

Bestuursdienst



Afdeling ROEZ/ PRO
Steller Jelle Dijkstra
Onderwerp Beantwoording vragen n.a.v. raadscommissie B&V
18 april 2012

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 06 2244 6152 Bijlage(n) - Ons kenmerk RO12.3064918
Datum 20 APR 2012 Uw brief van - Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Tijdens de extra commissievergadering Beheer & Verkeer d.d. 18 april jl. hebben wij u toegezegd op een aantal vragen schriftelijk te reageren. Met deze brief beantwoorden wij die vragen.

1. WP2000

Klopt het dat de personele paragraaf van de WP2000 niet van toepassing is bij de overgang van busconcessie naar tramconcessie?

Antwoord: Bij de overgang van een concessie is de overgang van het directe en indirecte personeel geregeld in de Wet Personenvervoer 2000.
In de wet is het volgende opgenomen in artikel 36 lid 1:

1. *“Voor de toepassing van deze paragraaf wordt onder overgang van een concessie verstaan: het geheel of gedeeltelijk eindigen van een concessie gevolgd door het ingaan van geheel of gedeeltelijk dezelfde concessie als gevolg van verlening van deze concessie aan een andere vervoerder.”*

Voor de toepassing van de personele paragraaf moet het dus gaan om dezelfde concessie. Omdat het hier niet om de overgang naar een nieuwe busconcessie gaat, maar om een wisseling van modaliteit, betreft het hier niet dezelfde concessie en is de personele paragraaf van de Wet Personenvervoer 2000 niet van toepassing. Deze situatie is vergelijkbaar met de introductie van de trein naar Veendam waarbij busdiensten kwamen te vervallen. Los van het feit dat het daar om een kleiner effect ging, was ook op dat moment sprake van een nieuwe situatie en niet van een overgang van een concessie.

2. Luslijnen in Beijum en Lewenborg

In zijn beoordeling geeft Inno-V aan dat we extra op het busvervoer zouden kunnen besparen wanneer we een lus in één richting gaan rijden door Beijum en Lewenborg in plaats van heen en terug op hetzelfde traject als nu gebeurt. Waarom hebben we daar niet voor gekozen?

Antwoord: Ondanks dat dit inderdaad een extra besparing op zou leveren en dit bij een frequentie van 8 maal per uur niet tot een grote kwaliteitsreductie voor de reiziger leidt, hebben wij hier niet voor gekozen. De reden daarvoor is dat de bussen in Beijum en Lewenborg ook worden gebruikt voor vervoer binnen de wijken zelf. Met andere woorden; mensen die met de bus naar bijvoorbeeld het winkelcentrum in de wijk gaan en dan ook weer terug met de bus gaan naar huis. Met een luslijn zouden deze mensen als ze terug willen via Kardingse moeten reizen en dus moeten omrijden.

3. In- en uitchecken

Is het ook mogelijk in- en uit te checken bij de haltes?

Antwoord: Dat is mogelijk. Er is echter voor in- en uitchecken in de tram gekozen vanwege een drietal redenen. Allereerst sluit in- en uitchecken in de tram nauw aan bij de huidige systematiek in het busvervoer, waardoor dit voor reizigers het meest duidelijk is. Daarnaast is in- en uitchecken bij de haltes vandalismegevoeliger dan wanneer dit in de tram gebeurt. Ten slotte geldt bij zwartrijden dat wanneer de apparatuur in de tram aanwezig is, deze kan worden uitgezet bij een controle, zodat voorkomen kan worden dat reizigers alsnog snel in- en uitchecken.

4. Uitwerking van eisen: "de toeter of de bel"

Is in de eisen aangegeven of de tram een toeter of een bel krijgt?

Antwoord: De eisen zijn niet tot op dit detailniveau uitgewerkt. We doen een functionele uitvraag waarbij de opdrachtnemer er voor moet zorgen dat de tram veilig ingepast wordt in de omgeving en in het verkeer. Daarnaast mag de opdrachtnemer niet boven bepaalde geluidsnormen uitkomen. Binnen die grenzen heeft de opdrachtnemer zelf de keuze of hij met een toeter, bel of een andere signalering komt.

5. WACC

Moeten we niet een hogere WACC hanteren?

Antwoord: PwC hanteert voor de WACC een bandbreedte van 7,7% tot 10%. PwC houdt hierbij onder andere rekening met het eventueel niet meedoen van EIB. Wij gaan aan de onderkant van de bandbreedte van PwC zitten. Dit is mede vanwege het feit dat de raad van bewind van de EIB in principe goedkeuring gegeven heeft voor deelname. Daarnaast hebben we op basis van marktinformatie uit andere projecten en de gesprekken met gegadigden op dit moment geen aanleiding om een hogere WACC te hanteren.

Bovendien geldt dat als de werkelijke WACC straks toch blijkt tegen te vallen, we worden beschermd door de plafondprijs. De biedingen mogen immers ongeacht de hoogte van de WACC niet boven de plafondprijs uitkomen.

6. Herfinancieringsrisico

Kunnen we het herfinancieringsrisico niet bij de markt neerleggen?

Antwoord: In de DBFMO-Overeenkomst leggen we de verplichting om financiering te regelen en het renterisico voor de volledige 25,5 jaar (bouw plus exploitatie) bij de opdrachtnemer. In de aanbesteding zullen de inschrijvers daarom proberen het beste uit de markt te halen voor wat betreft financieringsstructuur en financieringscondities. Maar ze dekken zich wel in voor rentefluctuaties voor de volledige contractperiode. Het resultaat is een vaste prijs voor financiering in de inschrijving (de WACC) voor de gehele contractperiode.

Tegelijk is het denkbaar dat er gedurende de looptijd van de DBFMO-Overeenkomst ruimte ontstaat om de financieringsstructuur en financieringscondities te verbeteren omdat het risicoprofiel van het project verandert. Vaak gebeurt dat kort na de afronding van de bouwperiode. Dan kan een herfinancieringsvoordeel ontstaan.

In hun bieding kunnen inschrijvers hier niet op anticiperen, omdat een daling van het risicoprofiel op dit moment nog onzeker is. Anders gezegd, we vragen nu juist het volledige risicoprofiel te beprijzen in een vaste prijs voor de hele looptijd van het contract.

De vraag is dus niet of we het risico van herfinanciering wel of niet bij de opdrachtnemer leggen, maar of we als opdrachtgever wel of niet willen delen in de eventuele voordelen van herfinanciering. Het antwoord op die laatste vraag hebben we met 'ja' beantwoord en daarom zo in artikel 3.5 van de DBFMO-overeenkomst opgenomen. Hiermee sluiten we overigens aan bij de gangbare (internationale) standaarden voor DBFMO. Deze afspraak kan alleen een neutraal of positief financieel resultaat opleveren.

7. Motie Hazekamp

Hoe is invulling gegeven aan de op 7 december 2010 aangenomen motie van statenlid Hazekamp van de Partij voor de Dieren?

De tekst van deze motie luidt: *“Verzoekt het College om bij de aanbesteding voor de RegioTram nadrukkelijk rekening te houden met milieuoverwegingen en bij voorkeur te kiezen voor het meest milieuvriendelijke en energie-efficiënte vervoermiddel.”*

Antwoord: Met de tram kiezen we voor een zeer duurzame oplossing. De tram zorgt er voor dat er meer reizigers vervoerd kunnen worden met minder voertuigbewegingen. Dit is beter voor het milieu, de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. We hebben er bij de tram daarnaast bewust voor gekozen om deze te laten rijden op energie uit

hernieuwbare bronnen en er voor te zorgen dat de tram uitstootvrij is. Hierdoor levert de tram een zo'n duurzaam mogelijke oplossing op. Daarnaast weegt het gebruik van de kosten zeer zwaar mee in de kosten van een opdrachtnemer. Dit heeft vooral te maken met de exploitatieperiode van 22,5 jaar. Omdat de kosten voor de gunning uiteindelijk bepalend zijn, zullen de consortia zo weinig mogelijk energie willen gebruiken. Ze zullen dus zelf kiezen voor een zo energiezuinig mogelijk alternatief omdat ze anders de aanbesteding niet gaan winnen.

We hebben de volgende eisen over milieuvriendelijkheid opgenomen:

Eis-1518 Het systeem RegioTram dient zo weinig mogelijk uitstoot, energieverbruik, trillings- en geluidshinder voort te brengen. SRT-DH (Eis-1573) 1. INF-DH(Eis-2483)
Eis-0477 De Tramvoertuigen dienen milieuvriendelijk te zijn met een aandrijving zonder uitstoot of vrijkomen van stoffen, gassen en vloeistoffen (m.u.v. schoon water).
Eis-0500 De Tramvoertuigen dienen voorzien te zijn van duurzame materialen: minimaal 75% van de gebruikte materialen dient na de levensduur van de Tramvoertuigen herbruikbaar te zijn.
Eis-0341 De Tramvoertuigen hebben een zo laag mogelijk energieverbruik. De gebruikte energie dient te bestaan uit energie die afkomstig is uit hernieuwbare bronnen.

Daarnaast hebben we nog een wens in de Leidraad opgenomen om een zo'n laag mogelijke milieuwaarde te krijgen. Dat is de verbeter optie duurzaamheid. Hierover schrijven we het volgende:

Voor het bepalen van de duurzaamheidswens is een nulmeting duurzaamheid realisatie Regiotram uitgevoerd middels het calculatieprogramma DuboCalc. Deze nulmeting (opgenomen in de Dataroom, alsmede de uitgangspunten voor de nulmeting) is uitgevoerd voor de grond-, weg- en wateronderdelen van een aantal tracédelen (Zonnelaan (inclusief kluifrotonde Noordelijke Ringweg tot het Noorderstation en st. Walburgstraat/Kattehage t/m Gedempte Zuiderdiep), waarbij het referentieontwerp het uitgangspunt is. De totale lengte van deze tracédelen is circa 2,75 km (exclusief Gelkingestraat). Deze tracédelen zijn representatief voor de overige tracédelen. De railcomponenten en kunstwerken zijn niet in deze nulmeting opgenomen.

De Milieukosten Indicator (MKI) prestatie van de 2,75 km tracé is geëxtrapoleerd naar een MKI prestatie zoals die voor het gehele tracé (11 km) zou zijn. De MKI prestatie voor het gehele tracé is hierdoor $926879 \times 4 = 3707516$. Voor zover de MKI prestatie van het Omgevingsplan Realisatie op Hoofdlijnen van een Gegadigde meer dan 5% gunstiger is dan de nulmeting, wordt dit per procent (afgerond op 1 decimaal) gewaardeerd met € 76.000 met een maximum van € 1.5

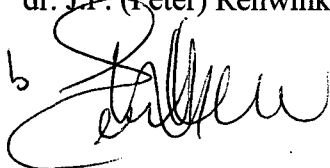
miljoen. Hiermee belonen we tot circa 25% gunstiger MKI prestatie ten opzichte van de nulmeting.

Gegadigde dient de duurzaamheidsaspecten van zijn ontwerp in te voeren in het verstrekte DuboCalc nulmeting bestand, waardoor de veranderende MKI-score van Gegadigde duidelijk wordt. Daarnaast moet de Gegadigde op het formulier duurzaamheid (Bijlage 9.4) bondig en SMART beschrijven op welke onderdelen de milieuwinst is behaald. Verder moet Gegadigde bij haar definitief ontwerp aan te tonen dat temminste invulling is gegeven aan de milieuwinst zoals dat in dit dialoogproduct is aangegeven en zoals dat zal worden opgenomen in de Overeenkomst."

Wij vertouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd,

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel

rb 

de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys

