

Bestuursdienst

Telefoon (050) 367 8701/ Ludvig van Duren  
Onderwerp Voortgang project RegioTram



de leden van de raad van de gemeente  
Groningen  
te  
GRONINGEN

Datum **2 1 APR 2011**

Bijlage(n) 1

Ons kenmerk RO11.2583167

Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

In de afgelopen periode is door het project RegioTram gewerkt aan de voorbereiding van het voorlopig ontwerp van de tracédelen III en IV. Ons college heeft dit VO op 20 april 2011 vastgesteld en vrijgegeven voor inspraak. Met deze brief informeren wij u over de belangrijkste keuzes die in het VO zijn gemaakt en de varianten die we voorleggen in de komende inspraak. De inspraakperiode loopt van dinsdag 26 april t/m dinsdag 31 mei. Daarna krijgt uw raad het inspraakrapport en het VO ter vaststelling voorgelegd in een raadsvergadering na de zomer.

Op 8 april is de volgende fase van de aanbesteding gestart: de Plan van Aanpakfase. Over de uitslag van de Prekwalificatiefase hebt u van ons op dinsdag 5 april 2011 een brief ontvangen met kenmerk RO 11.2576924. In deze brief geven wij een toelichting op:

1. Het Voorlopig Ontwerp van tracédelen III en IV (zie bijlage)
2. Aanbestedingsleidraad plan van aanpak (in visietrommel)
3. De notitie Scope en Ambitie (in visietrommel)
4. De indicatieve plafondprijs

Wij zullen in deze brief voor zover nu mogelijk ook aangeven op welke wijze we zijn omgegaan met de moties die u op 20 oktober 2010 hebt aangenomen bij de besluitvorming over de RegioTram. Over de uitvoering van de motie Tijdelijke commissie RegioTram (GR 10.2438834) wordt u door uw griffie en Presidium geïnformeerd.

### **1. Voorlopig Ontwerp tracédelen III en IV**

Het schetsontwerp voor de tracédelen III en IV, de lijn naar Kardingse, is uitgewerkt tot een Voorlopig Ontwerp (VO). Wij hebben op 20 april ingestemd met het vrijgeven van bijgevoegd VO voor inspraak. Bij het uitwerken van het tracé zijn we op een aantal punten tot verschillende oplossingsmogelijkheden gekomen. Deze leggen we

voor in de inspraak als varianten. Zo kunnen we de inspraakreacties meewegen in onze uiteindelijke keuze en kunnen we waar nodig nog nader onderzoek doen.

Hieronder lichten we de belangrijkste aandachtspunten en varianten toe:

#### *Busroute Damsterdiep*

Bij het maken van de eerste variant is uitgegaan van een ontwerp dat zoveel mogelijk aansluit bij het ontwerp van het Damsterdiep dat reeds door de gemeenteraad van Groningen is vastgesteld. Deze variant is vanuit stedenbouwkundig oogpunt het meest aantrekkelijk, omdat de trambaan visueel zoveel mogelijk onderdeel van het plein blijft door met name het toepassen van dezelfde bestratingsmaterialen. Nadeel van deze variant is dat de bus in west-oost richting niet meerijdt over de trambaan, maar meerijdt met het autoverkeer en via het kruispunt met de Petrus Campersingel naar het UMCG rijdt. Dit is nadelig voor de exploitatie van de bus. Daarom leggen we ook een tweede variant in de inspraak voor waarin de bus wel meerijdt over de trambaan.

#### *Oosterhamrikkade/ Busbaanbrug*

Afgelopen najaar hebben we ervoor gekozen de tram via de Oosterhamrikkade te laten rijden. Bij de uitwerking van dit tracédeel heeft de gemeente het vraagstuk van de autobereikbaarheid van het UMCG betrokken. Daarom is onderzocht of de busbaan in de toekomst door zowel de tram als door auto's kan worden gebruikt.

We hebben besloten in de inspraak drie mogelijke varianten voor te leggen. Dit geeft ons de gelegenheid de komende periode de varianten verder te berekenen in termen van investeringen en exploitatie en ook de andere gevolgen nader in beeld te brengen. In de uiteindelijke afweging spelen naast de inspraakreacties de volgende zaken een rol:

- Bereikbaarheid van UMCG en de wijken Korrewegwijk en Oosterpark in brede zin: met OV, auto, fiets en ook voor de hulpverleningsdiensten.
- Betaalbaarheid;
- Betrouwbaarheid van de dienstregeling van de tram;
- Inpasbaarheid in de omgeving;
- De concurrentiepositie van het OV en de gevolgen voor het P+R gebruik;
- De mogelijke gevolgen voor de planning van de aanleg van de tramlijn;
- De gevolgen voor de ontwikkelmogelijkheden van de Oosterhamrikzone.

De drie varianten die we in de inspraak voorleggen zijn:

1. Zonder autoverbinding maar met hulpverleningsdiensten en fietsverkeer gesplitst over beide kades. Deze is in de toekomst uit te breiden naar een autoverbinding;
2. Zonder autoverbinding maar met hulpverleningsdiensten via de zuidkade (Th á Thuessinklaan en Oosterhamrikkade zuidzijde) en fietsverkeer blijvend in twee richtingen op zowel noord- als zuidkade. Deze is in de toekomst ook om te bouwen naar een autoverbinding;

3. Met autoverbinding en fietsers gesplitst over beide kades met medegebruik van de busbaanbrug door auto's.

Zie pagina 31 van het Voorlopig Ontwerp voor een toelichting op de varianten.

### *Schuitendiep*

Bij de tracékeuze is gekozen voor het tracé in twee richtingen over beide kades van het Kattendiep, via het Schuitendiep naar het Damsterdiep. Bij nadere uitwerking is gebleken dat dit model veel nadelen op zou leveren. Er is weinig ruimte voor de trambochten op de hoeken met Kattendiep en Damsterdiep en de veel lager liggende oostelijke kade. Daarom leggen we nu twee varianten voor in de inspraak:

1. Gebundeld over de westkade: In deze variant rijdt de tram in twee richtingen over de westkade. De kade moet daarvoor worden verbreed. Een deel van het water blijft behouden. Ter hoogte van het Kattendiep komt een nieuwe brug.
2. Diagonaal met overkluizing: Over het water wordt dan een zogenaamde overkluizing aangebracht. De tram rijdt daar diagonaal overheen. Het water en de kades zijn niet meer zichtbaar, maar nog wel aanwezig.

### **1.1 Motie behoud Ramblas**

Bij motie met registratienummer GR10.2439118 hebt u ons gevraagd bij de uitwerking van het VO rekening te houden met ruimte voor de Ramblas op het Kattendiep. In bijgevoegd VO kunt u op 14 en 15 lezen dat wij samen met de ondernemers aan de Ramblas tot een VO zijn gekomen waarin de Ramblas kan blijven bestaan.

### **1.2 Motie betrokkenheid Adviesraden**

Bij motie met registratienummer GR10.2439079 hebt u ons gevraagd u te informeren over de wijze waarop de Adviesraad voor het Gehandicaptenbeleid en de Ouderenraad worden betrokken bij de verdere voortgang van het project RegioTram. Deze partijen zijn inmiddels opgenomen in onze structurele overlegvormen met belanghebbenden.

## **2. Aanbestedingsleidraad plan van Aanpakfase**

De contracteringsstrategie van de aanbesteding vindt plaats volgens een groeimodel. Met de drie consortia zijn we een zogenoemde concurrentiegericht dialogoog aangegaan. De komende periode werken de consortia hun bieding uit en spreken afzonderlijk met de opdrachtgever om oplossingen te ontwikkelen voor ontwerp, uitvoering, financiering en onderhoud. Dit proces herhaalt zich tijdens de verschillende fasen in de aanbesteding meerdere malen, om zo steeds scherper in beeld te krijgen hoe het eindproduct en de eindbieding eruit moeten zien. Voor een gedetailleerde uitwerking van de strategie wordt verwezen naar de notitie "Aanbestedingsmethode" die u in september vorig jaar van ons hebt ontvangen.

Op 8 april is de Plan van Aanpakfase gestart. In deze fase dienen de drie in de prekwalificatiefase geselecteerde consortia een plan van aanpak in. In dat plan van

aanpak beschrijven zij hun toekomstige werkwijze en visie op een aantal vooraf bepaalde voorwaarden – de zogenaamde kritieke succes factoren (KSF-en). Dat zijn:

1. Managementplan;
2. Vervoerskwaliteit;
3. Omgevingskwaliteit;
4. Flexibiliteit;

De beoordeling van deze plannen van aanpak vindt plaats aan de hand van vooraf bepaalde gunningscriteria. Deze criteria staan omschreven in de aanbestedingsleidraad. De aanbestedingsleidraad geef ook de procedure voor de plan van aanpakfase weer. Doel van deze fase is om over en weer beter begrip voor het project te ontwikkelen en om de aanbesteder in staat te stellen de voor de volgende fase benodigde aanbestedingsdocumenten te ontwikkelen.

Met het managementplan kunnen de consortia de meeste punten verdienen, namelijk 40. De overige punten zijn gelijkwaardig verdeeld. Voor de andere drie KSF-en krijgt men maximaal 20 punten per stuk. De reden hiervoor is dat in deze fase van de aanbesteding nog geen ontwerpen of concrete voorstellen worden verwacht. Het gaat in deze fase om het ontwerp van de processen. Voor de plannen en processen is het noodzakelijk dat de gegadigden beschikken over een “besturingssysteem” in de vorm van een managementplan waarin zij aangeven hoe zij intern functioneren, hoe zij met de opdrachtgever gaan samenwerken etc. Vandaar dat het managementplan een hogere wegingsfactor heeft.

Overigens betekent deze puntenverdeling niet dat deze in de verdere aanbesteding hetzelfde zal zijn. In de volgende beoordelingsfase zal de verhouding en werkwijze anders zijn, omdat dan ook gewerkt wordt met gunningscriteria en wensen.

### **3. Notitie Scope en Ambitie**

Deze notitie kan als achtergrondinformatie worden gebruikt door de gegadigden om hun Plan van Aanpak op te stellen. In de volgende fasen van de aanbesteding zullen de scope en de ambities, doelstellingen en randvoorwaarden die zijn geformuleerd, verder worden uitgewerkt en gedetailleerd in zogenoemde outputspecificaties. Dit is een eerste concept waarin de hoofdlijnen van het project, zoals door u vastgesteld in oktober 2010, zijn samengevat.

In dit document wordt de scope en de ambitie van de uitvraag van de opdrachtgever voor het Project RegioTram beschreven. Het is een toelichting op de projectdoelen en de projectscope die zijn geformuleerd in de aanbestedingsleidraad versie Plan van Aanpak. De scope geeft een beeld van de werkzaamheden die de toekomstige opdrachtnemer zal moeten uitvoeren. We beschrijven onze ambities aan de hand van twaalf hoofddoelstellingen voor het project:

- Aantrekkelijk als vervoerssysteem;
- Snel naar plaats van bestemming;

- Makkelijk met hulp van goede informatievoorziening;
- Comfortabel rijden zonder heftige schokken aangenaam klimaat, lekker zitten;
- Schoon & Heel, zowel de tramvoertuigen als de haltes;
- Ingepast in de omgeving zowel functioneel als ruimtelijk en esthetisch;
- Milieu & Leefbaarheid van stad en omgeving verbeteren met de komst van de tram;
- Omgevingsmanagement & Reputatie, de overlast zoveel mogelijk beperken, goed communiceren met de omgeving en opdrachtgever en goed gastheer en buurman zijn;
- Veilig en Gezond, gebouwd volgens de laatste richtlijnen;
- Beschikbaar, de trams rijden van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat;
- Betrouwbaar als systeem;
- Beheer en Onderhoud, er is weinig onderhoud nodig om het gewenste kwaliteitsniveau te behouden.

We zoomen daarna wat dieper in op onze hoofdambities op het gebied van Inpassing en Vormgeving, Rollend Materieel en Vervoer.

#### **4.Onderbouwing indicatieve plafondprijs**

In september vorig jaar hebt u van ons de Businesscase RegioTram ontvangen. De afgelopen maanden is gewerkt aan een actualisatie hiervan om de indicatieve plafondprijs voor de Plan van Aanpakfase te onderbouwen. Deze indicatieve plafondprijs<sup>1</sup> is nodig om de marktpartijen vroegtijdig een beeld te geven van het beschikbare budget en de verwachte financiële omvang van het project. Het gaat hierbij in het kort om het bedrag dat wij op dit moment bereid zijn te betalen voor het werk dat de opdrachtnemer op basis van het DBFMO-contract zal uitvoeren. Zo kunnen ze hier vanaf de eerste uitwerkingen van de inschrijving rekening mee houden. Later in de aanbesteding zal de plafondprijs steeds preciezer kunnen worden bepaald. Biedingen boven de definitieve plafondprijs worden niet geaccepteerd.

De u bekende business case is op onderstaande punten aangepast ter onderbouwing van de indicatieve plafondprijs:

- Indexering
- Algemene risico's

---

<sup>1</sup> De indicatieve plafondprijs is niet hetzelfde als het investeringsbedrag dat op € 307,7 miljoen prijspeil 2010 is gemaximeerd en waarvoor dekking is gereserveerd. In de businesscase berekenen we de kosten voor de aanleg van de twee geplande tramlijnen en 22,5 jaar exploitatie, op basis van een geïntegreerd contract voor ontwerp, bouw, beheer, financiering en exploitatie (DBFMO).

Om welke geldstromen gaat het?

- De kosten in de vorm van de verwachte beschikbaarheidsvergoeding
- De kosten van het projectbureau
- De dekking door gemeente, provincie en regio
- De opbrengsten uit kaartverkoop en abonnementen

- Bouwplanning
- Financial engineering (deels)

Op een aantal punten kan de businesscase nu nog niet worden geactualiseerd. De reden hiervoor ligt voornamelijk in de planning van het Voorlopig Ontwerp van lijn 2 waarvan kostenraming, risicoanalyse en reizigersopbrengsten afhankelijk zijn. Ook het actualiseren van de exploitatie is nog niet klaar. Tot slot zijn de gesprekken met het Ministerie van Financiën en het Ministerie van Infrastructuur & Milieu nog niet afgerond. Deze gesprekken over financial engineering verlopen constructief

We hebben nu wel voldoende informatie om de indicatieve plafondprijs vast te stellen voor deze fase van aanbesteding. De indicatieve plafondprijs heeft namelijk uitsluitend een informatieve functie. De marktpartijen kunnen hier geen rechten aan ontleen. Het geeft wel een richting voor marktpartijen aan welk kostenplaatje zij kunnen denken voor de bouw en exploitatie van de tramlijnen.

#### *Voorstel indicatieve plafondprijs*

Op grond van de huidige gegevens en inzichten heeft ons college ingestemd met het voorstel de indicatieve plafondprijs vast te stellen op € 430 mln. In dit bedrag hebben we rekening gehouden met:

1. de voorziene inkomsten: inclusief de vastgestelde bijdragen van provincie, gemeente en regio (en gecorrigeerd voor de marktbijdrage)
2. verminderd met de kosten en risico's van de opdrachtgever
3. een conservatief scenario van de onzekerheden die op dit moment nog in de businesscase staan.

We maken nog drie actualisaties van de businesscase:

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

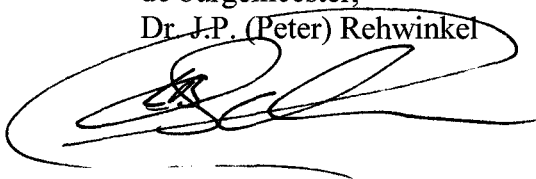
Wij informeren u nu over de onderbouwing van de indicatieve plafondprijs. De eerste actualisatie verschijnt in juni, dat is iets later dan toegezegd. Hierin wordt de aangepaste kostenraming naar aanleiding van de vaststelling van de Tracédelen III en IV nog niet meegenomen omdat hierover dan nog besluitvorming dient plaats te vinden. Het verwerken van deze besluitvorming zal in de volgende actualisatie gebeuren.

**Tot slot**

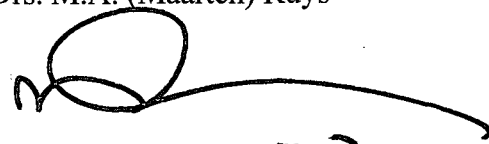
Wij vertrouwen erop u met deze brief voldoende inzicht te hebben gegeven in de voortgang van het project RegioTram. Mocht u behoefte hebben aan een nadere toelichting, dan kunt u altijd terecht bij het Projectbureau RegioTram. We zijn ook graag bereid voor u één of meerdere informatiebijeenkomsten te organiseren.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

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

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the end, positioned below the name of the mayor.

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

A handwritten signature in black ink, featuring a large circular loop at the top and a long horizontal stroke extending to the right, positioned below the name of the secretary.