

VERSLAG RAADSCOMMISSIE VERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 20 december 2011
Plaats: Oude raadzaal
Tijd: 17.00 - 18.15 uur

Aanwezig: mw. H. Rademaker (voorzitter), dhr. A. de Rooij (PvdA), dhr. W. Moes (PvdA), dhr. J. Evenhuis (VVD), dhr. J.H. Luhoff (D66), mw. G.E.J. Copini- Van der Meulen (D66), dhr. Eikenaar (SP), dhr. J.P. Dijk (SP), mw. I. Jongman-Mollema (ChristenUnie), dhr. R.P. Prummel (Stadspartij), dhr. G.J.D. Offerman (Stadspartij), dhr. J.P.A. van Rooij (Student & Stad), mw. M. Wilschut (PvdD)

De wethouder: mw. C.T. Dekker

Namens de griffie: dhr. W.T. Meijer (commissiegriffier)

Afwezig m.k.: mw. S.A. Koebrugge (VVD), dhr. J. Seton (CDA), dhr. M.T. Gijsbertsen (GroenLinks), dhr. K.S.K. van der Veen (GroenLinks)

Verder aanwezig: dhr. M. Olman (projectdirecteur RegioTram)

Verslag: dhr. Z. Jeuring (Notuleerservice Nederland)

Insprekers:

dhr. Kamminga bij agendapunt B.1.

A1. Opening en mededelingen

De voorzitter

- Opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.
- Op tafel ligt de ook al per mail gestuurde brief van de tramcommissie, behorend bij B.2.

Wethouder Dekker:

- Het doortrekken van de snelle HOV-as van Hoogkerk naar het station: overleg met ProRail en provincie wijst uit dat ProRail hoogstwaarschijnlijk haar bezwaren handhaaft. De derde fase kan voorlopig dus niet worden uitgevoerd. De gemeente wil nu een onderdoorgang bij de Paterswoldseweg realiseren. Samen met de betrokken overheden overlegt de gemeente over een op te stellen businesscase en over de financiën. De wethouder neemt aan dat een beroep op RSP-middelen kan worden gedaan vanwege het grote regionale belang.
- Card Only: de wethouder vindt het niet verantwoord ermee door te gaan. De wethouder komt in januari 2012 met een toelichting en een plan van aanpak.

A2. Vaststelling agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

Inhoudelijk deel

B1. Aanbesteding RegioTram: uitstappen consortium LinQ

- collegebrief 24 november 2011
- collegebrief 7 december 2011

Inspreker dhr. Kamminga spreekt in op persoonlijke titel. De cruciale vraag waarom de vervoerder zich heeft teruggetrokken, wordt in de stukken niet beantwoord. Spreker ziet risico's in dit project, misschien ziet de vervoerder die ook. Het klopt niet dat de tram goedkoper is dan de bus. Er staat een optelfout in de exploitatierekening, en daar heeft de PWC niet naar gekeken. Verder gaan met de tram is duur, de rest van het openbaar vervoer is er het slachtoffer van. Stoppen met de tram kost 20 miljoen euro. Dat zijn 'sunk costs', die zijn niet van invloed op de afweging. Stoppen is daarom beter dan doorgaan met veel grotere bedragen.

Dhr. De Rooij (PvdA):

- Reageert op de inspreker: dhr. De Rooij is van mening dat de tram goedkoper is dan de bus. De vraag waarom LinQ is afgehaakt, is terecht.
- Het lijkt alsof het college blij is dat één vervoerder is afgehaakt. Spreker vindt het zorgelijk dat daardoor minder concurrentie bestaat. Bestaat de kans dat nog een consortium afhaakt? Hoe gaat de gemeente reageren?

Dhr. Evenhuis (VVD):

- Is nu de kans groter op onderlinge afspraken tussen de twee overblijvende consortia?
- LinQ was qua procedure al erg ver, de tram was al binnen. Om welke leverancier ging het? Ging het om nieuwe trams?
- De gemeente moet net als de intekenaars duidelijk zijn. Kan het college garanderen dat de gemeentelijke bijdrage overeind wordt gehouden? Dit gezien de tegenvallers bij andere dossiers.

Dhr. Luhoff (D66):

- Is het eens met de zorgen van de PvdA. Het is jammer dat één consortium is afgehaakt.
- Door dit vertrek is er geen reden de voorwaarden voor de aanbesteding te veranderen. Stel er stapt nog één partij uit, kan de aanbesteding dan opnieuw worden gedaan onder dezelfde aanbestedingsvoorwaarden?

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Is net als de PvdA en D66 geschrokken van het afhaken van LinQ.
- Het gaat om het resultaat. Spreker is er niet van overtuigd dat het ook met één consortium kan zoals het college zegt.

Dhr. Dijk (SP):

- Betreurt eveneens het afhaken van een vervoerder. Hoe moet het als er één consortium overblijft? Is het dan misschien wenselijk de aanbesteding opnieuw te doen?
- Connexion en Alstom, deelnemers in Poort, blijken via Veolia betrokken te zijn bij de aanleg van een tramlijn in door Israël bezet gebied. De SP vindt dit moreel verwerpelijk. Is een Bibob-advies nodig? Eventuele protesten kunnen leiden tot vertraging en meerkosten. Wat vindt het college?

Dhr. Van Rooij (Student&Stad):

- De inspreker stelt een terechte vraag. De fractie deelt de zorgen van de PvdA over het afhaken van LinQ. Wat was de beweegreden van LinQ om af te haken? Was capaciteit de enige reden?

Dhr. Offerman (Stadspartij):

- DBFMO is iets anders dan DBFM. Waarom worden steeds positieve DBFMO-voorbeelden gebruikt? Die gaan over infrastructuur en niet over exploitatie.
- De EU-regels voor aanbestedingen gelden toch voor maximaal 15 jaar? Als dat klopt, hoe kan de gemeente dan kiezen voor 22,5 jaar?
- Wat zegt de Wet personenvervoer over de situatie dat twee partijen overblijven?
- Het college voorspelt in de brief van 7 december een nek-aan-nekrace. Wie gaat dit beoordelen? In dezelfde brief zegt het college dat het vertrouwen van marktpartijen in de overheid kan worden geschonden. Spreker betwijfelt of marktpartijen te vertrouwen zijn.

Mw. Wilschut (PvdD):

- Is het eens met de vragen over het waarom van het afhaken van LinQ.
- Is de gemeente er zeker van dat de twee overgebleven consortia zullen blijven?

Mw. Postma (GroenLinks):

- Betreurt het afhaken van een van de drie consortia. Eens met dhr. De Rooij; de concurrentie vermindert. Wel is het zo dat het zelfs met één consortium kan, er zijn minimumeisen. Maar heeft dit laatste gevolgen voor de procedure?
- Eens met de vragen van dhr. Dijk over Connexion en Alstom?

Wethouder Dekker:

- De wethouder heeft liever drie dan twee consortia in deze concurrentiegerichte dialoog.
- De gevolgen voor het aanbestedingsproces: de wethouder zal goed letten op strategisch gedrag van de overblijvende partijen. De gemeente zal zichzelf ook aan de afspraken houden.
- Er is geen vervoerder afgehaakt, LinQ had nog geen vervoerder gekozen. Na het opstellen van het plan van aanpak zou LinQ in gesprek gaan met de vervoerder. Die vervoerder gaf aan niet de capaciteit te hebben dit project vlot te trekken. LinQ ziet geen mogelijkheid in korte tijd een nieuwe vervoerder te vinden, de vertraging kost veel geld.
- De wethouder ziet niet graag dat er nog een partij afhaakt.
- De informatie die het college van de projectdirecteur van het trambureau ontvangt geeft aan dat er voldoende vertrouwen in de twee andere partijen bestaat. Zo heeft het college ook

informatie ontvangen dat de capaciteit de reden voor de vervoerder is om van het project af te zien.

- Het klopt dat de concurrentie minder wordt. De gemeente zal scherper zijn in het proces.
- Als nog een partij afhaakt, is dat op zich geen reden om te stoppen. Als de gemeente op dat moment zou breken met de overblijvende partij, moet schadevergoeding worden betaald. Als één partij overblijft, kan de gemeente via benchmarking extra prikkels inbouwen.
- Er zijn geen signalen dat nog een partij kan afhaken, de wethouder wil daarom nu niet ingaan op de eventuele gevolgen daarvan. De wethouder zegt dat een nieuwe situatie ontstaat indien nog een partij afhaakt. De stuurgroep en het college zullen zich dan beraden en in overleg treden met de commissie Beheer en Verkeer en de tramcommissie.
- De probiteitsfunctionaris ziet toe op een correcte aanbesteding.
- Naar aanleiding van de inspreker: de tram is door de grotere capaciteit goedkoper dan de bus.
- De wethouder komt schriftelijk terug op Veolia en de vraag van de SP over Connexion en Alstom.
- Het college zorgt voor een sluitende gemeentelijke begroting en voor evenwichtig investeren. Het plafond voor de tram is 307 miljoen euro, de gemeentelijke bijdrage is duidelijk. Wordt het bedrag hoger dan 307 miljoen dan zal op het plan moeten worden bezuinigd.
- EU-regels stellen voor een aanbesteding inderdaad vijftien jaar als maximum, echter daarbij mag in het geval van de tram 50% van de eerdere termijn worden opgeteld.
- De wet Personenvervoer geeft geen belemmeringen om met twee partijen door te gaan.
- De nek-aan-nekrace wordt beoordeeld door de kwaliteitsteams met behulp van criteria. De criteria leiden tot een uitkomst die aan de raad wordt voorgelegd.

B2. Aanbestedingsdocumenten RegioTram

- collegebrief 4 november 2011
- mondelinge toelichting stand van zaken aanbesteding

De voorzitter:

- Constateert dat de commissie behoefte heeft aan een nadere toelichting door het college op de stand van zaken bij de aanbesteding.

Dhr. Olman (projectdirecteur RegioTram):

- Met de twee consortia vinden dialooggesprekken plaats. De uitkomsten worden gebundeld met de uitkomsten van de publieke consultatie. Opdracht is gegeven voor een second opinion. Alles samen wordt beoordeeld en kan leiden tot aanpassing van de eisen. Uiteindelijk resulteert de Nota van Wijziging die is gericht op de leidraad, de outputspecificaties en het contract. Die Nota ontvangt de raad in maart 2012.
- De twee marktpartijen zijn positief over het project en willen graag, ook voor de lange termijn. De discussie over de risicoverdeling is belangrijk. De dialoog zorgt voor een beter product.
- De opmerkingen van de commissie zijn grotendeels verwerkt in de outputspecificaties. Een aantal dingen wordt nog uitgezocht of vormt onderdeel van de gesprekken met andere partijen, zoals het onderwerp social return in het overleg met de vakbonden.

Wethouder Dekker voegt toe:

- De wethouder geeft een schriftelijke reactie op de brief van de tramcommissie.
- Stelt voor over onderdelen van de aanbesteding apart met de commissie te spreken. Een voorbeeld is de financiering.

De voorzitter:

- Concludeert dat de commissie ermee instemt dat het presidium een datum voor een commissievergadering kiest. Dit kan worden gekoppeld aan de vraag van de tramcommissie aan deze commissie of de planning van het college haalbaar is en of extra vergaderingen nodig zijn. De second opinion is ook punt van overleg in het presidium.

Dhr. Offerman (Stadspartij):

- De Stadspartij vindt het onzin om te denken dat de tram de regio in kan, dit vanwege financiële en technische problemen die nog tevoorschijn zullen komen. Waarom wordt pas na maart 2012 over de tram als regiotram gesproken? Dat moet nu helder zijn. ProRail zal namelijk moeilijk doen over een tram op het spoor.
- Vakbonden en social return: wanneer is bekend dat het doorgaat?

- Blz. 6 en 10: graag enkele voorbeelden van een rollend materieelplan en een vervoerplan volgens DBFMO.
- De geschillenregeling: wie vormen de raad van beoordelaars?
- De vervoerdienst: als de raad de opbrengstverantwoordelijkheid wijzigt, wat is het gevolg voor de financiële positie van de marktpartijen?

Dhr. Luhoff (D66):

- De outputspecificaties: voor D66 blijft bovenleidingloos rijden bovenaan staan.
- De tram de regio in: extra inspanning is nodig om dit goed in de contracten te borgen.
- Het definitief besluit neemt de raad eind dit jaar, maar kan dat zonder schadeclaims? Wat is het laatste moment dat de gemeente kan stoppen zonder schadeclaims? Hoe worden eventuele schadeclaims behandeld in relatie tot de provincie en de regio? Maar wat als het definitief besluit wel tot schadeclaim leidt? Hoe is te regelen dat geen schadeclaim ontstaat?

Dhr. Dijk (SP):

- Eens met de vraag van D66 over schadeclaims.
- Social return en buspersoneel: hoe is de stand van zaken?

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- Collegebrief blz. 4, over DBFMO-overeenkomst: spreker begreep dat wijzigen geld kost. Klopt dat?
- Piekbetalingen: de wethouder heeft gezegd dat dit later terugkomt.
- Vormgeving inpassing in de stad: kan de stad nee zeggen tegen iets wat het consortium voorstelt?
- Eens met de vraag over opbrengstverantwoordelijkheid.

Dhr. Van Rooij (Student&Stad):

- Eens met de vragen van D66.
- Wijzigen DBFMO-overeenkomst: het is goed dat die mogelijkheid er is, wel oppassen dat het niet te duur wordt.
- Dienstregeling hoofdstation-Zernike: graag aansluiten bij de vakantieperiode van de RUG.

Mw. Wilschut (PvdD):

- Duurzaamheid: wordt bij de optie tweedehands materieel op duurzaamheid gelet?
- Communicatie: is er een protocol?
- Second opinion: is de onafhankelijkheid gewaarborgd omdat met het trambureau zal worden samengewerkt?

Mw. Postma (GroenLinks):

- Fietsverbinding Van Starckenborghkanaal: de wens blijft om die een categorie hoger te plaatsen, in ruil voor de natuurstenen bestrating van het geplande Schuitendiepplein.
- Gevaar van tramrails voor fietsers: Hoe staat het met mogelijke oplossingen zoals rubbers?
- Brief tramcommissie: wat is de betekenis van het instemmen door de stuurgroep, het college en GS met de uitkomst van de aanbesteding?
- De fractie heeft liever een onafhankelijk expert dan een second opinion.
- Naar aanleiding van de perikelen bij het ov-bureau: zijn de schattingen van de risico's bij reizigersopbrengsten nog steeds juist?

Dhr. Evenhuis (VVD):

- De second opinion moet wel op tijd gereed zijn om er iets mee te kunnen doen.
- De aanbesteding en wat er wel en niet inzit: wanneer ontstaat duidelijkheid over het gebruik van de Herewegbrug in combinatie met het Verbindingskanaal en wanneer over de combinatie Glaudé-terrein en Herewegviaduct?

Dhr. De Rooij (PvdA):

- Eens met de vraag van GroenLinks over de planning en het moment dat de raad een besluit neemt.
- Het presidium kan spreken over de wens om vanuit de raad een second opinion te laten doen.
- De dikke bomen kunnen een categorie lager.
- De PvdA is tevreden met de methodiek.

Wethouder Dekker:

- Het zou goed zijn om in het presidium te spreken over een grotere betrokkenheid van de raad. De rol van de commissie bij het onderwerp outputspecificaties was prima en een goed voorbeeld om inbreng te leveren.
- De wethouder reageert schriftelijk op een aantal vragen, ook die van de tramcommissie. Een daarvan is de vraag over de planning.
- Social return wordt op de ouderwetse manier vastgesteld. Mensen die moeilijk aan werk kunnen komen, worden via dit project aan werk geholpen. Wat het buspersoneel betreft, gaat de gemeente werken in de geest van WP2000.
- Opbrengstverantwoordelijkheid: eenzelfde vraag stelde het ov-bureau. Wijzigen heeft effect op de huidige aanbesteding en in dat geval zal het college de financiële consequenties moeten aangeven. De wethouder stelt een memo op.
- Doorrijden in de regio: de wethouder komt er schriftelijk op terug.
- Second opinion: naast die van PWC willen gemeente en provincie een eigen second opinion. De wethouder begrijpt de wens maar twijfelt aan het nut van nog een second opinion vanuit de raad.
- Vraag Stadspartij: er is veel onderzoek gedaan waaruit blijkt dat de tram qua exploitatie goedkoper is dan de bus. De provincie kiest voor de tram omdat de exploitatie van de bus in 2018 wel 7 miljoen euro meer kost. Dit is allemaal bekend en door externen gecontroleerd.
- Herewegviaduct: ProRail bekijkt hoe hoog de brug moet worden en wat het effect daarvan is op de tram. De commissie ontvangt de informatie.
- Brugbediening Hereweg: een belangrijk punt voor de bereikbaarheid van de stad, de wethouder komt erop terug.
- De dienstregeling in de vakantie: vanwege de financiële kant is dit een punt van overleg met de consortia.
- De vormgeving: de kwaliteitsdienst met daarin de stadsbouwmeester beoordeelt of het goed of fout is.
- De vraag van D66 over schadeclaims: als de gemeente nu zou stoppen, is sprake van vergoedingen. Dat is in de vorm van een rekenvergoeding aan de consortia. Als wordt gestopt nadat er een bieding ligt onder de plafondprijs die tevens aan de eisen voldoet, moet de gemeente een schadevergoeding betalen voor gemaakte kosten. De inschrijving met daarbij de bieding is op 1 augustus 2012. Daarna volgt een procedure via stuurgroep en colleges en tot slot de raad in november/december 2012.
- Duurzaamheid bij de materieelkeuze: de gemeente heeft milieueisen opgesteld waaronder energie-efficiency. De consortia wegen af of nieuwe of tweedehands trams worden aangeschaft.
- Op verzoek van de Stadspartij wordt het brondocument betreffende de vergelijking van de exploitatiekosten van bus en tram ter inzage gelegd.

De voorzitter:

- Verzoekt de wethouder namens de commissie het tijdschema op papier te zetten in relatie tot de beslismomenten van de raad en de bedragen voor vergoedingen en schadeclaims als de gemeente zou stoppen met het project.
- Morgen spreekt het presidium over de planning van het commissiewerk in de komende maanden.

Wethouder Dekker:

- De reactie van het college op de brief van de tramcommissie komt pas over een aantal weken.

De voorzitter sluit de vergadering om 18.15 uur.