

Bestuursdienst



Afdeling Projectbureau RegioTram  
Onderwerp Toelichting rentebaten business case RegioTram

Bezoekadres  
Waagstraat 1

Postadres  
Postbus 20001  
9700 PB Groningen

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 krijg  
u via 0900-92 92

In uw antwoord graag datum en  
kenmerk vermelden.

Telefoon (050) 367 76 76 Bijlage(n) 2

Ons kenmerk RO 10.2442156

E-mailadres  
bestuursdienst@bsd.groningen.n

Datum - 2 DEC 2010 Uw brief van

Uw kenmerk

Website  
www.groningen.nl

Geachte mevrouw, heer,

In de commissievergadering Beheer en Verkeer van woensdag 13 oktober 2010 hebben wij u een brief toegezegd met een aanvullende toelichting op het onderwerp rentebaten in de businesscase. U heeft gevraagd om een terugblik en om inzicht in maatregelen die wij als gevolg hiervan nemen. Daarnaast hebben wij u in de raadsvergadering van 20 oktober 2010 ook toegezegd u meer inzicht te geven in de betrokkenheid van uw raad in het aanbestedingsproces. In deze brief gaan we in op de beide toezeggingen.

### Terugblik

Bij het opstellen van de businesscase zijn, overeenkomstig de wens van de stuurgroep RegioTram conservatieve, solide en objectieveerbare uitgangspunten gehanteerd. In dat kader zijn ook de renteopbrengsten aan de orde geweest. Daarbij ging het om het toerekenen van rentebaten aan de beschikbare dekkingsmiddelen. Aanvullend daarop is door de opstellers van de business case rekening gehouden met te behalen financiële voordelen uit nader af te spreken financiële arrangementen. Omdat nog onvoldoende zicht was op alle mogelijkheden met betrekking tot de renteopbrengsten, is ervoor gekozen een vereenvoudigde berekening voor de rentebaten op te nemen in de businesscase.

Deze aannames over voordelen uit financiële arrangementen komt voort uit de ervaring dat bij andere projecten vergelijkbare voordelen zijn behaald op dit punt. De hieraan ten grondslag liggende basisgegevens, aannames en berekeningswijzen zijn niet benoemd en beoordeeld vanuit de gewenste conservatieve kaders. Wanneer de financiële arrangementen in het geheel niet kunnen worden afgesloten, leidt dit tot een verschil van circa € 17,5 miljoen.



De achterliggende uitgangspunten bij de vereenvoudigde berekenwijze zijn in de verdere communicatie en besluitvorming over de businesscase niet aan de orde geweest.

#### **De business case: actualisaties**

Doordat steeds meer zekerheid wordt verkregen over de gehanteerde parameters en uitgangspunten, krijgt de business case een grotere mate van zekerheid. Gedurende het aanbestedingsproces zal de business case in ieder geval op drie momenten verder worden geactualiseerd.:

1. vóór de uitnodiging voor de plan van aanpakfase (voorjaar 2011). De opdrachtgevers informeren de consortia dan over de belangrijkste uitgangspunten van het project. Onderdeel hiervan is de indicatieve plafondprijs. Deze wordt bepaald op basis van de dan geactualiseerde business case;
2. vóór de uitnodiging tot het indienen van de definitieve biedingen (eind 2011 / begin 2012). Op dit moment moet namelijk de definitieve plafondprijs worden vastgesteld. Deze definitieve plafondprijs wordt gebruikt als harde 'grens' voor de biedingen en is daarmee het instrument om er voor te zorgen dat het project binnen de beschikbare dekking wordt uitgevoerd;
3. vóór het aanwijzen van het consortium met de beste bieding / het gunningsbesluit (medio 2012). Op dit moment wordt de business case opnieuw doorgerekend om te bepalen welke dekking daadwerkelijk nodig is bij de meest gunstige bieding (waarbij de bieding in ieder geval lager of gelijk is aan de vastgestelde plafondprijs).

Uitgangspunt is dat telkens voorafgaand aan bovengenoemde drie mijlpalen in het project alle aannames in de business case opnieuw bekeken worden. Voor de uitnodiging van de plan van aanpak fase is er bovendien extra aandacht voor de actualisatie van de renteopbrengsten, de financieringscondities (rentestanden en marges), de geactualiseerde integrale planning en de verdere uitwerking van het ontwerp van lijn 2. Voor de uitnodiging tot het indienen van de definitieve biedingen worden ook de uitkomsten van de gesprekken met marktpartijen verwerkt in de business case. Op dat moment wordt ook de definitieve plafondprijs vastgesteld. De actualisaties worden niet afzonderlijk bekeken, maar in onderlinge samenhang, omdat alleen dan een integraal financieel beeld ontstaat van het project Regiotram.



### **Werkwijze in de toekomst**

De stuurgroep bespreekt de aannames en uitgangspunten in de businesscase voorafgaand aan de actualisatie van de businesscase. Daarbij gaat uiteraard bijzondere aandacht uit naar de financiële afspraken rondom de renteopbrengsten.

Er zal in december een bijeenkomst worden belegd met de betrokkenen om in gezamenlijkheid de werkwijze te evalueren en waar nodig aan te passen. Daarnaast nemen wij alvast enkele maatregelen. Deze maatregelen zijn opgenomen in het plan van aanpak (pagina 23). Het plan van aanpak is ter informatie bij deze brief gevoegd.

### **Betrokkenheid raad tijdens aanbestedingsproces**

In de vergadering van uw raad van 20 oktober 2010 heeft u ons verzocht meer inzicht te geven in de betrokkenheid van uw raad tijdens het aanbestedingsproces.

In de bijlage vindt u een 'route-tijd' tabel die inzicht geeft in de op dit moment gedachte besluit- en informatiemomenten de komende twee jaar. Begin 2011 ontvang u van ons een nader uitgewerkte versie hiervan, waarin uw betrokkenheid verder inzichtelijk wordt gemaakt.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders  
van Groningen,

de burgemeester,

de secretaris,



**Plan van Aanpak Fase 3&4**  
Oktober 2010 – december 2012

# Inhoudsopgave

<b>Inhoudsopgave .....</b>	<b>2</b>
<b>1 Inleiding.....</b>	<b>3</b>
1.1 Werkzaamheden in één oogopslag .....	5
<b>2 Het aanbestedingsproces .....</b>	<b>7</b>
2.1 Inleiding .....	7
2.2 Toelichting op deelfasen van de aanbesteding.....	7
2.3 Gemeenschappelijke Regeling en/of Publiek-Publieke Overeenkomst.....	10
<b>3 Het maken van het VO+ van tracédelen I en II en het Stationsgebied.....</b>	<b>10</b>
3.1 Stationsgebied.....	10
3.2 Tracédeel I: Herebrug – Maagdenbrug .....	13
3.3 Tracédeel II: Boterdiep – Zonnelaan .....	13
3.4 Zernike.....	14
<b>4 Tracédelen III en IV.....</b>	<b>14</b>
4.1 Werkzaamheden uitwerking tracédelen III en IV.....	14
<b>5 Het maken van het DO Gemeentelijke Infrastructuur.....</b>	<b>15</b>
5.1 Inleiding .....	15
5.2 Afstemming.....	16
<b>6 Het formuleren van de outputspecificaties .....</b>	<b>16</b>
6.1 Inleiding .....	16
6.2 Uitwerking van outputspecificaties .....	16
<b>7 Bestemmingsplannen .....</b>	<b>18</b>
7.1 Ontwerp bestemmingsplan tracédelen I en II.....	18
7.2 Voorontwerpbestemmingsplan III en IV .....	18
<b>8 Vergunningen, kabels en leidingen, verwervingen .....</b>	<b>20</b>
8.1 Vergunningen .....	20
8.2 Graven van proefsleuven en houden van extra metingen .....	20
8.3 Overleg Nutsbedrijven .....	20
8.4 Verwervingen.....	21
<b>9 Het beheersen van risico's.....</b>	<b>22</b>
9.1 Projectrisico's nauwkeurig in kaart gebracht en geraamd.....	22
9.2 De procesrisico's .....	22
<b>10 Communicatie.....</b>	<b>24</b>
10.1 Inleiding .....	24
10.2 Communicatie over Voorlopig Ontwerp tracédelen III en IV .....	24
10.3 Overige communicatie.....	25
<b>11 Organisatie en kosten Project RegioTram .....</b>	<b>26</b>
11.1 Organisatie .....	26
11.2 Kosten.....	29
<b>Bijlage 1: Organogram RegioTram .....</b>	<b>31</b>
<b>Bijlage 2: Planning RegioTram.....</b>	<b>32</b>

# 1 Inleiding

Project RegioTram is in 2007 opgericht met als doel het ontwikkelen van het *Raamwerk Regiorail* en het ontwikkelen van het tracé van tramlijn 1 van het Hoofdstation naar Zernike. In een later stadium is aanvullend de opdracht gegeven om naast het verder ontwikkelen van de 1<sup>e</sup> tramlijn ook in te zetten op een 2<sup>e</sup> tramlijn (Hoofdstation – UMCG - Kardinge).

De gemeenteraad heeft inmiddels positief besloten over de voortgang van het project. Provinciale Staten van Groningen besluiten daar 7 december. Ook zij zullen naar verwachting groen licht geven voor het starten van de aanbesteding van de voorliggende ontwerpen van de twee tramlijnen. Ze besluiten dan ook over het reserveren van krediet voor het project RegioTram.

De volgende fasen van het project RegioTram staat kort samengevat in het teken van het uitwerken van de twee tramlijnen en de aanbesteding hiervan. *We sluiten deze fasen succesvol af wanneer eind 2012 tramlijn 1&2 met een DBFMO-contract (waarbij nog mogelijke variabelen mogelijk zijn bij vb de operate) gegund aan het consortium met de economisch meest voordelige inschrijving.* Dit is de inschrijving die binnen de vastgestelde plafondprijs het afgesproken product met de beste prijs-kwaliteit verhouding levert, dit betekent:

- a. De laagste som van de netto contacte waarde van de jaarlijks te betalen beschikbaarheidsvergoedingen;
- b. De laagste som van de bij de opdrachtgever overblijvende risico's ;
- c. De laagste waarde van niet vervulde wensen.

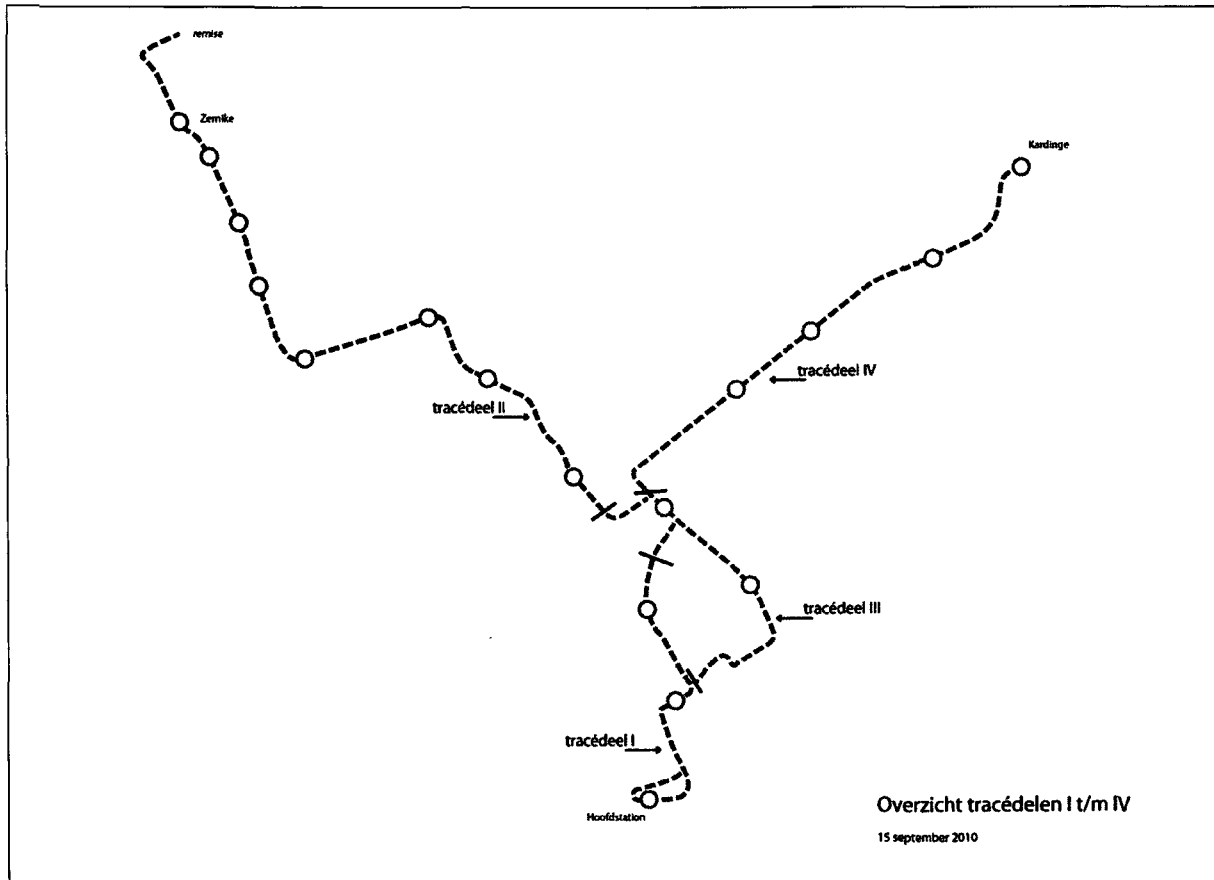
Het projectbureau RegioTram is dus geen trekker van het Raamwerk Regiorail.

De fasen 3&4 vormen samen de aanbesteding en beginnen met een aankondiging in december 2010 en eindigt met de *financial close* eind 2012. Tijdens de verschillende stadia van de aanbesteding moet steeds preciezer duidelijk worden hoe het eindproduct er uit moet komen te zien en wat we exact aan de opdrachtnemer uitvragen. Dit doen we onder andere door de komende tijd:

1. het VO van de traminfrastructuur te (vervol)maken;
2. de gemeentelijke infrastructuur van de tracédelen uit te werken in een VO+
3. het VO van de traminfrastructuur met outputspecificaties over te dragen aan de markt zodat zij een Definitief Ontwerp (DO) kunnen maken.
4. De gemeentelijke infrastructuur zelf uit te laten werken in een definitief ontwerp (DO) met bijbehorende eisen, wensen en randvoorwaarden.

Parallel hieraan zorgen we ervoor dat de bouw voortvarend van start kan gaan door vergunningaanvragen voor te bereiden, bestemmingsplanprocedures te starten en afspraken te maken met nutsbedrijven over kabels en leidingen. De complexiteit van deze fasen vraagt daarnaast opnieuw extra aandacht voor risicomanagement en -beheersing. Zoals u gewend bent, krijgt ook in deze fase communicatie een belangrijke rol om het verkregen draagvlak te behouden.

Voor de werkzaamheden de komende periode, zijn de tracés opgeknipt in vier delen, zoals op onderstaande kaart is afgebeeld. De tracédelen I en II inclusief het Stationsgebied zijn in fase 2 al uitgewerkt tot Voorlopig Ontwerp. Delen III en IV, Kattendiep – Bloemsingel – Kardinge inclusief de Kolendrift en W.A. Scholtenstraat, moeten nog worden uitgewerkt in een Voorlopig Ontwerp.



Afbeelding 1: Overzicht tracédelen

In dit plan van aanpak beschrijven we de volgende hoofdwerkzaamheden:

- Het aanbestedingsproces;
- Het maken van het VO+ van tracédelen I en II en het Stationsgebied voor de gemeentelijke infrastructuur en het vervolmaken van het VO van de traminfrastructuur ;
- Het maken van het VO+ van tracédelen III en IV voor de gemeentelijke infrastructuur en het VO voor de traminfrastructuur;
- Het maken van het DO gemeentelijke infrastructuur;
- Het formuleren van de outputspecificaties voor de traminfrastructuur;
- Het maken van de bestemmingsplannen;
- Het voorbereiden van aan te vragen vergunningen, en verleggen van kabels en leiding
- Het beheersen van de project- en procesrisico's

We sluiten af met:

- De communicatie
- De organisatie en de kosten van het projectbureau RegioTram

Het laatste hoofdstuk geeft aan hoe het projectbureau RegioTram haar werkzaamheden organiseert, aangepast aan de voorliggende opgaven. Belangrijk onderdeel hierbij is de afstemming met de gemeente Groningen, in het bijzonder als het gaat om het opstellen van het DO gemeentelijke infrastructuur, wat RO/EZ in opdracht van projectbureau RegioTram doet. De provincie Groningen, het OV-bureau en de Regio Groningen-Assen moeten ook in voldoende mate vinger aan de pols houden en zijn dan ook nauw betrokken bij het merendeel van de werkzaamheden.

Dit plan van aanpak is gebaseerd op verschillende werkplannen die het projectbureau RegioTram heeft gemaakt. In deze werkplannen staan de verschillende werkzaamheden deelproject gedetailleerd omschreven. Dit plan is een samenvatting.

## 1.1 Werkzaamheden in één oogopslag

Onderstaand schema vat alle 'producten' die het projectbureau de komende twee jaar voor de aanbesteding maakt samen. Er staat ook bij met welke besluitvorming wij rekening houden. **De komende periode zal dit schema verder worden uitgewerkt waarbij ook gekeken zal worden op welke momenten informatievoorziening en/of betrekken van raad en staten wenselijk zal zijn. Ook de wijze van betrokkenheid van het OV bureau zal nader worden uitgewerkt.** In de gemeenschappelijke regeling zal formeel geregeld worden welk mandaat het bestuur van de gemeenschappelijke regeling heeft.

In de volgende hoofdstukken staat een toelichting op dit schema te beginnen bij het aanbestedingsproces.

Fase aanbesteding	Voor deze fase moet klaar zijn	Besluitvorming
<b>Prekwalificatiefase 12-2010 t/m 3-2011</b>	Aanbestedingsleidraad Aankondiging Beoordelingsprotocol Termsheet G.R	Colleges/DB-OVB Colleges/DB-OVB Colleges/DB-OVB SG
<b>Dialoog Plan van Aanpakfase 4-2011 t/m 9-2011</b>	Gemeenschappelijke Regeling Leidraad fase Plan van Aanpak inclusief eerste versie concept- overeenkomsten en outputspecs Beoordelingsprotocol Brieven gegadigden Plafondprijs Scope project Toepisen Aanpassingen/ Uitwerkingen VO tracédelen I&II inclusief GI VO Stationsgebied VO hoofdlijnen voor tracédelen III & IV inclusief GI Kostenraming tracédelen III&IV Inspraakrapport + VO in hoofdlijnen tracédelen III & IV	B&W/GS/DB-OVB/ Raad/Staten  SG/DB/Colleges  DB directeur DB DB DB DB DB Vrijgeven inspraak DB/B&W Idem DB DB DB/B&W/Raad tkn GS/Staten
<b>Dialoog Consultatiefase 9-2011 t/m 1-2012</b>	Leidraad consultatiefase Evt nieuwe versie contracten Outputspecificaties Traminfra VO+ Gemeentelijke Infra lijn 1 VO + Gemeentelijke Infra lijn 2 Plafondprijs	DB/Colleges DB DB DB DB DB
<b>Dialoog Dialoofase 1-2-12 t/m 5-2012</b>	Leidraad dialoofase Nieuwe versie(s) overeenkomst(en) Beoordelingsprotocol Dialoogverslag Concept Outputspecs Traminfra Concept DO Gemeentelijke Infra lijn 1 Concept DO Gemeentelijke Infra lijn 2	DB/Colleges DB DB DB DB/Colleges DB, College B&W DB, College B&W
<b>Definitieve inschrijving 5-2012 t/m 8-2012</b>	Leidraad inschrijvingsfase Nieuwe versie(s) overeenkomst(en) Definitief Outputspecs TI DO gemeentelijke infra lijn 1&2	DB/Colleges DB DB DB, College B&W
<b>Afronding 08-2012 t/m 12-2012</b>	Gunningsbesluit inlcusief DO totaal en beschikbaarstellen van krediet	DB/colleges/DB-OVB raad en staten
<b>Ter voorbereiding van de bouw</b>		
<b>Vaststelling zsm I en II 1-07-2011</b>	Bestemmingsplan tracédelen I en II Bestemmingsplan tracédelen III en IV	DB, college van B&W raad

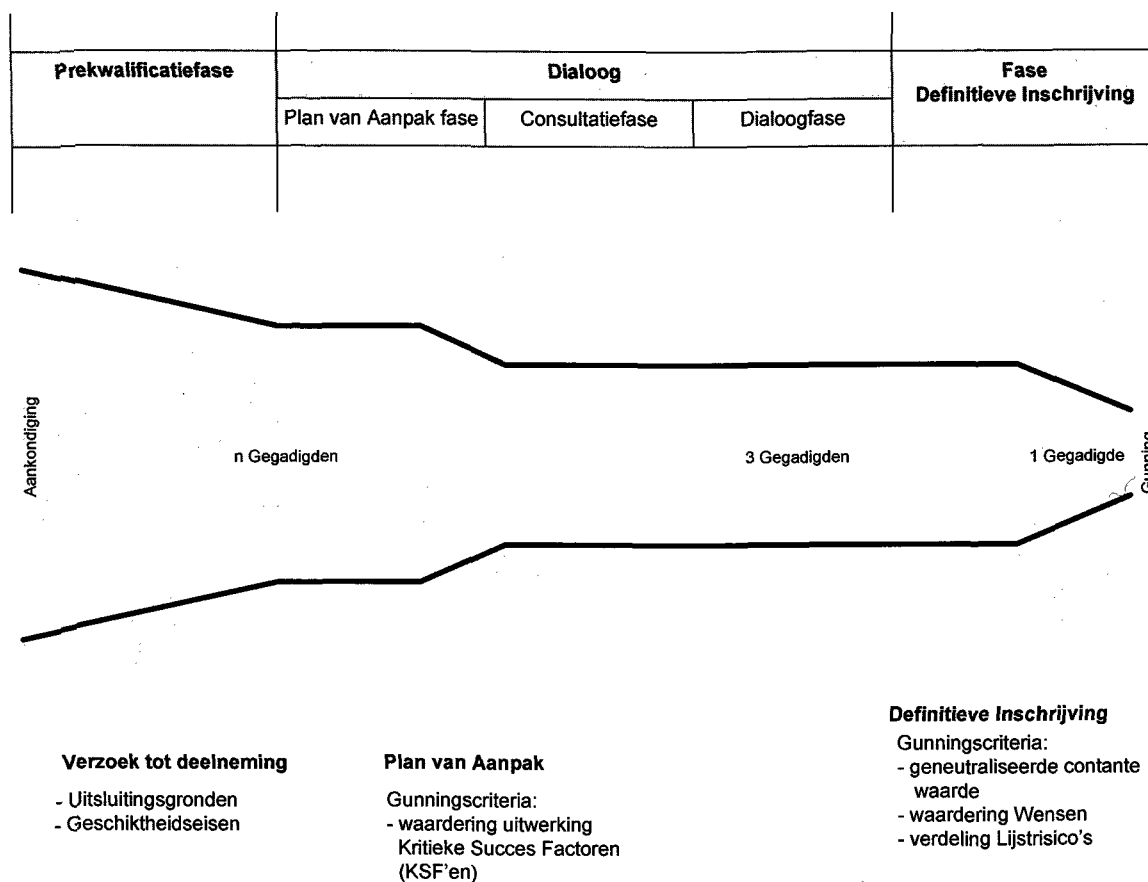


<b>III en IV 15-06-2012</b>		
<b>Maart 2011</b>	Vergunningenoverzicht en commitment	Stuurgroep en colleges
<b>September 2011</b>	Profielafspraken	directeur

## 2 Het aanbestedingsproces

### 2.1 Inleiding

In het najaar van 2010 is door de Stuurgroep gekozen voor geïntegreerde aanbesteding van het project RegioTram. Aan deze keuze is een lang en intensief traject vooraf gegaan. Vanaf begin 2008, in fase 1 van het project, heeft een aantal onderzoeken plaatsgevonden naar de manier waarop de markt betrokken kan worden bij de aanbesteding. Uit deze onderzoeken volgde dat het combineren van verschillende onderdelen van het project in één 'integraal contract' wenselijk is. In fase 2 van het project zijn de voor- en nadelen van deze manier van aanbesteden verder onderzocht en is er ook een second opinion over uitgevoerd. Meer hierover in de notitie Aanbestedingsmethode van het project RegioTram van september 2010. De Stuurgroep heeft besloten het project RegioTram geïntegreerd aan te besteden via een zogeheten Design-Build-Finance-Maintain-Operate (DBFMO) contract. Dit betekent dat het (detail)ontwerp (Design), de realisatie (Build), de financiering (Finance), het beheer en onderhoud (Maintain) en de exploitatie (Operate) in één contract wordt aanbesteed waardoor de complete uitvoering van het project in handen van één partij (consortium) komt te liggen. Als de raad van de gemeente Groningen en de Provinciale Staten van Groningen in het najaar van 2010 met deze keuze instemmen, ziet de aanbestedingsprocedure er schematisch als volgt uit:



Figuur 1: Schematisch overzicht fasen aanbestedingsprocedure DBFMO

### 2.2 Toelichting op deelfasen van de aanbesteding

Bij een positief besluit zal in fase 3 van het project RegioTram de aanbesteding daadwerkelijk starten. De deelfasen van de DBFMO aanbesteding bepalen de komende periode in belangrijke mate het tempo van het project. Deze deelfasen en wat daar voor nodig is, zijn uitvoerig beschreven in de notitie Contracteringsstrategie die als bijlage aan de Aanbestedingsmethode is toevoegd. Hier in het kort de belangrijkste punten daar uit.

### **1. Prekwalificatiefase: begin december 2010 – maart 2011**

De aanbestedingsprocedure start, na een aankondiging in het Supplement Publicatieblad EG en [www.aanbestedingskalender.nl](http://www.aanbestedingskalender.nl) met de Prekwalificatiefase. De prekwalificatie vindt plaats op basis van een beoordeling op uitsluitingsgronden en geschiktheidseisen. Deze Prekwalificatiefase zal verder worden beschreven in de leidraad.

Voor deze fase is nodig: een aankondiging, het "managen" van het inlichtingenproces (alleen schriftelijk) en een beoordelingsprotocol.

### **2. Plan van Aanpak fase: april 2011 – september 2011**

In de Plan van Aanpakfase wordt – voor zover meer dan drie gegadigden aan de minimumeisen blijken te voldoen – het aantal gegadigden dat voor het vervolg van de aanbestedingsprocedure wordt uitgenodigd teruggebracht tot drie. Dit geschiedt door middel van beoordeling van de plannen van aanpak van de gegadigden aan de hand van kwalitatieve gunningscriteria, te weten de door hen te behalen scores op de respectievelijke onderdelen (Kritieke Succesfactoren ofwel KSF's) van hun Plannen van Aanpak.

Die onderdelen zijn:

- KSF1                    Managementplan
- KSF2                    Vervoerskwaliteit
- KSF3                    Omgevingskwaliteit
- KSF4                    Raakvlakmanagement en Flexibiliteit

Voor iedere KSF zullen we transparante beoordelingscriteria opstellen.

Als drie of minder gegadigden worden geprekwalificeerd zal het plan van aanpak niet als "selectiemiddel" gelden. Wel is het belangrijk om de eerste voorstellen van de gegadigden te kunnen uitlokken. Daarom zal ook dan om een plan van aanpak worden gevraagd. Op basis van signalen uit de markt is de verwachting overigens dat zich meer dan drie gegadigden melden.

Bij indiening van hun plan van aanpak moeten de gegadigden verklaren dat zij de door de vastgestelde plafondprijs niet onredelijk vinden. De Plan van Aanpakfase zal verder worden beschreven in de leidraad.

De concept overeenkomst (of overeenkomsten) zal worden verstrekt aan gegadigden die zich kwalificeren voor deelname aan de Plan van Aanpakfase. De DBFMO-Overeenkomst zal gelijkenis vertonen met het Rijksbrede model DBFM-Overeenkomst (te vinden op [www.ppsbijhetrijk.nl](http://www.ppsbijhetrijk.nl)), aangevuld met c.q. aangepast voor bepalingen voor rollend materieel en het uitvoeren van openbaar vervoer, alsmede met enkele in de visie van de aanbesteder relevante wijzigingen.

Voor deze fase is nodig: een leidraad fase Plan van Aanpak met daarin een eerste versie van de concept-overeenkomst(en) en de outputspecificaties, het "managen" van het inlichtingenproces (schriftelijke vragen, maar ook dialooggesprekken), een beoordelingsprotocol, en de brieven die aan de deelnemers zullen worden geschreven.

### **3. Consultatiefase: september 2011 t/m januari 2012**

De aanbesteder zal de drie gegadigden die hij op basis van de beoordeling van hun plan van aanpak heeft geselecteerd, uitnodigen voor deelname aan de Consultatiefase. Tijdens de Consultatiefase vindt geen selectie plaats. Aan de hand van de resultaten van de Consultatiefase zal de aanbesteder de aanbestedingsdocumenten – voor alle gegadigden gelijk – kunnen herzien.

Aan het einde van deze fase zal de aanbesteder bezien of alle disciplines in één of in meerdere contracten terecht zullen komen (wel allemaal uit de zelfde aanbesteding en aan hetzelfde consortium).

Voor deze fase is nodig: een leidraad fase consultatiefase, eventueel een nieuwe versie van de contracten, het "managen" van de dialogen.

#### **4. Dialoofase: februari 2012 t/m mei 2012**

Tijdens de Dialoofase zal de aanbesteder met de drie overgebleven gegadigden de DBFMO-Overeenkomst (en eventueel aanvullende overeenkomsten) completeren. Daarbij komt ook de definitieve verdeling van risico's aan de orde aan de hand van de lijstrisico's. Meer over deze risico's staat in hoofdstuk 8. De gegadigden moeten verder het Programma van Eisen (PvE) uitwerken. Ook zullen zij, door zogenaamde EMVI-Dialoogproducten en Wensen hun inschrijving zodanig voorbereiden dat de Gegadigden daarop een Definitieve Inschrijving kunnen doen. Economisch Meest Voordelige Inschrijving (EMVI) - Dialoogproducten zijn bepaalde plannen van de gegadigde – er wordt nu gedacht aan ontwerpplannen dan wel VO-beelden - die door de desbetreffende gunningsadviescommissie zullen worden beoordeeld en gescoord. Wensen zijn onverplichte verbeteringen die de gegadigden zullen kunnen voorstellen die zullen leiden tot een vooraf bekend gemaakte gunstiger beoordeling, bijvoorbeeld op het gebied van extra functionaliteit of capaciteit van de te leveren trams. Tijdens de Dialoofase vindt geen selectie plaats. Tijdens deze fase laten de deelnemers onder meer ook hun vervoersplannen en hun materieelplannen beoordelen. De scores worden aan hen bekend gemaakt. Aan de hand daarvan kunnen zij dan definitief beslissen met welke plannen en met welke vervoerders en leveranciers zij zullen inschrijven. Dat zal namelijk steeds de beste prijs- / kwaliteitsverhouding zijn.

Gedurende de loop van de aanbestedingsprocedure zal de concept DBFMO-Overeenkomst aan de hand van de resultaten van de Dialoog op onder andere de volgende onderdelen worden gecompleteerd:

- Afstemming op het te kiezen model: is gemeentelijke infrastructuur ofwel gemeentelijke infrastructuur apart of inbegrepen? Openbaar vervoer in kortere concessieduur of niet?
- Het concept PvE kan worden aangepast naar aanleiding van de dialoog;
- Overige door de gegadigde tijdens de aanbestedingsprocedure te ontwikkelen dialoogproducten zullen als bijlagen bij de DBFMO-Overeenkomst worden gevoegd.

Voor deze fase is nodig: een leidraad dialoofase, nieuwe versie(s) van de overeenkomst(en), verslaglegging dialooggesprekken, beoordelingsprotocol, opstellen dialoogverslag.

#### **5. Definitieve Inschrijving: mei 2012 t/m augustus 2012**

Na het beëindigen van de Dialoofase door de aanbesteder volgt de fase Definitieve Inschrijving. In deze fase doen de consortia een financiële bieding op het resultaat van de dialoog (inclusief de beoordeelde plannen en processen, keuze voor de aangeboden openbaar vervoerder en leverancier van rollend materieel). Daarbij moeten zij zich committeren aan het resultaat van de dialoog, met inbegrip van de keuze voor een vervoerder (met een beoordeeld plan), een leverancier (met beoordeeld materieel), en een financieringsstructuur.

Voor deze fase is nodig: een leidraad inschrijvingsfase met de uitnodiging tot het doen van de inschrijving, nieuwe versie(s) van de overeenkomst(en).

#### **6. Afronding: september tot december 2012**

Gunning van het Project vindt plaats op basis van het criterium van de economisch meest voordelige inschrijving. Dat is de inschrijving met de beste kwaliteit / prijs-verhouding. In de systematiek van Lijstrisico's en Wensen komt de beste kwaliteit / prijs-verhouding tot uitdrukking in de combinatie van de laagste som van (a) de netto contante waarde van de beschikbaarheidsvergoedingen, (b) de waarde van de bij de opdrachtgever verblijvende lijstrisico's en (c) de waarde van de niet vervulde wensen, c.q. EMVI-dialoogproducten. De inschrijving moet lager zijn dan de voor die gegadigde vastgestelde plafondprijs. Voor alle inschrijvingen geldt dat ze aan hoge eisen zoals gesteld in de outputspecificaties moeten voldoen, en aan dat ze aan wensen mogen voldoen. Vertaald in een rapportcijfer stellen we eisen die een 8- als resultaat opleveren, door wensen in te willigen gaat dit cijfer nog verder omhoog.

Voor deze fase is nodig: gunningsadvies, opstellen correspondentie, eventuele bijstand bij aanbestedingsgeschillen, afronden contractering, afronden overige documentatie, opstellen advisering aan bevoegd gezag.

## 2.3 Gemeenschappelijke Regeling

De afspraken tussen de publieke partijen over onder meer de wijze van samenwerking, financiën, verantwoordelijkheden moeten worden vastgelegd. Op dit moment ligt er al een concept Publiek Publieke Overeenkomst (PPO). Daarnaast ligt er een concept Gemeenschappelijke Regeling (GR). In de Stuurgroep RegioTram is besloten dat er zoveel mogelijk geregeld moet worden in een GR. Daarnaast hebben provincie en gemeente een aantal belangrijke afspraken over risico's en aanvullende financiën in een gezamenlijke notitie vastgelegd. In de komende tijd moet de GR verder uitgewerkt worden.

### Planning

In januari 2011 ligt de GR ter besluitvorming voor in de Stuurgroep om daarna via de colleges aan de gemeenteraad en PS te worden voorgelegd. De GR moet worden vastgesteld door de dagelijkse colleges voor de start van de plan van aanpakfase, dus voor april 2011.

## 3 Het maken van het VO+ van tracédelen I en II en het Stationsgebied

Het VO in hoofdlijnen voor de tracédelen I en II is vastgesteld door de Stuurgroep en de dagelijkse colleges. Het integrale VO van de railinfrastructuur en de gemeentelijke infrastructuur van de tramstraten zijn dus in hoofdlijnen klaar. Waar nodig is ook een VO gemaakt voor straten die vanwege de komst van de tram een gewijzigde inrichting krijgen.

Deze tracédelen zijn dus al goed in beeld, maar toch moet er nog heel wat worden geregeld, uitgezocht, uitgewerkt voordat er voldoende basis is om de markt te vragen een DO te maken van de traminfrastructuur. Het VO moet op een aantal tracédelen nog worden vervolmaakt. Dit naar aanleiding van de inspraak en opmerkingen van het college van B&W. Het gaat hierbij onder meer om aanpassingen bij het Noorderstation, de voortuinen in de Kastanjelaan, Eikelaan en Zonnelaan en de problematiek van de elektromagnetische straling op Zernike. Daarnaast vraagt de aanlanding van de tram op het Stationsgebied, als onderdeel van trajectdeel I speciale aandacht.

Het verwerken van de aanpassingen in het Voorlopig Ontwerp wordt meegenomen bij de uitwerking van het VO+ voor de gemeentelijke infrastructuur. Dit VO+ is vergelijkbaar met een definitief ontwerp, maar is nog aan verandering onderhevig en biedt (markt)ruimte in het ontwerp. Voor de traminfrastructuur geldt dat deze wordt omgezet in outputspecificaties.

We gaan hieronder ook alvast in op stappen die nodig zijn voor het maken van de DO van de gemeentelijke infrastructuur stationsgebied.

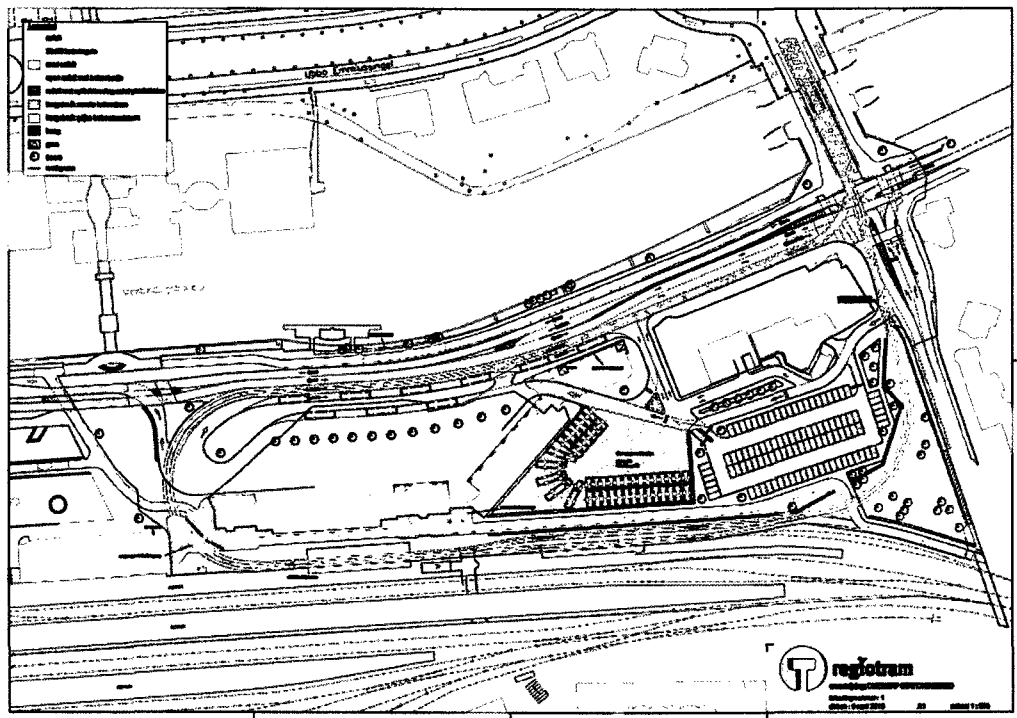
We zetten de opgaven op een rij en beginnen bij het Stationsgebied.

### 3.1 Stationsgebied

Om het VO (zie afbeelding 2) te kunnen realiseren en de aanlanding van de tram op perron 1b plus de aanleg van de trambaan in het Stationsgebied mogelijk te maken, moeten we de volgende taken uitvoeren:

1. Het uitwerken van het VO Stationsgebied;
2. Begeleiden van en afstemmen op de ontwikkelingsvisie Stationsgebied;
3. Het verkrijgen van de benodigde gronden, of het opstellen van een overeenkomst over gebruik van de benodigde gronden. Het gaat hierbij vooral om de gronden van NS-Poort (Glaudé) en Prorail (spoor 1b);
4. Toestemming voor de onderdoorgang UWV gebouw. Het gaat hierbij om het verkrijgen van toestemming voor bouwkundige aanpassingen en voor het verwijderen van de luchtbrug of de sloop van het westelijk deel van het UWV gebouw;
5. Het vrijmaken van spoor 1b voor de tram;
6. Uitwerken van VO naar DO voor het gehele Stationsgebied;
7. Mede begeleiden van het aanbestedingstraject;

8. Afstemming met andere projecten in Stationsgebied waaronder de doorkoppeling van regionale treindiensten.
9. Begeleiden bestemmingsplantraject;



Afbeelding 2. Voorlopig ontwerp traminfrastructuur en gemeentelijke infrastructuur Stationsgebied.

Per knelpunt wordt aangegeven welke acties de komende tijd zullen worden ondernomen om het betreffende knelpunt op te lossen.

### **1. Het uitwerken van het Voorlopig Ontwerp Stationsgebied**

In overleg met NS-Poort, OV-Bureau, Prorail, gemeente en provincie wordt bekeken welke aanpassingen nodig zijn in het VO om de trambaan te kunnen realiseren. Dat betreft de inrichting en omvang van de parkeerlocatie UWV, de inrichting van het Glaudé terrein, aanpassing busstation op basis van studie OV-Bureau, aanpassen ontwerp voorplein aan de hand van de op te stellen ontwikkelingsvisie (gemeente) en de Prorail studie naar de traverse, aanpassing van de aanlanding op spoor 1B afhankelijk van studie Prorail. In de periode maart-september 2011 werken we aan de uitwerking van het VO naar een VO+. Voor de traminfrastructuur wordt dit in deze periode vertaald in outputspecificaties, zodat beide op tijd beschikbaar zijn voor de Consultatiefase van de aanbesteding.

### **2. Ontwikkelingsvisie Stationsgebied**

Onder verantwoordelijkheid van de gemeente wordt een brede ontwikkelingsvisie opgesteld voor het gehele Stationsgebied. Vanuit het project RegioTram wordt dit begeleid als het gaat om de inpassing van de tram en vindt afstemming plaats met de belangen van het tramproject. Begin 2011 is de concept-visie gereed en in het voorjaar van 2011 is deze naar verwachting definitief.

### **3. Het verkrijgen van de benodigde gronden**

Met NS-Poort is overleg gestart over het ruilen van gronden. NS-Poort wil het huidige aantal parkeerplaatsen behouden. Daarom dragen we grond van Glaudé over aan NS-Poort voor de aanleg van parkeerplaatsen. Ook moet NS-Poort toestemming geven voor de herinrichting van de gronden die in haar bezit zijn. Het gaat daarbij om het stationsvoorplein, het busstation, de busbuffer en de fietspad/busbaan achter het UWV gebouw. Wij verwachten in juni 2011 een overeenkomst te hebben voor medegebruik van gronden en grondruil.

#### **4. Toestemming voor de onderdoorgang UWV gebouw**

Het gebruik van de onderdoorgang van het UWV gebouw ligt gecompliceerd. Tot 2014 heeft UWV een huurcontract met NS-Poort. NS-Poort wil dit na 2014 graag verlengen. Met de onderdoorgang is dat op de huidige locatie niet mogelijk.

Er is ons veel aan gelegen om overeenstemming te bereiken over het weghalen van de luchtbrug. Wij streven naar een bestuurlijke overeenkomst met NS-Poort, UWV en PRT in juni 2011.

#### **5. Het vrijmaken van spoor 1b voor de tram**

Prorail heeft van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu de opdracht gekregen om spoor 1b vrij te maken. Volgens de planning van Prorail zou spoor 1B niet voor 2018 beschikbaar komen. Omdat 1B in 2014 beschikbaar moet zijn voor de aanleg van de tram, zijn enkele alternatieven ontwikkeld die het mogelijk moeten maken 1B op tijd beschikbaar te krijgen. De meest reële alternatieven zijn:

- gezamenlijk gebruik 1B door tram en trein: tram vooraan, trein achteraan;
- Arriva treinen schuiven door naar een ander perron, na aanpassingen rail- en wisselinfrastructuur.

Beide opties worden de komende tijd nader verkend en beoordeeld op voor- en nadelen. Dit moet leiden tot een opdrachtverstrekking voor aanpassing van de sporen in de loop van 2011.

#### **6. Van VO naar DO Gemeentelijke infrastructuur**

Het ontwerp van de gemeentelijke infrastructuur wordt onder leiding van het project RegioTram uitgewerkt van VO via VO+ en concept-DO naar DO. Daarbij moet de herinrichting van het stationsvoorplein worden afgestemd met de plannen voor een nieuwe stationshal, het aangepast stadsbalkon, traverse, en de nieuwe loopstromen die deze plannen tot gevolg hebben. De ontwikkelingsvisie en de scope-studie van Prorail moeten op dit punt duidelijkheid bieden. Gedurende het aanbestedingsproces van de tramlijn moet er steeds meer duidelijkheid komen. Het DO van de gemeentelijke infrastructuur moet gereed zijn na de dialoofase (dus voor de definitieve inschrijvingsfase).

#### **7. Het mede begeleiden van het aanbestedingstraject**

Het aanbestedingstraject voor de railinfrastructuur en gemeentelijke infrastructuur start naar verwachting begin december 2010 en loopt door tot eind 2012. Voor 1 oktober 2011 moeten de ontwerp uitgangspunten en outputs specificaties bekend zijn (zie ook hoofdstuk 6) en wordt het VO+ aangeleverd. In het voorjaar van 2012 moet het concept DO gereed zijn en na de dialoofase moet dit definitief zijn. Voor het succesvol verlopen van de aanbesteding is het op tijd aanleveren van de verschillende producten doorslaggevend.

#### **8. De herinrichting van het stationsvoorplein en het busstation**

De herinrichting van het stationsvoorplein moet worden afgestemd met de plannen voor een nieuwe stationshal, een aanpassing aan het stadsbalkon en de traverse, en de loopstromen die deze plannen tot gevolg hebben. De ontwikkelingsvisie en de scope-studie van Prorail moeten op dit punt duidelijkheid bieden. Voor de gunning van de aanbesteding van de tram moet er duidelijkheid zijn, dus voor oktober 2012.

#### **9. De doorkoppeling van regionale treindiensten**

De doorkoppeling van de regionale treindiensten is van belang voor de exploitatie van de RegioTram. Als in de ochtendspits meer passagiers vanuit de richting Hoogezand doorrijden naar het Noorderstation en daar overstappen op de tram, wordt de tram via UMCG in de ochtendspits minder zwaar belast en kan worden volstaan met de geplande 8x per uur. Zolang de doorkoppeling niet is gerealiseerd kan het nodig zijn in de spits extra trams te moeten inzetten. Het is nu nog niet duidelijk of dit extra kosten met zich meebrengt. Eind 2010 begin 2011 liggen de resultaten van de doorkoppelingstudie voor in de Stuurgroep Stationsgebied.

#### **10. Begeleiden bestemmingsplantraject**

Het concept bestemmingsplan wordt voor halverwege 2011 gepubliceerd. In de loop van 2011 zal de nodige inzet worden gevraagd bij overleg en bij het verwerken van zienswijzen etc.

Voor alle hiervoor genoemde taken ligt het voortouw bij het Project RegioTram, met uitzondering van de onder punt 5 genoemde vrijmaken van spoor 1B daarvoor ligt het initiatief bij provincie Groningen

en de onder punt 9 genoemde doorkoppeling van regionale treindiensten. Voor de laatste ligt het initiatief bij de provincie Groningen en bij Prorail.

Voor het uitvoeren van haar taken in het projectbureau RegioTram is grote mate afhankelijk van de verschillende partijen die belangen hebben in het Stationsgebied: de gemeente en provincie Groningen, het ministerie van Verkeer en Waterstaat, Prorail, NS-Poort, UWV en het OV-bureau. Groot aandachtspunt is dan ook het op de juiste wijze en op het juiste moment betrekken van de belanghebbenden en het bijtijds tot overeenstemming komen over de gewenste inzet.

### 3.2 Tracédeel I: Herebrug – Maagdenbrug

Dit tracédeel loopt vanaf de Herebrug tot aan de Maagdenbrug. Het VO zoals dat voorligt voldoet aan de te stellen eisen. Op enkele punten moet nog nader gestudeerd en ontworpen worden om het VO te vervolmaken, namelijk:

- Inpassing Grote markt
- Halte Kreupelstraat
- Halte Zuiderdiep

Op de eerste twee punten heeft het college van B&W van Groningen aangegeven niet gelukkig te zijn met de gekozen oplossing en is verzocht om een verbeterslag. Het ontwerp van de tramlijn zou volgens B&W dichter langs en parallel aan de oostzijde van de Grote Markt moeten worden ontworpen. De perrons van de halte Kreupelstraat sluiten niet volledig aan bij de tram, B&W vragen om nadere studie op dit punt om het genoemde knelpunt zo goed mogelijk op te lossen.

Het iVO+ voor de gemeentelijke infrastructuur – waarin de uitkomsten van deze studie zijn verwerkt - moet gereed zijn voor de start van de Consultatiefase van de aanbestedingsprocedure (15 september 2011).

### 3.3 Tracédeel II: Boterdiep – Zonnelaan

Om het VO te vervolmaken en om de opgave voor het verdere ontwerpproces scherp te krijgen, zullen er op dit tracédeel nog een aantal acties worden uitgevoerd. Deze staan in onderstaande tabel weergegeven. De aanpassingen in het ontwerp worden meegenomen bij de uitwerking van het VO+.

Waar?	Actie
<b>Boterdiep</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aansluiting op tracédeel III ontwerpen (bocht naar Kolendrift en aansluiting Boterdiep/Diepenring)</li> <li>• Halteontwerp en de locatie op het Boterdiep nader uitwerken</li> </ul>
<b>Noorderstation</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Overleg, onderhandeling met NS-Poort en uitbater horeca voorziening over verdwijnen of verplaatsen van het café.</li> <li>• VO aanpassen op nieuwe situatie</li> <li>• Ontwerp nieuwe horecavoorziening</li> <li>• Onderzoek naar mogelijkheid aanleg liften/opgangen</li> </ul>
<b>Kastanjelaan</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Overleg met bewoners over aanpassen voortuintjes</li> <li>• Overleg met buurt ten oosten van de Kastanjelaan over parkeergelegenheid</li> </ul>
<b>Eikenlaan</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Overleg met gemeente/corporatie over herontwikkeling locatie hoek Eikenlaan-Kastanjelaan</li> <li>• Overleg met bewoners over aanpassen voortuintjes</li> <li>• Overleg met bewoners bouwblok Eikenlaan-midden/noordzijde over bereikbaarheid parkeerterrein en verwerken in ontwerp</li> <li>• Overleg met bestuur Fonteinkerk over bereikbaarheid kerk voor autoverkeer en verwerken in ontwerp</li> <li>• Overleg met WC Paddepoel over invulling voorplein, aansluiting winkelcentrum op de tramhalte en over de alternatieven voor parkeren en verwerken in ontwerp</li> <li>• Overleg Nijestee over overname grond van voortuintjes langs de noordzijde van de Eikenlaan.</li> </ul>
<b>Zonnelaan</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Overleg met bewonersorganisaties over inrichting Zonnelaan (wel/niet parkeren in de middenberm) en verwerken in ontwerp</li> <li>• Overleg met bewoners (en corporaties?) over aanpassen voortuintjes</li> </ul>



- |  |  |
|--|--|
|  | • Regelen overdracht zijtuinen Zonnelaan |
|--|--|

### 3.4 Zernike

Bij de inpassing van het tramtraject op de Zernike Campus spelen op korte termijn de volgende acties:

- Overleg met RUG/gemeente over aansluiting P&R;
- Overleg met RUG over trillinghinder en gevolgen electromagnetische straling;
- Overleg met RUG over aanleg tijdelijke busbaan en eventueel aanpassen ontwerp.
- Eventueel: bespreking inrichting remise terrein.

Vooraf de discussie rond de effecten van elektromagnetische straling gaat de komende maanden veel tijd vergen. Ervaringen uit Delft en Utrecht leren dat alle laboratoria en met name de nanotechnologie, binnen een afstand van 200 m. hinder zullen ondervinden van de bovenleiding van de tram. Met SRON zullen afspraken moeten worden gemaakt over verhuizing en met de nano-labs moet worden gekeken naar een passende oplossing. In Delft is gekozen voor een kooiconstructie om de nano-labs, kosten hiervan bedragen ca. 1,7 mln. Overleg, contra-expertise, aanvullend onderzoek etc zullen veel tijd gaan vergen.

Voor 15 september 2011 moet het VO+ voor de gemeentelijke infrastructuur gereed zijn. De laatste maanden van 2011 en heel 2012 staan in het teken van het maken van het concept DO en het definitieve DO van de gemeentelijke infrastructuur.

Daarnaast vraagt overleg in het kader van de bestemmingsplanprocedure om inzet.

## 4 Tracédelen III en IV

### 4.1 Werkzaamheden uitwerking tracédelen III en IV

In de voorgaande fase is de keuze voor het tracé gemaakt. In deze fase werken we het gekozen tracé verder uit in een VO in Hoofdlijnen. We zullen de ligging van de trambaan in het straatprofiel bepalen en de inrichting van de tramstraten nader invullen. We geven daarbij precies aan hoe de straat eruit komt te zien op het moment dat de tram er doorheen rijdt. Er moet onder meer duidelijk op welke wijze kruisingen met het overige verkeer zo veilig mogelijk kunnen worden ingericht, hoe laden en lossen moet plaatsvinden, hoe veilige oplossingen voor fietsers kunnen worden gecreëerd, waar parkeerplaatsen kunnen worden ingepast en wat taxiroutes en taxistandplaatsen worden.

Het inpassen van een tram in de stad is een complexe zaak. In de stedelijke omgeving is ruimte schaars. Een goede afstemming is dus noodzakelijk. Daarom zullen wij in overleg treden met omwonenden, ondernemers en belangengroepen, om gezamenlijk tot een goede oplossing te komen. Ondanks goed overleg zullen er altijd situaties blijven waarbij niet alle functies goed inpasbaar zijn in één straat en zullen uiteindelijk keuzes moeten worden gemaakt. Deze keuzes voor de inrichting van het tramtracé zullen uiteindelijk resulteren in een VO. Voordat we verder gaan met uitwerken, is nog inspraak mogelijk op het VO. Omwonenden, ondernemers en belangengroepen krijgen op dat moment nog de mogelijkheid hun zienswijzen ten aanzien van de inrichting van de straat aan te geven.

In fase 2 zijn de investeringskosten voor de aanleg van de trajectdelen III en IV geraamd. In de fase van het VO zullen de kosten van de tramlijn nauwkeuriger worden geraamd. Eventuele uitbreidingen van de scope zullen separaat in beeld worden gebracht om een goede vergelijking mogelijk te maken ten opzichte van de raming in fase 2.

De kosten van zowel de openbare ruimte als de kunstwerken, het spoorwerk en de installaties worden geraamd en samengevoegd in één integrale raming. De hiervoor te gebruiken methode is de Standaard Systematiek Kostenramingen 2010 (Publicatie 137, SSK, 3de herziene druk, CROW). Hierin worden zowel de voorziene als onvoorziene kosten geraamd. Deze zijn onderverdeeld in bouw-, vastgoed-, engineering- en overige bijkomende kosten. Voor alle prijzen en hoeveelheden wordt een bandbreedte aangegeven. De spreiding geeft de mate van onzekerheid weer van de gehanteerde kosten en / of hoeveelheden. Met een zogeheten probabilistische simulatie worden daarna de gemiddelde projectkosten met bijbehorende bandbreedte en risicoprofiel bepaald.

## Planning

Om de planning te kunnen halen, zal het VO in Hoofdlijnen eind maart 2011 gereed moeten zijn. Direct daarna zal de inspraak en de uitwerking in het bestemmingsplan starten. Een aantal werkzaamheden zal echter pas na de besluitvorming over het tracé in de Gemeenteraad en Provinciale Staten kunnen plaatsvinden.

De planning wordt (mede) bepaald door de planning van de aanbesteding. Het VO in hoofdlijnen moet gereed zijn op het moment dat de Plan van Aanpak fase in de aanbesteding start. Op het moment dat de consultatiefase begint, zal het VO+ gereed moeten zijn. Tot dat moment lopen de planningen van de tracédelen III en IV niet gelijk met die van de tracédelen I en II. Vanaf de start van de consultatiefase/ het opleveren van het VO+, lopen de planningen gelijk op. Het proces wordt dan voortgezet met het opstellen van een concept-DO en uiteindelijk een DO voor de gemeentelijke infrastructuur.

In grote lijnen ziet de planning van het VO+ er als volgt uit:

Taak/product	Gereed
Inventarisatie diverse gegevens	juli- oktober 2010
Eerste concept spoorontwerp	augustus/september 2010
Integraal ontwerp gemeentelijke infrastructuur/spoor	september 2010- januari 2011
Eerste overlegronde per buurt	november 2010
Tweede overlegronde per buurt	januari 2011
Afronden VO in Hoofdlijnen	februari 2011
Kostenraming	maart/april 2011
Inspraak	maart/mei 2011
Besluitvorming college B&W	juni 2011
Besluitvorming raad	juli 2011
Afronden VO+	augustus 2012

## 5 Het maken van het DO Gemeentelijke Infrastructuur

### 5.1 Inleiding

De dienst RO/EZ van de gemeente Groningen heeft van het projectbureau RegioTram de opdracht gekregen in stappen een definitief ontwerp van de gemeentelijke infrastructuur (GI) voor de eerste twee tramlijnen te maken. Het moet een DO op hoofdlijnen worden dat vervolgens wordt vertaald in eisen en wensen voor de aanbesteding. De werkzaamheden die bij het ontwerpen van de GI horen, worden net als bij het uitwerken van de traminfrastructuur opgeknipt in de vier tracédelen, inclusief Stationsgebied. In voorgaande hoofdstukken zijn deze beschreven.

De GI van de delen III en IV moet eerst worden uitgewerkt naar VO-niveau. Daar wordt op dit moment al aan gewerkt, zodat straks alle tracédelen wat GI betreft hetzelfde uitwerkingsniveau kennen.

De deelopdrachten om tot een VO van de tracédelen III en IV te komen hebben een gebiedsgerichte invalshoek. Per deelgebied maken ontwerpers een integraal VO. De groep ontwerpers bestaat uit stedenbouwers, landschapsarchitecten en verkeerskundig ontwerpers.

De werkzaamheden daarna, het maken van het DO GI op hoofdlijnen voor alle tracédelen, zullen vaak een sectorale invalshoek hebben en kunnen dus opgeknipt worden in de kleinere deelopdrachten.

Voorbeelden van deze opdrachten zijn het opstellen van een materialiseringsplan, het opstellen van een bebodings- en markeringsplan en het opstellen van een saneringsplan bodemvervuiling voor een of meerdere deelgebieden.

Op dit moment wordt gewerkt aan een format om te bepalen tot welk niveau we het DO laten uitwerken. We zoeken hierbij naar een balans tussen enerzijds het duidelijk beschrijven hoe de gemeentelijke infrastructuur eruit moet komen te zien en anderzijds het overhouden van enige mate van vrijheid voor de markt. Dit format is uiterlijk 1 maart 2011 klaar.

## 5.2 Afstemming

In hoofdstuk 9 beschrijven we de organisatie van de fasen 3&4. Hier benadrukken we alvast dat met name de afstemming tussen de ontwerpen van de traminfrastructuur en de GI en het formuleren van de outputspecificaties van groot belang is voor het succesvol en op tijd afronden van de aanbesteding. De organisatie wordt voor deze fasen aan dit aandachtspunt aangepast. Het volgende hoofdstuk beschrijft de totstandkoming van de outputspecificaties.

# 6 Het formuleren van de outputspecificaties

## 6.1 Inleiding

Voor de aanbesteding moet als eerste de scope van het project worden beschreven. We geven aan wat de werkgrenzen van het project zijn en wat wel en niet moet worden meegenomen in de uitvoering. Hierna moeten we de doelstellingen, eisen, wensen en randvoorwaarden waaraan het uiteindelijke product dient te voldoen beschrijven. Hiervoor stellen we een aanbestedingsdocument met outputspecificaties. De outputspecificaties omschrijven we zo dat hetgeen het gekozen consortium ontwerpt en bouwt minimaal aan het kwaliteitsniveau voldoet wat we voor ogen hadden. In hoofdstuk 2 gaven we al aan dat we minimaal voor een 8- gaan. Hierbij moet een consortium wel zoveel mogelijk de vrijheid hebben om te kiezen welke methodes hij toepast om tot een zo'n optimaal mogelijk resultaat te komen. Het is dus niet de bedoeling om methodieken en de wijze van de bouw voor te schrijven, maar juist om het minimale kwaliteitsniveau te duiden.

De outputspecificaties bestaan uit:

- a. een functioneel programma van eisen en wensen voor de traminfrastructuur van de tracédelen I tm IV;
- b. een programma van eisen voor de exploitatie,
- c. de randvoorwaarden voorkomend uit de omgeving van het project.

Het definitief ontwerp van de gemeentelijke infrastructuur wordt in nauwe samenhang met de outputspecificaties ontwikkeld. Dit DO wordt waar mogelijk zoveel mogelijk op hoofdlijnen gemaakt en vervolgens vertaald in eisen en randvoorwaarden.

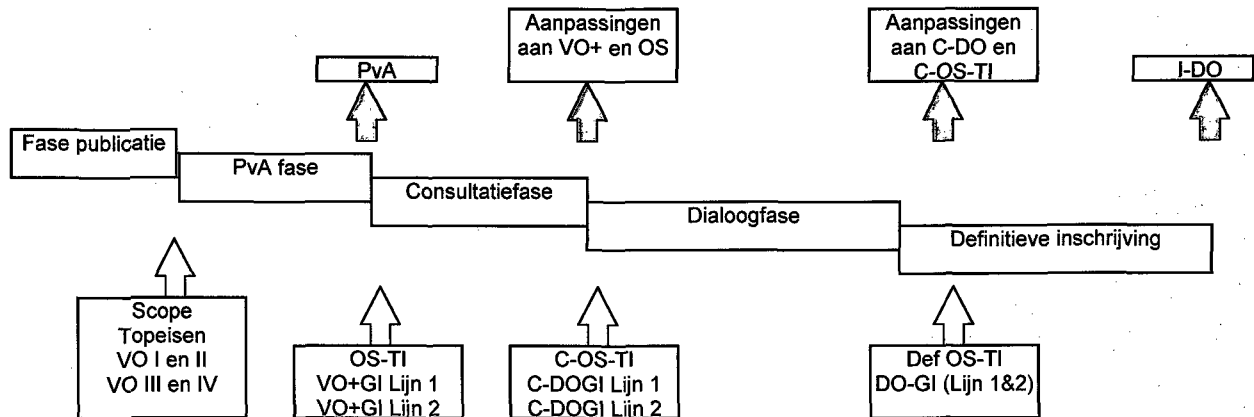
Het huidige VO van tramlijn 1, het schetsontwerp van tramlijn 2, de investerings- en exploitatieraming vormen uitgangspunt voor de verdere uitwerking tot outputspecificaties. Dit betekent dat hogere eisen of tegenstrijdige eisen ten opzichte van bovengenoemde vastgestelde documenten niet mogen voorkomen. Eventuele afwijkingen hierop zullen ter besluitvorming worden voorgelegd aan de Stuurgroep (later DB).

## 6.2 Uitwerking van outputspecificaties

Voor de uitwerking van de outputspecificaties gelden de volgende uitgangspunten:

1. Het projectbureau maakt de outputspecificaties (OS) voor de traminfrastructuur (TI).
2. De gemeente maakt, onder regie van het projectbureau RT, het DO voor de gemeentelijke infrastructuur.

De uitwerking van de OS voor de TI en het ontwerp van de GI vindt stapsgewijs plaats. Voor het ontwerp van de GI betekent dat we achtereenvolgens van een VO, een VO+ een concept-DO en een DO maken. Hierbij horen ook bijbehorende eisen, wensen en beschrijvingen. Het uitwerken van deze producten is gekoppeld aan de verschillende fases van het aanbestedingstraject (zie onderstaand schema). Per fase zal de dienst RO/EZ worden gevraagd een offerte te leveren voor de inzet van menskracht bij de door de gemeente te leveren ontwerpen.



Figuur 2: Overzicht verschillende fasen

De rode pijlen geven aan welke informatie er vanuit het Project RegioTram aan de Marktpartijen wordt overgedragen. De groene pijlen geven aan wat er gedurende de verschillende fasen aan (ontwerp)output wordt gegenereerd door de marktpartij. In dit schema is enkel rekening gehouden met de ontwerpproducten, er zijn natuurlijk nog vele andere producten die worden gegenereerd gedurende de aanbesteding, die worden hier echter buiten beschouwing gelaten.

#### Definities

- GI = Gemeentelijke infrastructuur
- TI = Traminfrastructuur, Vervoersdienst en Materieel
- OS = Outputspecificaties voor de TI
- VO = Voorlopig ontwerp voor de GI (tekeningen en bijbehorende beschrijvingen/eisen, randvoorwaarden en wensen)
- VO+ = VO uitgewerkt tot detail niveau vergelijkbaar aan een DO, echter nog onderhevig aan veranderingen, en mogelijk nog met (markt)ruimte in het ontwerp. (inclusief bijbehorende eisen en randvoorwaarden)
- C-DO = Concept DO voor de GI, het ontwerp op DO niveau uitgewerkt, maar nog onderhevig aan eventuele veranderingen (dus nog niet definitief) (tekeningen en bijbehorende beschrijvingen en inclusief bijbehorende eisen en randvoorwaarden)
- DO = Definitief ontwerp voor de GI (tekeningen en bijbehorende beschrijvingen en inclusief bijbehorende eisen en randvoorwaarden)
- I-DO = Integrale DO (voor TI en GI) opgeleverd door de marktpartij(en) ten tijde van de definitieve inschrijving.

Voor ieder van de fasen geldt dat de uitwerking van de markt en de uitwerking van de gemeentelijk infrastructuur getoetst wordt aan de reeds opgestelde outputspecificaties en dat deze outputspecificaties worden getoetst aan de verdere uitwerking van de ontwerpen in die fase. Met andere woorden dit is een iteratief proces. Indien dit tot gevolg heeft dat eerder vastgestelde outputspecificaties aangepast dienen te worden, zal dit worden voorgelegd aan de Stuurgroep (later DB). Ook voor aanpassingen ten opzichte van de scope geldt dat deze voorgelegd dienen te worden aan het bestuur.

Vanaf de consultatiefase zullen het ontwerp van de traminfrastructuur en de openbare ruimte uit elkaar gaan lopen. De drie marktpartijen zullen een ontwerp gaan maken voor de traminfrastructuur en de gemeente voor de gemeentelijke infrastructuur. Het is daarom noodzakelijk dat voor de start van de consultatiefase het integrale VO wordt vertaald in eisen, randvoorwaarden en wensen. Dit geldt zowel voor de traminfrastructuur als de openbare ruimte. Op die wijze kan voorkomen worden dat er dubbelingen in of ruimte tussen de verschillende ontwerpen ontstaat.

## 7 Bestemmingsplannen

### 7.1 Ontwerp bestemmingsplan tracédelen I en II

We zijn al gestart met het maken van een voorontwerpbestemmingsplan. Er hebben reeds verschillende onderzoeken plaatsgevonden naar de effecten van het tramtracé op de omgeving. Het voorontwerpbestemmingsplan is op basis van de huidige planning in oktober 2010 klaar. Dit voorontwerp zal door het college van B&W moeten worden vrijgegeven voor overleg.

Tijdens deze fasen moeten we de hogerewaardenbesluiten en reconstructiebesluiten voorbereiden. Dit betekent dat we een inventarisatie van overschrijdingen moet maken met daarbij mogelijke maatregelen. Ook zullen we indien nodig andere onderzoeken actualiseren. Hierbij valt te denken aan trillingen, luchtonderzoek en externe veiligheid.

Half februari tot begin april 2011 zal het ontwerpbestemmingsplan, het ontwerp hogere waardenbesluit en ontwerpconstructiebesluit gedurende 6 weken ter inzage worden gelegd. De reacties hierop moeten we daarna verwerken.

In juli 2011 zal het bestemmingsplan worden vastgesteld door de gemeenteraad. Half juli tot begin september ligt dit bestemmingsplan dan ter inzage en vindt de bekendmaking van de hogerewaardenbesluiten en reconstructiebesluiten plaats.

#### Planning en fasering

1 oktober 2010	Voorontwerpbestemmingsplan
15 februari 2011	Ontwerpbestemmingsplan, ontwerp hogere waarden ter inzage
1 juli 2011	Vaststelling bestemmingsplan
1 september 2011	Bestemmingsplan mogelijk in werking/ start juridisch procedure

### 7.2 Voorontwerpbestemmingsplan III en IV

Voor tracédelen III en IV moet ook een bestemmingsplan worden opgesteld. Het format van het bestemmingsplan staat hieronder.

#### Toelichting

##### Hoofdstuk 1 Inleiding

- |     |                       |                                      |
|-----|-----------------------|--------------------------------------|
| 1.1 | Aanleiding en doel    | RO/EZ-JZ                             |
| 1.2 | Begrenzing plangebied | RO/EZ-JZ (kaartmateriaal project RT) |

##### Hoofdstuk 2 Beleidskader

- |     |                     |             |
|-----|---------------------|-------------|
| 2.1 | Rijksbeleid         | Facultatief |
| 2.2 | Provinciaal beleid  | Facultatief |
| 2.3 | Gemeentelijk beleid | Facultatief |

*In dit hoofdstuk kan zonodig, ter onderbouwing van nut en noodzaak en gemaakte tracékeuze, iets worden vermeld over de relevante beleidskaders op de verschillende overheidsniveaus. Indien we dit hoofdstuk opnemen dan in coproductie tussen Project RegioTram en RO/EZ*

##### Hoofdstuk 3 De beoogde ontwikkeling

- |  |  |                          |
|--|--|--------------------------|
| 3.1  | Inpassing in de ruimtelijk-functionele structuur |                          |
| 3.1.1  | Huidige situatie                                 | RO/EZ-JZ                 |
| <i>Beknorte beschrijving van het (ontstaan van de ruimtelijk-functionele omgeving van het) plangebied.</i>   |  |                          |
| 3.1.2  | De ruimtelijk-functionele structuur              | Project RegioTram/ RO/EZ |
| <i>Beknorte beschrijving van wijze waarop de nieuwe ontwikkeling wordt in gepast in de bestaande ruimtelijk-functionele structuur (bebouwingsstructuur en de gemeentelijke infrastructuur).</i>  |  |                          |
| 3.3  | Verkeer  | Project RegioTram        |
| <i>Beschrijving van tramtracé (per sectie, baanvak), met profielen, ov-voorzieningen (haltes e.d.), beschrijving gevolgen wegverkeer en overig OV, maatregelen fietsverkeer (de gemeenteraad heeft een fietsparagraaf in alle bestemmingsplannen verplicht gesteld), verkeersveiligheid.</i> |  |                          |

3.4	Gemeentelijke infrastructuur	Project RegioTram/ RO/EZ
<i>Beschrijving inpassing tramtracé in de gemeentelijke infrastructuur, met, voor zover relevant, ook aandacht voor de groenstructuur (groenparagraaf is door de gemeenteraad verplicht gesteld).</i>		
<b>Hoofdstuk 4 Randvoorwaarden / omgevingsaspecten</b>		
4.1.1	Archeologie	Project RT/ RO/EZ-Wonen-Monumenten
4.1.2	Cultuurhistorische waarden	Project RT/ RO/EZ-wonen
<i>Aandacht voor beschermd stadsgezicht; beschrijving gevolgen voor aanwezige monumenten.</i>		
4.2	Ecologie	Project RegioTram/RO/EZ-IGG
4.3	Water	Project RegioTram/ RO/EZ-IGG
4.4	Milieu	
4.4.1	Geluid	Project RegioTram/Milieudienst
4.4.2	Trillingshinder	Project RegioTram /Milieudienst
4.4.3	Luchtkwaliteit	Project RegioTram /Milieudienst
4.4.4	Externe Veiligheid	Project RegioTram /Milieudienst
4.4.5	Bodem	Project RegioTram /Milieudienst
4.4.6	Duurzaamheid	Project RegioTram /Milieudienst
4.5	Kabels en leidingen	Project RegioTram /GEO/IGG
<b>Hoofdstuk 5 Juridische toelichting</b>		RO/EZ-JZ
<b>Hoofdstuk 6 Participatie</b>		
6.1	Participatie	RO/EZ-JZ
6.2	Inspraak	RO/EZ-JZ (inspraakreacties i.s.m. project RT)
6.3	Overleg	RO/EZ-JZ (overlegreacties i.s.m. project RT)
<b>Hoofdstuk 7 Uitvoerbaarheid / exploitatie</b>		Project RegioTram/ RO/EZ-VGO
<b>Regels</b>		RO/EZ-JZ
<b>Plankaart</b>		RO/EZ-RP

Basis voor de start van voorbereiden voor het voorontwerpbestemmingsplan is het VO in Hoofdpijnen dat de komende periode wordt uitgewerkt. Op basis van het VO moeten voor alle bovengenoemde onderwerpen paragrafen geschreven worden. Voor met name de milieueffecten is extern onderzoek noodzakelijk. Deze onderzoeken kunnen we laten uitvoeren op het moment dat verkeersberekeningen (bijna) klaar zijn.

De huidige planning gaat uit van een VO in Hoofdpijnen waar in juli 2011 een besluit over wordt genomen door de gemeenteraad. In september 2011 zal dan het voorontwerpbestemmingsplan voor overleg kunnen worden vrijgegeven. Januari 2012 tot half februari 2012 liggen dan het ontwerpbestemmingsplan, ontwerp hogerewaardenbesluit en ontwerp reconstructiebesluit ter inzage. Vaststelling van het bestemmingsplan in de gemeenteraad is dan half mei 2012.

#### **Planning en fasering**

Nu	verkeerstellingen
Februari 2012	onderzoek milieueffecten
1 september 2012	voorontwerpbestemmingsplan
1 januari 2012	ontwerpbestemmingsplan, ontwerp hogerewaarden
30 mei 2012	vaststelling bestemmingsplan
30 juli 2012	bestemmingsplan mogelijk in werking/start juridisch procedure

## **8 Vergunningen, kabels en leidingen, verwervingen**

### **8.1 Vergunningen**

Om het tramtracé straks te kunnen realiseren is een aantal vergunningen en ontheffingen nodig. In het oude systeem valt dan te denken aan vergunningen als bouwvergunning, kapvergunning, vergunning op basis van het kanalenreglement etc. Vanaf oktober van dit jaar zal de zogenaamde omgevingsvergunning voor een groot aantal activiteiten nodig zijn. In deze omgevingsvergunning zitten de toestemmingen voor bouwen, kappen, slopen. Het toetsingkader voor deze activiteiten zal niet veranderen, maar de procedure wijzigt. Naast deze omgevingsvergunning zal nog een aantal separate vergunningen blijven bestaan. De aanvraag voor een omgevingsvergunning kan in de meeste gevallen in delen aangevraagd worden. Het "knippen" van de aanvraag kan niet als de activiteiten onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn, bijvoorbeeld indien voor een bouwwerk ook een monumentenvergunning nodig is. Afweging bij het opknippen van aanvragen zijn onder meer het moment waarop gegevens beschikbaar zijn en de verspreiding van het risico niet te kunnen bouwen door schorsing van een vergunning.

Het overzicht van benodigde vergunningen en ontheffingen met de daarbij behorende doorlooptijden zullen we actueel maken, rekening houdend met de omgevingsvergunning. Daarnaast bekijken we of de nu bekende bouwfasering knelpunten oplevert. We vragen de dagelijkse colleges zich aan dit overzicht, inclusief doorlooptijden, te committeren door het vast te stellen.

We zullen ook met de vergunningverlenende instanties overleggen over de kaders die meegenomen moeten worden in de aanbesteding. Hieruit voortvloeiende normen en eisen kunnen dan in de outputspecificaties worden verwerkt.

#### ***Planning***

Deze werkzaamheden moeten klaar zijn op het moment dat de outputspecificaties voor plan van aanpakfase gereed moeten zijn (op dit moment begin april 2011).

### **8.2 Graven van proefsleuven en houden van extra metingen**

Voor verdere risicoreductie is het verstandig om de ondergrond van de tramlijnen nog beter in beeld te brengen dan we tot toe hebben gedaan. Bijvoorbeeld door het graven van proefsleuven dan wel het meten van waterstanden en/of de druk in de grond voor de funderingen. Op basis van de huidige gegevens zullen we inventariseren waar risico plekken zich bevinden. Op deze risicoplekken zullen we vervolgens metingen of onderzoek laten uitvoeren. Deze informatie kan dan alle marktpartijen worden meegegeven. Dit voorkomt dat meerdere marktpartijen in de aanbesteding zelfstandig onderzoek laten uitvoeren zodat op één plek de grond bijvoorbeeld 3 keer wordt opengehaald omdat iedere marktpartij zelf de grond wil onderzoeken.

#### ***Planning***

De grootste zaken dienen klaar te zijn voor de Dialoofase. De laatste detailonderzoeken moeten voor de fase van Definitieve Inschrijving klaar zijn.

### **8.3 Overleg Nutsbedrijven**

Voor de aanleg van de tramlijnen zullen kabels en leidingen verlegd moeten worden. Dit willen wij bij het consortium neerleggen. Echter om er voor te zorgen dat het consortium daar na de financieel close ook echt mee kan beginnen, zullen we op tijd afspraken moeten maken met de nutsbedrijven en overige kabelbedrijven.

#### ***Planning***

Voor de consultatiefase moet het programma van eisen voor de kabels en leidingen bekend zijn. Voor de periode van Definitieve inschrijving moeten de afspraken gemaakt zijn.

## 8.4 Verwervingen

Op verschillende locaties hebben we (delen van) percelen nodig die in eigendom van derden zijn of in gebruik door derden is, om de traminfrastructuur en de gemeentelijke infrastructuur te kunnen aanleggen. Daarnaast hebben we soms eigendommen van derden nodig om kabels- en leidingen te leggen of om bovenleidingen aan te bevestigen.

### ***Eigendom van derden***

Op het moment dat we zekerheid hebben over welke grond we nodig hebben (en de exacte afmeting en de redenen) kunnen we in beginsel gaan verwerven. In eerste instantie zullen we kijken of het mogelijk is om overeenstemming te krijgen. Uiteraard is het nog wel een afweging of het onderhandelen al gestart gaat worden voordat de raad en staten hebben ingestemd. Als er geen overeenstemming verkregen wordt, moeten we een onteigeningsprocedure volgen. Deze procedure is gekoppeld aan de bestemmingsplanprocedure. Op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan moet een eventueel verzoek tot onteigening ook in procedure worden gebracht. Het projectbureau RegioTram zal in geval van een onteigeningstraject de gemeente vragen dit te begeleiden.

### ***In gebruik door derden***

Op het moment dat we zekerheid hebben over welke grond we nodig hebben en de exacte afmeting hiervan, zal aan de betreffende gebruikers kenbaar gemaakt moeten worden dat het gebruiksrecht (gedeeltelijk) beëindigd zal worden.

### ***Belemmeringen***

Als we het eigendom van derden nodig hebben voor bijvoorbeeld kabels en leidingen of bevestigen van bovenleidingen, dan hebben we de medewerking nodig van de eigenaren. In eerste instantie zullen we medewerking vragen door met eigenaren te overleggen. Als dit niet lukt, dan zal middels de Belemmeringenwet privaatrecht afgedwongen kunnen worden.

### ***Planning***

Tracédelen I en II	
Inventarisatie tracédelen	September 2010
Opstellen overzicht	September/oktober 2010
Verwerven	Tot februari/maart 2011
Overleg gebruik gemeente grond	Tot februari 2011
Onteigening formeel verzoek	Juli 2011
Voor tracédelen III en IV	Een jaar na bovenstaande planning.

De tijd die nodig is voor inventarisatie is afhankelijk van het ontwerp. Voor we met onderhandeling kunnen starten, is vaak noodzakelijk dat er duidelijkheid is dat we een eigendom ook definitief nodig hebben en hoeveel we daarvan nodig hebben. Als we een geheel perceel nodig hebben is dit anders. Dan kunnen we vergelijkbaar met de flat Eikenlaan/ Kastanjelaan al eerder beginnen met overleg.



## 9 Het beheersen van risico's

Goed risicomanagement is van vitaal belang bij het op tijd en binnen de begroting realiseren van de projectdoelen. Hier gaat hierbij om

- het analyseren van de mogelijke risico's die aan het project verbonden zijn, inclusief de kans van optreden en de mogelijke nadelige gevolgen daarvan voor het project;
- het instellen van de benodigde beheersmaatregelen, met de bijbehorende taken en verantwoordelijkheden;
- het monitoren van optredende risico's en van de effectiviteit van de beheersmaatregelen;
- het zonodig bijstellen van de beheersmaatregelen;
- het maken van afspraken over de verantwoordelijkheid voor de "restrisico's".

Het project RegioTram heeft vanaf het begin bijzonder veel aandacht besteed aan de risico's die zijn verbonden aan een groot, complex project als de RegioTram. De wens risico's te willen beperken is een belangrijke drijfveer voor het voorstel marktpartijen vroegtijdig te willen inschakelen bij de uitvoering van het project. Uitgangspunt is dat zij gevraagd worden een belangrijk deel van de projectrisico's over te nemen. Hieronder gaat we dieper in op de projectrisico's.

Naast projectrisico's hebben we ook te maken met procesrisico's waar we beheersmaatregelen voor moeten treffen. Ook deze lichten we hieronder toe.

De basisgedachte achter het risicomanagement van het project RegioTram is dat het in beeld brengen, in beeld houden, beheersen en managen van de risico's bij de inhoudelijk-verantwoordelijken ligt. Het moet een integraal en continue onderdeel vormen van de taakopvatting van de projectleiders. Daarnaast is de de procesmatige aandacht voor risico's specifiek bij een van de medewerkers belegd.

### 9.1 Projectrisico's nauwkeurig in kaart gebracht en geraamd

De afgelopen periode is gebruikt om goede investerings- en exploitatieramingen op te stellen. Voor deze raming is vervolgens berekend hoe groot het risico is op overschrijding van de kosten. Ook deze berekening is gedaan onder externe supervisie, en daarna nog eens ter beoordeling voorgelegd aan een onafhankelijk adviesbureau.

In de raming is onder de noemer *risicoreservering* een post onvoorzien opgenomen van 37 miljoen euro (*de zogenaamde pure risico's*). De zogenaamde *normale* onzekerheden zijn ook in de raming meegenomen. De waarde hiervan bedraagt naar schatting 21 miljoen euro. *Algemene risico's* vormen de derde categorie risico's. De geschatte kosten om dit af te kopen bedragen ongeveer 40 miljoen euro.

In hoofdstuk 2 van dit plan van aanpak is het aanbestedingsproces per fase omschreven. In dat hoofdstuk wordt gesproken over *lijstrisico's*, dat gaat over de risico's die we hier *pure risico's* en *normale ramingsonzekerheden* noemen.

### 9.2 De procesrisico's

Er zijn niet alleen projectrisico's (alles wat de projectdoelen bedreigt), maar ook procesrisico's. Dat zijn de risico's die spelen voor de gunning en betreft alles wat een succesvolle aanbesteding bedreigt. In de voorbereiding van de aanbesteding en de aanbesteding zelf gaat de aandacht ook uit naar deze procesrisico's en de beheersing daarvan. De risicoanalyse van PRC richtte zich hier ook met name op.

Daarnaast zijn er de procesrisico's die samenhangen met bestuurlijke taken en besluitvorming. Daaronder vallen uiteraard de in paragraaf 1.1 genoemde taken en verantwoordelijkheden van gemeente, provincie en OV-bureau, zoals als het op tijd gereed zijn van input t.b.v. aanbestedingsdocumenten en het tijdig doorlopen van bestemmingsplanprocedures. Maar niet alleen dat. Vanuit het perspectief van projectbeheersing is het noodzakelijk dat de gemeente en provincie samen met het OV-bureau als opdrachtgevers een heldere en eenduidige opdrachtformulering hebben. De RegioTram is een gezamenlijk project. Het project zal om die reden in voldoende mate

moeten beantwoorden aan zowel de provinciale als de gemeentelijke doelstellingen. Het is van belang dat binnen de 'driehoek' provincie-gemeente-projectbureau enerzijds en straks in de relatie opdrachtgever-(potentiële) opdrachtnemer anderzijds, voldoende duidelijkheid bestaat over de doelstellingen die met het project worden nagestreefd. Ook het OV-bureau moet met het oog op de toekomstige exploitatieverantwoordelijkheid deze doelen onderschrijven. Dat is ook nadrukkelijk de intentie van gemeente en provincie. Bovendien hebben gemeente, provincie en OV-bureau uitgesproken bij de verdere uitvoering van het project gezamenlijk op te trekken om het project goed en efficiënt te laten realiseren.

### 9.3 Risicobeheersing

Bij de risicobeheersing zullen we uiteraard gebruik maken van de aanbevelingen uit de externe risico-onderzoeken van PRC en AT Osborne eerder dit jaar. Gedurende de aanbestedingsfase zullen de projectrisico's door het project RegioTram regelmatig worden geactualiseerd en zullen de betreffende risico's indien nodig ook opnieuw worden gewaardeerd. Deze actualisaties worden input gebruikt voor de actualisaties van de businesscase. De Gemeenteraad en Provinciale Staten hebben aangegeven vooral als het gaat om de businesscase behoefte te hebben aan een eigen second-opinion om de actualisatie(s) goed te kunnen beoordelen.

De Businesscase wordt nog drie keer geactualiseerd:

1. vóór de uitnodiging voor de plan van aanpakfase (voorjaar 2011)
2. vóór de uitnodiging tot het indienen van de definitieve biedingen (eind 2011 / begin 2012)
3. vóór het aanwijzen van het consortium met de beste bieding / het gunningsbesluit (medio 2012)

De Stuurgroep bespreekt de aannames en uitgangspunten in de businesscase voorafgaand aan de actualisatie van de businesscase. Daarbij gaat uiteraard bijzondere aandacht uit naar de financiële afspraken rondom de renteopbrengsten.

Er zal in december 2010 een bijeenkomst worden belegd met de betrokkenen om in gezamenlijkheid de werkwijze te evalueren en waar nodig aan te passen.

Daarnaast nemen wij de volgende maatregelen:

1. Een onafhankelijk en gespecialiseerd bureau zal de actualisaties van de business case toetsen. Onderwerp van deze toets is in ieder geval:
  - Beoordeling of de business case een compleet, consistent en realistisch beeld geeft van de te verwachten uitgaven, inkomsten en risico's.
  - Beoordeling of het project respectievelijk de business case voldoende robuust is, oftewel of het project onder uiteenlopende omstandigheden – daarbij rekening houdend met de specifieke risico's en marktontwikkelingen – ten uitvoer kan worden gebracht.
  - Beoordeling of het projectbureau voldoende zicht en grip op de risico's van het project heeft, afdoende beheersmaatregelen en voorzieningen heeft getroffen en wat de resulterende risicopositie van de gemeente en de provincie is.
2. Een externe toets op het business case model, om de rekenkundige juistheid van het model vast te stellen. Naast een validatie van het model zal hiertoe een vereenvoudigd model worden opgezet om de uitkomsten indicatief 'tegen te rekenen'.
3. Medewerkers van provincie, gemeente en OV-bureau zullen challenge-gesprekken met de opstellers van de business case voeren over de uitgangspunten van de business case. Doel hiervan is het realiteitsgehalte en de betrouwbaarheid van de input in de business case vast te stellen. Ook kan hiermee worden getoetst op de consistentie tussen de business case en uitgangspunten die elders in het project – waaronder in de aanbestedingsdocumentatie – wordt gehanteerd.
4. De financiële afwegingen in de financiële werkgroep zijn niet alleen maar technisch, maar ook inhoudelijk en bestuurlijk. Juist op deze aspecten versterken we de werkgroep.

De aanbestedingsperiode zal verder in het teken staan van een zoektocht naar een efficiënte risicoverdeling. Deze zal ertoe leiden dat de publieke opdrachtgevers niet *alle* mogelijke risico's aan de private opdrachtnemer zullen overdragen. Er zullen publieke restrisico's zijn. Dat zijn bijvoorbeeld de risico's die te maken hebben met tegenvallende reizigersopbrengsten, en de risico's die te maken hebben met "scopewijzigingen": wijzigingen in de inhoud en omvang van de werkzaamheden, als

gevolg nieuwe politieke inzichten of besluiten. Ook vertragingen in de aanleg van de tramlijnen vormen een risico, en kunnen leiden tot extra kosten. Marktpartijen zullen dit soort risico's alleen tegen een zeer hoge prijs willen overnemen, omdat zij er zelf geen invloed op hebben. Over de verdeling van de financiële effecten van dit soort risico's hebben de gemeente en de provincie daarom onderling goede afspraken gemaakt. Vuistregel daarbij is dat de veroorzaker betaalt. Dat geldt bijvoorbeeld voor scopewijzigingen, en voor vertragingen in de bouw, als gevolg van procedurefouten, of een verkeerde planning. De gemeente en de provincie Groningen hebben afgesproken dat zij de kosten van mogelijke tegenvallers door tegenvallende reizigersopbrengsten, of door bezuinigingen op de rijksbijdrage voor het openbaar vervoer samen zullen delen. Ook eventuele aanloopverliezen in de eerste vijf jaren nemen gemeente en provincie samen voor hun rekening. Het is denkbaar dat die verliezen zullen optreden, doordat de exploitatieraming is gebaseerd op prognoses voor 2020, of doordat reizigers nog moeten wennen aan de veranderingen in het openbaar vervoer. In de verdere voorbereiding van de aanbesteding zullen we waar nodig andere afspraken maken over de restrisicoverdeling.

Bij beheersmethoden valt voor wat betreft de projectrisico's verder te denken aan het afsluiten van verzekeringen, het opleggen van bepaalde verplichtingen aan (onder)aannemers, het uitvoeren van aanvullende onderzoeken, het robuust ontwerpen of uitvoeren van bepaalde onderwerpen, en het inbouwen van buffercapaciteit. Zoals gezegd zal een groot aantal van de desbetreffende taken en verantwoordelijkheden in de DBFMO-overeenkomst worden verdeeld tussen de opdrachtgevende partij en de opdrachtnemer.

Op basis van de eerder gemaakte risico-analyses zullen we de procesrisico's ook actualiseren. De fase van aanbesteding kent andere aandachtspunten als het gaat om procesrisico's. We zullen de procesrisico's benoemen en voorzien van beheersmaatregelen.

Binnen het projectteam is voor de aanbesteding juridische expertise aanwezig dat het aanbestedingsproces goed bewaakt. Op korte termijn zal ook een probiteitsfunctionaris worden aangesteld, die toeziet op een eerlijk verloop van de beoordelingsprocedure. Dit geeft bescherming aan zowel de deelnemers als aan ons als aanbesteder. De deelnemers weten hierdoor immers dat het er eerlijk aan toe gaat en wij als aanbesteder kunnen ons bij de rechter beroepen op het eerlijk verloop van de aanbestedingsprocedure onder verwijzing naar de probiteitsfunctionaris.

## **10 Communicatie**

### **10.1 Inleiding**

Ook in deze fasen van het project RegioTram is de communicatie gericht op het ondersteunen van een weloverwogen proces van politieke besluitvorming, gebaseerd op feitelijk juiste informatie, en op kennis van de achtergronden en motieven voor het project. Met het oog daarop zorgt de projectorganisatie voor actieve benadering van alle belanghebbende en belangstellende inwoners van de Regio Groningen – Assen om zo het verkregen draagvlak te behouden en waar het kan te versterken. We zorgen daarom voor voortdurende beschikbaarheid van relevante informatie via internet, in woord en in beeld, en door te linken naar andere belangrijke vindplaatsen van informatie over het project.

Deze aanpak geldt voor alle deelprojecten: het voorbereiden van het VO van de tracédelen III en IV, van het uitwerken van alle tracédelen naar een DO, de voorbereiding van wijzigingen in het bestemmingsplan en van plannen voor het Stationsgebied en van de aanbesteding. Meer in het algemeen: de projectorganisatie zorgt voor stelselmatige communicatie voor alle werkzaamheden, maakt actief bekend op welke punten inwoners invloed kunnen uitoefenen, en nodigt hen uit met ideeën, wensen, suggesties en meningen te komen.

Als het gaat om de communicatie rondom de aanbesteding zelf, dan is vertrouwelijkheid van groot belang. Over inschrijvers en hun aanbiedingen zullen we niet communiceren, pas aan het einde van de aanbesteding wordt duidelijk aan wie we willen gunnen en wat het aanbod is.

### **10.2 Communicatie over Voorlopig Ontwerp tracédelen III en IV**

De projectorganisatie zal bij de voorbereiding van het VO inwoners, bedrijven en belangenorganisaties langs de tracés via brieven informeren, en uitnodigen mee te denken. In de hele

regio Groningen –Assen wordt bovendien huis-aan-huis een Tramkrant verspreid. Voor de start van de inspraak over het VO verschijnt opnieuw een Tramkrant. Ook via advertenties en de elektronische nieuwsbrief maakt de projectorganisatie de voorbereiding van het VO bekend.

Alle communicatie over de tracédelen van de tram wordt gecoördineerd vanuit het projectbureau. Dit betekent dat de projectleider van het projectbureau verantwoordelijk is voor het overleg en het inspraaktraject met bewoners, ondernemers en belangengroepen. De projectleider wordt daarbij ondersteund door het TramTeam van RO/EZ.

De communicatie met omwonenden, belangengroeperingen en ondernemers is van evident belang. De inpassing van de tram door 'hun' straat heeft gevolgen voor de inrichting en kwaliteit van de gemeentelijke infrastructuur en grijpt daarmee in op de dagelijkse leefomgeving en levenssfeer van mensen. Aangezien het in deze fasen met name over de inrichting van straten van het tramtracé gaat zal de communicatie het sterkst gericht zijn op directe belanghebbenden zoals bewoners en ondernemers. Het is de bedoeling om deze groepen te laten participeren via meerdere overleggen/bijeenkomsten en/of ontwerpessies. Voor deze sessies zullen mensen per straat of per buurt worden uitgenodigd.

In de fase van de tracékeuze is een bewonersplatform en een bedrijvenplatform betrokken geweest bij de uitwerking van de plannen. In het bewonersplatform heeft een aantal afgevaardigden van de wijkorganisaties plaatsgenomen. In het bedrijvenplatform zaten overkoepelende belangenorganisaties van bedrijven, zoals de Kamer van Koophandel en MKB, en daarnaast bedrijvenverenigingen die in het gebied van lijn 2 actief zijn. Het bewonersplatform zou, afwijkend van de werkwijze bij het VO van lijn 1, ook in de VO fase een rol kunnen blijven spelen. Bewonersorganisaties kunnen hierdoor al vroeg in het proces meekijken met het ontwerp en knelpunten inbrengen. Het bedrijvenplatform zou gehandhaafd kunnen blijven, maar dan niet alleen voor van het VO van lijn 2 maar ook voor alle andere zaken die binnen het project spelen het DO van lijn 1 etc.

Met een aantal andere organisaties is ook op ontwerpniveau regelmatig overleg, op ad-hoc basis. Zo is regelmatig overleg met de hulpdiensten, de fietsersbond, de taxibranche, goederenvervoerders en is er hernieuwd contact met VVN. In overleg tussen de projectleider en het ontwerpteam zullen deze gesprekken ook tijdens de uitwerking van het VO moeten blijven plaatsvinden.

Voor de afronding van fase 2, het kiezen van het voorkeurstracé, heeft inspraak plaatsgevonden. Na afronding van het Voorlopig Ontwerp in Hoofdlijnen zal opnieuw inspraak plaatsvinden. Hiertoe zullen we onder andere informatieavonden organiseren en zettende tramkrant in. Op basis van de inspraak zal het VO zo nodig worden bijgesteld.

### **10.3 Overige communicatie**

#### ***Definitief Ontwerp***

Bij het maken van het DO voor gemeentelijke infrastructuur gaat het om de detaillering van het VO. Dat vraagt om kleinschalige communicatie, met de nadruk op dialoog tussen ontwerpers en inwoners. Via huis-aan-huis verspreide brieven zullen bewoners, bedrijven en belangenorganisaties hiervoor worden uitgenodigd. Ook in de Tramkrant en in advertenties vraagt de projectorganisatie aandacht voor het maken van het DO.

#### ***Bestemmingsplan***

Het Ontwerp Bestemmingsplan wordt bekend gemaakt via advertenties.

#### ***Stationsgebied***

De communicatie over het Stationsgebied zal in nauw overleg met gemeente en provincie vorm en inhoud krijgen. Ook organisaties als NS, ProRail en Arriva zullen hiertoe worden benaderd.

#### ***Website***

De website [www.regiotram.nl](http://www.regiotram.nl) speelt een belangrijke rol voor alle communicatie rond het project. De website bevat nieuws, aankondigingen en verslagen van informatie- en inspraakbijeenkomsten, en van vergaderingen van gemeenteraad en Provinciale Staten waarvoor het project staat geagendeerd.

Alle aanwezige documenten over het project zijn via de website beschikbaar, vanaf het moment van openbaarmaking.

Op de websites krijgt beeldmateriaal steeds meer aandacht. Zo zal van de tracés van beide tramlijnen een 3D-film worden aangeboden, die steeds actueel wordt gehouden. In de loop van de tijd zal ook nieuwe visueel materiaal worden gemaakt, dat via de website beschikbaar komt voor iedereen. De projectorganisatie streeft naar optimale toegankelijkheid en leesbaarheid van deze documenten. We gebruiken gangbare Nederlandstalige begrippen en vermijden jargon. Ook aan de toegankelijkheid van visueel materiaal stellen we hoge eisen.

### ***Informatiecentrum***

Behalve een website zal de projectorganisatie vanaf begin 2011 een permanente informatieruimte inrichten, samen met de gemeente Groningen en Marketing Groningen.

Dit informatiecentrum komt op de Grote Markt. Hier is ruimte voor informatiepanelen en –schermen, voor (delen van) de maquettes en voor de ontvangst van groepen belangstellenden.

### ***Mediacontacten***

De projectorganisatie benadert lokale en regionale media actief met nieuws en achtergronden, en werkt daarbij nauw samen met de gemeente en de provincie Groningen. Telefonisch is het project gedurende het hele jaar bereikbaar voor journalisten, zeven dagen per week, 24 uur per dag.

### ***Organisatie van de communicatie***

Nu de uitvoering dichterbij komt, zal het project de komende tijd nog meer in de publieke belangstelling komen te staan. Vooral bedrijven zullen behoefte hebben aan nauwkeurige informatie over de planning van werkzaamheden, hinder die zij daarvan kunnen ondervinden, en mogelijkheden hiervoor financieel te worden gecompenseerd. Dit zal de belangstelling hebben van media en politiek. Kwalitatief uitstekende communicatie is en blijft daarom een belangrijke succesfactor voor de voortgang van het werk. De ervaring van de afgelopen drie jaar leert dat de benodigde inzet van projectorganisatie sterke schommelingen kent. Dagelijks is capaciteit beschikbaar voor het bijhouden van de website, het onderhouden van perscontacten en de advisering van projectorganisatie en bestuur.

## **11 Organisatie en kosten Project RegioTram**

### **11.1 Organisatie**

De komende twee jaar zal in het teken staan van het verder uitwerken van de ontwerpen en van de aanbesteding. Het doel is om de aanbesteding succesvol af te ronden met de gunning van de economisch meest voordelige aanbieder en het voorbereiden van randvoorwaarden voor de uitvoering. Om tot dit eindresultaat te komen is het van belang dat de organisatie zodanig ingericht gaat worden zodat op een juiste manier afstemming kan plaatsvinden. Daarnaast zal de brug tussen inhoud en aanbestedingsproces veel aandacht vragen en is ook de planning een mogelijk knelpunt. De komende jaren zijn er twee grote werkstromen te onderscheiden. Namelijk de inhoud en daarnaast de aanbesteding. De inhoud is natuurlijk de basis voor de aanbesteding. De vertaling van deze inhoud moet goed maar ook binnen de aanbestedingsprocessen plaatsvinden. De projectleider outputspecificaties speelt daarom een centrale rol tussen de twee werkstromen. Deze is verantwoordelijk voor de juiste afstemming en integratie van de verschillende eisen en inpassing in de aanbesteding. Ook zorgt deze voor de afstemming met de verschillende publieke stakeholders. Ook de *planner/omgevingsmanager* speelt een belangrijke rol tussen de werkstromen. Deze stuurt actief op de planning en signaleert tijdig de knelpunten.

In de bijlage is een organogram opgenomen van de organisatie voor fase 3.

### ***De inrichting van de organisatie***

De stuurgroep neemt de besluiten. In sommige gevallen moeten ook de colleges en/of raad en staten een besluit nemen. In de stuurgroep zitten twee gedeputeerden van de provincie Groningen en twee wethouders van de gemeente Groningen. In de komende fase zal een gemeenschappelijke regeling worden opgericht. Vanaf dat moment hebben we te maken met een dagelijks bestuur (en een algemeen bestuur) van de gemeenschappelijke regeling. Besluitvorming zal dan hier plaatsvinden. Ook in deze fase zullen sommige besluiten door de colleges en/of door raad en staten genomen moeten worden. Bijvoorbeeld het definitief beschikbaarstellen van het krediet zal nog door raad en

staten besloten moeten worden. Als bijlage is een besluitvormingskalender voor de komende twee jaar gemaakt. Hierin staat, voor zover nu bekend, welke besluiten worden genomen, door wie en wanneer.

De projectdirecteur is verantwoordelijk voor de projectorganisatie en geeft direct advies aan (leden van) de stuurgroep. Ter voorbereiding op de stuurgroepvergaderingen worden de stukken besproken in het directeurenoverleg. Hierin hebben directeuren van de provincie, gemeente en OV bureau zitten, zij bewaken allen de belangen van hun eigen organisatie. In het directeurenoverleg worden standpunten ten opzichte van voorliggende besluiten gewisseld. Resultaat is een advies aan de stuurgroep, soms een gezamenlijk advies soms een uiteenlopend advies.

In het projectleideroverleg (PLO) worden alle stukken besproken en zal de afstemming tussen de verschillende onderdelen plaats moeten vinden. Tot op heden zaten in het projectleideroverleg de volgende functies:

- Projectdirecteur
- Secretaris
- Secretariaat
- Projectleiders RegioTram
- Projectleider GI van de Gemeente
- Adviseur
- Controller
- Communicatiemanager
- Jurist

Vanaf deze fase zal de tendermanager ook in het PLO deelnemen waardoor in het PLO alle werkstromen vertegenwoordigd zijn. De aanbestedingsstukken worden dus ook in het PLO besproken en er zal geen separaat MT tenderteam meer zijn. Ook de nieuwe functie van omgevingsmanager en planner zal bij het PLO aansluiten.

#### ***Bezetting Project RegioTram***

Project RegioTram werkt met een kernbezetting van 8 fte. Deze kernbezetting zorgt voor de continuïteit van het project. De medewerkers geven daarnaast leiding aan de diverse deelprojecten. Naast de kernbezetting wordt indien nodig expertise ingehuurd. Deze expertise wordt primair betrokken van de dienst RO/EZ van de gemeente Groningen maar kan ook afkomstig zijn van OV-bureau, provincie en commerciële bureaus. Zo is externe expertise voor de aanbesteding ingeschakeld. Deze adviseurs werken onder verantwoordelijkheid van het projectbureau en zijn dus onderdeel van de organisatie. Deze zelfde constructie wordt toegepast voor de tramtechniekspecialisten. Er zal een eigen ingenieursbureau binnen het projectbureau worden ingericht.

#### ***Uitwerking tracédelen I en II en Stationsgebied***

De uitwerking zal plaatsvinden onder de verantwoordelijkheid van een projectleider van project RegioTram. Voor de nadere uitwerking van de openbare ruimte en het stationsgebied zal een beroep worden gedaan op ontwerpers (verkeerskundig, stedenbouwkundig, openbare ruimte en groen) en railinfra ontwerpers van RO/EZ. Voor de railexpertise zal een eigen ingenieursbureau worden ingericht. De mensen die hierin zitten, werken onder verantwoordelijkheid van het projectbureau en dus niet als zelfstandig adviseurs.

#### ***Uitwerking tracédelen III en IV***

Het ontwerp van de openbare ruimte zal onder regie van project RegioTram door de gemeente worden uitgewerkt. Voor het ontwerp gemeentelijke infrastructuur is een TramTeam geformeerd bij de dienst RO/EZ, dat wordt aangestuurd door een projectleider van RO/EZ. De verantwoordelijkheid voor het ontwerp van de railinfrastructuur (rails, bovenleiding, elektriciteitsvoorziening, onderstations, haltes, beveiliging etc) ligt bij het project RegioTram. Hiervoor zal externe kennis worden ingehuurd aangezien kennis over deze specifieke onderwerpen ontbreekt bij het projectbureau en ook de gemeente. Dit zal een soort eigen ingenieursbureau worden van het project RegioTram. Deze mensen werken dus onder de verantwoordelijkheid van het projectbureau en niet als zelfstandige adviseurs. Naast het ontwerpen zullen ze ook betrokken worden bij de beoordeling van de plannen.

Voor een goede afstemming tussen de twee ontwerpopleggingen is naast het gezamenlijk in één ruimte werken van de ontwerpers ook een aantal werkoverleggen ingesteld.

### **De aanbesteding**

Er is een projectteam ingericht voor de aanbesteding. Deze bestaat uit verschillende expertises (juridisch, financieel/economisch, technisch). Vanuit deze projectgroep zal de tendermanager deelnemen aan het PLO. Voor de aanbesteding zullen een aantal producten gemaakt moeten worden zoals de DBFMO overeenkomst, de aanbestedingsleidraad, de outputspecificaties en het betalingsmechanisme. Daarnaast moet de aanbestedingsorganisatie worden ingericht evenals de toezicht- en beoordelingsorganisatie. Gedurende het proces zullen op verschillende momenten de publieke stakeholders betrokken worden. Dit zal plaatsvinden in verschillende werkgroepen voor onder andere het opstellen van de eisen, het contract, de verdere uitwerking van de aanbestedingsleidraad en betalingsmechanisme.

### **Outputspecificaties**

Voor het opstellen van de outputspecificaties wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande overlegstructuren en de organisatiestructuur die binnen bijvoorbeeld de VO's, de bestemmingsplannen en vergunningen. Ieder van de projectleiders is verantwoordelijk voor de inhoud van zijn of haar deel. Dit gebeurt in nauw overleg met de projectleider outputspecificaties. Deze laatste zorgt voor de integraliteit en de vertaling naar de aanbestedingsdocumenten. Tevens zorgt deze voor de afstemming van de aanbestedingsdocumenten met het aanbestedingsteam en brengt deze de producten naar het directeurenoverleg en vervolgens naar de stuurgroep.

Hiernaast zal er een kerngroep en een werkgroep outputspecificaties worden geformeerd. De werkgroep bestaat uit ingehuurde partijen die zorgen voor de inhoudelijke toetsing van de stukken en het opstellen van de eisen en randvoorwaarden.

De uitkomsten en de producten uit de werkgroep worden besproken in een kerngroep outputspecificaties. Deze kerngroep bestaat naast de projectleider outputspecificaties uit een vertegenwoordiger van de gemeente, van de provincie en van het OV-bureau.

### **Bestemmingsplannen**

De bestemmingsplannen worden opgesteld onder regie van project RegioTram door de Dienst RO/EZ. Bij RO/EZ is een coördinatieoverleg bestemmingsplan waarin verschillende disciplines (juridisch, technisch, milieu en verkeer) zitten. Daarnaast is voor de uitwerking inzet nodig van verschillende afdelingen van de gemeente (wonen, archeologie, ruimte, milieu).

In het coördinatieoverleg bestemmingsplan vindt ook de procedurele afstemming plaats tussen het bestemmingsplan en de milieuprocedures voor hogerewaardenbesluiten en reconstructiebesluiten. De inhoudelijke aansturing van deze milieuprocedures (en van de aan deze procedures ten grondslag liggende onderzoeken) is de verantwoordelijkheid van de projectleider RegioTram.

### **Vergunningen en kabels en leidingen**

Vanuit project RegioTram zal met IGG van de dienst RO/EZ een verdere inventarisatie gemaakt worden voor het overzicht en planning van de vergunningen. Hierna zal overleg plaatsvinden met de vergunningverlenende afdelingen.

Het overleg met kabel en leidingenbedrijven zal in opdracht van project RegioTram ingezet worden door IGG van de dienst RO/EZ.

## Werkgroepen

De verschillende partijen werken mee aan de verschillende deelprojecten. Er zijn dan ook verschillende werkgroepen. **In de komende periode zal nog bekeken worden of de organisatie van de werkgroepen efficiënter kan.** De werkgroepen zijn:

<b>Tracédelen I en II</b>	
Kernteam overleg	Gemeente
Overleg NS Poort aanpak Noorderstation	Gemeente en OV bureau
Zernike	RUG
Projectteam EMC	RUG, UMCG, Movares, betrokken instituten, gemeente
Kernteam stationsgebied	NS, Prorail, provincie en gemeente
Projectteam NS poort grondruil	NS Poort en gemeente
Projectteam gebruik 1B	Prorail en provincie
Projectteam inrichting openbare ruimte stationsgebied	OV bureau en gemeente
Bouwfasering	Gemeente, OV bureau
<b>Tracédelen III en IV</b>	
Kernteam overleg	Gemeente
Kardinge/ viaduct oostelijke ringweg	Provincie, gemeente en OV bureau
Hulpdiensten	Brandweer, politie, gemeente
Lijnvoering en haltering Bloemsingel en Damsterdiep	OV bureau
<b>Outputspecificaties</b>	
Exploitatie	OV bureau, provincie en gemeente
Tramtechniek	Tramvervoerder en OV bureau
Ad hoc overleggen over bijvoorbeeld duurzaamheid, veiligheid	Gemeente en provincie
<b>Aanbesteding</b>	
DBFMO contract	Provincie, gemeente en OV bureau
Aanbestedingsleidraad	Gemeente, provincie en OV bureau
Betalingsmechanisme	OV bureau, gemeente en provincie
Uitwerken vervoer naar de regio	Gemeente, provincie en OV bureau
Financiën	Gemeente en provincie
<b>GR</b>	
Gemeenschappelijke regeling	Provincie, OV bureau en Gemeente
<b>Communicatie</b>	
Communicatie	Gemeente, Provincie, Regio Groningen Assen
<b>Bestemmingsplan</b>	
Twee bestemmingsplannen tracédelen I en II en tracédelen III en IV	Gemeente
<b>Vergunningen</b>	
Overleg over inpassing in planning en doorlooptijd, overleggen vinden plaats op ad hoc basis	Gemeente en provincie
<b>Verwervingen</b>	
Overleg over benodigde grond in eigendom of in gebruik van derden	Gemeente

## 11.2 Kosten

De voorbereidingskosten, bestaande uit de kosten om de projectorganisatie tot en met 2012 in stand te houden, de ontwerpkosten tot en met een DO en de aanbestedingskosten, zijn begroot op € 29,5 mln., prijspeil 2010. Dit is ca. 10% van de investeringskosten voor beide lijnen. Vanaf gunning is er ruim € 11 mln. gereserveerd voor advisering en directievoering.

Tot medio 2010 is van het totale budget voor de voorbereiding ca. € 11,5 mln. besteed. Deze bestedingen zijn gedaan binnen de voor fase 1 en 2 beschikbaar gestelde kredieten, van in totaal € 12,67 mln. De begroting voor fase 2 liep tot 1 juli van dit jaar.



In het tweede kwartaal van dit jaar heeft de stuurgroep RegioTram de begroting voor fase 3 goedgekeurd. Hierbij gaat het om de periode tot eind 2010. Voor het ontwerpen van zowel de traminfrastructuur als de gemeentelijke infrastructuur zijn de bedragen begroot om tot een afgerond product te komen. Het gaat hierbij dan om een langere periode dan eind 2010.

In hoofdlijnen ziet deze begroting er als volgt uit:

1. Organisatiekosten	€ 0,60 mln.
2. Bureau, kantoor & huisvesting	€ 0,24 mln.
3. Voorlopig Ontwerp Lijn 2	€ 3,22 mln.
4. Definitief Ontwerp lijn 1	€ 2,85 mln.
6. Voorbereiding aanbesteding	€ 0,72 mln.
7. Communicatiekosten lijn 1 & 2	€ 0,25 mln.
<b>Begroting fase 3</b>	<b>€ 7,88 mln.</b>

Het meerjarenbeeld voor fase 3&4 is in onderstaande tabel weergegeven. De geel gekleurde cellen komt overeen met de begroting voor fase 3. Voor de zwaarste begrotingsposten, de ontwerpen voor VO en DO, is tijdens het schrijven van dit plan van aanpak, de offerte voor deze ontwerpen in de maak. Anders dan in de voorgaande fasen zal de Dienst RO/EZ één projectteam inzetten voor de beide lijnen. Afhankelijk van de werkelijk gemaakte ontwerpkosten, en de kosten die volgen uit de offerte zal worden geconcludeerd of de meerjarenbegroting moet worden bijgesteld.

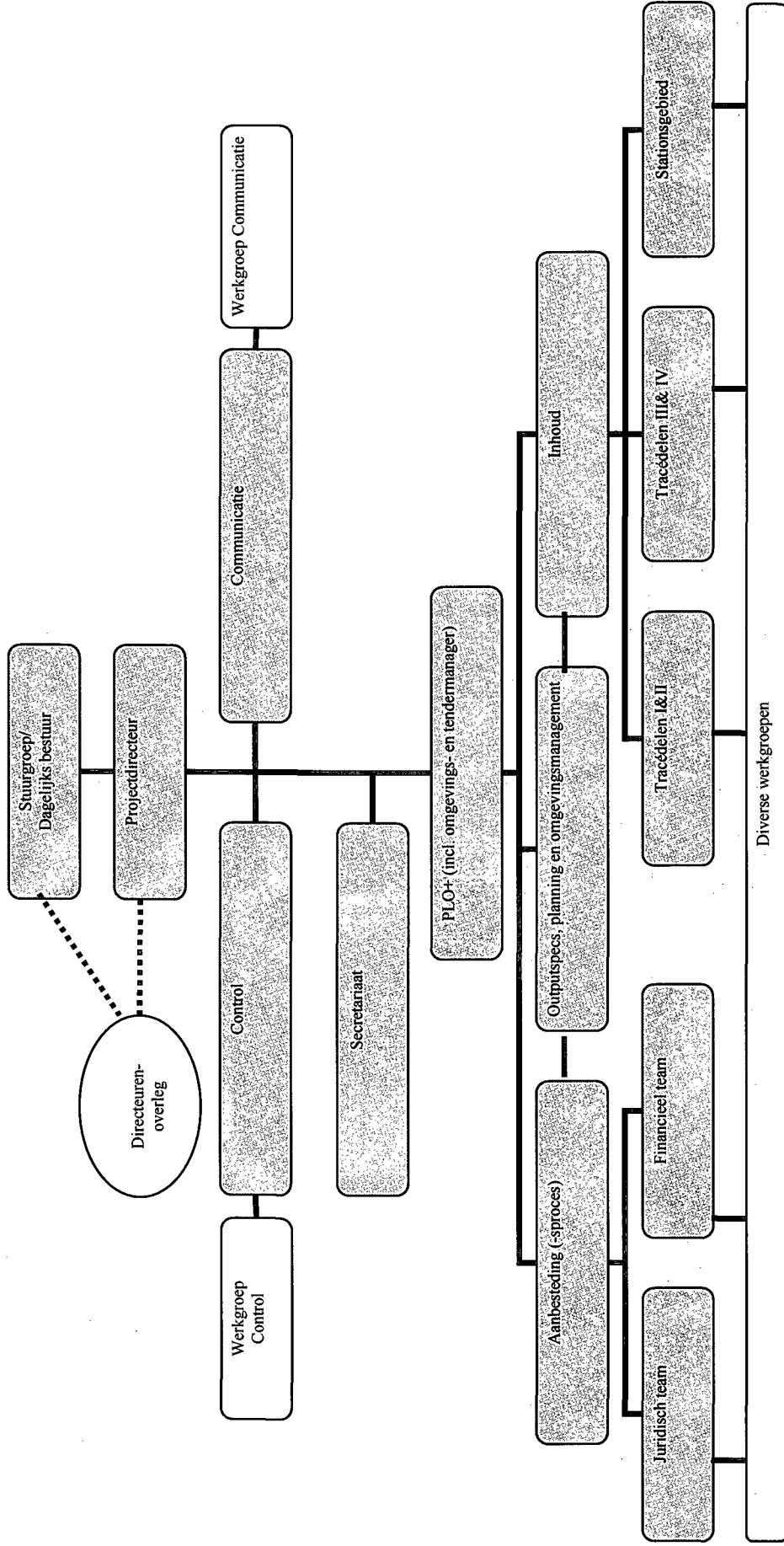
Voor de begroting voor fase 3 is er krediet door de gemeente beschikbaar gesteld. De provincie moet hierover nog een besluit nemen. In overleg met de deelnemers zal voor fase 4 in één of twee termijnen een kredietaanvraag worden gedaan. In totaal voor fase 4 gaat het dan om een bedrag van € 10,726 mln (€ 18.606- € 7.88).

#### Vorbereidingskosten fase 3 &4

(prijspeil 2010; bedragen x 1.000)	2010	2011	2011	2012	2012	TOTAAL
	2e helft	1e helft	2e helft	1e helft	2e helft	
Organisatiekosten	603	610	610	600	500	2.923
Kantoor & huisvesting	88	80	80	80	80	408
Expositieruimte	150	75	75	80	80	460
Opstellen VO/DO I&II		1.425	1.425			2.850
Opstellen VO III&IV	1.609	1.609				3.218
Opstellen VO/DO III&VI		1.000	1.000			2.000
Communicatie	248	125	125	125	125	748
Aanbesteding (incl. ontwerpverg.)	400	400	400	400	4.400	6.000
<b>subtotaal</b>	<b>3.097</b>	<b>5.324</b>	<b>3.715</b>	<b>1.285</b>	<b>5.185</b>	<b>18.606</b>

(Voor bedragen in de geel gekleurde cellen is er krediet beschikbaar gesteld.)

# Bijlage 1: Organogram Regio Tram



## Bijlage 2: Planning RegioTram

Planning RegioTram	2	0	1	0	1	0	1	1	4	1	2	0	1	2	3	4
<b>Ontwerp</b>																
Tracé I&II VO+																
Tracé I&II concept DO																
Tracé I&II DO																
Tracé III&IV VO																
Tracé III&IV VO Inspraak																
Tracé III&IV VO+																
Tracé III&IV concept DO																
Tracé III&IV DO																
<b>Outputspecificaties</b>																
OS op niveau PVA																
OS voor Consultatiefase																
OS voor Dialoofase																
<b>Bestuivorming</b>																
B&W + GS																
GR die VB + PS die EM																
GR + PS																
<b>Bestemmingsplan</b>																
Tracé I&II opstellen ontwerp																
Tracé I&II overleg voorontwerp																
Tracé I&II vaststellen door GR																
Tracé I&II uiterlijk in werking																
Tracé III&IV opstellen ontwerp																
Tracé III&IV overleg voorontwerp																
Tracé III&IV vaststellen door GR																
Tracé III&IV uiterlijk in werking																
<b>Aanbesteding</b>																
Aankondiging																
Indienen verzoek tot deelname																
Beoordeling																
1e fase dialoog: schrijven PVA																
Beoordeling																
Consultatiefase																
Dialoofase																
Indienen definitieve inschrijving																
Beoordeling																
Aanwijzing geselecteerde g																
Definitieve gunning																
Financial close																
<b>Vergunningen</b>																
Aanvraag diverse vergunningen																



Route-tijd tabel

*Begin 2011 ontvang u van ons een uitgewerkte tabel.*

<b>Fase</b>	<b>Besluit Raad/Informeren Raad</b>	<b>Planning</b>
Start aanbesteding Aankondiging Indiening verzoek tot deelname 12-2010	<i>Informatie: hierna kan aan de raad worden verteld hoeveel inschrijvers er zijn.</i>	
Prekwalificatiefase 12-2010 t/m 3- 2011	<i>Informatie: hierna kan de raad worden verteld hoeveel en welke partijen geselecteerd zijn voor de plan van aanpakfase.</i>  <i>Gevraagd besluit: Toestemming voor Gemeenschappelijke Regeling</i>	Maart 2011
Plan van Aanpakfase 4-2011 t/m 7-2011	<i>Informatie: hierna kan de raad worden verteld met hoeveel en welke partijen de rest van de dialoog wordt doorlopen.</i>  <i>Gevraagd besluit: Kostenraming en Voorlopig Ontwerp Tracédelen III en IV (grofweg lijn HS-Kardinge)<sup>1</sup></i>  <i>Bestemmingsplan Tracédelen I en II (grofweg lijn HS-Zernike)</i>	Juni 2011  Juli 2011
Consultatiefase 8-2011 t/m 1-2012	<i>Deze fase is strikt vertrouwelijk</i>	
Dialoofase 1-2-12 t/m 4-2012	<i>Deze fase is strikt vertrouwelijk</i>	
Definitieve inschrijving 4-2012 t/m 11- 2012	<i>Informatie: hierna kan worden verteld hoeveel en welke partijen hebben besloten in te schrijven.</i>  <i>Gevraagd besluit:</i>	

<sup>1</sup> Voor de werkzaamheden de komende periode, zijn de tracés opgeknipt in vier delen. De tracédelen I en II inclusief het Stationsgebied zijn uitgewerkt tot Voorlopig Ontwerp. Delen III en IV, Kattendiep – Bloemsingel – Kardinge inclusief de Kolendrift en W.A. Scholtenstraat, moeten nog worden uitgewerkt in een Voorlopig Ontwerp.

	<i>Bestemmingsplan Tracédelen III en IV (grofweg lijn HS-Kardinge)</i>	Juni 2012
Afronding	<i>Informatie: in het voorlopig gunningsbesluit stellen B&amp;W voor de aanbesteding van de RegioTram te gunnen aan de partij met het beste aanbod.</i>  <i>Gevraagd besluit: Gunning, beschikbaar stellen krediet en Definitief Ontwerp Traminfrastructuur en Gemeentelijke Infrastructuur</i>	Eind 2012