

1. *European Economy* No 3 / 2003 Issn 0379-0991 European Commission Directorate-General For Economic And Financial Affairs. Public finances in EMU 2003 (summary of part III, p.102) http://europa.eu.int/comm/economy_finance/publications/european_economy/2003/ee303en.pdf
2. EUObserver.com October 6, 2005 *Commission criticises cover-up of national deficits*
3. *International Monetary Fund Public Investment and Fiscal Policy* March 12, 2004 para 36 <http://www.imf.org/external/np/fad/2004/pifp/eng/PIFP.pdf>
4. EIB 2010 Kappeler A. and Nemoz M. *Public-private partnerships in Europe – before and during the recent financial crisis*. Economic and Financial Report 2010/04 July 2010 www.eib.org/eppec/resources/efr_efec_ppp_report.pdf
5. The Lawyer 6 September 2010 <http://www.thelawyer.com/does-failure-of-tfl-deals-spell-the-end-of-the-line-for-ppp-bonanza/1005403.article> ; The Economist May 15, 2010 Finis; *The Tube upgrade deals* <http://www.economist.com/node/16113111> ; Christian Wolmar 22 May 2010 Rail 644: *Why the PPP was doomed from the start* <http://www.christianwolmar.co.uk/2010/05/rail-644-why-the-ppp-was-doomed-from-the-start/>
6. <http://www.theguardian.com/commentisfree/2012/dec/10/end-tax-scams-by-hitting-big-four>
7. http://mckinseysociety.com/downloads/reports/Global-Public-Health/IFC_HealthinAfrica_Final.pdf;
<http://www.afdb.org/en/topics-and-sectors/initiatives-partnerships/health-in-africa-fund/>
8. Eduardo Engel, Ronald Fischer and Alexander Galetovic 2007 *The Basic Public Finance Of Public-Private Partnerships* July 2007 Revised February 2008 Cowles Foundation Discussion Paper No. 1618 <http://cowles.econ.yale.edu/>
9. *International Monetary Fund Public-Private Partnerships* March 12, 2004 p.14 <http://www.imf.org/external/np/fad/2004/pifp/eng/031204.htm>
10. Flyvbjerg, B., Holm, M. K. S., & Buhl, S. L. (2002). *Cost underestimation in public works projects: Error or lie?* Journal of the American Planning Association, 68(3), 279–295. ; Bent Flyvbjerg, Mette K. Skamris Holm, and Søren L. Buhl 2005. *The Case of Transportation Journal of the American Planning Association*, Spring 2005, Vol. 71 No.2
11. *Never mind the balance sheet - the dangers posed by public-private partnerships in central and eastern Europe*. CEE Bankwatch Network. November 2008 <http://bankwatch.org/publications/document.shtml?x=2132584>
12. OECD 2008. *Public-private partnerships: In pursuit of risk sharing and value-for-money*. GOV/PGC/SBO(2008) 3.2.1 Box 7 – *Efficiency gains and differences in public and private sector interest rates*
13. EIB Economic and Financial Report 2006/01 *EX ANTE CONSTRUCTION COSTS IN THE EUROPEAN ROAD SECTOR: A COMPARISON OF PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS AND TRADITIONAL PUBLIC PROCUREMENT* Frédéric Blanc-Brude, Hugh Goldsmith and Timo Väilä* † <http://www.eib.org/attachments/efs/efr06n01.pdf>
14. A “Research” Database on Infrastructure Economic Performance, Rapport Wereldbank, Antonio Estache & Ana Goicoechea, p.6
15. Pina, Vincente and Torres, Lourdes (2006) *Public-private efficiency in the delivery of services of general economic interest: The case of urban transport*, Local Government Studies, 32:2, 177 — 198
16. *Ownership change, institutional development and performance*. Anzhela Knyazeva, Diana Knyazeva, Joseph Stiglitz, maart 2006