



Afdeling ROEZ / E.Schieven
Onderwerp Vragen raadscommissie Beheer en Verkeer van 13 oktober 2010 over RegioTram

Bezoekadres
Waagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

de leden van de raad van de gemeente Groningen
te
Groningen

Wij zijn met het openbaar vervoer bereikbaar, buslijnen 1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16

Informatie over vertrektijden krijgt u via 0900-92 92

In uw antwoord graag datum en kenmerk vermelden.

Telefoon (050) 367 8690 Bijlage(n)

Ons kenmerk RO 10.2433302

E-mailadres
bestuursdienst@bsd.groninge
n.nl

Datum 15-10-2010 Uw brief van

Uw kenmerk

Website
www.groningen.nl

Geachte heer / mevrouw,

Naar aanleiding van de commissievergadering van woensdag 13 oktober 2010 heeft u nog een aantal vragen gesteld. We hebben de vragen ingedeeld in de volgende twaalf onderwerpen:

1. Groen
2. Fietsersbond
3. Lijn 1
4. Straling Zernike
5. Lijn 2
6. Meerstad
7. Spooralternatief Partij voor het Noorden
8. Reizigersaantallen
9. Doorrijden de regio in
10. Aanbesteding, businesscase, risico's en dekking
11. Planning
12. Evenementenkalender

Bijgaand treft u de beantwoording aan. Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,



1. Groen

Vragen GroenLinks

1. Aan de stukken over de tram ontbreekt een aparte groenparagraaf. Wordt deze op enig moment alsnog toegevoegd?

Antwoord: in de bestemmingsplannen voor de beide tramlijnen komt zoals gebruikelijk een uitgebreide groen- en ecologieparagraaf.

In afwachting van het antwoord op vraag 1 willen wij u, wellicht voorbarig, toch de volgende vragen stellen:

2. Het Collegeprogramma vermeldt op blz 21 in het hoofdstuk 'Cluster Leven' bij de concrete afspraken het volgende: 'bij herinrichting (Oostwand, tram) vergroenen van de binnenstad'. Wij praten nu over herinrichting en tram. Hoe staat het met de vergroening van de binnenstad en in het bijzonder van de Grote Markt?

Antwoord: de (her)inrichting van de Grote Markt maakt geen deel uit van het tramproject. In het kader van de herontwikkeling van de Grote Markt zal dit worden onderzocht.

Ooit werd ons een schets gepresenteerd van het tracé van Lijn 1. Wij zagen een groene vallei, een langgerekt park, waardoor de tram zich naar Zernike begaf. De werkelijkheid is helaas wat minder romantisch. Er verdwijnen nogal wat bomen langs de route en de groene uitstraling laat hier en daar toch behoorlijk te wensen over. Daarover de volgende vragen:

3. Voor de aanleg van de tram zullen er een grote hoeveelheid bomen gekapt of verplaatst moeten worden. Hiervoor in de plaats komen minder bomen terug. Kunnen wij er van uitgaan dat dit verlies volledig wordt gecompenseerd? Wij hebben gehoord dat compensatie mogelijk is door extra bomen aan te planten op Zernike. Maar een boom op Zernike is van een andere waarde dan een boom in het (binnen)stedelijk gebied. Bent u bereid het uiterste te doen om de compensatie voor het verlies aan bomen gestalte te geven in het (binnen)stedelijk gebied?

Antwoord: het is juist dat er langs de lijn meer bomen moeten worden gekapt dan er nieuw bijkomen. Conform het gemeentelijk groenbeleid dient het verschil te worden gecompenseerd. Wij onderzoeken de mogelijkheden tot compensatie binnen het stedelijk gebied.



4. Op het Boterdiep heeft de aanvankelijk groen gedachte inrichting plaatsgemaakt voor een steniger variant. De tram zou in eerste aanleg door een groene middenberm rijden. Mede op basis van de inspraak komt de rails in de rijbaan, waarbij de groene middenberm wordt geplaveid. Inzaaien met gras zou een heel andere aanblik geven. Wij willen u vragen of voor het Boterdiep niet gekozen kan worden voor die groenere variant.

Antwoord: de gekozen inrichting is inderdaad in nauw overleg met bewoners en ondernemers gekozen. Overigens voorziet deze inrichting in toevoeging van een groot aantal bomen. Door het verdwijnen van één van de beide haltes wordt de groene uitstraling verder versterkt. De inrichting van de middenstrook bestrating met bomen is mede zo gekozen om de middenstrook een verblijfskarakter te geven en het mogelijk te maken op vrijwel elk punt het Boterdiep te kunnen oversteken.

5. Op weg naar Zernike kruist de tram twee keer met de Stedelijke Ecologische Structuur, namelijk bij het Selwerderpark (Eikenlaan) en bij de groenstructuur langs de Noordelijke Ringweg (Zonnelaan). Het wegprofiel van de Eikenlaan wordt door de aanleg van de tram verbreed van 17.40m naar 27.25m. Bij de Ringweg is het wegprofiel zo'n 30m. Deze breedte is niet bevorderlijk voor de oversteek van kleine dieren. Een faunapassage zou hier een oplossing kunnen bieden. Aanleg van een faunapassage als de rails van de tram er eenmaal liggen is een stuk problematischer dan wanneer dit meteen bij de aanleg van de tram wordt meegenomen. Bent u hiertoe bereid?

Antwoord: In het groenplan wordt gestreefd naar een duurzaam in te richten groenstructuur. Behoud waar mogelijk, herplant waar gewenst. Dit groen – bomen, hagen, gazon – werkt ondersteunend aan de ecologische kwaliteit van de plaatselijke leefomgeving. Ter hoogte van de kruising Eikenlaan – Park Selwerd is een ecoduiker voorzien om de barrièrewerking van de Eikenlaan voor de fauna op te heffen. Deze maatregel betekent een verbetering van de bestaande kwaliteit.



6. Voor de aanleg van de tramremise op Zernike zal een bestaand bosje moeten verdwijnen. Is voor deze vierkante meters bosareaal voorzien in compensatie?

Antwoord: Er ligt voor de vervolgfase (VO+) een opdracht om aan de één op één herplantverplichting zoals in het Groenstructuurplan is vastgesteld te voldoen. De houtopstanden bij de tramremise en de te kappen bomen in het tracé worden gecompenseerd. Dit wordt ook opgenomen in de groenparagraaf van het bestemmingsplan.

7. Voor de Oosterhamrikkade is ons een groene inrichting in het vooruitzicht gesteld. In het Groenstructuurplan heeft deze groene inrichting een dermate robuuste vorm dat zij een verbindende functie heeft in de Stedelijke Ecologische Structuur. Hoe staat het met deze plannen?

Antwoord: Inzet was beleidsmatig inderdaad om een robuuste en brede ecologische zône aan te leggen. Met de komst van de tram is het noodzakelijk om de damwanden te handhaven, en is er nauwelijks ruimte voor het realiseren van een ecologische oever. In het schetsontwerp wordt uitgegaan van een groene trambaan. Wellicht zijn er aanvullende mogelijkheden om de ecologische zône op een kleinschaliger wijze vorm te geven. In het kader van de uitwerking van het VO zullen de mogelijkheden worden onderzocht en wordt bepaald of dit al dan niet binnen de scope van het project meegenomen kan worden.

8. Eén van de knelpunten in de Stedelijke Ecologische Structuur ligt op de kruising van het Oosterhamriktracé en het Van Starckenborghkanaal. Uittreedplaatsen in de steile oevers is een maatregel die hier getroffen zou kunnen worden. Welke concrete maatregelen voor dit knelpunt kunt u ons in het vooruitzicht stellen?

Antwoord: Op deze plek wordt de bestaande busbaanbrug inclusief de opritten gehandhaafd. De situatie mbt de oevers wijzigt niet met de komst van de tram. Er is dan ook op dit moment geen oplossing al bekende knelpunt.

Overigens geldt voor alle bovengenoemde vragen dat wij er van uitgaan dat er in een toekomstige groenparagraaf (zie eerste vraag) verder op zal worden ingegaan.



Vraag Partij voor de Dieren

9. Voor de rest delen wij de zorgen van GroenLinks aangaande het te verdwijnen groen. In eerste instantie kregen wij de indruk dat er één op één werd gecompenseerd, maar ik begrijp nu dat dat waarschijnlijk niet zo is. Dat baart ons zorgen! Kunt u die zorg wegnemen?

Antwoord: Wij hopen dat wij uw zorgen met bovenstaande antwoorden hebben weggenomen.

2. Fietsersbond

Ten aanzien van de opmerkingen van de Fietsersbond, geven wij u graag nog het volgende mee:

Fietspad Zuiderdiep

De keuze voor een fietspad in twee richtingen aan de zuidzijde is juist ingegeven vanuit verkeersveiligheidsoverwegingen. Op de belangrijke oost-westroute is vanuit de Steentilstraat en de Rademarkt geen oversteek over de trambaan nodig. De doorgaande route Steentilstraat-Zuiderdiep komt met deze oplossing dus geheel vrij van de trambaan te liggen. Bijkomend effect is dat voor het doorgaande fietsverkeer richting de Grote Markt het logisch wordt om door de Gelkingestraat te fietsen, en dus niet door de Oosterstraat. Bij de Gelkingestraat ontstaat een gebundelde, haakse oversteek over de trambaan voor fietsers. Ook wordt het kruispunt Oosterstraat-Zuiderdiep overzichtelijker en daarmee veiliger, omdat het "doorsteekje" voor fietsers vanuit de richting Rademarkt en Steentilstraat niet meer nodig is.

Laad- en losverkeer rijdt op het Zuiderdiep in principe op de trambaan. Laden en lossen van de Albert Heijn vindt plaats in de zijstraat. Alleen laad –en losverkeer voor overige aan de zuidzijde Zuiderdiep gevestigde bedrijven maakt gebruik van de parallelweg. Verder zullen wij bij de uitwerking kijken naar de benodigde breedte van het tweerichting fietspad om een veilige situatie te creëren.

Op het Zuiderdiep (gedeelte Herestraat richting Minerva) kan een geheel nieuwe inrichting gekozen worden, waarbij er geen autoverkeer meer nodig is op de fietspaden. Op het Zuiderdiep (gedeelte Herestraat richting Minerva) kan een geheel nieuwe inrichting gekozen worden, waarbij er geen autoverkeer meer nodig is op de fietspaden. Deze investering valt onder het extra budget van 2,5 miljoen euro dat hiervoor in de concept gemeentebegroting 2011 is gereserveerd



(risicobuffer projecten 2014). Dit laatste valt buiten de scope van het project RegioTram.

Fietsverbinding over het van Starckenborghkanaal

De wens om een rechtstreekse fietsverbinding tussen de stad en Kardinge te realiseren is bekend en zou een verbetering in het fietsnetwerk betekenen. Technisch is het mogelijk om nu of later een extra brug(deel) voor fietsers aan te leggen. In de investeringsraming van de tram is hier geen rekening mee gehouden. Het valt buiten de scope van het project RegioTram.

Maagdenbrug

Door een keuze voor de koppelingsvariant ontstaat er op de Maagdenbrug en in Kattenhage iets meer ruimte voor fietsers. In de uitwerking van het VO zal bekeken worden wat de beste oplossing is voor fietsers. De suggestie van de Fietsersbond zal daarin betrokken worden.

3. Lijn 1 Zernike

Vragen Student en Stad

10. Het verschuiven van de halte Zernikelaan meer richting de gebouwen, de brug die er al ligt werkt inderdaad goed voor de tentamenhal, wij zouden de schei/natuurkunde faculteit, en de bedrijfskunde faculteit meer willen bedienen en kan er wellicht niet iets worden gedaan met de looproute vanuit het P&R terrein richting de halte?

Antwoord: de halte Zernikelaan dient zo direct mogelijk aan te sluiten op de te ontwikkelen P&R locatie op de zuidoosthoek van de Zernike Campus. Bij de aanleg van de P&R zal zeker aandacht worden besteed aan de looproute naar de halte. Door het opschuiven van de halte in noordelijke richting komt de halte te ver van de P&R te liggen en wordt de afstand tot de centrale tramhalte (bij Bernouilliborg) te klein. De brug naar de tentamenhal zorgt voor een korte looproute naar de ACLO.



11. Herstel fietspad over de Grote Markt voor het stadhuis langs; mensen zijn lui en je moet ze verleiden, is het een mogelijkheid om een fietspad tussen Oude Ebbingestraat en Gelkingestraat in ere te herstellen in plaats van ze om de Grote Markt te verleiden; de tegens kunnen zijn: markt en trouwerijen (ingang stadhuis), zijn hiervoor oplossingen te bedenken?

Antwoord: Bij de (her)inrichting van de Grote Markt zal ook de fietsverbinding tussen de Oude Ebbingestraat en de Gelkingestraat moeten worden uitgewerkt. De herinrichting van de Grote Markt maakt geen deel uit van het tramproject. Het aanleggen van een fietsstrook wel

4. Straling Zernike

Vraag VVD

12. Er leven momenteel vragen over de invloed van de tram op de magnetische velden voor instrumenten voor wetenschappelijk en praktisch onderzoek bij universitaire instellingen. En kan dit tot extra kosten leiden?

Antwoord: In de post onvoorzien van de RegioTram zijn middelen gereserveerd voor onverwachte maatregelen. We onderzoeken samen met de RUG welke maatregelen genomen moeten/kunnen worden en zullen vervolgens een calculatie opstellen.

Daarna wordt duidelijk in hoeverre sprake is van extra kosten..

5. Lijn 2 Kardinge

Vragen Partij van de Dieren

13. Wij vinden de tram een mooi plan, maar we hebben onze twijfels. Bijvoorbeeld over het tracé van Lijn 2. Door de aanpak van de Oostwand moet de Grote Markt kleinschaliger worden, intiemer. Hoe verhoudt dit zich met een denderende regiotram?

Wij willen de tram niet over de Grote Markt, maar zien liever de koppelingsvariant met slecht één lijn via het UMCG die dan opsplijt naar Kardinge en Zernike. Waarom is deze optie niet mogelijk?

Antwoord: Het tramsysteem moet de bereikbaarheid van het centrum met het openbaar vervoer garanderen. Het centrum van de binnenstad, met de halte op de Grote Markt is daarbij een belangrijke bestemming. De vele buslijnen uit de stad en de regio die op dit moment de Grote Markt passeren, worden vervangen door één



tramlijn. Daarmee wordt het aantal vervoersbewegingen sterk verminderd. Ook is de benodigde ruimte voor de tramsporen (zo'n 6,50 m) veel minder dan de breedte van de huidige rijbaan (meer dan 11 meter). Mede doordat de tramsporen goed verwerkt kunnen worden in de bestrating, en de haltes zich concentreren in de Kreupelstraat, wordt de oversteekbaarheid van de trambaan groter dan de busbaan in de huidige situatie. Wij zijn er dan ook van overtuigd dat de trambaan een positieve uitwerking zal hebben op gebruik en inrichting van de Grote Markt.

Vraag VVD

14. De Gelkingestraat gaat mogelijk dicht. Kunt u garanderen dat de Grote Markt open blijft voor taxi's?

Antwoord: In het VO gaan wij uit van taxistandplaatsen op het Kwinkenplein. Met de taxibranche zijn wij in overleg om te onderzoeken of er mogelijkheden zijn om overdag een route over de Grote Markt te handhaven. 's Nachts, wanneer de tram niet rijdt, kan net als in de huidige situatie de taxistandplaats op de Grote Markt blijven functioneren.

Vragen Student en Stad

15. Ontwikkeling van de Oosterparkwijk door meer doorgangen te creëren; er komt door de keuze voor het Oosterhamrikkadetrace geen tram door de Vinkenstraat, is het dan toch mogelijk om met de wijkontwikkeling deze wijk wel meer 'opener' te maken en dat er bijvoorbeeld meer doorsteekjes naar de haltes (dmv bruggen) komen?

Antwoord: De oorspronkelijke ideeën voor de nieuwbouw van woningbouw aan de Vinkenstraat voorzien in minder langgerekte bouwblokken dan in de huidige situatie. Hierdoor zouden vanuit de wijk meer doorgangen richting het Oosterhamrikkanaal ontstaan. Door de keuze voor het Oosterhamriktracé is het de vraag of en wanneer de corporaties over zullen gaan tot herontwikkeling van deze bouwblokken. Het valt echter buiten de scope van het project RegioTram.



16. Bereikbaarheid UMCG; Raad van Bestuur van UMCG doet een voorstel over een masterplan/bereikbaarheidsplan, ons is bekend dat bereikbaarheid sowieso nog uitgezocht moet worden voor dit gebied, hoe gaat dit gebeuren?

Antwoord: De consequenties voor de bereikbaarheid van UMCG door de keuze voor een tramtracé via de Oosterhamrikkade worden door ons in beeld gebracht. Afhankelijk van deze consequenties wordt de verdere aanpak met betrekking tot de bereikbaarheid van dit gebied bepaald. Over de resultaten hiervan zullen wij u en het UMCG zo spoedig mogelijk informeren.

17. Behoud van de Ramblas; dus niet de vraag of het kan, maar hoe kan de tram hier langs?

Antwoord: De Ramblas op het Kattendiep wordt door velen positief ervaren. De parallelweg is daarbij de gehele zomerperiode buiten gebruik voor autoverkeer, er staan permanent terrassen. Tijdens een informatiebijeenkomst over de herinrichting van het Gedempte Kattendiep (6 januari 2009) is met de betrokken ondernemers gesproken. Tijdens dit overleg is gekeken naar tijdelijke inrichtingsvoorstellen voor het Gedempte Kattendiep. Aangegeven is dat er geen garanties te geven zijn voor de toekomst. Vanaf het eerste begin is er op gewezen dat met de openstelling van het Damsterdiep en de terugkeer van het openbaar vervoer over het Kattendiep voor de ramblasinrichting vermoedelijk geen ruimte meer zou zijn.

In het Schetsontwerp voor de tram is uitgegaan van parallelwegen aan beide zijden van de trambaan. De belangrijkste redenen daarvoor zijn:

- *Laden en lossen voor de ondernemers op het Kattendiep kan niet op de trambaan plaatsvinden*
- *Aan- en afvoer van de parkeergarage Casino moet goed geregeld moet zijn, met name wachtende auto's mogen niet stil komen te staan op de trambaan.*
- *Ook hebben de parallelwegen een functie voor fietsers (bestemmingsverkeer)*

Opgave voor de uitwerking van het VO zal zijn om te onderzoeken of voor deze zaken met inachtneming van de afspraken opgelost kunnen worden en eventueel met behoud van de Ramblas. Het project RegioTram is hierover met de ondernemers in gesprek.



6. Meerstad

Vraag Student en Stad

18. Alternatieve stimulans voor het gebruik van het openbaar vervoer in Meerstad; (niet echt een vraag voor het trambureau, maar wel voor de wethouder) wellicht dat er ooit in de verre toekomst een tram komt vanuit Lewenborg, door naar Meerstad. Maar hoe gaat het openbare vervoer in dit nieuwe gebied gestimuleerd worden zodat mensen niet kiezen voor een auto, maar voor het ov?

Antwoord: De wijze waarop Meerstad bereikbaar wordt per openbaar vervoer is op dit moment onderwerp van de studie naar de Sontwegverbinding. Wij presenteren uw raad binnenkort de resultaten en een voorkeursvariant.

7. Spooralternatief Partij van het Noorden

Vraag Partij van de Dieren

19. Als wij instemmen met dit plan, gaan we ervan uit dat de stad blijft groeien. Dan gaan we ervan uit dat er steeds meer mensen vanuit de regio de stad in moeten. We gaan ervan uit dat het klopt dat de regiotram een betere oplossing is dan de Translohr en dan dubbelgelede bussen. Waar we nog meer onzekerheid over hebben, is of de tram ook beter is dan het spooralternatief van de Partij voor het Noorden. Waarom heeft het college dit niet serieus willen behandelen?

Antwoord: Een variant via het spoor en het Noorderstation is in de fase van de tracékeuze voor Lijn 1 ingebracht als initiatiefvoorstel. Het is ook input geweest voor het Weststrandtracé. Op 17 juni 2009 heeft de gemeenteraad het initiatiefvoorstel verworpen. Het voorstel wijkt hier nauwelijks vanaf. In dezelfde vergadering heeft de gemeenteraad het tracé voor Lijn 1 vastgesteld. Wij zien dan ook geen aanleiding het voorgestelde spoortracé nu uit te werken. De RegioTram is niet alleen bedoeld als oplossing voor het vervoerprobleem naar Zernike, maar juist ook als oplossing voor de vervoerproblematiek van de regio naar het centrum van de stad Groningen.



8. Reizigersaantallen

Vraag ChristenUnie

20. Vraag over weglekken van reizigers door overstap. Er komen 8 buslijnen per uur vanuit Karding en Lewenborg, maar hoe zit het met weglekken van reizigers door de overstap op Karding?

Antwoord: Het creëren van een overstap wordt door reizigers niet als positief ervaren en dit zou tot reizigersverlies kunnen leiden. Aan de andere kant geldt dat een hoogwaardiger openbaar vervoer product zoals de tram juist extra reizigers aantrekt. Frequentieverhoging, zoals voorgesteld voor Beijum en Lewenborg maakt het openbaar vervoer aantrekkelijk en zal extra reizigers aantrekken. Het aantal reizigers valt in zowel Beijum als Lewenborg positief uit. Dat betekent dat er in de situatie met tram en frequentieverhoging meer reizigers gebruik zullen maken van het openbaar vervoer dan in de huidige situatie.

9. Doorrijden de regio in

Vraag ChristenUnie

21. Perspectief deelname stad in project RegioRail als RegioTram regio in gaat rijden.

Antwoord: om greep te krijgen op de situatie na 2020 is het van belang dat snel na het besluit over de RegioTram-lijnen in de stad Groningen wordt begonnen met het uitwerken van de aanpak en de organisatiestructuur van de volgende stap: het doorrijden de regio in. Het programmabureau Regio Groningen-Assen zal in overleg met het POVV hiervoor een voorstel inbrengen in de Stuurgroep RGA.

Vraag VVD

22. Is rekening gehouden met het feit dat aan veiligheid op tram steeds hogere eisen worden gesteld door inspectie als deze op bestaand spoor gaan rijden? Voorbeeld is Duitsland: Braunschweig. Trams in Braunschweig worden bijna de helft duurder door eisen van de Bundesbahn.

Antwoord: Het voertuig wat wij als refentie gebruiken rijdt in Kassel (Duitsland). Dit voertuig rijdt op het regionale spoor én in de stad. Hetzelfde type wordt ook ingezet op RandstadRail in Den Haag. Bij het opstellen van de eisen ten aanzien van de tramvoertuigen moeten we beogen dat deze eisen niet tot grote aanpassingen in bestaande ontwerpen van de voertuigen zullen leiden. Aanpassingen in het



voertuigen zoals meer/minder stoelen, andere type stoelen of andere electronica zoals dynamische reisinformatie of extra veiligheidssoftware zullen niet echt tot aanpassingen in de prijs leiden. Echter aanpassing aan de tram an sich, bijvoorbeeld bredere deuren dan standaard of een lagere of hogere vloer dan standaard zullen wel tot grote wijzigingen in de kosten leiden. Het is daarom verstandig om zoveel mogelijk aan te sluiten bij bestaande tramvoertuigen.

Bij de veiligheid op het spoor gaat het om de combinatie tussen voertuig en de spoorbaan. ATB nieuwe generatie, een goed veiligheidssysteem, is reeds in het regionale spoor in Groningen aanwezig.

10. Aanbesteding, businesscase, risico's en dekking

Inleiding

De businesscase geeft een overzicht van de kosten, opbrengsten en risico's van het project RegioTram. Dit betreft zowel de beschikbaarheidsvergoeding die de opdrachtgevers aan de toekomstige opdrachtnemer zullen betalen ter vergoeding van het pakket aan taken en risico's dat de opdrachtnemer op zich neemt (aanleg traminfrastructuur, onderhoud etc.) als de uitgaven die de opdrachtgevers zelf maken (aanschaf vastgoed, nadeelcompensatie, kosten projectbureau). De plafondprijs die de opdrachtgevers in de aanbesteding hanteren heeft betrekking op dat deel van de dekking dat beschikbaar is voor deze beschikbaarheidsvergoeding.

Anders dan bij de meeste andere projecten zijn voor het project RegioTram naast de uitgaven en de inkomsten voor het project ook de risico's over een periode van ruim 25 jaar (voorbereidingstijd, bouwtijd en 22,5 jaar exploitatie) gewaardeerd. Ook hier gaat het zowel om risico's die over worden gedragen aan de opdrachtnemer (en worden afgekocht), als om risico's die achter blijven bij de opdrachtgevers. De risico's die over worden gedragen aan de opdrachtnemer, zijn de opdrachtgevers daadwerkelijk 'kwijt'. De opdrachtnemer brengt hiervoor echter wel een prijs in rekening, die in de businesscase is meegenomen in de bepaling van de te verwachten beschikbaarheidsvergoeding.

Alle te waarderen risico's en onzekerheden zijn beprijsd op een algemeen geaccepteerde, marktconforme manier. Een deel van de risico's is verwerkt in een opslag op de investeringskosten. Een deel



van de risico's komt tot uitdrukking in de (hogere) financieringskosten die onder de berekende beschikbaarheidsvergoeding liggen. Een laatste deel van de onzekerheden in het project komt tot uitdrukking in een probabilistische raming, op basis waarvan een 'verzekeringspremie' voor ramingsonzekerheden is berekend (namelijk het verschil tussen de 85%-waarde en de 50%-waarde).

Met de voorziene additionele bijdrage van 17,4 miljoen (NCW 1-1-2010) – waarvan 11,6 miljoen door de gemeente – sluit de businesscase. Dit betekent ook dat hiermee een substantieel deel van de risico's – namelijk de risico's die we overdragen aan de opdrachtnemer en de te waarderen risico's van de opdrachtgevers – financieel is afgedekt.

Een aantal risico's is niet te beprijzen en komt dus niet tot uitdrukking in de businesscase. We denken hierbij vooral aan gebruikelijke restrisico's (met name schades boven de normale grenzen van aansprakelijkheid, verzekerbaarheid en financierbaarheid), het risico van tegenvallende inflatie en het risico van tegenvallende reizigersopbrengsten. Deze risico's zullen worden meegenomen in de bepaling van het benodigde weerstandsvermogen.

Vragen SP

23. Wat zijn de consequenties voor het vervolg van de aanbestedingsprocedure als we nu met de aanbesteding starten? Stel we krijgen de 17,5 miljoen niet of deels niet gedekt, dan zullen er aanpassingen in de businesscase gedaan moeten worden, want het plafondbedrag mag niet hoger worden. Wat voor effect heeft dit dan op het Programma van Eisen/het bestek in een later stadium?

Antwoord: De komende maanden gaan we werken aan een nieuwe versie van de businesscase. Deze zal op verschillende punten nauwkeuriger worden. We zullen in deze nieuwe versie van de businesscase ook de onderbouwing van een mogelijk voordeel meenemen. Het is van belang om de 17,5 miljoen in samenhang te bekijken met de totale update van de businesscase. In het voorjaar hebben wij een actueler beeld en kunnen we bepalen of er een tekort op de businesscase ontstaat. Maar hierbij geldt ook dat meer dan in andere aanbestedingsvormen, we inzichten van de markt gaan gebruiken en hen uit te dagen met slimme voorstellen te komen. Deze nemen we eveneens mee in de business case.

Op basis van de businesscase stellen wij zelf in eerste instantie een indicatieve plafondprijs vast en uiteindelijk de echte plafondprijs



uitgaande van de beschikbare dekking. Biedingen boven de plafondprijs zijn ongeldig.

24. Kunnen bedrijven vanwege een veranderde businesscase, door wellicht versoeringen, financiële claims indienen nadat zij hebben geoffreerd?

Antwoord: Nee

25. Waarom wordt er voorgesteld om de nieuwe businesscase tijdens de Plan van Aanpakfase af te hebben? Waarom niet voor deze fase? Wat voor gevolgen heeft dit voor de aanbesteding?

Antwoord: Het is belangrijk te beseffen dat juist het starten van de aanbesteding voor een aantal aannames meer helderheid op zal leveren voor het actualiseren van de businesscase. De eerste actualisatieronde van de businesscase is klaar voor de Plan van Aanpakfase. Op basis van deze businesscase bepalen we de indicatieve plafondprijs waarmee we naar de marktpartijen gaan. Die plafondprijs stellen we pas definitief vast bij de Dialoofase (Eind 2011). Dat gebeurt op basis van een opnieuw geactualiseerde businesscase.

26. Tekort businesscase: 17,4 miljoen. Gemeentelijke bijdrage: 11,6 miljoen. Heeft het college ook geprobeerd om dit bedrag naar beneden te brengen door versoeringen?

Antwoord: De gemeentelijke bijdrage van € 11,6 mln. vormt een gedeelte van de dekking voor het afkopen van risico's. Gebruikelijk binnen de gemeente Groningen worden deze risico's afgedekt door een reservering in de weerstandscapaciteit. Bij het project RegioTram worden de risico's zoveel mogelijk bij de markt gelegd. Gedurende de aanbesteding zal blijken of het genoemde bedrag van € 17,4 mln. daadwerkelijk nodig is voor de afkoop van risico's.

Vragen ChristenUnie

27. Nog te zoeken dekking plankosten ROEZ, nadere voorstellen risicobuffer (blz. 13 raadsvoorstel), risicoreservering pm (blz. 11 in kolom), gemeentelijke restrisico's (blz. 13). Zat het antwoord van de wethouder hierop in het gegeven antwoord: we nemen maatregelen om die te beheersen, maar dan volgt de vraag:

28. Totaalplaatje aan risico's waarvoor nog dekking gezocht moet worden, staat niet duidelijk op een rijtje. Politiek risico hierbij is dat als



het project eenmaal loopt, er ondanks de DBFMO, toch nog geld bij moet. Is dit voor het finale go-moment duidelijk?

Antwoord: De risico's die niet gewaardeerd en gedekt worden in de businesscase zijn¹:

- *De gebruikelijke restrisico's (schades boven normale grenzen van verzekerbaarheid)*
- *Het inflatierisico*
- *De werkelijke reizigersopbrengsten*

Daarnaast is een groot deel van de risico's juist wel gewaardeerd. Nadat de definitieve biedingen binnen zijn en het finale go-moment bereikt is, is exact duidelijk voor welke prijs de overgedragen risico's 'afgekocht' worden. Ook zijn dan een groot deel van de risico's voor opdrachtgever bekend. Een aantal risico's blijven logischerwijs bestaan, dit is ook zo bij een traditionele aanbesteding. Hierbij gaat het om de inflatie bovenop de aanname in de businesscase (van met name de exploitatielasten), de werkelijke reizigersopbrengsten en de gebruikelijke restrisico's. Voor deze risico's wordt een reservering ten laste van het weerstandsvermogen gebracht. Behalve bovengenoemde risico's worden eventuele scopewijzigingen en aanvullende eisen niet gewaardeerd in de businesscase.

Vraag Student en Stad

29. Voldoende weerstandsvermogen; ondanks dat een deel van de risico's door marktpartijen wordt overgenomen, blijft ook een deel van de risico's mogelijkwijs voor onze rekening, ook is een deel van de posten zijn nog PM, in hoeverre voldoet het weerstandsvermogen voor deze kosten?

Antwoord: De omvang van de benodigde weerstandscapaciteit ten behoeve van het project RegioTram is op dit moment nog niet in te schatten. Op het moment dat het benodigde weerstandsvermogen bekend is dient het weerstandsvermogen daarop te worden afgestemd.

¹ Deze staan beschreven op pag 8 van de Businesscase Lijn 1 en 2



Vraag SP en vraag ChristenUnie

30. SP: Een tweede vraag gekoppeld aan de businesscase gaat over de vermindering van de BDUgelden, zoals die aangekondigd zijn in het nieuwe regeerakkoord. Deze zijn nog niet doorgerekend in de businesscase, maar zijn wel van belang. Wanneer gaat u deze kortingen

doorberekenen in de businesscase? En welke gevolgen heeft dat voor het

overige openbaar vervoer in de stad?

31. ChristenUnie: Besparing OV vanaf 2012. Rails aangelegd, geen geld meer voor exploitatie?

Antwoord: Het concept-regeerakkoord zijn de volgende maatregelen opgenomen ten aanzien van de BDU en ten aanzien van de OV-studentenkaart:

1. BDU: beperken reële groei met 1,1% per jaar
2. BDU: beperking rijksbijdrage oplopend tot 5% in 2016
3. SOV: Bij studenten die te lang studeren (nominaal + 1) wordt de SOV-kaart stopgezet

Alle drie de maatregelen zouden een effect kunnen hebben op het openbaar vervoer in de provincies Groningen en Drenthe. Op dit moment is alleen nog niet precies duidelijk wat voor effect dit heeft. De provincie is verantwoordelijk voor de verdeling van de BDU middelen en zij zullen uiteindelijk ook een besluit nemen of en zo ja hoe deze bezuiniging wordt doorgevoerd op het totale openbaar vervoer. Zodra dit duidelijk is, zal dit in de herziene businesscase worden meegenomen. Dat zelfde geldt voor de consequenties van de aanpassing van de studentenkaart.

Als gekeken wordt naar de omvang mag verwacht worden dat de effecten goed op te vangen zijn en dat de gevolgen voor het OV zeer beperkt zullen zijn.

Vraag ChristenUnie

32. Geheimhouding aanbestedingsprocedure versus bijpraten raad tijdens het proces. Hoe zit dat?

Antwoord: De raad zal waar het kan, worden geïnformeerd over de tussenstappen: hoeveel partijen zich hebben aangemeld, welke partijen voldoen aan de minimumeisen, welke drie partijen zijn geselecteerd voor de verdere dialoofase. Het waarborgen van de vertrouwelijkheid van de inbreng van de marktpartijen is noodzakelijk om een eerlijk aanbestedingsproces te kunnen garanderen. Indien er



informatie uit de aanbesteding naar buiten komt, kan dit leiden tot het moeten stopzetten van de aanbesteding, met mogelijke schadeclaims en voor niets gemaakte kosten tot gevolg.

Wel zal de raad worden geraadpleegd als zich tussentijds wijzigingen voordoen, zoals de eventuele noodzaak om het programma van eisen ingrijpend aan te passen, of bij onverhoopt optredende vertragingen of geschillen. De aanbestedingsfase sluit af met een gunningsbesluit door gemeenteraad en Provinciale Staten.

De planning van de aanbesteding ziet er op dit moment als volgt uit:

*12-2010/ 3-2011 Prekwalificatiefase
3-2011/7-2011 Plan van Aanpakfase
8-2011/1-2012 Consultatiefase
2-2012/ 4-2012 Dialoofase
4-2012/ 11-2012 Definitieve inschrijving
11-2012 Gunningsbesluit*

Wanneer is de raad in ieder geval aan zet?

Rond maart 2011 zullen we de gemeenschappelijke regeling voorleggen. Hiermee moet de raad instemmen.

Er worden twee bestemmingsplannen gemaakt. Rond juli 2011 (lijn HS) en juni 2012 (lijn Kardinge) zal aan de raad ontwerpbestemmingsplannen worden voorgelegd ter vaststelling.

En rond november 2012 verwachten we in de raad te komen met het voorstel voor te gunnen en het beschikbaarstellen van het krediet.

Vraag VVD

33. Een consortium kan zich in een vergevorderd stadium niet meer aan de afspraken houden of gaat failliet. Is de gemeente hier afdoende tegen beschermd en verzekerd?

Antwoord: We onderscheiden hieronder de periode tot aan beschikbaarheid en daarna.

Situatie A: Tot aan beschikbaarheid

Consortium -failliet: Het Projectbureau heeft nog niets betaald. Bij eventueel faillissement van de SPV treedt de Instappende Entiteit in de plaats. Die neemt de verplichtingen over. Mocht die daartoe toch niet in staat blijken te zijn, dan kan Projectbureau overeenkomst beëindigen en verkrijgt het Projectbureau de controle over het nog niet gereede project, ten betaling aan de nieuwe SPV van de waarde die het dan voor het Projectbureau heeft. De aandeelhouders krijgen geen geld terug, de banken vermoedelijk een deel.



Aannemers uitvoering failliet: Het Projectbureau heeft nog niets betaald. Banken en SPV vinden per kerende post een nieuwe partij. Is SPV niet in staat verplichtingen na te komen, nieuwe partij te vinden, dan kan - na eventuele andere pogingen tot herstructurering onder de Directe Overeenkomst, Projectbureau overeenkomst beëindigen. Verder zoals "SPV-failliet".

Situatie B: Na beschikbaarheid

Consortium failliet; Situatie is eigenlijk zoals Situatie A, met dat verschil dat er al beschikbaarheidsvergoedingen zijn betaald en het Project "af" is. De waarde die het project heeft is aan de ene kant groter (het is "af") maar ook lager (er is al op afbetaald). Afwikkeling verder als A.

Aannemers uitvoerend failliet: dit levert relatief weinig problemen op. Er rijden trams, het spoor is klaar en het zal vermoedelijk niet ingewikkeld zijn om andere partijen te vinden. Mochten deze voor het consortium te duur blijken te zijn en dit niet uit de beschikbaarheidsvergoedingen kunnen worden betaald, dan kan het Projectbureau aansturen op beëindiging van de DBFMO-Overeenkomst; Dan moet wel eerst de weg van de Directe Overeenkomst worden gevolgd.

Hoe gaan we om met evt. stilleggen project door aannemer zoals bij Damsterdiep?

Dit zal zich niet voordoen, althans niet als gevolg van een betalingsgeschil of zo, de prikkels in het contract zijn te groot, er zijn geen retentierechten. Mogelijk is dit wel voorstelbaar als zich een technisch risico openbaart dat niet kan worden opgelost zoals voorzien. Het consortium zal echter alles op alles zetten om dit te voorkomen c.q. zo snel mogelijk adequaat op te lossen. Ook kent het contract, in geval van geschil daarover, de zogenaamde DRB, de Raad van Beoordelaars, die in voorkomende gevallen een (tussen-)oplossing zal bevelen, juist om stillegging tegen elke prijs te voorkomen.

Indien over dit onderwerp nog verdere vragen zijn dan is uiteraard een nadere toelichting via Project RegioTram mogelijk.



Vraag Student en Stad

34. Expertise t.o.v. de aanbestedingsprocedure. Wij gaan er vanuit dat de wethouder met een brief komt over hoe wij de expertise in huis zullen hebben wanneer wij de marktpartijen moeten gaan beoordelen tijdens de aanbestedingsprocedure.

Antwoord: De concurrentiegerichtede dialoog van de DBFMO-aanbesteding van de eerste twee lijnen van de RegioTram Groningen, moet effectief, objectief en zonder vertraging doorlopen kunnen worden. De stuurgroep heeft daarom besloten de toetsing van en toezicht door middel van adviescommissies, een tenderboard en een probiteitsfunctionaris in te richten. Dit is conform de standaard die Rijkswaterstaat voor grote projecten volgt.

Adviescommissies: Een belangrijke taak in de aanbestedingsprocedure is het beoordelen van de biedingen.

Tenderboard: Een tenderboard is een commissie van "wijze mensen" die belast is met het adviseren van de projectdirecteur over de kwaliteit van de contracteringsstrategie en de aanbestedingsdocumenten.

Probiteitsfunctionaris: Deze functionaris is bedoeld om onafhankelijk toezicht te houden op de beoordeling van de Plannen van Aanpak en de Dialoogproducten. Dit geeft bescherming zowel aan de Deelnemers (zij weten dat het eerlijk er aan toe gaat) als aan de Aanbesteder (zij kunnen zich er bij de rechter op beroepen dat het er eerlijk aan is toegegaan, onder verwijzing naar het verslag van de Probiteitsfunctionaris).

11. Planning

Vraag Student en Stad

35. Is er voldoende toezicht op de planning? Vooral ook omdat er zoveel verschillende projecten in de stad zullen plaatsvinden at once.

Antwoord: Ja, de plannings van alle projecten in het centrum en de grote projecten daarbuiten, zijn in beeld gebracht. Hierdoor is het mogelijk de uitvoering van de diverse projecten, voor zover als mogelijk, op elkaar af te stemmen.



12. Evenementenkalender

Vraag Student en Stad

36. Uitbreiding evenementenkalender; de stad moet niet alleen bereikbaar en aantrekkelijk zijn tijdens de bouwwerkzaamheden wanneer de grote markt open ligt, maar ook tijdens het hele project tram, zou hier in de evenementenkalender die nog ontwikkeld gaat worden ook rekening mee kunnen worden gehouden?

Antwoord: Ja, wij zullen hier rekening mee houden.