



## **Nota van wijzigingen**

Samenvatting van wijzigingen in aanbestedingsdocumenten voor de Eigenlijke Dialoofase



# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Referentieontwerp .....</b>	<b>9</b>
<b>3</b>	<b>Overige outputspecificatie en aanbestedingsleidraad .....</b>	<b>14</b>
3.1	Materieel .....	14
3.2	Vervoer .....	14
3.3	Omgeving en beheer .....	15
3.4	Wensen.....	16
3.5	Aanbestedingsleidraad .....	16
<b>4</b>	<b>Betalingsmechanisme en piekbetaling .....</b>	<b>18</b>
4.1	Betalingsmechanisme.....	18
4.2	Piekbetaling .....	18



# 1 Inleiding

Het project RegioTram is succesvol als we het gewenste resultaat bereiken voor het beschikbare budget. Om dat te bereiken, is mede in dialoog met de aanbestedende consortia en andere stakeholders, de uitvraag voor het project RegioTram op een aantal punten verfijnd of aangevuld. Deze notitie is een samenvatting van deze wijzigingen.

Van de partij die de aanbesteding van project RegioTram wint, willen we:

- betrouwbaar, betaalbaar, vlot, veilig en comfortabel tramvervoer voor een groeiend aantal reizigers;
- twee goed ingepaste en goed onderhouden tramlijnen;
- een totaalaanbod voor ontwerp, bouw, financiering, onderhoud en exploitatie voor het beschikbare budget inclusief beheersbare risico's;
- een project gebouwd met oog voor mens, milieu, cultuur en omgeving.

Deze projectdoelen zijn de afgelopen periode telkens uitgangspunt geweest bij de verfijning en aanvulling van de eisen, het ontwerp, het DBFMO-contract en de betaling voor het project.

## ***Hoe zijn de wijzigingen tot stand gekomen?***

In de periode 14 november 2011 tot begin maart 2012 zijn meerdere dialooggesprekken gevoerd met de meedingende consortia. Tot eind november deden er drie consortia mee aan deze gesprekken: LinQ, TramTeam en Poort in Groningen. Eind november heeft LinQ besloten zich terug te trekken. De belangrijkste reden hiervoor was dat het LinQ niet op tijd lukte hoogwaardige vervoerdersexpertise aan zich te binden. Hieruit trok het consortium de conclusie dat het niet mogelijk was een bieding uit te brengen die op alle onderdelen concurrerend zou zijn. Na het terugtrekken van LinQ zijn de dialooggesprekken verder gegaan met de overgebleven twee partijen.

Voor de dialooggesprekken zijn dialoogteams samengesteld met daarin deelnemers van gemeente en provincie Groningen, het OV-bureau en het aanbestedingsteam van projectbureau RegioTram. In de gesprekken werden tussen de consortia en de dialoogteams over en weer vragen gesteld over het aanbestedingsproces tot en met de gunning en over de concept-aanbestedingsdocumenten voor de Consultatiefase:

- Het DBFMO-contract, inclusief het betalingsmechanisme;
- de Outputspecificatie, ofwel de eisen en wensen; inclusief het Referentieontwerp.

Het Voorlopig Ontwerp is vertaald in een Referentieontwerp en outputspecificatie voor de aanbesteding. Naast de gesprekken met de consortia is dit Referentieontwerp in afstemming met betrokken organisaties afgemaakt of aangepast. Het gaat daarbij onder meer om het ontwerp van het Schuitendiep, de Zonnelaan en het fietspad en de taxi's op de Grote Markt. Het aangepaste ontwerp van het Noorderstation is ook in het Referentieontwerp opgenomen.

De concept-aanbestedingsdocumenten zijn ook besproken met de dagelijkse colleges van de gemeente en provincie Groningen, de gemeenteraad, Provinciale Staten en met enkele maatschappelijke organisaties zoals vakbonden, ouderenbond en gehandicaptenraad. Ook deze consultaties hebben een aantal wijzigingen opgeleverd.

Tot slot zijn in de periode van december 2011 tot maart 2012 second opinions uitgevoerd op het DBFMO-contract inclusief betalingsmechanisme en de outputspecificatie. Dit gebeurde in opdracht van de control afdelingen van de gemeente en de provincie door Pels Rijcken & Droogleevoer Fortuijn, het kantoor van de landsadvocaat, PwC en Grontmij. Doel hiervan was te bevestigen dat er na het sluiten van de overeenkomst – zowel tijdens de bouwfase en de exploitatiefase – voldoende zekerheid is dat de gevraagde prestaties bij de consortia kunnen worden afgedwongen. Ook is gevraagd vast te stellen dat in geval van bijzondere omstandigheden (overmacht, optreden van bijzondere risico's en faillissement van de opdrachtnemer) de belangen van de opdrachtgever zo min mogelijk zullen worden geschaad. De bureaus zijn daarbij ook gevraagd aandacht te besteden aan eventuele lacunes

en kennelijke fouten en tegenstrijdigheden in de stukken. Hiervoor zijn de documenten op integraliteit getoetst.

Deze trajecten samen hebben kleine en grotere voorstellen voor verfijning en aanvulling opgeleverd in het Referentieontwerp, de eisen, de aanbestedingsleidraad en de betaling voor het project. Een aantal van de wijzigingen heeft gevolgen voor de investeringsraming. De raming is hierop aangepast en blijft binnen het beschikbare investeringsbudget van € 307,7 miljoen prijspeil 2010.

In het contract zijn geen wezenlijke wijzigingen doorgevoerd. Het contract is gebaseerd op beproefde contracten van onder meer Rijkswaterstaat en gaf daarom alleen aanleiding tot een aantal technische wijzigingen. Het betalingsmechanisme, een bijlage van het contract, is verfijnd.

### ***De volgende fase in de aanbesteding: de Eigenlijke Dialoog***

In de komende fase, die eind april 2012 start, wordt op basis van de definitieve aanbestedingsdocumenten de Eigenlijke Dialoogfase doorlopen. In deze strikt vertrouwelijke fase krijgen de consortia de gelegenheid om hun biedingen voor te bereiden. Zij moeten daarvoor vijf plannen indienen: Basis managementplan, Inpassings- en Vormgevingsplan, Vervoersplan, Rollend materieelplan en Omgevingsplan Realisatie op hoofdlijnen. De scores op deze plannen wegen mee bij de definitieve beoordeling van de bieding.

### ***Leeswijzer***

Hieronder volgt eerst een overzicht van alle wijzigingen. Vervolgens worden de wijzigingen per aanbestedingsdocument toegelicht. De hoofdstukindeling is als volgt:

2. Referentieontwerp
3. Overige eisen en aanbestedingsleidraad
4. Betalingsmechanisme en piekbetaling

<b>Referentieontwerp</b>	
<b><i>Nieuw ontwerp</i></b>	<b><i>Huidig ontwerp</i></b>
<p><u>Schuitendiep-plein</u> Met overkluizing over het water wordt dit een dynamisch stedelijk gebied passend bij de Visie Diepenring. Scheiding van verkeersstromen en goede aansluiting met Damsterplein.</p>	<p>Schets van overkluizing was onvoldoende uitgewerkt in een Voorlopig Ontwerp.</p>
<p><u>Hoofdstation</u> Dubbele trambaan over Glauvéterrein met kopkeren bij twee haltes achter het Hunzehuys. Twaalf parkeerplaatsen voor de firma Rottinghuis achter het Hunzehuys.</p>	<p>Een tramlus onder het Hunzehuys door en slechts één halte. Voorzag niet in compensatie voor de parkeerplaatsen die Rottinghuis op Glauvéterrein heeft.</p>
<p><u>Sanering Glauvéterrein</u> Wordt meegenomen in de aanbesteding van de RegioTram.</p>	<p>Welke partij zou saneren was nog een openstaand punt omdat nader onderzoek moest plaatsvinden naar mate van bodemvervuiling.</p>
<p><u>Herewegviaduct</u> Ontwerp houdt rekening met toekomstige vervanging Herewegviaduct. Trambaan zo dicht mogelijk langs Gasterra gebouw.</p>	<p>Huidig ontwerp hield onvoldoende rekening met de toekomstige vervanging van het Herewegviaduct.</p>
<p><u>Grote Markt en Kwinkenplein</u> Geen fietspad langs de oostzijde van de Grote Markt, ligging wordt nog uitgewerkt. Taxistandplaats op Kwinkenplein.</p>	<p>Uitwerking van de Grote Markt is een ander project. Voor de aanbesteding van project RegioTram moest over twee punten alvast een besluit vallen: het fietspad en de taxi's.</p>
<p><u>Zonnelaan parkeren</u> Parkeren in de zijstraten. Parkeerplaatsen Viskraam verplaatst van Zonnelaan naar Algollaan.</p>	<p>Op verzoek gemeenteraad is het ontwerp voor parkeren Zonnelaan opnieuw bekeken. Verkeersveiligheid was een belangrijk argument om niet te parkeren in de Zonnelaan zelf.</p>
<p><u>Noorderstation</u> Plaats voor stalling van 320 fietsen. Houdt rekening met toekomstige fietsroute langs noordzijde van spoorviaduct. Toevoeging Kiss and Ride. Aanpassing parkeren in Oldenbarneveltlaan.</p>	<p>Wens om extra fietsenstalling te realiseren aan de noordzijde van het station.</p>
<p><u>Kastanjelaan</u> Uitrukkende ambulances kunnen direct alle richtingen op rijden doordat de t-splitsing voor de uitrit komt.</p>	<p>Ambulances moesten omrijden, waardoor de ambulancedienst bezwaar maakte.</p>
<p><u>Zernike</u> De eerste halte op Zernike schuift iets op in noordelijke richting en sluit daarmee aan op het te ontwikkelen P&amp;R terrein en tevens bij de brug naar de tentamenhal. Vanwege hinder door trillingen en vanwege verkeersveiligheid zal in het centrale deel van Zernike een maximum snelheid van 30 km/uur gelden. Voor de bescherming van gevoelige apparatuur voor trillingen en magneetvelden zijn afspraken gemaakt tussen gemeente en RUG. Deze afspraken worden vastgelegd in de outputspecificatie.</p>	<p>Halte ligt aan de zuidkant van het Zerniketerrein, vlakbij de Ringweg.</p>

<b>Overige outputspecificatie en aanbestedingsleidraad</b>	
<b><i>Nieuwe eis</i></b>	<b><i>Huidige eis</i></b>
Lengte en breedte van de tram: maximaal 45,49 meter lang en tussen 2,55 en 2,66 meter breed. Dit maakt aansluiting bij een bestaande bestelling mogelijk.	Lengte en breedte van de tram: maximaal 45 meter lang en tussen 2,64 en 2,66 meter breed.
In- en uitchecken alleen in de tram.	In- en uitchecken in de tram en op het perron. Dit blijkt technisch niet mogelijk.
Bij 5% zwartrijden volgt een boete.	Bij 1% zwartrijden volgt een boete. De kosten om dit te handhaven zijn erg hoog omdat de tram een open instapregime kent.
Frequentie dienstregeling in daluren en op zondag naar 2 maal per uur voor betere aansluiting.	Frequentie dienstregeling in daluren en op zondag 3 maal per uur.
Nieuwe methodiek voor bouwoverlast in relatie tot Nota Bouwlawaaï. Nu totaalafweging via BLVC plannen per deelgebied.	Nota Bouwlawaaï leek tijdige levering van tramlijnen in de weg te staan.
Nieuwe werkwijze archeologie: één projectvergunning voor archeologie.	Vergunning aanvragen per deelgebied.
Buspersoneel vast, tijdelijk en uitzendkrachten: met voorrang aan de slag bij de tramvervoerder, met behoud van salaris, voor zover de tramvervoerder personeel nodig heeft. Dit is bovenop de € 6,2 miljoen aan social return.	De concept eis luidde: De WP2000 is niet van toepassing bij overgang van busvervoer naar tramvervoer. Voor de Regiotram wordt met betrekking tot het omgaan met buspersoneel wel een eis gesteld in lijn met de WP2000.
Laten vervallen van de pluspakketten omdat één van de gegadigden geen mogelijkheid zag zich hiermee te onderscheiden.	Systeem met pluspakketten.
Opknippen van wens bovenleidingloos rijden <i>Overige Binnenstad</i> en <i>Bruggen</i> om logische aaneengesloten stukken bovenleidingloos uit te kunnen voeren die aansluiten bij haltes.	Eén categorie <i>Overige Binnenstad</i> waaronder o.a. Damsterdiep en Herestraat vielen. Eén categorie <i>Bruggen</i> waaronder Herebrug, Maagdenbrug en Singelwegbrug vielen.
Actuele aanbestedingsplanning. Periode tussen indienen inschrijving en Financial Close is verkort. Indienen inschrijving 1 oktober.	Te lange periode tussen indienen inschrijving en Financial Close voor commitment banken. Indienen inschrijving in augustus niet mogelijk in verband met vakantieperiode banken voor dit soort werkzaamheden.
Vergoeding van maximaal € 5 miljoen voor stopzetten aanbesteding na Aanwijzing Geselecteerde inschrijver en voor Financial Close.	In deze vergoeding was nog niet voorzien.
<b>Betalingsmechanisme en piekbetaling</b>	
<b><i>Nieuwe eis</i></b>	<b><i>Huidige eis</i></b>
Vervoerder wordt betaald voor totale kosten en kilometers die nodig zijn om route te rijden. Risico op afwijking rijtijden voor opdrachtnemer tot moment dat extra omloop of tramvoertuig nodig is om dienstregeling te rijden. Op basis van voertuigvolgsysteem controle mogelijk op volledige omlooptijd (rondetijd) door opdrachtgever. Wachttijd tussen twee ritten is leidend in spits.	Vervoerder wordt alleen betaald voor rit en niet voor wacht- en keertijden en remiseritten. De eerste 10% van afwijking rijtijden bij opdrachtnemer. Dienstregeling is leidend in spits. Eisen bleken prijsopdrijver, omdat vervoerder rijtijden niet helemaal zelf in de hand heeft. De tram kan bijv. last hebben van ander verkeer.
Piekbetaling van € 125 miljoen. Lagere piekbetaling is mede op verzoek van de Europese Investeringsbank.	Piekbetaling van € 160 miljoen.
Vijf piekbetalingen van € 25 miljoen. Piekbetaling bij deelopleveringen heeft aanzienlijk financieel voordeel en voldoende zekerheidsprofiel.	Eenmalige piekbetaling van € 160 miljoen bij ingebruikstelling.



## 2 Referentieontwerp

Met de hieronder genoemde aanpassingen en aanvullingen is het Referentieontwerp definitief. De afgelopen maanden zijn de aanpassingen besproken met omwonenden en betrokken organisaties en is waar nodig nader onderzoek gedaan. Van onderstaande punten heeft de gemeenteraad al ingestemd met het ontwerp voor de Zonnelaan en de Grote Markt. Aan het ontwerp van het Schuitendiep moest het meeste werk gebeuren, dit was slechts op schetsniveau uitgewerkt. We starten daarom met de uitwerking van het Schuitendiep.

### **Schuitendiep-plein**

Het Schuitendiep wordt een dynamisch stedelijk gebied, met ruimte voor werk, wonen en uitgaan. Een prettig wandel- en verblijfsgebied. Het ontwerp van het nieuwe plein heeft een symmetrisch profiel met eenrichtingsverkeer aan beide zijden van het water. Eén rijstrook verdwijnt en het parkeren langs de Diepenring wordt opgeheven. Het aangepaste ontwerp sluit aan bij de Visie Diepenring van de gemeente. De één-richting-verkeersstructuur is op het Schuitendiep doorgetrokken. De trottoirs en de kades, oftewel de ruimte tussen rijbaan en water zijn zelfs ruimer dan in de rest van de Diepenring. Ook de herkenbare bomenstructuur loopt door in het Schuitendiep. In figuur 1 is het aangepaste ontwerp van het Schuitendiep en Damsterdiep weergegeven.



*Figuur 1: Herzien ontwerp Schuitendiep en Damsterdiep*

De rijbaan naar het Gedempte Kattendiep wordt ruimtelijk verbonden met de oostzijde van het Schuitendiep, waardoor een logische route ontstaat voor fietsers, voetgangers en tevens voor taxi's. De rijbaan voor autoverkeer van Schuitendiep Westzijde is in één strakke schuine lijn verbonden met Damsterdiep Zuidzijde. Hierdoor worden bochtverruimingingen geminimaliseerd en ontstaat ruimte voor bijvoorbeeld een terras aan de noordzijde van het pand 't Voormalig Kleine Poortje', wat de levendigheid rondom het Schuitendiep vergroot. De toepassing van schuine lijnen op de overkluizing (brede overkapping over het water) maakt de totale oppervlakte kleiner en daarmee goedkoper.

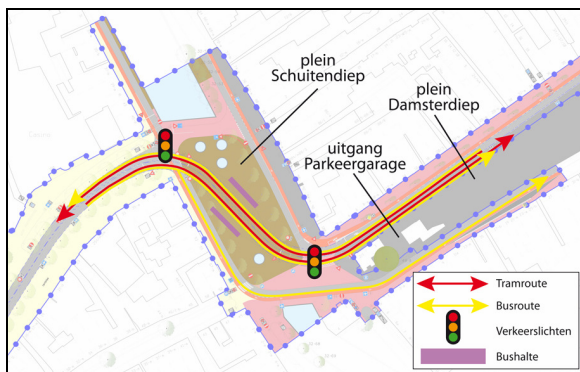
## Overkluizing

In tegenstelling tot het bestaande Referentieontwerp gaat het aangepaste Referentieontwerp uit van een overkluizing met een 'eigen' draagconstructie, waarbij de kades en/of kademuren niet als draagconstructie fungeren. Dit betekent dat de overkluizing op bijvoorbeeld pijlers kan worden gebouwd. De monumentale kademuren moeten vanaf het water wel zichtbaar blijven en de constructie moet voldoen aan de minimale doorvaartruimte. Deze aanpassingen maken het bouwen van de overkluizing eenvoudiger en goedkoper.

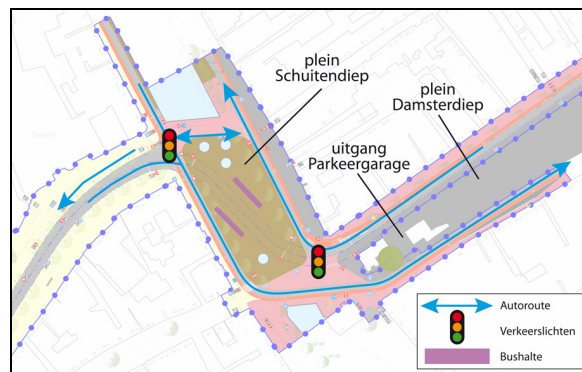
De overkluizing is op een aantal plekken open zodat het water en de kademuren zichtbaar blijven. De boten die er onderdoor varen, krijgen hierdoor daglicht. In geval van nood kunnen de openingen ook worden gebruikt om onder de overkluizing te komen.

## Scheiding van verkeersstromen

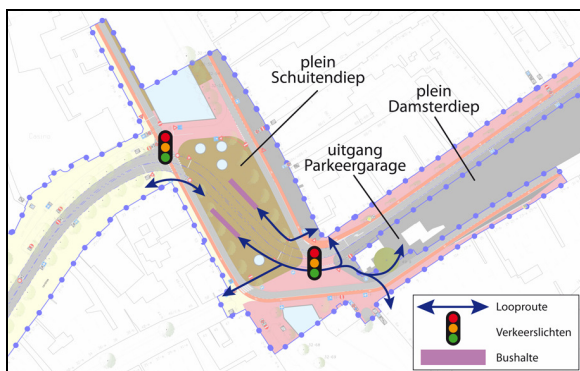
Het Schuitendiep en Damsterdiep maken onderdeel uit van een hoofdautostructuur en hebben een gebiedsontsluitende functie. Ze functioneren als parkeer- en verdeelring voor auto- en fietsverkeer. Daarnaast loopt er een belangrijke hoofdfietsroute tussen het Damsterdiep en de Steentilstraat (zie figuur 1d). Deze functionele hoofdstructuren kruisen daarmee de belangrijke ruimtelijke structuur van de Diepenring. Nu komen daar twee belangrijke functionele structuren bij: een trambaan die de ruimtelijke structuur van de Diepenring letterlijk doorkruist (zie figuur 1a) en een voetgangersstroom tussen de nieuwe parkeergarage onder het Damsterplein en het kernwinkelgebied (zie figuur 1c). Door de ligging van (monumentale) panden aan het 't Voormalig Klein Poortje' en op het nieuwe Damsterplein worden vele auto's, bussen, trams, fietsers en voetgangers hier door een relatief kleine ruimte 'geperst'. Om de verschillende verkeersstromen vlot en veilig af te kunnen wikkelen, worden de verschillende verkeersstromen zoveel mogelijk in ruimte van elkaar gescheiden en zijn de kruisingen van verkeersstromen compact en overzichtelijk vormgegeven. Daar waar de trambaan andere verkeersstromen kruist, wordt het kruispunt voorzien van verkeerslichten.



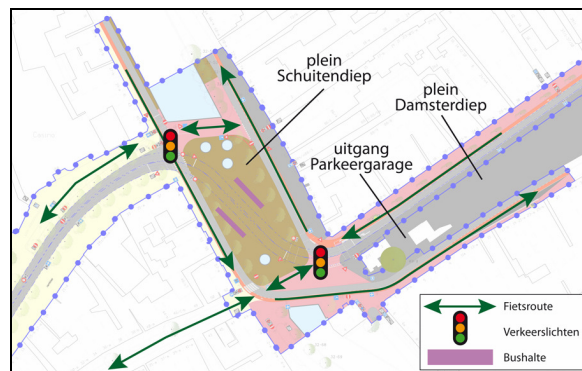
Figuur 1a: Tram- en busroute



Figuur 1b: Autoroute



Figuur 1c: Looproute



Figuur 1d: Fietsroute

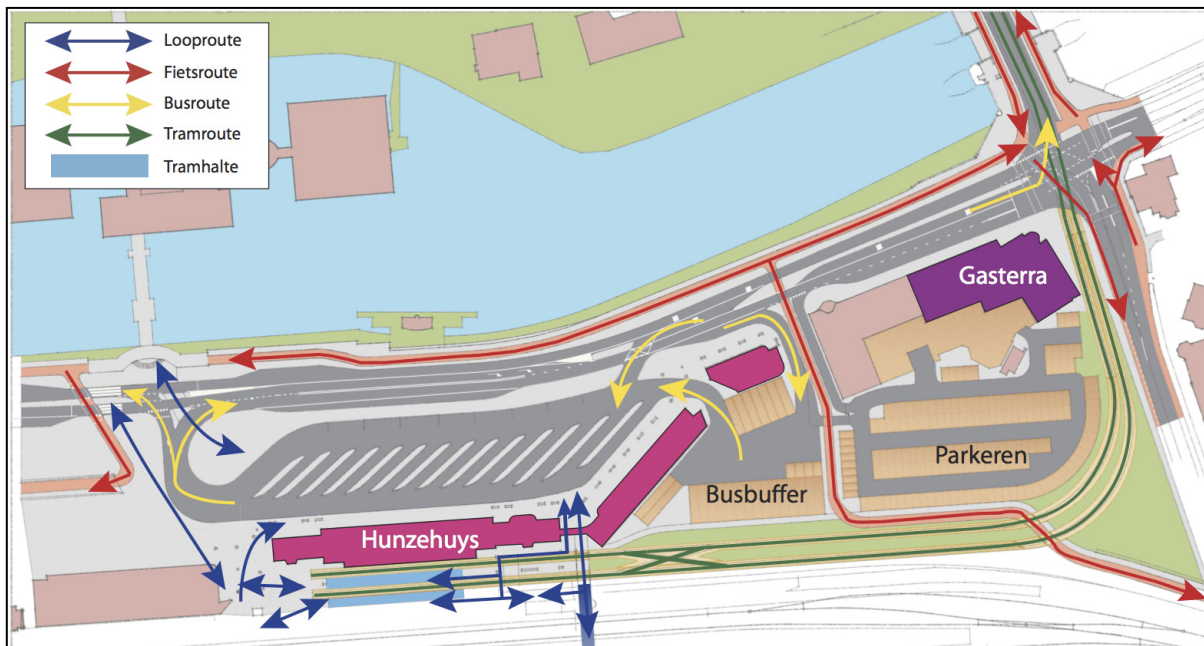
Op het Schuitendiep-plein komen twee bushaltes. Hierdoor ontstaat ten opzichte van het vorige ontwerp meer ruimte voor bijvoorbeeld terrassen op de trottoirs aan de oostzijde van het Schuitendiep. Bussen tussen de Oostersingel en het Gedempte Kattendiep rijden over dezelfde route als de tram en halteren op het plein. Bussen in de richting van de Europaweg halteren buiten de rijbaan op Damsterdiep Zuidzijde. Door het halteren buiten de rijbaan en/of trambaan wordt het achteropkomend verkeer niet gehinderd en blijft de doorstroming optimaal.

Aan de noord- en zuidzijde van het plein worden voetgangersoversteekplaatsen toegevoegd om het plein en de bushaltes veilig bereikbaar te maken. Het nieuwe plein wordt afgewerkt in een eenduidige materialisering en detaillering, en wordt begrensd met een duidelijk herkenbare rand. De rand is iets verhoogd. Voor fietsers en voetgangers worden oversteekplaatsen duidelijk aangegeven. De zuidzijde wordt begrensd door een brede fietsoversteek die, als onderdeel van de overkluizing, ruimtelijk een schakel vormt tussen het Damsterplein en het Schuitendiep-plein.

### Hoofdstation

Bij het ontwerp van de tram in het Stationsgebied is tot nu uitgegaan van een tramlus, onder het Hunzehuys door, om tijdsverlies door keren te voorkomen. Dit model bleek echter te risicovol: onderdoorgang moeilijk te realiseren, verkeersonveiligheid op het voorplein en gebrek aan doorstroming voor de tram. Daarom is gekozen voor een alternatief ontwerp voor de aanlanding van de tram in het Stationsgebied. Dit nieuwe ontwerp gaat uit van een dubbele trambaan vanaf de Herebrug, langs het gebouw van Gasterra, over het Glauđerterrein met een bocht richting spoor 1B. Voor de halte van de beide tramlijnen is gekozen voor de locatie van de halte zoals reeds opgenomen in het Referentieontwerp. Halte lijn 2 komt direct ten noorden van halte lijn 1, op de plaats van de geplande fietsroute (zie figuur 2).

Deze variant biedt een compacte en gecombineerde halte voor beide tramlijnen, dit gaat echter ten koste van de huidige fietsroute. Een alternatief voor de bestaande fietsroute is uitgewerkt in de bijgevoegde tekening en loopt vanaf de Verlengde Lodewijkstraat, onder het Herewegviaduct door en naar de Stationsweg. Bij de kruising met de Stationsweg komen verkeerslichten.



Figuur 2: Alternatief model Stationsgebied

Dit alternatieve model haalt een aantal van de risico's van het huidige ontwerp weg:

- de onderdoorgang Hunzehuys hoeft niet te worden aangepast;
- de verkeersdruk op het voorplein en bij de onderdoorgang Hunzehuys wordt gemeden;
- de doorstroming van de tram wordt bevorderd.

Bovendien wordt bij dit model voldaan aan de gestelde voorwaarden:

- het sluit aan op bestaand railspoor, zodat doorrijden de regio in mogelijk wordt;
- het model gaat niet ten koste van de gereserveerde ruimte voor bushaltes, busbuffer en parkeergelegenheid voor UWV.

Alleen de fietsroute moet worden aangepast. Deze loopt niet meer achter het Hunzehuys langs, maar loopt na de onderdoorgang bij het Herewegviaduct rechtstreeks naar de Stationsweg. Door deze aanpassing zal het fietspad door het Stadsbalkon zijn functie als doorgaande fietsroute verliezen. Hierdoor moet het bestaande fietspad langs de kade op de Stationsweg over de gehele lengte, tot aan de Emmabrug, geschikt gemaakt worden voor fietsverkeer in twee richtingen. Voor de verbreding van

het fietspad worden enkele bomen verwijderd. De bomen worden elders langs de Stationsweg teruggeplant.

Het model levert voldoende ruimte voor de bus op het voorplein en ook de doorstroming van de bus op de Stationsweg kan goed worden geregeld. Een groot voordeel is dat bij dit model tijdens de bouw van de trambaan het busstation optimaal kan blijven functioneren. Op het model zijn verkeerssimulaties uitgevoerd voor de situatie in 2026, rekening houdend met de groei van het autoverkeer. De simulaties geven aan dat ook in de spits sprake is van een voldoende doorstroming.

Voor het kruispunt met het Herewegviaduct is bij dit alternatief gekozen voor een scheiding tussen trambaan en het overige verkeer. Daardoor kan het Herewegviaduct separaat van de trambaan worden aangepakt en hoeft de trambaan niet omhoog te worden gelegd.

Het alternatieve model past goed in de toekomstvisie voor het Stationsgebied die thans wordt ontwikkeld. Bij de herontwikkeling van de spoorconfiguratie kunnen spoor 1B en 2B te zijner tijd vrijkomen voor de Regiotram. Vanaf die sporen kan worden doorgereden richting Hoogezand.

### ***Glaudéterrein***

De sanering van het Glaudéterrein wordt meegenomen in de aanbesteding van project RegioTram. Uit bodemonderzoek is gebleken dat de mate van vervuiling van zo'n beperkte omvang is dat het geen aanleiding geeft om de sanering uit de aanbesteding te halen. Bij ernstige vervuiling was het nodig geweest zo spoedig mogelijk te starten met de sanering en niet te wachten tot de gunning van het project.

### ***Herewegviaduct***

In het aangepaste Referentieontwerp (zie figuur 2) houden we rekening met de toekomstige vervanging van het Herewegviaduct door de trambaan langs de westzijde van het viaduct en zo dicht mogelijk langs de gevel van het Gasterra gebouw te leggen. Het Herewegviaduct moet in de periode 2015-2020 worden vervangen, omdat de constructie gebreken vertoont. Het nieuwe viaduct zal hoger over de sporen worden gelegd. Met dit aangepaste ontwerp kan de tram tijdens de bouw van het nieuwe Herewegviaduct blijven rijden.

### ***Grote Markt en Kwinkenplein***

De hoofdfietsroute wordt verplaatst van de Oosterstraat naar de Gelkingestraat. Omdat fietsers nu eenmaal altijd de kortste route kiezen, ligt een fietspad voor het Stadhuis langs meer voor de hand. De ligging van het fietspad over de Grote Markt wordt bepaald bij de verdere uitwerking van de Grote Markt, maar komt in ieder geval niet langs de Oostzijde. Door kruising met de tram is dit niet veilig.

De taxistandplaats komt op het Kwinkenplein. Dit betekent dat er overdag geen taxi's meer op de Grote Markt mogen staan. 's Nachts mag dit wel. De route voor de taxi's in dit deel van de binnenstad wordt overdag: Oude Ebbingestraat – Kwinkenplein – Kreupelstraat. Daarmee vervalt dus de huidige noord-zuid route door de binnenstad. Het Kwinkenplein krijgt een herinrichting, waarbij de bestaande parkeerplaatsen komen te vervallen en er taxistandplaatsen voor in de plaats komen.

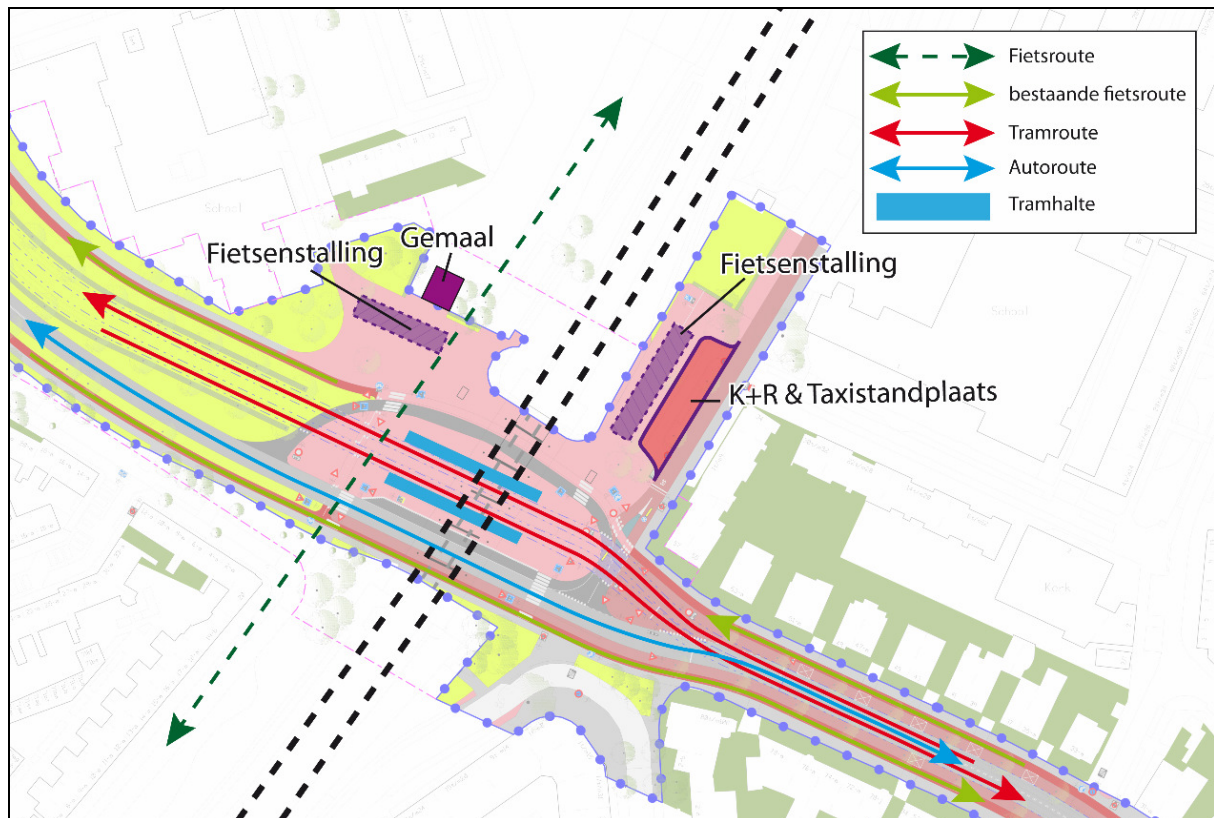
### ***Zonnelaan parkeren***

Parkeren in de Zonnelaan zal na invoering van de tram in de zijstraten moeten. Dat komt overeen met het voorstel zoals opgenomen in het Voorlopig Ontwerp. Op verzoek van de gemeenteraad is onderzocht of parkeren in de middenberm of aan de woningzijde in de Zonnelaan ook mogelijk was. Bij de afweging tussen de varianten speelde enerzijds het belang van de bewoners voor parkeren voor de deur en anderzijds de verkeersveiligheid en het ruimtelijk beeld van de straat een rol. Op grond daarvan is gekozen voor parkeren in de zijstraten.

De parkeerplaatsen bij de viskraam in de Zonnelaan worden verplaatst van de Zonnelaan naar de Algollaan om de hoek. In het vorige Referentieontwerp waren zes parkeerplaatsen opgenomen bij de viskraam aan de Zonnelaan. Deze parkeerplaatsen lagen in de lengterichting langs de Zonnelaan. Om hier te parkeren en weer weg te rijden, zouden auto's het fietspad moeten oversteken. Dit ontwerp wordt door de verkeerspolitie als te onveilig beoordeeld, vooral vanwege de vele fietsers die de Zonnelaan gebruiken.

### **Noorderstation**

Het Referentieontwerp van het Noorderstation is aangepast om tegemoet te komen aan de wens een extra fietsenstalling te realiseren. Het ontwerp voorziet nu in een open pleinruimte met langs de rand bomen en met tussen de school en het gemaal ruimte voor een fietsenstalling. In het ontwerp is rekening gehouden met een toekomstige fietsroute die langs de noordzijde van het spoorviaduct gaat lopen en via het plein zal aansluiten op de fietsoversteek. In afbeelding 3 is plaats voor 320 fietsen, dit zijn de huidige en de 80 nieuwe fietsenstallingen, verdeeld over twee locaties (noord en zuid). De huidige fietsenstallingen worden verplaatst, net als de Kiss and Ride. Ook de parkeersituatie in de Oldenbarneveltlaan verandert. Het aantal parkeerplaatsen blijft gelijk. Op het plein aan de zuidzijde staan in de huidige situatie acht bomen, deze worden gekapt. Op deze manier ontstaat een groter plein met een open karakter wat ten goede komt aan de sociale veiligheid. De nieuwe bomen worden verspreid over het plein aan de zuidzijde van het station.



Figuur 3: Herzien ontwerp Noorderstation

### **Kastanjelaan**

Het ontwerp van de Kastanjelaan is in samenspraak met de Ambulancedienst aangepast zodat uitrukkende ambulances direct alle richtingen op kunnen rijden. Ambulances hoeven niet meer om te rijden. Hiermee is het bezwaar van de ambulancedienst weggenomen. Het nieuwe ontwerp heeft als bijkomend voordeel dat de groene ruimte tussen de ambulance-uitrit en het Noorderstation veel breder wordt en minder versnipperd raakt. Dat komt de ruimtelijke kwaliteit van de Kastanjelaan ten goede.

### **Zernike**

De eerste halte op Zernike schuift iets op in noordelijke richting en sluit daarmee aan op het te ontwikkelen P&R terrein en tevens bij de brug naar de tentamenhal. Vanwege hinder door trillingen en vanwege verkeersveiligheid zal in het centrale deel van Zernike een maximumsnelheid van 30 km/uur gelden. Voor de bescherming van gevoelige apparatuur voor trillingen en magneetvelden zijn mede op basis van intensieve besprekingen afspraken gemaakt tussen gemeente en RUG. Deze afspraken worden vastgelegd in de outputspecificatie en betreffen het toegestane niveau van trillingen en magneetvelden bij de verschillende onderzoeksinstituten op Zernike.

## 3 Overige outputspecificatie en aanbestedingsleidraad

### 3.1 Materieel

De geëiste maten van de tramtoestellen worden iets aangepast; maximaal 45,49 meter lang en tussen 2,55 en 2,66 meter breed. De consortia krijgen hierdoor de mogelijkheid aan te sluiten bij bestaande bestellingen. Zo kunnen meerdere tramleveranciers blijven meedoen en wordt de concurrentie vergroot. Het leidt mogelijk ook tot lagere prijzen van de trams.

In de concept-outputspecificatie was opgenomen dat de maximale lengte van het tramvoertuig 45 meter en de breedte van het voertuig tussen de 2,64 en 2,66 meter moet zijn. Daarbij was rekening gehouden met de inpassing in de stad en de lengte van de haltes die mogelijk zijn in de stad. Als een marktpartij inderdaad besluit mee te doen met een langere en smallere tram, dan moet deze zorg dragen voor een goede aansluiting op de perrons. Dit kan bijvoorbeeld met een uitschuifrede, een beproefde technologie, of door de tram bij de deuren aan de buitenkant iets breder te maken. Ook hiervoor geldt dat de consortia zelf moeten zorgen voor een goede oplossing die voldoet aan de eisen op het gebied van veiligheid en toegankelijkheid.

### 3.2 Vervoer

#### ***In- en uitcheckapparatuur in de tram***

In overleg met de consortia en het OV-bureau is besloten dat reizigers straks in de tram kunnen in- en uitchecken met de OV-chipkaart. Zo gaat het nu ook bij de bussen. Daarmee komt de in- en uitcheckmogelijkheid op de haltes te vervallen.

In de concept-outputspecificatie was opgenomen dat zowel op de haltes als in de voertuigen in- en uitcheckapparatuur aanwezig moet zijn. Deze eis was opgenomen als service voor de reizigers. In de praktijk blijkt het, in ieder geval op dit moment, technisch niet mogelijk te zijn dat een reiziger bijvoorbeeld op de halte incheckt en in het voertuig weer uitcheckt of net andersom. Het systeem herkent dan het uitchecken niet waardoor reizigers ongecheckt blijven en daardoor benadeeld worden in kosten. Daarnaast is in consultatie met de gemeenteraad opgemerkt dat de mogelijkheid op meerdere plaatsen te kunnen inchecken en uitchecken verwarrend kan werken.

#### ***Norm voor zwartrijden naar 5 procent***

Zwartrijden is niet toegestaan. Als meer dan 5 procent van de reizigers zwartrijdt, krijgt de opdrachtnemer hiervoor een boete opgelegd. Deze norm voor zwartrijden is aangepast. In de concept-outputspecificatie stond dat bij meer dan 1 procent zwartrijders een boete zou volgen. Deze norm was gebaseerd op het huidige zwartrijdpercentage in de bussen en de regionale treindiensten. Beide consortia gaven tijdens de dialooggesprekken echter aan dat deze norm zeer kostenverhogend werkt, omdat dan op iedere tram meerdere controleurs aanwezig zouden moeten zijn om dit te halen. Zij baseren zich daarbij op zwartrijdpercentages in het buitenland en op het tramvervoer in de Randstad. De consortia gaven allebei aan dat percentages van 7 tot 10 procent daar gebruikelijk zijn bij een open instapregime zoals ook voor de tram zal gelden. Hoewel een trein ook een open instapregime kent, is het percentage zwartrijders lager dan in een tram. De afstand tussen de treinstations zijn groter dan die tussen de tramhaltes. Bij een tram kan een zwartrijder snel uitstappen en bij een trein kan dit vaak niet.

Besloten is de marktpartijen iets tegemoet te komen, omdat het tramsysteem inderdaad een open systeem is en de bus dat in de stad niet is. Omdat in het Noorden wel minder zwart wordt gereden dan in de Randstad, wordt de norm 5 procent. Deze aanpassing wordt in verband met mogelijke inkomstenderving ook in de business case verwerkt.

#### ***Frequentie dienstregeling in daluren en op zondag twee maal per uur***

Tijdens de consultatiefase is samen met de marktpartijen en het OV-bureau verder op de dienstregeling ingezoomd. Hierdoor werd duidelijk dat het voor een goede aansluiting naar Leuvenborg en Beijum niet nodig is in de daluren en op zondag drie maal per uur bussen en trams te laten rijden. Met een frequentie van twee maal per uur is de aansluiting beter.

### 3.3 Omgeving en beheer

#### ***Andere methodiek bouwlawaai***

Door een andere methodiek toe te passen, hoeft de Nota bouwlawaai tijdige levering van de tramlijnen niet in de weg te staan. Per deelgebied waarin wordt gebouwd, stelt het consortium een Bereikbaarheids-, Leefbaarheids, Veiligheids- en Communicatie- (BLVC) plan op. Hierin wordt straks de totaalafweging van de bouwoverlast van de tram meegenomen. Het gaat hierbij niet alleen om geluid, maar ook om bereikbaarheid, licht, stof, trillingen en leefbaarheid. Per saldo betekent dit dat de methodiek verandert, maar dat er niet meer overlast komt van de aanleg van de trambaan dan van andere bouwprojecten.

#### ***Een projectvergunning voor archeologie***

Afhankelijk van de locatie is er een vergunningplicht voor archeologie als in een oppervlakte van 50 m<sup>2</sup> tot 500 m<sup>2</sup> dieper dan 30 cm wordt gegraven. Het graven van een proefsleuf of het planten van een boom, is niet vergunningplichtig. Voor het soepel laten verlopen van de vergunningverlening is afgesproken dat het winnende consortium één projectvergunning voor archeologie kan aanvragen waarin alles wordt geregeld.

De tekst over het vergunningstelsel in het bestemmingsplan bleek voor meerdere uitleg vatbaar. De archeologische eisen zoals die in de bestemmingsplannen dreigden te komen, leken aanmerkelijk strenger te zijn dan in vergelijkbare steden met een historisch hart zoals Utrecht en Amsterdam. Het gemeentelijke archeologisch beleid gaf daarnaast geen prioritering weer. Dit bleek voor de consortia een kostenopdriver, omdat de risico's verbonden aan archeologie niet scherp waren. Dat zijn de risico's nu wel.

#### ***Boventallig buspersoneel opleiden en aannemen***

Voor buspersoneel dat mogelijk zijn baan verliest als gevolg van de invoering van de tram worden de volgende nieuwe eisen gesteld:

- de opdrachtnemer die de aanbesteding gegund krijgt, dient zich maximaal in te spannen om het personeel van de busvervoerder op te leiden tot trambestuurder en aan te nemen als trambestuurder. Om in aanmerking te komen moet een buschauffeur zich wel zelf aanmelden bij de tramexploitant. Dit geldt zowel voor vast personeel als voor tijdelijke personeel, waaronder ook uitzendkrachten, wat werkzaam is bij de busvervoerder;
- het aangemelde personeel van de busvervoerder heeft een voorrangpositie. De opdrachtnemer mag pas buiten deze groep gaan werven wanneer er niet voldoende geschikte kandidaten in deze groep zitten;
- de buschauffeur mag er niet in loon op achteruitgaan ten opzichte van zijn huidige betrekking.

De inspanningsverplichting geldt voor het aantal trambestuurders dat de opdrachtnemer ook daadwerkelijk nodig heeft om de dienstregeling van de tramlijnen uit te voeren.

Deze inspanningsverplichting is dusdanig hard dat de opdrachtnemer van de tram bij een afwijzing moet kunnen aantonen dat de reden van afwijzing gegrond is. Een voorbeeld kan zijn dat de betreffende persoon de opleiding niet haalt of dat de betreffende persoon te hoge salariseisen stelt. Als hierover een geschil ontstaat, kan een beroep worden gedaan op de bezwarencommissie.

Daarnaast moet de opdrachtnemer bij een openbare aanbesteding van toeleveranciers vergelijkbare eisen stellen. Dat betekent dat bij die onderaanbestedingen ook het personeel van bedrijven die ondersteunend werk verrichten voor de huidige concessiehouder van het busvervoer een dergelijke voorrangpositie krijgt. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om schoonmaakpersoneel.

### 3.4 Wensen

#### **Pluspakketten vervallen**

De pluspakketten komen te vervallen. Een van de consortia schatte in dat dit systeem onvoldoende mogelijkheden gaf zich te onderscheiden. Met pluspakketten worden voorstellen bedoeld voor bepaalde onderdelen van het project die niet direct voortvloeien uit de outputspecificatie of de overeenkomst, maar wel verband houden met het project. Zo is bijvoorbeeld in een vergelijkbaar systeem voor de aanbesteding van de regionale treinconcessies een mobiel treinstation aangeboden om een station in Hoogkerk te testen. Dit was niet uitgevraagd door de Provincie, maar is wel van meerwaarde bevonden.

Het systeem van pluspakketten zou alleen worden doorgevoerd als alle consortia zich met dit systeem zouden kunnen verenigen. Dat is niet het geval.

#### **Bovenleidingloos rijden**

Door de categorieën bovenleidingloos rijden Overige Binnenstad en Bruggen op te knippen, kunnen de consortia logische aaneengesloten stukken bovenleidingloos uitvoeren die aansluiten bij haltes. Er wordt op verzoek van de consortia ook een prioritering gegeven van de verschillende straten en bruggen.

De nieuwe tekst wordt:

‘Indien naast de Grote Markt nog meer delen bovenleidingloos worden uitgevoerd, dan geldt de volgende waardering’:

a. Oosterstraat	€285.000
b. Maagdenbrug	€265.000
c. Herebrug	€245.000
d. Schuitendiep	€225.000
e. Kreupelstraat	€205.000
f. Herestraat en Hereplein	€175.000

Deze indeling maakt het voor consortia mogelijk om zoveel mogelijk aaneengesloten stukken bovenleidingloos uit te voeren en logische combinaties te maken. Zo kan de Grote Markt in combinatie worden uitgevoerd met de Oosterstraat en/of Kreupelstraat en Maagdenbrug. Of de Herebrug in combinatie met de Herestraat en Hereplein.

In de conceptdocumenten stond:

2. Overige binnenstad (Overkluizing Schuitendiep, Damsterdiep, Herestraat, Oosterstraat)	€700.000
3. Bruggen (Herebrug, Maagdenbrug, Singelwegbrug)	€700.000

### 3.5 Aanbestedingsleidraad

#### **Aangepaste planning**

De aanbestedingsplanning is aangepast. In de dialoog kwam naar voren dat de gestandsdoeningstermijn, dit is de periode tussen het indienen van de inschrijving en Financial Close, in de initiële planning te lang was. De betrokken financiële partijen zouden zich niet voor een zodanig lange periode, van 2 augustus tot 23 december, kunnen committeren aan de bieding tegen gelijkblijvende condities. Ook bleek het indienen van een inschrijving in augustus zo goed als onmogelijk te zijn, gezien het feit dat banken voor dergelijke werkzaamheden in die maand gesloten zijn in verband met vakantie. Hieronder worden de wijzigingen in de aanbestedingsplanning weergegeven.



<b>Actie</b>	<b>Huidige planning</b>	<b>Actuele planning</b>
3de subfase van Dialoog (Eigenlijke Dialoofase)	19 maart tot 18 juni	26 april tot 27 juli
Rechtsbeschermingstermijn beoordeling Dialoogproducten	18 juni tot 1 juli	vervalt
Uitnodiging Inschrijving	2 juli	30 juli
Indienen voorwaardelijk gecommiteerde Inschrijving	2 augustus	17 september
Indienen gecommiteerde Inschrijving (dat betekent dat de steunverklaring Vreemd Vermogenverschaffers op die datum bij de Aanbesteder moet zijn ingediend)		1 oktober
Beoordeling Inschrijvingen	2 augustus tot 31 augustus	17 september tot 8 oktober
Besluitvorming college van B&W en GS Groningen	31 augustus tot 7 september	8 oktober tot 30 oktober
Aanwijzing Geselecteerde Inschrijver	7 september	30 oktober
Rechtsbeschermingstermijn andere Inschrijver	22 september	30 oktober tot 14 november
Besluitvorming Gemeenteraad en Provinciale Staten Groningen	24 september tot 12 december	31 oktober tot 12 december
Definitieve gunning/Contract Close	23 september	14 december
Financial Close	23 december	Uiterlijk 31 januari 2013

### **Beëindiging door opdrachtgever voor Financial Close**

Als de opdrachtgever besluit de aanbesteding na aanwijzing van de geselecteerde inschrijving maar voor Financial Close te stoppen, dan krijgt dit consortium een vergoeding voor werkelijk gemaakte kosten tot een maximum van € 5 miljoen. Met dit scenario was in de aanbestedingsleidraad nog geen rekening gehouden. Hierin was wel al geregeld dat de verliezende inschrijver een vergoeding van maximaal € 2 miljoen krijgt. Het geselecteerde consortium maakt veel kosten om tot Financial Close te komen, om ontwerpen nader uit te werken en meerdere 3D visualisaties te laten maken. Bovendien heeft de opdrachtnemer na definitieve gunning een omzet- en winstverwachting. Werkelijke schadeloosstelling in dit scenario zou leiden tot een vergoeding van € 5 tot €10 miljoen. Op grond hiervan is besloten de vergoeding hiervoor vast te stellen op maximaal € 5 miljoen.

Er zijn nu drie mogelijke scenario's voor het stopzetten van de aanbesteding of het project.

Uitgangspunt hierbij is dat dit een besluit is van alle opdracht gevende partners samen:

- 1) stoppen met de aanbesteding voor Aanwijzing Geselecteerde Inschrijver: dan krijgen de consortia die nog meedoen een vergoeding van maximaal € 2 miljoen;
- 2) stoppen met de aanbesteding na Aanwijzing Geselecteerde Inschrijver en voor Financial Close: de verliezer heeft dan maximaal € 2 miljoen ontwerpvergoeding gekregen, de geselecteerde inschrijver krijgt een vergoeding van maximaal € 5 miljoen;
- 3) stoppen na Financial Close: dan heeft het consortium recht op de vastgestelde beëindigingsvergoeding. Deze vergoeding is gelijk aan de som van:
  - a. alle tot dan toe werkelijk gemaakte kosten;
  - b. de verbrekingskosten: met name voor het verbreken van financieringsovereenkomsten;
  - c. een vergoeding van gederfd toekomstig rendement.

## 4 Betalingsmechanisme en piekbetaling

De partij die straks de aanbesteding wint, neemt de gehele voorfinanciering van de investeringen in het project op zich. Deze partij wordt langs twee wegen terugbetaald voor het project:

- 1) via periodieke betalingen op grond van het betalingsmechanisme;
- 2) via de piekbetalingen.

Beide zijn de afgelopen periode aangescherpt. De belangrijkste wijzigingen lichten we hieronder toe.

### 4.1 Betalingsmechanisme

Het betalingsmechanisme is beter afgesteld. Het doel van het betalingsmechanisme is om met behulp van de juiste prikkels (kortingen en bonussen) te zorgen dat de opdrachtnemer de gewenste kwaliteit levert. Kortingen en bonussen zorgen er voor dat de belangen van de opdrachtnemer gelijk worden geschakeld aan die van de opdrachtgever. Het systeem werkt alleen het gewenste gedrag in de hand als de opdrachtnemer een boete krijgt voor iets wat hij zelf beter had kunnen doen, dus waar hij ook invloed op uit kan oefenen. Als een opdrachtnemer in het betalingsmechanisme wordt beboet voor iets wat buiten zijn invloed ligt, dan heeft hij geen mogelijkheid om de boete te voorkomen waardoor dit in de bieding een prijsopdrijvend effect heeft. Dit geld kan ook voor iets anders worden gebruikt.

De invloed op rijtijden speelt bij het afstellen van het betalingsmechanisme een belangrijke rol. Het gaat dan om de totale tijd tussen beginpunt via het eindpunt naar het beginpunt. Deze ronde heet een omloop en bevat ook zogenaamde keertijden en wachttijden. Hoe lang een rit duurt van het Hoofdstation naar Zernike/Kardinge en weer naar het hoofdstation heeft de tramvervoerder niet volledig zelf in de hand. Een tram kan last hebben van ander verkeer, maar kan dan niet omrijden. Daarnaast kan de opdrachtgever de dienstregeling aanpassen waardoor er onhandige wachttijden ontstaan en er een extra ronde (omloop) nodig is om in de spits acht maal per uur langs de haltes te rijden.

Het systeem is op een aantal punten aangepast:

- de tramvervoerder wordt betaald voor de totale tijd en kilometers die nodig zijn om de route te rijden, dus inclusief ritten naar remise, keertijden en wachttijden;
- het risico op afwijking van rijtijden ligt tot het moment dat er een extra voertuig nodig is, bij de opdrachtnemer. Oorspronkelijk lag de eerste 10% van de afwijking van rijtijden bij de opdrachtnemer. Ook deze eis bleek een prijsopdrijver te zijn;
- de exploitant kan op basis van informatie uit een voertuigvolgsysteem aangeven bij de opdrachtgever wanneer er een extra omloop of voertuig nodig is om voldoende capaciteit te bieden. Als er structureel veel vertragingen zijn onderweg en de totale rit langer duurt, dan kan er een extra tram nodig zijn om de acht keer per uur te halen. De opdrachtgever bepaalt of dit voertuig er komt en betaalt hier dan voor;
- niet de dienstregeling wordt leidend in de spits, maar de wachttijd tussen twee ritten. In de spits rijden acht keer per uur trams. Uit ervaring blijkt dat voor reizigers een korte wachttijd tussen twee ritten belangrijker is dan dat de tram volgens de dienstregeling rijdt.

### 4.2 Piekbetaling

#### *Verlaging van de piekbetaling*

De afgelopen maanden is de hoogte en spreiding van piekbetaling onderwerp van gesprek geweest binnen de financiële werkgroep van project RegioTram, met de consortia en met de Europese Investeringsbank (EIB). Hieruit blijkt allereerst dat een verlaging van de piekbetaling een voorwaarde is voor de gewenste betrokkenheid van de EIB, omdat de financieringsbehoefte hiermee toeneemt. EIB heeft aangegeven dat een piekbetaling van € 160 miljoen resulteert in een financieringsomvang die voor haar niet interessant is. 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. Betrokkenheid van de EIB betekent bovendien dat we minder afhankelijk zijn van commerciële banken wat het risicoprofiel verbetert. Daarnaast kan EIB betrokkenheid leiden tot

financieel voordeel. De Raad van Bewind van de EIB heeft in principe goedkeuring gegeven aan de financiering van het project tot een bedrag van maximaal € 80 miljoen.

Verlaging van de piekbetaling betekent ook een verbetering van het zekerheidsprofiel: immers waar eerst na oplevering € 160 miljoen zou zijn betaald, zouden we nu € 125 miljoen betalen en de rest pas in een later stadium via de beschikbaarheidsvergoeding. Een andere belangrijke reden om de piekbetaling te verlagen, is gelegen in de financierbaarheid en daarmee in de financieringsvoorwaarden. Deze zijn voor de opdrachtnemer gunstiger bij een lagere piekbetaling.

De aangepaste hoogte van de piekbetaling is bepaald op basis van een analyse van de optimalisatiefuncties. Hier komt uit dat een piekbetaling van € 125 miljoen het meest optimaal lijkt. Eerder is telkens aangegeven dat de piekbetaling ongeveer 40 tot 60 procent van de investeringsomvang zou moeten zijn. Met € 125 miljoen zitten we nog steeds in die bandbreedte.

### ***Gespreide piekbetaling***

Ook over de timing van de piekbetaling zijn nieuwe inzichten ontstaan. De piekbetaling kan bij ingebruikstelling worden betaald of worden gespreid over de bouwperiode. Het voordeel van spreiden ten opzichte van een eenmalige betaling is dat de financieringslasten worden beperkt. Daarbij is de verandering in het zekerheidsprofiel zeer beperkt. Bij spreiden wordt ook betaald voor een gebruiksklaar product; in dit geval voor gemeentelijke infrastructuur. Het voordeel van een gespreide piekbetaling heeft betrekking op de lening die specifiek gekoppeld is aan de piekbetaling. In het geval van een eenmalige piekbetaling (van € 125 miljoen) wordt een lening aangetrokken van € 125 miljoen. Wanneer de piekbetaling gespreid wordt over de bouwperiode in 5 maal € 25 miljoen, hoeft de opdrachtnemer geen lening van € 125 miljoen af te sluiten, maar slechts één lening van € 25 miljoen die vijf keer gebruikt wordt. Dit leidt tot lagere afsluitpremies en rentekosten. Hierom is het besluit genomen om uit te gaan van 5 piekbetalingen van € 25 miljoen, waarvan betaling pas plaatsvindt als een door de gegadigde gedefinieerde combinatie van deelgebieden met een investeringswaarde van minimaal € 40 miljoen aantoonbaar is gerealiseerd. Oftewel, er wordt altijd substantieel meer waarde gerealiseerd dan betaald en het opgeleverde kan ook daadwerkelijk in gebruik worden genomen.

De piekbetalingen zijn bovendien gekoppeld aan de waarde van de gemeentelijke infrastructuur (€ 75 miljoen), omdat:

- a. de laatste piekbetaling (van de reeks van 5) gekoppeld wordt aan ingebruikstelling, dus als de trams rijden;
- b. de hoogte van de (direct opeisbare) uitvoeringsgarantie zo wordt gekozen dat we daarmee eigenlijk één piekbetaling achter de hand houden. Concreet betekent dit dat we wel een piekbetaling doen van € 25 miljoen, maar dat hier een (direct opeisbare) bankgarantie tegenover staat;
- c. de overige 3 piekbetalingen de waarde van de gemeentelijke infrastructuur representeren die daadwerkelijk in gebruik kan worden genomen na oplevering.

# Colofon

Deze nota van wijzigingen is een uitgave van het project RegioTram.  
Het project RegioTram is verbonden aan de Regio Groningen-Assen en wordt aangestuurd door de stuurgroep RegioTram.

**1<sup>e</sup> druk, april 2012**

## **Redactie en uitgave**

Project RegioTram

Oosterstraat 56a

9711 NX Groningen

T. (050) 402 35 50

F. (050) 402 35 60

[info@regiotram.groningen.nl](mailto:info@regiotram.groningen.nl)

[www.regiotram.nl](http://www.regiotram.nl)