Bestuursdienst

gemeente Groningen

**GEWIJZIGD**

**RAADSVOORSTEL:**
2010-2011
Ons kenmerk: RO 10.2379910
Registratienummer : GR 10.
Ingekomen op :

Onderwerp: RegioTram – start aanbesteding

Groningen, 13 OKT 2010

Aan de raad,

**1. Inleiding.**
De komende jaren gaan de gemeente Groningen en de provincie Groningen veel investeren in de verbetering van de bereikbaarheid van de stad en de provincie. Daarbij heeft een Regiotram, die stad en ommeland verbindt een sleutelrol. In gezamenlijkheid (gemeente, provincie en Regio Groningen Assen) hebben we deze ambitie sinds 2007 nader uitgewerkt in het project RegioTram. We hebben opdracht gegeven een goed ruimtelijk en financieel haalbaar ontwerp voor een tweetal tramlijnen te maken: tussen het hoofdstation Groningen en Zernike en tussen het hoofdstation en Kardinge, inclusief aansluiting op het Universitair Medisch Centrum Groningen.

De RegioTram biedt een (noodzakelijke) bijdrage aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de regio. De aanleg van de RegioTram vraagt grote investeringen en heeft grote gevolgen. Daarom hebben wij op verzoek van uw raad en de provinciale staten de afgelopen twee jaar verschillende alternatieven voor een RegioTram laten onderzoeken. Juist deze onderzoeken hebben ons gesterkt in de overtuiging dat de RegioTram de beste oplossing is om de stad bereikbaar en de OV-exploitatie betaalbaar te houden. Andere vervoersystemen zijn soms goedkoper in aanschaf, maar in het gebruik zijn ze stuk voor stuk duurder. Bovendien trekken de alternatieven voor de RegioTram minder reizigers, wat de bereikbaarheid van de stad niet ten goede komt en hebben ze onvoldoende capaciteit om de groei van het openbaar vervoer in de toekomst te kunnen opvangen. Tot slot is de ruimtelijk en economisch structurerende werking van de alternatieven veel minder dan bij een tram.

Deze samenhangende visie op de verbetering van het openbaar vervoer in stad en regio, het Raamwerk RegioRail heeft u al eerder vastgesteld evenals het tracé voor de eerste lijn. De introductie van de RegioTram betekent voor de stad meer dan de introductie van een nieuw vervoermiddel, naast de trein en de bus. Om de RegioTram tot een succes te maken zullen we ons verkeersbeleid en ruimtelijke ontwikkeling verder vormgeven rond de tram. Voorbeelden hiervan zijn de vernieuwing en uitbreiding van de P+R locaties in Zernike en Kardinge.

*2383670*

SE.4.C

De RegioTram is een groot en complex project. Wij hebben zorgvuldig aandacht besteed aan het beheersen van de risico's tijdens de aanleg en exploitatie. Samen met de provincie hebben wij de risico's voor zover dat mogelijk is in kaart gebracht. Om meer zekerheid te krijgen hebben we samen met de provincie opdracht gegeven om een second opinion uit te voeren door een externe deskundige (AT Osborne). We hebben gevraagd aan te geven wat de belangrijkste risico's zijn die gemeente en provincie lopen en waar mogelijk (aanvullende) beheersmaatregelen aan te dragen. De uitkomst van de second opinion is positief. AT Osborne concludeert dat de achterliggende documenten een gedegen en professionele indruk maken en voldoende informatie bevatten om een besluit te kunnen nemen. AT Osborne doet ook aanbevelingen voor het vervolg. Deze aanbevelingen nemen we voor het overgrote deel over.

De onzekerheden en risico's zijn nauwkeurig in kaart gebracht en berekend. Daarbij is aangegeven wat er kan worden gedaan om ze te beperken, en om de eventuele nadelige gevolgen ervan te ondervangen. Een groot deel van de risico's worden overgedragen aan marktpartijen. Hiervoor betalen we een premie. Daarom is het nodig aanvullende middelen beschikbaar te stellen van in totaal € 17,4 miljoen, waarvan wij € 11,6 miljoen voor onze rekening nemen. Dit sluit aan bij de afspraak in het collegeprogramma dat we middelen reserveren bij risico's van nieuwe projecten. In dit geval houden we de reserve niet zelf aan, maar kopen we de risico's af. We stellen voor deze investeringen te dekken met de risicobuffer projecten in 2014.
We hebben met de provincie aanvullende afspraken gemaakt over de financiering en een heldere verdeling van de risico's. Op basis van de conclusies uit de second opinion en de afspraken met de provincie gaan we met vertrouwen verder met de RegioTram en starten we de aanbesteding.

Bij het ter inspraak leggen van het voorkeurstracé lijn 2, hadden we nog geen keuze gemaakt tussen een tracé via de Vinkenstraat of de Oosterhamrikkade NZ. We hebben voor een proces gekozen, waarin de voor- en nadelen van beide tracés op een rij worden gezet.
Hieruit blijkt dat een tracé via de Vinkenstraat een grotere ruimtelijk en economisch structurerende werking heeft. Dit tracé geeft een impuls aan de wijkvernieuwing Oosterparkwijk/Korrewegwijk, en heeft een rechtstreekse aansluiting op het winkelcentrum Wielewaalplein. Dit vergroot de aantrekkelijkheid van dit winkelcentrum, zodat meer ondernemers zullen zich hier willen vestigen. Het UMCG heeft een voorkeur voor een tracé via de Vinkenstraat.

Een nadeel van een tracé via de Vinkenstraat is dat de kosten circa € 22,5 miljoen hoger zijn, voornamelijk omdat er een nieuwe brug aangelegd moet worden. Daarnaast worden de jaarlijkse exploitatiekosten circa € 0,75 miljoen hoger ingeschat. Bij een tracé via de Vinkenstraat is het risico van vertraging groter door de aanleg van een brug en de sloop van woningen aan de Vinkenstraat. De provincie heeft geen voorkeur voor een tracé via de Vinkenstraat en is van mening dat alle meerkosten en risico's voor rekening van de stad komen.

Uit de inspraak blijkt een lichte voorkeur voor een tracé via de Oosterhamrikkade NZ.

Concluderend hebben we inhoudelijk een voorkeur voor een tracé via de Vinkenstraat. Gelet op de hogere kosten en de risico's voor de planning, die allen voor rekening van de gemeente komen, kiezen we echter voor een tracé via de Oosterhamrikkade NZ.

Om de wijkvernieuwing in de Oosterpark mogelijk te maken, gaan we in samenwerking met de woningcorporaties een nieuw plan opstellen, waarmee we de wijk een impuls willen geven. We stellen hiervoor een bedrag van € 7,5 miljoen uit ISV-3 beschikbaar.

Voor een goede inpassing van de tram in de stad is het ook noodzakelijk een aantal aanvullende investeringen te doen die niet in de investeringsraming van de tram zijn opgenomen. In totaal gaat het om € 2,5 miljoen. We stellen voor deze investeringen te reserveren uit de risicobuffer projecten in 2014. Wij komen bij uw raad terug voor de concrete invulling van deze maatregelen.

Wij leggen uw raad het voorlopig ontwerp van de eerste lijn en het tracé van de tweede lijn voor. Daarnaast is op basis van de tracés een raming gemaakt van de investeringskosten en de kosten van exploitatie. Hiermee heeft uw raad alle gegevens die nodig zijn om een afgewogen besluit te kunnen nemen over de RegioTram. Wij vragen u het voorlopig ontwerp van de eerste lijn en het tracé van de tweede lijn vast te stellen, de gemeentelijke bijdrage aan het voor de uitvoering benodigde budget te reserveren, en de aanbesteding te starten.

Bij dit raadsvoorstel treft u diverse notities aan die onderdeel zijn van het Raamwerk RegioRail. Het gaat om de volgende notities:

| | |
|---|---|
| *Algemeen:* | |
| · De RegioTram op hoofdlijnen; | bijlage 1 |
| *Tram in Raamwerk RegioRail:* | |
| · De mogelijkheden van inzet van dubbelgelede bussen in het | |
| · Raamwerk RegioRail; | bijlage 2 |
| · Doorrijden de regio in; | bijlage 3 |
| *Ontwerp:* | |
| · Voorlopig ontwerp tramtracé lijn 1 op hoofdlijnen; | bijlage 4 |
| · De koppelingsvariant uitgewerkt; | bijlage 5 |
| · Voorkeurstracé lijn 2; | bijlage 6 |
| · Inspraakrapport | bijlage 7 |
| *Financiën / risico's:* | |
| · Investeringsraming; | bijlage 8 |
| · Exploitatieraming; | bijlage 9 |
| · Aanbestedingsmethode (met bijlage contracteringsstrategie) | bijlage 10 |
| · Business case en public sector comparator RegioTram; | bijlage 11 |
| · Afspraken RegioTram augustus 2010 | bijlage 12 |
| · Second opinion AT Osborne | bijlage 13 |

Een **samenvatting** van de belangrijkste inhoudelijke, financiële en organisatorische overwegingen van het project RegioTram is opgenomen in de als bijlage 1 bijgevoegde

notitie "De RegioTram op hoofdlijnen". Wij verwijzen voor nadere samenhangende achtergrondinformatie naar deze notitie.

In dit raadsvoorstel richten wij ons gelet op het vorenstaande primair op de belangrijkste aspecten uit de nu voorliggende besluitvorming. Het gaat dan om:
- de inhoudelijke aspecten;
- de kosten, de business case en de dekking;
- de aanbestedingsmethode;
- de gemeenschappelijke regeling;
- het risicoprofiel en de gemeente;
- de uitkomsten van het onderzoek van AT Osborne;
- het vervolgtraject.

Wij hebben in de aanloop naar de besluitvorming verschillende keren uw raad geïnformeerd en met u gediscussieerd over de planvorming voor de tram. De komende twee jaar zullen we samen met de provincie het aanbestedingsproces nauwkeurig en zorgvuldig sturen, om ervoor te zorgen dat onze doelstellingen en uitgangspunten geborgd blijven. Gedurende het aanbestedingsproces zullen we steeds een stap zetten in de richting van een definitieve overeenkomst met een marktpartij, waarna de realisatie zal starten. Wij zullen uw raad blijven informeren over de voortgang en ontwikkelingen van dit proces.

**2. Inhoudelijke aspecten.**
Het voorlopig ontwerp van de eerste lijn, de tracékeuze van de tweede lijn en de koppelingsvariant zijn voor de gemeente de belangrijkste inhoudelijke onderdelen.
De plannen voor de aanleg van de eerste twee tramlijnen verkeren in een verschillend stadium van ontwikkeling. Voor Lijn 1 heeft u medio 2009 het tracé vastgesteld, en is begin 2010 een voorlopig ontwerp gepresenteerd. Voor Lijn 2 is begin 2010 voorkeurstracé gepresenteerd.

**Voorlopig ontwerp lijn 1, tracékeuze lijn 2, koppelingsvariant en tracékeuze.**
*Lijn 1.*
Bij het Voorlopig Ontwerp (VO) zijn de traminfrastructuur en de openbare ruimte in één ontwerp geïntegreerd.

Het VO is opgedeeld in deelgebieden. Voor een groot aantal deelgebieden geldt dat de inspraakprocedure niet tot (grote) wijzigingen in het oorspronkelijk – in februari door ons college vastgestelde – VO heeft geleid. Voor een aantal echter wel. De belangrijkste wijzigingen zijn de inpassing van de tram in het stationsgebied, gedeeltelijk behoud van de voortuinen in de Kastanjelaan, de inpassing en het parkeren in de Eikenlaan, vrij-liggende fietspaden en een halte op de Zonnelaan en de inpassing bij het Noorderstation. In de als bijlage 4 bijgevoegde notitie "Voorlopig ontwerp tramtracé lijn 1 op hoofdlijnen" is het ontwerp van lijn 1 nader uitgewerkt.

*Koppelingsvariant.*
In de inspraak (zie het als bijlage 7 bijgevoegde rapport) is de koppelingsvariant geopperd door de Bewonersorganisatie Beijum (BOB). Wij stellen voor de

koppelingsvariant te kiezen, oftewel Lijn 1 en Lijn 2 aan elkaar te koppelen via een gezamenlijke halte ter hoogte van de Bloemsingel en de noordingang van het UMCG. Wij stellen een tracé voor waarbij Lijn 1 vanaf de halte Bloemsingel, langs de Kolendrift, over CiBoGa naar het Boterdiep rijdt. In de als bijlage 5 bijgevoegde notitie "De koppelingsvariant uitgewerkt" is deze koppeling van de beide lijnen nader uitgewerkt.

*Lijn 2.*
Het tracé van lijn 2 kende in de inspraak nog verschillende varianten. Het betrof met name de route van het Gedempt Zuiderdiep naar de Oostersingel en het vervolg over de Oosterhamrikkade danwel de Vinkenstraat. In de als bijlage 6 bijgevoegde notitie "Voorkeurstracé lijn 2" is de tracékeuze van Lijn 2 nader uitgewerkt en toegelicht. Zoals we in de inleiding hebben aangegeven stellen we een tracé via de Oosterhamrikkade NZ voor.

De gevolgen van de voorgestelde koppelingsvariant voor de lijnen 1 en 2 zijn verder in de hoofdlijnennotitie nader toegelicht.

**3. De kosten.**
De kosten van de RegioTram vallen uiteen in de investering en de exploitatie. Voor de investeringsramingen is een analyse van de verschillen ten opzichte van eind 2008 op- en vastgestelde kostenraming gemaakt.

**Investering.**
Hoofdstuk 6 van de hoofdlijnennotitie (bijlage 1) gaat over de investeringsraming. Deze sloot in de eerste kostenraming uit 2008 op € 299 miljoen op prijspeil 2008. Dat komt overeen met € 307,7 miljoen op prijspeil 2010. Bij die eerste raming in 2008 is rekening gehouden met een onzekerheidsmarge van 20 procent voor de eerste tramlijn, waarvoor op dat moment een schetsontwerp beschikbaar was. Over Lijn 2 bestonden toen alleen nog ideeën voor mogelijke tracés, en waren nog geen schetsontwerpen gemaakt. Daarom is in de raming voor Lijn 2 destijds rekening gehouden met een onzekerheid van 30 procent.

Inmiddels is veel meer bekend over de eerste twee tramlijnen, waardoor de kosten nauwkeuriger en meer betrouwbaar zijn geraamd. De onzekerheden in de ramingen zijn daardoor teruggebracht tot tien procent voor de tracédelen die al zijn uitgewerkt in een voorlopig ontwerp en vijftien procent voor de overige tracédelen.

De investeringskosten sluiten nu op een deterministische raming van € 307,7 miljoen (prijspeil 2010). Daarmee blijven de investeringskosten binnen het beschikbare budget. Deze raming is inclusief BTW, voor zover die niet is te compenseren. In de als bijlage 8 bijgevoegde notitie "Investeringsraming" kunt u lezen op welke wijze deze raming tot stand is gekomen en welke elementen daarbij een rol hebben gespeeld. In de volgende tabel zijn beide ramingen tegen elkaar afgezet, waarbij de kostenraming 2008 is geïndexeerd naar het jaar 2010.

| Onderdeel | Kostenraming 2008 | Kostenraming 2010 | Verschil |
|---|---|---|---|
| Aanleg infrastructuur | 207,8 | 200,9 | - 6,9 |
| Voorbereiding & Toezicht en planontwikkeling | 62,2 | 49,3 | -12,9 |
| Onvoorzien en risico's | 23,1 | 36,7 | + 13,5 |
| Overige bijkomende kosten (compensatie OV-omleidingen, vergunningen, verkeersmaatregelen) | | 13,9 | +13,9 |
| Niet compensabele of verrekenbare BTW | 14,0 | 6,2 | - 7,8 |
| Overig | 0,6 | 0,7 | + 0,1 |
| **TOTAAL** | **307,7** | **307,7** | **0** |

Bedragen in miljoenen euro's, prijspeil 2010

Voor een toelichting op deze raming en de verschillen tussen de kostenraming in 2008 en 2010 verwijzen we u naar de notitie "De RegioTram op Hoofdlijnen". Een uitgebreide toelichting treft u aan in de notitie "Investeringsraming".

**Exploitatiekosten.**
De exploitatie van de RegioTram is opgebouwd uit verschillende onderdelen. Zie hiervoor de als bijlage 9 bijgevoegde notitie "Exploitatieraming". Belangrijk uitgangspunt voor de invoering van de RegioTram is dat dit niet mag leiden tot hogere exploitatiekosten voor de overheden. Uit de bijgevoegde notitie "Exploitatieraming" blijkt dat de exploitatie sluitend is.
De huidige exploitatieraming kent een aantal onzekerheden. De bijgevoegde notitie "Exploitatieraming" gaat uitgebreid op deze factoren in.

*De opbrengstverantwoordelijkheid.*
De opbrengstverantwoordelijkheid van de busconcessies ligt op dit moment bij het OV-bureau. Wij vinden dat dit ook voor de RegioTram moet gelden.

*De duur van de tramconcessie.*
Met betrekking tot de exploitatie van de RegioTram en de samenhang met de treinconcessie is bekeken wat de lengte moet zijn van de tramconcessie. Voor de RegioTram zijn verschillende lengtes voor het opnemen van de exploitatie mogelijk.
De looptijd kan maximaal 22,5 jaar bedragen.
In de aanbesteding zullen we verschillende opties voor de tramexploitatie uitvragen, om deze af te kunnen stemmen op de treinconcessie. De treinconcessie loopt in 2020 of uiterlijk 2027 af. Met deze aanpak combineren wij zekerheid met zoveel mogelijk flexibiliteit. Op dit punt volgen we de aanbeveling van AT Osborne daarom niet op.

**4. De businesscase.**
De ramingen van investeringen en exploitatie geven een goede indruk van de financiële omvang en haalbaarheid van het project. Een businesscase kan dat inzicht verder vergroten. Een businesscase bevat alle financiële inkomsten en uitgaven van een project. Hieruit wordt duidelijk in welke mate deze tegen elkaar opwegen en dus of een project financieel haalbaar is.

In de businesscase voor het project RegioTram is berekend wat het kost om de twee geplande tramlijnen aan te leggen en te exploiteren, op basis van een geïntegreerd contract (DBFMO). In de businesscase zijn alle geldstromen die hiermee gemoeid zijn in kaart gebracht, gedurende de hele looptijd van het project. De looptijd is voorlopig begroot op de bouwtijd en 22,5 jaar exploitatie.

Het gaat hierbij om de volgende geldstromen:
- de kosten in de vorm van de verwachte beschikbaarheidsvergoeding, zijnde de aan de opdrachtnemer te betalen maandelijkse vergoeding, welke afhankelijk is van de door de opdrachtnemer geleverde prestaties, en welke dient ter dekking van de door de opdrachtnemer gedane uitgaven om het systeem operationeel te maken en te houden;
- de kosten van de opdrachtgevers (projectbureau RegioTram);
- de dekking door gemeente, provincie en regio;
- de opbrengsten uit kaartverkoop en abonnementen.

In de als bijlage 11 bijgevoegde notitie "Businesscase & Public Sector Comparator RegioTram" worden deze projectkosten en projectopbrengsten (uitgezet in de tijd) uitgebreid uiteengezet.

In de businesscase zijn (onder andere) de volgende uitgangspunten en parameters gehanteerd:
1. reizigersopbrengsten:
   - de reizigersopbrengsten zijn redelijk conservatief geraamd en vooral gebaseerd op bestaande reizigersstromen en dus zonder de zogenaamde X-factor. Wel kunnen risico's ontstaan bij het vervallen van de OV-jaarkaart en als de nu gehanteerde index voor jaarlijkse tariefsstijgingen (2,3 %) leidt tot een zekere vraaguitval;
   - de nu gehanteerde jaarlijkse tariefsstijging van 2,3% zit onder de gemiddelde tariefsstijging van de laatste 10 jaar (3,7%);
   - deze gemiddelde tariefsstijging is overigens vooral op treintarieven gebaseerd, wat het beeld enigszins beïnvloedt. De voor de tram (tot aan invoering OV-chipkaart) belangrijkste kaarten zijn gestegen met 3,3% (15-strippen) en 3,4% (45 strippen);
   - in de bus/tram verkochte losse strippenkaarten (2, 3 en 8 strippen) zijn vanaf 2003 niet meer in tarief gestegen;
   - de voor de tramopbrengsten zeer belangrijke OV-jaarkaart (rond 20% van de opbrengsten) is de laatste 10 jaar met gemiddeld 4,3% gestegen (2009 3,9%, 2010 5,7% voor wat betreft het hierin begrepen busdeel).
2. Het beoogde aanbestedingsvoordeel. In totaal is hiervoor € 40 miljoen geraamd. Voor een bedrag van € 30 miljoen dienen de RSP middelen voor het stationsgebied als achtervang. Met het resterende aanbestedingsvoordeel houden we rekening door

een adequate plafondprijs vast te stellen. Wanneer aanbiedingen boven de plafondprijs uitkomen, kijken we of het mogelijk is om met versoberingen binnen het budget te blijven. Versoberingen die het concept aantasten worden voorgelegd aan de raad. Wanneer het niet mogelijk is het project met het beschikbare budget te realiseren, zullen we voorstellen het project stop te zetten.

3. Baten uit herfinanciering: in de businesscase wordt rekening gehouden met een herfinancieringvoordeel van € 10 miljoen. Dit voordeel is gebaseerd op het stabiliseren van de financiële markten binnen 5 – 6 jaar, en het afnemen van het risicoprofiel van het project na de realisatie van de twee tramlijnen.

**Afkopen risico's in de businesscase.**
De nu voorliggende vorm van geïntegreerde aanbesteding betekent ook, dat een fors deel van de risico's wordt overgedragen aan de markt. De businesscase onderscheidt daarbij enkele risicosoorten. Zo houdt de businesscase rekening met "normale ramings-onzekerheden". In de businesscase zijn deze ramingsonzekerheden becijferd op circa € 20 miljoen. Deze ramingsonzekerheden worden bij een DBFMO-contract overgedragen aan de private partij. Deze private partij zal hier echter een premie voor vragen. De gemeente en provincie kopen de ramingsonzekerheden af (voor zover deze betrekkingen hebben op de aanbesteding). Wanneer wij deze risico's overdragen, hoeven wij hiervoor zelf geen weerstandsvermogen aan te houden.

Naast de ramingsonzekerheden maakt de DBFMO-structuur ook een andere categorie risico's expliciet. Door het toevoegen van de "F" (Financiering) worden de vermogenskosten ondergebracht in het project. Deze vermogenskosten weerspiegelen de algemene risico's van het project. Hierbij gaat het om risico's die kunnen voortvloeien uit de lange termijn prestatieverplichtingen van het DBFMO contract en samenhang vertonen met de conjunctuur. De businesscase raamt deze risico's op rond € 40 miljoen (prijspeil 1 januari 2010). Net als bij de ramingsonzekerheden zouden ook deze risico's linksom of rechtsom voor rekening van gemeente en provincie kunnen komen. In het voorziene DBFMO-contract komen ze echter niet ten laste van het weerstandsvermogen, maar dragen wij deze risico's nu over aan de private partij.

In de aanbesteding zal duidelijk worden of marktpartijen (consortia) de businesscase onderschrijven. In die zin is de aanbesteding de ultieme test en controle op de businesscase.

**Uitkomsten.**
Samengevat is het volgende beeld van de businesscase te geven.

| | Netto Contante Waarde (x mio €, 3,2%, 1-1-2010) |
|---|---|
| Kosten opdrachtgever (voorbereiding, vastgoed, overig) | 74.9 |
| Normale ramingsonzekerheden opdrachtgever | 5.5 |
| BTW | 6.8 |
| Piekbetaling aan opdrachtnemer (50% van de investering) | 133.8 |
| Bruto Beschikbaarheidvergoedingen aan opdrachtnemer | 354.3 |
| Meerwaarde van geïntegreerde aanbesteding | -/-14.6 |
| **Totale uitgaven** | **560.7** |
| Dekking cf Raamwerk RegioRail en hiermee gegenereerde renteopbrengsten | 313.9 |
| Reizigersopbrengsten tram | 188.2 |
| Extra reizigersopbrengsten bus | 27.1 |
| Eenmalige opbrengst "nieuw voor oud" | 3.6 |
| Baten uit herfinancieringvoordeel | 10.5 |
| **Totale inkomsten** | **543,3** |
| **Tekort (=aanvullende dekking gemeente (2/3 deel) en provincie (1/3 deel)** | **17,4** |

Het tekort in de businesscase van € 17,4 miljoen is te beschouwen als een bijdrage die wij doen om de risico's (grotendeels) aan de markt over te dragen, waar tegenover de gemeente voor het overgedragen risicodeel geen weerstandscapaciteit hoeft te reserveren. Dit sluit aan bij de afspraak in het collegeprogramma.

In de businesscase zijn een aantal optimalisatiemaatregelen en besparingen opgenomen. Deze maatregelen en besparingen worden toegelicht in de bijlage "Business case en public sector comparator RegioTram" (bijlage 11).

Er is sprake van een sluitende businesscase als gemeente en provincie bereid zijn tot aanvullende dekking. Om de businesscase sluitend te maken was aanvullende dekking van gemeente en provincie nodig. Hierover zijn in de nieuwe afspraken (bijlage 12) afspraken gemaakt. In de volgende paragraaf gaan we hier nader op in.

**5. De dekking.**
De dekking van de aanlegkosten van de twee tramlijnen maakt onderdeel uit van het bredere pakket van (oorspronkelijk) € 702 miljoen aan investeringen in het regionale openbaar vervoer tot 2020: het Raamwerk RegioRail. Over de dekking van dit totale investeringspakket, waar de RegioTram onderdeel van uitmaakt, zijn met de provincie Groningen afspraken gemaakt. Hierover hebben wij uw geïnformeerd in onze brief van februari 2009.

Deze afspraken leiden er toe dat de dekking van de twee tramlijnen niet los gezien kan

worden van de dekking van de overige onderdelen uit het Raamwerk RegioRail, omdat deze dekking geregeld is voor het raamwerk als geheel en niet geoormerkt is per project. In de financiële afspraken van 10 februari 2009 staat dat de budgetten binnen het Raamwerk RegioRail taakstellend zijn. Dit geldt dus ook voor de € 299 miljoen (prijspeil 2008) voor de twee tramlijnen. Deze afspraak zorgt ervoor dat wel per project binnen het Raamwerk RegioRail kan worden besloten, mits het betreffende project binnen het daarvoor taakstellende budget blijft.

De afgesproken dekking van het project RegioTram is als volgt.

| **Publieke Partij** | **Titel** | **Bedrag in miljoenen euro's** | |
|---|---|---|---|
| | | | |
| *Gemeente* | | | *81* |
| | | | |
| *Provincie* | | | *70* |
| Regio (niet geïndexeerd) | (a) Basisbijdrage (prijspeil 2008) | 16 | |
| | (b) Aanvullende bijdrage 2009-2015 | 17 | |
| | (c) Aanvullende bijdrage 2015-2020 | 25 | |
| | (c) Aanvullende bijdrage 2015-2020 | 5 | |
| *Subtotaal Regiovisie* | | | *63* |
| Marktbijdrage | Aanbestedingsvoordeel | 25 | |
| *Subtotaal marktbijdrage* | | | *25* |
| RSP | | 117 | |
| RSP (taakstellend) | Ten laste van spoorlijn Groningen-Heerenveen en/of spoorlijn Groningen-Leeuwarden. | 5 | |
| Subtotaal RSP | | | *122* |
| **Subtotaal** | | **361** | **361** |
| **Af** | Hierin begrepen dekking voor aanpassing Hoofdstation en viersporigheid Europapark, frequentieverhoging Groningen-Assen, doorkoppeling regionale treindiensten | 62 | 62 |
| **Totaal** | | **299** | **299** |

**Te dekken kosten gemeente.**
Als gemeente moeten we derhalve (€ 42 + € 39) € 81 miljoen dekking opbrengen op basis prijspeil 2008. Vertaald naar prijspeil 2014 (de verwachte opleveringsdatum van de tram) is dat € 89 miljoen.

Daarnaast is er sprake van een tekort op de businesscase van €17,4 miljoen. We hebben met de provincie afgesproken, dat wij 2/3 deel van het tekort voor onze rekening nemen. Dit betekent dat ons aandeel in het tekort € 11,6 miljoen euro is en € 5,8 miljoen euro voor rekening van de provincie komt.

Tenslotte hebben we rekening gehouden met enkele investeringen buiten de directe scope van het RegioTramproject, Deze investeringen zijn noodzakelijk voor een goede inpassing van de tram in de stad. Hierbij gaat het bijvoorbeeld om de inrichting van het Gedempt Zuiderdiep tussen Herestraat en Minerva aan het profiel van de RegioTram. We ramen voor deze aanpassingen in totaal rond € 2,5 miljoen.

In totaal moet de gemeente derhalve € 103,1 miljoen dekkingsmiddelen genereren.

In het volgende overzicht zijn kosten en dekking nader uitgewerkt.

| Overzicht kosten en dekking (bedragen * € 1 miljoen) | |
|---|---|
| **Kosten:** | |
| Gemeentelijke bijdrage | 89,0 |
| Gewenste inpassing | 2,5 |
| Aandeel tekort business case (afgerond) | 11,6 |
| Risicoreservering | Pm |
| **Totaal benodigd** | **103,1** |
| | |
| **Dekking:** | |
| *Structurele middelen:* | |
| Structurele middelen uit jaarlijkse reserveringen | 43,1 |
| Structurele middelen uit budget ringwegen (v.a. 2017) | 5,6 |
| *Incidentele middelen:* | |
| Incidenteel nieuw beleid 2004 | 1,2 |
| Incidentele vrijval nieuw beleid (2003 – 2014) | 15,3 |
| Verkoop Essent (restant) | 8,8 |
| Inkomsten Essent 2010 | 1,8 |
| Idem na 2010 | 13,2 |
| **Totaal aanwezig (reeds besloten)** | **89,0** |
| Bij: uit structurele bijdrage grote projecten 2014 (€ 1 miljoen/jaar): BC | 11,6 |
| Bij: idem tbv gewenste inpassing | 2,5 |
| **Totaal dekking** | **103,1** |

Ter toelichting hierop het volgende.

*Structurele middelen uit jaarlijkse reserveringen.*
Vanaf 2005 sparen we jaarlijks € 300.000,-- euro structureel voor de tram. Hiermee kunnen we ons aandeel in lijn 1 (HS – Zernike) van € 50 miljoen dekken. In 2014 hebben we hiervoor een bedrag van € 3.484.000,--[1] beschikbaar. Het bedrag ad € 3.484.000,-- vertegenwoordigt een investeringswaarde van ruim € 43 miljoen euro (uitgangspunt 30 jaar lineair, 4,7% rente). Het restant t.o.v. € 50 miljoen moet komen uit de structurele

[1] Dit bestaat uit een bijdrage van € 400.000 uit de begroting 2006 uit de OZB verhoging van 2004. Daarnaast sparen we jaarlijks van 2005-2015 € 300.000,-- structureel voor de RegioTram. Deze middelen zijn gebruikt voor een structurele jaarlijkse bijdrage voor het transferium Hoogkerk van € 216.000,--. Per saldo is er € 3.484.000,--.

middelen uit het budget ringwegen (zie verder).
*Structurele middelen uit budget ringwegen.*
We ramen jaarlijks een bedrag van € 454.000,-- voor de aanpak van ringwegen. Vanaf 2011 is dit bedrag structureel opgenomen in de begroting. Tot en met 2016 hebben we dit budget nodig voor de aanpak van de oostelijke ringweg. Vanaf 2017 willen we dit budget inzetten voor dekking van het raamwerk RegioRail. Een structureel bedrag van € 454.000,-- staat gelijk aan een investeringswaarde van € 5,6 miljoen.

*Incidenteel nieuw beleid 2004.*
In februari 2007 heeft de Raad de startnotitie Tram in stad en regio vastgesteld. Onder meer is toen besloten uit incidenteel nieuw beleid Kolibri-middelen 2004 een bedrag van € 1.246.000,-- (incidenteel beschikbaar gestelde middelen uit 2004 t.b.v. € 2.000.000,-- verminderd met € 434.000,-- voor transferium Haren en € 320.000,-- voor incidentele plankosten planstudie CS-Zernike) beschikbaar te stellen.

*Incidentele vrijval nieuw beleid (2003 – 2014).*
Als hiervoor weergegeven, sparen wij vanaf 2005 voor onze bijdrage in de tram ultimo 2014. Tot 2015 gebruiken we deze middelen niet. Elk jaar valt dus het tot dan gespaarde bedrag vrij. Bij motie heeft u aangegeven deze vrijval te willen reserveren voor de tram. In totaal gaat het tot 2015 om een bedrag van € 18,0 miljoen. Uit deze incidentele vrijval zijn ook de gemeentelijke bijdragen aan de regiovisie over 2007-2009, in totaal € 2,7 miljoen, gedekt. Na aftrek hiervan is € 15,3 miljoen beschikbaar voor het Raamwerk RegioRail.

*Verkoop Essent (restant).*
Bij de vaststelling van de begroting 2010 is de inzet van de Essent-middelen geregeld. De directe verkoopopbrengst was € 76,8 miljoen. Hiervan was nog € 68 miljoen nodig voor onze eigen bijdrage in het RSP van € 80 miljoen euro. Het restant ad € 8,8 miljoen wordt bij raadsbesluit ingezet voor Raamwerk RegioRail.

*Jaarlijkse inkomsten Essent.*
De directe verkoopopbrengst was lager dan verwacht omdat het aandeel in EPZ (o.a. kerncentrale Borsele) niet verkocht mocht worden. Bij de vaststelling van de begroting 2010 is daarom besloten de jaarlijkse inkomsten die betrekking hebben op Essent, Essent Milieu, Enexis en EPZ, die nog niet zijn opgenomen in het financieel meerjarenbeeld, in te zetten voor het Raamwerk RegioRail. De jaarlijkse inkomsten bestaan uit renteinkomsten, dividend inkomsten en aflossingen door Enexis. Volgens de actuele verwachting hebben we het benodigde bedrag van € 13,2 miljoen in 2014 bijeengespaard. Het in 2010 ontvangen bedrag ad € 1,8 miljoen voor Essent, Essent Milieu, Enexis en EPZ wordt eveneens ingezet voor het Raamwerk RegioRail.

*Structurele bijdrage grote projecten 2014.*
Bij de vaststelling van de begroting 2011 zullen wij voorstellen vanaf 2014 een structureel bedrag in de begroting te reserveren van € 2,5 miljoen per jaar voor de grote projecten, overeenkomend met een investeringswaarde van € 34 miljoen. We stellen voor hiervan € 11,6 miljoen in te zetten voor ons aandeel in het tekort business case. De kapitaallasten hiervan zijn € 850.000,--.

Daarnaast willen we ook de kosten voor de ruimtelijke inpassing van de tram, die buiten de investeringsraming van de RegioTram vallen van € 2,5 miljoen dekken uit de structurele buffer uit de begroting 2014. De kapitaallasten hiervan zijn € 175.000,--.

*Nog te dekken door gemeente.*
Daarnaast moet mogelijk nog dekking gevonden worden voor:

Plankosten dienst ROEZ
Naast de kosten voor het projectbureau maken de gemeente en de provincie ook zelf kosten. Deze kosten hangen samen met:
- bestuurlijke advisering. Een complex (uitbesteed) project als de RegioTram met al haar facetten op ruimtelijk, juridisch, organisatorisch en financieel gebied vergt een stevige bestuurlijke advisering;
- control. De controlrol in de breedste zin des woords is vooralsnog vooral bij de stakeholders (gemeente en provincie) belegd.

Wij zullen samen met de provincie deze kosten nader in beeld brengen en beheersen.

Risicobuffer.
Hoofdstuk 8 beschrijft het risicoprofiel van de gemeente. Als hiervoor gesteld, leggen wij veel risico's bij de markt. Wel blijven gemeentelijke restrisico's bestaan, waar wij voor het investeringsdeel weerstandscapaciteit moeten reserveren. In paragraaf 8 worden deze nader benoemd. Over de omvang van de noodzakelijke reservering zullen wij uw raad nadere voorstellen doen, uiterlijk voor de dialoogfase.

**Bijdrage Regiovisie.**
Over de feitelijke inzet van het budget Regiovisie moet de regio Groningen-Assen nog besluiten evenals over de verdeling van de regiobudgetten over mobiliteitsinvesteringen en andere investeringen.

**Risico's dekking aanlegkosten.**
Naast de afgesproken bijdragen van de gemeente en provincie kan zich binnen de dekking van de aanlegkosten van de twee tramlijnen een aantal risico's voordoen.

Een dekkingsrisico kan ontstaan als het beoogde aanbestedingsvoordeel niet wordt gehaald. In totaal is in de dekkingsvoorstellen rekening gehouden met € 25 miljoen[2] aanbestedingsvoordeel en € 5 miljoen aanvullende bijdrage van de regiovisie. In aanvulling hierop is nog € 20 miljoen nodig voor de noodzakelijke aanpassingen in het stationsgebied. Tegenover deze € 50 miljoen totaal staat € 30 miljoen (prijspeil 2008) dekking uit het mobiliteitsfonds, welk bedrag is gereserveerd voor het stationsgebied. Indien het marktvoordeel lager is dan € 20 miljoen (prijspeil 2008) is aanvullende dekking nodig. Provincie en gemeente hebben afgesproken een eventueel resterend

**[2] Naast het onder de dekkingsmiddelen opgenomen aanbestedingsvoordeel ad € 25 miljoen is ook nog € 15 miljoen aanbestedingsvoordeel in mindering gebracht op de investering, waardoor het totale aanbestedingsvoordeel € 40 miljoen bedraagt.**

tekort, voor zover wij hiervoor geen externe subsidiebronnen kunnen werven, elk voor de helft te dekken. Hierdoor wordt het risico voor het niet binnenhalen van de marktbijdrage en extra bijdrage van de regio Groningen-Assen voor beide partijen maximaal € 10 miljoen.

Het **geprosnosticeerde** tekort **op** het **totale** Raamwerk RegioRail wordt voor een deel opgelost door bijdragen van de regio Groningen-Assen. Zoals hiervoren reeds is aangegeven, moet over deze bijdragen nog besluitvorming plaatsvinden in het bestuur van de Regiovisie. Conform vorenstaand dekkingsvoorstel gaat het in totaal om een bedrag van € 63 miljoen. Van deze € 63 miljoen is € 33 miljoen uit het huidige programma 2009-2015 reeds geoormerkt voor de twee tramlijnen. Daarnaast is het risico voor de extra bijdrage van
€ 5 miljoen afgedekt met de vorengenoemde afspraak over het budget Stationsgebied.

Dit betekent dat de garantstelling van provincie en gemeente voor het geval bedragen lager worden vastgesteld, zoals verwoord in de tabel met de dekking van het tekort, nog gaat over een risico van maximaal € 25 miljoen (uit het programma 2015-2020) en dus € 12,5 miljoen per partij. De inschatting dat dit risico zich voordoet is in onze ogen laag. Najaar 2010 kan zekerheid worden verkregen door besluitvorming in de regio Groningen-Assen. Provincie en gemeente hebben inmiddels afgesproken , dat als deze bijdrage niet beschikbaar komt, het project Raamwerk RegioRail na gezamenlijk overleg komt te vervallen.

Er is voorts een indexeringsrisico voor de bijdragen van de regio Groningen-Assen. De vastgestelde bedragen hebben als prijspeil 2008, terwijl geen afspraken zijn gemaakt over indexering. Wij stellen voor hier nadere financiële afspraken over te maken. Deze afspraken kunnen vervolgens worden betrokken bij de besluitvorming in de regio Groningen-Assen najaar 2010.

Ten aanzien van aanvullende kosten of scopewijzigingen (verandering van het project/de projectgrenzen) is afgesproken dat de veroorzaker betaalt. Dit betekent dat de partij die een voorstel voor een scopewijziging doet, ook de aanvullende kosten hiervan moet dragen.

*Risico's dekking exploitatiekosten*
De bijgevoegde exploitatieberekening laat een sluitende exploitatie zien. Op basis van de huidige inschattingen geeft de berekende exploitatie de meest reële verwachting. Desondanks zit hier nog wel een risico voor wat betreft de verwachte reizigers-opbrengsten. Hiervoor is in de set aan afspraken afgesproken, dat tegenvallende reizigers-inkomsten gedurende de eerste vijf jaar zullen worden opgevangen door rationalisaties en optimalisaties van het OV-systeem binnen het domein van het OV Bureau, zonder het basisbedieningsniveau aan te tasten. Mochten vorengenoemde aanpassingen niet (volledig) kunnen worden gerealiseerd, dan zullen stad en provincie gedurende de eerste vijf exploitatiejaren ieder 50% van de benodigde (additionele) middelen voor hun rekening nemen.

## 6. De aanbestedingsmethode en de contracteringsstrategie.

*De aanbestedingsmethode.*

Voor het aanbesteden van het project RegioTram stellen wij voor te kiezen voor een geïntegreerd contract via een zogeheten Design-Build-Finance-Maintain-Operate (DBFMO) contract. Dit betekent dat het (detail)ontwerp (Design), de realisatie (Build), de financiering (Finance), het beheer en onderhoud (Maintain) en de exploitatie (Operate) in één keer wordt aanbesteed in bij voorkeur één contract, waardoor de complete uitvoering van het project in handen van één partij (consortium) komt te liggen. Deze wijze van aanbesteden wijkt af van de traditionele wijze van aanbesteden waar de opdrachtgever met diverse opdrachtnemers te maken heeft. In de als bijlage 10 bijgevoegde notitie "Aanbestedingsmethode" wordt uitgebreid ingegaan op aanbesteding via een DBFMO-contract.

Deze vorm van aanbesteding brengt, ten opzichte van de meer traditionele vormen van aanbesteding, verschillende voordelen met zich mee. Belangrijke voordelen zijn de betere risicoallocatie en de resultaatverplichting van de markt. De betere risicoallocatie houdt in dat niet alle risico's bij de overheid worden neergelegd, maar daar waar deze het beste beheerst kunnen worden. Zo'n overdracht van risico's kost weliswaar geld, maar het grote voordeel daarvan is dat dit op voorhand inzichtelijk is gemaakt en wordt geregeld. Hierdoor wordt de kans aanmerkelijk kleiner dat de overheid gedurende het contract nog voor verrassingen komt te staan. De resultaatverplichting houdt in dat de opdrachtnemer wordt afgerekend op basis van het bereiken van de vooraf vastgelegde resultaten. Hiermee wordt een optimale kwaliteit en doelmatigheid gedurende de looptijd van het contract bereikt.

Een DBFMO-contract is nieuw voor ons. Geïntegreerde aanbesteding is complex en stelt hoge eisen aan het opdrachtgeverschap. De belangrijkste openstaande vraag is daarom nog of wij als overheid (mede-opdrachtgever) zelf over voldoende kennis beschikken om dit in goede banen te kunnen leiden of dat inhuur van externe expertise hiervoor gewenst is. Dit is een belangrijk aspect bij de inrichting van de projectorganisatie voor de volgende fase.

**Contracteringsstrategie.**

De contracteringsstrategie van de aanbesteding vindt plaats volgens een groeimodel. De procedure wordt hieronder per fase kort toegelicht. Voor een gedetailleerde uitwerking wordt verwezen naar de bijgevoegde notitie "Aanbestedingsmethode".

*Prekwalificatiefase.*

Spoedig nadat de aanbestedingsleidraad is vastgesteld maakt het Projectbureau RegioTram de start van de aanbesteding bekend op de Europese en Nederlandse aanbestedingssites. Met de aankondiging start de zogenaamde Prekwalificatiefase. Geïnteresseerde consortia kunnen zich in deze fase aanmelden.

*Plan van aanpakfase.*

In de *Plan van aanpakfase* dienen de in de Prekwalificatiefase geselecteerde consortia een plan van aanpak in. In dat plan van aanpak gaan zij dieper in op een aantal vooraf

bepaalde voorwaarden – de zogenaamde kritieke succes factoren. Dat zijn:

- samenwerking, in de vorm van een managementplan;
- kwaliteit van de geboden openbaar vervoersdienst;
- flexibiliteit, onder meer in verband met de uitbreiding naar de regio;
- relatie tot de omgeving (voorkomen van hinder).

De beoordeling van deze plannen van aanpak vindt plaats aan de hand van gunningscriteria, die zijn vastgelegd in de aanbestedingsleidraad. De beste drie consortia gaan door naar de volgende twee fasen. Alle consortia hebben op dat moment ook verklaard een bieding te kunnen doen die lager ligt dan de zogenaamde plafondprijs. Dat is de prijs die is vastgesteld naar aanleiding van de businesscase.

*Consultatiefase.*
In de Consultatiefase bespreekt het projectbureau de voorliggende projectdocumentatie (Programma van Eisen, contract, leidraden) met de drie consortia in vertrouwelijke overleggen. Het doel daarvan is dat de consortia - aan de hand van gefundeerd commentaar - de aanbesteder helpen de projectdocumentatie te verbeteren, voor alle betrokkenen op dezelfde wijze.

*Dialoogfase.*
In de dan volgende Dialoogfase krijgen de consortia de gelegenheid om hun biedingen voor te bereiden. Zij moeten daartoe een aantal plannen, processen en ontwerpen voorbereiden, waarvan sommige ook kwalitatief worden beoordeeld en zullen worden meegewogen in de definitieve beoordeling van biedingen. Voorbeelden van deze plannen zijn: managementplan, ontwerpplan, vervoersplan, rollend materieelplan, bepaalde detailontwerpen, financieringsplan en veiligheidsplan. Ook komt in deze fase de definitieve risicoverdeling tot stand. Deze fase wordt afgesloten met het opstellen van het Dialoogverslag.

*Definitieve inschrijving en gunning.*
De definitieve inschrijving wordt beoordeeld op prijs en kwaliteit. Deze prijs, uitgedrukt in netto contante waarde, moet beneden de vooraf door het projectbureau bekend gemaakte maximale prijs liggen – de plafondprijs. De aanbesteding wordt afgerond met een DBFMO-contract tussen de opdrachtgever en de winnaar van de aanbesteding en het afronden van de financieringsdocumentatie tussen de opdrachtnemer en de banken.

**7. Risicoprofiel gemeente.**
Aan de aanleg en exploitatie van de eerste lijnen van de RegioTram zijn risico's verbonden. Deze risico's komen zowel bij de opdrachtnemer als de opdrachtgevers (gemeente en provincie Groningen) te liggen. Wij richten ons in dit voorstel vooral op de risico's, die de gemeente loopt en hoe deze zijn te beheersen.

Zoals wij reeds hebben aangegeven, is de keuze voor een DBFMO-model vooral ook ingegeven vanuit de insteek om zoveel mogelijk risico's bij de markt neer te kunnen leggen. Het gevolg hiervan is dat de risico's vooraf al inzichtelijk en beprijsd zijn. De resterende risico's blijven dan voor rekening van de opdrachtgevers.
Wij hebben met de provincie afspraken gemaakt hierover, deze "Afspraken RegioTram

augustus 2010", als bijlage 12 bijgevoegd, zijn aanvullend op de afspraken waarover wij u in februari 2009 hebben geïnformeerd.

De resterende risico's zijn als volgt samen te vatten:

*Gemeentelijke risico's:*

1. onvoorziene omstandigheden gedurende de bouw- en realisatiefase. Het kan gaan om zaken waar nu nog geen rekening mee is gehouden omdat ze nog niet zijn voorzien (een zekere onvolkomenheid in de ramingen), bijvoorbeeld door extra aanpassingen o.g.v. nadere stedenbouwkundige eisen, extra verkeerskundige aanpassingen, extra weg- en/of rioleringswerkzaamheden e.d. Op grond van de afspraken zullen deze moeten worden opgevangen via versoberingen;
2. tegenvallers door bijvoorbeeld hogere nadeelcompensatie dan verwacht. Ook hiervoor is afgesproken dit op te vangen via versoberingen;
3. (bouw)planningsrisico's. We hebben laten onderzoeken of de bouw van de tramlijnen in 3 jaar gerealiseerd kan worden. De conclusie is dat de huidige bouwplanning gehaald kan worden. Voordat we in de aanbesteding beginnen met de op concurrentie gerichte dialoog moet de bouwplanning vaststaan. Dit is medio 2011. Dan moet ook duidelijk zijn hoe de bouw is afgestemd met de overige projecten in de (binnen)stad. Als blijkt dat de planning dan niet realistisch is, passen we de planning aan voor de aanbesteding.

**8. Second opinion AT Osborne.**

Het project RegioTram is ingrijpend, complex en kostbaar. We hebben daarom met het college van Gedeputeerde Staten gevraagd om een externe beoordeling. AT Osborne heeft deze externe beoordeling uitgevoerd. AT Osborne is gevraagd om de documenten te beoordelen en daarbij aan te geven wat de belangrijkste risico's zijn, die de gemeente en de provincie lopen. Tevens is AT Osborne gevraagd om daar waar nodig (aanvullende) beheersmaatregelen aan te dragen.
De bevindingen van AT Osborne staan in het als bijlage 13 bijgevoegde rapport Regiotram Groningen/second opinion. Deze externe beoordeling zien wij als sluitstuk van de risicoanalyse in deze fase van het proces.

AT Osborne laat zich in positieve zin uit over de kwaliteit van de stukken die door het project RegioTram zijn opgesteld. Dit geldt o.a. voor de business case. Verder delen zij onze visie dat het project RegioTram de enige reële oplossing is voor het bereikbaarheids- en leefbaarheidsvraagstuk waar we (gezamenlijk) voor staan.
De conclusies van AT Osborne hebben we hieronder integraal overgenomen.
Geconcludeerd wordt dat:

- de documenten met de status "definitief" een gedegen en professionele indruk maken. De documenten bevatten voldoende informatie om een besluit te kunnen nemen;
- ten aanzien van de concept-documenten "de basis staat" en dat deze documenten in de aankomende fase nader ingevuld dienen te worden, zonder dat dit op dit moment tot onacceptabele risico's leidt voor beide opdrachtgevers;

- vrijwel alle voorbereidingen om met de aanbesteding te kunnen starten zijn gedaan. Dit geeft vertrouwen dat op relatief korte termijn met de aanbesteding gestart kan worden.

Naast deze drie conclusies doet AT Osborne negen aanbevelingen. AT Osborne adviseert om op korte termijn:

- meer nadruk te leggen op de belangen die stad en provincie gezamenlijk delen en op basis daarvan te komen tot een heldere en afgewogen integrale opdracht;
- het gezamenlijk opdrachtgeverschap nader uit te werken;
- de topeisen van het integrale vervoersysteem "smart" te definiëren (korte termijn);
- vóór de start van de aanbesteding te bepalen welke eisen in beginsel vast staan en welke eisen gedurende de aanbestedingsfase met gegadigden nader ingevuld kunnen worden;
- te starten met de uitwerking van de topeisen in een functioneel Programma van Eisen (concept uiterlijk gereed voor start Consultatiefase en gereed vóór Definitieve Inschrijving);
- de kaders voor integrale veiligheid van het vervoerssysteem te bepalen en in de komende fasen te borgen;
- in de publiek-publieke afspraken meerdere besluitvormingsmomenten, "vetorecht" en informatierecht op te nemen;
- het projectbureau een plan van aanpak voor de aankomende fasen uit te laten werken, waarin wordt voldaan aan de wensen van de opdrachtgevers;
- het aantal varianten voor de exploitatie in te perken.

Met uitzondering van de laatste aanbeveling hebben we de aanbevelingen overgenomen. De komende tijd zal o.a. gewerkt moeten worden aan de Aanbestedingsleidraad en het Functioneel Programma van Eisen voor de RegioTram. De betreffende aanbevelingen van AT Osborne over o.a. topeisen zullen daarin terugkomen. We gaan de aanbevelingen voor de publiek-publieke overeenkomst en good governance vastleggen in de nieuw op te richten Gemeenschappelijke Regeling voor de RegioTram. Daarnaast zullen we de kaders voor de integrale veiligheid van het vervoersysteem vaststellen. De realisatie is vervolgens aan de uiteindelijke opdrachtnemer.
We willen de dialoogfase van de aanbesteding gebruiken om het aantal uit te vragen varianten voor de exploitatie te bepalen. We willen enerzijds zoveel mogelijk creativiteit en informatie uit de markt proberen te halen, maar het anderzijds niet te complex en te duur te maken door te veel varianten uit te vragen.

**9. Vervolgtraject.**
Wij leggen u in dit voorstel een aantal besluiten voor. Het vaststellen van de documenten en de dekking en het instemmen met de verdere voorbereiding leidt uiteindelijk tot de daadwerkelijke aanleg van de eerste twee lijnen van de RegioTram.

Voor de uiteindelijke behandeling van dit voorstel in uw raad wordt nog een informatiebijeenkomst georganiseerd waar onderdelen die een rol spelen bij uw besluitvorming nader kunnen worden toegelicht en waar uiteraard ook ingegaan kan worden op vragen die nog bij u leven. Het presidium zal hiervoor een datum vaststellen.

Gelet op het vorenstaande stellen wij u voor te besluiten:

I. kennis te nemen van het inspraakrapport lijn 1 en lijn 2;
II. in te stemmen met het voorlopig ontwerp lijn 1 vast te stellen;
III. in te stemmen met de tracékeuze lijn 2;
IV. in te stemmen met de koppelingsvariant;
V. kennis te nemen van de documenten over alternatieven voor de RegioTram;
VI. kennis te nemen van de notitie "Doorrijden in de regio";
VII. in te stemmen met de rapporten investeringsraming en exploitatieraming;
VIII. in te stemmen met het rapport inzake aanbestedingsmethode en contracteringsstrategie;
IX. in te stemmen met het rapport "De business case";
X. kennis te nemen van de second opinion van AT Osborne;
XI. in te stemmen met de afspraken tussen Gedeputeerde Staten en het college over dekking en risicoverdeling;
XII. een budget van 103,1 miljoen euro te reserveren als gemeentelijke bijdrage, te dekken zoals aangegeven op bladzijde 11 van het raadsvoorstel;
XIII. ermee in te stemmen dat het college samen met Gedeputeerde Staten een concept voor een gemeenschappelijke regeling opstelt en deze voor de concurrentie-gerichte dialoog aan de raad voorlegt;
**XIV. in te stemmen met het voornemen van het college om te starten met de aanbesteding nadat besluitvorming over de bijdrage van de Regio Groningen-Assen heeft plaatsgevonden, en nadat het college de aanbestedingsleidraad heeft vastgesteld.**

Burgemeester en wethouders
van Groningen,

de burgemeester, de secretaris,

dr. J.P. (Peter) Rehwinkel. drs. L.J. (Leo) Bosdijk.