

# Plan Beter OV in Stad en Ommeland

---

Betreffende:  
Aanvullende brief over financiën Regiotram  
(n.a.v. de Raad van 28 september 2011)

Uw kenmerk:  
-

Behandeld door:  
A.J.W. Kamminga, LL.M. M.Sc.  
Hoekstr. 1 B, 9712 AM Groningen  
Tel: 06 13 765 865  
arthur@burgerinitiatiefgroningen.nl

Groningen, 3 oktober 2011

Geachte leden van de Gemeenteraad en Provinciale Staten,

Graag wil ik u naar aanleiding van de Gemeenteraad en Provinciale Staten van 28 september 2011 op een zaken wijzen die van belang zijn voor de besluiten die u voor de Regiotram moet nemen.

Een constatering mijnerzijds is dat het financiële beeld, dat aan u ten aanzien van de Regiotram wordt voorgespiegeld, niet volledig juist is. Ik ga er vanuit dat dit niet-opzettelijk gebeurt en dat zowel het College als het Projectbureau de intentie hebben om de Raad juist en volledig te informeren. Derhalve zou ik hen graag behulpzaam willen zijn door de onjuistheden in het financiële beeld met deze brief te corrigeren.

## **Restwaarde**

De Business Case is met 8 miljoen verbeterd ten opzichte van de eerdere versie. Een mooie prestatie, die vooral is toe te schrijven aan 13 miljoen "restwaarde" van infrastructuur en materieel na de contractduur van 22,5 jaar die nu aan de Business Case is toegevoegd.

Het is erg knap dat het Projectbureau zo'n hoge restwaarde weet te realiseren. De in de Business Case genoemde manier waarop deze restwaarde is berekend lijkt opmerkelijk: het exploitatiesaldo van de 7,5 jaar na afloop van de 22,5-jaar termijn is opgeteld en verdisconteerd naar het huidige prijspeil. Daarmee wordt feitelijk het hele exploitatiesaldo van die periode reeds nu ingeboekt, hetgeen niet logisch lijkt. Bovendien wordt daarbij voorbijgegaan aan het feit dat er na de periode van 22,5 jaar wellicht weer nieuwe investeringen in infrastructuur en materieel nodig zijn die buiten de reguliere kasstromen vallen.

Als de opbrengsten van 7,5 jaar na afloop van het DBFMO-contract nu al worden meegenomen, dan dienen de kapitaaluitgaven van die periode nu óók te worden meegenomen. Die investeringen vallen immers buiten het DBFMO-contract dat tegen die tijd is afgelopen. Nu heeft het er alle schijn van dat wel opbrengsten uit de verre toekomst (over 30 jaar!!) nu al volledig worden toegeëigend, terwijl er totaal niet rekening mee wordt gehouden dat infrastructuur en materieel na 22,5 jaar wellicht modernisering behoeven.

Overigens heb ik voor de financiële onderbouwing van Plan B OV-aanbestedingsdeskundigen geconsulteerd die mij vertelden dat het bij materieel gebruikelijk is om uit te gaan van een restwaarde van 5% na 30 jaar. Dat ging overigens om normaal spoorwegmaterieel, dat doorgaans een veel langere levensduur heeft dan trammaterieel. Voor trammaterieel zou een restwaarde van 5% na 22,5 jaar daarom meer voor de hand liggen. Een restwaarde op infrastructuur inboeken lijkt sowieso niet erg gebruikelijk en is de facto een deel van de rekening doorschuiven naar ná de contractperiode.

Als gevolg van technische ontwikkelingen en de marktwerking in het openbaar vervoer, wordt verwacht dat het meeste materieel korter zal meegaan dan vroeger het geval was. Het lijkt

daarom onwaarschijnlijk dat na 22,5 jaar het materieel nog steeds voldoet aan de comfort- en kwaliteitsmaatstaven die *dan* gelden. Bovendien zal er dan toch minstens een modernisering van de tramstellen nodig zijn, iets wat buiten het reguliere (groot) onderhoud valt en waarvan de kosten óók zouden moeten worden verdisconteerd in de Business Case.

*De restwaarde zou naar mijn inschatting beter kunnen worden gezet op 5% van de aanschafprijs, hetgeen in huidige euro's overeenkomt met 2 á 3 miljoen euro. De Business Case zal daarom met ongeveer 10 miljoen euro verslechteren. Daarnaast zijn geen kosten voor een modernisering opgenomen, terwijl dit onvermijdelijk is als wordt uitgegaan van een levensduur van 30 jaar. Wanneer een modernisering 25% van de aanschafprijs kost, dan betekent dit een nadeel van 10 tot 15 miljoen euro.*

### **Twee keer dezelfde buslijnen wegbezuinigen cq besparen**

Een tweede aandachtspunt is het meerdere keren wegbezuinigen van dezelfde buslijnen. De exploitatie van de Regiotram wordt voor een groot deel gefinancierd door structureel voor ruim 6 miljoen te besparen op het busvervoer. Voor een deel zijn dat buslijnen die vervangen worden door de tram (lijn 11 volledig, lijn 3 en 6 op het traject Hoofdstation-Kardinge v.v.) of worden opgeheven omdat ze voor veel reizigers aantrekkelijker zouden zijn dan de tram (lijn 15). Daarnaast zijn er ook lijnen die worden aangepast, bijvoorbeeld door frequentiehalvering (lijn 1 en 2) of door ze in te korten tot Kardinge (lijn 40, 42, 61, 161, 163, 65, 165). De “besparingen” die dat oplevert worden weggestreept tegen de hogere exploitatiekosten van de tram.

Het probleem is, dat in het kader van bezuinigingen in het OV buslijnen worden geschrapt die óók bij de introductie van de tram zouden worden geschrapt. Echter, als buslijnen nu geheel of gedeeltelijk worden wegbezuinigd, dan kunnen zij natuurlijk niet meer worden meegeteld als besparing in het kader van de Regiotram. In dat geval zou namelijk de besparing twee keer worden ingeboekt: zowel nu in de OV-begroting, als in de begroting van de Regiotram.

In de notitie van het OV-bureau die op 28 september jl. in Provinciale Staten is behandeld, wordt aangekondigd dat lijn 40 en 42 zullen worden opgeheven. Deze bussen dienden echter ook als “besparing” die door de tram gerealiseerd zou worden. Als deze buslijnen nu worden geschrapt, dan kunnen zij niet meer bij de Regiotram als besparing worden meegeteld. Iets vergelijkbaars speelt mogelijk ook bij buslijn 65, die 's avonds en op zondag reeds tot Kardinge is ingekort. Ook op buslijnen 3 en 6 is nog ná de totstandkoming van de Exploitatieraming Regiotram bezuinigd, met name door een frequentieverlaging in de daluren. Tussen Kardinge en het Hoofdstation kunnen derhalve minder DRU's bespaard worden dan voorzien.

*De exploitatie van de Regiotram wordt “gefinancierd” door het schrappen van buslijnen, maar een deel van deze besparingen zijn reeds uitgevoerd in het kader van bezuinigingen op het OV en kunnen derhalve niet nogmaals worden meegeteld. Hierdoor verslechtert de exploitatie op jaarbasis mogelijk met enkele tonnen. Over de gehele concessieduur van 22,5 jaar bedraagt het nadeel mogelijk tussen de 5 en 10 miljoen euro.*

### **Verkeerde berekening in onderliggende exploitatieraming**

Enkele maanden geleden heb ik de Gemeenteraad en Provinciale Staten zowel mondeling als schriftelijk gewaarschuwd voor een verkeerde optelling in de exploitatieraming. Helaas constateer ik dat deze waarschuwing niet is opgevolgd en dat ook in de business case hier niet naar wordt verwezen. Het is bovendien verrassend dat ook bij zogenaamde “second opinions” kennelijk niet is opgevallen dat autonome groei wordt opgeteld als “inkomsten veroorzaakt door de invoering van de tram”, terwijl toch vrij evident is dat autonome groei “autonoom” is. Wat betekent dat dit *niet* veroorzaakt wordt door het beleid; dat is namelijk de definitie van autonome groei.

Omdat de betreffende pagina van de exploitatieraming kennelijk niet voor iedereen leesbaar is, heb ik in mijn brief aan Provinciale Staten van 19 september jl. een “screenshot” van de betreffende alinea’s opgenomen en met geel gemarkeerd waar de fout zit. Indien er nog steeds politici zijn die de betreffende alinea’s niet kunnen lezen of niet begrijpen, dan ben ik gaarne bereid om dit nogmaals uit te leggen. In deze brief volsta ik met een verwijzing naar voornoemde brief, die desgewenst ook kan worden geraadpleegd via onderstaande URL:

<http://www.burgerinitiatiefgroningen.nl/planb/bibliotheek.html>

*De onjuiste optelling in de exploitatieraming heeft geen gevolgen voor de business case, maar wel voor de beeldvorming over de tram. Wanneer de groei op de juiste manier zou zijn opgeteld, dan zou blijken dat de Regiotram in de exploitatie jaarlijks miljoenen euro’s duurder is dan busexploitatie, terwijl tot op heden bij herhaling door het College en het Projectbureau wordt gezegd dat de tram in exploitatie efficiënter en goedkoper is dan busvervoer. Ik ga er vanuit dat het College en het Projectbureau volledig ter goeder trouw zijn en zich niet bewust zijn van het feit dat deze uitspraken onjuist zijn.*

### **Indirecte kosten worden tussen de regels verlaagd tot < 10%**

Men spreekt op pagina 9 van de Business Case over een “correctie op toegerekende indirecte kosten” en “wegvallen indirecte kosten over materieel”, in totaal een jaarlijkse besparing van 675.000 euro. Let wel, per jaar dus in totaal rond de 15 miljoen voor de complete contractperiode, een fors bedrag. Uit de exploitatieraming blijkt dat men uitging van 20% indirecte kosten, wat in totaal ruim 1,2 miljoen per jaar betekent. Met andere woorden: de indirecte kosten zijn in de Business Case gehalveerd tot minder dan 10%! Dit is een ongebruikelijk laag percentage: gebruikelijk is 15 procent. Bovendien worden indirecte kosten altijd over het totaal berekend, dus óók over het materieel. De Business Case geeft geen motivering voor het hanteren van zo’n ongebruikelijk laag percentage.

*De halvering van de indirecte kosten leidt tot een onrealistisch laag percentage van minder dan 10 procent. Bij een meer realistisch uitgangspunt van 15 procent verslechtert de Business Case op jaarbasis met ruim 300.000 euro, over de totale contractperiode een nadeel van ongeveer 7 miljoen euro.*

### **Allerlei “verbeteringen” in de Business Case worden niet onderbouwd**

In de Business Case wordt een aantal verbeteringen ten opzichte van de eerdere versie van de Business Case gemeld, terwijl deze niet of nauwelijks wordt onderbouwd. Daardoor is het lastig te controleren of het inboeken van deze verbeteringen realistisch is, en blijft het onduidelijk waarom deze posten in de eerste versie dan kennelijk onjuist waren ingeschat. Het gaat daarbij onder andere om de volgende zaken.

- De vervangingskosten zijn met 2 miljoen verlaagd door daar in de eerste jaren minder geld voor te reserveren dan in de exploitatieberekening. Dit wordt echter niet gecompenseerd door in latere jaren méér uit te trekken voor deze post. Feitelijk wordt er dus gewoon minder geld uitgetrokken voor vervangingskosten.
- Men gaat er nu vanuit dat de BTW voor de exploitatiefase 100% compensabel is, waar men eerst van 90% uitging en daardoor 2,7 miljoen oplevert (pagina 10). Voor OV-exploitatie is de BTW inderdaad compensabel, maar doordat nu voor een DBFMO-contract is gekozen, is het de vraag of exploitatie en andere vergoedingen zo gemakkelijk van elkaar te scheiden zijn. Uitgaan van 100% BTW-compensatie in de exploitatiefase lijkt derhalve niet “conservatief”. In de Second Opinion benadrukt PwC overigens “voor de volledigheid” nog eens expliciet dat PwC zélf geen onderzoek heeft gedaan naar in hoeverre de BTW compensabel is, en spreekt zij over een “aannee” (p. 14) terwijl in de Business Case stond dat het “is vast komen te staan”.

- In het kader van *Financial Engineering* (door PvdA-raadslid Arjan de Rooij treffend “financieel geknutsel” genoemd) werd eerst 17,5 miljoen euro aan rentebaten ingeboekt. Nu blijkt dat de Rijksoverheid hieraan niet wil meewerken, wordt in de Business Case nog tussen de 6,5 en 12,5 miljoen aan financieel geknutsel ingeboekt, gemiddeld dus 9,5 miljoen oftewel 55% van het oorspronkelijke bedrag. Hoe men aan dit bedrag gekomen is wordt niet duidelijk.

### **En nu?**

Onlangs heb ik u een notitie doen toekomen, waarin ik op een (echt!) objectieve manier heb geprobeerd de gevolgen van de invoering van de Regiotram op diverse OV-verplaatsingen in de Stad in beeld te brengen. Daaruit kwam naar voren dat de tram voor de meeste reizigers eerder zal leiden tot een slechter OV-product, dan dat het voor hen een verbetering betekent (zie ook bijgevoegd krantenbericht). Waar die notitie ging om het *nut voor de reizigers*, heb ik in deze brief uw aandacht gevestigd op enkele *financiële onjuistheden* in het Regiotram-dossier. Ik kan mij voorstellen dat volksvertegenwoordigers die begaan zijn met de financiën van de overheid en het belang voor de samenleving naar aanleiding hiervan de keuze voor de Regiotram willen heroverwegen.

Een voor de hand liggende vraag is: *“waarom de besluitvorming rondom de Regiotram openbreken?”* Het antwoord is welhaast net zo voor de hand liggend: *“omdat daar ook alle aanleiding voor is.”* Het beeld dat veel politici met de Regiotram voor ogen hebben of hadden blijkt onjuist en onhaalbaar. De invoering van een tram leidt *niet* automatisch tot een beter OV-product. In het geval van de Regiotram zijn de nadelen en de kosten dusdanig dat dit project met de beste wil van de wereld eigenlijk niet als een verstandige investering kan worden gezien.

*Daarnaast lijkt het financiële beeld te rooskleurig voorgespiegeld: de restwaarde is erg hoog ingeschat, de indirecte kosten zijn ongebruikelijk laag ingeschat, er is geen modernisering van het materieel voorzien terwijl dat 30 jaar mee moet gaan en er worden reeds opgeheven busritten als besparing meegeteld. Deze argumenten kunnen de Business Case met maximaal 30 tot 40 miljoen euro laten verslechteren.*

De Gemeenteraad en Provinciale Staten hebben de eerdere stappen in het proces van besluitvorming ten aanzien van de Regiotram gedaan terwijl zij een onjuiste voorstelling van zaken had. Het is derhalve niet meer dan logisch om de hele besluitvorming in heroverweging te nemen, zeker nu ook de financiële randvoorwaarden van de overheden verslechterd zijn. Daarbij moet overigens in aanmerking worden genomen dat de tram, in tegenstelling tot wat veel politici dachten, duurder is dan een busexploitatie en daarmee de betaalbaarheid van de exploitatie van het regionale OV in de toekomst negatief zal beïnvloeden.

Hoogachtend,

Arthur Kamminga

Bijlage: Krantenbericht uit het *Dagblad van het Noorden* van 15 september 2011.