

BIJLAGEN STATENVOORSTEL

STOPPEN SPOORLIJN HEERENVEEN – GRONINGEN

Inhoudsopgave

1. Eindrapport Spoorlijn Heerenveen – Groningen

2. Verslagen marktconsultaties

1. Eindrapport spoorlijn Heerenveen – Groningen

Eindrapport spoorlijn Groningen - Heerenveen



Projectorganisatie Groningen -
Heerenveen

juni 2012

Eindrapport spoorlijn Groningen - Heerenveen

Projectorganisatie Groningen - Heerenveen

dossier : BA4229

registratienummer : IS-GR20120291

versie : 1.0

classificatie : Openbaar

juni 2012

INHOUD

BLAD

1	LEESWIJZER	2
2	SCOPE	3
2.1	Wat vooraf ging	3
2.2	Ontwerpuitsgangspunten	3
2.3	Optimalisatie basistracé	6
2.4	Actuele raming	6
2.5	Verdeling kosten op baanvak Hoogkerk - Groningen	7
2.6	Wensen functionaliteit	8
2.7	Conclusie	9
3	BEHEER, ONDERHOUD EN EXPLOITATIE	10
3.1	Introductie	10
3.2	Uitgangspunten	10
3.3	Kosten van beheer en instandhouding	10
3.4	Wat verder is overwogen	12
3.5	Consequenties Hoofdspoorweginfrastructuur	12
3.6	Beschouwing exploitatiekosten/-opbrengsten	14
3.7	Resumé beheer, onderhoud en exploitatiekosten en -opbrengsten	19
4	TENDERSTRATEGIE	21
4.1	Wat vooraf ging	21
4.2	Voorstel tenderstrategie	22
5	EFFECTEN	23
5.1	Introductie	23
5.2	Opzet effectenstudie	23
5.3	(Breder) perspectief in licht van de Zuiderzeelijn	23
5.4	Overzicht van effecten	27
5.5	Conclusies	29
6	COLOFON	

BIJLAGE 1: Totaaloverzicht ramingen baanvak Hoogkerk - Groningen

BIJLAGE 2: Aanpassingen busnetwerk

1 LEESWIJZER

Deze eindnotitie geeft een samenvatting van de belangrijkste thema's waaraan de projectorganisatie Groningen – Heerenveen de afgelopen periode heeft gewerkt. Het betreft de onderwerpen:

- Scope;
- Beheer, onderhoud en exploitatie;
- Tenderstrategie;
- Effecten.

Per thema wordt samengevat wat de uitkomsten zijn van verschillende onderliggende studies en rapportages.

Scope

In hoofdstuk 2 staat de scope van de spoorlijn Groningen – Heerenveen centraal. Op basis van een vastgestelde set aan toepisen wordt in beeld gebracht wat reële eisen zijn voor een aanbesteding. Deze zijn vertaald naar een basistracé. Om een heldere en reële scope aan te besteden is ook de samenhang op baanvak Hoogkerk – Groningen nader bekeken, omdat hier nauwe relaties zijn met andere (spoor)projecten.

Beheer, onderhoud en exploitatie

In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de kosten voor beheer, onderhoud en exploitatie van de spoorlijn Groningen – Heerenveen. Inzicht in de exploitatie- en onderhoudskosten zijn van groot belang, aangezien deze kosten niet worden opgebracht binnen het investeringsbudget.

Tender

In hoofdstuk 4 wordt het ontstaan en de wenselijke manier van aanbesteden samengevat. Op basis van experts en consultaties met de markt is een tenderstrategie uitgewerkt, die passend is voor het project spoorlijn Groningen – Heerenveen.

Effecten

Als laatste hoofdstuk zijn de effecten voor de spoorlijn in beeld gebracht. De effecten worden afgezet tegen de referentiesituatie die overeenkomt met huidige situatie inclusief realisatie van de Hanzelijn in 2012. De effecten worden in beeld gebracht voor:

- alternatief Hv-Gn140: een spoorlijn Groningen-Heerenveen zoals in de afgelopen verkenningsfase is gedefinieerd;
- doorkijk Lls-Gn140: gelijk aan alternatief Hv-Gn140 maar aanvullend wordt de spoorlijn doorgetrokken naar Lelystad;
- doorkijk Lls-Gn200: gelijk aan doorkijk Lls-Gn140, echter in deze doorkijk wordt uitgegaan van een rijsnelheid van 200 km/u.

Voor alle genoemde bedragen in dit rapport geldt een onzekerheidsmarge en bevatten de ramingen een aantal uitgangspunten. Deze onzekerheid is normaal in deze fase het project. Om meer zekerheid te krijgen over de investeringskosten, dient het voorkeursscenario verder uitgewerkt te worden.

2 SCOPE

2.1 Wat vooraf ging

Op 16 november 2007 heeft Minister Eurlings aangekondigd een streep door de Zuiderzeelijn te willen zetten. Als alternatief krijgt het Noorden een deel van het geld dat was gereserveerd voor de Zuiderzeelijn voor de verbetering van de infrastructuur in het Noorden (Regio Specifiek Pakket). Het ontwikkelen van de spoorverbinding Groningen – Heerenveen is een van de projecten die de provincies Fryslân en Groningen willen realiseren met deze middelen. Voor Groningen – Heerenveen is een totaalbudget van €577 miljoen gereserveerd (prijspeil 2007), opgenomen in het Regionaal Mobiliteits Fonds als onderdeel van het Convenant RSP.

2.2 Ontwerputgangspunten

2.2.1 Ambitie en topeisen

In 2009 is door de provincies Groningen en Fryslân een globale raming opgesteld, om een indruk te krijgen van de te verwachten kosten voor aanleg van de spoorlijn Groningen – Heerenveen. Deze kostenraming (€ 700 miljoen, prijsspeil 2009) liet daarmee een forse overschrijding zien van het beschikbare budget. Echter, marktpartijen gaven aan dat zij mogelijkheden zagen om de spoorlijn binnen het beschikbare budget te realiseren. In dat licht hebben Provinciale Staten van de provincies Groningen en Fryslân besloten om de verkenningfase voor de spoorlijn Groningen - Heerenveen te vervolgen en als eerste stap hierin te starten met de eerste fase van een openbare aanbestedingsprocedure. De eerste fase heeft tot doel om via de aanbesteding van een rekentracé een bindende prijs (garantieprijs) van de markt te krijgen. Op grond van de garantieprijs zou kunnen worden ingeschat of het project wel of niet financieel haalbaar is. Pas als ingeschat zou worden dat het mogelijk is om het project binnen het budget van € 577 miljoen te realiseren, zal worden gestart met de tweede fase van de aanbesteding.

In januari 2011 is in het breed bestuurlijk overleg een set aan topeisen vastgesteld. Deze topeisen zijn gebaseerd op de Zuiderzeelijn en hadden zowel betrekking op de functionaliteit van de spoorlijn als op de inpassing van de lijn in landschap en stad. Een spoorlijn die aan de topeisen voldoet, is de 'stip aan de horizon', de hoogst haalbare ambitie. Hieronder zijn de topeisen opgenomen:

- de onderbouw (baanlichaam) van de spoorbaan is geschikt voor 200 km/u (het betreft hier het tracé vanaf de aftakking van de spoorlijn Groningen - Leeuwarden tot de eventuele aantakking op de lijn Leeuwarden - Zwolle te Heerenveen);
- de spoorlijn Groningen - Heerenveen dient te voldoen aan de eisen die worden gesteld aan een acceptabele inpassing in het (stedelijke) landschap;
- de reistijd bedraagt maximaal 35 minuten;
- het spoor is geschikt voor vier treinen per uur per richting;
- het project Spoorlijn Groningen - Heerenveen dient binnen het plafondbudget van €577 miljoen (prijsspeil 2007) uitgevoerd te worden;
- er wordt een heavyrailverbinding tussen Groningen en Heerenveen aangelegd;
- er worden stations in Drachten en Leek gebouwd;
- de spoorlijn Groningen - Heerenveen dient te voldoen aan alle wet- en regelgeving die op het project van toepassing is.

2.2.2 Van Ambitie en topeisen naar basistracé en basiseisen

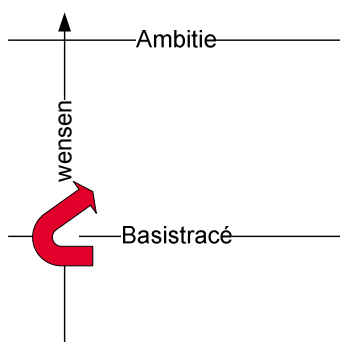
De scope zoals hiervoor beschreven is doorgerekend. Deze doorrekening toont aan dat het niet haalbaar is om bij de aanleg van de spoorlijn Groningen-Heerenveen aan deze eisen te voldoen voor het beschikbare budget. Indien een tracé dat aan deze topeisen voldoet traditioneel wordt aanbesteed, is de kans zeer groot dat de aanbesteding mislukt, gezien de raming van deze scope uitkomt op ruim **800 miljoen euro**. Deze raming is op hoofdlijnen opgebouwd uit de volgende elementen:

Kostensoorten	Voorziene kosten				Onvoorziene kosten	Totaal
	Directe kosten		Indirecte kosten			
	Bekend	Nader te detailleren	Bekend	Nader te detailleren		
Kostencategoriën						
Bouwkosten	€ 341.353.853	€ 51.203.078	€ 117.570.801	€ -	€ 25.506.387	€ 535.634.118
Vastgoedkosten	€ 64.675.579	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 64.675.579
Engineeringskosten	€ 84.630.191	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 84.630.191
Overige bijkomende kosten	€ 32.425.365	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 32.425.365
<hr/>						
Basisraming	€ 523.084.987	€ 51.203.078	€ 117.570.801	€ -	€ 25.506.387	€ 717.365.253
Projectonvoorzien					€ 71.736.525	€ 71.736.525
Scheefte (Skewness)					€ 23.673.053	€ 23.673.053
Subtotaal						€ 812.774.831
PEATkosten						
Planstudiekosten 2A/2B						€ -
PEAT over subtotaal	0%					€ -
<hr/>						
Investeringskosten, excl BTW	€ 523.084.987	€ 51.203.078	€ 117.570.801	€ -	€ 97.242.912	€ 812.774.831
BTW	0%					€ -
Investeringskosten, incl BTW		Prijspeil	2009			€ 812.774.831

Toelichting op tabel kostenraming

- **Post nader te detailleren directe bouwkosten** → betreft een som van 'kleine' werkzaamheden welke niet allemaal specifiek geraamd zijn. Hiervoor is een vast percentage van 15% opgenomen;
- **PEAT kosten** → dit betreft kosten voor projectmanagement, engineering, toezicht en administratie. Deze vaste percentages zijn in de basisraming opgenomen en daarom niet als speciale post zichtbaar;
- **Scheefte** → De scheefte heeft een waarde en geeft daarmee aan dat de raming probabilistisch is doorgerekend. De scheefte betreft de gemiddelde waarde minus de topwaarde, oftewel het verschil tussen de probabilistische waarde en de deterministische waarde;
- **Onvoorziene kosten** → Hiervoor is een vast percentage van 5% opgenomen over alle bouwkosten.

Om de aanbesteding meer kans van slagen te geven, is onderzocht waar versoeringen mogelijk zijn. Per topeis is gekeken of deze terug te brengen is tot een basiseis. Hierdoor is er **ruim 100 miljoen euro** aan besparingen te behalen. Een spoorlijn die aan al de basiseisen voldoet, is het basistracé. Dit basistracé voldoet niet aan de oorspronkelijke ambitie, maar levert wel degelijk een 'functionele' spoorlijn op, die met acceptabele kosten in de toekomst kan worden aangepast, zodat aan de ambitie kan worden voldaan. Het verschil tussen het basistracé en de ambitie wordt verwoord in wensen. Dit wordt in onderstaande figuur verbeeld.



Hoe meer wensen ingevuld worden, 'verzilverd', hoe dichter de spoorlijn de ambitie nadert. Uitgangspunt voor de aanbesteding is het basistracé. De aanbesteding kan toe leiden dat een bieding gedaan wordt met uitsluitend het basistracé. In onderstaande tabel is weergegeven wat het verschil is tussen de topeisen en de basiseisen.

	Topeis	Basiseis
Snelheid	200 km/uur	140 km/uur
Frequentie	4 treinen per uur per richting	2 treinen per uur per richting
Gebruik	Personen- en goederenvervoer	Personenvervoer, geen goederenvervoer
Inpassing	Voldoen aan acceptabele inpassing	Voldoen aan acceptabele inpassing
Budget	€577 miljoen (pp 2007)	€577 miljoen (pp 2007)
Stations	Nieuwe stations in Drachten en Leek	Nieuwe stations in Drachten en Leek
Reistijd	De reistijd bedraagt maximaal 35 minuten	De reistijd bedraagt maximaal 40 minuten ¹
Wet- en regelgeving	Voldoen aan alle wet- en regelgeving	Voldoen aan alle wet- en regelgeving, afstemming met ProRail over integrale OVS. ²

¹ De huidige reistijd van de Q-liner is 47 minuten

² Vigerende OntwerpVoorSchriften uitgegeven door ProRail, in afstemming met ProRail kan worden overwogen welke voorschriften van toepassing zijn.

Bij de aanbesteding zal aan marktpartijen worden gevraagd een bieding te doen tegen een plafondbudget dat afgeleid is van het budget van € 577 miljoen, prijspeil 2007. Gevraagd zal worden minimaal het basistracé aan te bieden, daarnaast worden in de uitvraag wensen ten aanzien van de functionaliteit geprioriteerd. De marktpartij die de meeste wensen inwilligt, zal worden geselecteerd om de ontwerp/planologische fase in te gaan (zie tenderstrategie in hoofdstuk 4).

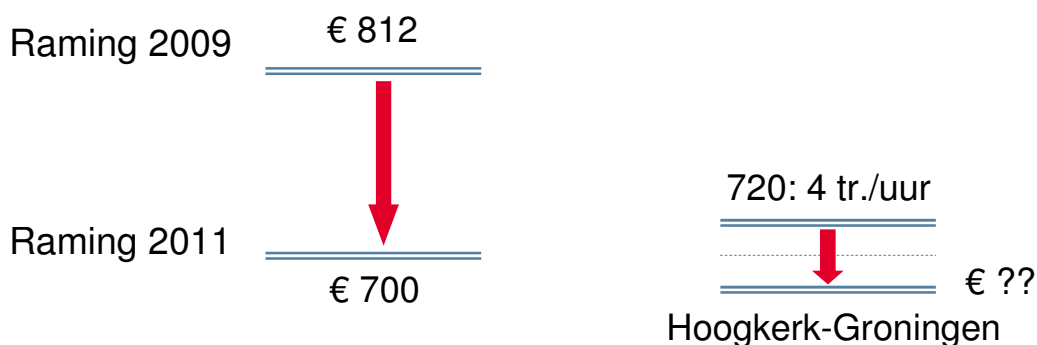
2.3 Optimalisatie basistracé

Uitgangspunt in het basistracé is 2 treinen per uur per richting. Om tegemoet te komen aan een optimaal basistracé is gekozen het basistracé geschikt moet zijn voor 4 treinen per uur. Hierdoor ontstaat een OV-verbinding welke een beter alternatief is voor de huidige busverbinding. De extra kosten ten opzichte van het basistracé voor deze optimalisatie bedragen 20 miljoen euro. De kostenraming bedraagt dan € 720 miljoen.

2.4 Actuele raming

In onderstaande figuur is aangegeven dat ten opzichte van de oorspronkelijke raming uit 2009 voor een bedrag van ruim 100 miljoen aan besparingen te behalen is, onder meer door de spoorlijn niet per direct geschikt te maken voor een snelheid van 200 km/u en door uit te gaan van 2 treinen per uur. Overigens is het alignement ('de bochten') ongewijzigd gebleven: deze blijft geschikt voor een snelheid van 200 km/u. Anders gezegd: door nu te besparen, moet op termijn extra dubbelspoor aangelegd worden, maar hoeft het alignement niet gewijzigd te worden. Ook is in onderstaand figuur aangegeven dat door een extra investering te doen, alsnog met 4 treinen per uur gereden kan worden (waarbij nog steeds substantiële besparingen behaald worden).

Tot slot geeft de figuur aan dat er nog marges in de raming zijn waar het gaat om bestuurlijke keuzes in de kostentoedeling op het baanvak Groningen - Hoogkerk. Dit wordt verder uitgewerkt in de volgende paragraaf.



Figuur: Consequenties in raming als besparingen en optimalisaties worden doorberekend³

³ Prijspeil 2009

2.5 Verdeling kosten op baanvak Hoogkerk - Groningen

Om de haalbaarheid van het project te vergroten, heeft afstemming plaats gevonden over de inpassing in Groningen en de verdeling van de kosten. Als alle kosten op het baanvak Groningen station - Hoogkerk (inclusief overwegen en de brug over het Hoendiep) aan de spoorlijn Groningen - Heerenveen worden toegerekend – die zijn geraamd op ca. 130 miljoen – dan neemt de haalbaarheid substantieel af. De vraag is echter of het reëel is alle kosten aan dit project toe te rekenen. Nu rijden er 14 treinen per uur over het baanvak. Van de minimaal 22 treinen⁴ die in 2020 over het baanvak rijden, zijn er 8 toe te delen aan Groningen - Heerenveen (uitgaande van gemiddeld 4 treinen per richting per uur). Ook als de spoorlijn Groningen - Heerenveen niet (of veel later) aangelegd zal worden, zijn substantiële investeringen op het baanvak Hoogkerk - Groningen noodzakelijk.

Om te komen tot een gedragen uitwerking is er een Taskforce 130 miljoen opgericht. De Taskforce is meerdere malen bijeengekomen om de vraag te verkennen, deze interactief uit te werken in een workshop en gezamenlijk te zoeken naar oplossingen. In deze Taskforce zaten de volgende partijen die ambtelijk zijn vertegenwoordigd:

- Provincie Groningen
- Provincie Fryslan
- Gemeente Groningen
- ProRail
- Projectorganisatie extra sneltrein Leeuwarden – Groningen
- Projectorganisatie Groningen – Heerenveen

2.5.1 Huidige situatie baanvak Hoogkerk - Groningen

Om een goed beeld te krijgen van baanvak Hoogkerk – Groningen is er eerst ingegaan op de huidige situatie en in het bijzonder de objecten en kunstwerken die mogelijk aangepast moeten worden als gevolg van de aanleg van nieuwe (spoor)infrastructuur. Na de presentatie van het totaalplaatje is specifiek ingegaan op de overwegen problematiek en de kunstwerken voor de overwegen, waarbij verschillende scenario's als oplossing kunnen dienen. De onderstaande figuur geeft op kaart weer welke kunstwerken op het baanvak Groningen – Hoogkerk een rol spelen.



Figuur: overzicht bestaande situatie

⁴ Hierbij is nog geen rekening gehouden met de doorkoppeling van de regio tram de regio in.

2.5.2 Objectivering van de kosten baanvak Hoogkerk - Groningen

Op basis van alle beschikbare kostenramingen is een samengesteld overzicht gemaakt van bekende kosten voor de verschillende objecten in het baanvak Groningen - Hoogkerk. Dit overzicht geeft weer welke investeringen waar nodig zijn en welke oplossing er voor gemaakt kan worden. Hierdoor is inzicht ontstaan waar de '130 miljoen' uit bestaat. Tevens is gekeken naar de mogelijke dubbelingen door de samenloop van verschillende projecten. Het totale overzicht is opgenomen in bijlage 1.

Conclusie op basis van het totaaloverzicht is dat de kosten op het baanvak Hoogkerk – Groningen geraamd zijn op € 110 miljoen euro in plaats van € 130 miljoen euro. Dit kan voor de spoorlijn Groningen – Heerenveen nog iets gunstiger uitvallen door afstemming of realisatie vanuit andere projecten.

2.6 Wensen functionaliteit

Functionaliteiten vanuit de topeisen die niet in het basistracé zijn opgenomen, zijn geformuleerd als wensen ten aanzien van de oorspronkelijke functionaliteit. Om een spoorlijn aan te leggen met zoveel mogelijk functionaliteit, wordt de marktpartijen gevraagd een bieding te doen voor:

- het basistracé
- invulling van zoveel mogelijk wensen tav de functionaliteit

Teneinde vergelijkbare biedingen te krijgen, zijn de volgende functionele wensen geïnventariseerd:

wens tav functionaliteit
Toekomstvastheid vergroten
Aankopen van volledig grondprofiel voor dubbelspoor
Het grondlichaam van de spoorbaan wordt aangebracht voor een dubbelspoor in plaats van enkel spoor
Het baanlichaam wordt geschikt gemaakt voor 200 km/h
De spoorbaan wordt ontworpen voor heavy-rail met goederen in plaats van alleen personen vervoer
De kunstwerken over de spoorbaan worden verbreed van enkel naar dubbel spoor
Inpassingswensen
Boog Heerenveen aanleggen in beton in plaats van grondwerk
De spoorbaan wordt deels verhoogd aangelegd
Optimalisaties
Aankopen van risico opstallen bij Heerenveen en Drachten
Aanpassen hoogspanningsmast
Volledig aanpassen vloeivelden SuikerUnie
Vuilstort saneren in plaats van afdekken

Niet alle mogelijk benoemde kostenbesparingen zijn opgenomen in het basistracé. Dit is gedaan om een functionele lijn te creëren welke een meerwaarde biedt in het noordelijke OV-netwerk. In onderstaande tabel is aangegeven welke besparingen *niet* zijn opgenomen.

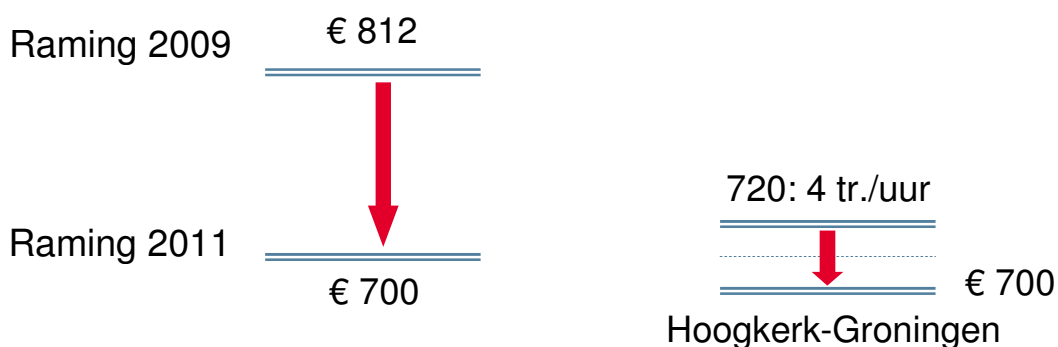
Niet opgenomen besparingsmogelijkheden
Aanleggen van duikers in plaats van vaste bruggen
Onttrekken van aansluitingen aan de Rijksweg A7 (kortom: alle aansluitingen blijven bestaan in basistracé)
Onttrekken van bestaande kruisende infrastructuur (kortom: alle kruisende infrastructuur blijft bestaan in basistracé)

2.7 Conclusie

Uitgaande van het basistracé;

- een snelheid van 140 km/uur;
- met 4 treinen per uur per richting;
- het spoor geschikt voor personenvervoer en niet voor goederenvervoer;
- dat voldoet aan acceptabele inpassing;
- een maximale reistijd van 40 minuten
- met nieuwe stations in Drachten en in Leek
- en dat voldoet aan alle wet- en regelgeving;

komt de raming uit op € 700 miljoen (prijspeil 2009). Vanwege de uitwerking van de kosten op baanvak Hoogkerk – Groningen is het oorspronkelijke bedrag van € 720 miljoen verlaagd naar € 700 miljoen (prijspeil 2009). Dit is in onderstaande figuur weergegeven.



Figuur: Consequenties in raming als besparingen en optimalisaties worden doorberekend⁵

⁵ Prijspeil 2009

3 BEHEER, ONDERHOUD EN EXPLOITATIE

3.1 Introductie

Dit hoofdstuk gaat in op de inzichtelijk gemaakte kosten voor beheer, onderhoud en exploitatiekosten van de spoorlijn Groningen – Heerenveen bij een frequentie van vier treinen per uur. Ook geeft het inzicht in de gevolgen voor het onderliggende busnetwerk en de verwachte opbrengsten van de treinverbinding.

Inzicht in de exploitatie- en onderhoudskosten zijn van groot belang, aangezien deze kosten niet worden opgebracht binnen het investeringsbudget.

3.2 Uitgangspunten

Onderstaande uitgangspunten vormen de basis van de resultaten. Uitgangspunt is dat de beheer en onderhoud door ProRail uitgevoerd wordt en de kosten voor het beheer en onderhoud voor rekening van de provincies komen.

Uitgangspunten spoorlijn Groningen – Heerenveen	
Onderdeel	Eis
Snelheid	140 km/uur
Frequentie	4 treinen per uur per richting
Gebruik	Personenvervoer, geen goederenvervoer
Inpassing	Voldoen aan acceptabele inpassing
Budget	€577 miljoen (pp 2007)
Stations	Nieuwe stations bij Drachten en Leek
Reistijd	De rijtijd bedraagt maximaal 40 minuten
Wet- en regelgeving	Voldoen aan alle wet- en regelgeving
Kosten en uitvoering b&o	Beheer en onderhoudskosten komen in zijn geheel voor rekening van de provincies en ProRail wordt verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud. ⁶

3.3 Kosten van beheer en instandhouding

In deze paragraaf wordt kort uiteengezet welke kosten te verwachten zijn voor dit onderdeel en welke uitgangspunten daartoe zijn gehanteerd.

3.3.1 Beheer en instandhouding

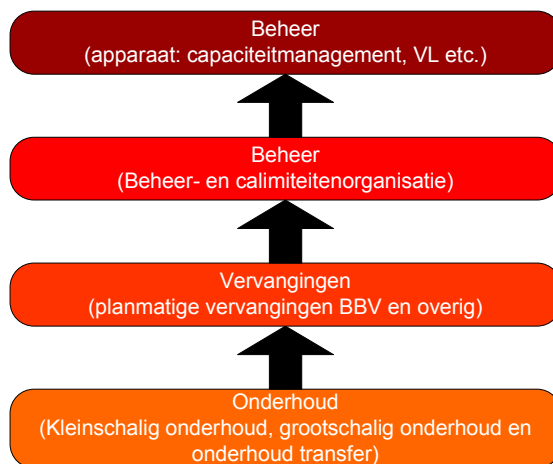
Beheer en instandhouding valt uiteen in diverse onderdelen. Doel van een goed beheer- en onderhoudssysteem is om een veilige en betrouwbare spoorlijn te realiseren en behouden, en om

⁶ In deze variant wordt het beheer en onderhoud tegen de werkelijke kosten uitgevoerd door ProRail i.o.v. de provincies. Hier is dus geen sprake van slechts een gebruiksvergoeding.

voldoende capaciteit en beschikbaarheid te kunnen garanderen. In ondergenoemd budget zijn alle onderdelen die betrekking hebben op beheer en onderhoud van de spoorlijn inbegrepen. De belangrijkste zaken betreffen:

- Verkeersleiding
- Calamiteiten en verstoringen
- Capaciteitstoedeling
- Dagelijks beheer en toezicht
- Juridisch beheer en aansprakelijkheid
- Aansprakelijkheid
- Grootchalig onderhoud en vervangingen
- Toelating materieel
- Veiligheid
- Onderhoudsregime
- Vertaling geldende wetgeving
- Dienstregelingen

Schematisch levert dat het beeld op van 'klein onderhoud' tot en met 'beheer met een grote b':



3.3.2 Kosten en uitgangspunten

Bij het bepalen van de kosten voor beheer en instandhouding zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Er is uitgegaan van ProRail-indicatoren, op basis van het met het rijk overeengekomen Beheerplan 2011.
- De kosten zijn inzichtelijk gemaakt op basis van de basiseisen en op basis van de geoptimaliseerde variant (4 treinen per uur, eenvoudige infrastructuur).
- De kosten zijn op maat gemaakt voor de spoorlijn Groningen – Heerenveen op basis van:
 - De totale spoorlengte
 - Het oppervlak van de stations
 - De complexiteit van de infrastructuur:
 - Het ontbreken van een bovenleiding
 - Substantieel minder wissels
 - Het ontbreken van overwegen
 - De wijze van organiseren van beheer en onderhoud (ProRail versus markt)

De kosten zijn nu geraamd op de € 8,3 tot € 9,3 miljoen per jaar indien er sprake is van regionaal spoor en ProRail het beheer en onderhoud uitvoert. Afhankelijk van de exacte scope zijn de kosten met een kleinere bandbreedte vast te stellen.

3.4 Wat verder is overwogen

Verder is overwogen om de beheer- en onderhoudskosten bij de marktpartijen te beleggen. Daarnaast is gekeken naar de mogelijkheden om de spoorlijn onderdeel te maken van de hoofdspoorweginfrastructuur. Deze twee varianten worden in onderstaande paragrafen nader toegelicht.

3.4.1 Beheer en onderhoud bij de markt

De projectorganisatie heeft gekeken naar de vraag of de kosten beïnvloed kunnen worden door beheer- en onderhoudstaken in zijn geheel bij de markt te beleggen. De kosten blijken substantieel hoger te liggen indien het onderdeel 'beheer en onderhoud' bij de markt neergelegd wordt (namelijk € 13,6 - € 15,2 miljoen). Dat komt doordat ProRail de meeste van de genoemde taken in de reguliere organisatie kan opnemen, waardoor de apparaatskosten lager zijn ten opzichte van de markt, die hiervoor een nieuw systeem zal moeten inrichten. Ook ten aanzien van klein beheer en onderhoud biedt ProRail schaalvoordelen, aangezien zij dit werk breder in de markt zetten. Het beheren van dergelijke contracten is voor ProRail regulier werk. Overigens hebben marktpartijen tijdens de marktconsultatie(s) aangegeven dat beheer en onderhoud als contracteringsoptie geen meerwaarde heeft, hetgeen door onze berekeningen gestaafd wordt.

3.4.2 Onderdeel hoofdspoorweginfrastructuur

Tevens is de variant opgenomen dat de spoorlijn onderdeel van de hoofdspoorweginfrastructuur wordt, zoals dat het geval is bij Leeuwarden - Groningen. In die situatie worden de kosten van beheer en onderhoud deels via een gebruikersvergoeding aan ProRail opgebracht. Het grootste deel wordt dan echter betaald door het Rijk. Hiervoor is wel een ministerieel besluit nodig.

- Indien een spoorlijn onderdeel is van de hoofdspoorweginfrastructuur, geldt dat er een gebruiksvergoeding wordt afgedragen en dat daarvoor de kosten van beheer en instandhouding door het Rijk worden vergoed. De kosten van de gebruiksvergoeding in het geval van de spoorlijn van Groningen-Heerenveen zullen ca. € 1,7 miljoen voor 4 treinen/ uur.

Indien overwogen wordt om Groningen-Heerenveen op te nemen in de hoofdspoorweginfrastructuur is van belang wat dit betekent voor scope, richtlijnen, procedures en aansturing. Hierbij kan gedacht worden dat de spoorlijn eerst wordt ontwikkeld door beide provincies in samenspraak met de gemeenten en bij oplevering wordt overgedragen aan het Rijk. In de volgende paragraaf worden de belangrijkste consequenties in beeld gebracht.

3.5 Consequenties Hoofdspoorweginfrastructuur

Opdrachtgeverschap

Het opdrachtgeverschap valt uiteen in drie onderdelen, te weten het opdrachtgeverschap voor de aanleg van de infrastructuur, voor de exploitatie van de spoorlijn en voor het beheer en onderhoud van de spoorlijn. Hieronder worden deze drie onderdelen apart benoemd, waarbij per onderdeel op consequenties van de verschillende varianten, waaronder BTW-compensatie.

Opdrachtgeverschap aanleg

Het opdrachtgeverschap van de aanleg van de infrastructuur: als de spoorlijn Groningen - Heerenveen onderdeel wordt van de hoofdspoorweginfrastructuur, moet de spoorlijn voldoen aan de eisen die ProRail aan het spoor stelt. Dit zijn de ontwerpvoorschriften van ProRail (OVS). Het maakt daarbij niet uit of de spoorlijn door ProRail wordt aangelegd of dat de provincies Fryslân en Groningen als opdrachtgever optreden en de spoorlijn later aan ProRail overdragen. Afwijkingen op de OVS (bijvoorbeeld een lichter beveiligingssysteem of het niet geschikt maken voor goederenvervoer) moet vooraf met ProRail worden overeengekomen. Vooralnog is er rekening gehouden met de volledige set aan ontwerpvoorschriften van ProRail.

Ten aanzien van de aanleg van de infrastructuur is hier van belang om op te merken dat zowel ProRail als de provincies Groningen en Fryslân betrokken zijn, aangezien er bij Heerenveen en tussen Groningen en Hoogkerk sprake is van aanlanding op bestaand ProRail-spoor. Overigens ligt het niet voor de hand om dit tracédeel apart te contracteren; geadviseerd wordt om de spoorlijn als één contract op de markt te brengen. Dit vereist gezamenlijk opdrachtgeverschap van beide provincies en ProRail.

De grootste kans om BTW gecompenseerd te krijgen is als de provincies zorgen voor de aanleg van de spoorlijn. Aangezien de provincies opdrachtgever zijn, kunnen ze aanspraak maken op BTW-compensatie. BTW-compensatie ligt niet voor de hand als het rijk opdrachtgever wordt voor de aanleg van de infrastructuur, omdat het rijk niet in de gelegenheid is om BTW te compenseren.

Ten aanzien van de planologische procedures hangt het ervan af wie de initiatiefnemer van de spoorlijn is: op basis daarvan wordt het juridische kader voor het doorlopen van planologische procedures gekozen. Als de minister het initiatief neemt, is de Tracéwet de geëigende procedure. Als de provincies de initiatiefnemers zijn voor de spoorlijn, ligt het Provinciaal Inpassingsplan meer voor de hand.

Opdrachtgeverschap exploitatie

Ook als de spoorlijn onderdeel is van de hoofdspoorweginfrastructuur, kan de treindienst door de provincies worden aanbesteed. In de aanbesteding moet dan wel rekening worden gehouden met de aan ProRail af te dragen gebruiksvergoeding.

Opdrachtgeverschap beheer en onderhoud

Als de spoorlijn onderdeel is van de hoofdspoorweginfrastructuur valt deze onder de beheerconcessie van ProRail. ProRail zal met het ministerie van I&M nadere afspraken moeten maken in verband met uitbreiding van de hoofdspoorweginfrastructuur. Als de spoorlijn geen onderdeel wordt van de hoofdspoorweginfrastructuur, zijn de provincies gezamenlijk opdrachtgever voor beheer en onderhoud. De provincies kunnen beheer en onderhoud opdragen aan een marktpartij, of vragen of ProRail dit namens de provincies verzorgt.

Wanneer de provincies het beheer en onderhoud voor hun rekening nemen, zou dit het belang van de provincie bij de spoorlijn weer kunnen benadrukken, wat de kans op BTW-compensatie op de aanleg zou doen toenemen. Maar ook hier geldt dat de uitkomsten van de discussie binnen de Belastingdienst nog niet duidelijk zijn. Worden de provincies opdrachtgever voor het beheer en onderhoud, dan is de BTW waarschijnlijk compensabel.

Integrale afweging opdrachtgeverschap en BTW

Op basis van bovenstaande is gekomen tot de volgende afweging. De kans om BTW te compenseren is het grootste als de provincies opdrachtgever zijn voor zowel aanleg als beheer en onderhoud. Wel geldt ook in deze situatie de kanttekening dat een toezegging van de Belastingdienst mede afhankelijk is van de discussie die momenteel binnen de Belastingdienst gevoerd wordt. Zolang er nog geen toezegging van de Belastingdienst binnen is, dient de BTW-compensatie als risico aangemerkt te worden.

Ten aanzien van de overname van het spoor door het Rijk (nadat de provincies de spoorlijn hebben aangelegd) is nog geen uitspraak te doen: dit hangt af van zowel het standpunt van het Rijk, als van het standpunt van de Belastingdienst. De kansen om BTW gecompenseerd te krijgen, lijken kleiner als het spoor op termijn overgedragen wordt aan het Rijk.

Indien de BTW over de realisatie van de spoorlijn terugbetaald zou moeten worden, levert dat een kostenpost op van zo'n € 110 miljoen. Gezien de kansen op BTW-compensatie geeft een eerste inschatting aan dat het meest voor de hand liggend is dat de provincies zowel de aanleg als het beheer en onderhoud (en ook de exploitatie) voor eigen rekening nemen.

Conclusie consequenties hoofdspoorweginfrastructuur:

Om de mogelijkheid van BTW-compensatie zo hoog mogelijk te houden zouden de provincies opdrachtgever moeten worden van de *aanleg*. Het opdrachtgeverschap voor *beheer en onderhoud* door de provincies zou de kans op BTW-compensatie verder kunnen verhogen. Vooralnog ziet het ernaar uit dat BTW-compensatie de meeste kans van slagen heeft als de provincies opdrachtgever zijn van zowel de aanleg als het beheer en onderhoud van de spoorlijn.

3.5.1 Conclusie beheer en instandhouding

Nu er in eerste instantie niet voor gekozen wordt om de spoorlijn onderdeel te laten zijn van het hoofdspoorweginfrastructuurnetwerk, zijn de totale kosten van beheer en instandhouding voor de 4 treinen variant bij beheer bij ProRail tussen € 8.3 – € 9.3 miljoen euro per jaar.

3.6 Beschouwing exploitatiekosten/-opbrengsten

De exploitatiekosten en -opbrengsten zijn als volgt opgebouwd:

- Aan de kostenkant is gebruik gemaakt van kengetallen die op landelijk niveau worden aangehouden (bron: Kostenkengetallen openbaar vervoer (2005) van het Centrum Vernieuwing Openbaar Vervoer).
- Aan de inkomstenkant is voor de variant 4 treinen per uur als basis de vervoerswaardestudie uit 2009 genomen. De projectorganisatie heeft een aantal variabelen geactualiseerd.
- Wat betreft de 'vermeden kosten' (het laten vervallen van een aantal buslijnen) is in overleg met het OV-Bureau Groningen - Drenthe en de provincie Fryslân voor de variant 4 treinen per uur een voorstel uitgewerkt waarbij bekeken is welke buslijnen kunnen vervallen en welke dienen aan te sluiten op de stations voor een goede verbinding.

3.6.1 Onderbouwing van de verschillende posten

Openbaar vervoer moet altijd in zijn totaliteit worden beschouwd. Het aanleggen van een spoorlijn kan dan ook gevolgen hebben voor het onderliggende busnetwerk. Een voorwaarde om het busnetwerk te herzien, is dat de nieuwe spoorlijn daadwerkelijk een verbetering is voor de reiziger.

Op 28 december 2011 heeft een workshop met het OV Bureau Groningen Drenthe en experts van DHV en Royal Haskoning plaatsgevonden waarbij is nagedacht over de gevolgen van het onderliggende busnetwerk. Hierbij is nagedacht over welke lijnen kunnen worden opgeheven, welke aangepast moeten worden en welke lijnen moeten blijven bestaan. De uitkomst van deze workshop is de input voor de berekening van de besparing in aantallen Dienst Regeling Uren (DRU's), de consequenties voor de busopbrengsten en de nieuw te genereren reizigeropbrengsten van de treinverbinding.

In de volgende subparagraaf van dit hoofdstuk worden de voorgestelde aanpassingen in het busnetwerk gepresenteerd. Vervolgens wordt aangegeven wat dit betekent voor de kosten en opbrengsten. Als laatste wordt een inschatting gegeven van de verwachte reizigersopbrengsten en hoe deze zich verhouden met de inkomsten die uit een eerder onderzoek van de projectorganisatie vooralsnog als aanname heeft gegolden (Goudappel Coffeng, 2009).

3.6.2 Mogelijke aanpassingen onderliggend busnetwerk

In bijlage 2 wordt weergegeven welke aanpassing in het onderliggende busnetwerk mogelijk is als er een railverbinding wordt gerealiseerd tussen Heerenveen en Groningen (met een frequentie van 4x per uur). De buslijnen die niet gewijzigd worden zijn hier buiten beschouwing gelaten. Wel zijn deze lijnen meegenomen in de totale kosten en opbrengsten vergelijking.

3.6.3 Consequenties kosten en opbrengsten aangepast busnetwerk

In onderstaand overzicht worden de kosten en opbrengsten in de huidige en in de nieuwe situatie samengevat:

Kosten en opbrengsten bussen in huidige en toekomstige situatie (in miljoenen uren, km's en euro's)			
	Huidig	toekomstig	Vershil
Aantal Dienstregelinguren (DRU's) per jaar	0,28	0,19	- 0,09
Aantal Reizigerskilometers per jaar	122	57	- 64
Totale kosten per jaar	27,2	18,4	- 8,8
Totale opbrengsten per jaar	15,9	7,7	- 8,2
Tekort per jaar	11,3	10,7	- 0,5
Kostendekkingsgraad	59%	42%	- 17%

BESPARINGEN BUSNETWERK

De buslijnen die zijn beschouwd hebben een gezamenlijke exploitatiekostenpost van ongeveer 27,2 miljoen euro. De totale exploitatieopbrengsten bedragen ongeveer 15,9 miljoen euro. Het exploitatietekort van de huidige totale lijnen is dus 11,3 miljoen euro. Dit is een kostendekkingsgraad van 59%.

Bij de nieuwe situatie is de totale exploitatiekosten voor de buslijnen gezamenlijk ongeveer 18,4 miljoen euro en de opbrengsten ongeveer 7,7 miljoen euro. Het exploitatietekort van de toekomstige totale lijnen is dus 10,7 miljoen euro. Deze levert een 'besparing' op van 'slechts' 0,5 miljoen Dit komt omdat veel relatief ongunstige buslijnen overblijven. Samen hebben deze een kostendekkingsgraad van ongeveer 42%.

De kosten zijn bepaald door het aantal DRU's (Dienstregelinguren) uit te rekenen aan de hand van de dienstregelinginformatie van de website van de vervoerders. Deels is gebruik gemaakt van aannames,

bijvoorbeeld dat het aantal dienstregelingdagen vermenigvuldigd mag worden met 315⁷. Een aantal lijnen is echter gedetailleerder beschouwd, omdat er soms grote afwijkingen zijn tussen werkdag en weekend. Een andere aanname is dat een DRU voor een Qliner bus (grote afstanden, groot comfort) 105 euro bedraagt en dat de overige buslijnen een DRU prijs hebben van 90 euro. Deze resultaten zijn gevalideerd met de exploitatieresultaten van het OV Bureau van april 2011.

De opbrengsten van deze buslijnen zijn berekend door het aantal reizigers te bepalen en dat te vermenigvuldigen met het gemiddelde bedrag dat een reiziger voor zijn reis betaalt:

- Aantal reizigers: grotendeels aan de hand van NVS⁸ tellingen die beschikbaar zijn gesteld door het OV Bureau Groningen Drenthe (2011) en de provincie Fryslân (2010). Deze resultaten zijn gevalideerd door de exploitatieresultaten van het OV Bureau van april 2011 hiermee te vergelijken. Van een aantal lijnen ontbraken echter de NVS tellingen. Het betrof de lijnen 315, 325 en 335. Voor deze lijnen is als uitgangspunt een kostendekkingsgraad van 70% gehanteerd.
- Opbrengst: Van de onderzochte busreizen is per afstand/relatie bepaald hoeveel er wordt afgelegd. Van alle onderzochte busreizigers is uiteindelijk een percentage bepaald waarna de gemiddelde reis lengte kon worden bepaald. In de nieuwe situatie is dit lager dan in de notitie van december. Deze verlaging komt bijvoorbeeld doordat mensen de bus als vortransport voor de trein gaan gebruiken. Daarnaast is op basis van instaptarief, prijs per kilometer en een percentage abonnementen en studenten ingeschat wat de opbrengsten per reiziger per reis bedragen.

3.6.4 Verwachte reizigersopbrengsten trein

De opbrengsten van de trein worden enerzijds berekend aan de hand van het totaal aantal reizigerskilometers en aan de andere kant aan de hand van de prijs per reizigerkilometer.

3.6.4.1 Aantal reizigerskilometers

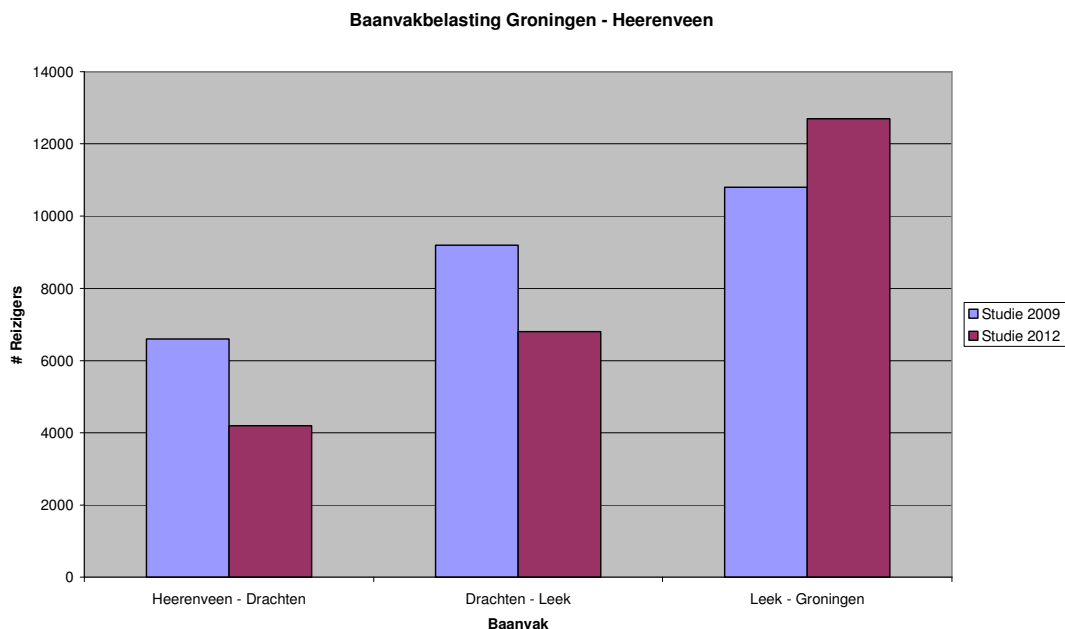
Het totaal aantal verwachte reizigerskilometers op de spoorlijn Groningen – Heerenveen is 127,4 miljoen. Dit aantal is bepaald door het:

- Analyseren van de verwachte hoeveelheid reizigers dat nu gebruik maakt van de bus en straks gebruik maakt van (een deel van) de spoorlijn;
- Analyseren van welk deel van de spoorlijn (baanvak) door deze reizigers gebruikt gaat worden;
- Verhogen van het aantal reizigers met een railbonus. Deze bonus is vastgesteld op 15%. Dit percentage is een kengetal dat vaak gebruik wordt bij een schaa sprong (van bus naar trein, een sprong in o.a. comfort). Het percentage zou iets lager kunnen zijn doordat er momenteel al een hoogwaardig openbaar vervoer systeem aanwezig is (q-liners). Daar staat tegenover dat er een aantal mogelijke verbindingen aan te wijzen is waar mensen in de toekomst gebruik gaan maken van openbaar vervoer, waar het openbaar vervoer nu een lagere kwaliteit heeft. Het gaat hier om nieuwe ov-reizigers. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de verbinding tussen Assen en Drachten of Assen en Heerenveen. Ook kunnen straks mensen tussen Leeuwarden en Drachten of Steenwijk en Groningen gebruik gaan maken van deze railverbinding. Vandaar dat toch besloten is het percentage van 15 aan te houden;
- Verhogen van het aantal reizigers met een autonome groei verwachting van 18% tussen 2011 en 2020. Dit percentage is enerzijds gebaseerd op de autonome groei verwachting van studie uit 2009 (dit ging over de periode 2007 – 2020) en de autonome groei verwachtingen op de overige railverbindingen in Noord – Nederland (2004 – 2020).

⁷ Het is gebruikelijk om het gemiddelde aantal exploitatiedagen op 315 te bepalen. Hierdoor zijn weekend- en vakantiedienstregelingen verdisconteerd

⁸ NVS staat voor Normering Voorzieningenniveau Streekvervoer

De verwachte baanvakbelasting in de huidige studie ten opzichte van de studie in 2009 zijn gepresenteerd in onderstaande tabel en grafiek.



Baanvakbelasting studie 2009 versus studie 2012			
	Heerenveen – Drachten	Drachten – Leek	Leek – Groningen
Studie 2009	6.600	9.200	10.800
Studie 2012	4.200	6.800	12.700
Verskil nominaal	-2.400	-2.400	1.900
Verskil percentueel	-36%	-26%	18%

De verwachting is dus dat er iets minder reizigers op de baanvakken Heerenveen – Drachten en Drachten – Leek zijn, maar dat er tussen Leek en Groningen iets meer reizigers zijn. Het eerste is te verklaren doordat de toekomstige groei iets minder positief is dan waar men een aantal jaren geleden nog vanuit ging. Een verklaring van de groei tussen Leek en Groningen heeft te maken met een toewijzing van reizigers uit Roden aan de spoorlijn. Het totaal aantal reizigerskilometers op de spoorlijn Groningen – Heerenveen is 127,4 miljoen per jaar. Dit is ongeveer 6% lager dan de 135,8 miljoen per jaar waar in 2009 van uit is gegaan. Het totaal aantal reizigers dat gebruik gaat maken van de spoorlijn is ongeveer 15.500.

ONZEKERHEID: DRIE CRUCIALE BUSLIJNEN GLOBAAL MOETEN INSCHATTEN

De reizigersaantallen die afkomstig zijn van de buslijnen 315, 325 en 335 konden niet worden ontleend aan de NVS⁹ tellingen of andere bronnen. De reizigers van deze lijnen zijn ingeschat door uit te gaan van 70% kostendekkingsgraad. Wanneer de kostendekkingsgraad in werkelijkheid hoger is zullen de aantallen reizigers en dus de opbrengsten hoger zijn. Het ontbreken van deze cijfers kunnen overigens ook de verschillen tussen de onderzoeken van 2009 en 2012 verklaren.

Gevoeligheidsanalyse:

Reizigerskilometers bij kostendekkingsgraad van 60%: 120,4 miljoen

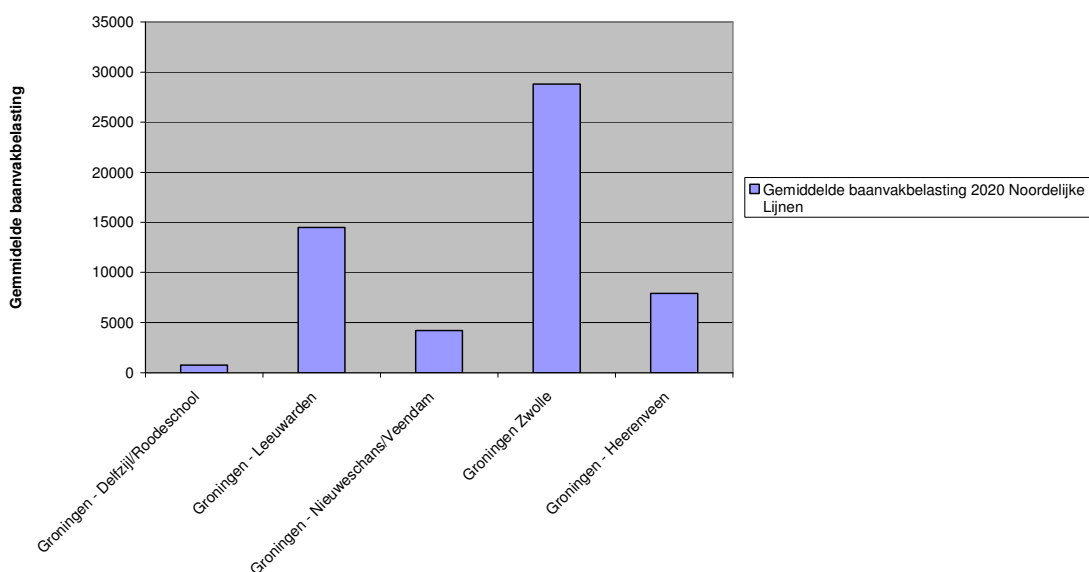
Reizigerskilometers bij kostendekkingsgraad van 80%: 134,3 miljoen

De gevoeligheidsanalyse rondom deze buslijnen is dus ongeveer -5 tot +5 % op het totale resultaat van de reizigerskilometers.

In onderstaand figuur is de gemiddelde baanvakbelasting op de spoorlijn Groningen – Heerenveen afgezet tegen de verwachte gemiddelde baanvakbelastingen op de spoorlijnen Groningen – Delfzijl/Roodeschool, Groningen – Leeuwarden, Groningen – Nieuweschans/Veendam en Groningen – Zwolle. Wat opvalt is dat de lijn Groningen – Heerenveen minder belasting kent dan Groningen – Zwolle en Groningen – Leeuwarden. Deze eindstations hebben een sterkere onderlinge economische binding dan Groningen – Heerenveen. Wel doet de lijn het beter dan de reeds bestaande verbindingen in Noord Nederland tussen Groningen en Delfzijl, Roodeschool, Nieuweschans en Veendam. De verbinding Meppel en Leeuwarden is niet weergegeven omdat gegevens hierover ontbreken.¹⁰

Uitschieters kunnen de gemiddelde baanvakbelasting behoorlijk beïnvloeden. Om die reden is er voor gekozen bij het berekenen van de gemiddelde baanvakbelasting Groningen – Nieuweschans/Veendam de verwachte bezetting in 2020 voor het baanvak Groningen – Groningen Zuid niet mee te rekenen. Er zijn echter nog een aantal andere baanvakken waarvan de groei door bijvoorbeeld ruimtelijk/economische verwachtingen in de toekomst enorm uitschieten.

Gemiddelde baanvakbelasting 2020 Noordelijke Lijnen



⁹ Normering Voorzieningenniveau Streekvervoer

¹⁰ De laatste gevalideerde inzichten stammen uit onderzoek van de provincie Groningen uit 2004

3.6.4.2 Prijs per kilometer beschouwd

In 2009 is gerekend met een gemiddelde prijs per reizigerskilometer van 8 cent per reizigerskilometer. Tegenwoordig moet gerekend worden met een hogere prijs per reizigerskilometer. Destijds is gebruik gemaakt van een kengetal waarbij duidelijk is aangegeven dat het een ordegrrootte indicatie is. Het kengetal is gebruikt om een vergelijking te kunnen maken tussen verschillende varianten. Nu het de bedoeling is om meer gevoel te krijgen bij de daadwerkelijke inkomsten is een uitgebreidere analyse van de opbrengst per kilometer gemaakt. Hierbij is rekening gehouden met de volgende elementen:

- Verschillende kaartvormen: jaarabonnementen, maandabonnementen, retour kaartjes, enkele kaartjes, OV studentenkaarten
- Korting: deel met en deel zonder
- Klassen: eerste klas en tweede klas

De uitkomst van deze berekening is 10,8 cent. De provincie Fryslân geeft aan dat op de spoorlijn Groningen – Leeuwarden uitgegaan wordt van 10,6 cent per kilometer. Bij de regiotram wordt momenteel uitgegaan van 11 cent per kilometer. Omdat het gaat om globale berekeningen wordt bij de opbrengsten een range aangehouden van 10 tot 11 cent per kilometer.

3.7 Resumé beheer, onderhoud en exploitatiekosten en -opbrengsten

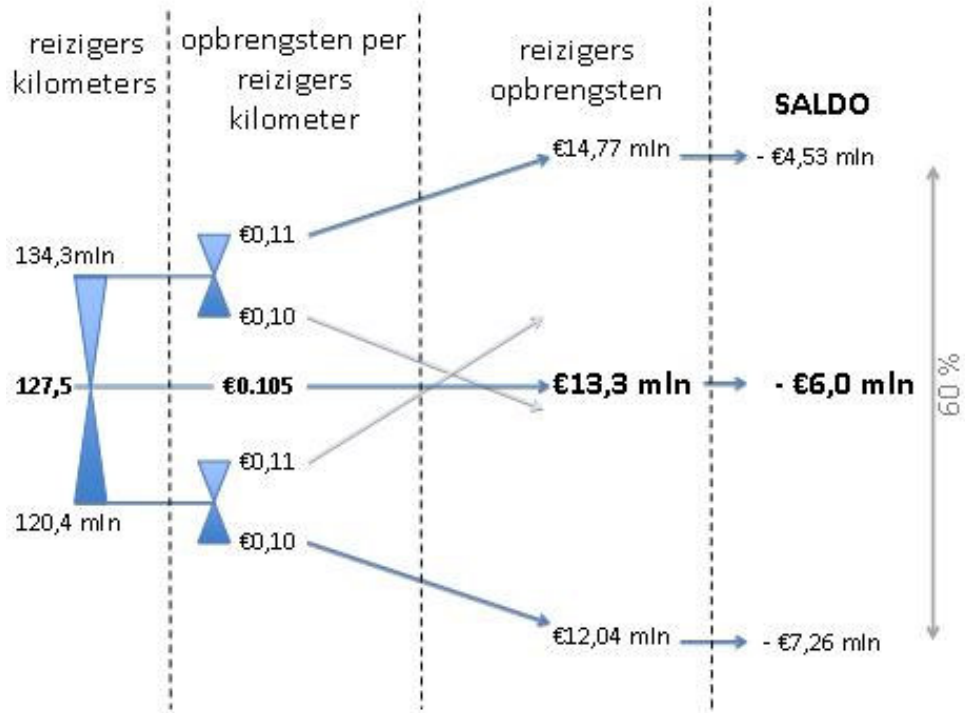
Onderstaande tabel geeft aan welke kosten en opbrengsten voor exploitatie en beheer en onderhoud zijn berekend.

	Kosten in miljoen €
<i>Directe exploitatiekosten</i>	11
<i>Netto Beheer & Onderhoud</i>	8,3 à 9,3
Bruto Exploitatiekosten	19,3 à 20,3
<i>Netto besparing busdiensten</i>	0,5
Netto Exploitatiekosten	18,8 à 19,8
<i>Reizigersopbrengsten **</i>	12,7 à 14,0
SALDO reizigersopbrengsten minus netto exploitatiekosten bij 4 TREINEN PER UUR	-4,8 à -7,1

** Opbrengsten gebaseerd op een opbrengst tussen 10 en 11 cent per gereide kilometer, mede op basis van referenties zoals de Regiotram en de spoorlijn Groningen - Leeuwarden

Tabel. Overzicht kosten en opbrengsten voor exploitatie en beheer/onderhoud, voor de variant 4 treinen per uur.

De gepresenteerde bedragen zijn gebaseerd op analyses van huidige busstromen, bestaande onderzoeken en expert judgement. Om de betekenis van de gepresenteerde getallen in het juiste perspectief te kunnen plaatsen heeft een gevoeligheidsanalyse plaatsgevonden die een indruk geeft van de spreiding van de uitkomsten. In onderstaand figuur treft u de marges aan die ontstaan als de variabelen 'aantal reizigerskilometers' en 'opbrengst per reizigerskilometer' wijzigen.



Figuur: Marges exploitatieopbrengsten op basis van aantal reizigers en opbrengst per reizigerskilometer: effecten op saldo

4 TENDERSTRATEGIE

4.1 Wat vooraf ging

4.1.1 November 2010

In 2010 hebben Provinciale Staten van Fryslân en Groningen ingestemd met het voorstel om de verkenningsfase voor de spoorlijn Groningen-Heerenveen te vervolgen en als eerste stap hierin te starten met de eerste fase van een openbare aanbestedingsprocedure. In november 2010 is in een marktconsultatie met marktpartijen gesproken over het project en de manier waarop de planfase werd vormgegeven. De markt heeft aanbevelingen gedaan om het planproces ook voor marktpartijen aantrekkelijker te maken. De marktpartijen hebben tijdens de marktconsultatie voorgesteld om snel te trechteren naar één marktpartij. Daarnaast stellen marktpartijen voor de planologische procedures parallel aan de tendering te starten, zodat ze een bijdrage kunnen leveren aan de inhoud en de planologische procedure.

Uitgangspunt van de provincies voor het planproces is dat zo min mogelijk tijd en geld wordt besteed en dat zo snel mogelijk zekerheid wordt gekregen over de haalbaarheid van het project binnen budget, met garanties van de markt. Daarnaast gaan de provincies ervan uit dat de planologische procedures pas worden opgestart wanneer de haalbaarheid zeker is (dus na tendering). De geselecteerde marktpartij wordt geëncmitteerd aan dit proces in een alliantie.

4.1.2 Januari 2011

Naar aanleiding van de uitkomsten van de marktconsultatie op 5 november 2010 is destijds een processchema opgesteld. Ontwerp, ruimtelijke ordening en tendering vonden parallel aan elkaar plaats. De tenderprocedure in dit processchema was een concurrentiegericht dialoog. Dit processchema is destijds door het breed bestuurlijk overleg van 27 januari 2011 vastgesteld.

Redenen waarom was gekozen voor concurrentiegericht dialoog waren:

- het ontwerp biedt voldoende vrijheid om marktpartijen met 'een goed idee' te komen
- door meerdere partijen een ontwerp te laten maken wordt creativiteit van de markt benut
- tijdens de dialoog kunnen ideeën van de markt ingebracht worden in het planologisch proces en andersom kunnen ontwikkelingen uit het planologisch proces ingebracht worden in het ontwerp.

4.1.3 Zomer 2011

In april 2011 is het projectbureau gestart met de nadere invulling van het planproces. Alle onderzoeken en ontwerpen die tot dan toe waren uitgevoerd, zijn bekeken. De vraag stond centraal wat een haalbare scope van het project is gegeven het budgetplafond en of de beoogde tenderstrategie de beste methode is om deze scope in de markt te zetten.

In juli 2011 heeft een expertmeeting plaatsgevonden over de tenderstrategie met externe specialisten en betrokkenheid van beide provincies. De vraag die centraal stond was: hoe kom je tot een slimme manier van aanbesteden van de spoorlijn Heerenveen – Groningen?

De uitkomst van de expertmeeting was dat de concurrentiegerichte dialoog niet de slimste manier is om de spoorlijn Groningen - Heerenveen aan te besteden, hetgeen een bevestiging was van de gegroeide opvatting van het projectbureau. De tenderstrategie die wél haalbaar wordt geacht, staat in de volgende paragraaf beschreven.

De redenen waarom een tenderprocedure met concurrentiegerichte dialoog niet de meest aantrekkelijke is, zijn de volgende:

- 1 Hoge kosten.
 - De concurrentiegerichte dialoog vergt flinke inspanning van de opdrachtgever die met meerdere partijen tegelijk in gesprek is, partijen die het ontwerp uitwerken en daarbij vragen en ideeën hebben die beantwoord of getoetst moeten worden.
 - De hoogte van de beschikbare rekenvergoeding past niet binnen het beschikbare planbudget gezien benodigde kosten ten behoeve van begeleiding planproces.
- 2 Langere doorlooptijd
De concurrentiegerichte dialoog kost bovendien tijd. In het processchema was een bieding voorzien in oktober 2012. Bovendien was de voorbereiding van een dergelijke procedure nog niet gereed, vooral de omschrijving van de vraagspecificatie en de gunningscriteria was nog niet zo ver gevorderd als verondersteld. Dit betekent dat de in januari 2011 voorgestelde planning niet haalbaar is.
- 3 Onvoldoende inhoudelijke meerwaarde.
Er blijkt in het ontwerp al veel vast te liggen, zoals de ligging van het tracé. Er kan niet veel ontwerprijheid aan de marktpartijen worden meegegeven. Deze ontwerprijheid zou juist de meerwaarde van de concurrentiegerichte dialoog zijn; die meerwaarde wordt voor dit project niet verwacht. Daarnaast hebben de marktpartijen aangegeven zo snel mogelijk te willen trechteren naar 1 partij.

4.2 Voorstel tenderstrategie

Op basis van het hiervoor geschetste proces, is een tenderstrategie ontwikkeld die zo goed mogelijk aan de randvoorwaarden tegemoet komt. Dit betekent dat gezocht is naar een tenderprocedure die binnen het beschikbare budget voor planvorming en binnen een korte periode kan worden uitgevoerd.

Het principe dat is gekozen, is een aanbesteding op minimaal het basistracé, met de mogelijkheid voor marktpartijen om hierboven wensen te 'verzilveren'.

De belangrijkste uitgangspunten van de voorgestelde tenderstrategie zijn: aanbesteding zoveel mogelijk op basis van reeds beschikbare stukken, ontwerp zo min mogelijk verder uitwerken, snelle trechtering naar één marktpartij, zo min mogelijk marktpartijen een ontwerp laten uitwerken.

Voor de aanbesteding is gekozen voor een openbare procedure zonder preselectie. De voorgestelde contractvorm is D&C. De inschrijvingen worden beoordeeld op basis van EMVI-criteria (Economisch Meest Voordelige Inschrijving) prijs en kwaliteit.

In september 2011 is de aangepast tenderstrategie wederom voorgelegd aan de markt in een marktconsultatie. Door de markt is aangegeven in de deelsessies dat de haalbaarheid van het project is toegenomen door de toepassing van de deelseisen bij te stellen naar basiseisen. Enkele partijen reageren wat aarzelend op de haalbaarheid, andere partijen geven aan dat het project hiermee zeker haalbaar is.

5 EFFECTEN

5.1 Introductie

Dit hoofdstuk gaat in de op de inzichtelijk gemaakte effecten van de spoorlijn Groningen – Heerenveen. De effecten zijn afgezet tegen de referentiesituatie die overeenkomt met huidige situatie inclusief realisatie van de Hanzelijn in 2012.

5.2 Opzet effectenstudie

De effectenstudie is gebaseerd op 4 pijlers:

- de rijtijden en reistijdenanalyse;
- de vervoerwaardeanalyse;
- exploitatiecijfers van de spoorlijn Groningen - Heerenveen
- desk-study naar de overige effecten

De effectenstudie brengt met name de effecten in de provincies Fryslân en Groningen in beeld (met name op en rond het tracé). De effecten van doortrekking op het traject tussen Heerenveen en Lelystad (en verder) blijven buiten beschouwing (met uitzondering van de reistijden). In paragraaf 5.3 wordt verder ingegaan op de investeringskosten, exploitatiekosten en opbrengsten, vervoerswaarde en rijtijden bij het doortrekken van de spoorlijn.

De effectenstudie kent een beperkte diepgang en brengt de effecten op een hoog abstractieniveau in beeld. Het doel is op een hoog schaalniveau de voor- en nadelen van de spoorlijn in beeld te brengen, waarbij ook inzicht ontstaat in de effecten van doortrekking van de spoorlijn naar Lelystad.

5.3 (Breder) perspectief in licht van de Zuiderzeelijn

In deze paragraaf zijn de te verwachten effecten bij het doortrekken van de spoorlijn in beeld gebracht. Deze effecten hebben betrekking op investeringskosten, exploitatiekosten en opbrengsten, vervoerswaarde en rijtijden. Als referentie is de huidige situatie genomen, inclusief de openstelling van de Hanzelijn (vanaf 12 december 2012). De volgende drie varianten zijn in ogenschouw genomen:

- Situatie als Groningen - Heerenveen (140 km/u) uitvoering dieseltrein (Hv-Gn140);
- Situatie als Groningen - Heerenveen is doorgetrokken naar Lelystad (140 km/u) uitvoering elektrische trein (LIs-Gn140);
- Situatie als Groningen - Heerenveen is doorgetrokken naar Lelystad (200 km/u) elektrische trein (LIs-Gn200)

Bij deze laatste variant is sprake van een snelheid van 200 km per uur. Bij deze snelheidsverhoging hoort een integraal dubbelsporige spoorlijn. Vanuit onderzoekstechnisch oogpunt is bij de variant 200 km/u Station Leek niet bediend omdat er anders geen 200 km/u gereden kan worden op het traject. Dat heeft een groot negatief effect op de vervoerwaarde. Vanzelfsprekend zegt dit niets over het station Leek zelf. Bovendien kunnen in de toekomst stoptreinen deze verbinding wel bedienen waardoor de negatieve effecten op de vervoerwaarde ongedaan worden gemaakt.

Doortrekken van de spoorlijn richting Randstad en richting Duitsland

In Flevoland is de ruimtereservering voor de ZZL opgenomen in het Provinciaal Omgevingsplan (POP). De ruimtereservering is niet opgenomen in de SVIR (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, rijksbeleid). De provincie Flevoland houdt een strook langs de A6 gereserveerd voor een eventuele spoorlijn.

De provincie Groningen voert momenteel een vervolg op de verkenningsfase uit naar de haalbaarheid van een rechtstreekse verbinding tussen Groningen en Bremen.

5.3.1 Investeringskosten

De aanleg van de spoorlijn is geraamd op een bedrag van 700 M€ (investeringskosten exclusief omzetbelasting). Het doortrekken van de spoorlijn naar Lelystad resulteert in een toename van de investeringskosten van een zelfde orde grootte bedrag (ongeveer een verdubbeling). Tevens resulteert de snelheidsverhoging naar 200 km/u in een extra verhoging van de kosten omdat dan sprake is van een integraal dubbelsporig traject tot Lelystad en daarnaast ook het trajectdeel Amsterdam-Lelystad aangepast zal moeten worden aan de hogere rijsnelheid.

Tabel: Investeringskosten (miljoenen euro's) (negatief financieel effect ten opzichte van de referentiesituatie)

	alternatief Hv-Gn140	doorkijk LIs-Gn140	doorkijk LIs-Gn200
investeringskosten (in miljoenen euro's)	700 M€	ongeveer een verdubbeling van de investeringskosten van Hv-Gn140	extra kosten ten opzichte van LIs-Gn140: integraal dubbel spoor, aanpassing traject Amsterdam-Lelystad

5.3.2 Exploitatiekosten en -opbrengsten

Naast de eenmalige investeringskosten resulteert de spoorlijn ook in jaarlijkse exploitatiekosten en -opbrengsten, kwalitatief is beoordeeld welke onderdelen van de exploitatieberekening in de doorkijken LIs-Gn140 en LIs-Gn200 zullen wijzigen of gelijkblijven. Dit is de reden dat in de tabel wijzigingen van de waarden aangegeven zijn met '>' (groter dan) en '<' (kleiner dan), zonder direct de precieze waarden te noemen (deze zijn namelijk niet bepaald). Voor de effectbeoordeling is dit voldoende.

Let op: de tabel laat alleen de toename van de exploitatiekosten op het traject Heerenveen-Groningen zien. Daarnaast is in de berekening van het exploitatietekort geen rekening gehouden met de effecten op andere spoorlijnen.

Tabel. Exploitatietekort spoorlijn (miljoenen euro's) (negatief financieel effect)

	alternatief Hv-Gn140	doorkijk LIs-Gn140	doorkijk LIs-Gn200
directe exploitatiekosten	11,0	11,0	> 11,0
gebruiksvergoeding	-	-	-
netto kosten Beheer en Onderhoud	8,8	8,8	> 8,8

	alternatief Hv-Gn140	doorkijk LIs-Gn140	doorkijk LIs-Gn200
bruto exploitatiekosten	19,8	19,8	> 19,8
netto besparing busdiensten/kosten extra lijnen	0,5	0,5	> 0,5
netto exploitatiekosten	19,3	19,3	> 19,3
reizigersopbrengsten	12,7-14,0	> 12,7-14,0	> 12,7-14,0 (maar kleiner dan in LIs-Gn140)
saldo (exploitatietekort is aangegeven met een minteken)	- 6,6 / - 5,3	< -6,6 / -5,3	< -6,6 / -5,3 (maar groter dan in LIs-Gn140)

De tabel laat zien dat zowel het alternatief Hv-Gn140 als de doorkijken LIs-Gn140 en LIs-Gn200 leiden tot een negatief exploitatiesaldo van 5-6 miljoen per jaar. De tabel laat ook zien dat het doortrekken naar Lelystad afhankelijk van de snelheid leidt tot een groter (LIs-Gn140) of kleiner negatief exploitatiesaldo (LIs-Gn200).

In de doorkijk LIs-Gn blijven de kosten voor exploitatie van de spoorverbinding gelijk aan alternatief Hv-Gn140. Enkel de reizigersopbrengsten stijgen vanwege de doortrekking naar Lelystad, wat betekent dat het saldo en de reizigersopbrengsten positiever worden.

Het exploitatiesaldo in de doorkijk LIs-Gn200 zal minder negatief zijn dan in alternatief Hv-Gn140 maar wel groter zijn dan in de doorkijk LIs-Gn140. De kosten voor het personeel zullen lager liggen vanwege de kortere rijtijden. Daar staat tegenover dat de kosten van sneller materieel in aanschaf en onderhoud hoger liggen. Doordat er met een hogere snelheid over het spoortracé wordt gereden, nemen ook de kosten voor beheer en instandhouding van het spoor en bovenleiding toe. Omdat zowel de directe exploitatiekosten als ook de kosten voor beheer en instandhouding stijgen, stijgen ook de bruto exploitatiekosten.

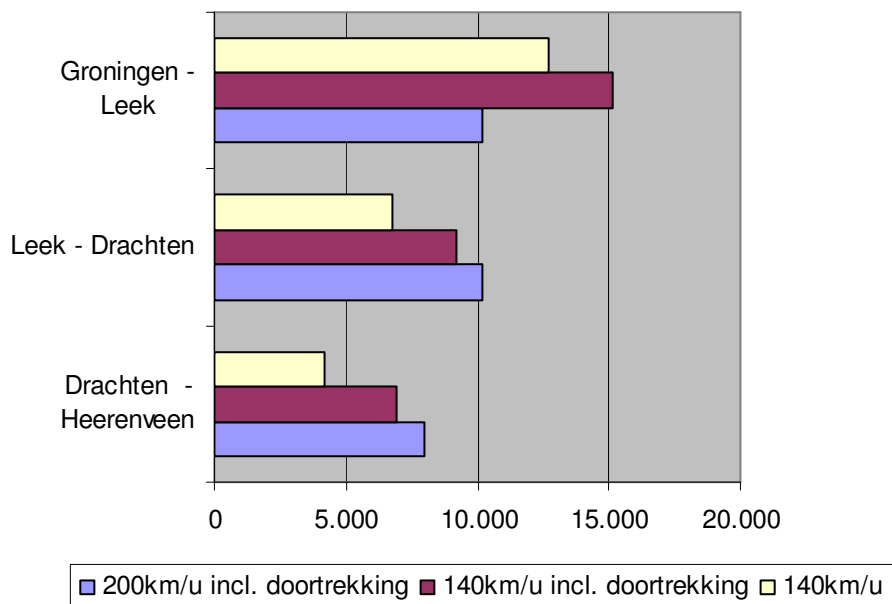
Daar staat tegenover dat de netto besparing op het busnetwerk groter is dan in alternatief Hv-Gn140 en doorkijk LIs-Gn140. Omdat station Leek niet wordt aangedaan in LIs-Gn200 worden een aantal buslijnen tussen Leek - Drachten en Leek - Groningen in stand gehouden. Ten slotte is de verwachting dat de reizigersopbrengsten, net zoals bij LIs-Gn140, hoger zullen zijn vanwege de doortrekking naar Lelystad. De reizigersopbrengsten in LIs-Gn200 zullen wel lager zijn dan LIs-Gn140 vanwege het ontbreken van de treinreizigers van en naar station Leek.

5.3.3 Vervoerwaarde

De vervoerwaarde is bepaald door het volgen van drie stappen:

- Bepaling van het aantal reizigers als gevolg van een doortrekking naar Lelystad. (Zowel 140 km/u als ook 200 km/u).
- Gevolgen schrappen station Leek berekenen (voor de 200 km/u variant).
- Gevolgen snelheidsverhoging (van 140 naar 200 km/u) doorrekenen.

De uitgevoerde stappen resulteren in de volgende baanvakbelastingen op de trajectdelen van de spoorlijn Heerenveen – Groningen.



	Heerenveen - Drachten	Drachten - Leek	Leek - Groningen
140km/u	4.200	6.800	12.700
140km/u incl. doortrekking	6.900	9.200	15.100
200km/u incl. doortrekking	8.000	10.200	10.200

5.3.4 Rijtijden

Rijtijden Hanzelijn en overstap

Voor het bepalen van de rijtijden op de Hanzelijn is gerekend met de tijden die in de brochure 'De Hanzelijn' door ProRail is opgesteld. Voor overstappende reizigers in Heerenveen geldt dat er 7,5 minuut is gerekend om over te stappen. De overstaptijd is berekend op basis van een kwartierdienstregeling.

Bepaling rijtijden

De rijtijden tussen de stations bij de 140 km/u en 200 km/u alternatieven zijn tot op heden niet berekend. Wel is bekend dat de rijtijd tussen Heerenveen – Groningen maximaal 40 minuten mag zijn. Met deze tijd is in basis gerekend. Voor het afremmen, halteren en vertrekken is per station 3 minuten gerekend¹¹.

11

Voor het 200 km/u alternatief is de rijtijd bepaald aan de hand van het snelheidsverschil 140-200. Daarnaast is voor iedere stop 4 minuten gerekend om af te remmen, te halteren en te vertrekken. 'Daarbij is in deze variant het station Leek komen te vervallen.

Onderstaande resultaten zijn gebaseerd op globale berekeningen. De daadwerkelijke te realiseren rijtijden kunnen enkele minuten afwijken.

Rijtijden spoor:

140km/u	Lelystad – Emmeloord	21 min
	Emmeloord – Heerenveen	22 min
	Heerenveen – Drachten	15 min
	Drachten – Leek	14 min
	Leek – Groningen	11 min
	Totaal Lelystad - Groningen	1:23 uur
200km/u	Lelystad – Emmeloord	17 min
	Emmeloord – Heerenveen	17 min
	Heerenveen – Drachten	13 min
	Drachten – Groningen	17 min
	Totaal Lelystad – Groningen	1:04 uur

5.3.5 Conclusie perspectief in licht van de Zuiderzeelijn:

Qua vervoerwaarde is het reëel te veronderstellen dat de spoorlijn Groningen - Heerenveen profiteert van een rechtstreekse verbinding met de Randstad. De opbrengsten zullen dus hoger zijn dan zonder een rechtstreekse verbinding met de Randstad. De investeringen die op het tracé Groningen - Heerenveen gedaan moeten worden -indien het doortrekken van de spoorlijn naar Lelystad/Schiphol dezelfde scope kent als de huidige scope voor Groningen - Heerenveen- hebben alleen betrekking op Heerenveen. Indien gekozen wordt voor een hogere frequentie of snelheid, dan zijn aanvullende investeringen nodig. Dit hangt vanzelfsprekend af van de te kiezen variant. De totale rijtijd hangt ook af van de uitgangspunten op basis waarvan de spoorlijn op termijn doorgetrokken wordt.

5.4 Overzicht van effecten

In tabel 5.1 zijn alle effecten van het alternatief Hv-Gn140 en de doorkijken LIs-Gn140 en LIs-Gn200 weergegeven. De kleur oranje geeft in de tabel een negatief effect weer, de groene kleur wijst op een positief effect en de grijze cellen betreffen effecten die niet volledig duidelijk zijn/onderbouwt konden worden of neutraal worden beoordeeld.

Tabel 5.1a. Overzichtstabel effecten (inclusief financiële effecten)

(groen = positief, oranje = negatief, grijs = neutraal/niet volledig duidelijk)

EFFECTEN		alternatief Hv-Gn140	doorkijk LIs-Gn140	doorkijk LIs-Gn200
effecten op de reis van OV-reizigers	reistijd	0/+	+	+
	zitplaatskans	goed in trein, onduidelijk in overblijvende buslijnen	goed in trein, onduidelijk in overblijvende buslijnen	goed in trein, onduidelijk in overblijvende buslijnen
	overig comfort	+	+	+
	betrouwbaarheid van de reistijd	0/+	0/+	0/+
optiewaarde: mogelijkheid OV te gebruiken		0	0	0
reistijd overig verkeer		+/-	+/-	+/-
Verkeersveiligheid		+	+	+
woongenot en milieu	lucht (indicator voor woongenot)	-	+	+
	geluid (indicator voor woongenot)	-	0/-	-
	bodemverontreiniging	0/-	0/-	0/-
natuur en recreatie	natuur: vernietiging en isolatie	-	-	-
	recreatie: afname recreatieareaal / minder ontsluiting recreatieareaal	0	0	0
Landbouw: isolatie en vernietiging		-	-	-
Indirecte effecten	woonmigratie en stedelijke kwaliteit	0/+	0/+	0/+
	vestigingsklimaat bedrijven	0/+	+	+
	match vraag en aanbod arbeidsmarkt	+	+	+

Tabel 5.2b. Overzichtstabel financiële effecten

(groen = positief, oranje = negatief, grijs = neutraal/niet volledig duidelijk)

KOSTEN (negatieve effecten)		alternatief Hv-Gn140	doorkijk Lls-Gn140	doorkijk Lls-Gn200
Investeringskosten		€ 720 miljoen	ongeveer een verdubbeling van de investeringskosten van Hv-Gn140	extra kosten t.o.v. Lls-Gn140: integraal dubbel spoor, aanpassing traject Amsterdam-Lelystad
Exploitatietekort (negatief)		EUR 6,6 / EUR 5,3 miljoen	< EUR 6,6 / EUR 5,3 miljoen	< EUR 6,6 / EUR 5,3 (maar groter dan in Lls-Gn140)

5.5 Conclusies

Op basis van voorliggende effectenstudie is het interessant om te kijken naar:

- de (balans tussen) positieve en negatieve effecten;
- de onderscheidende effecten tussen alternatief Hv-Gn140 en de doorkijken Lls-Gn140 en Lls-Gn200 (en dus ook het onderscheid tussen wel en niet doortrekken).

De balans tussen positieve en negatieve effecten geeft input voor het besluit de spoorlijn wel of niet aan te leggen. De onderscheidende effecten tussen alternatief Hv-Gn140 en de doorkijken Lls-Gn140 en Lls-Gn200 geven 'munitie' om juist wel of niet te pleiten voor doortrekking van de spoorlijn richting Lelystad. Hieronder wordt samengevat ingegaan op de positieve en negatieve effecten van de spoorlijn, waarbij ook de verschillen tussen alternatief Hv-Gn140 en de 2 doorkijken wordt aangestipt (de neutrale effecten worden achterwege gelaten; zie de grijze cellen in tabel 3.1).

Wat opvalt in tabel 5.1 is dat het effect op de reistijd wel positief is maar zeker niet voor alle reizigers positief zal zijn (vandaar de score van 0/+ tot +). Dit heeft te maken met het feit dat het aantal OV-haltes zal afnemen waardoor de reistijd in het voor- en natransport voor reizigers gemiddeld zal toenemen. Daarnaast leidt de afname van het aantal OV-haltes ook tot een extra overstap voor een deel van de huidige busreizigers die niet direct in de buurt van een station wonen (en met de bus naar het station moeten komen). Uiteraard zal de reistijd voor reizigers met een herkomst en bestemming in de buurt van de treinstations wel korter worden, wat positief is, maar per saldo is voor alle reizigers sprake van een minder groot positief effect dan wellicht vooraf verwacht. In de doorkijk waarin de spoorlijn wordt doorgetrokken met een snelheid van 200 km/u (Lls-Gn200) speelt daarnaast het feit dat het niet opnemen van station Leek betekent dat een relatief grote groep reizigers tussen Groningen en Leek niet profiteert van een reistijdwinst die de trein zou kunnen bieden. Daar staat tegenover dat voor de overige reizigers de reistijdwinst toeneemt ten opzichte van Lls-Gn140. Per saldo scoort doorkijk Lls-Gn200 even goed als Lls-Gn140.

Het reizen per trein wordt over het algemeen als comfortabeler ervaren dan het reizen per bus, ondanks dat in de referentiesituatie sprake is van relatief comfortabele bussen. Dit is een positief effect (+).

De trein heeft in tegenstelling tot de bus toegang tot een exclusief voor de trein beschikbaar tracé. Dit heeft als voordeel ten opzichte van de bus dat de betrouwbaarheid van de reistijd niet afhankelijk is van

andere infrastructuur-/weggebruikers. Omdat de verwachting is dat de huidige bussen relatief gezien al wel betrouwbaar zijn (goede uitgangssituatie), is er sprake van een licht positief effect (0/+).

Het rijden met treinen zal leiden tot een toename van de lucht- en geluidemissies en de bodemverontreiniging. Enige uitzondering hierop zijn de luchtmissies in de doorkijk Lls-Gn140 en Lls-Gn200: deze zullen niet toenemen omdat er in deze doorkijk gereden zal worden met elektrisch aangedreven voertuigen. Hier onderscheid de doortrekking zich van het alternatief Heerenveen Groningen 140 km/u (Hv-Gn1400).

De aanleg van de spoorlijn zal daarnaast resulteren in vernietiging van natuurarealen en landbouwarealen en tevens zal sprake zijn van het ontstaan van geïsoleerde arealen natuur en landbouw, welke daardoor niet of nauwelijks nog een functie hebben (omdat het met name gaat om een relatief lang, maar smalle strook zal het overigens niet of nauwelijks effect hebben op de recreatie).

Het positieve/licht positieve effect op de regionale bereikbaarheid zal regionaal leiden tot een verbeterde match tussen vraag en aanbod naar arbeid (+). De verbeterde bereikbaarheid op (boven)regionaal niveau zal resulteren in een verbeterd vestigingsklimaat voor bedrijven (aantrekken nieuwe bedrijven) wanneer de spoorlijn wordt doorgetrokken naar Lelystad en in mindere mate bij enkel een spoorlijn tussen Heerenveen en Groningen (Hv-Gn140) (0/+ of +). Tevens zal er sprake zijn van een groei (wel beperkt) van het aantal inwoners (woonmigratie) in het Noorden ten gevolge van de aanleg van de spoorlijn (0/+).

Uiteraard kost de aanleg van de spoorlijn geld (investeringskosten): dit is een negatief financieel effect. Jaarlijks zal daarnaast sprake zijn van een exploitatietekort, welke overigens het kleinst is (althans voor het traject Heerenveen-Groningen) in de doorkijk waarin met een snelheid van 140 km/u de spoorlijn wordt doorgetrokken naar Lelystad (Lls-Gn140).

Samenvattende conclusie

Kijkend naar de onderzochte effecten in deze studie kan de conclusie getrokken worden dat de aanleg van de spoorlijn positieve effecten heeft maar dat deze niet groot zijn. Daarnaast is er sprake van een aantal beperkt negatieve effecten.

Het doortrekken van de spoorlijn naar Lelystad laat een iets positiever beeld zien, met name in de reistijd, de luchtverontreiniging (elektrisch in plaats van diesel) en de indirecte economische effecten. Hier staat tegenover dat doortrekking een veel grotere investering vergt.

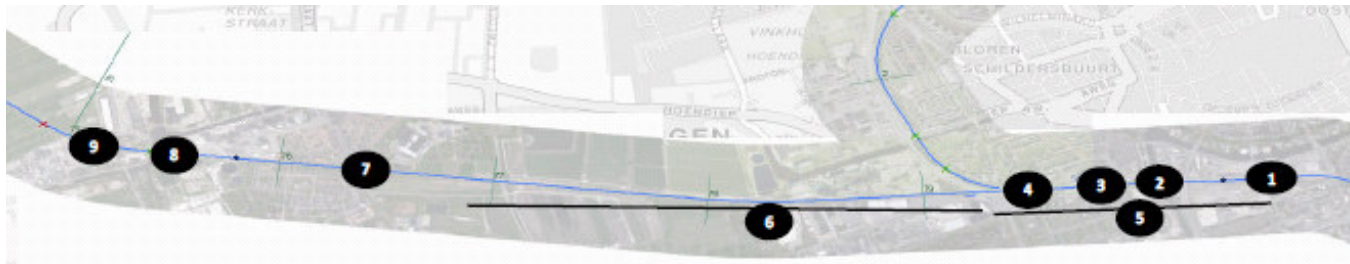
BIJLAGE 1 Totaaloverzicht ramingen baanvak Hoogkerk – Groningen

Deeltraject	Totale investeringskosten (raming Arcadis) Uitgangspunt september 2011	Opgenomen in raming september 2011	Totale investeringsraming Uitgangspunt januari 2012 ¹²	Verklaring van verschillen
1. Knoop Groningen	29.150.000	100%	5.000.000 ¹³	Er is een dubbeling met de knoop Groningen. Vanuit Groningen – Heerenveen is er een lump sum bijdrage van 5 miljoen.
2. Brug Hoornse Diep	25.520.000	100%	20.000.000	Vanuit de knoop Groningen is een raming gemaakt voor de kosten. Hieruit blijkt dat de kosten 20 miljoen zijn.
3. Overweg Paterswoldseweg	20.900.000	100%	17.126.492	Aangepaste raming o.b.v. ontwerp Zuidema (variant 3d).
4. Overweg Peizerweg	7.150.000	100%	11.232.868	Aangepaste raming o.b.v. ontwerp Zuidema (variant 2.1b).
5. Extra spoor 1 ^e km	16.082.000	100%	16.082.000	
6. Extra spoor km 76.8 - 79.4	15.763.000	100%	15.763.000	
7. Overweg Zuiderweg	9.350.000	100%	15.692.916	Aangepaste raming o.b.v. ontwerp Zuidema (variant 2.4)
7,5 Extra spoor station Hoogkerk – uittakking	-	-	5.000.000	Uitgangspunt was dat dit stuk spoor gerealiseerd zal worden vanuit Leeuwarden – Groningen. Dit is niet zeker, daarom is het toegevoegd aan de raming
8. Brug en overweg Hoendiep ¹⁴	-	-	-	-
9. Uittakking Heerenveen	4.640.000	100%	4.640.000	-
TOTAAL				
Investeringskosten Gr-Hv (pp 2008)	€ 128.555.000		€ 110.537.276	

¹² De opgestelde investeringsraming bevat een onzekerheidsmarge van +/- 50% en kent een aantal uitgangspunten¹². Om meer zekerheid te krijgen over de investeringskosten, dient het voorkeursscenario verder uitgewerkt te worden

¹³ Aandachtspunt is de opstelcapaciteit, die zal eventueel opgenomen moeten worden in het basistracé.

¹⁴ Gezien de voorkeursvariant al eerder aftakt, hoeft de brug over het Hoendiep niet te worden aangepast. Aandachtspunt is dat het tracé nu de nieuw ontwikkelde Westpoortboulevard kruist en hier in de raming van Arcadis nog geen rekening mee is gehouden. Er is hier een ongelijkvloerse kruising nodig (ca. € 5 miljoen), die in de raming van Groningen – Heerenveen zal moeten worden meegenomen.



1. Knoop Groningen
2. Brug Hoomse Diep
3. Overweg Paterwoldseweg
4. Overweg Peizerweg
5. Extra spoor 1e km
6. Extra spoor km 78.8 - 79.4 (2,6 km)
7. Overweg Zuideweg
8. Brug en overweg Hoendiep
9. Uittakking Heerenveen

BIJLAGE 2 Aanpassingen busnetwerk

Voorstel aanpassingen busdienstregeling als gevolg van railverbinding Groningen – Heerenveen	
Buslijn	Opmerking
Lijn 18 Heerenveen – Assen	Met de trein is het sneller om van Drachten in Assen te komen en v.v. Om die reden wordt deze buslijn opgeheven, met uitzondering van het traject Norg – Assen en Drachten – Heerenveen. Op de lijn Drachten - Heerenveen kan evt. ook worden bezuinigd, omdat je de body van de lijn weghaalt. De spoorlijn Groningen – Heerenveen kan dan deels de oorzaak zijn voor het opheffen van die busverbinding. Omdat het wel een achteruitgang is voor een groep reizigers, hebben we hem niet als bezuiniging in de berekeningen meegenomen.
Lijn 39: Groningen – Surhuisterveen	Deze lijn wordt opgeheven. Lijn 133 wordt ter compensatie verzaaid, zodat reizigers die gebruik maakte van buslijn 39 om naar Groningen te reizen, nu in Leek op de trein kunnen overstappen.
Lijn 83 Assen – Groningen (via Roden)	De bus wordt aangetakt op het station. De lijn blijft wel bestaan voor de ontsluiting van Mildwolde en Oostwold. Wij hebben aangenomen dat 90% van de reizigers overstapt op de trein.
Lijn 85 Groningen – Leek – Oosterwolde	Groningen – Leek kan worden opgeheven, want wordt vervangen door de spoorlijn. Oosterwolde – Leek moet in stand worden gehouden en worden aangetakt op het station in Leek.
Lijn 89 Groningen – Leek – Drachten	Deze lijn kan worden opgeheven tussen Groningen en Leek. Tussen Marum en Drachten moet de frequentie worden verhoogd tot twee keer per uur in de spits en gaat rijden via Nuijs en Niebert. De verhoogde frequentie is nodig om het verlies van de Qliners in Marum op te vangen.
Lijn 133 Groningen – Surhuisterveen	Deze lijn wordt verzaaid en vervangt daarmee lijn 39. Lijn 133 gaat als feederlijn functioneren van station Leek.
Lijn 304 Groningen – Drachten	Deze lijn kan worden opgeheven tussen Drachten en Groningen. De spoorlijn vervangt deze verbinding.
Lijn 306 Leek – Groningen	Deze lijn kan worden opgeheven tussen Leek en Groningen. De spoorlijn vervangt deze verbinding.
Lijn 310 Drachten – Heerenveen	Deze lijn kan worden opgeheven tussen Heerenveen en Drachten. De spoorlijn vervangt deze verbinding. Hiermee verdwijnt een directe verbinding tussen Drachten en het Friesland College. Daardoor moet nader bekeken worden of voldoende capaciteit aanwezig is op de verbinding Station Heerenveen – Friesland College.
Lijn 314 Groningen – Drachten	Deze lijn kan worden opgeheven tussen Drachten en Groningen. De spoorlijn vervangt deze verbinding.
Lijn 315 Groningen – Lelystad	Deze lijn kan worden opgeheven tussen Groningen en Heerenveen, de spoorlijn vervangt deze verbinding. Tussen Heerenveen en Lelystad blijft de lijn in stand. Reizigers uit de Noordoostpolder richting Drachten, Leek of Groningen moeten in de toekomst overstappen in Heerenveen.

Lijn 316 Groningen – Leek	Deze lijn kan worden opgeheven tussen Leek en Groningen. De spoorlijn vervangt deze verbinding.
Lijn 317 Groningen – Roden	Deze lijn, die sinds de dienstregeling 2012 lijn 82 heeft vervangen, kan niet worden opgeheven. De extra reistijd voor mensen uit Roden is te groot om de directe busverbinding op te kunnen heffen en mensen via Leek te laten reizen. De lijn wordt wel doorgetrokken naar station Leek. Hierdoor verwachten wij dat, ondanks de extra reistijd, 50% van de reizigers tussen Roden en Groningen toch overstapt op de trein. Dit omdat de verwachte betrouwbaarheid van de railverbinding hoger ligt dan de (verwachte) betrouwbaarheid van lijn 317.
Lijn 320 Leeuwarden – Drachten	Deze lijn wordt aangetakt op het station in Drachten.
Lijn 325 Groningen – Emmeloord	Deze lijn kan worden opgeheven. De spoorlijn vervangt deze verbinding grotendeels. Reizigers uit de Noordoostpolder richting Drachten, Leek of Groningen moeten via bestaande lijnen reizen richting Heerenveen en daar overstappen op de trein.
Lijn 335 Groningen – Joure	Deze lijn kan worden opgeheven. De spoorlijn vervangt deze verbinding grotendeels. Reizigers uit de Noordoostpolder richting Drachten, Leek of Groningen moeten via bestaande lijnen reizen richting Heerenveen en daar overstappen op de trein.
Lijn 504 Groningen Zernike – Drachten	Deze lijn kan worden opgeheven tussen Drachten en Groningen. De spoorlijn vervangt deze verbinding. Wel is het uitgangspunt dat de Regiotram in Groningen beschikbaar is.
Lijn 607 Groningen – Roden/Leek/Tolbert	Deze lijn kan worden opgeheven tussen Roden en Groningen. De spoorlijn vervangt deze verbinding. Wel is het uitgangspunt dat de Regiotram in Groningen beschikbaar is.

6 COLOFON

Opdrachtgever	: Provincie Groningen
Project	: Eindrapport spoorlijn Groningen - Heerenveen
Dossier	: BA4229
Omvang rapport	: 4 pagina's
Auteur	: Rolf Melenberg
Projectleider	: Projectbureau Groningen-Heerenveen
Datum	: Juni 2012
Naam/Paraaf	:

Verslag van de bijeenkomst met marktpartijen

Spoorlijn Heerenveen Groningen

gehouden 5 november 2010

Opening en Aftrap

Samenvatting van de inleiding door gedeputeerde Piet Adema (Fryslân)

Uit onderzoek dat in opdracht van de provincies is uitgevoerd is gebleken dat het beschikbare budget van 577 M€ onvoldoende is om het project uit te voeren. In gesprekken met de marktpartijen is door de betrokken partijen steeds het tegendeel beweerd.

In januari 2011 wordt in de gedeputeerde staten van de provincies Fryslân en Groningen de voortgang van het project besproken en dan zal besloten worden over de toekomst van het project en of gestart zal worden met de aanbesteding. Voorwaarde voor het starten van de aanbesteding is dat de markt laat weten dat de beschikbare middelen voor de bouw voldoende zijn om de ontwikkeling van de spoorlijn kansrijk te kunnen vervolgen en welke voorwaarden hierbij eventueel horen.

Vooruitlopend op de bijeenkomst van vandaag hebben de marktpartijen veel informatie over het project ontvangen en het is de bedoeling van deze bijeenkomst open met elkaar van gedachte te wisselen over de haalbaarheid van het project. Van de marktpartijen wordt gevraagd een open discussie te voeren en geen kaarten voor de borst te houden. Aan het eind van de dag moet blijken of de marktpartijen voldoende geloof in het project hebben om ook in de ontwikkeling hiervan te investeren.

Indien dit aan het eind van dag blijkt en de provincies besluiten in januari om te aanbesteding te starten dan dient met de bijeenkomst van vandaag gewaarborgd te zijn dat de gegadigden bereid zijn mee te doen met de aanbesteding en zich serieus inspannen om een aanbieding te doen waarmee het project binnen het beschikbare budget kan worden gerealiseerd.

Samenvatting van de inleiding door de dagvoorzitter marcel Hertogh:

Aansluitend op de inleiding van de gedeputeerde wordt geconcludeerd dat het voor het project nu of nooit is.

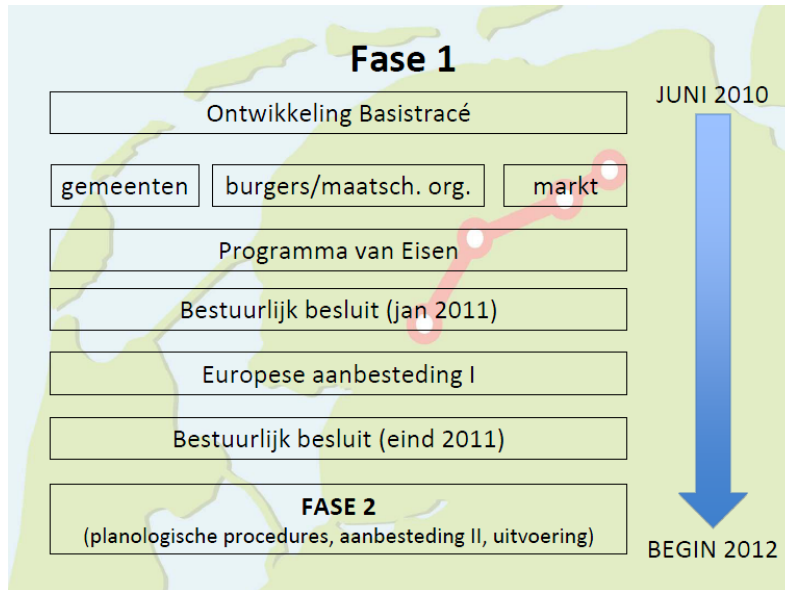
Het doel van de bijeenkomst wordt concreet gemaakt door de vragen te bespreken die door de marktpartijen beantwoord moeten worden. Deze vragen zijn:

- Is het project haalbaar voor 577 M€ ?
- Ondersteunt u de aanpak van de beide provincies ?
- Hoe kunnen we de haalbaarheid (verder) vergroten ?

Vervolgens wordt het tracé besproken voor zover dat bekend is en het kader voor het project aan de hand van de onderstaande sheet.



Kort wordt ingegaan op het ontwikkelproces voor de spoorlijn zoals de provincies dit voor zich zien en waaraan in de huidige fase invulling wordt gegeven. De bijeenkomst met de markt is ook in het schema weergegeven, deze heeft plaats in een periode waarin met de gemeenten en andere stakeholders over de inpassing van het project wordt gesproken. Het Programma van Eisen dat mede ten grondslag ligt aan het bestuurlijk besluit van januari as. zal zich beperken tot de hoofdlijnen voor het project.



Themasessie Aanleg, Beheer en Onderhoud

Uitgangspunten aanleg, beheer en onderhoud

Financiën:

- Beschikbaar budget: 604 M€ (577 p.p. 2007)
- Opwaarderen Hoogkerk – Groningen: 110 M€
- Beschikbaar investeringsbudget voor Heerenveen – Hoogkerk: 494 M€
- Beschikbaar bouwbudget: ca. 320 M€

I Bouwkosten (ontwerp en uitvoering)		320
II Conditioneringskosten		35
Vastgoedkosten (grondverwerving, verwerving en planschade)	35	
		<hr/>
		355
III Opdrachtgeverskosten (percentages van I + II)		139
Engineering (planstudiefase en uitvoeringsfase)	7%	25
Overige bijkomende kosten	4%	14
Opdrachtgeverkosten	3%	11
Onvoorzien	10%	36
Planstudierisico's + prijsrisico boven IBOI	15%	53
		<hr/>
	39%	
IV Gekapitaliseerde expl.tekorten		0
IV Totaal Investeringsbudget (M€)		494

Figuur 1, voorbeeld projectbegroting

Risicoverdeling

- Basis: UAVGC
- Conditionering voor OG
- Inpassingrisico's voor OG
- Prijsindexering voor OG

Uitgangspunten tracé

- In Heerenveen zijn twee 'principes' mogelijk. Ofwel met een boog aanlanden op het hoofdstation, ofwel rechtdoor aan de noordzijde van de A7 en een kruisstation bij de lijn Leeuwarden – Zwolle.
- Vanaf de kruising A7 / N392 verloopt het tracé zo strak mogelijk gebundeld met de A7.
- Ter hoogte van Drachten een station.
- Drachten tot en met Leek weer zo strak mogelijk gebundeld met de A7.
- Ter hoogte van Leek een station.
- Voor Leek – Hoogkerk is een quickscan uitgevoerd. Daar zijn nog drie varianten van overgebleven. De keuze voor een tracé moet nog gemaakt worden.
- Voor Hoogkerk – Groningen geldt: In het kader van Leeuwarden – Groningen is het plan om Zuidhorn - Hoogkerk Oost te verdubbelen. In het kader van Leeuwarden – Groningen wordt waarschijnlijk een overweg ongelijkvloers. Hoogkerk Oost – Groningen Hoofdstation gaat over bestaande infrastructuur.

Verslag van de bespreking met de marktpartijen

Voorafgaand aan de discussie zijn de uitgangspunten toegelicht die voor dit moment door de provincies zijn gekozen.

Kosten

Enkele van de marktpartijen hebben voorafgaand aan de bijeenkomst voor zichzelf een raming opgesteld op basis van de bij hen bekend informatie over het project. Het hierbij gehanteerde uitgangspunt is dat uit is gegaan van een sobere en doelmatige spoorlijn. Dat geldt ook voor de inpassing in de omgeving, waarvoor alleen de minimale kosten zijn meegenomen. Voor de betrouwbaarheid van deze raming moet ca. $\pm 20\%$ worden aangehouden. Bedacht moet bijv. worden dat er nog weinig informatie is over de bodemgesteldheid, terwijl dat een belangrijk effect kan hebben op de bouwkosten.

De conclusie is dat als het beschikbare budget voor de realisatie van het gedeelte Heerenveen-Groningen inderdaad 320 M€ is, de bouw van de spoorlijn net wel of net niet binnen dit budget gerealiseerd kan worden. Daarbij wordt aangegeven dat concurrentie aanleiding zal zijn om de bouwkosten wellicht nog wat scherper te stellen.

In het overleg zijn daarnaast de volgende mogelijkheden naar voren gebracht die kunnen leiden tot besparingen op de bouwkosten.

Optimalisatiemogelijkheden

- GROEIMODEL

Leg de onderbouw (baan en kunstwerken) toekomstvast aan voor heavyrail met een ontwerpsnelheid van 200km per uur. Laat dit vrij voor het spoorstelsel, deze kan dan in eerste instantie geschikt zijn voor lichtere treinen, wat mogelijk goedkoper in aanleg en exploitatie. Zo is sprake van een groeimodel. De ProRail eisen voor heavy rail spoorstelsels staan bovendien vrijwel geen optimalisatiemogelijkheden toe.

- ZELFSTANDIGE SPOORLIJN

Door de spoorlijn Heerenveen-Groningen niet fysiek aan te sluiten op het ProRail spoorwegnet gelden wellicht lagere eisen aan het spoorstelsel, bijvoorbeeld voor het beveiligingssysteem.

- BETREK HOOGKERK-GRONINGEN

Maak het project groter door ook het stuk Hoogkerk-Groningen hierin te betrekken, waarvoor in de voorbeeld projectbegroting een flink bedrag gereserveerd is. Door hier op een niet traditionele wijze naar te kijken zijn wellicht relatief substantiële besparingen mogelijk.

- TRACÉ-OPTIMALISATIE

Biedt ruimte voor het naar kosten optimaliseren van het tracé, door bijvoorbeeld een tracé te zoeken met minder kunstwerken. Door weglaten van station Leek kan het tracé bijvoorbeeld in het Groningse deel over een groter traject ten noorden van de A7 worden gelegd, wat mogelijk tot lagere kosten leidt.

- ONTWIKKEL DE EISENSPECIFICATIE IN OVERLEG MET DE MARKT EN OMGEVING

Schrijf de eisenspecificatie niet vooraf voor, maar gebruik de dialoog met de markt om daarin de eisenspecificatie voor de aanbieder vast te stellen. Dit kan mogelijk parallel met een pre-planproces waarbij stakeholders worden betrokken zoals gemeenten, milieubeweging en RWS. Door met RWS te overleggen over haar plannen voor het aanpassen van de A7 kan bovendien misschien een win-win situatie worden gecreëerd.

- OPDRACHTGEVERSKOSTEN

De markt is van mening dat in de voorbeeld projectbegroting onder Opdrachtgeverkosten flinke bedragen zijn gereserveerd. Er ontstaat voor de bouw meer financiële ruimte indien hierop kan worden bespaard. Dit kan wellicht door meer taken bij de markt onder te brengen.

Risico's

Er zijn ook onderwerpen genoemd die een kostenopdrijvend effect kunnen hebben zoals:

- Inpassingmaatregelen, bijvoorbeeld de passage van Van Oordt's Mersken
- Tegenvallende bodemgesteldheid
- Tegenvallende conditioneringkosten (bijv. kabels en leidingen)

Beheer en onderhoud

Over de toegevoegde waarde van beheer en onderhoud is naar voren gebracht dat dit tot voordeel kan leiden omdat bij de ontwerpkeuzes voor aanleg met life cycle cost afwegingen rekening gehouden kan worden. Daar staat tegenover dat de keuze vrijheid sowieso beperkt lijkt vanwege o.a. de wettelijke voorschriften voor spoorssystemen.

De omvang van de spoorlijn wordt te klein gevonden voor een efficiënte onderhoud- en beheerorganisatie. Voorgesteld wordt alleen onderhoudstaken mee te contracteren en geen beheertaken.

Themasessie Vervoer

Uitgangspunten vervoer

Scope:

- *Exploitatieright van de spoorlijn tussen Heerenveen en Groningen v.a. 2020 op basis van een concessie van 22,5 jaar*

Functionaliteit:

- *Minimaal 4 treinen per uur/richting.*
- *Geschat aantal reizigers ca. 10.000 per dag in 2020*
- *35 minuten reistijd tussen Groningen en Heerenveen*

Financiën:

- *Kosten voor de reiziger nemen niet toe*
- *Huidige bijdrage aan het busvervoer bedraagt ca 2 M€/jaar*

Verslag van de bespreking met de marktpartijen

Voorafgaand aan de discussie zijn de uitgangspunten toegelicht

Vervoersvraag

Er zijn wisselende verwachtingen over de vervoersvraag. Wat de werkelijke vraag zal zijn hangt o.a. af van het exploitatiemodel, de relatie met overig ov-netwerk, flankerend beleid (bijv. studentenjaarkaart, rekeningrijden), bevolkingsgroei/krimp, etc.

Indien de toekomstige vervoerder ook verantwoordelijk is voor aansluitend OV kan hiermee worden geoptimaliseerd. Daarom lijkt het logisch het vervoer niet gelijk mee te nemen in de aanbesteding, maar dichter te zitten op het moment van start exploitatie en mogelijk te combineren met de aanbesteding van aansluitend OV. De kwaliteit van de trein aansluitingen op station Heerenveen met goede aansluitingen naar Leeuwarden en Zwolle is belangrijk voor de vervoerswaarde. Bussen fungeren als feeders voor de treinen. Wellicht is een trein-bus knoop in Drachten mogelijk en moet het busvervoer in Fryslan opnieuw worden bekeken. Daarbij moet voorkomen worden dat bus en trein elkaar beconcurreren.

Vervoersconcept en exploitatiemodel

Deskundigheid van vervoerders voor het bepalen van het optimale vervoersconcept (bijv. lightrail, heavyrail en wat daar tussen ligt) en het exploitatiemodel (bijv. dienstregeling en samenhang met overig vervoer) kan bijvoorbeeld via een aparte prijsvraag worden betrokken. Wellicht is het mogelijk om de

lijn te starten als een lightrail verbinding. Onzeker is of de geëiste reisduur van 35 minuten hiermee mogelijk is. Een treinsnelheid die hoger is dan de auto's op de parallelle A7 is psychologisch van belang. Als de lijn wordt omgebouwd naar een snellere verbinding, moet dit zonder langdurige onderbrekingen van het treinvervoer om geen klanten te verliezen.

Voorgesteld wordt de eisen aan de exploitatie minder strak te definiëren en meer aan de vervoerder over te laten. Zo is differentiatie tussen spitsuren en niet-spitsuren mogelijk evenals de treinfrequentie tussen de verschillen haltingen. Bijvoorbeeld door een extra trein op het traject Leek-Groningen in te zetten

Ten aanzien van de aanlanding op Heerenveen bestaat een voorkeur voor het hoofdstation omdat dan de aansluiting op andere ov- en treindiensten zoals Leeuwarden-Zwolle optimaal is. Indien de aanlanding op het kruisstation plaats heeft moet daar aansluiting met de spoorverbinding Leeuwarden-Zwolle plaatshebben. Mogelijk biedt het nieuwe kruisstation mogelijkheden voor het verbeteren van Park&Ride.

De aanlanding van de spoorlijn op hoofdstation Heerenveen levert een extra vervoersmogelijkheid en hiermee wordt het aanbod en de service aan de bestaande reizigers verbeterd. Dit lijkt beter voor de vervoersvraag dan nieuwe reizigers aan te trekken op een nieuw station. Het kan voordelig zijn om de visie op de treindienst te verbreden naar bestemmingen buiten de nieuwe spoorlijn, bijvoorbeeld door de dienstregeling op het traject Groningen-Zwolle via Heerenveen te optimaliseren.

Opbrengsten/kosten van het vervoer

Verwacht wordt dat de vrijvallende exploitatiebijdrage die nu wordt verstrekt aan het busvervoer van ca. 2 M€/jaar te weinig is om hiermee het exploitatietekort van het treinvervoer af te dekken. In samenhang met de onzekerheid over de vervoersvraag is het twijfelachtig of vervoerders risicodragend in het project willen investeren. Het is verstandig de vervoerders niet het gehele volumerisico voor het vervoer te laten dragen.

Concessieduur

Concessie duur liever langer dan 22,5 jaar omdat de afschrijvingstermijn van materieel normaal gesproken ca. 30 jaar is. De marktpartijen zijn bekend met de maximum wettelijke termijn van 22,5jaar voor een vervoersconcessie. Indien deze wordt toegepast moet wellicht een afspraak worden gemaakt over de overname van het materieel. Maar ook een kortere concessieduur dan 22,5 jaar, bijvoorbeeld 15 jaar is denkbaar als de provincies overwegen zelf materieel aan te schaffen.

Wanneer aanbesteden

Sommige vervoerders bevelen aan om het vervoer zo dicht mogelijk tegen de startdatum van exploitatie aan te besteden, rekening houdend met de voorbereidingsperiode. De aanbesteding van het vervoer als onderdeel van een groter netwerk kan leiden tot substantiële exploitatievoordelen en besparing van exploitatiekosten.

Integrale aanbesteding leidt mogelijk tot weinig inschrijvers vanwege het beperkte aantal vervoerders die vaak in buitenlandse handen zijn. Het exploiteren van de spoorlijn kan mogelijk niet passen in de regionale oriëntatie van deze bedrijven.

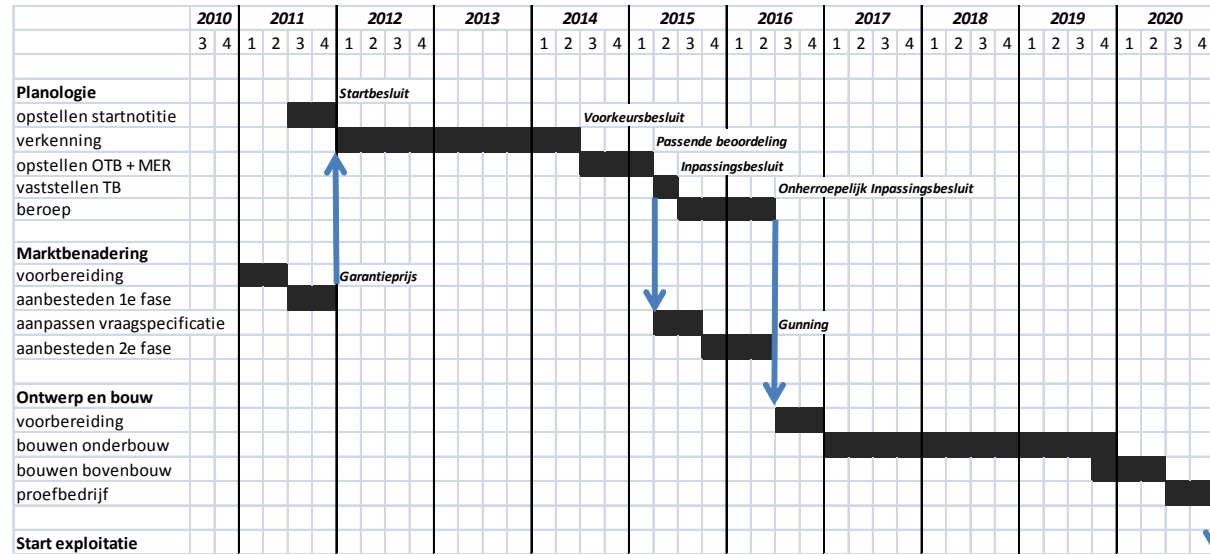
Daar staat tegenover dat de infrastructuur maximaal kan aansluiten op het exploitatiemodel en materieel als integraal wordt aanbesteed. Als tussenoplossing wordt voorgesteld een ideeënwedstrijd voor het vervoersconcept een exploitatiemodel te organiseren.

Een meerderheid van de vervoerders pleit voor een gescheiden aanbesteding, maar uit de bijeenkomsten komt geen eensluidende aanbeveling over het wel of niet meenemen van het vervoer in de aanbesteding.

Themasessie Integraal

Uitgangspunten integraal

- *Aanbesteding in twee fasen*
- *Eén aanbesteding met drie percelen: aanleg, beheer&onderhoud en vervoer.*



Figuur 2, Referentie realisatieproces

Verslag van de bespreking met de marktpartijen

Voorafgaand aan de discussie zijn de uitgangspunten toegelicht

Aanbestedingproces

Het parallel laten lopen van het aanbestedingsproces en het planologisch proces lijkt een logische keuze.

In tegenstelling tot wat wordt voorgesteld in de referentie voor het realisatieproces, vinden de marktpartijen het echter niet gewenst om twee keer aan te besteden, de gestanddoeningstermijn tussen de eerste en de tweede fase is daarvoor te lang; het voorgestelde proces neemt lange tijd in beslag en voorziet in weinig tot geen betrokkenheid van de marktpartijen. Dit brengt volgens de marktpartijen onnodig hoge risico's met zich mee en zorgt voor een voor marktpartijen onaantrekkelijk proces van aanbesteden. Men beveelt aan eerder te trechteren zodat met één partij het planproces wordt ingegaan. Deze partij kan mogelijk meedenken en een bijdrage leveren met kosteneffectieve maatregelen waarmee de project financiën tijdens het planproces beheerst kunnen worden.

Voor de aanbesteding wordt voorgesteld om in een dialoog tussen de provincies en de markt de eisenspecificatie voor het project vast te stellen voor wat betreft functionaliteit, scope (wat wel en wat niet in het contract voor de opdrachtnemer) en wellicht een optimaal tracé. Voor dit laatste zal het extra effectief zijn indien de aanbesteder een planstudiedeskundige en een eventueel een klankbordgroep namens de omgeving bij de aanbesteding betreft zodat de omgevingseffecten en haalbaarheid van optimalisatievoorstellen snel ingeschat kunnen worden. Op basis van deze eisenspecificatie kunnen de marktpartijen dan een aanbieding voor een garantieprijs doen. Dit proces kan in 6 tot 9 maanden doorlopen worden. In de klankbordgroep kunnen ook externe partijen zoals milieubeweging worden betrokken. Verder geven de marktpartijen mee dat zij het van belang vinden om vooraf helderheid over de scope en de te verdelen risico's te hebben. Dit kan voorkomen dat er tijdens het proces sprake is van oplopende kosten (meerwerk), maar ook dat er vooraf beter ingeschat kan worden of er sprake is van een haalbaar project. Ten aanzien van het 'afromen' van de fase van de planologische procedures betwijfelt de markt of dit winst (in geld en proces) op zal leveren.

Het vooraf bekend maken van het beschikbare budget in de vorm van een plafondbedrag zorgt ervoor dat alleen aanbiedingen worden gedaan die passen binnen het budget van de provincies. Door het meegeven van het budget kan de winnende inschrijver ook worden bepaald door te kiezen welke partij hiervoor de minste risico's, beste kwaliteit of meeste functionaliteit levert. De prijs ligt immers vast.

Nadat middels de aanbesteding een partij is gekozen kan samen met deze partij het planproces worden doorlopen. Indien hierna blijkt dat de spoorlijn binnen budget kan worden gerealiseerd kan de opdracht definitief worden gegund.

Ten aanzien van de opdrachtgeverskosten wordt aangegeven dat het de moeite waard is deze eens nader onder de loep te nemen.

Drie percelen

Aanbesteding van de drie percelen tegelijk tussen partijen die ook alle percelen kunnen aanbieden, biedt de mogelijkheid om te optimaliseren tussen vervoer, infrastructuur en beheer. Zo kan het materieel en de bovenbouw van de spoorbaan beter op elkaar afgestemd worden waarmee mogelijk kostenvoordelen bereikt kunnen worden. Dit geldt ook bij een goede afstemming tussen vervoer en onderhoud.

De inbreng van de vervoerder in een geïntegreerde combinatie heeft echter alleen zin als ook binnen ca. 5 jaar na de aanbesteding ook daadwerkelijk gereden kan worden. Anders is de tijdshorizon voor de vervoerder te ver en kan hij geen goede aanbesteding doen. Bedacht moet worden dat elke partij in een consortium zijn eigen belang heeft en dit in eerste instantie nastreeft. Dit is mogelijk een toekomstig risico voor de stabiliteit van een combinatie. Een andere reden om terughoudend te zijn met het mee aanbesteden van het vervoer is het beperkte aantal spelers op de vervoersmarkt. Indien elk consortium

ook het vervoer moet aanbieden, beperkt dit het aantal gegadigden en daarmee de concurrentie. Tot slot is opgemerkt dat de exploitatie nog niet gedekt is binnen het project. Het is dus de vraag in hoeverre er winst te behalen valt voor de vervoerder.

Als alternatief kan eerst een prijsvraag worden gehouden waaruit het beste vervoersconcept komt. De randvoorwaarden hieruit worden meegegeven bij de aanbesteding van de infrastructuur. Op deze wijze kan de inbreng van de vervoerder in de aanleg (en onderhoud) worden betrokken, zonder dat deze deel hoeft uit te maken van het consortium.

Contractvorm

In de bovenstaande paragraaf is ingegaan op de voor- en nadelen van het meecontracteren van het vervoer. Daarnaast zijn de varianten DBFM en alliantie besproken. Over DBFM is naar voren gebracht dat in een onderzoeksrapport aan de 2^e kamer is vermeld dat de kostenbesparing van DBFM ten opzichte van D&C 3% tot 15% is o.a. vanwege een goede voorbereiding die door de banken wordt afgedwongen.

In de discussie kwam naar voren dat het gemeenschappelijk belang bij een alliantie tussen de opdrachtgever en opdrachtnemer tot kostenbesparing en kostenbeheersing kan leiden. Dit gezamenlijk belang is in dit geval de noodzaak om het project binnen het beschikbare budget te realiseren omdat bekend is dat het project niet doorgaat als vooraf niet duidelijk is dat het binnen budget kan worden gerealiseerd.

Een alliantie staat tevens toe dat het project op basis van 80/20% wordt aanbesteed. Zo kan een partij worden geselecteerd op basis van een inschrijving voor het zekere deel van het werk en kan na gunning met de winnende partij het onzekere deel worden uitgewerkt.

Scopeverbreding

Wellicht kan rond de stations vastgoedontwikkeling worden betrokken bij de opgave voor de spoorlijn. Er wordt niet verwacht dat de haalbaarheid van het project substantieel hierdoor substantieel wordt vergroot.

Afsluiting en gezamenlijke conclusies

Samenvatting van de deelsessies, discussie en aanbevelingen van de marktpartijen o.l.v. Marcel Hertogh

De afsluiting wordt ingeleid met de samenvatting van de uitkomsten van de deelsessies. Uit de discussie hierover komen de volgende aanbevelingen van de marktpartijen naar voren.

Ga door

De markt is van mening dat een bedrag van ca. 320 M€ voldoende is voor de realisatie van de spoorlijn indien in het proces ruimte wordt gelaten voor optimalisatievoorstellen van de marktpartijen. Bijvoorbeeld door uit te gaan van een groeimodel voor de infrastructuur en exploitatie zoals in de deelsessies naar voren is gebracht. De genoemde exploitatiebijdrage van 2 M€/jaar voor het vervoer is voor de gevraagde dienstregeling te laag.

Pas proces aan

Besteedt aan met een plafondbedrag en vraag daarvoor maximaal aan te bieden. Gebruik de dialoofase om met de markt de eisenspecificatie op te stellen waarop dan door hen wordt aangeboden. Selecteer op basis van deze inschrijving één partij voor het vervolg. Deze eerste fase kan in ca. 6 tot 9 maanden doorlopen worden en moet voldoende vertrouwen geven om de planstudiefase te gaan doorlopen. Zorg voor een duidelijk proces waardoor partijen weten waaraan ze toe zijn (proceszekerheid).

Betrek de markt bij het vervolg

Werk de aanbestedingsprocedure verder uit met de markt. Dit kan door de aanbestedingsprocedure in de individuele dialoog gesprekken met de marktpartijen te bespreken, verder uit te werken en vervolgens in december nogmaals integraal met de markt te bespreken.

Geconcludeerd wordt dat de besprekingen over het aanbestedingsproces met de markt gelijk op gaat met de besprekingen van de provincies met de gemeenten en de stakeholders over het tracé. Dit kan in deze fase nog goed gescheiden gehouden worden.

De provincies zeggen toe de besprekingen over aanbestedingsprocedure met de markt in de komende weken op de zullen pakken en verzoekt de markt om het initiatief te nemen om via de individuele gesprekken concrete voorstellen te doen.

Afsluiting door gedeputeerde Marc Jager (Groningen)

Dhr. Jager dankt de marktpartijen voor de inbreng van hun kennis en ervaring en de open wijze waarmee zij gecommuniceerd hebben. Hij stelt vast dat de marktpartijen zoveel geloof in het project hebben dat zij bereid zijn om te investeren om het project naar een volgende fase te brengen.

De provincies willen het proces voor de vervolgfase van het project op hoofdlijnen vast hebben liggen voor de statenbehandeling van 27 januari as. Dit betekent dat eind december de procedure voor de marktbenadering een stap verder moet uitgewerkt en met de markt afgestemd moet zijn.

Resultaten van de vervolconsultaties

De resultaten van de vervolggesprekken in kleiner verband op 19 en 26 november zijn beschreven in de notitie “inzichten aanbestedingsproces marktpartijen, resultaten gesprekken 19 en 26 november 2010”.



AT OSBORNE

Memo

Aan Deelnemers gesprekken marktpartijen - provincies Friesland/Groningen
Van Mirjam Cauvern en Wim Gideonse
Datum 15 december 2010
Betreft inzichten aanbestedingsproces marktpartijen, resultaten gesprekken 19 en 26 november 2010

Doel memo

Het weergeven van de uitkomsten van de gesprekken van 19 en 26 november 2010 over het mogelijke aanbestedingsproces voor de nieuwe spoorlijn Heerenveen-Groningen. Deze gesprekken waren het vervolg op de bijeenkomst van de provincies Fryslân en Groningen met marktpartijen van 5 november 2010.

Vervolg bijeenkomst met marktpartijen op 5 november

Tijdens de bijeenkomst van 5 november 2010 met marktpartijen is duidelijk geworden dat de marktpartijen mogelijkheden zien in de haalbaarheid van de spoorlijn Heerenveen – Groningen. In het document ‘Spoorverbinding Heerenveen – Groningen, bijeenkomst marktpartijen’ hebben de provincies aangegeven welk aanbestedingsproces zij voorstaan. Cruciaal hierin is dat de provincies zo snel mogelijk zekerheid willen hebben over de haalbaarheid van het project binnen het taakstellend budget.

De diverse marktpartijen hebben bij de verschillende deelsessies aangegeven moeite te hebben met de voorgestelde fasering en inrichting van de aanbesteding. Ook zijn er toen diverse alternatieven geopperd. Aan het einde van de bijeenkomst op 5 november concludeerden beide gedeputeerden dat zij over de inrichting van het aanbestedingsproces een vervolggesprek willen aangaan met de marktpartijen. Hiervoor zijn twee sessies met marktpartijen georganiseerd op 19 en op 26 november in Sneek. Hieronder een weergave van de uitkomsten van deze gesprekken.

Resultaten vervolgsessies

Vrijdag 19 november is de eerste vervolgbijeenkomst geweest met een deel van de marktpartijen. Sieds Hoitinga van de provincie Fryslân en Bas Krijgsheld van de provincie Groningen discussieerden met Richard Brouwer (Van Hattum en Blankevoort), Ton Buijink (BAM) en Frits Verhees (Strukton). Vrijdag 26 november heeft de tweede vervolgbijeenkomst plaatsgevonden, waarin met Hans Herweijer en Ronald Dirksen van Dura Vermeer, Victor Burgmeijer van Spitzke Spoorbouw, Martin Gerritsen van Connexion en Jelle Kalsbeek van Arriva is gesproken.

Tijdens de sessies zijn de volgende onderwerpen aan de orde gekomen:

- de belangen en doelen van de aanbesteding;
- de achtergronden van de keuzes van beide provincies voor de aanbesteding;
- de bezwaren van de diverse marktpartijen geuit op 5 november;
- een mogelijke andere fasering en inrichting van het aanbestedingsproces;

- wenselijkheid van het betrekken van vervoer in de contractering;
- uitgangspunten van het ontwerp;
- het vervolgproces.

Hieronder staat op hoofdlijnen de inhoud van deze bijeenkomsten.

Belang en doel provincies

Beide provincies willen zo vroeg mogelijke prijszekerheid hebben over de integrale kosten van de spoorlijn vóórdat er een complex en dynamisch planologisch proces wordt doorlopen. Deze wens tot vroegtijdige zekerheid is ook afgesproken met beide provinciale staten. Eind 2011 is daarbij als moment genoemd. Voorts willen beide provincies een zo goed mogelijk product tegen zo laag mogelijke kosten en verwachten zij dat via een aanbesteding tussen concurrenten te bereiken.

Inrichting aanbestedingsproces

a. Parallelschakeling of vervlechting:

In het door de provincies geschetste aanbestedingsproces wordt aanbesteed in 2011 en gegund eind 2011/begin 2012. Vervolgens worden marktpartijen 'losgelaten' en wordt de planologische procedure door de provincie doorlopen. Aanwezige partijen zien veel in vervlechting van de aanbestedingsprocedure en de planologische procedure. Door de markt al vroeg in het planologische proces te betrekken kunnen optimalisaties bereikt worden ten aanzien van het ontwerp en het omgevingsmanagement.

b. Trechtering

Marktpartijen stellen voor om komend jaar al te gaan aanbesteden op basis van het programma van eisen dat dan bekend is. Eind 2011 moet er dan een voorlopige gunning plaatsvinden. Eind 2011 is ook het moment dat de provincies financiële zekerheid willen hebben over de mogelijke aanleg van de spoorlijn. Deze geselecteerde marktpartij (een consortium) gaat dan samen met de provincies (en wellicht met ProRail, RWS en de gemeenten) een alliantie vormen die de planologische procedure samen ingaat en ook samen verantwoordelijkheid draagt voor het ontwerp.

c. Procedure

De verwachting van de aanwezigen is dat via een concurrentie gerichte dialoog in 1 of 2 rondes (6 – 9 maanden) tot de selectie van één partij gekomen kan worden. Vraag is hoe zo veel mogelijk creativiteit door publieke en private partijen benut kan worden. Bovendien is dan de vraag welke selectie- en gunningcriteria gaan gelden en welke onderlinge vergelijkbaarheid er gaat ontstaan tussen de diverse aanbiedingen.

d. Contractsvorm

Gedacht wordt aan een D&C contract met een mogelijkheid tot een DBM contract omdat men mogelijke meerwaarde ziet tussen onderhoud, ontwerp en realisatie.

Op de vraag of vervoer moet worden meegenomen zagen partijen wel optimalisatiemogelijkheden. De vervoerders kunnen met het exploitatiemodel toegevoegde waarde leveren voor het ontwerp van de infrastructuur. Nadeel is dat al in 2011 een garantieprijs gegeven moet worden voor een exploitatie die

pas in 2020 start. Marktpartijen zien mogelijkheden om vervoer mee te nemen als selectiecriterium, maar zagen weinig toegevoegde waarde in een DBFMO contractsvorm. Dit ook mede gezien de omvang van het contract in relatie tot de hele aanbesteding. Ook geldt de mogelijkheid om nog in een later stadium, bij gunning van de nieuwe vervoersconcessie in 2020, het vervoer over deze spoorlijn mee te nemen.

Marktpartijen denken divers over de functie van de F-component in de contractering. Zo kan de F-component helpen in de aansturing en verantwoording binnen het consortium. Provincies geven aan dat zij zeer goedkoop kunnen financieren en dat zij geen directe financiële behoefte hebben om deze F-component te organiseren in het contract.

e. Inrichting planologische alliantie

De marktpartijen spreken een voorkeur uit voor een zogenaamd 80/20 contract waarbij 80 % vast staat en 20 % variabel en dus risico is. Wat de risico's zijn en wat de 80 % inhoudt moet verder uitgewerkt worden ten behoeve van het aanbestedings- en contracteringsproces (planologische, technische, "mer"-risico's).

Partijen geven aan ervaring te hebben met de "ProRail"-alliantie. Groot verschil hier is dat nog voor de planologische beslissingen (MER en mogelijke provinciale inpassingsplannen) een alliantie zou moeten worden aangegaan. Er is dan veel omgevingsonzekerheid. Provincies hebben aangegeven eind 2011 ook zoveel mogelijk een voorkeursbeslissing te willen hebben genomen met alle publieke partijen (vast te leggen in een bestuurlijke overeenkomst) en een samenwerkingsovereenkomst met RWS en ProRail. Dat betekent dat de omgeving dan ook al vergaand betrokken is voordat er sprake is van voorlopige gunning. Hoe alle omgevingspartijen tijdens de planologische procedure betrokken worden moet nog worden uitgewerkt.

Punt van onderzoek is ook welke kosten door het consortium gedragen worden zoals bijvoorbeeld ingenieursdiensten (ontwerpen, (mer) onderzoeken) en scopewijzigingen tijdens de "planologische" alliantie en welke voor de alliantie zijn. Er zou wat de publieke partijen betreft ook een prikkel moeten zijn voor de consortiumpartijen om kosten voor eigen rekening te nemen; ook als er na de planologische procedure nog een go/no go beslissing wordt genomen door de publieke partijen. Volgens de marktpartijen is het gegeven van de go/no go al prikkel genoeg

f. Uitgangspunten van het ontwerp

Het voorkeustracé vormt de basis van de aanbesteding. Discussies hierover tussen publieke partijen moeten zoveel mogelijk afgerond zijn, voordat met de dialoofase gestart wordt. Een eerste stap hierin is het publieke proces dat nu loopt tussen de provincies en de betrokken gemeenten waarin over tracévoorkeuren wordt gesproken. In januari hopen de provincies daar een volgende fase in te kunnen gaan en de voorkeuren vast te leggen in een intentieverklaring over het voorkeustracé.

Een wens van de provincies is dat de spoorverbinding Heerenveen - Groningen op termijn onderdeel wordt van de verbinding Groningen - Amsterdam. De aanleg moet dus toekomstvast zijn, wat betekent

dat de spoorlichaam op 200 km/u zou moeten worden ontworpen. Marktpartijen geven aan dat dit niet haalbaar is binnen het gegeven budget. Marktpartijen doen de suggestie simpel te beginnen, enkelsporig met inhaalsporen, maar wel voorsorteren op 200 km/u. De onderbouw (aardenbaan, viaducten ed) op 200 km/u te ontwerpen, de bovenbouw (spoor, wissels, eventuele tractie ed) kan op een lagere snelheid en voor een ander type treinen worden ontworpen. Ten aanzien van de stations geldt dat deze wel toekomstvast ontworpen moeten worden (zowel plaats als inrichting).

Uitgezocht moet worden of het op termijn opnemen van de spoorverbinding in het hoofdspoor net nu extra eisen met zich meebrengt (bv tav goederenvervoer). Gesproken wordt over het uitgangspunt dat deze verbinding lokaal spoor is. Dat betekent dat er andere juridische en andere ontwerp eisen gelden. Marktpartijen zien hier diverse optimalisatiemogelijkheden omdat men dan niet gebonden is aan de ontwerpvoorschriften van ProRail (OVS) en Europa. De provincies geven aan dat het wel veilig moet zijn en voorbereid op de toekomst.

Overigens waren marktpartijen verdeeld over de vraag of de aansluitingen in Groningen en in Heerenveen onderdeel moeten zijn van het project.

g. Aandachtspunten vervoer

Vervoerders gaven aan dat het bedienings- en productiemodel de kosten voor exploitatie bepaalt en van invloed is op het ontwerp. Dit is afhankelijk van de vormgeving van de aansluiting bij Groningen en Heerenveen. Daarnaast geven vervoerders aan dat voor het exploitatiemodel niet alleen naar het spoornetwerk moet worden gekeken, maar naar het totale OV-netwerk. Bovendien maakt het uit waar je inhaalsporen plant; overstapmogelijkheden hebt en hoe de aansluitingen op de diverse stations verlopen (zowel bussen als treinen).

Tussen nu en 2020 zullen veel wijzigingen plaatsvinden, waarop de marktpartijen geen invloed hebben, als voorbeeld werd de verbreding A7 naar 2*3 rijstroken genoemd. Dit beïnvloedt de opbrengst van de verbinding, vervoerders geven aan geen opbrengstverantwoordelijkheid te kunnen dragen. In Groningen en Fryslân hanteert men verschillende modellen als het gaat om het verdelen van de opbrengsten en kostenrisico's ten aanzien van vervoer. In dit project dienen deze modellen nog nader uitgewerkt te worden.

Vervolgproces

Van de gesprekken is dit verslag gemaakt. Dit verslag wordt aan de betrokken marktpartijen gestuurd met de vraag voor commentaar. Op basis van deze gesprekken en de gesprekken met de gemeenten wordt een voorstel gemaakt voor het aanbestedingsproces. Zodra de beide provincies hier een uitgewerkt plan van hebben, zal dit voor commentaar naar de marktpartijen gestuurd worden. De verwachting is dat dit eind januari 2011 zal gebeuren. Ten aanzien van het programma van eisen geldt dat in overleg met ProRail en de betrokken gemeenten het programma verder wordt ingericht. Ook hiervan zal bij de markt getoetst worden of dit een werkbaar programma van eisen is. Vanzelfsprekend zal het Rijk hier ook in geconsulteerd worden (inspectie en ministerie van I&M).

Verslag Marktconsultatie spoorlijn Groningen - Heerenveen

5 september 2011

Projectorganisatie, marktpartijen, gemeente Groningen (ambtelijk), provincies Groningen en Fryslân (zowel ambtelijk als gedeputeerden Poepjes, Boumans en Galema), ProRail en RWS.

Introductie

Dit verslag heeft betrekking op de marktconsultatie voor de Spoorlijn Groningen - Heerenveen die plaatsvond op 5 september 2011. Deze marktconsultatie bestond uit een toelichting van projectdirecteur Marcel Hertogh, parallelsessies in drie groepen en een plenaire discussie. Bij de plenaire discussie zijn ook de betrokken gedeputeerden aangeschoven.

Deze marktconsultatie was een vervolg op de marktconsultatie die in november 2010 plaatsvond over de spoorlijn Groningen - Heerenveen. Tijdens die bijeenkomsten hebben de provincies Fryslân en Groningen gesproken met marktpartijen en is duidelijk geworden dat de marktpartijen mogelijkheden zien in de haalbaarheid van de spoorlijn Groningen – Heerenveen. Daarnaast hebben marktpartijen suggesties gedaan om de destijds voorliggende fasering en inrichting van de aanbesteding aantrekkelijker te maken voor de markt.

Inmiddels is een projectorganisatie voor de spoorlijn Groningen – Heerenveen opgericht. Deze projectorganisatie heeft in nauw overleg met betrokken gemeenten, provincies en ProRail een basistracé voor de spoorlijn ontwikkeld en een tenderstrategie bepaald. Het doel van deze bijeenkomst is het krijgen van een reactie van de marktpartijen op de koers van het project.

Hoofdpijnen van het basistracé en de tenderstrategie zijn:

- De oorspronkelijke ambitie voor de spoorlijn splitsen in een basistracé en wensen;
- Snel trechteren naar één marktpartij via een openbare procedure;
- Selectie van de marktpartij geschiedt onder meer op basis van commitment met basistracé en het invullen van zoveel mogelijk wensen. Daarnaast wordt geselecteerd op geschiktheidseisen, een managementplan en de samenstelling van het aangeboden team;
- De marktpartij hoeft geen aanbiedingsontwerp te leveren;
- Na selectie volgt de planologische procedure, er is budget gereserveerd voor wijzigingen in de scope als gevolg van deze procedure.

De reactie van de marktpartijen dient ter ondersteuning van bestuurlijke besluitvorming eind september. De verstrekte informatie is vertrouwelijk, maar zal te zijner tijd in het kader van de aanbesteding openbaar worden gemaakt.

Plenaire terugkoppeling deelsessies en gezamenlijke discussie

Marcel Hertogh (projectdirecteur spoorlijn Groningen - Heerenveen) opent de plenaire terugkoppeling en heet de gedeputeerden van harte welkom. De gedeputeerden stellen zich kort voor en geven hun gedachten bij deze marktconsultatie: er wordt gezocht naar de creativiteit van de markt en dit project kan het voorbeeld worden van het “out of the box” denken.

Gedeputeerde Mark Boumans ziet de spoorlijn Groningen – Heerenveen als een kans voor het noorden om een ambitie te verwezenlijken. Hij zal zich ervoor inzetten dit project bestuurlijk mogelijk te maken.

VNO-NCW Noord Nederland geeft aan enthousiasme voor het project in de markt te proeven, verschillende partijen zijn positief over de voorgestelde aanbesteding. Het is belangrijk dat marktpartijen alleen dan hun commitment uitspreken als ze verwachten dat het project haalbaar is.

Op basis van de gezamenlijke ideeën/conclusies uit de groepssessies vindt de terugkoppeling plaats. Onderstaande punten vormden de basis voor deze terugkoppeling:

- Splitsing van ambitie (goud) in basistracé (brons) en wensen vergroot haalbaarheid van de aanbesteding en daarmee project;
- Projectonderdeel Hoogkerk-Groningen voor €130 miljoen legt druk op het budget;
- Voorgestelde verdeling van budget in onderdelen wekt vertrouwen;
- Bestuurlijk commitment is cruciaal;
- Alliantie heeft positieve invloed op kosten en mogelijkheden, dus haalbaarheid.
Idee: hele budget onder alliantie?

- Tenderprocedure: ontwerpvergoeding afhankelijk van kwaliteit informatie; i.h.a. toont het bestuurlijk commitment en wordt ook passend geacht;
- Commitment niet o.b.v. ontwerp is spannend;
- Selectieprocedure: heldere EMVI-criteria;
- Pas op met te hoge eisen aangaande planologische fase;
- Onderhoud wisselend, overall: te klein voor concurrerend kostenniveau; hoewel er zijn die dat zien zitten.
- Beheer niet, maar bij ProRail;
- Vervoer: niet meenemen, wel vervoerskennis nodig.

Splitsing van ambitie in basistracé en wensen vergroot haalbaarheid van de aanbesteding en daarmee project

Door de markt is aangegeven dat de deelsessies –en dat wordt plenair herhaald- dat de haalbaarheid van het project is toegenomen door de ambitie bij te stellen naar een basistracé (van goud naar brons). Zij zijn positief dat de uitkomsten zijn opgepakt uit de marktconsultatie van november vorig jaar, te weten

het hanteren van een groeimodel (begin met 2 treinen p/u, later heavyrail en 200 km/u niet direct nodig), het parallel schakelen van planologie en tendering (vervlechting) en het snelle trechteren naar één partij.

Enkele partijen reageren wat aarzelend op de haalbaarheid, andere partijen geven aan dat het project hiermee zeker haalbaar is en geven aan graag mee te willen doen aan de voorgestelde aanbestedingsprocedure. Mark Boumans geeft aan dat bestuurlijk nog werk zal moeten worden gedaan om hier draagvlak voor te krijgen gezien de verwachtingen die leven ('goud'), maar dat hij er wel voor gaat. Wat in de bestuurlijke context een belangrijke vraag is, is in hoeverre het in de toekomst mogelijk is (en tegen welke kosten) om alsnog op 'goud' uit te komen. Xaf Utberg (manager ontwerp projectorganisatie) geeft als reactie daarop aan dat in het huidige ontwerp het 'horizontale alignment' alvast voorbereid is op 200 km/u, om de toekomstvastheid zoveel mogelijk te waarborgen. Duidelijk is dat de ZZL ambitie niet helemaal gelijk staat aan goud, maar dat voor goud de topeisen zijn gebruikt welke begin 2011 in het breed bestuurlijk overleg zijn vastgesteld. Marktpartijen geven aan dat de voorgestelde ontwerprijheden die aan marktpartijen worden meegegeven, de haalbaarheid van het project zeker vergroot.

Hoogkerk-Groningen voor €130 miljoen: legt druk op budget

Aangegeven is dat gezien het beschikbare budget en de geraamde kosten voor de inpassing in Groningen het een enorme druk legt op het budget om deze kosten volledig toe te delen aan de spoorlijn Groningen – Heerenveen en daarmee de haalbaarheid afneemt. Hierover moet dan ook nadere afstemming plaatsvinden. Hierbij gaat het om de vragen, wat hebben de spoorlijnen wel en niet met elkaar te maken en wat is je uiteindelijke vervoersproduct. Opmerking: één aannemer gaf aan mogelijkheden te zien binnen het taakstellende budget, indien Hoogkerk-Groningen integraal onderdeel wordt van de uitvraag (dus niet apart) en hier creativiteit van de markt voor kan worden aangewend.

Bestuurlijk commitment cruciaal

Vanuit de markt is aangegeven dat bestuurlijk commitment erg belangrijk is. Als de markt gaat investeren in het project bij de aanbestedingsprocedure, dan is het van belang dat er ook bestuurlijk commitment is voor het project. Tevens vragen marktpartijen een bepaalde ontwerpvergoeding om het commitment en de inspanningen van hen serieus te nemen. Het gezamenlijk optrekken met de markt hierin is sleutel tot succes.

Op de vraag of 'Publiek' er ook voor gaat, geeft Mark Boumans aan dat de gedeputeerden er persoonlijk zeker voor gaan. Hierbij is natuurlijk de steun van de colleges en van provinciale staten essentieel. Hier heeft Groningen wellicht meer dan Fryslân een klus te klaren. De maand september is hierin cruciaal. Commitment van de gemeente Groningen is hierin van belang gezien de uitdaging op het tracé Groningen - Hoogkerk.

Alliantie heeft positieve invloed op kosten en mogelijkheden, dus haalbaarheid. Idee: hele budget onder alliantie?

De voorgestelde alliantievorm wordt positief gewaardeerd. De suggestie wordt gedaan om eventueel het hele budget in de alliantie onder te brengen. In een alliantie worden zowel risico's als kansen gedeeld.

Tenderprocedure: ontwerpvergoeding afhankelijk van kwaliteit informatie; i.h.a. toont het bestuurlijk commitment en wordt ook passend geacht.

Een bepaalde ontwerpvergoeding voor de marktpartijen geeft aan dat hun inspanning serieus wordt genomen en dat er een beeld van commitment ontstaat bij alle partijen. Er is het signaal afgegeven om te durven te waarden in de aanbesteding, voor onderscheidende biedingen waar niet alleen de prijs onderscheidend zal zijn. Pas in de aanbesteding op met te veel informatie; dat vermindert de creativiteit en moet ook allemaal meegenomen worden.

Commitment niet o.b.v. ontwerp is spannend.

Omdat er geen aanbiedingsontwerp wordt uitgevraagd, is aangegeven dat het spannend kan zijn om in de aanbidding commitment te geven aan het project. Dit stelt eisen aan de tenderdocumenten. Marktpartijen geven aan dat de gekozen percentages van opslagen voor inpassing en onvoorzien hen vertrouwen geven.

Selectieprocedure: heldere EMVI-criteria

Zorg in de aanbesteding voor heldere EMVI-criteria. Het moet helder zijn op basis waarvan selectie zal plaatsvinden en hoe onderscheidend de aanbiedingen zullen zijn. Laat zo veel mogelijk vrijheidsgraden over aan de markt. De EMVI-criteria worden in de komende maanden uitgewerkt.

Pas op met te hoge eisen aangaande planologische fase

Hogere/meer eisen kunnen de haalbaarheid en creativiteit beperken.

Onderhoud wisselend, overall: te klein voor concurrerend kostenniveau; hoewel er zijn die dat zien zitten

Onderhoud kan onderdeel zijn van de uitvraag, al bestaat de twijfel of de omvang grootschalig genoeg is voor een concurrerend kostenniveau. Hierover zijn verschillende opvattingen weergegeven in de deelsessies. Optie is om het onderhoud onder te brengen bij huidige/toekomstige beheerscontractanten om schaalvoordelen te behalen.

Beheer niet, maar bij ProRail

Laat beheer geen onderdeel zijn van de uitvraag. Kennis is beperkt aanwezig en een aparte beheerorganisatie opzetten voor deze omvang is niet efficiënt. Voorstel is om beheer bij ProRail onder te brengen.

Vervoer: niet meenemen, wel vervoerskennis nodig

Om een goed eindproduct te krijgen, is het advies om vervoerskennis mee te nemen in de uitwerking van de plannen. Op deze manier wordt weliswaar een knip tussen aanleg en vervoer gemaakt, maar wordt tegelijkertijd een bruikbaar vervoersproduct opgeleverd.

Algemene opmerkingen

Door partijen wordt aangegeven dat de boog bij Heerenveen erg krap is ingetekend. Hier kan door marktpartijen creativiteit worden ingebracht.

Ten aanzien van de doorlooptijd van de selectieprocedure geven marktpartijen aan dat zij in die periode wel in staat moeten zijn om een voldoende uitgewerkt voorstel te kunnen presenteren. Enkel en betwijfelen of vier maanden voldoende tijd daarvoor geeft. Voorwaarden hiervoor zijn reeds boven genoemd, zoals eenduidige informatie en duidelijke criteria (EMVI).