

VRAGEN

door de leden van de raad gesteld overeenkomstig artikel 38 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen.

2010 – Nr. 34.

VRAGEN van de Stadspartij van de heer R.P. Prummel betreffende Regiotram.
(Binnengekomen: 12 maart 2010.)

Groningen ‘out of control’?

De Stadspartij heeft nog steeds geen schriftelijk antwoord mogen ontvangen op de vragen van de Partij voor het Noorden en de Stadspartij over het busknopenmodel van 10 januari 2010. Zo blijft het gehele tramverhaal erg wazig en dat is precies de reden, dat hierover op korte termijn (juni 2010) geen verantwoorde discussie over kan plaatsvinden, laat staan besluitvorming geschieden.

Overigens is het uitgelekte signalement van RO/EZ glashelder. De Stadspartij concludeert na lezing van dit concept advies, dat de raad op 17 februari 2010 niet op alle punten volledig is geïnformeerd en dat ook de voorgestelde planning nooit binnen de genoemde termijnen haalbaar zal zijn. De financiering is minder duidelijk, dan het college de raad doet geloven. Gegeven alle onzekerheden en zaken, die nog onderzocht moeten worden, zullen volgens het ambtelijk advies aan B&W de kosten van de regiotram/trein nog fors oplopen. De Stadspartij vraagt zich af wie dat gaat dat betalen?

De gehele stad wordt jarenlang overhoop gehaald, waarbij de Dienst RO/EZ en het Trambureau vooral werk voor zichzelf creëren. De inkomensderving voor de middenstand en het ongemak voor de Stadgers zijn volgens de Stadspartij hieraan volledig ondergeschikt gemaakt .

RO/EZ meldt in het concept advies van 1 februari 2010 aan B&W over het Stationsgebied: “Stedenbouwkundig gezien is de tramlus op lange termijn inpasbaar. Dit veronderstelt wel, dat er een oplossing wordt gevonden voor het fietsvraagstuk en/of het busstation. Voor de **eerstkomende 10 a 15 jaar ontstaat echter een stedenbouwkundige onaantrekkelijke situatie** in het gebied. Deze situatie lijkt zich pas op te lossen als voor het busstation een afdoende oplossing is gevonden. Na verwachting is dat pas na 2020. Een eerder gefaseerde ontwikkeling van de Glaudélocatie lijkt zonder dat zekere perspectief niet voor de hand te liggen”.
...“**De haalbaarheid van een nieuwe hal en een passage is bovendien sterk afhankelijk van derden**”..... “Wel dienen vraagtekens gezet te worden bij de realiseringstermijn. De wens om met de huidige investering zowel de situatie voor 2015, maar ook een nog niet vastgestelde situatie voor na 2020 zeker te stellen gaat niet alleen voorbij aan de integrale problematiek van het Stationsgebied maar trekt ook een wissel op de oplossing daarvan. De verkenning van de verkeersproblematiek

(Verkeersmachine Station Groningen, AGV-Movares, Gemeente Groningen, 2009) geeft juist aan dat **voortborduren op de op een oplossing van de verkeersproblematiek aan de noordzijde van het gebied weinig toekomstwaarde heeft en zelfs een bedreiging vormt voor een optimale verkeersmachine.** In dat licht moet ook de toekomstwaarde van de huidige tramplannen worden gezien” Einde citaat

In Groningen wordt al jarenlang ieder goed alternatief voor de regiotram weggeschreven. Het is merkwaardig, dat er geen verslagen zijn van het overleg tussen het regiotram bureau en de wethouder. Ook andere briefwisseling lijkt niet te bestaan. Zou dit erop neerkomen, dat bij eventueel later (raads)onderzoek niemand verantwoordelijk is? Ook wordt deskundige derden inzage in de modellen en de basisgegevens ontzegd. Wie de eerdere antwoorden op de 37 tramvragen van de Stadspartij leest, moet concluderen, dat wanneer we zo doorgaan, Groningen in precies dezelfde problemen zal komen als waarin Amsterdam nu verkeert. De rol van externe adviseurs is bijzonder. Adviseurs hebben grote invloed, maar zijn niet verantwoordelijk voor het geheel. Hebben adviseurs voldoende verantwoording voor het resultaat? In hoeverre zijn zij zelf aansprakelijk? Werken zij vrijblijvend en risicoloos aan opgedragen projecten? De Stadspartij verwijst naar CIBOGA, Meerstad, de parkeergarage onder het Damsterdiep, het Forumgebouw. Wie is hier nu verantwoordelijk? Als dit niemand is, dan is Groningen politiek ‘out of control’.

Volgens de Stadspartij is de gemeenteraad uiteindelijk verantwoordelijk. Zij zijn de gekozen volksvertegenwoordiging. Maar kunnen zij het volk nog wel vertegenwoordigen? Heeft de raad nog wel voldoende zicht op alle ambtelijke belangen en de eigen belangen van de adviseurs van BenW?

De antwoorden op de 37 door de Stadspartij gestelde vragen wekken in ieder geval de indruk, dat de raad het inzicht in deze schimmige processen rond de gewenste regiotram niet mag hebben. Daarom blijft de Stadspartij doorvragen!

1. Wij vragen alsnog om het contract van de externe directeur van het regiotram bureau. Wat is zijn verantwoordelijkheid en wat zijn contractueel zijn aanstellingsvoorwaarden?
2. De Stadspartij wil, dat de raad inzicht krijgt in de interne werkoverleggen van het trambureau. Intern beraad en persoonlijke beleidsopvattingen kunnen met externe adviseurs in het spel niet aan de orde zijn. De Stadspartij verwijst hierbij naar een uitspraak van de rechtbank inzake de Vereniging Bewonersbelangen Lodewijkstraat e.o. versus BenW van augustus 2003.
3. Wilt u het spoortracé achter het Selwerderhof naar Zernike laten uitwerken door een door de raad aan te wijzen deskundige? Deze uitwerking dient financieel, planologisch, verkeers- en vervoertechnisch met een trein van Arriva plaats te vinden.
4. Wilt u alle ruimtelijke reserveringen voor de plannen van de Stadspartij en Partij voor het Noorden open houden voor een eventuele inpassing van een treinverbinding van en naar Zernike?
5. Wilt u bij de planontwikkeling langs het Reitdiep/Westelijke Ringweg planologisch en inpassingstechnisch rekening houden met de plannen van de Stadspartij?
6. Wilt u onderzoeken of een combinatie van Prorail, RUG, Arriva en mogelijke derden (externe financiers) een multifunctioneel station Zernike mogelijk kunnen maken?

7. Wilt u een schriftelijke verklaring van Prorail aan de raad overleggen, waarin staat, dat Prorail toestemming aan de gemeente geeft, dat er na 2020 regiotrams op het spoor beheerd door Prorail mogen rijden.
8. Wilt u de raad een door Prorail gemaakte kostenindicatie overleggen inzake regiotrams op het spoor voor de gewenste en geplande verbindingen tussen 2020 en 2030.
9. Als er binnenkort een visie over het stationsgebied wordt gepresenteerd, moeten er verslagen zijn van gevoerde overleggen met diverse partijen. De Stadspartij vraagt nogmaals om deze verslagen. Wilt u deze verslagen alsnog aan de raad doen toekomen?
10. Wilt u de interne ambtelijk verslaglegging over de vormgeving van het Raamwerk Regiorail aan de raad doen toekomen? Bij zoveel partijen kunnen geen persoonlijke beleidsopvattingen aan de orde zijn.
11. Waarom zijn er geen verslagen van het overleg met de Inspectie van VenW?
12. Wat is het standpunt van beleidsdirecties, die bij VenW gaan over trams en de Brede Doeluitkering? Wilt u schriftelijke de standpunten van VenW in deze aan de raad overleggen?
13. De Stadspartij is geenszins van plan zijn standpunten over brieven en emails nader te specificeren. De raad moet inzicht in het archief van het regiotrambureau krijgen. Bent u het daarmee eens en laat u dit toe?
14. Het is merkwaardig, dat nog geen zicht bestaat op de kosten van gebouwen, extra materieel etc., terwijl al wel ongeveer bekend is door welke voortuin de regiotram gaat rijden. Wilt u voor de raad een inschatting laten maken van alle extra kosten, die nog gaan komen? Dit ook al blijven ze binnen het door u genoemde bedrag van 299 miljoen euro voor de tram.
15. Wilt u uitleggen wat u bedoelt met innovatief aanbesteden door marktpartijen?
16. Bijdragen uit het budget spoorlijn Groningen-Heerenveen komt de Stadspartij vreemd voor? Wilt u dit voor de raad nader specificeren?
17. Het is merkwaardig, dat de gevolgen voor de openbare ruimte pas bekend worden als alle besluiten genomen zijn. Geen burger kan dan nog bezwaar aantekenen. Wilt u toezeggen dat geen enkel besluit meer genomen wordt, voordat alle gevolgen voor de openbare en private ruimte bekend zijn?
18. Wilt u de problemen bij andere regiotramprojecten nader aan de raad specificeren. Anders kan geen goed onderbouwde inhoudelijk besluitvorming plaatsvinden?
19. Overleg met deze projecten lost de problemen niet op. Welke concrete problemen zijn er en hoe gaat u ze, wanneer ze in Groningen voorkomen oplossen?
20. Wie is de politiek eindverantwoordelijk voor het gehele tramproject?
21. Wie is ambtelijk eindverantwoordelijk voor het gehele tramproject?
(in beide gevallen niet meerdere personen of instellingen noemen. Er kan politiek en ambtelijk maar één eindverantwoordelijke zijn!)
22. Welke verantwoording hebben adviseurs voor het resultaat?
23. In hoeverre zijn zij zelf aansprakelijk?
24. Werken zij vrijblijvend en risicoloos aan opgedragen projecten?

Het college beantwoordt de vragen als volgt:

Groningen, 11 mei 2010.

1. Het college is als dagelijks bestuur van de gemeente verantwoordelijk voor de uitvoeringsorganisatie. Daarvoor heeft ons college de bevoegdheden op het terrein van de organisatie en personeelsbeleid. Over het gevoerde beleid leggen we verantwoording af aan de raad. Gezien deze verdeling van verantwoordelijkheden en bevoegdheden geven we u geen inzicht in het contract met de projectdirecteur RegioTram.
Voor het project Regiotram zijn we gezamenlijk met de provincie Groningen opdrachtgever. Omdat de provincie financieel beheerder is van het project, heeft de provincie Groningen een overeenkomst gesloten met de projectdirecteur RegioTram.
2. Voor de beantwoording van deze vraag gaan we uit van het beginsel van artikel 169 gemeentewet: het college geeft de raad alle inlichtingen die de raad voor de uitoefening van zijn taak nodig heeft.
Bij complexe projecten zoals de RegioTram worden meerdere ambtenaren en adviseurs ingeschakeld, die in onderlinge samenwerking adviezen produceren. Dit is onderdeel van de ambtelijke voorbereiding en maakt geen deel uit van de besluitvorming. Dit behoort geen rol te spelen in het publieke debat en wij zullen deze niet aan u of aan de raad beschikbaar stellen.
De besluitvorming in ons college is mede gebaseerd op deze adviezen. In informatie of voorstellen die op basis daarvan aan de gemeenteraad worden voorgelegd, moet alle relevante informatie (incl. risico's) zijn opgenomen die de raad nodig heeft bij de uitoefening van zijn taak (artikel 169 gemeentewet). Het college heeft daarbij een actieve informatieplicht. U moet er op kunnen vertrouwen dat wij u adequaat en volledig informeren.
3. Het regionaal spoortracé vanaf het Noorderstation via Selwerderhof naar Zernike is in de fase van de tracékeuze voor lijn 1 door u ingebracht als initiatiefvoorstel. Het is ook input geweest voor het Weststrandtracé. Op 17 juni 2009 heeft de gemeenteraad uw initiatiefvoorstel verworpen. In dezelfde vergadering heeft de gemeenteraad het tracé voor lijn 1 vastgesteld. Wij zien dan ook geen aanleiding het door u voorgestelde spoortracé alsnog uit te werken.
4. Wij verwijzen hier naar het antwoord op vraag 3.
5. Wij verwijzen hier naar het antwoord op vraag 3.
6. Wij verwijzen hier naar het antwoord op vraag 3.
7. Bijgevoegd is de brief van ProRail waarin zij aangeeft dat zij de plannen met betrekking tot de RegioTram Groningen ondersteunt.
8. In het "Raamwerk RegioRail" is aangegeven dat er een Raamwerk van treinen en regiotrams is opgesteld voor de periode tot 2040. Het Raamwerk is opgedeeld in een periode tot 2020 en na 2020. Voor de periode tot 2020 is een

maatregelenpakket opgesteld waarover ook financiële afspraken zijn gemaakt. Dit maatregelenpakket wordt eerst uitgewerkt voordat wordt begonnen met de uitwerking van de 2^e fase na 2020. Bij het maatregelenpakket tot 2020 wordt geanticipeerd op de fase na 2020. Op dit moment is het project RegioTram bezig met de berekeningen van de twee tramlijnen binnen dit maatregelenpakket en is ProRail in overleg met de provincie bezig met de spoorse projecten uit het maatregelenpakket.

9. Wij verwijzen hier naar het antwoord op vraag 2.
10. Wij verwijzen hier naar het antwoord op vraag 2.
11. De overleggen met de Inspectie zijn geen besluitvormende vergaderingen, maar verkennende werkoverleggen. Hiervan worden geen verslagen gemaakt.
12. Zoals we al gemeld hebben in antwoord op uw schriftelijke vragen van 9 november 2009 heeft de Inspectie in algemene bewoordingen gezegd dat in beginsel een tram op het hoofdspoor mogelijk is, maar dat hiervoor aanvullende veiligheidsmaatregelen genomen moeten worden.
Het (schriftelijk) standpunt van de beleidsdirecties over de Brede Doeluitkering is ons niet bekend. Voor de tram zal overigens niet meer BDU gevraagd worden dan nu voor busvervoer het geval is.
13. Wij verwijzen hier naar het antwoord op vraag 2.
14. Bij de eerstvolgende besluitvorming in de raad over de twee tramlijnen zullen de kosten van de tramlijnen worden aangegeven. Dit geldt zowel voor de exploitatie als voor de investeringen.
15. Op 12 april 2010 heeft het RegioTrambureau de raad en Staten in een bijeenkomst uitgebreid geïnformeerd over innovatief aanbesteden. Daar is aangegeven dat wij met innovatief aanbesteden bedoelen een geïntegreerde aanbesteding. Dat wil zeggen dat verschillende leveringen en werkzaamheden in één aanbesteding aan één partij worden opgedragen. Er wordt op dit moment nog gekeken naar de mate van geïntegreerdheid en dus welke leveringen en werkzaamheden in één contract opgedragen moeten worden. Bijvoorbeeld in een publiek-private DBFMO-overeenkomst, dit staat voor Design Build Finance Maintain en Operate.
16. Voor het totale Raamwerk RegioRail bedraagt de investeringsraming €702.000.000,--. Voor de dekking van de hierin begrepen maatregelen op het Hoofdstation is onder meer een taakstellende bijdrage van €5.000.000,-- gereserveerd ten laste van het budget spoorlijn Groningen-Heerenveen en/of Groningen-Leeuwarden.
17. Besluiten waartegen zienswijzen ingediend kunnen worden en/of bezwaar en beroep tegen open staan moeten nog genomen worden. Te denken valt dan aan de bestemmingsplanprocedure en verschillende vergunningen zoals bouwvergunning, kapvergunning etc. Burgers krijgen op het moment dat er meer

inzicht is in de gevolgen voor de openbare ruimte en private ruimte dus nog mogelijkheden om bezwaar te maken.

18. Het RegioTrambureau is op de hoogte van de regiotramprojecten in Nederland en vele in Europa en in de rest van de wereld. Veel van deze projecten zijn inmiddels in aanbouw of gerealiseerd. Daarnaast zijn er initiatieven die nog niet de status van project hebben bereikt. Een overzicht van Nederlandse regiotramprojecten ziet er als volgt uit:
- RandstadRail Haaglanden: operationeel, sindsdien zeer sterke stijging van het aantal gebruikers.
 - Zwolle-Kampen: DO-fase nagenoeg afgerond. Aanbesteding vanaf mei 2010. Opening 2012.
 - Maastricht-Hasselt: VO-fase afgerond. DO-fase aan Belgische zijde gereed. Aanbesteding later in 2010 (nu in voorbereiding). Opening voorzien in 2014.
 - Utrecht-Uithof: DO-fase gedeeltelijk afgerond. Deelproject binnenkort in aanbouw. Opening niet eerder dan 2015.
 - RijnGouwelijn: oostelijk deel in DO-fase; westelijk deel tracé vastgesteld. Financiering geregeld voor beide delen. Opening 2015.

Het voert te ver hier uitgebreid verslag te doen van alle ins en outs. We zijn bereid daar nadere informatie over te geven.

19. Uiteraard lost overleg met andere projecten niet de vraagstukken op waarvoor het project RegioTram Groningen is gesteld. Het overleg is vooral gericht op het wederzijds leren van elkaar.
20. Ons college is verantwoordelijk. Alle belanghebbende besluiten worden voorgelegd aan uw raad.
21. De projectdirecteur is verantwoordelijk voor het project, en legt daarvoor verantwoording af aan de stuurgroep RegioTram. In de stuurgroep zitten, naast de projectdirecteur, vertegenwoordigers van de colleges van B&W en GS en vakdirecteuren van gemeente en provincie. Ons college draagt de politieke verantwoordelijkheid voor dit project (zie het antwoord op vraag 20).
22. In de opdracht aan adviseurs wordt vastgelegd welke prestaties van hen worden verwacht. Een adviseur is verantwoordelijk voor de kwaliteit van zijn/haar advies. Adviseurs hebben geen verantwoordelijkheid voor het eindresultaat. Deze ligt ambtelijk bij de projectdirecteur en bestuurlijk bij ons college.
23. Wij verwijzen hier naar het antwoord op vraag 22.
24. Wij verwijzen hier naar het antwoord op vraag 22.