

VRAGEN

door de leden van de raad gesteld overeenkomstig artikel 38 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen.

2011 – Nr. 35.

VRAGEN van de Stadspartij van de heer G.J.D. Offerman betreffende kosten tram. (Binnengekomen: 5 april 2011.)

In het Dagblad van het Noorden van 31 maart 2011 staat geschreven in het artikel ‘aanleg tram in Groningen: Nederlands onderonsje’ : citaat Dagblad: “Volgens het projectbureau gaat het in totaal om een investering van circa 400 miljoen euro” Einde citaat Dagblad.

De Stadspartij vraagt zich af waarop dit bedrag is gebaseerd? In de nota voortgang grote projecten van 25 februari 2011 (RO11.2523136) wordt over de financiën van de regiotram gezegd: “De kosten van de regiotram vallen uiteen in de investering en de exploitatie. De investeringsraming sloot in de eerste kostenraming uit 2008 op 299 miljoen euro, prijspeil 2008. Dat komt overeen met een deterministische raming van 307,7 miljoen euro op prijspeil 2010. Daarmee blijven de investeringskosten binnen het beschikbare budget.”

Ook worden in deze nota volgens de Stadspartij voor het eerst juridische risico's genoemd.

Citaat: “Op grond van de set van afspraken tussen de gemeente en provincie uit september 2010 komen de zogenaamde specifieke risico's ten laste van de gemeente. Een en ander betekent, dat als zich tijdens de realisatie en/of de exploitatie situaties voordoen die leiden tot meerkosten voor het consortium dat als opdrachtnemer fungeert, en welke niet zijn toe te rekenen aan het consortium (bijvoorbeeld door vertraging in de uitvoering ten gevolge van overmachtsituaties) deze meerkosten ten laste van de gemeente zullen komen”.

Einde citaat.

Is hier nu al sprake van een open eind regeling? Het consortium zal natuurlijk zoveel mogelijk ‘meerkosten’ op rekening van de belastingbetaler gaan schrijven. Talloze procedures kunnen hieruit voortvloeien. Leuk werk voor het trambureau.

De Stadspartij concludeert uit deze passages, zoals reeds eerder door de partij is gesteld, dat de teller pas echt gaat lopen, wanneer er met het werk begonnen wordt.

Daarom heeft de Stadspartij de volgende vragen:

1. Klopt het, dat het trambureau een bedrag van 400 miljoen euro heeft genoemd in het artikel in het DvhN van 31 maart 2011?

2. Als dit zo is, wat moet de Stad zich dan voorstellen bij het bedrag van 400 minus 307,7 is 92,3 miljoen euro? De Stadspartij wil concrete antwoorden en niet allerlei verwachtingen/inschattingen als antwoord hebben.
3. Zijn er al inschattingen gemaakt van de mogelijk optredende risico's (in miljoenen euro's) die voor rekening van de gemeente zullen komen, wanneer er dingen misgaan?
4. Worden in deze nota inderdaad voor het eerst de juridische risico's genoemd?
5. Wat kunnen deze juridische risico's voor de stad uiteindelijk betekenen in euro's (gaarne maximale mogelijke bedrag noemen)?

Het college beantwoordt de vragen als volgt:

Groningen 17 mei 2011.

1. Ja dat klopt, in het artikel wordt gesproken over de indicatieve plafondprijs. De indicatieve plafondprijs is de maximale prijs voor inschrijvingen. Deze bedraagt €430 miljoen (NCW 1-1-2010). Hierover hebben wij u op 21 april jl. per brief met kenmerk RO 11.2583167 geïnformeerd. De indicatieve plafondprijs is niet hetzelfde als het investeringsbedrag van €307,7 miljoen. De indicatieve plafondprijs heeft betrekking op investeringen én exploitatie van de tramlijnen. In de businesscase worden deze kosten berekend op €560,7 miljoen (pagina 41 van de businesscase). In de businesscase was het totale beschikbare budget ook berekend op €560,7 miljoen. Dit bestaat uit de publieke bijdragen (waarover o.a. Raad en Staten hebben besloten in het najaar van 2010) en de verwachte reizigersopbrengsten. Uitgangspunt bij het bepalen van de indicatieve plafondprijs is het totale beschikbare budget. Hierop zijn de kosten en risico's voor de opdrachtgever in mindering gebracht. Hierbij is geen rekening gehouden met eventuele inkomsten door financial engineering. De uitkomst bepaalt het beschikbare budget voor de opdrachtnemer. Op dit moment wordt deze bepaald op €430 miljoen. Indien dit bedrag ook het bedrag van de definitieve plafondprijs zou zijn, zouden inschrijvingen hoger dan €430 miljoen, oftewel boven de bekende toegezegde bijdragen, ongeldig zijn. Dit is ook zo gecommuniceerd met de consortia die deelnemen in de aanbesteding. Overigens betreft dit in deze fase een eerste indicatie (om de consortia gevoel te geven bij de omvang) en wordt de definitieve plafondprijs later in de aanbesteding vastgesteld, op basis van een geactualiseerde business case, die nog aan u zal worden voorgelegd.
2. Zie het antwoord op vraag 1. Naast de publieke bijdragen kent het project RegioTram ook inkomsten uit reizigersopbrengsten. Dit verklaart dat er een hoger bedrag beschikbaar is dan het bekende bedrag aan gereserveerde bijdragen.

3. In tegenstelling tot wat tot nu toe gebruikelijk was bij projecten zijn in de businesscase de normale ramingsonzekerheden en algemene risico's opgenomen en gewaardeerd. Deze risico's worden overgedragen aan de markt (opdrachtnemer). Hiervoor is dus geld gereserveerd in de reeds beschikbaar gestelde bijdragen. Het deel van de risico's dat niet te voorzien en te beprijzen is, dient te worden opgevangen door ons weerstandsvermogen. Op dit moment hebben daar geen extra middelen voor opgenomen. Wel hebben we aangegeven dat we de inkomsten uit de verkoop van de Essent-aandelen willen inzetten voor de afspraken conform het Raamwerk RegioRail (BD 09.1857736). Dit betekent dat we deze middelen willen reserveren als achtervang voor de risico's die voortvloeien uit de aanleg van de RegioTram. Dit betreft excessieve restrisico's (schades boven de normale grenzen van aansprakelijkheid, verzekerbaarheid en financierbaarheid), inflatie en renterisico's, exploitatierisico's gedurende de eerste vijf jaar, risico bijdrage markt (aanbestedingsvoordeel) en overige risico's (met name met betrekking tot investeringsramingen). We hebben in de nota weerstandsvermogen (zie brief van 18 februari 2011, met kenmerk BD11.2419347) een eerste inschatting gemaakt van het effect van nieuwe projecten op het weerstandsvermogen. Voor de RegioTram bedroeg deze inschatting tussen de €20-40 miljoen. Dit risico is ook opgenomen in de paragraaf weerstandsvermogen van de Rekening 2010.
4. Nee, in de nota voortgang grote projecten worden niet voor het eerst de juridische risico's genoemd. In de verschillende fasen van het project zijn telkens risico-analyses gemaakt. Ook onder de investeringskostenraming en de businesscase van 2010 liggen risico-analyses en risicowaarderingen. Veelal zullen de afspraken over de verdeling van deze risico's uiteindelijk in juridische documenten worden vastgelegd, waardoor je zou kunnen spreken van juridische risico's. Deze risico's waren altijd al onderdeel van de risico-analyses, maar werden niet "juridische risico's" genoemd.
5. De risico's zijn deels voorzien in de businesscase. De resterende risico's voor de gemeente dienen te worden opgevangen in het gemeentelijke weerstandsvermogen (zie ook het antwoord op vraag 3).