

Bestuursdienst
Afdeling ROEZ/PRO/ BEL
Steller J. Dijkstra/ M. Eillert
Onderwerp Studie naar tramproject Edinburgh



Bezoekadres
Wagstraat 1

Postadres
Postbus 20001
9700 PB Groningen

In uw antwoord
graag datum en
kenmerk vermelden

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

Informatie over
vertrektijden krijgt u
via telefoon 0900-92 92

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 06 22 44 6152

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO12.2926508

Datum - 2 FEB 2012

Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

In de beantwoording van de vragen van de tramcommissie d.d. 17 januari 2012 (RO12.2893360) hebben wij u toegezegd de studie naar het tramproject in Edinburgh met u te delen. Deze is als bijlage aan de brief toegevoegd.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,
de burgemeester,

de secretaris,

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel

drs. M.A. (Maarten) Ruys



MEMO

Checklist Edinburgh

Vergelijking met Project RegioTram

Inleiding

Project RegioTram volgt soortgelijke projecten op de voet om van zowel goede als minder goede voorbeelden te leren. Daarom is van het project Edinburgh een analyse gemaakt. Het tramproject van Edinburgh heeft te kampen met problemen. Door diverse conflicten tussen opdrachtgever en bouwer heeft het project vertraging opgelopen, zijn de kosten opgelopen en is de tramlijn ingekort. Het project heeft inmiddels lokaal, nationaal en internationaal een slechte naam. In bijlage 1 staat een samenvatting van het project Edinburgh.

Het is raadzaam om te kijken of de RegioTram vergelijkbare risico's loopt, en of van Edinburgh geleerd kan worden. Hiervoor is eerst nagegaan in hoeverre de projecten vergeleken kunnen worden. Vervolgens worden de resultaten van de risicoanalyse gepresenteerd.

Overeenkomsten en verschillen

Project RegioTram kan tot op zekere hoogte vergeleken worden met het tramproject in Edinburgh. Zo betreft het bij beide projecten een geheel nieuw tramsysteem en maken ze beiden gebruik van een geïntegreerd contract. In Edinburgh is echter eerst een contract voor materieel en exploitatie gesloten met vervolgens een DBM-contract voor de bouw van de infrastructuur, terwijl in Groningen het gehele project wordt aanbesteed bij één consortium.

Bij beide projecten is de voorbereiding op de tram al enkele jaren aan de gang. In Edinburgh is begin 2009 de bouw gestart. Dit werk kwam echter stil te liggen na conflicten tussen opdrachtgever Transport Initiatives Edinburgh (TIE) en het consortium Bilfinger Berger. De kosten zijn inmiddels opgelopen tot 776 miljoen pond en de opening is enkele jaren vertraagd. Uiteindelijk is besloten om het traject in te korten tot de binnenstad.

Hieronder zijn de karakteristieken van beide tramprojecten schematisch weergegeven.

	Edinburgh Tram	RegioTram
Traject	Nieuwe stadstram van luchthaven via binnenstad (Princess Street) naar waterfront. In september 2011 ingekort tot traject luchthaven - binnenstad.	Nieuwe regiotram met 2 tramlijnen (hoofdstation - Zernike en hoofdstation - Karding). In toekomst mogelijkheden om door te rijden in de regio.
Contract	DBM voor traminfrastructuur, apart contract voor bouw trams	DBFMO voor gehele project
Organisatie	Turner & Townsend (aanvankelijk Transport Initiatives Edinburgh) Consortium: Bilfinger Berger	Projectorganisatie RegioTram in opdracht van gemeente Groningen, Provincie Groningen en Regio Groningen Assen Consortium: Poort in Groningen of TramTeam
Waarde	Aanvankelijk 512 miljoen pond voor 18,5 km, nu 776 miljoen pond voor 13 km	307,7 miljoen euro
Planning	Start bouw: begin 2009 Tram in gebruik: 2014	Start bouw: begin 2013 Tram in gebruik: 2016



MEMO

Risicoanalyse

Om te kijken welke lessen Project RegioTram van het tramproject in Edinburgh kan leren, is een risicoanalyse uitgevoerd. Voor deze analyse is de bij RegioTram gehanteerde werkwijze van risicobeheersing als uitgangspunt genomen. Hierbij worden 12 categorieën onderscheiden:

- A. Financiën project
- B. Politiek-bestuurlijke besluitvorming
- C. Communicatie
- D. Vervoerwaarde
- E. Wet- en regelgeving
- F. Stedelijke inpassing
- G. Planning
- H. Scopebeheersing
- I. Projectorganisatie en informatiebeheersing
- J. Aanbesteding
- K. Raakvlakken
- L. Techniek

In onderstaand onderzoek dienen deze categorieën als een checklist voor de analyse van het tramproject in Edinburgh. Aan de hand van elk punt uit de lijst is in beeld gebracht welke 'Edinburghse' risico's (of onderdelen daarvan) van belang zijn voor de risico's van het RegioTram-project.

A. Financiën project

Project Edinburgh

Het verleggen van kabels en leidingen is in Edinburgh complexer gebleken dan aanvankelijk ingeschat. Bovendien werd ondergrondse infrastructuur aangetroffen die van tevoren niet bekend was. Dat heeft tot een grote kostenoverschrijding geleid (en ook tot grote vertraging): aanvankelijk was het project begroot op 512 miljoen pond, terwijl nu circa 70% van de lijn wordt aangelegd voor een bedrag van 776 miljoen pond (zie ook bijlage 1).

Behalve het verleggen is ook de vernieuwing van de riolering langs en onder het beoogde tracé in de business case van de tram opgenomen. Dit heeft eveneens de prijs van het project opgedreven, waardoor Edinburgh drie à vier keer duurder is dan tramprojecten elders in Europa.

Daarnaast dreigde de Schotse regering haar financiële aandeel in het project terug te trekken wanneer de lijn niet verder dan de rand van het stadscentrum zou lopen. Inkorting tot de rand was aanvankelijk een mogelijk compromis. Onder meer door deze druk van de centrale overheid is het uiteindelijk compromis gekozen: een ingekorte lijn vanuit de luchthaven die wel doorgaat tot in het hart van het stadscentrum (St Andrew Square).

Project RegioTram

Project RegioTram heeft voor het risico van het niet tijdig verleggen van kabels en leidingen enkele beheersmaatregelen geformuleerd. In een vroeg stadium is ingezet op zowel bureauonderzoek als veldonderzoek. Op basis hiervan is voor kabels en leidingen een Verleggingskader gemaakt. Bij het door de markt op te stellen definitief ontwerp zal dat als input worden gebruikt voor het Verleggingsplan. Omdat in de praktijk blijkt dat netwerkbedrijven geen 100% zekerheid kunnen geven over hun kabels en leidingen, is in de kostenraming hiervoor een risicoreservering van 150.000 euro opgenomen.

Over vernieuwing en verlegging van riolering zijn afspraken gemaakt met de gemeente (Stadsbeheer). Door 'werk met werk maken' zijn de door stadsbeheer gereserveerde middelen geormerkt voor de



MEMO

tram. De kosten voor het onderhoud en de vernieuwing van de riolering onder/langs de tramtracés vallen dus onder het budget van de gemeente in plaats van onder het trambudget. Voor de tram is een duidelijke scope vastgelegd, onder andere door aanpalende projecten uitvoerig te betrekken. Verder zijn er duidelijke afspraken gemaakt over het financiële aandeel van elk van de betrokken partijen. Ook deze afspraken zijn vastgelegd.

B. Politiek-bestuurlijke besluitvorming

Project Edinburgh

In Edinburgh is het tramproject van meet af aan onderwerp geweest van politieke strijd, omdat de meningen over de tram binnen het stadsbestuur verdeeld zijn. Problemen tussen opdrachtgever en opdrachtnemer werden hierdoor niet adequaat opgelost. Als gevolg van politieke spanningen is het politiek-bestuurlijke besluitvormingsproces gebotst met het aanbestedings- en bouwproces.

Project RegioTram

Ook in het RegioTram-project is voldoende aandacht noodzakelijk voor mogelijke risico's die verbonden zijn met politiek-bestuurlijke besluitvorming. Vooralsnog is het project echter gevrijwaard geweest van dergelijke conflicten. Niettemin zijn en worden de risico's aangaande politiek-bestuurlijke besluitvorming in kaart gebracht en beheerst. Dit gebeurt door het politieke domein actief te informeren, ze te betrekken bij het opstellen van de aanbestedingsdocumenten zoals de eisen en wensen, en vertaalslagen te maken van complexe aanbestedingsdocumenten.

C. Communicatie

Project Edinburgh

In Edinburgh heeft tot nu toe voortdurend een publieke discussie plaatsgevonden over het nut en de noodzaak van het project. Bovendien hebben de Schotse media kritisch, maar vaak ook onjuist over het project (aanbesteding en bouw) en vergelijkbare projecten in Engeland geschreven. Dit alles heeft sterk bijgedragen aan het negatieve imago van het tramproject.

Project RegioTram

In Groningen heeft tot nu toe steeds een publieke discussie plaatsgevonden en dit zal ook in de latere fases gebeuren. Stakeholders en media volgen het project kritisch. Bovendien is niet altijd (maar vaak wel) evenwichtig door de media over het project geïnformeerd. Daarom moet met risico's rekening worden gehouden die kleven aan de huidige en de toekomstige communicatie.

In het nieuwe communicatieplan 'Project RegioTram blijvend goed in beeld' wordt hier aandacht aan besteed.

D. Vervoerwaarde

Project Edinburgh

In Edinburgh is de vervoerwaarde onderwerp van hevige discussie geworden op het moment dat duidelijk was dat de lijn ingekort zou worden en het waterfront niet zou bereiken. Dit levert immers minder reizigers op en daarmee ook minder inkomsten.

Project RegioTram

Voor RegioTram is de vervoerwaarde uitvoerig onderzocht en vastgesteld voor de twee beoogde lijnen. Inkortingen à la Edinburgh zijn eveneens overwogen, zoals het idee om het project te beperken tot één lijn. Bovendien loopt nog steeds de discussie over de inpassing van de tram in Zernike. In het kader daarvan stelde de voorzitter van het college van bestuur van de universiteit voor de tramlijn in te korten om de storing van gevoelige apparatuur te vermijden. Het ter discussie stellen van de lengte



MEMO

van de beoogde tramlijnen, en daarmee het ondergraven van de vervoerwaarde, vertegenwoordigt ook voor project RegioTram een risico.

E. Wet- en regelgeving

Project Edinburgh

In het Verenigd Koninkrijk is het verleggen van kabels en leidingen vastgelegd in aparte regelgeving (New Roads & Street Works Act 1991). Volgens deze regelgeving is er een vaste verdeling van kosten tussen bouwer van de tram en eigenaar(s) van de betreffende kabels en leidingen. In Schotland geldt de verhouding 82% voor bouwer, 18% voor eigenaren.

Project RegioTram

Het Nederlandse RegioTram-project heeft te maken met vergelijkbare soort regelgeving, en dus met vergelijkbare risico's. Er zijn echter al duidelijke afspraken gemaakt met de eigenaars van kabels en leidingen in Groningen. Ook vindt er regelmatig overleg met deze partijen plaats.

F. Stedelijke inpassing

Project Edinburgh

Tijdens de eerste fase van de bouw (in het bijzonder het traject door Princess Street) heeft de stedelijke bereikbaarheid van Edinburgh-centrum sterk onder druk gestaan, doordat bepaalde straatdelen gedurende lange tijd zijn afgesloten. In het algemeen heeft de bouw het midden- en kleinbedrijf schade berokkend.

Bovendien zal de reeds gelegde trambaan in Princes Street binnenkort moeten worden gerepareerd, omdat het busverkeer de trambaan heeft beschadigd. Deze schade is te wijten aan een slechte uitvoering van de railconstructie, maar op basis van andere projecten (bijvoorbeeld Jeruzalem) kan gesteld worden dat de beschadiging ook het gevolg kan zijn van het busverkeer als zodanig. Beide oorzaken moeten dus betrokken worden in een risico-analyse voor de bouwfase.

Project RegioTram

RegioTram voorziet in een adequate planning voor stedelijke bereikbaarheid tijdens de bouw. Bovendien verloopt het Groningse traject vergeleken met de drukke Princes Street (de 'aorta' van Edinburgh) door luwer gebied. Niettemin vereist de bereikbaarheid tijdens de bouw een geavanceerde handhaving, mede gezien de andere projecten die de komende jaren in de stad worden uitgevoerd. Als beheersmaatregel heeft de gemeente, samen met de provincie, Rijkswaterstaat en ProRail, de 'Taskforce Bereikbaarheid' opgericht. Het doel van deze taskforce, waar Project RegioTram ook deel van uitmaakt, is om projectoverstijgend de bereikbaarheid van de stad te coördineren.

Ondanks de beheersmaatregelen die zijn geformuleerd (o.m. onderzoek naar kabels en leidingen, adequate planning, taskforce bereikbaarheid) en het gegeven dat de aanleg van de tram niet extreem complex is, zal de aanleg gedurende enkele jaren voor overlast zorgen. Hiervoor is in de kostenraming dan ook een budget gereserveerd. De hoogte hiervan is mede vastgesteld op basis van recente ervaringen met bouwoverlast in de stad Groningen.

Ook hier is het niet ondenkbaar dat (tijdelijk) busverkeer, of laad- en losverkeer de trambaan beschadigen. Bovendien spelen in Groningen qua stedelijke inpassing specifieke uitdagingen zoals de EMC-problematiek, alsmede het vraagstuk van de aanlanding op het station.

G. Planning

Project Edinburgh



MEMO

Tegenslagen bleken voor het project in Edinburgh niet verwerkbaar. Daarom heeft het project een vertraging van minstens drie jaar opgelopen, zowel door hapering van bestuurlijke planningen als bouw- en projectplanningen.

Project RegioTram

In tegenstelling tot Edinburgh heeft RegioTram reeds vanaf een vroeg stadium voorzien in planning van bestuurlijke besluitvorming, en het kielzog daarvan in projectplanning.

Net als in Edinburgh vereist deze planning adequate aansturing. Aan de kwaliteit en effectiviteit van deze aansturing zijn evenwel risico's verbonden.

H. Scope beheersing

Project Edinburgh

In het Edinburghse project is de scope beheersing uit de hand gelopen. Er zijn tussentijdse aanpassingen in het ontwerp gemaakt. Verlegging, maar met name ook vernieuwing van kabels en leidingen zijn oneigenlijk in de business case van het tramproject opgenomen. Dit heeft tot conflicten met het consortium (Bilfinger Berger) geleid. Ook was het in Edinburgh onduidelijk wie de verantwoordelijkheid moest nemen voor de extra kosten van aanpalende ontwikkelingen en aanpassingen.

Bovendien had het project, oftewel het werk volgens de opvatting van het consortium, andere verwachtingen en een andere interpretatie van de scope dan de stuurgroep, oftewel het bestuur van TIE.

Project RegioTram

In het project RegioTram zijn deze risico's reeds in een vroeg stadium onderkend. Ook is de scope van het project in het kader van het DBFMO-contract eenduidig vastgelegd. Aangezien Edinburgh laat zien dat er risico's kleven aan de bouwfase, zal de projectorganisatie (of de eventuele opvolger in 2013) ook dan de scope moeten beheersen.

I. Projectorganisatie en informatiebeheersing

Project Edinburgh

De projectorganisatie TIE blijkt achteraf gezien nooit goed te hebben gefunctioneerd (zie ook bijlage 2). Inmiddels is per september 2011 TIE van het project gehaald en vervangen door een nieuw extern management (Turner & Townsend). De punten waarop het in Edinburgh mis is gegaan, zijn nagenoeg identiek aan de risico's die binnen RegioTram zijn onderkend. Hierbij gaat het om ontoegankelijkheid van kennis, eilandvorming binnen de projectorganisatie, onvoldoende professioneel opdrachtgeverschap en besluitvorming door de bestuurlijk verantwoordelijken die meer tijd kost dan beoogd.

De problemen tussen projectorganisatie annex bestuur (TIE) en consortium (Bilfinger Berger) zijn ongeëvenaard gebleken. Maar recentelijk is duidelijk geworden dat dit vooral komt door onprofessioneel gedrag van TIE en zijn bestuurders (zie ook bijlage 2). Na de beslissing in september om het project toch door te zetten is de projectdirecteur van Bilfinger Berger, dr. Keysberg, naar buiten getreden via een interview met de BBC. Hierin wees hij op merkwaardig gedrag van het TIE-bestuur, en ook op het feit dat TIE altijd verantwoordelijk is geweest voor oplopende kosten en verhoogde risico's. Bilfinger Berger is een respectabele Duitse firma die wereldwijd aan verschillende tramprojecten werkt en heeft gewerkt. Edinburgh annex TIE hebben de schijn tegen zich. Bovendien hebben zij tussentijdse rechtzaken over disputen gedurende de bouw verloren. Veelzeggend is dat nu door verschillende partijen in Edinburgh geroepen wordt om een openbaar onderzoek "including the



MEMO

city council and TIE, the arms-length company which has been heavily criticised for the scheme running behind schedule and over budget”.

Project RegioTram

De problemen in Edinburgh zijn te wijten aan een gebrek aan professionalisme en ervaring (Edinburgh is het enige tramproject in Schotland). Hiermee zijn de problemen noch representatief voor tramprojecten in het algemeen, noch voor RegioTram in Groningen. De problemen zoals hier besproken hebben zich gemanifesteerd in de bouwfase. Deze fase is voor RegioTram nog niet aangebroken. De uitdaging wat dit betreft is om de projectorganisatie ook voor die fase voldoende kwaliteit te geven.

J. Aanbesteding

Project Edinburgh

Het project in Edinburgh is aanbesteed als een 'Design Built Maintain' contract (DBM) voor traminfrastructuur. Daarnaast zijn er aparte contracten gesloten, zoals voor de bouw van de benodigde trams. Aanvankelijk was een PPS-contract voorzien waarin de bouwer en de toekomstige exploitant zouden samenwerken. De verschillende contracten hebben tot problemen geleid. Het opvallendste probleem is de te vroegtijdige levering van de trams, dat wil zeggen lang voordat de infrastructuur gereed is, waardoor de kosten (afschrijving financiering, stalling en onderhoud) oplopen. Nog steeds wordt het materieel binnen voorlopige voorzieningen gestald. Bovendien is vanwege de inkorting slechts iets meer dan de helft van het aantal trams (27 stuks) nodig en is het, na enkele pogingen, nog niet gelukt om enkele trams te verkopen.

Project RegioTram

RegioTram voorziet in een DBFMO-contract, dat op zichzelf als beheersmaatregel kan worden beschouwd voor bovengenoemde problemen. In zo'n geïntegreerd contract zijn in principe afstemmingsproblemen, zoals bij de aanbesteding van Edinburgh, reeds bij voorbaat ondervangen. Als ze zich al voordoen door onjuiste afstemming van de opdrachtnemer, komen de financiële gevolgen ook voor rekening van de opdrachtnemer.

K. Raakvlakken

Project Edinburgh

Naast dat de componenten van de tram kunnen overlappen, kan de tram ook raakvlakken vertonen met zijn omgeving. Het belangrijkste 'raakvlak' in Edinburgh bevindt zich tussen traminfrastructuur en inrichting van aangrenzende verkeers- en openbare ruimte. Het management van dit raakvlak is tot nu toe niet optimaal verlopen. Middenstand heeft omzetverliezen geleden tijdens de bouw. Busverkeer heeft intussen de reeds gelegde rails beschadigd.

Een ander raakvlak in Edinburgh betrof dat tussen tram en vastgoedontwikkeling. Met name in de waterfrontzone bestonden hooggespannen verwachtingen omtrent de stimulerende werking van de tram op deze ontwikkelingen. Ook was gerekend op een financiële bijdrage van projectontwikkelaars aan de tram. Met het schrappen van het traject tussen binnenstad en waterfront is vooralsnog de beoogde samenhang tussen tram en stedenbouw niet van de grond gekomen.

Project RegioTram

RegioTram voorziet in een geïntegreerd ontwerp en samenhangende uitvoering van traminfrastructuur en aangrenzende verkeers- en openbare ruimte. Hoewel verwacht wordt dat de tram ook in Groningen voor verschillende ontwikkelingen langs de tramlijnen zal zorgen, is vastgoedontwikkeling niet als onderdeel van het tramproject opgenomen en wordt hier ook geen bijdrage van verwacht.

MEMO

L. Techniek

Project Edinburgh

Het probleem van kabels en leidingen is reeds eerder in deze checklist aan de orde gesteld. Er kunnen nog andere technische risico's voor Edinburgh in beeld worden gebracht. Zo valt de voertuig-baan-interactie pas definitief na te gaan als het systeem in (test)bedrijf wordt genomen. Een risico is niettemin het gegeven dat infrastructuur en voertuigen onder verschillende contracten vallen.

Project RegioTram

RegioTram voorziet in een geïntegreerd contract voor infrastructuur en voertuigen. In latere fases van RegioTram (zoals doorrijden in de regio, maar ook verlengingen in de stad, alsmede eventuele versterking van de frequentie in de stad, bijvoorbeeld op deeltrajecten) zullen deze technische risico's opnieuw worden beoordeeld.

Conclusies

Het project in Edinburgh dat in de basis succesvol was, laat zien dat er gaandeweg problemen kunnen ontstaan en is daarom nuttig om risico's in beeld te brengen. Zo illustreert Edinburgh het gevaar van tussentijdse scope-wijziging. Hetzelfde geldt voor de risico's die kleven aan het vraagstuk van kabels en leidingen. Het meest opvallende punt uit deze analyse is de organisatie van het project die zowel in de fases van ontwerp en aanbesteding als bouw tekort is geschoten. Als gevolg daarvan is het project financieel 'out of control' geraakt en is het imago ervan op een dieptepunt beland.

Project RegioTram blijkt voor de meeste risico's uit de checklist beheersmaatregelen geformuleerd te hebben. Hoewel deze maatregel er ook is voor het risico van het niet tijdig verleggen van kabels en leidingen, blijft dit vraagstuk aandacht vereisen. Bovendien is helder dat ook in de bouwfase een adequate projectorganisatie vereist zal zijn. Daarom zal dit jaar gewerkt worden aan de opzet van een effectieve uitvoeringsorganisatie voor de bouwperiode. De bewaking van de scope vereist de komende jaren continue alertheid en bewustzijn van de soms verstrekkende gevolgen.



MEMO

BIJLAGE 1: Projectsamenvatting: Edinburgh Tram



2 x Princes Street

Karakteristiek: Nieuwe stadstram van luchthaven via binnenstad (Princes Street) naar waterfront. In september 2011 ingekort tot traject luchthaven-binnenstad.

Contracten: DBM voor traminfrastructuur, apart contract voor bouw trams.

Waarde: Aanvankelijk 512 miljoen pond, nu opgelopen tot 776 miljoen pond (voor een korter traject!).

Geschiedenis: Bouw begin 2009 gestart, maar in ditzelfde jaar ontstonden er diverse conflicten tussen opdrachtgever en bouwer. In februari 2009 kwam het werk al stil te liggen. De bouwer wilde extra budget (50-80 miljoen pond) voordat met de aanleg van de traminfrastructuur in Princes Street, de belangrijkste corridor in de stad, begonnen zou worden. Na een 'deal' medio maart van dat jaar tussen opdrachtgever TIE en het consortium is de bouw van dit centrale deel van het beoogde net alsnog begonnen en succesvol: juist voor de kerstdagen van 2009 afgerond. Over de inhoud van de deal, is destijds – zover toen na te gaan – niets naar buiten gebracht, officieel vanwege 'contractuele redenen'. In augustus 2009 heeft TIE toch besloten het conflict (dat kennelijk toch niet helemaal was opgelost) voor de rechter te brengen. De kosten waren inmiddels opgelopen van 512 tot 600 miljoen pond. En de geplande opening (in 2011) is met 2 jaar vertraagd.

Er is in september 2009 een apart contract (40 miljoen pond) over de bouw van het materieel afgesloten met CAF. Voor de exploitatie is september 2007 een overeenkomst met Transdev afgesloten. Transdev zou participeren in een nieuw PPS-bedrijf dat zal optreden als vervoerder. Maar medio september 2009 bericht de pers dat vanwege bezuinigingen Transdev mogelijk uit het project zal worden gehaald.

In 2010 gaat het project geheel onderuit. Er worden nieuwe rechtzaken tussen TIE en consortium gestart en de bouw komt nagenoeg geheel stil te liggen. Pas in de zomer van 2011 tekent zich een ontknoping af. Er liggen dan drie opties op tafel, met elk behoorlijke nadelen:

- Het project alsnog schrappen, maar dat blijkt even duur als een tweede optie, namelijk:
- De beoogde eerste fase amputeren en de tramlijn vanaf de luchthaven inkorten tot het centrum van de stad (St Andrew Square), met als evident nadeel dat de lijn voorlopig, of helemaal nooit het waterfront zal bereiken;
- De derde optie betreft een nog verdere inkorting, vanaf de luchthaven tot slechts de rand van de binnenstad. Qua vervoerwaarde geen goede oplossing en ook niet acceptabel voor de Schotse regering, die dreigt haar aandeel in de financiering terug te trekken.

In september 2011 volstrekt zich het voorlopige sluitstuk. Een gelegenheidscoalitie kiest voor de tweede optie.

MEMO



Schematische kaart van het beoogde netwerk. In rood het traject volgens de scope sinds september 2011. In lichtblauw het 'opgeofferde' traject van de binnenstad (St Andrew Square) naar het waterfront (Newhaven). In grijs de aanvankelijk beoogde latere fases.



MEMO

BIJLAGE 2: Artikel uit 'The Scotsman', 11 oktober 2011

I was out of my depth, admits trams councillor



Gordon Mackenzie, the city's transport convener, said his background in social work had left him ill-prepared for his role in scrutinising the controversial scheme. Photo: Kenny Smith

Published Date: 11 October 2011

By CHRIS MARSHALL

THE politician at the centre of Edinburgh's tram fiasco has admitted that he and his colleagues were out of their depth and failed to oversee the project properly.

Gordon Mackenzie, the city's transport convener, said his background in social work had left him ill-prepared for his role in scrutinising the controversial scheme.

His comments came as the main contractor, Bilfinger Berger, blamed delays on the "frustrating" behaviour of the publicly funded company that was charged with delivering the project.

Mr Mackenzie said councillors on the board of tram firm TIE (Transport Initiatives Edinburgh) had lacked the necessary "technical expertise".

He said: "I think that putting councillors on the board of TIE didn't add anything in terms of the technical expertise that a project like this requires.

"I mean, I have a social work background, others have electronics and banking management, that sort of thing.

"We were not people who had previously had experience of major projects like this. We didn't have legal expertise, for example.

"I don't think there was anybody on the board with that sort of expertise, so as a board, did we have the right skill mix to properly scrutinise?"

He added: "Not to say that any individual was lacking in a particular way, but I think we were put together for political purposes as much as anything else."

His admission came in a BBC documentary to be screened tonight, in which Bilfinger Berger said TIE had misinterpreted the contract and had behaved in an "extraordinary" fashion, unlike any of its other clients anywhere in the world.

Dr Jochen Keysberg, the chairman of Bilfinger Berger Civil, said TIE, an arm's-length company owned by Edinburgh City Council, had read the tram contract "completely differently" to its German contractor.



MEMO

His comments came after finance secretary John Swinney said he had been "fundamentally misled" by TIE, which he said had told him "absolute rubbish" about the project.

Dr Keysberg disputed previous suggestions from TIE that the project's contract meant that Bilfinger Berger would bear all the risk.

He said: "The vast majority of the risk was still within the responsibility of TIE, our client. And especially with those risks which materialised, to an extent nobody expected at the beginning, to be fair, which were design changes and utility problems. They were clearly within the responsibility of TIE.

"The difficulty was mainly in the fact that TIE read the contract completely different than we were doing," said Dr Keysberg. "You cannot ask me why they did it; I still don't know.

"Maybe they were badly advised, maybe they just tried to pressure us in a certain position.

But this was frustrating, and if you have a completely different reading of the risk assessment in the contract, you cannot come together, and that was a frustrating situation."

Dr Keysberg said his firm's relationship with TIE was unlike that of any of the company's other clients anywhere else in the world.

He said: "We have probably up to 200 bigger projects around the world running, and that from time to time you get into a dispute with a client. This happens. But the vast, vast majority of our clients are extremely happy with our performance."

He added: "Even our consortium partners cannot recognise a similar experience in the recent past. This is something very extraordinary, what we experienced here."

Last month, Edinburgh councillors voted to build the tram line to St Andrew Square after the Scottish Government said it would withhold funding if the project was not built at least as far as the city centre. The current cost of the line is £776 million, with the city council set to borrow around £200m to pay for it.

Interest payments will see the project cost around £1 billion - double the price of the original line between Edinburgh airport and Newhaven.

Margo MacDonald, an independent MSP for the Lothians, said there were similarities between the tram project and that of the Scottish Parliament, where MSPs put in place to scrutinise the building project were "out of their depth".

She said: "In terms of the trams, whether the councillors were out of their depth or just not properly informed about what was going on, I don't know.

"But when you have a relatively small group of people working together, they build up a relationship of trust, and it's possible they were a bit too trusting of what they were told.

"There was perhaps too much trust and not enough in the way of strict procedures which can we can go back and examine."



MEMO

Mr Swinney has said he was "fundamentally misled" by TIE about the project, saying the firm told him and the city council "absolute rubbish".

Had it not done so, the Scottish Government might have intervened in the project earlier, he said.

Mr Swinney's comments came as Professor Iain Docherty, an influential transport academic and former board director of Transport Scotland, said Edinburgh had chosen the wrong tram line to build first.

Prof Docherty said his preferred route would have been between the city centre and Edinburgh Royal Infirmary.

Jenny Dawe, the leader of Edinburgh city council, said: "This council is determined that the steps that it has taken to get the project completed are subject to sustained and proper consideration, as indeed should the position and arrangements that it inherited.

"More importantly, however, we must focus on moving forward and on maintaining constructive working relationships with the contractor and our other partners."

Ms Dawe added: "Only then will we succeed in delivering a tram system for Edinburgh."

It had initially been expected that the tram line between the airport and Newhaven would cost £512m and be completed by 2011.

However, it is now expected that trams will not be running in Edinburgh until 2014 at the earliest.