



Samenvatting Tweede Actualisatie Business Case en Herziening Plafondprijs

Datum: 29 maart 2012

Samenvatting Tweede Actualisatie Business Case en Herziening Plafondprijs

De financiële gevolgen van wijzigingen in de outputspecificatie, het Referentieontwerp en aanvullende onderzoeken zijn in de tweede actualisatie van de business case verwerkt. De belangrijkste actualisaties zijn:

- de lagere kostenraming van 296,9 miljoen euro (prijspeil 1-1-2010);
- de verlaging en spreiding van de piekbetaling;
- de nadere uitwerking van de reizigersopbrengsten, en;
- de verwachte financieringscondities.

Deze actualisaties lichten we hieronder kort toe. Op basis van de huidige inzichten kent de business case een tekort van circa 8 miljoen euro (NCW 1-1-2010). De beschikbare dekking is dus iets lager dan de inschrijvingen die we op grond van onze aannames verwachten. In werkelijkheid moeten de inschrijvingen onder de herziene plafondprijs blijven die we op basis van de beschikbare dekking hebben vastgesteld op 452,5 miljoen euro (NCW 1-1-2010). Onze verwachting is dat de marktpartijen hieraan kunnen voldoen gezien de marktspanning en de efficiëntie en creativiteit waarover zij beschikken. De marktpartijen maken voor hun biedingen hun eigen berekeningen. Deze zullen naar onze verwachting lager uitvallen dan onze berekeningen. Kortom; de plafondprijs zal ambitieus zijn, maar is naar onze mening realistisch.

Betekenis en functie van de business case

Een business case geeft inzicht in alle uitgaven en inkomsten van een project. In het geval van de RegioTram zijn dat de kosten van investeringen, onderhoud en exploitatie en risico's, de opbrengsten uit kaartverkoop en abonnementen en de beschikbare dekking van gemeente, provincie en regio. In de business case voor het project RegioTram is berekend wat het kost om de twee geplande tramlijnen aan te leggen en te exploiteren, op basis van een geïntegreerd contract voor ontwerp, bouw, beheer, financiering en exploitatie (DBFMO). De business case heeft betrekking op een periode van ruim 25 jaar: exploitatie gedurende 22,5 jaar, plus drie jaar voor de bouw en aanleg en de voorbereiding daarvan.

De business case heeft het karakter van een voorspelling van de te verwachten werkelijkheid, op basis van alle beschikbare inzichten en de best mogelijke inschatting van de financiële risico's die aan het project verbonden zijn. Het doel van de business case is het geven van inzicht in de financiële haalbaarheid van het project en het inzichtelijk maken van financiële onzekerheden en risico's. De financiële gevolgen van risico's die aan het project verbonden zijn, wil de opdrachtgever zo goed mogelijk kennen, zodat die kunnen worden meegewogen bij het besluit het project te gaan uitvoeren

Daarnaast dient de business case voor het bepalen van de zogenaamde plafondprijs voor de aanbesteding. Dat is het maximale bedrag dat beschikbaar is voor de vergoeding voor de opdrachtnemer van het DBFMO-contract. Door de plafondprijs vast te leggen voorkomt de opdrachtgever dat het geheel van de investeringen en de exploitatie van het project duurder wordt dan begroot en daarmee de business case van de opdrachtgevers een tekort gaat vertonen. De plafondprijs wordt bepaald door de beschikbare dekking verminderd met de kosten die direct voor rekening van de opdrachtgevers komen, zoals bijvoorbeeld de kosten van de aanbesteding.

Ten aanzien van de risico's is het uitgangspunt dat die worden gedragen door de partij die ze het best kan dragen en beheersen. Dat betekent in de praktijk (en op hoofdlijnen) dat marktpartijen verantwoordelijk worden voor risico's die te maken hebben met de detaillering van het ontwerp, een deel van de financiering, de bouw en exploitatie van de tramlijnen en het beheer en onderhoud ervan. De opdrachtgever is verantwoordelijk voor risico's die te maken hebben met nieuwe bestuurlijke besluiten of keuzes en met risico's van gebeurtenissen die niet zijn te beïnvloeden, zoals de hoogte van de inflatie, of extremiteiten als oorlog of rampen. Deze risico's zijn deels in de business case begroot. Dat betekent dat hiervoor binnen het beschikbare budget geld is gereserveerd. De risico's zijn ook deels in beschouwing genomen bij de bepaling van het weerstandsvermogen van provincie en gemeente. Dat laatste betreft bijvoorbeeld onverzekerbare risico's, zoals de gevolgen van oorlogen of rampen.

Resultaten tot nu toe

In juli 2010 is de eerste business case voor het project RegioTram gemaakt. Dat is het startpunt voor de eerste actualisatie in juni 2011 geweest. Samengevat zijn de resultaten tot nu toe:

Document	Resultaat	Bijzonderheden
Business case juli 2010	Sluitende business case	Met een aanvullende dekking van 17,4 miljoen euro was de business case sluitend. Het opnemen van verwachte rentebaten (financial engineering) van 17,5 miljoen euro moest beter worden onderbouwd
Bepaling indicatieve plafondprijs april 2011	Indicatieve plafondprijs van 430 miljoen euro (NCW 1-1-2010).	Deze indicatieve plafondprijs is gebaseerd op een stand van zaken van april 2011. Toen kon nog geen complete actualisatie worden gemaakt. Deze plafondprijs hield rekening met de op dat moment resterende onzekerheden en risico's.
Eerste actualisatie business case juni 2011	De business case resulteerde in een beperkt tekort (ongeveer 3 miljoen euro) of een beperkt overschot (eveneens 3 miljoen euro).	De indexering, basisrente, risicomarge en bouwplanning aangepast aan de meest actuele inzichten.

Stand van zaken februari 2012

De tweede helft van 2011 en begin 2012 is het Voorlopig Ontwerp en de vertaling daarvan in een Referentieontwerp voor de aanbesteding afgerond. In de periode 14 november 2011 tot begin maart 2012 zijn meerdere dialooggesprekken gevoerd met de meedingende consortia over de concept-eisen, het Referentieontwerp en het DBFMO-contract inclusief het betalingsmechanisme. Hierover zijn ook andere stakeholders geconsulteerd waaronder de dagelijkse colleges, gemeenteraad en Provinciale Staten en een aantal maatschappelijke organisaties. Tot slot heeft het projectbureau RegioTram een aantal nieuwe onderzoeken uitgevoerd naar onder meer bodemvervuiling, archeologie, geluid en trillingen.

De financiële gevolgen van wijzigingen in de aanbestedingsdocumenten en aanvullende onderzoeken zijn in de tweede actualisatie van de business case verwerkt. De belangrijkste actualisaties aan de kostenkant zijn de aangepaste kostenraming en de verlaging en spreiding van de piekbetaling. Aan de opbrengstenkant is de belangrijkste actualisatie de nadere uitwerking van de reizigersopbrengsten. Als gevolg van onzekerheid op financiële markten zijn de verwachte financieringscondities gewijzigd, hetgeen consequenties heeft voor de verwachte inschrijvingen en de verwachte voordelen uit eventuele herfinanciering van het project over een aantal jaren.

Kostenraming

In de kostenraming zijn de aanpassingen in de aanbestedingsdocumenten inclusief het Referentieontwerp verwerkt. De raming komt nu uit op 296,9 miljoen euro (prijsspeil 1-1-2010) en blijft daarmee binnen het beschikbare investeringsbudget van 307,7 miljoen euro (prijsspeil 1-1-2010). Een aantal posten is gewijzigd naar aanleiding van aanvullend onderzoek. Zo leert milieukundig onderzoek dat de bodemvervuiling op grote delen van het tracé relatief meevalt. De post Vervuiling Bodem is hierop aangepast. Milieukundig onderzoek toonde eerder al aan dat de maatregelen voor trillingen en geluid voor tracédelen mee vielen. Deze besparing was ten onrechte dubbel ingeboekt. Dat is nu rechtgezet. Uit een soortgelijk onderzoek voor tracédelen III en IV blijkt dat meer woningen moeten worden geïsoleerd dan aangenomen. Ook dat punt is verwerkt. Een laatste grote aanpassing komt

voort uit de offertes van netwerkbedrijven. Het verleggen en vervangen van kabels en leidingen is goedkoper dan gedacht.

Inmiddels is bekend dat de investeringen in het stationsgebied circa 1 miljoen lager zullen zijn. In de rapportage tweede actualisatie business case is deze aanpassing nog niet meegenomen. Deze aanpassing van de investeringskostenraming leidt tot een verbetering van de business case en heeft geen gevolgen voor de plafondprijs.

Piekbetaling: verlaging en spreiding

De opdrachtnemer financiert het project zelf voor en wordt hier langs twee wegen voor terugbetaald: via de periodieke beschikbaarheidsvergoeding gedurende 22,5 jaar en via de piekbetalingen. Oorspronkelijk zou de opdrachtnemer bij ingebruikname van het project in een keer 160 miljoen euro (NCW 1-1-2010) krijgen. Deze piekbetaling wordt nu verlaagd naar 125 miljoen euro (NCW 1-1-2010). De belangrijkste redenen hiervoor zijn de gewenste betrokkenheid van de Europese Investeringsbank (EIB) en de financierbaarheid van het project in het algemeen (die slechter wordt bij een te hoge piekbetaling). Voor de EIB is betrokkenheid alleen aantrekkelijk als de piekbetaling wordt verlaagd omdat hiermee de financieringsbehoefte toeneemt. Gezien de onrust op de financiële markten en gezien het positieve signaal van vertrouwen dat uitgaat van betrokkenheid van de EIB bij de RegioTram zetten we hier sterk op in. Daarnaast kan EIB betrokkenheid leiden tot financieel voordeel. Inmiddels heeft de Raad van Bewind van de EIB in principe goedkeuring gegeven aan financiering tot een omvang van maximaal 80 miljoen euro. Het verlagen van de omvang van de piekbetaling zorgt voor een betere financierbaarheid van het project en daarmee tot gunstigere financieringsvoorwaarden. Ten opzichte van de voorgaande actualisatie van de business case heeft de verlaging van de piekbetaling echter een negatief effect op het resultaat omdat de totale omvang van de lening van de opdrachtnemer toeneemt.

De business case gaat nu ook uit van een overstap van één betaling bij ingebruikstelling naar vijf betalingen van 25 miljoen euro bij deelopleveringen. Deze betalingen vinden pas plaats als een gedefinieerd deelgebied met een investeringswaarde die significant hoger ligt dan 25 miljoen euro aantoonbaar is gerealiseerd. Daarnaast is er de zekerheid van een doorlopende bankgarantie gedurende de uitvoeringsfase. Zo wordt telkens meer waarde gerealiseerd dan betaald en is het zekerheidsprofiel voor de opdrachtgever zeer hoog. Het opgeleverde gebied kan ook daadwerkelijk in gebruik worden genomen. Het voordeel van spreiden ten opzichte van een eenmalige betaling is dat de financieringslasten worden beperkt zonder dat dit het zekerheidsprofiel van de opdrachtgever aantast. Het spreiden van de piekbetaling heeft een positief effect op het resultaat van de business case.

Reizigersaantallen en -opbrengsten

In overleg met het OV bureau, de provincie en de gemeente zijn de reizigersopbrengsten geactualiseerd. Tot nu toe werd voor de jaren 2016 tot en met 2020 gerekend met de reizigersaantallen van 2020. Ook na 2020 werd geen groei meer ingecalculeerd. Om de verwachte groei in reizigersaantallen te kunnen opvangen is de capaciteit van de trams verhoogd van 240 naar 290 passagiers. Dit betekent dat we met de kosten zoals opgenomen in business case hogere reizigersopbrengsten kunnen realiseren. De reizigersaantallen tussen 2016 en 2020 zijn nu in een ingroeipad van 4% per jaar opgenomen, na 2020 rekenen we met een voorzichtige groei van 2% per jaar. Ook wordt rekening gehouden met de maatregelen van het Raamwerk Regiorail. Expert opinion is dat dit een eenmalig effect heeft op de reizigersaantallen van 2%.

Ten aanzien van de reizigersopbrengsten worden de tegenvallende opbrengsten van het OV bureau over 2010 rechtstreeks vertaald naar de verwachte reizigersopbrengsten voor de tram. Ook worden de werkelijke tariefstijgingen voor 2011 (0,9%) en (4,9%) 2012 meegenomen. Vanaf 2012 wordt voorzichtigheidshalve gerekend met tariefstijgingen die gelijk zijn aan de verwachte kostenontwikkeling, namelijk 2,2%.

Financieringscondities

De Weighted Average Cost of Capital (WACC) is een kengetal dat uitdrukking geeft aan de kosten voor financiering. Deze komen voor rekening van de opdrachtnemer, maar maken wel deel uit van de te verwachten bieding. Daarom maakt de inschatting hiervan onderdeel uit van de business case. Vanwege de huidige onrustige financiële markten is in de actualisatie van de business case rekening gehouden met hogere financieringskosten en dus met een hogere WACC.

Na de bouw van de tramlijnen zijn de meeste risico's uit het project. Dit geeft de opdrachtnemer gelegenheid om het project te herfinancieren tegen aantrekkelijker voorwaarden. In de tweede actualisatie van de business case houden we vanwege de onrustige financiële markten rekening met lagere baten van herfinanciering dan eerder aangenomen. En is een risicoreservering opgenomen voor tegenvallende financiële markten.

Plafondprijs

Op basis van de aanpassingen in de aanbestedingsdocumenten en de tweede actualisatie van de business case is de herziene plafondprijs gesteld op 452,5 miljoen euro (NCW 3,2% 1-1-2010). De voorlopige of *indicatieve* plafondprijs hebben wij in april 2011 bepaald op € 430 miljoen euro (NCW 1-1-2010). Vanwaar deze verhoging? Bij het bepalen van de indicatieve plafondprijs hebben wij een deel van het beschikbare budget achter de hand gehouden. De reden hiervoor was onder andere dat het Voorlopig Ontwerp voor de tracédelen III en IV nog niet klaar was en ook de tracédelen I en II op enkele punten nog nadere uitwerking behoefde. Bovendien wilden we de marktpartijen hiermee aanmoedigen te zoeken naar mogelijkheden het project voor minder geld te realiseren.

De huidige herziene plafondprijs wordt bepaald door de totale beschikbare dekking (inclusief de verwachte restwaarde) van 558 miljoen euro te verminderen met de verwachte kosten en risico's voor opdrachtgever van in totaal 112 miljoen euro. Tot slot wordt dit bedrag verhoogd met de waarde van de Lijstrisico's, conform de waardering in de Leidraad. De plafondprijs wordt nu verhoogd met de Lijstrisico's omdat bij de beoordeling de Plafondprijs per Inschrijver juist wordt verlaagd met het bedrag van door hem overeengekomen Lijstrisico's. In praktijk betekent dit dat wanneer een Inschrijver geen Lijstrisico's overneemt, de plafondprijs weer wordt verlaagd met 5,75 miljoen euro (zie hiervoor ook bijlage 6 van de aanbestedingsleidraad).

€ 558,5 mio	Beschikbare dekking	Deze dekking gaat uit van de herziene reizigersopbrengsten, de beschikbare "platgeslagen" dekking inclusief de inzet van de marktbijdrage en de restwaarde.
(minus) € 98,5 mio ¹	Verwachte kosten en risico's opdrachtgever	Som van alle kosten en (waardeerbare) risico's die in het DBFMO-contract bij de opdrachtgever blijven liggen.
(minus) € 13,5 mio	Risicoreservering voor tegenvallende financiële markten	Dit betreft de eerder genoemde risicoreservering voor onder andere tegenvallende herfinancieringsbaten
(plus) € 5,75 mio	Lijstrisico's	Dit bedrag komt overeen met de waardering van de lijstrisico's in de Leidraad.
(=)452,5	Plafondprijs	NCW 3,2% 1-1-2010
(=)303		NCW 7,7% 1-1-2012

Tot nu toe is er bij het opstellen van de ramingen en de business case voor gekozen om alle uitkomsten te presenteren in prijspeil 1-1-2010 respectievelijk Netto Contante Waarden op 1-1-2010. Aangezien we de Inschrijvingen uitvragen in prijspeil 1-1-2012, kiezen we ervoor om de plafondprijs ook vast te stellen in een NCW op 1-1-2012. Daarnaast werd tot nu toe gerekend met een disconteringsvoet van 3,2%. In de leidraad geven we aan dat de bij de vergelijking van de inschrijvingen gebruik gemaakt wordt van een marktconforme disconteringsvoet. Dit betekent ook dat we de netto contante waarde van de plafondprijs in de aanbestedingsleidraad moeten berekenen met een marktconforme disconteringsvoet. Deze stellen we vast op 7,7%. Om verwarring te voorkomen en om een goede aansluiting te kunnen maken met de voorgaande cijfers kiezen we ervoor de cijfers in de business case in NCW 3,2% 1-1-2010 uit te blijven drukken. De omzetting naar NCW 7,7% 1-1-2012 is vervolgens slechts een financieel-technische exercitie. De plafondprijs bedraagt dus 452,5 miljoen NCW 3,2% 1-1-2010, hetgeen gelijk is aan 303 miljoen euro NCW 7,7% 1-1-2012.

¹ In de laatste actualisatie heeft nog een correctie van de verdeling van kosten tussen Opdrachtgever en Opdrachtnemer (conform de Outputspecificatie) plaatsgevonden.

Voorbeeld wijziging in disconteringsvoet:

We hebben 10 jaarlijkse betalingen van € 10 miljoen gedurende de jaren 2012 tot en met 2021. Dus in totaal € 100 miljoen. Als we deze reeks contant maken met een disconteringsvoet van 3,2% naar 1-1-2010 is de NCW € 79,3 miljoen. Als we de reeks met dezelfde disconteringsvoet contant maken naar 1-1-2012 is de NCW € 84,4 miljoen. Als we de reeks contant maken met een disconteringsvoet van 7,7% naar 1-1-2012 is de NCW € 68,0 miljoen. Het gaat dus drie keer om precies dezelfde reeks, maar door met verschillende disconteringsvoeten en naar verschillende momenten contant te maken, komen we tot verschillende uitkomsten.

Tot besluit: ook de tweede actualisatie van de business case is onderworpen aan de beoordeling (second opinion) door een extern bureau: PwC (Price WaterhouseCoopers). Deze second opinion is als afzonderlijke rapportage bijgevoegd.

Vervolg

Bij Uitnodiging tot Inschrijving – vooralsnog voorzien eind juli – zal de Definitieve Plafondprijs worden gecommuniceerd. In de periode tot aan Uitnodiging tot Inschrijving worden geen grote wijzigingen in de business case verwacht. Wel kan er aanleiding zijn om de plafondprijs beperkt aan te passen. Hierbij zou het kunnen gaan om wijzigingen in de exacte verdeling van taken en risico's tussen opdrachtgever en opdrachtnemer (die al gewaardeerd zijn in de business case). Deze aanpassingen zijn financieel-technisch van aard en vergen geen extra dekking of afwijking van conservatieve uitgangspunten.

Voorafgaand aan de Aanwijzing van de Geselecteerde Inschrijver – vooralsnog voorzien eind oktober – zal een volgende actualisatie van de business case worden opgesteld.