

HOOFDSTUK 6 Financiële uitvoerbaarheid

Volgens het Besluit ruimtelijk ordening moet de haalbaarheid van nieuwe bestemmingsplannen onderzocht worden en met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet op ruimtelijke ordening (Wro) per 1 juli 2008 is ook het hoofdstuk over de grondexploitatie van kracht geworden. De nieuwe Wro is hier van toepassing.

In de Wro wordt gesteld dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen nieuw bouwplan is voorgenomen. De gemeenteraad kan besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien:

1. het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is;
2. het bepalen van een tijdvak of fasering als bedoeld in artikel 6.13, eerste lid, niet noodzakelijk is en;
3. het stellen van eisen, regels, of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13, tweede lid niet noodzakelijk is”.

Het bestemmingsplan betreft de aanleg van een nieuw multimodaal vervoersknooppunt inclusief een shuttlestation voor de HSL, een busstation, overdekte en onoverdekte fietsenstallingen, een reizigerstraverse, commerciële voorzieningen, woningen en kantoren. Dit bestemmingsplan is een aanscherping van het vigerende bestemmingsplan Stationskwartier 2007 en daarbij zijn geen extra ontwikkelingsmogelijkheden voor vastgoed opgenomen. Om die reden is een exploitatieplan ook niet nodig.

De financieel-economische haalbaarheid van van dit bestemmingsplan is onderzocht. Het plan betreft één complex dat door 3 samenwerkende partijen wordt ontwikkeld.

Basis van deze ontwikkeling is de Bestuurlijke Overeenkomst Uitvoering (BOU) NSP Breda uit 2006. Ter nadere uitwerking daarvan hebben de 3 opdrachtgevende partijen ProRail, NS Poort en gemeente Breda in mei 2008 een Realisatieovereenkomst (ROK) gesloten. Daarbij zijn taken, verplichtingen en verantwoordelijkheden vastgelegd, alsmede de verdeling van de kosten, opbrengsten en risico's.

Ten tijde van het sluiten van de ROK was er sprake van een financieel sluitend project. In februari 2010 er opnieuw naar de ROK gekeken omdat er budgetoverschrijdingen waren ontstaan. Het in februari 2010 gesloten bestuurlijk akkoord is de basis voor de analyse van de financieel-economische uitvoerbaarheid. Deze afspraken zijn in september 2010 in de Stuurgroep OVTC bevestigd.

Bouwkosten OVTC:

De kosten van realisatie van het concept bestek ontwerp zijn geraamd in opdracht van ProRail op basis van een bedrijfseconomisch uitgangspunt, dat wil zeggen dat hier eventuele marktinvloeden ten aanzien van aanbestedingsvoordelen of nadelen niet in verwerkt zijn. De contractpartners gaan ervan uit dat het aanbestedingsresultaat binnen de overeengekomen budgettaire kaders zal blijven. Voor het geval dat onverhoopt niet het geval mocht zijn, zijn afspraken gemaakt over aanvullende bezuinigingen.

Kosten bouwrijp maken:

De kosten voor bouwrijpmaken bestaan voornamelijk uit het slopen van de aanwezige bebouwing, het rooien en verwijderen van begroeiing, het verleggen van kabels en leidingen en saneren. In de kostenopzet, behorende bij de ROK uit 2008 zijn de kosten voor bouwrijpmaken meegenomen in de kostenverdeelstaat en deze zitten dus ook in de begroting van de bouwkosten voor het OVTC.

Plankosten:

Naast de later genoemde bijkomende kosten heeft iedere participant zijn eigen plankosten. Deze eigen plankosten worden niet in rekening gebracht bij het project OVTC. Voor de eigen plankosten van de gemeente komt de dekking uit de totaal ontwikkeling van het Stationskwartier.

Kosten Voorstellen Tot Wijziging (VTW's):

In het huidige ontwerp van het OVTC is een aantal gewenste extra's opgenomen ten opzichte van de gezamenlijke scope. Dit zijn de zogenaamde Voorstellen tot Wijziging (VTW's). Deze VTW's zijn afzonderlijk begroot en de desbetreffende indieners ~~is~~ zijn volledig verantwoordelijk voor de kosten. Ook hierover hebben de contractpartners in het bestuurlijk overleg van september 2010 afspraken gemaakt.

Bijkomende kosten:

Met het sluiten van de ROK zijn ook de bijkomende kosten begroot (w.o. de zgn. PEAT-kosten, Projectmanagement, Engineering, Administratie en Toezicht). Deze kosten zijn in eerste instantie naar rato verdeeld over de drie contractpartners. In het bestuurlijk akkoord van februari 2010 zijn de PEAT-kosten herberekend en is afgesproken dat ProRail als gedelegeerd projectmanager verantwoordelijk is voor de geprognostiseerde overschrijding van deze begrote kostenpost. Voor de gemeente heeft dus een overschrijding van de bijkomende kosten geen effect.

Budget bouwkosten en bouwrijpmaken:

Ten tijde van het opstellen van de ROK zijn de contractpartners ervan uitgegaan dat het OVTC budgettair-neutraal kon worden uitgevoerd. In februari 2010 is gesteld dat de begrote bouwkosten-overschrijding wordt gecompenseerd door de huidige marktwerking. Zodoende moeten de voorheen vastgestelde bouwbudgetten voldoende zijn. De budgetten voor bouwkosten en bouwrijpmaken volgen uit de vastgestelde bijdragen vanuit (vastgoed)ontwikkelingen in het Stationskwartier, inkomsten vanuit de vastgoedontwikkelingen op het Station, subsidies (MIP, MIT grote Stations incl. uitbreiding, ontwikkelfonds Brabant 2050, NSP II, MIT/GDU busstations, uitbreiding MIT tbv NSP-kwaliteit) en bijdrage ProRail, Fens en I&M/NS.

Budgetten plankosten:

In de businesscase van het Stationskwartier zijn voor de interne plankosten van het OVTC opgenomen. Het budget voor de interne plankosten voor het OVTC is in de laatste actualisatie aangepast aan de laatste inzichten zodat daar voldoende dekking voor is.

Budget bijkomende kosten:

Het budget voor de bijkomende kosten is in de ROK uit 2008 vastgesteld. Bij het bestuurlijk akkoord van februari 2010 is aangegeven dat het ministerie van I&M (v/h V&W) een extra budget voor bijkomende kosten ter beschikking stelt voor reeds opgetreden budgettekorten (PEAT) en dat ProRail verantwoordelijk is voor verdere budgetoverschrijdingen van de bijkomende kosten.

Risico's:

In de huidige situatie wordt dit bestemmingsplan vastgesteld op het moment dat het bestek c.a. wordt afgerond. Dit is laat in het ontwikkelingsproces waardoor het aantal nog openstaande risico's relatief beperkt is, maar de financiële impact daarvan kan groot zijn. De belangrijkste openstaande risico's zijn:

1. het aanbestedingsresultaat; de bedrijfseconomische raming is hoger dan de beschikbare budgetten; aangenomen wordt dat dit gecompenseerd wordt door aanbestedingsvoordelen. de planning; omdat dit project voor een groot deel gesubsidieerd is, zijn er grenzen aan de maximale oplevertermijn. Vertraging kan uitval van subsidies tot gevolg hebben.
2. de volledigheid van de aanbestedingsstukken; dit is een dusdanig complex project dat er een risico aanwezig is dat de bestekstukken onvolledig zijn waardoor tijdens de uitvoering meerwerk ontstaat.
3. De aansturing van het project; in het risicodossier bij de ROK is een aantal risico's benoemd; het is van groot belang dat het projectmanagement voldoende stuurt om deze risico's te kunnen beheersen.

De risico's kunnen aanzienlijke negatieve financiële gevolgen hebben. Momenteel is er binnen de gemeente geen afzonderlijke voorziening opgenomen om deze risico's te kunnen dekken wanneer ze zich voordoen.

Beheer OVTC

De jaarlijkse beheerkosten van het OVTC vallen niet binnen de investeringskosten van het project. In de Intentieovereenkomst Beheer (bijlage bij de ROK) zijn afspraken gemaakt over wie verantwoordelijk is voor het beheer van welke onderdelen. De gemeentelijke delen zijn in principe een uitbreiding op het bestaande areaal van de buitenruimte. Het voornemen bestaat om de beheerskosten van deze onderdelen structureel aan de jaarlijkse exploitatie van de Directie Buitenruimte toe te voegen. De Intentieovereenkomst Beheer zal in 2011 nader uitgewerkt moeten worden in een Beheerplan.

Financieel-economische haalbaarheid

Op basis van het bestuurlijk akkoord van februari 2010 mag ervan uitgegaan worden dat het bestemmingsplan financieel-economisch uitvoerbaar is. De diverse ramingen worden periodiek herijkt aan de hand van kwartaalrapportages. Daardoor kan tijdens het realisatieproces zicht worden gehouden op het projectresultaat en kan waar nodig tijdig worden bijgestuurd. Dit roept m.i. meer vragen op, dan er antwoorden zijn.

Exploitatieplan

Voor het onderhavige plan heeft geen exploitatieplan als bedoeld in Afdeling 6.4. van de Wet ruimtelijke ordening te worden opgesteld omdat alles via anterieure overeenkomsten met de diverse partijen is geregeld.

