

Risicoparagraaf

November, december en januari

Inleiding

In het risicomanagementbeleid 'riskeer, beheers en realiseer meer' is vastgelegd dat projectrisico's worden verantwoord in de voortgangsrapportages grote projecten die aan zowel Gedeputeerde Staten als Provinciale Staten worden verstrekt. In het handboek projecten en programma's is ook aandacht voor risicobeheersing en het rapportagesysteem voor de grote projecten is hierop ingericht.

Tegelijkertijd met de voortgangsrapportages wordt ook informatie verstrekt over de ontwikkeling van het provinciaal risicoprofiel en daarmee ook over andere provinciale risico's.

Risico's

In het risicoprofiel van Zeeland zijn alle risico's waaraan onze Provincie wordt blootgesteld opgenomen. Een aantal van deze risico's heeft tevens een relatie met (voormalige) grote projecten. Het gaat om risico's met betrekking tot onderstaande onderwerpen.

		<i>Overzicht risico's november, december en januari</i>	<i>Overzicht risico's augustus, september en oktober</i>
		○ Project Zanddijk ○ Wettelijke Milieutaken ○ Garantstelling Hulst i.v.m. Perkpolder ○ Westerschelde ferry ○ Controle POP-3 en overige Europese proj ○ Tekort in Faunafonds ○ Cybercrime ○ Garantstelling ZB ○ Wijziging licentiestructuur	○ Project Zanddijk ○ Wettelijke Milieutaken ○ Garantstelling Hulst i.v.m. Perkpolder ○ Controle POP-3 en overige Europese proj. ○ Cybercrime ○ Tekort in Faunafonds ○ Garantstelling ZB ○ Openbaar vervoer (Connexxion) ○ Wijziging licentiestructuur

In bovenstaand overzicht staan de risico's in volgorde van invloed en is de stand van de risico's uit de vorige rapportage opgenomen. De risico's met betrekking tot project Zanddijk, Wettelijke milieutaken en Garantstelling Hulst i.v.m. Perkpolder bepalen het grootste deel van het risicoprofiel van de provincie.

Het risico Openbaar vervoer (Connexxion) is eerder al verlaagd en komt nu te vervallen. Dit risico kan komen te vervallen omdat met ingang van het jaar 2025 er (landelijk) geen afspraken met vervoerders meer zijn gemaakt over compensatie van vervoerders bij verlies van inkomsten als gevolg van Corona. Daarnaast is er één nieuw risico, Westerschelde ferry. Dit risico is verderop in deze risicorapportage toegelicht. Per saldo stijgt de benodigde weerstandsbuffer marginaal van € 10,7 miljoen naar € 10,8 miljoen.

Project Zanddijk

Op 16 december 2022 hebben Provinciale Staten een krediet voor project Zanddijk verstrekt van € 68 miljoen. Dit bedrag is gebaseerd op de kostennotitie van RHDHV van 28 oktober 2022 en de aanpassingen hierop, zoals opgenomen in het statenvoorstel kredietaanvraag en definitief ontwerp.

In het projectkrediet is op basis van een risicodossier een risicoreserve opgenomen. De raming waarop het krediet is bepaald, heeft echter een bandbreedte van 15%. Deze bandbreedte hangt

samen met de detaillering van berekeningen, zoals de hoeveelheid aan materiaal dat nodig is om de bouw te realiseren. Het kan voorkomen dat de werkelijk benodigde hoeveelheden en prijzen hoger zijn dan hetgeen is opgenomen in de raming voor het projectkrediet. Er is daardoor een risico op het ontoereikend zijn van het projectkrediet. Daarnaast is er bij een infrastructuurproject, naast het optreden van risico's die leiden tot budgetoverschrijding ook het risico op een langere doorlooptijd van de planning aanwezig.

Beheersmaatregelen:

Door de verdere uitwerking en aanbesteding van het project wordt de bandbreedte op de raming kleiner en zal het risico afnemen.

Wettelijke milieutaken

Dit bestaat uit de volgende onderdelen:

Met de komst van de Omgevingswet (OW) krijgen provincies de mogelijkheid om financiële zekerheid te vragen bij majeure risicobedrijven en bij afvalbedrijven. De financiële zekerheid wordt opgelegd ter nakoming van, op grond van de omgevingsvergunningen, geldende verplichtingen (zoals ontmanteling van een installatie) of ter dekking van aansprakelijkheid voor milieuschade die door de vergunde activiteit is ontstaan. Er is een aanvullende wetswijziging in voorbereiding dat dit een verplichting wordt. Het verwerken hiervan in de omgevingsvergunning vraagt extra tijd van omgevingsdiensten.

Naar aanleiding van de PFAS discussie is politiek de wens uitgesproken dat er voldoende tijd door de RUD Zeeland besteed moet worden aan de werkzaamheden die voortvloeien uit de Verdragen Helsinki en Espoo inzake dossiers met mogelijke grensoverschrijdende milieugevolgen. Via de Voorjaarsnota 2024 is deels dekking opgenomen, het resterende risico is niet gewijzigd ten opzichte van de vorige rapportage.

Door onder andere de bestuurlijke wens van meer toezicht en handhaving in het buitengebied (groene handhaving) is er een inschatting gemaakt van de hiermee gepaard gaande kosten. Op dit moment worden er verschillende scenario's uitgewerkt en afgestemd met de RUD Zeeland. Vervolgens zal een bestuurlijk voorstel worden voorbereid.

Beheersmaatregelen:

Via periodiek accounthoudersoverleg met de RUD en DCMR worden de actuele ontwikkelingen doorgesproken.

Garantstelling gemeente Hulst in verband met Perkpolder

In 2017 hebben Provinciale Staten besloten het project Perkpolder volledig over te dragen aan de gemeente Hulst en haar aandelen in Perkpolder Beheer BV te verkopen aan de gemeente Hulst. De gemeenteraad van de gemeente Hulst heeft deze aandelen overgenomen en het project zelfstandig verder te zetten. De provincie is per 2018 geen aandeelhouder meer maar staat na uittreding nog wel garant voor een maximum bedrag van € 3,3 miljoen ter beperking van de financiële risico's van de gemeente Hulst. Deze garantie vervalt op 31 december 2026, tenzij partijen schriftelijk anders overeenkomen.

Beheersmaatregelen:

De gemeente verstrekt gedurende de looptijd van de garantie jaarlijks aan de Provincie een controleverklaring van een externe accountant over de vastgestelde jaarrekening van Perkpolder Beheer. Hierover en over de actuele ontwikkelingen vindt jaarlijks minimaal één keer bestuurlijk overleg plaats tussen de Provincie en de gemeente Hulst. Gedurende het jaar vindt tevens ambtelijk overleg plaats over de actuele ontwikkelingen binnen het project Perkpolder. Na het vaststellen van

een nieuwe grondexploitatie (GREX) door de gemeente Hulst ontvangen wij een exemplaar van deze GREX.

Westerschelde Ferry

Als gevolg van overgangsbepalingen voor al in bedrijf zijnde schepen welke worden geduid in de Europese Standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor schepen (ES-TRIN) en de voorschriften in 2025 (publicatie 2026), 2027 (publicatie 2028) en 2029 (publicatie 2030), bestaat het risico dat na 2029 de huidige schepen Westerschelde Ferry niet meer aan deze standaard voldoen. Om toch aan deze Standaard te voldoen zijn op dat moment naar verwachting significante investeringen noodzakelijk aan de huidige schepen Westerschelde Ferry. Per 15 november 2024 is het groot project “Vervanging schepen Westerschelde Ferry” gestart met als beoogd projectresultaat een nieuwe, betrouwbare, Zero-Emissie vloot voor de fiets-/voetveerverbinding Vlissingen-Breskens v.v. die voor 1 januari 2029 door de eerste exploitant Westerschelde Ferry B.V. in gebruik genomen kan worden met de realisatie van de bijbehorende aanlandingsvoorzieningen en laadinfrastructuur. Het hiervoor geschetste risico is alleen aan de orde als de nieuwe geplande schepen niet met ingang van 2029 in de vaart zijn genomen ter vervanging van de huidige schepen. Naast dit risico bestaat de kans dat één van de motoren van de huidige schepen per direct uitvalt met als gevolg dat per direct significante investeringen noodzakelijk zijn om aan de Standaard ES-TRIN te voldoen.

Beheersmaatregel

In overleg met het Klassenbureau treden om te verzoeken om in aanmerking te komen voor een uitzonderingspositie in het geval de nieuwe schepen niet per 2029 in de vaart zouden zijn ter vervanging van de huidige schepen. Indien dit overleg niet leidt tot de gewenste uitkomst kan overwogen worden om tijdelijk andere schepen in te zetten die geschikt zijn om de veerverbinding in stand te houden, tot het moment de nieuwe schepen beschikbaar zijn. Indien één van de motoren van de huidige schepen per direct zou uitvallen, is het een keuze aan Provinciale Staten of zij de motor wel of niet laat repareren tegen significante investeringen om aan de Standaard te voldoen of dat zij besluit de dienstregeling voor langere tijd met één schip te varen. Ook kan overwogen worden om tijdelijk een ander schip in te zetten dat geschikt is om de veerverbinding in stand te houden.

Benodigde risicobuffer

Op basis van de risicogegevens wordt door middel van een risicosimulatie de benodigde risicobuffer berekend. Dit is de buffer die nodig is om de financiële gevolgen van risico's op te kunnen vangen. Deze simulatie wordt toegepast, omdat het reserveren van het maximale bedrag in de “worst case” ongewenst en onnodig is. De risico's zullen immers niet allemaal tegelijk en in hun maximale omvang optreden. Bij de berekening van de risicosimulatie gaan we uit van het door Provinciale Staten vastgestelde zekerheidspercentage van 90%. Uit de risicosimulatie volgt dat met 90% zekerheid kan worden gesteld dat alle risico's zijn afgedekt met een bedrag van € 10,8 miljoen.

Beschikbare risicobuffer

De beschikbare risicobuffer bestaat uit het geheel aan middelen dat beschikbaar is om de risico's in financiële zin af te dekken.

(bedragen x € 1 miljoen)

Beschikbare risicobuffer

Algemene reserve	25,3
Bestemmingsreserve	0,0
Vrije belastingcapaciteit motorrijtuigenbelasting	29,0
Ruimte meerjarenbegroting	8,6
Totaal	62,9

In bovenstaande opstelling is uitgegaan van de standen na verwerking van de 5^e begrotingswijziging 2025 (behandeling PS 14 maart 2025).

Ratio weerstandsvermogen

Op basis van de ratio weerstandsvermogen wordt bepaald of het weerstandsvermogen van de provincie toereikend is bij het huidige risicoprofiel. Via het risicomanagementbeleid hebben Provinciale Staten een ondergrens voor het ratio van het weerstandsvermogen vastgesteld van 1,5. Dit valt in de klasse ruim voldoende.

$$\text{Ratio weerstandsvermogen} = \frac{\text{Beschikbare risicobuffer}}{\text{Benodigde risicobuffer}} = \frac{62,9}{10,8} = 5,8$$

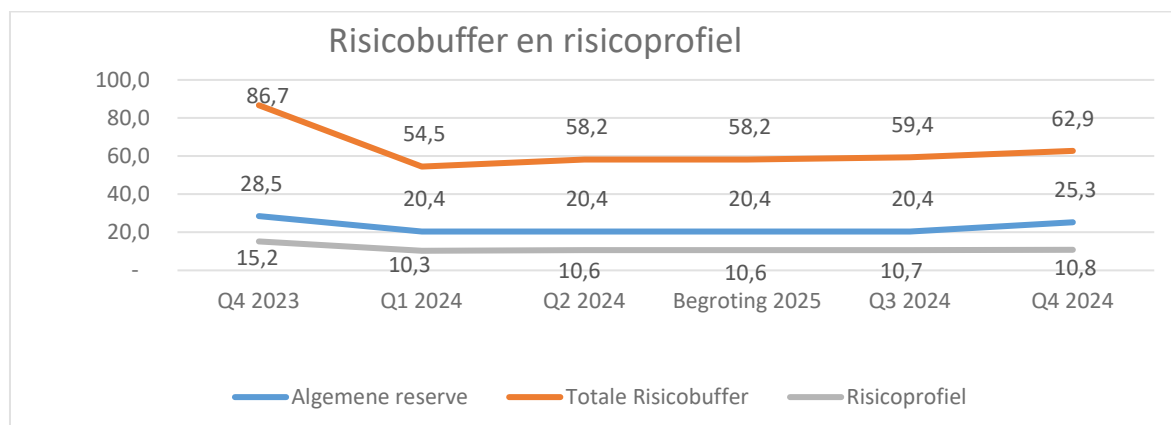
Ratio Algemene reserve

De Algemene reserve bevat het vrije vermogen van de Provincie en fungeert daardoor als primaire risicobuffer. Provinciale Staten hebben besloten dat de Algemene reserve minimaal gelijk (ratio 1,0) moet zijn aan de benodigde risicobuffer. Bij de berekening van de ratio Algemene reserve wordt uitgegaan van de laagste stand van de algemene reserve in de toekomstige jaren vastgestelde meerjarenbegroting (2025-2028). De laagste stand van de Algemene reserve doet zich voor in 2027.

$$\text{Ratio Algemene reserve} = \frac{\text{Algemene reserve}}{\text{Benodigde risicobuffer}} = \frac{25,3}{10,8} = 2,3$$

Ontwikkeling weerstandsvermogen

Het weerstandsvermogen van de provincie is afhankelijk van meerdere factoren en wijzigt daardoor voortdurend. De ontwikkeling van het provinciaal weerstandsvermogen ziet er als volgt uit.



De beschikbare risicobuffer is ten opzichte van de 3^e kwartaalrapportage per toegenomen en wordt veroorzaakt door een toename van de Algemene reserve. Als de risicobuffer verhoudingsgewijs sterker stijgt dan het risicoprofiel, betekent dit dat de ratio weerstandsvermogen stijgt. Dit geldt ook voor de ratio Algemene reserve die toeneemt ten opzichte van de 3^e kwartaalrapportage.

