

VERSLAG EXTRA RAADSCOMMISSIEVERGADERING BEHEER EN VERKEER

Datum: 18 april 2012
Plaats: Oude raadzaal
Tijd: 13.00 - 15.15 uur

Aanwezig: dhr. J.P.A. van Rooij (voorzitter), dhr. W. Moes (PvdA), dhr. J. Spakman (PvdA), mw. E. van Lente (PvdA, tot 14.20 uur), dhr. J. Evenhuis (VVD), mw. S.A. Koebrugge (VVD), dhr. J.H. Luhoff (D66), dhr. M.T. Gijsbertsen (GroenLinks), dhr. K.S.N. van der Veen (GroenLinks), dhr. E. Eikenaar (SP), dhr. J.P. Dijk (SP), dhr. J. Seton (CDA), mw. I. Jongman-Mollema (ChristenUnie), dhr. R.P. Prummel (Stadspartij), dhr. J.B. Houwing (Student & Stad), mw. K. de Wrede (PvdD)

De wethouder: mw. C.T. Dekker

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

Afwezig m.k.: mw. H. Rademaker (SP), dhr. A. de Rooij (PvdA), mw. G.E.J. Copini-van der Meulen (D66)

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

Verslag: dhr. Z. Jeurig (Notuleerservice Nederland)

Insprekers:

dhr. Tomale, dhr. Kamminga, mw. Krouwel, dhr. Lettenga en dhr. Van Eijbergen bij agendapunt B1. RegioTram.

A1. Opening en mededelingen

De voorzitter:

- Opent de vergadering en heet de aanwezigen welkom.
- Rondgelegd: een aantal collegebrieven en enkele ingekomen brieven.

A2. Vaststelling agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

B1. RegioTram: Aanbestedingsdocumenten en businesscase

(collegebrief 3 april 2012)

Inspreker dhr. Tomale (Trots op Nederland – Groningen) zegt dat door het project RegioTram burgers een negatief beeld krijgen van de politiek en de democratie in de stad. Tegenargumenten worden genegeerd. De begrote kosten van het project stijgen steeds verder, nu al tot 452,5 miljoen euro. Wat is nog geloofwaardig te noemen? TON is niet per definitie tegen investeringen in tijden van bezuinigingen. De infrastructuur in de stad moet worden aangepakt en TON ziet zelfs het nut van een tram. Alleen niet nu en niet in deze vorm. Er zijn nog zaken onduidelijk en er is te weinig draagvlak. TON stelt voor het project vijf jaar stil te leggen en dan opnieuw de balans op te maken.

Inspreker dhr. Kamminga vindt dat de stukken een hoog detailniveau hebben maar dat de fundamentele aannames onderbelicht en soms onbesproken blijven. Spreker haalt uit de stukken dat de aanbesteding niet zo lekker loopt. De consortia schuiven meer risico's naar de overheden. Daar zit een prijs aan vast, de risico-opslag. Daarnaast moet de plafondprijs worden opgehoogd. Omdat de plafondprijs van 307 miljoen euro in stevig beton is gegoten, worden de reizigersopbrengsten met 2% opgehoogd. Het is gezien de lange looptijd van 25 jaar verkeerd om op die 307 miljoen te sturen, de stad moet op de 452,5 miljoen sturen. Er wordt fors bezuinigd op de positie van het OV-personeel. Dit leidt tot een verminderde rechtszekerheid van het personeel. Dat past niet bij de sociale stad die Groningen wil zijn.

Inspreker mw. Krouwel spreekt namens de actievoerders op de Grote Markt. De stad moet niet nu een tram, mogelijk wel later. De tram moet er niet doorheen worden gejaagd. Grote projecten kosten te veel. De burger draait ervoor op en maakt zich zorgen. De bestuurders horen dit niet.

Inspreker dhr. Lettenga gaat in op de cijfers en als eerste op enkele tegenvallers. Een ander punt is de betrouwbaarheid van de consortiumpartijen bij onvoorziene financiële tegenvallers. Spreker wijst op het conflict van Ballast en BAM met de provincie Groningen over Blauwestad. Spreker roept de wethouder en de commissie op het besluit over de aanbestedingsdocumenten op te schuiven tot na de zomer, gezien de onzekerheid over de Groninger financiën en de grote risico's.

Inspreker dhr. Van Eijbergen (namens FNV Vakcentrale, FNV Bondgenoten en FNV Bouw) gaat in op de rol van het personeel. Spreker wijst op de WP 2000: werknemers gaan over met hun

arbeidsvoorwaarden en bedrijfsregelingen. De gemeente ziet hiervan af, buschauffeurs moeten solliciteren. Er mag geen achteruitgang in loon zijn. Andere arbeidsvoorwaarden dan loon zijn van tafel geveegd. De bonden moeten dit alles zo goed mogelijk regelen met de huidige en de nieuwe vervoerder. De stad garandeert alleen het loon en een sollicitatieprocedure. Spreker roept de raad op ervoor te zorgen dat de WP 2000 volledig wordt overgenomen inclusief de personeelsafspraken volgens artikel 36 tot en met artikel 40. De aanbesteding: er moeten audits gemaakt worden en het moet binnen een maand worden afgehandeld.

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- De tram is een geloof. Op het stadhuis gelooft men in de tram. Een geloof is moeilijk te bestrijden als het een misvatting is.
- De second opinions maken de tram niet geloofwaardiger, de uitgangspunten deugen niet. Het uitgangspunt dat de stad verstopt is met bussen klopt niet. Er rijden steeds minder bussen op de lijnen waar de tram moet rijden.
- Op een vraag van **dhr. Moes**: dhr. Prummel gelooft evenmin dat er een exploitatietekort van 8 miljoen euro op het openbaar vervoer zal zijn.
- De tram is te groot, te duur, te zwaar en niet meer herkenbaar als de tram zoals in Kolibrie ontworpen. Dit is geen regiotram maar een stadstram. Er is geen zicht op uitbreiding naar de regio.
- De gemeente zegt zelf dat de wegen filevrij zijn. De verbindingen zijn op dit moment goed.
- De prognoses zijn op los zand gestoeld. Als de raad een tram kiest, kan beter voor de Translohr worden gekozen. Dat is goedkoper en de tram kan de regio in.
- Ook plan B kan worden omarmd: verdere ontsluiting van het SuikerUnie-terrein combineren met Zernike.
- Hoe is een plafondprijs van 452 miljoen euro mogelijk terwijl de raad minder wil uitgeven? De voor dat bedrag beschikbare dekking zou veel lager moeten zijn.
- Het bedrag van 307 miljoen euro is verhoogd door er de gelden voor het stationsgebied bij te doen. Het in de stukken genoemde bedrag van 296,6 miljoen euro klopt niet omdat de reserves ter compensatie van het bedrijfsleven nog niet volledig zijn meegeteld en omdat er nog geen reserve voor schade aan monumenten is ingesteld.
- Bij het bepalen van het benodigde weerstandsvermogen voor de tram werd met onvoldoende risico's rekening gehouden. Spreker verwijst naar de brief van de RUG: wie betaalt de schade voor de RUG en het UMCG?
- Jammer dat de ontwikkeling van het stationsgebied wordt opgegeven ten behoeve van de tram.
- Er is onvoldoende aandacht voor het fietsverkeer.
- Spreker adviseert te wachten op de uitkomsten van het overleg in het Catshuis. Dan wordt duidelijk welke sprongen de stad op financieel gebied kan maken en hoe het openbaar vervoer in de toekomst zal worden gefinancierd. Ook ontstaat duidelijkheid over het gemeentefonds. Dan kan worden gekozen voor een sterke en sociale stad.
- Op een vraag van **dhr. Moes**: het klopt dat het geld voor de tram op de plank ligt maar volgens de Stadspartij is dat nodig voor andere zaken, zoals voor mensen met een sociale baan en voor investeren in de Zuidelijke Ringweg.

Dhr. Evenhuis (VVD):

- Bedankt de burgers voor de betrokkenheid bij dit plan.
- Vandaag worden opmerkingen gemaakt over de stukken. Volgende week geeft de fractie de visie op de tram, namelijk dat de tram niet past in de compacte binnenstad.
- De fractie vindt dat bij dit project de stukken er steeds goed uitzien. Dat is een compliment waard. Vijf second opinions is niet eerder vertoond.
- De VVD heeft moeite met de regiotram. De fractie was voor de Translohr, een kleinere tram. Die kost 161 miljoen en is gemakkelijk inpasbaar.
- De verandering bij het station kost ongeveer vier minuten. Dat is op een dag heel veel. Kost dat een tram en scheelt dat dus personeel? Kost dat extra geld? Graag een antwoord van de wethouder, een politiek antwoord dus.
- Als wordt gestopt met de tram kost dat 2 miljoen per inschrijver, in totaal dus 4 miljoen euro. Wat kost stoppen aan het eind van de besluitcyclus, 31 januari 2013? Dan is sprake van omvangrijke kosten.

- De plafondprijs is bepaald op 452 miljoen euro. De raad spreekt steeds over 307,7 miljoen euro, een bedrag dat inmiddels is verlaagd tot 296,9 miljoen. Is het niet beter om over 452 miljoen euro te praten, als politiek besluit?
- Kunnen de onzekerheden bij het buspersoneel worden weggenomen door toepassing van de WP 2000?
- Sommige uitgangspunten zijn onduidelijk: hoe lang blijft de OV-jaarkaart bestaan? En wat indien een deel van een consortium of het geheel failliet gaat? Wat indien de rente flink stijgt of als een grote vertraging optreedt? Kunnen hiervoor simulaties worden gemaakt?
- De fractie heeft de indruk dat de tram niet populairder is geworden.

Dhr. Moes (PvdA):

- De PvdA is voor de tram als die betaalbaar is. De tram is nodig vanwege een aantal problemen.
- Sommige ontwikkelingen in de toekomst zijn moeilijk in te schatten. Denk aan de OV-jaarkaart en de reizigersgroei. Is een reizigersgroei van 4% voor de periode 2016-2020 en 2% na 2020 wel reëel? Dit is doorgerekend, toch graag een bevestiging van de wethouder.
- De tram kost de burger van Groningen 100 miljoen euro. Dat geld ligt op de plank.
- De tram kost, gerekend over 22,5 jaar, in totaal 452 miljoen euro. Voor de aanleg van de tram is een plafond van 307 miljoen euro afgesproken, de indicatieve prijs zit nu op 296,9 miljoen.
- Als de tram niet wordt aangelegd, worden de RSP-gelden niet benut. Dat zou jammer zijn. Ook als de tram niet mocht doorgaan, moeten die gelden voor het Noorden worden behouden.
- De tram in de regio: dit is nog niet zeker. De PvdA wil geen regiotram die alleen in de stad rijdt. Wat gaat het college doen om de provincie te binden zodat hiervoor maximale garanties worden verkregen? Zijn hiervoor afspraken met de provincie te maken om uitstappen in fase 2 erg onaantrekkelijk te maken?
- Dhr. Moes spreekt, naar aanleiding van de opmerking van **dhr. Seton** later in de vergadering, van een dilemma voor de fractie: stel dat besloten moet worden over de regiotram zonder dat zekerheid bestaat dat die de regio ingaat, hoe moeten dan de problemen van de bereikbaarheid en van het exploitatietekort bij het huidige openbaar vervoer worden opgelost? Wat vindt het CDA daarvan?
- Social return: de fractie is positief over het bedrag van 6,2 miljoen.
- Het in- en uitchecken: gebeurt dit in de tram of op de perrons? Wat vinden de andere fracties?
- De fractie is niet automatisch voor een fietspad aan de westzijde van de Grote Markt omdat het fietspad aan de oostzijde niet doorgaat.

Dhr. Seton (CDA):

- De collegebrief is helder maar er wordt te veel van uitgegaan dat de tram er komt. Er is nogal wat weerstand tegen de tram.
- Zijn aan de Zonnelaan bomen gekapt ten behoeve van de tram?
- De reizigersopbrengsten: een daling van 8 miljoen euro staat tegenover een ingeschatte stijging met 2% en 4%. De second opinion bevestigt dat het een conservatieve inschatting is. Hoe toekomstbestendig zijn die inschattingen? Welk risico neemt de raad als die getallen in de toekomst moeten worden bijgesteld?
- De wethouder raamt in het algemeen redelijk conservatief, maar bij de WACC gaat het college op de onderkant van de bandbreedte zitten van wat PwC acceptabel vindt. Waarom niet in het midden gaan zitten, dat is een conservatieve inschatting.
- De plafondprijs: er zit een gat tussen de hoogte van de verwachte biedingen en de verhoogde plafondprijs. Het college vindt dit acceptabel, maar van belang is of de consortia dit ook vinden. Wat als zij het niet voor die 452,5 miljoen kunnen doen?
- Tram en Zernike: brengen de afspraken over de beperking van de storingskosten met zich mee voor de aanbestedende partijen? Wat wordt met een alternatief tracé bedoeld als dit niet lukt? De P+R komt toch niet in gevaar?
- Onderzoek briefwisseling college en dhr. Kamminga: het ontvangen verhaal is helder en het is geruststellend dat de aannames van het college als safe worden bestempeld. Waarom is geen contact met dhr. Kamminga opgenomen?
- Bel of zoemer op de tram: spreker heeft sterke voorkeur voor een bel op de tram.

- De toekomst: de discussie is breder dan alleen de kosten. Het CDA is voorstander van de regiotram indien die betaalbaar is. Daarom stemt de fractie in met een relatief zware en brede tram die de regio in kan. Het is merkwaardig dat over kenmerken van die tram wordt gesproken terwijl er geen enkele zekerheid is dat die tram de regio ingaat. Acht het college het mogelijk dat de raad straks moet instemmen met de regiotram zonder dat zekerheid bestaat over dat regioaspect? N.a.v. een opmerking van **dhr. Moes**: het gaat erom of de raad de regiotram wil in het geval de kans bestaat dat die niet de regio ingaat. Spreker kan zich niet voorstellen dat de raad zoveel geld in een regiotram wil steken als die niet de regio ingaat.
- Het CDA heeft de tram altijd als beste oplossing gezien voor de problemen, ondanks de nadelen en het feit dat over het punt van de kosten nog definitief gesproken gaat worden.
- Deze discussie valt in een periode van bezuinigen waarbij het college zegt dat alle projecten ter discussie komen te staan, dus ook dat van de tram. Hoe vast zet de raad zichzelf als de gemeente de volgende fase van de aanbesteding ingaat? In september vindt daarover cruciale besluitvorming plaats. Inspreker dhr. Lettenga betwijfelt dat. Zet de raad zich nu vast? Spreker wil niet later horen dat de raad in april 2012 had moeten piepen.

Dhr. Luhoff (D66):

- De discussie over de tram die de regio in kan gaan, wordt opnieuw gevoerd. D66 is voor een regiotram en beseft dat die mogelijk niet de regio ingaat. De fractie blijft desondanks van mening dat de regiotram de beste oplossing is zodat er geen problemen zijn als de tram de regio ingaat. Het verschil in kosten tussen een stadstram en een regiotram is niet zodanig groot dat het voor D66 een onoverkomelijke hobbel is.
- Spreker is het eens met de PvdA dat het project betaalbaar moet zijn. Daarom is een maximale vergoeding afgesproken met de consortia mocht de raad eind dit jaar besluiten geen krediet te verstrekken. Die maximale vergoeding zal volgens ambtenaren 5 miljoen euro bedragen.
- Rode en gele steentjes op de Grote Markt: hoe wordt dit gedaan, het zit er nu niet meer in.
- Fietsroutes bij het hoofdstation: graag overleg met de Fietsersbond over hun bezwaren.
- Schuitendiep: D66 maakt zich zorgen over de routes voor auto's.
- De WACC: eens met de vraag van dhr. Seton. Waarom worden het herfinancieringsvoordeel en de hoogte van de vermogenskosten niet meegenomen in de aanbesteding en daarmee aan de partijen overgelaten? Het risico van de overheid wordt dan geringer.
- Afschaffing studentenkaart en basisbeurs: is al een scenario doorgerekend?
- Oosterstraat: de fractie maakt zich zorgen over wat daar gebeurt. Door de tram en andere zaken is de straat in een negatieve spiraal beland. Kan het college financieel al iets toezeggen om die spiraal te doorbreken? Een tram door de Oosterstraat is nodig, anders staat er een file van bussen.

Dhr. Houwing (Student&Stad):

- De regiotram is het middel om te voldoen aan de toenemende vervoersbehoefte naar en binnen de stad. De tram is schoon en heeft een grote capaciteit.
- De betrokkenheid van de burgers is een motivatie voor de raad om kritisch naar de gegevens te blijven kijken.
- Bij het proces van de tram is niet over één nacht ijs gegaan.
- Het Schuitendiep krijgt een mooie oplossing.
- Fietspad Grote Markt: goed dat dit niet aan de oostkant komt. Graag inzet van het college om het aan de westkant te krijgen.
- 30 km bij Zernike: heeft dit gevolgen voor de exploitatie? De tramhalte Zernike is goed gelegen.
- Goed dat de RUG en de gemeente afspraken over Zernike hebben gemaakt. Eén voorwaarde leidt tot de vraag wie bepaalt wanneer duidelijk is dat de consortia niet kunnen voldoen aan de gestelde eisen zodat een alternatieve inpassing van de tram in Zernike wordt bekeken. Wie draait op voor de daaruit voortvloeiende extra kosten?
- Second opinion DBFMO: de fractie is hier erg tevreden over. Punt van zorg is alleen het betalingsmechanisme waarover wordt gezegd dat dit zo complex is dat dat in de praktijk lastig uitvoerbaar zal zijn. Klopt het dat het college zegt dat het niet eenvoudiger kan en dat het geen groot probleem is? Zo nee, hoe staat de wethouder er dan in?

- Briefwisseling met dhr. Kamminga: met de onafhankelijke beoordeling is voldaan aan het verzoek van de raad. De fractie is overtuigd van het gelijk van het college. De vorm had wel anders gekund.
- Over de visie kunnen verschillende opvattingen bestaan. Maar de vraag of de voorliggende stukken degelijk zijn, beantwoordt de fractie met een volmondig ja, net als voorheen.

Dhr. Dijk (SP):

- Gaat ervan uit dat iedereen weet hoe de SP denkt over de aanleg van de tram: zie de media.
- De fractie maakt zich over enkele punten nog enige zorgen.
- De huidige businesscase kent nog een tekort van 7,8 miljoen euro. Gelukkig hanteert het college conservatieve aannames waardoor het college het tekort acceptabel vindt.
- De plafondprijs gaat van 430 naar 452,5 miljoen euro. Wat gebeurt indien die plafondprijs in de toekomst nog een keer moet worden verhoogd? Spreker neemt aan dat er dan geen extra buffer van 15 miljoen is en dat geen rekening kan worden gehouden met een groter aanbestedingsvoordeel dan 25 miljoen euro. Graag reactie.
- Vanwege nieuwe inzichten wordt het bedrag voor de piekbetaling verlaagd tot 125 miljoen. Zorgt die verlaging en de aangekondigde spreiding van de piekbetaling mogelijk voor andere prikkels voor het uitvoerende consortium? Zo ja, wat zijn de gevolgen?
- De aanpassingen in het referentieontwerp voor Schuitediep en Zernike zijn logisch. Wel zijn er vragen over het nieuwe ontwerp voor de situatie bij het hoofdstation. De gevolgen zijn nog niet helemaal duidelijk. Wat zijn de gevolgen van het verdwijnen van de lus voor de dienstregeling en voor fietsers? Vallen de kosten ervan volledig binnen het project?
- Buspersoneel: wat betreft het boventallige buspersoneel zijn inmiddels verbeteringen aangebracht. Het is goed dat social return wordt losgekoppeld van boventallig buspersoneel. Bovendien is er een inspanningsverplichting voor overname van het boventallige buspersoneel en een voorrangspositie voor personeel van aanbestedende partijen. De SP kan zich hier goed in vinden.
- Buspersoneel: de SP vindt wel dat de gemeente een verantwoordelijkheid heeft tegenover het boventallige buspersoneel. De fractie maakt zich daar zorgen over. Er moet op korte termijn meer duidelijkheid komen, de gemeente is dat verplicht tegenover het personeel van QBuzz. Het personeel kan niet langer in onzekerheid worden gelaten. De fractie heeft de volgende vragen. Om hoeveel boventallige chauffeurs gaat het en hoeveel plekken moet het consortium voor de chauffeurs beschikbaar stellen? Is het college bereid een sociale oplossing te vinden voor het uiteindelijke aantal boventallige buschauffeurs? Voor dit laatste kan het college contact zoeken met QBuzz om een oplossing te vinden.
- Buspersoneel: ondanks dat de SP ziet dat het college zich heeft ingespannen voor het boventallige buspersoneel, is het spreker nog niet duidelijk waaruit blijkt dat de WP 2000 niet van toepassing is op deze situatie. Spreker wil niet voor verrassingen komen te staan, de buschauffeurs moeten ontvangen waar ze recht op hebben. Het moet helder worden waarom de gemeente niet verplicht is de WP 2000 toe te passen op dit punt. Als de wet niet van toepassing is, ontstaat voor een bepaald deel een verantwoordelijkheid voor QBuzz.

Dhr. Gijsbertsen (GroenLinks):

- De regiogram is de oplossing voor een inhoudelijk en een financieel vraagstuk.
- De RSP-gelden moeten worden benut.
- Nieuw zijn de actualisatie businesscase, de second opinions en de outputspecificaties.
- De burgerparticipatie is bij dit project goed opgezet, de burger wordt serieus genomen.
- Actualisatie businesscase: het tekort is gegroeid tot 8 miljoen, maar de reden waardoor dit komt stelt spreker gerust. Want volgens de second opinion van Innové zijn de reizigersopbrengsten onderschat. Een ander punt is de discussie met de provincie over het prijspeil dat moet worden gehanteerd voor de bijdrage van de overheden. Spreker roept de wethouder op hier snel werk van te maken en tevens aan de slag te gaan met de vorming van de gemeenschappelijke regeling. Op welke termijn moet die gerealiseerd zijn?
- Spreker heeft op alle overige vragen keurig antwoord gekregen van de mensen van het trambureau. Voor de fractie resteert geen enkele politieke vraag. Spreker heeft er volop vertrouwen in dat dit in de toekomst zo zal blijven gaan.

- Duurzaamheid en groen: spreker is tevreden over de eisen die aan de consortia worden gesteld. De voorwaarden voor groencompensatie van de gemeente zijn een-op-een overgenomen, een belangrijk punt voor de fractie.
- Social return: de maatregelen voor de overname van buspersoneel zijn erg goed te verdedigen en gaan verder dan strikt noodzakelijk is. Het stadsbestuur is verplicht dat te doen.
- Hoofdstation en fietspad: spreker vindt de oplossing ongelukkig. Bij de discussie over herinrichting stationsgebied kan er hopelijk op worden teruggekomen.
- Noorderstation: het is er erg 'stenig'.

Mw. Jongman (ChristenUnie):

- De regiotram als eindbeeld is belangrijk. Eens met de vragen over de tweede fase.
- De fractie weegt in de totale afweging mee dat het project wordt afgewogen in het geheel van projecten i.v.m. bezuinigingen. Bij de volgende stappen dit jaar kan steeds meer worden meegewogen wat op de gemeente afkomt.
- De second opinions zijn zinvol en zien er erg serieus uit, de uitkomsten zijn goed voor het project.
- Groen en vormgeving: er is degelijk en uitvoerig naar gekeken. Het is een toevoeging voor de stad. Spreekster heeft hierover geen opmerkingen.
- Brieven dhr. Kamminga: het bureau heeft een goed onderzoek verricht. Wat doet het college met de suggestie van het bureau om bepaalde routes om te zetten naar luslijnen?
- Prima dat er duidelijkheid is over de problemen bij de RUG.
- Social return: er is een goed evenwicht gevonden tussen wat over en weer gewenst is. De fractie staat achter de oplossing van het college.
- Eens met de vraag over het fietspad stationsgebied. Kan er een volgende keer over worden gesproken? Goede bereikbaarheid van het station per fiets is noodzakelijk.
- Voor het station is een betere oplossing voor de inpassing gekomen.
- Het is terecht dat de piekbetaling lager is geworden.
- De herziene plafondprijs heeft niets te maken met de beschikbare dekking, die blijft even groot. Graag nog even uitleg om verdere onduidelijkheid te voorkomen.

Mw. De Wrede (PvdD):

- Zegt dat de fractie de besluitvorming over de tram moeilijk vindt. Het openbaar vervoer is van groot belang, ook om zoveel mogelijk auto's te weren. Het plan van de regiotram past in die visie. De afweging is echter moeilijk in deze tijd van financiële krapte en gezien de grote hoeveelheid complexe stukken.
- Toch blijft de fractie van mening dat de tram de beste oplossing is voor de verkeersproblemen.
- Het is positief dat qua duurzaamheid een groot aantal eisen aan de tram wordt gesteld. Zie de eisen op het gebied van energie. Is de keuze voor het meest duurzame tramstel echter wel een automatisme? Zie de motie van de PvdD van december 2010 in de Staten.
- Energiegebruik uit hernieuwbare bronnen: mest en voedselgewassen zijn geen duurzame brandstoffen.
- De fractie is positief over het kaderdocument groen. Bomen die in de weg staan, moeten worden verplaatst. Herstel van schade aan natuur moet zo snel mogelijk gebeuren, voordat wordt gekapt. Volledige uitvoering van het groenplan is een harde voorwaarde voor het verkrijgen van de aanbesteding, net zoals het feit dat de tram de regio moet ingaan.
- Is het contract voor onderhoud van de tram voldoende om de veiligheid te garanderen?
- Het is onwenselijk dat zes staanplaatsen per m2 wordt toegestaan.

Wethouder Dekker:

- Bedankt de insprekers voor hun reactie, zij stelt de betrokkenheid op prijs.
- De status van het moment: dit is de volgende stap in de aanbestedingsprocedure, er zijn geen extra kosten en risico's aan verbonden. Na deze stap wordt de dialoog met de marktpartijen verder vorm gegeven. Op 17 september 2012 worden de biedingen ingeleverd. Eind oktober beslist de raad welk consortium wordt gekozen.
- De tram is geen doel op zich, het is een middel om de stad en de regio met elkaar te verbinden. De tram is noodzakelijk om de stad bereikbaar te houden. De keuze voor de tram heeft niets te maken met geloof, maar met aantallen vervoermiddelen en met exploitatie.

- De afspraak is dat het een regiotram wordt. Na de eerste fase moet de tweede fase komen. Opgemerkt moet worden dat de provincie en de regio daarover zelf besluiten. Als de stad de infrastructuur aanlegt ten behoeve van een regiotram, is dat een positieve voorwaarde voor invoering van de regiotram elders.
- De regiotram in de regio: in het POVV is vorige week afgesproken een aantal onderzoeken te starten naar het doorrijden van de regiotram in de regio. Er komt eind april een stuurgroep en in mei worden corridors benoemd. De twee provincies en de twaalf gemeenten in de regio willen dit en de portefeuillehouders waren unaniem van mening dat de onderzoeken gestart moesten worden. Die onderzoeken duren enkele jaren. De financiering van de tweede fase is nog niet geregeld, maar de intenties van de colleges van de stad en de provincie staan recht overeind. Het bestuur van de provincie heeft schriftelijk verklaard volledig voor de regiotram te zijn. Mocht de gemeenteraad besluiten tot een stadstram, dan moet de gehele procedure overgedaan worden en komt de regiotram er niet.
- Tot eind oktober 2012 kost het de gemeente twee keer 2 miljoen euro als besloten zou worden met de tram te stoppen. Als eenmaal een consortium is aangewezen, kost het de gemeente 7 miljoen euro, en dat is dus na 30 oktober 2012. Als wordt gestopt na de financial close, dat is in januari 2013, kost het de gemeente veel meer.
- De wethouder geeft uitleg over de investeringskosten, de businesscase, de plafondprijs en de dekking van gemeente, provincie en Rijk.
- De investeringskosten zijn 296 miljoen euro, dat gaat alleen over de aanleg van de tram.
- In de businesscase zijn alle kosten opgeteld. De totale lasten zijn 550 miljoen en de totale baten 542 miljoen euro. Dat betekent een tekort van 8 miljoen. Dit is een acceptabel risico omdat de dialoog en de concurrentie straks zo gaan werken dat het gerealiseerd kan worden.
- De bijdragen van gemeente en provincie: beide verstrekken een bijdrage van 47 miljoen, prijspeil 2014. Dat is lager dan de aanvankelijke 50 miljoen euro. Hierover wordt nog gesproken. De dekking in de businesscase wordt er namelijk 6 miljoen lager door.
- De plafondprijs is gebaseerd op de dekking via de reizigersopbrengsten en de bijdragen van provincie, Rijk en gemeente. Dit is het bedrag van 452 miljoen en daar moet het consortium het voor doen. Een bieding onder dat bedrag is geldig. Op deze manier kost het de gemeente geen extra geld, dat is de afspraak met de raad.
- Het plafond van 307 miljoen euro heeft betrekking op de bijdragen van Rijk, provincie en gemeente. De middelen voor het stationsgebied dienen als achtervang, de raad is daarover geïnformeerd en is er in 2010 via een raadsvoorstel mee akkoord gegaan. Als het aanbestedingsvoordeel niet wordt gerealiseerd, wordt van die middelen gebruik gemaakt met een maximum van 7,5 miljoen euro. De wethouder wijst elke suggestie dat het meer kost dan waarover de raad destijds is geïnformeerd, van de hand. Dat is namelijk onjuist. Spreekster is blij met de complimenten van dhr. Evenhuis. Zij heeft grote moeite met het beeld dat de Stadspartij schetst, namelijk dat de kosten steeds maar stijgen.
- WACC: D66 vroeg waarom de gemeente aan de onderkant van de bandbreedte gaat zitten. Er is geen reden dat te verhogen. Ten eerste blijkt uit de dialoog met de consortia dat daarvoor geen reden is. Ten tweede: het risico van de gemeente wordt begrensd door de plafondprijs.
- WACC is iets anders dan herfinancieringsnadeel. Voor dat laatste is geld gereserveerd, namelijk de buffer van 15 miljoen. Als het herfinancieringsnadeel zich niet voordoet, heeft de gemeente een voordeel en is de achtervang via de middelen voor het stationsgebied niet nodig.
- Het betalingsmechanisme is inderdaad complex. Er wordt nog bekeken of het kan worden vereenvoudigd.
- Het DBFMO-contract is helder en transparant en niet complex. De second opinions zeggen niet dat het complex is.
- Stationsgebied: de keuze voor het kopkieren komt vanuit de dialoog. Het past binnen de huidige exploitatie en binnen de huidige reistijdenregeling, er is dus geen financieel nadeel. De wethouder betwijfelt of op die plek een fietspad kan worden ingepast. Ze zegt toe ernaar te willen kijken.
- Afspraken met de RUG: er zijn geen kosten aan verbonden, die waren al in het project opgenomen. Als in het overleg met de consortia blijkt dat de afspraken niet kunnen worden

gerealiseerd, is een alternatief tracé noodzakelijk. Dit wordt aan de raad voorgelegd. De wethouder vindt de afspraken reëel.

- De raming van de reizigersopbrengsten is met alle cijfers die er zijn, behoedzaam. De reizigersgroei die ontstaat door de introductie van de tram wordt niet meegenomen, het is dus een conservatieve raming. De wethouder geeft aan welke zaken zijn verwerkt, zoals de tegenvallers van het OV-bureau. Ook is de reizigersgroei in de periode 2016-2020 via een ingroeimodel opgenomen. De raming is naast conservatief ook toekomstbestendig.
- In- en uitchecken in de tram of op het perron: er is nog tijd om een definitieve keuze te maken. De wethouder gaat het bekijken.
- Bel of zoemer op de tram: er is nog geen keuze gemaakt, de wethouder komt erop terug.
- De wethouder reageert schriftelijk op de vraag van mw. De Wrede over de keuze voor het meest duurzame tramstel n.a.v. de motie van de PvdD in december 2010 in de Staten.
- Buspersoneel: het college is wel degelijk sociaal, zowel op het gebied van social return als bij het buspersoneel. De WP 2000 is niet van toepassing omdat het gaat om een overgang van bus naar tram. Vanwege de efficiencyverbetering zal met minder personeel kunnen worden volstaan. In het aanbestedingscontract met QBuzz is al rekening gehouden met de overstap van bus naar tram in 2015. QBuzz weet dat zij moet anticiperen op het feit dat op die termijn personeel zal moeten afvloeien. Het is niet aan de orde dat de gemeente dat risico overneemt. Na overleg met de vakbond heeft het college besloten tot een aantal maatregelen, dat op onderdelen verder gaat dan de WP 2000: alle personeel van de bussen, het toeleverende personeel en alle uitzendkrachten hebben een voorrangspositie als zij in dienst van de tram willen komen.
- Buspersoneel: de wethouder geeft schriftelijk uitleg over de vraag van dhr. Dijk of de gemeente volgens de WP 2000 verplicht is het personeel over te nemen. De wethouder wijst op artikel 36 van de wet waarin een en ander staat. De commissie stemt ermee in dat de brief van de wethouder pas maandag komt.
- Bomen Zonnelaan: de kap heeft niets met de tram te maken.
- Het klopt niet wat inspreker dhr. Kamminga zegt: de aanbesteding verloopt wel degelijk goed.
- De beoordeling van de briefwisseling met dhr. Kamminga: de wethouder legt uit dat op zeer korte termijn een deskundige moest worden gevonden. Omdat de brieven van dhr. Kamminga duidelijk waren, is geen nader contact met hem opgenomen.
- De vraag van mw. Jongman over 'aanbeveling M' van Innové: de wethouder komt er schriftelijk op terug.
- Oosterstraat: er is al intensief contact, binnenkort vinden opnieuw gesprekken met de ondernemers plaats. Eind dit jaar komt de nadeelcompensatie aan de orde. De wethouder begrijpt de zorg. Als de tram er komt, wordt er veel energie in gestoken en wordt er veel gemonitord. Het gebeurt zorgvuldig.

Dhr. Prummel (Stadspartij):

- Geeft aan dat waar hij sprak over het niet geloven van bepaalde zaken of uitspraken van de wethouder, hij de integriteit van de wethouder niet in twijfel trekt. Spreker bedoelt te zeggen dat hij gelooft dat iets niet kan.

De collegebrief gaat ten behoeve van het indienen van moties naar de raad van 25 april 2012.

De voorzitter bedankt de aanwezigen voor hun inbreng en sluit de vergadering om 15.15 uur.